

Etelka, riječka čelična dama

(Prvi i jedini tanker Austro-Ugarske Monarhije, 1892 – 1944)

Je li samo šutio, naizgled opušteno promatrajući jednog od mornara kako dobacuje pramčani konop na obalu da bi se tek pristali brod privezao za bitvu? Ili je temperamentno gestikulirao, dajući posadi znakove da sve što slijedi moraju obaviti po propisu? I mrmljao si u bradu da nikakva šlamperaja neće tolerirati, pogotovo ne u najvažnijoj luci?

Odgovore na ta pitanja nikad nećemo doznati. Bilo je hladno riječko zimsko jutro, 7.30, a on je stajao na zapovjedničkome mostu i promatrao toliko puta već viđen događaj – pristajanje broda u luku nakon duga puta. Iako se pristajanja u svome pomorskom životu više nego nagledao i u njima nebrojeno puta osobno sudjelovao, svojedobno kao običan član posade, potom kao časnik, a već godinama i kao kapetan, taj je put sve na neki način bilo drukčije. Kao da je prvi put. Možda to nije izvana pokazivao, ali – bio je uzbuđen.

Jer, doista, to i jest bilo prvi put. I njemu i na sve strane rastrčaloj posadi *Etelke*. Bio je 12. prosinca godine 1892, a brod *Etelka* uplovio je prije nekoliko minuta u riječku Petrolejsku luku, pristižući tik do postrojenja Rafinerije.¹ Iako nije bila isključivo Rafinerijina, luka se nalazila uza sam pogon na Mlaki koji ju je i najvećim dijelom koristio. Posadi broda to nije trebalo objašnjavati: čim se brod približio obali s koje mu je zelenim svjetlom namigivao pet metara visok kandelabar što je u Petrolejskoj luci obavljao zadaću svjetionika, mogli su i žmireći kazati gdje se nalaze. Sve im je u zraku govorio snažan vonj petroleja. Vonj koji nije mogao biti nadjačan ni sličnim mirisom što je dopirao iz brodske utrobe.

Kapetan Franjo Šodić (u brodskim dokumentima Francesco Sodich) zadovoljno je ispratio pogledom obalnog privezivača koji je omču debeloga brodskog konopa vješto prebacio oko bitve, privezivača koji se potom hitro prihvatio krmenog konopa, pa i ostale užadi što je brod pričvrščivala uz obalu. I dao nalog: iskrcaj može početi. Iskrcaj čega? Niti jedan od 24 člana posade koji su se nalazili pod zapovjedništvom morskog vuka Šodića, nije imao nikakvo pitanje. Nakon što je u plovidbi provela osam i pol dana, *Etelka* je toga jutra za preradbene potrebe riječke Rafinerije dopremila 3.500 tona nafte iz crnomorske luke Batumi. Prije *Etelke* takav se teret iskrcavao u bačvama i kanisterima, što je trajalo danima. Njoj je za isti posao bilo dovoljno nekoliko sati.

¹ O prvom doplovljavanju tankera pisale su riječke novine La Bilancia i La Varietà 15. prosinca 1892. La Varietà piše o brodu također 30. svibnja 1893. Premda se pojavila u završnici godine, *Etelka* je pridonijela da u Rijeku 1892. bude morskim putem ukupno dopremljeno 41.405 tona nafte. U Petrolejsku luku stigla su te godine 32 broda. Burne turbulencije riječke povijesti s vremenom su dovele do otplovljavanja *Etelke* i njezine uloge u

Dolazak *Etelke* u riječku Petrolejsku luku bio je izniman događaj i Šodiću, i Rafineriji, i cijelom gradu. Razlog? Upravo zahvaljujući *Etelki*, riječka se Rafinerija toga dana na još jedan način upisala zlatnim slovima u gospodarsku povijest Austro-Ugarske. K. und K. Monarhija prije tog broda nije imala takvo plovilo: *Etelka* je prvi tanker (tadašnji autori kazat će: *piroscafo-cisterna*, *pirocisterna* ili *Reservoir-Dampfer*) Austro-Ugarske. Dok su čestitali kapetanu Šodiću na uspješno obavljenu zadatku, obalni promatrači *Etelkina* pristajanja nisu znali da će ona zauvijek ostati i jedini Monarhijin tanker.² Reklo bi se: nikad prije i nikad poslije takva broda.

Vlasnikom je *Etelke* u trenutku pristajanja bila budimpeštanska Rafinerija mineralnih ulja, dioničko društvo, isto ono koje je bilo vlasnikom riječke Rafinerije, za čije je prijevoznike potrebe brod izgrađen. Ili, kako je tih dana zabilježio riječki dnevni list *La Varietà*, brod je bio nov, "prvi konstruiran za račun poštovane Rafinerije mineralnih ulja". *Etelka* je čelični tanker, izgrađen u jesen te godine u brodogradilištu Low Walker u Newcastleu on Tyne. Riječ je o brodogradilištu engleske tvrtke *Sir W. G. Armstrong, Mitchell & Co. Limited*. Tijesno povezana s najvišim krugovima Ujedinjenog Kraljevstva, tvrtka je izgradila moćno industrijsko carstvo, proizvodeći hidraulične strojeve, dizalice, mostove, topove, od 1882. i brodove, dobrim dijelom ratne. Zanimljivo je da to neće biti jedina poslovna veza tvrtke s Rijekom. Godine 1904. njezini predstavnici stići će u Rijeku da bi na Brgudima razgledali teren što ga je prethodno koristilo ugašeno brodogradilište Howaldt. Želeći tu osnovati svoje brodogradilište, poslovni ljudi iz Newcastlea potom će se zaputiti na razgovore u Budimpeštu i Beč, bez uspjeha.

Etelka je imala dvanaest (6+6) spremnika za tekući teret, odvojenih jednom uzdužnom i osam poprečnih pregrada. Na pramčanom dijelu bilo je skladište za suhe terete, a na krmenom se nalazila strojarnica, odvojena i zaštićena od ostatka broda sigurnosnom pregradom. Brod je imao dvije palube. Bio je dug 88,08 m, širok 11,39 m, visok 8 m, imao je 2.373,38 brt, odnosno 1.523,69 neto reg. tona. Nosivost mu je iznosila 3.620 tona. Što je značila ta brojka? Znajući da je godišnji preradbeni kapacitet riječke Rafinerije u tom trenutku 60 tisuća tona, pa je riječ o mjesečnom kapacitetu od pet tisuća tona, lako je izračunati da je *Etelka* jednom pošiljkom podmirivala Rafineriju sirovinom za 20–25 dana rada. Kada Rafinerija ne radi najvećim kapacitetom, mogao je to biti i cijeli mjesec.

dugogodišnji zaborav, što je prekinuto spominjanjem broda i njegova prvog kapetana u knjizi Jure Suzanića *Kostrena pod jedrima*, Općina Kostrena i Narodna čitaonica Kostrena, 1995, str. 97, 132. i 136.

² Radojica Fran Barbalić i Ivo Marenić, *Onput, kad smo partili*, Matica hrvatska – Ogranak u Rijeci, Rijeka 2004, str. 40.

Vertikalni, trocilindrični parni stroj s trostrukom ekspanzijom, snage 1.200 KS, pokretao je eliptični propeler, što je omogućavalo plovidbu brzinom od 10 čvorova.³ Kako je u toj fazi razvoja parobrodarstva bilo uobičajeno, brod je mogao koristiti dvovrsnu pogonsku energiju. Osim snage parnog stroja, tri su jarbola s jedrima (bila je riječ o jedrilju tipa škuner) upozoravala na to da se tanker u slučaju potrebe može pomoći i snagom vjetra. Istina, takvo što se u tadašnjih parobroda već događalo rijetko. *Etelka* je u *Registar brodova riječke Lučke uprave* upisana 18. studenoga 1892. pod brojem 194/5552-1892. Preuzevši brod uz obavijest da mu je jedina zadaća održavanje redovne linije Rijeka – Batumi, kapetan Šodić znao je što mu je činiti. Zato je i 15. prosinca, nakon iskrcaja tereta u Petrolejskoj luci, ne gubeći vrijeme, zaplovio natrag, prema Batumiju.

Zašto upravo prema toj luci?

³ Tehnički podaci o brodu su iz graditeljskog certifikata što ga je izdao *W. G. Armstrong, Mitchell Co. Limited* 1. studenoga 1892, HR-DARI, JU-9, kutija 119, XXXI-972/1894. Također iz certifikata o upisu broda što ga je izdala riječka Lučka uprava 18. studenoga 1892, HR-DARI, JU 9, kutija 496, I-5599/1909. Dijelom je korišten i *Annuario maritimo ungherese per l'anno 1904*, Rijeka 1905, str. 181 i 209, te opis broda u nav. djelu R. F. Barbalića i I. Marendića.

Poslovni krug Rothschilda

Crnomorska luka Batumi vrlo je brzo nakon početka Rafinerijina rada postala ključnom točkom za opskrbu njezinih postrojenja sirovinom. Prve godine Rafinerijina rada, od 1883. nadalje, protekle su u prevlasti pensilvanijske, dakle američke sirovine, a zastupljenost kaspijsko-crnomske nafte bila je na jelovniku riječkog pogona simbolična. Primjerice, poslovne godine 1885/86. za riječke je preradbene potrebe uvezeno 48.025 tona američke i samo 4.625 tona kaspijsko-crnomske nafte. Već sljedeće poslovne godine to će se promijeniti; njihova zastupljenost postaje gotovo istovjetna pa u Rijeku stiže 27.918 tona američke i 26.986 tona kaspijsko-crnomske sirovine.⁴ No od 1890. počinje doba dominiranja kaspijsko-crnomske nafte.

Objašnjenje toj promjeni skrivalo se u imenu – Rothschild. Naime, upravo je poznata bankarska obitelj Rothschild putem svoje banke u Francuskoj (*De Rothschild Frères*) pretvorila Batumi u jednu od najznačajnijih svjetskih naftnih luka toga doba.⁵ Učinili su to financiranjem izgradnje željezničke pruge od Bakua, velikog naftnog nalazišta na Kaspijskom jezeru, do Batumija na Crnomu moru.

Pruga nije bila izvorno njihova zamisao. Bila je posljedica naglog razvoja naftne industrije na kaspijskom području, o čijim razmjerima podosta govori podatak kako je u samo deset godina, od 1874. do 1884, izvoz nafte s tog područja porastao sa 600 tisuća na 10,8 milijuna barela godišnje. Za lavovski su udjel u tomu, oko 50 posto, bila zaslužna braća Robert i Ludwig Nobel. Posebno Robert Nobel koji je došao u Baku 1873, držeći u ruci nalog da za proizvodnju puščanih kundaka u tvornici oružja što ju je vodio njegov brat kupuje orahovo drvo. Međutim, susrevši se brojnim lokalnim naftnim izvorima i malim rafinerijama, ubrzo zaključuje kako valja promijeniti smjer kojim su se kretale obiteljske poslovne aktivnosti. Robert s 25 tisuća rubalja kupuje jednu od tamošnjih omanjih rafinerija i modernizira je te već 1876. otprema prvu količinu rasvjetnog petroleja u Sankt Peterburg. Ludwig će mu se u poslu pridružiti, toliko uspješno da će upravo on nedugo potom biti prozvan "naftnim kraljem Bakua".

Tragom tako skokovita razvoja tržišta, dva druga poduzetnika, André Boungé i Serge Palachkovsky, odlučuju vlastitu priliku za poslovni uspjeh potražiti u izgradnji željezničke pruge koja bi dala još snažniji zamah izvozu kaspijske sirovine. Nasuprot izvozu na sjever,

⁴ Prema novinskim izvješćima s redovnih godišnjih općih skupština dioničara, *La Bilancia*, 1. srpnja 1886, također 1. srpnja 1887.

⁵ Igor Dekanić, Stevo Kolundžić, Daria Karasalihović, *Stoljeće nafte*, Naklada Zadro, Zagreb 2002, str. 31.

prema Moskvi i Sankt Peterburgu – što je put kojim su monopolistički vladali braća Nobel – Bounge i Palachkovsky odabiru smjer preko kavkaskog gorja, od Bakua do Batumija. No dobra zamisao javila se u zao čas. Početkom 1880-ih, kada je plan trebalo pretvoriti u stvarnost, cijena nafte naglo je pala, a projekt zapao u financijsku krizu.

Na scenu tada stupa obitelj Rothschild. U namjeri da omogućiti pouzdanu opskrbu sirovinom, velikim dijelom i za potrebe rafinerije u Rijeci, preuzima projekt u svoje ruke. Obitelj je imala iza sebe dobra iskustva s ulaganjima u izgradnju željezničkih pruga u Europi. O tomu je svjedočila Sjeverna pruga cara Ferdinanda (*Keiser Ferdinand Nordbahn*) iz 1839, prva austrijska pruga što ju je financirao Salomon Mayer von Rothschild, koja je obitelji omogućila monopol u prijevozu ugljena u tom dijelu kontinenta. O tomu je svjedočio prelazak u ruke obitelji pruge Lombardija – Venecija 1856, kupnja Južne pruge (*Südbahn*) 1858. itd. S novim financijskim vjetrom u leđima, postavljanje tračnica od Bakua do Batumija završeno je 1883. Štoviše, pruga postaje ishodište novih poslovnih poteza obitelji. Godine 1886. Rothschildi sa šest milijuna rubalja osnivaju Kaspijsku i crnomorsku naftnu kompaniju, poznatu i pod ruskim akronimom BNITO. Kompanija izrasta u drugoga najvećeg proizvođača nafte u području. Nedugo potom, zahvaljujući ulogu od četiri milijuna rubalja, u njihovim je rukama tvrtka Mazout, specijalizirana za prijevoz nafte.⁶ Povećanje otpreme crnog zlata Rothschildi omogućuju investiranjem u podizanje skladišta nafte i derivata u Batumiju, također u izgradnju nužne lučke instalacije.

U takvu svjetlu, bilježenje iste godine kao ključnog trenutka dviju velikih poslovnih investicija obitelji (završetka izgradnje pruge Baku – Batumi i početka rada riječke Rafinerije), investicija koje su se dogodile 1883, daleko je od slučajne podudarnosti. Znamo li da je vlasnik budimpeštanske Rafinerije, dioničkog društva, pa time i riječke Rafinerije ista ona obitelj koja je pretvorila Batumi u svjetski važnu luku za otpremu crnog zlata (što ne dovodi pod upitnik ni činjenica da je iza Rafinerije stajao bečki ogranak, a iza Batumija francuski ogranak obitelji), do zaključka nije teško doći. Rothschildi su slali s kaspijskog područja svoju naftu svojom prugom do svojih skladišta u Batumiju, a otud do najvećeg europskog preradbenog potrošača – svoje rafinerije u Rijeci. Poslovne aktivnosti Rothschilda činile su osmišljen, cjelovit krug.

⁶ Emin Karimov, *Rothschild et pétrole azerbaïdjanaï (1887–1914)*. Rukopis izlaganja na kolokviju *Les Rothschild et l'Europe de l'Est/The Rothschilds and Eastern Europe*, CAMT, Roubaix 16–17. studenoga 2006, str. 1–3. O snazi ulaganja obitelji Rothschild u crnomorsko područje govori podatak da je 1906. u svih devet tamošnjih većih kompanija bilo investirano 61,7 milijuna franaka, a da se od toga na dvije kompanije Rothschilda odnosilo 36,2 milijuna franaka (*Bnito* 26 milijuna, *Mazout* 10,2 milijuna). Podaci iz rukopisa

Etelka je u tom krugu imala ulogu nezaobilazne karike, karike koja je izravno povezivala dva poslovna poteza obitelji, onaj na kaspijsko-crnomorskom području i onaj u Rijeci.

U društvu *Glückaufa* i ostalih pionira

Jesu li kapetan Šodić i njegova posada u prosincu 1892. znali da plove na prvom austrougarskom tankeru? Teško je povjerovati da bi odgovor mogao biti negativan. No jesu li znali da se pionirska važnost broda kojim su upravljali tu zemljopisno ne zaustavlja? Tu je odgovor vjerojatno već bio ponešto drukčiji. Da bi se dobio još bolji uvid u povijesnu važnost *Etelke*, naime, dobro je zaviriti i preko tih zemljopisnih granica budući da se ona unutar njih nimalo ne zadržava.

Etelka se pojavljuje u pionirsko doba svjetskih tankera. Pritom mislimo na tankere u današnjem smislu te riječi, ne računajući brodove na kojima se nafta tek počela javljati kao teret pa se prevozila na razne improvizirane načine. Naime, put prijeđen od brodova koji su prevozili prve naftne terete do pravih, suvremenih tankera podug je i uključuje fazu postupnih tehnoloških prilagodbi potrebama novog tereta. Prvi tankeri pojavili su se kao rezultat takve konstruktorske evolucije, odnosno kao tim postupnim zahvatima godinama pripremano graditeljsko rješenje.

Da bi postalo jasnije što to povijesno znači, valja znati da se nafta prevozila morem već šezdesetih godina 19. stoljeća. Faktografija kaže kako je prva američka nafta stigla u manjim posudama u Englesku godine 1860, kako je prvih pet barela (bačava) stiglo iz Philadelphije na europski kontinent 1861. te da je 12. studenoga iste godine, nakon plovidbe od 12 dana, engleski brik *Elizabeth Watts* dopremio 1.329 barela (224 tone) iz Philadelphije u London.⁷ Prvi brod koji je za to koristio tankove bio je *Charles*. Plovio je Atlantikom od 1869. do 1872. i, prije nego što će nestati u požaru, prevezio naftu u 95 tankova. Riječ je o drvom zaštićenima četvrtastim željeznim spremnicima koji su se u dolaznoj luci iskrcavali budući da ih se prazne u polaznu luku nije isplatilo vraćati. Tankove su koristili i pregrađeni putnički parobrodi kompanije Red Star Line iz Antwerpena, brodovi *Vaderland*, *Nederland* i *Switzerland*, koji su se pojavili u razdoblju od 1872. do 1874, donoseći američku naftu u Antwerpen. Tankove je imao i norveški parobrod *Stat*, koji na prvom putovanju 1879. doprema pensilvanijsku naftu u Rouen. Francuski brod s tankovima, *Fanny*, zaplovio je 1880. Četiri godine potom pojavljuje se brod *Andromeda* tvrtke W. A. Riedemann, koji koristi 72 tanka. No sve su to samo prethodnici današnjih specijalnih brodova za prijevoz crnog zlata.

Gdje se i pod kojim imenom pojavio prvi suvremeni tanker? Neki autori drže da prvim tankerom u suvremenom smislu riječi valja smatrati brod *Zoroaster*, kojemu je vlasnikom bio

⁷ Max Albrecht, *Transport des Erdöls und seiner Produkte zu Wasser*, u knjizi C. Englera i H. Höfera *Das Erdöl*, drugi svezak, Verlag von S. Hirzel, Leipzig 1909, str. 899–902.

"naftni kralj Bakua" Ludwig Nobel.⁸ Izgrađen je prema Nobelovoj zamisli i nacrtima 1877. u švedskom brodogradilištu Motalla (Göteborg) za prijevoz nafte Kaspijskim jezerom i Volgom, od Bakua do Neunfuša. Započeo je prijevoz 1878. Uspjeh *Zoroastera* potaknut će Nobela da izgradi cijeli flotu istovrsnih brodova, točnije da 1879. postane vlasnikom brodova *Buddah*, *Bramah*, *Mahomet*, *Moses*, *Spinoza*, *Darwin*, *Nordenskiöld* i drugih. U Motalli je 1885. za prijevoz nafte izgrađen i parobrod *Swjet*. Sljedeće godine na mora stiže *Robert Dickinson*. Također *Bakuin*, koji prvi preko mora prevozi mazivo ulje, od Batumija do Hamburga. Nova tehnička rješenja unijeli su 1885. nizozemski parobrod *Fergussons* i omanji parobrod *Crusader* 1886, koristeći, uz ostalo, ležeće željezne spremnike.⁹

Znajući za te brodove, pitanje je u čemu je posebnost *Etelke*?

U odnosu na *Zoroaster* i ostale Nobelove brodove koji su imali zadaću ploviti, kako se to znalo pomorskim žargonom kazati, zatvorenim morem (čitaj: Kaspijskim jezerom i riječnim putovima), *Etelka* je bila nešto drugo. *Etelka* je konstruirana za plovidbu otvorenim morem, brod za dugu plovidbu, tehnički sposoban za hitanje gotovo svim svjetskim morima i oceanima. No *Etelka* se razlikovala još po nečemu, uključujući sve ostale spomenute brodove, što znači i one koji su, poput nje, odlazili na duge plovidbe.

Na što mislimo, upućuje primjer njemačkog parobroda *Glückauf*. Upravo onog za koji prevladava mišljenje da je stvarni nositelj titule prvoga svjetskog tankera. *Glückauf* je izgrađen za njemačku tvrtku W. A. Riedemann. Nosivosti tri tisuće tona, imao je osam tankova postavljenih poprečno, preko cijele brodske širine, što je bilo novo tehničko rješenje. Na prvo putovanje krenuo je 13. srpnja 1886. godine. Nije plovio dugo. Unatoč imenu koje je upućivalo na sreću, potonuo je 25. ožujka 1893. kod američke obale, uz Fire Island. Ako čast prvog tankera doista pripada *Glückaufu*, zbog novog načina uskladištenja nafte, *Etelka* time samo dobiva na vrijednosti. Ona koristi isti tip uskladištenja tereta pa ulazi u, recimo to tako, višu tehničku klasu u odnosu na prije spominjane brodove. To je izravna posljedica činjenice da je s *Glückaufom* povezuje isti graditelj, tvrtka Sir W. G. Armstrong, Mitchell & Co. Limited. *Etelka* je brod iz iste, prve proizvodne serije prvoga svjetskog proizvođača tankera. *Etelka* je, dakle, sjekla morske valove istodobno kad i istovrsni tankeri pioniri imenom *Glückauf* (1886), *Robert Dickinson* (1886), *Bakuin* (1886) ili pak *Czar Nicolai II.* (porinut 1895. u brodogradilištu F. Schichau u Gdanjsku, plovi na relaciji Batumi – Hamburg).

⁸ Isto, str. 902. Osim o *Zoroasteru*, iz knjige C. Englera i H. Höfera donosimo podatke o njegovoj kaspijskoj družini, te o prvim brodovima s naftnim teretima uopće.

⁹ U isto doba, 30. rujna 1886, uplovio je u riječku luku prvi tanker u njejoj povijesti, britanski brod *Chigwell*. Brod je imao sedam tankova, a u njima je dopremio dvije tisuće tona nafte iz Batumija. Kao neobičnost za

O kakvom je mjestu u povijesti prijevoza nafte svjetskim morima riječ, dodatno upućuju podaci da se *Etelka* pojavljuje u doba kada svoj prvi tanker dobiva moćna kalifornijska kompanija Standard Oil, tanker imenom *Maverick* (1890), za kojim stiže *Dunsyre* (1891). *Etelka* se pojavljuje samo godinu poslije *Dunsyrea*, a iste godine kada Standard Oil nabavlja svoj treći tanker, imenom *The John Ena*. U godini kada riječka Rafinerija dobiva tanker, prvi brod te vrste dobiva i kompanija Shell. To znači da su Rafinerijina *Etelka* i Shellov tanker *The Murex* vršnjaci, oboje s rodnim listovima u kojima je upisana 1892. godina.

O mjestu riječke čelične dame *Etelke* u svjetskoj povijesti prijevoza crnog zlata svjedoči i saznanje da je prvi čelični tanker izgrađen na pacifičkoj obali SAD-a, *Georg Loomis*, porinut godine 1895, dakle tri godine poslije *Etelke*. Bio je to ujedno drugi čelični brod te vrste izgrađen u SAD-u, a prevezio je 6.500 barela nafte na relaciji Ventura – San Francisco. Kompanija Texaco dobit će prvi tanker godine 1903. Bit će to prekooceanski brod *Florida*.

tadašnje prilike, zabilježeno je kako je *Chigwell* imao električno osvjetljenje. *Arrivo del primo Tank S. S.*, *La Bilancia*, 1. listopada 1886. Vidi također: R. F. Barbalić, *Prvi tanker u riječkoj luci*, *Novi list*, 24. rujna 1955.

Novi vlasnici, nova imena

Koliko je dugo *Etelka* dijelila more s tim brodovima ploveći za riječku Rafineriju? Trajalo je to četiri godine. Točnije, dokle god je preradbeni pogon u Rijeci bilježio svoje zlatne godine. Sve će se promijeniti otkrićem velikih naftnih izvora u galicijskom dijelu Monarhije (danas uglavnom u Poljskoj i Ukrajini), što se dogodilo sredinom 1890-ih. Najveća riječka prednost, zemljopisni položaj na moru, idealan za uvoz sirovine, preko noći postaje najveći riječki nedostatak. Dotad žedna nafte i njezin uvoznik, Austro-Ugarska postaje golem izvoznik, štoviše treći najveći proizvođač nafte na svijetu. Riječkoj Rafineriji tada stižu crni dani, a sudbina pogona pod golemim je upitnikom. Nakon što se rješenje iznađe na državnoj razini, u poreznim olakšicama koje smanjuju troškove prijevoza udaljene galicijske sirovine željeznicom, riječka se Rafinerija gotovo u cijelosti okreće novom izvoru sirovine. *Etelka* ostaje na Kvarneru bez posla. Daleki Batumi postaje još dalji.

U Upravi Dioničkog društva brod odlučuju drukčije uposliti. *Etelku* 21. travnja 1896. predaju u ruke novoosnovane prijevoznike tvrtke Photogen (*Photogen Forgalmi Rt*). To i jest i nije vlasnička promjena budući da je sjedište Photogena na adresi Dioničkog društva, u budimpeštanskoj Ulici Nádor 14. Tajna te lokacije razotkriva se u činjenici da je Photogenov osnivač upravo Rafinerija mineralnog ulja, d.d.¹⁰ Ono je u Photogen uložilo 450 tisuća forinti, te u Upravu postavilo ista ona imena koja vode Društvo: E. Pallavicinija, Z. Kornfelda, A. Ullmana i ostale.¹¹

Dizanjem Photogenove zastave, brod iznova postaje češće viđan gost u američkim lukama. Na jednom od tih putovanja, u studenome 1907, vraćajući se iz New Yorka u Rijeku, brod se istaknuo herojskim djelom. Od nestanka u orkanskom nevremenu na Atlantiku spasio je devetnaest članova posade i kapetana talijanskog jedrenjaka *Colombo*.¹²

Etelka je hitala pučinom pod Photogenovom zastavom do 18. prosinca 1909. godine, kada je prodana austrougarskoj Ratnoj mornarici. Carskom odlukom 28. prosinca iste godine preimenovana je u *Vestu*. U flotnu listu upisan je kao parni brod za specijalne namjene, što znači da mu je za potrebe ratne eskadre prevoziti petrolej i loživo ulje. Godine 1910. posadu čine tri časnika i 57 mornara. Pod neposrednim je zapovjedništvom Pomorskog arsenala u Puli te usidren na sjevernoj strani Pulskog zaljeva, pred skladištem nafte i ulja u uvali Zonki.

¹⁰ Sándor Vilmos, *Nagyipari fejlődés magyarországon 1867–1900*, A Magyar Tudományos Akadémia, Budimpešta 1954, str. 481.

¹¹ *Magyarország tiszti cím- és nevtára*, A. M. kir. Központi statisztikai hivatal, Budimpešta 1908, str. 606.

Od 18. veljače 1911, početkom svakog mjeseca, zadatak mu je opskrbljivati gorivom i ostalim materijalom signalne postaje duž Jadrana. U veljači 1912. zabilježen je njegov odlazak po gorivo u rumunjsku luku Constanța, što će potom činiti redovito. Iste godine pomoćni je brod za opskrbu gorivom torpiljarki. Ne prestaje doplovljavati u Rijeku (npr. 24. veljače 1914), ali ni izdaleka tako često kao prije. Brod putuje i u luke: Trst, Mali Lošinj, Palma, Neapolis, Yenikoi, Drač, Teodo i Istanbul. Od 1915. do 1918. redovito prevozi gorivo na relaciji Pula – Šibenik – Boka.¹³

Nisu to uvijek bila putovanja bez uzbuđenja. U proljeće 1917. godine, 28. ožujka, u dubrovačkom se akvatoriju nasukao na otočić Ruda kraj Koločepa. Uz pomoć broda *Varaždinac* (*Warasdiner*), te torpednih čamaca 92 F i 94 F uspio se dan potom izvući iz neugodna položaja.

Pula mu prestaje biti matičnom lukom 24. veljače 1918, da bi potom bio premješten u svoju prvotnu luku, Rijeku. Desetog ožujka eto ga iznova u plovidbi prema Boki.

Ne zadugo. Godine 1918, po slomu Monarhije, brod skida s krme dotadašnju zastavu i prelazi u pobjedničke savezničke ruke, da bi sljedeće godine, kao dio ratne odštete, započeo ploviti u sastavu talijanske flote. Četrnaestog studenoga 1922. postaje dijelom talijanske Ratne mornarice koja ga započinje koristiti 12. travnja 1923. pod nazivom *Marte*.¹⁴ Ratna ga mornarica 1926. iznajmljuje trgovačkoj tvrtki SNOM (*Società Nazionale Olii Minerali*) koja te godine postaje dijelom novoosnovanoga talijanskog državnog poduzeća AGIP. Zanimljivo je da dio toga poduzeća tada postaje i riječka Rafinerija, štoviše njegov prvi proizvodni objekt, pa brod igrom povijesti iznova ulazi u sastav zajedničke tvrtke s Rafinerijom. Nastavlja obnavljati svoje naftaške zadatke, a za trajanja zakupa plovi pod nazivom *Procione*. Nakon deset godina, 1936, brod se vraća u sastav Ratne mornarice, vraćajući time i svoje prethodno ime, *Marte*. Sljedeće godine dan je u zakup tvrtki Cooperativa Garibaldi.

Etelka (*Vesta*, *Marte*, *Procione*) u doba između dvaju svjetskih ratova u prijevozu nafte Jadranom nije usamljena. Njoj će se na istovjetnom zadatku pridružiti cijela jadranska tankerska flota, i to flota sa sjedištem upravo u prvoj *Etelkinoj* luci, Rijeci. Štoviše, ta se flota pojavila tragom poslovnih aktivnosti nikoga drugoga do tvrtke ROMSA, pod čijim je imenom

¹² U članku *Safe after sea battle upon burning vessel* o događaju je potanko izvijestio list The Philadelphia Unquirer 13. studenoga 1907, str. 1-2. Napis je 29. studenoga prenijela riječka La Bilancia, a o istom je pisao i Osservatore triestino.

¹³ Datume putovanja i *Vestina* odredišta podrobno bilježi Wladimir Aichelburg u knjizi *Register der k. (u.) k. Kriegsschiffe von Abbonanza bis Zrinyi*, Neuer Wissenschaftlicher Verlag, Beč-Graz 2002, str. 519–520.

¹⁴ *Etelkina* biografija od 1923. dijelom se donosi prema podacima objavljenim na <http://riversea.tugtalk.co.uk/hungary/etelka1892.htm>

riječka Rafinerija započela djelovati 1922. godine. ROMSA je 1925. osnovala vlastitu brodarsku kuću SAEM (*Società Anonima Esercizi Marittimi*), da bi već sljedeće godine njezino ime promijenila u SPEM (*Società Petrolifera Esercizi Marittimi*). Ta će riječka tankerska kuća imati brodove *Olandese*, *Lina*, *Prometeo*, *Lucifero*, *Poseidone* i *Tritone*. Tvrtka će postojati do kraja Drugoga svjetskog rata. To je zapravo doba do kojega će svoje zadaće obavljati i *Etelka*. Taj rat, drugi velik rat u svome životnom vijeku, vremešna riječka dama neće uspjeti preživjeti.

Nakon što je 9. rujna 1943. godine zaplijeni njemačka armija i uposli za svoje potrebe, *Etelka* će u srpnju 1944. biti napadnuta torpedima pred talijanskom lukom Livorno. Na morskome dnu će joj sljedeće tri godine društvo praviti isključivo morski živalj. Gospodari njezinih paluba postat će rakovi, a kroz prozore će u unutrašnjost zapovjedničkog mosta zavirivati školjke. Iz registra Ratne mornarice brod je izbrisan 27. ožujka 1947, a svibnja iste godine izvađen je s morskog dna i otegljen u rezalište.

Da je bio svjedokom toga čina, kojim je nad sudbinom broda spuštена konačna zavjesa, kapetan Franjo Šodić zasigurno bi ga popratio neveselim pogledom. Bilo je to posljednje putovanje broda kojemu je jednom davno bio zapovjednikom.¹⁵ Nestankom *Etelke* nestajao je i dio njega. No takav mu pogled Šodić nikad nije uputio. Njegova osobna sudbina pošteđjela ga je tužnog čina. Član poznate pomorske i brodovlasničke obitelji iz Kostrene, kapetan Franjo Šodić zapovijedao je *Etelkom* njezinih prvih sedam godina, do 1899. Preminuo je u svojoj 48. godini, u Bologni, u srpnju 1901, u vrijeme kada je njegov tanker još uvijek hitao k odredištima punom parom.

¹⁵ Franjo Šodić, rođen 1852, zapovijedao je brodom do 1899, uz dvije kratke stanke u kojima su ga zamjenjivali brat mu Dionis (Dioniso Sodich, 1898) i Viktor Lukanović (Vittorio Lukanovich, 1899). *Etelkom* su zapovijedali gotovo odreda kostrenski kapetani. Pored Franje i Dionisa Šodića, to su bili Luka Glažar (Luca Glasar, 1905. i 1906), Metod Tomljanović (Metodio Tomljanović, 1905) i Albin Tićac (Albino Tichiaz, 1906). Jedine su iznimke na tom popisu Viktor Lukanović iz Bakra (1899) i Silvano Frlan iz Rijeke (Silvino Ferlan, 1903), koji se pojavljuju samo da bi zakratko zamijenili Kostrenjane. Popis kapetana donosimo prema *Registro dei navigli al lungo corso 1899–1982*, str. 194. HR-DARI, Pomorska oblast za ugarsko-hrvatsko primorje u Rijeci, JU 9, 241. U vezi s Franjom Šodićem dobro je znati i ono što o sudbini njegove obitelji piše J. Suzanić u *Kostreni pod jedrima*, str. 136. On kaže kako se smrću posljednjeg od braće Šodića, dr. Konstantina (uz njega su to bili Franjo, Ivan Alojz, Eduard i Dionis), sredinom Prvoga svjetskog rata, obiteljska ostavština rasula, a brodski su dnevnički i ostali dokumenti nepažnjom uništavani. Dodajmo: je li takva sudbina zadesila i brodske dnevničke *Etelke*?