

Socijalni i ekonomski značaj zdravstvene kulture pomoraca

Često obrađujući neku historijsku temu nameće se misao, da se izvrši upoređivanje između zbivanja, mjera i zahvata koji su bili u prošlosti provedeni na nekom određenom poiju sa onim koji se provode danas. Komparacijom dobit će ova historijska obrada širi i aktuelniji značaj. To će nam pomoći, da se za neke sadašnje probleme nađe lakši, brži i efikasniji način kako ih se može pozitivno riješiti ili — u protivnom — kako ih izbjeći. U ovom slučaju radi se o jednom specifičnom problemu, o pomorskom sanitetu.¹ Na ovaj se problem, promatrajući ga sa suvremenog aspekta, u svom referatu osvrnuo i dr Niko Novaković iz Rijeke »Organizacija brodske farmacije u svjetskom i našem pomorstvu«.

Osnovni elementi koji su bitni u pomorstvu kako u prošlosti tako i danas uvijek su ostali isti: more, brod, luka, teret i trgovina. Naravski, da su se ovi elementi i kvalitativno i kvantitativno tokom vremena mijenjali slijedeći i razvoj tehnike i razvoj društva i proizvodnih snaga u svijetu, i kod nas. Nije se nikad ostajalo na istom stepenu razvoja. I kako su se ovi osnovni elementi mijenjali tako uporedo morao je da i pomorski saniter (koji u sebi nosi svoje specifične karakteristike kako ga i sam pomorski život nosi u sebi) dobije vremenom nova obilježja, da usvoji metode rada i nove poglede u svom djelovanju. Komparativna metoda omogućit će nam, da se uoče koji su faktori u prošlosti i sadašnjosti ostali isti, koji su se izmijenili ili koji su faktori potpuno nestali i izčezli, a koji su se pak pojavili potpuno novi.

U današnjem nagiom i svestranom razvoju tehničkih dostignuća te u naglom preobražaju društvenih snaga i odnosa, naročito na ekonomskom i socijalnom polju, jedan problem postaje sve obimniji i kompleksniji, a to je problem radne snage. I pomorstvo naravski slijedeći tu opću pojavu, malo po malo, postavlja sve više određene zahtjeve kakav profil je potrebit da ima današnji, suvremeni pomorac. Od doba brodova na vesla i jedrenjaka pa preko parnih i motornih brodova do današnjih brodova s plinskom turbinom ili atomskim pogonom, mijenjao se uporedo i pomorac. On je postao industrijski radnik potpuno sličan onome na kopnu, naravski izuzevši one posebne osobine koje pomorski život i pomorsko zvanje nosi sa sobom. Ali ta vremenska promjena kod pomoraca ne ogleda se samo u tome kakove stručne osobine mora da ima suvremeni radnik na brodu. Promjena nastaje uslijed primjene raznih instrumenata i strojeva gdje čovjek — želio ili neželio — mora da svoj ritam rada podese prema tom automatskom ili poluatomskom mehanizmu.

Razmatrajući ovo pitanje isto bi se moglo podijeliti u dva dijela: kao socijalni i kao ekonomski problem. Kao socijalni uzet će se preventiva odnosno neposredna kurativa čovjeka kao takovog. Svima je poznato, da se rad na brodu odvija u veoma specifičnim prilikama. To radno mjesto izloženo je svim vremenskim nepogodama, od krajne hladnoće do tropske vrućine sa veoma šarolikom skalom stepena vlažnosti. Pa i radno vrijeme često puta se ne može ograničiti, a k tome pomorac na brodu nakon završene radne smjene ne napušta nikad, dok je ukrcao, to mjesto, koje je u stvari — prostorno mjereno — veoma ograničeno i usko. Rad na brodu po pravilu mora, da se odvija u neprekidnom lancu, u tri smjene, danju i noću, bez prestanka. A ovakav rad se više puta mora odvijati ne samo za vrijeme plovidbe već i u luci ili na sidrištu bilo radi nevremena ili trgovačkih operacija, bilo radi očekivanog manevra broda za odlazak ili dolazak. K tome ovakovo specifični ili nužni režim brodske rada ne dozvoljava — a to nije izuzetni već veoma česti i uobičajeni slučaj — da pomorac nema ni onaj nedjeljni odmor, onaj predah koji je nužno potreban i za fizičku i za psihičku rekreaciju. Prema istraživanjima vršenim u Skandinavskim zemljama, zemljama sa veoma velikom i sa veoma modernom trgovačkom flotom, utvrđeno je da postotak nezgoda u brodarstvu je veći nego u mnogim industrijama na kopnu. U Sjeveroameričkoj trgovačkoj mornarici postotak

bolesnih i ozljeđenih pomoraca, a koji je postotak iznosio 1951. godine 47,5 %, u 1962. godinu već se povećao čak na 89 %². Drugi naš slučaj. Od 1900 pomoraca koliko ih je tokom 1962. godine bilo ukrcao na brodovima našeg najvećeg brodarskog poduzeća »Jugolinija« iz Rijeke, njih 91⁴ pomoraca napustili su brod radi bolovanja. To znači u procentima 48,1 % od ukupnog broja ukrcah.³ Zato se postavlja pitanje kako zaštititi zdravlje pomoraca odnosno u slučaju bolesti ili ozljede kako mu pomoći. Brod, kao izolirana radna jedinica, mora da posjeduje svu moguću autonomiju kretanja, a što je ta autonomija veća to omogućuje, da su i eksploatacione mogućnosti tog broda veće. Bilo kakova smetnja i bilo kakova havarija brodskom (više puta i krhom) aparatu, može da nanese velike štete. Jedan od bitnih faktora tog brodske mehanizma predstavlja i živa radna snaga. U prvom redu, prije ukrcaja, potrebno je vršiti selekciju radne snage jer zamjena bolesne posade u stranim lukama je veoma skupa, a koji put i nemoguća. A ova selekcija će omogućiti — naravski ukoliko je moguće tačno sve unaprijed i predviditi — da ukrcao osoblje, koje se po pravilu ukrcava u određenom minimalnom broju, bude u stanju da omogući da brod izvrši onu funkciju koja mu je i namjenjena. Ta selekcija je dvojaka: stručna i fizička prema čovjeku. Dok stručnu spremu reguliraju pomorsko-pravni propisi o stjecanju stručne kvalifikacije, uglavnom putem škola i ispita, dotle fizički pregled uglavnom je kod nas reguliran Pravilnikom o liječničkom pregledu i cijepieniu članova posade trgovačke mornarice.⁴ Liječničkom pregledu po ovom navedenom pravilniku dužne su se podvrci sve osobe kada traže da im se izda profesionalna pomorska knjižica, kad član posade mijenja vrstu službe na brodu ili dobije više zvanje te poslije svakog nesretnog slučaja ili teške bolesti pomoraca kao i poslije brodoloma ili drugog nesretnog slučaja broda na kome je pomorac vršio službu te, zadnje, uvijek kad valjanost liječničkog pregleda zastari. Ovaj rok zastare je različit i ovisi o vrsti posla kao i o godinama starosti pomoraca te se kreće između šest mjeseci do najviše četiri godine. Da li je dovoljan ovaj fizički pregled, koji je propisan spomenutim pravilnikom, poslužiti ćemo se člankom dr Z. Fabijaneca objavljenog u listu »Jugolinija«, Rijeke u broju 5 iz 1962. godine (str. 13) pod naslovom »Tko može biti pomorac«. U tom članku pisac među ostalim navodi, da »psihometrijska ispitivanja (kod nas se ne vrše; su od najvećeg značaja za pravilnu psihofiziološku selekciju ljudi pod uvjetom da ih vrši izvježbani psiholog. Ovom ispitivanju predhodi pregled, koji se sastoji od biometrijskog mjerenja, općeg pregleda, funkcionalna ispitivanja i specijalistički pregled. Ovo je potrebno iz razloga, da se u ovo zvanje (osim izvjesnih motivacija) ne uključe osobe koje posjeduju vrlo malo potrebnih fizičkih i psihičkih sposobnosti. Obzirom na velike napore, kojima je izložen pomorac traže se naročito zdravi i jaki ljudi (na primjer najpovoljnija visina pomorca je 160 — 185 cm). Dalje pisac navodi, da ova psihometrijska ispitivanja kod nas nisu još propisana niti se vrše. Ova selekcija pomoraca, koja bi trebala da predhodi ukrcaju, može se pomaknuti još niže odnosno — to vrijedi za one koji se posvećuju zvanjima časnika palube ili stroja — u času kad se taj budući pomorac upisuje u pomorsku školu. Jer kako smo prije vidjeli nije potrebno pomorcu samo dobar vid i sluh, rekviziti koji su istina važni ali ne i jedini. S druge strane može se dogoditi da već ukrcao pomorac pretrpi ozljedu ili se razboli. Naglasili smo, da je brod izložena i usamljena detaširana radna jedinica, koja se mora sama sa svojim vlastitim snagama i mogućnostima da pomogne i svim kritičnim slučajevima. Događa se, da se takovom oboljelim pomorcu ne može pomoći iako na brodu postoje ipak neke, barem materijalne, mogućnosti (ovo sve u pretpostavci da na brodu nije ukrcao neka stručna medicinska osoba). Danas se novi suvremeni brodovi grade sa posebnom bolničkom kabinom, a brodska ljekarna je suvremeno opren-

ljena dok pomoću radioveze može se brzo dobiti stručne medicinske upute. Nedovoljno pružanje pomoći često je posljedica što u pomorskim školama, bile one srednje ili više, malo se pažnje posvećuje teoretskoj i praktičnoj obuci u medicini. Tako brodsko rukovodeće osoblje, časnici broda, morali bi bolje i svestranije poznavati osnovna medicinska pravila. Pored ovog navedenog momenta potrebno je naročitu brigu posvetiti osobnoj higijeni, higijeni stambenih prostorija, broda kao takovog te tereta.⁵ Poznato je da neki tereti svojom strukturom mogu biti izravni preasocii uzročnika bolesti (životinje i otpaci), a tako isto mogu posrednim putem da omoguće stvaranje žarišta kao što je na primjer teret žitarica, koji je veoma pogodan za život i rasplod štakora.⁶ Naravno da lučka sanitetska služba u svijetu danas je napredovala ali taj se napredak, bilo iz raznih razloga, nije svuda jednako manifestirao. Velike suvremene luke, kao na primjer one evropske, razvile su ovu službu na visini ali u tropima često se naide na veoma slabu sanitetsku službu. A naši brodovi zalaze i u jedne i u druge luke, u velike i male.

Dalje postoji problem ispravne ishrane brodskog osoblja.⁷ U prvom redu dolazi kontrola ispravnosti živežnih namirnica, a u drugom dolazi i doziranje hrane, o njenoj kaloričnoj snazi vodeći računa o klimatskim prilikama kroz koje brod u plovidbi prolazi, o karakteru rada pojedinih službi (na primjer služba u stroju u tropskim predjelima ili služba na palubi u polarnim predjelima) o stepenu zdravstvenog stanja pojedinog člana posade (bolesnik ili zdrav). Naročito je važno upozoriti na to da su tereti, koji su potencijalno predmet prijevoza brodom, najrazličitiji. Od suvremeno pakovanih, hermetičkih i neopasnih tereta brodom se prevoze i oni otvoreni, rasuti tereti, koji mogu neposredno da štete ljudskom organizmu kao što je na primjer teret oiova ili isparavanje tekućih goriva. Kako zaštititi pomorca, koji se u svom dugogodišnjem radu susreće sa svim ovim pojavama to bi bio poseban predmet proučavanja stručnjaka.

Ako se pak ovaj problem zdravstvene kulture pomoraca sagleda sa ekonomskog aspekta eksploatacije broda kao takovog, tada će se vidjeti, da uložene investicije u školovanju — ako ne redovnim, a ono barem dopunskim putem — časničkog kadra u medicinskom poznavanju, može da bude jako rentabilno. Dovoljno je naglasiti koliko štetu pretrpi brod kad mora da skrene sa svog već određenog i trasiranog puta da bi u najbližoj luci mogao iskrcati bolesnika. Danas kad na tržištu brodskog prostora osjeća se teška depresija, kad je ponuda veća od potražnje brodskog prostora, vlada veoma oštra i nesmiljena konkurencija. Svaki nepredviđeni i suvišni trošak može, da dovede u pitanje često i samu ekonomsku opravdanost ove brodske djelatnosti. Međutim pravilnom dijagnozom bolesnog pomorca moglo se eventualno i utvrditi, da slučaj i nije bio tako težak i time bi se svi ovi nepredviđeni troškovi, koji se plaćaju po pravilu u stranoj valuti uključivši i bolesničke troškove moglo izbjeći. U svakom slučaju oboljeli pomorac uslijed ograničenog broja brodske posade uzrokuje, da za njegovo radno mjesto nema zamjene s novom radnom snagom već se njegovo mjesto popunjava dužim radnim vremenom ostalih članova posade broda. Slučaj postaje naravski teži što je veći broj oboljelih pomoraca.

Izbor čovjeka i njegovo osposobljavanje treba da bude suvremeno i racionalno, služeći se naučnom metodologijom. Tako iznosimo mišljenje jednog drugog stručnjaka, dr Ernesta Zorna, koji navodi da je izmjenjena patologija kod pomoraca te umjesto oboljenja, koja nastaju pod utjecajem teških fizičkih napora i nepovoljnih klimatskih prilika, današnji pomorac sve više poboljeva od oboljenja koja nastaju pod uplivom dugotrajnih psihičkih opterećenja i čestih psihičkih potresa kao na primjer bolesti srca i krvnih sudova, čirevi želuca, neurovegetativne distrije.⁸ Istina danas se neće moći više pojavljivati onakvi slučajevi kako su se u prošlosti, čak i u onoj bližoj, u onoj XIX stoljeća pojavljivali, da bi bolest tokom samo jednog putovanja skoro svu posadu broda poharala kao što je bio na primjer slučaj jednog trčanskog barka, koji je u svibnju 1860. godine oputovao iz Bahie (Južna Amerika) sa deset članova posade, a stigao nakon dva mjeseca teškog putovanja u englesku luku Deal sa svega četiri člana. Sve ostale je pokosila žuta groznica.⁹

Problemi se pomorstva rješavaju ne samo kroz elemente tehničke, ekonomske, pravne već i kroz jedan od najvažnijih elemenata a to je ljudski faktor na brodu (a i na kopnu).

U ovom poslu veliku pomoć nam mogu dati, dosada malo i skoro nimalo angažirani, i stručnjaci stalih struka kao na primjer sociolozi i medicinari. Zajedničkim radom moglo bi se pronaći jasni i određeni odgovor ne samo o današnjem stanju već i o mjerama koje bi trebali poduzeti, da zaista imamo sposobnog, vještog i zdravog pomorca. U ovom slučaju ne pojavljuju se problemi selekcije ljudi, ispitivanja radnog mjesta, profesionalnih bolesti koje se mogu pojaviti i uslijed stalnog boravka na brodu uslijed utjecaja štetnih tereta, pa utjecaj buke, valjanja i posrtanja broda, vlage, problem tipizacije lijekova i opreme, problem odmarališta i liječenja. Pojavljuje se naročiti problem kako vršiti stalno ili povremeno neposredna ispitivanja sa strane specijaliziranih pomorsko medicinskih kadrova. Pomoćna, posredna ispitivanja može vršiti, ako je baš nemoguće, da iste prati specijalizirani stručnjak i brodsko osoblje. Ali da bi brodsko osoblje moglo pravilno i dobro da uočava, da prati, da bilježi i da konačno izvještava, mora da posjeduje neko znanje o ovoj struci. Zato se pojavljuje i problem širenja i produbljanja medicinske kulture među pomorcima, naročito kod časnika broda, i to putem pogodnih, za ovu svrhu napisanih knjiga i priručnika, redovnim praktičnim i teoretskim izučavanjem u pomorskim školama, u dopunskom pohađanju tečajeva ili putem prigodnih radio-emisija.

Na ovom polju bi bilo još mnogo toga da se ispita i utvrdi, a to se vidi i iz već prije iznesenih mišljenja naših dvaju medicinskih stručnjaka. Poznavanje ovog specifičnog brodskog života omogućiti će nam da se bolje sagledaju, da se pronađu uzroci i posljedice kao i značaj koji je pomorski sanitet odigrao na našoj obali u prošlosti. Studiozna historijska ispitivanja koja teku uporedo sa suvremenim ispitivanjima mogu nam dati optimalna rješenja¹⁰.

BILJEŠKE:

¹ Ovo je referat, koji je bio iznešen na X naučnom sastanku Naučnog društva za povijest zdravstvene kulture Jugoslavije, a posvećen je bio pomorskom sanitetu. Sastanak se održao u Splitu od 19. do 21. svibnja 1963. godine. Tada je u zaključcima utvrđeno, među ostalim, i to da današnja sanitarna služba u našem pomorstvu i naročito na brodovima s obzirom na zastarjelost propisa zaostaje za svjetskim standardom usprkos bogatim iskustvima i tekovinama naše zdravstvene kulture u prošlosti. Isto tako je utvrđeno da bi bilo potrebno dopuniti pomorsko-sanitarno zakonodavstvo i njegovu organizaciju, postignuti veći stepen kompetencije pomorskih sanitarnih inspektora, izdavanje medicinskih priručnika s popisom lijekova i uputama za upotrebu brodske ljekarne.

² »Shipbuilding and Shipping Record«, London, br. 4, vol. 99, 1962. Članak »The Health of U. S. Seafarers« u istom časopisu, br. 14, vol. 101, 1963, str. 434.

³ List »Jugolinija«, Rijeka, broj 8, 1963, str. 5.

⁴ »Službeni list FNRJ«, broj 75/1948, 86/1948, i prečišćeni tekst u broju 81/1949. O tarifi za liječnički pregled vidi »Službeni list FNRJ«, br. 12/1951. i br. 52/1952. godine. Postoji međunarodna konvencija o obaveznom liječničkom pregledu djece i mladića zaposlenim na brodovima (vidi Godišnjak pomorstva za 1956. godinu, str. 625 — 626). Međunarodni sanitarni pravilnik iz 1951. godine objavljen je također u Godišnjaku pomorstva za 1954. godinu, str. 538. Pravilnici koji reguliraju higijenske i zaštitne mjere na brodovima vidi »Službeni list FNRJ«, broj 57/1947, 6/1957, 98/1948 i broj 32/1958. godine.

⁵ Inž. Mate Dević u članku »Nedostaci higijensko-tehničke zaštite na brodovima u toku 1962. godine« (časopis »Pomorstvo«, Rijeka, br. 3, 1963, str. 68) iznosi neke podatke iz dokumentacije Inspekcije rada za pomorstvo na Rijeci. Tokom 1962. godine bilo je pregledano 260 brodova. Ti su pregledi u pogledu izvora i broja nedostataka (kad se isključe tehnički, a zadrže samo sanitarni) dali ovaj rezultat: ventilacija i klimatizacija 26, grijanje 4, hladnjače i prostorije živežnih namirnica 24, stambene prostorije 44, oprema stambenih prostorija 125, oprema kuhinje 28, sanitarni uređaji 64, bolnice 4, voda za piće (tankovi i uređaji) 69, higijena na brodu (čistoća, pranje) 36, apoteka 60, Najveći broj, ako se sada uključuje i tehnički nedostaci, otpada kod opreme stambenih prostorija, sanitarnih uređaja, uređaja za dizanje tereta, grotla i osobnih zaštitnih sredstava. Vidi također i članak: dr Veroljub Marjanović »Štetnost kemijskih agensa

kao uzrok profesionalnih oboljenja pomoraca«, u časopisu »Pomorstvo«, Rijeka, br. 4-5 1963, str. 151-152.

⁶ Pravilnik o dezinfekciji prevoznih sredstava javnog saobraćaja, kojima se otpremaju životinje, životinjski proizvodi, sirovina i otpaci objelodanjen u »Službenom listu FNRJ«, broj 37/1955. godine. U investicionom programu riječke luke za period 1961 — 1975. godine (Jadranski institut Jugoslavenske akademije znanosti, Zagreb, 1960.) posebno je u drugom dijelu (ekonomske studije) obrađeno »Sanitarna, veterinarska i fitosanitarna služba u riječkoj luci«. Cilj ove studije je da da prikaz sadašnjeg stanja ovih službi, njihove povezanosti i nužnosti u lučkoj privredi te da iznese problematiku u svjetlu perspektivnog razvitka luke i da ukaže na putove rješavanja pojedinih problema. Pisali su ove radnje dr. Stevo Poslončec, dr. Vladislav Kon, Josip Legac i inž. Bogomir Milošević.

⁷ Vidi zanimljiv prilog kap. Marka Kurtinija objavljen u knjizi I Pomorskog zbornika (Zadar, 1963, str. 639-662)

pod naslovom »Prehrana brodskih posada u XIX i početkom XX stoljeća na našim brodovima«.

⁸ Dr. Ernest Zorn »Uloga medicine u pomorstvu« Mor-narički glasnik, Split, broj 2, 1962, str. 180-188.

⁹ Oliver Fio »Podvig naših pomoraca 1860. godine«, tjednik »Čuvar Jadrana«, Split, br. 161, 1951, str. 4. Isti pisac »Gubici naših jedrenjaka sredinom XIX stoljeća«, časopis »Pomorstvo«, br. 10, 1951, str. 320-321. Kako je u prošlosti bila ova medicinska služba na brodu organizirana kao i o bolestima na brodu vidi radnje našeg uvaženog stručnjaka iz Rijeke dr. mr. Niko Novaković i to »Brodske ljekarne Pomorskog muzeja u Dubrovniku« (Zbornik II kongresa farmaceuta Jugoslavije, Beograd, 1956), »La farmacia navale nell' Adriatico orientale nel passato« (Venezia, 1953), i »Skorbuttherapie auf Kroatischen Segelschiffen im 18. und 19. Jahrhundert« (Stuttgart, 1960).

¹⁰ Oliver Fio »Racionalizacija rada u brodarstvu«, Zadarska revija, Zadar, broj 6, 1962, str. 499-500.