

naprijed u historiografskoj pokrivenosti pulske povijesti druge polovice 19. i prve polovice 20. stoljeća.

David Orlović

Mitja Lamut, *Parobrodi Jadrana na razglednicama*, prevela sa slovenskoga jezika Nina Kovič, Zagreb: V.B.Z., 2013., 288 str.

Mitja Lamut, po struci odvjetnik, strastveni je kolekcionar koji desetljećima prikuplja stare razglednice s motivima raznih brodova. Krajem 2013. objavljen je u Zagrebu hrvatski prijevod njegove knjige *Parniki Jadrana na razglednicah* (V.B.Z.), koja je svojevrsni nastavak njegovih istraživanja koje je predstavio 2003. objavljivanjem knjige *Potniške ladje na razglednicah* u izdanju kuće Medias International iz Ljubljane.

Knjiga *Parobrodi Jadrana na razglednicama* temelji se prvenstveno na istraživanjima koja je provodio na osnovi motiva na starim razglednicama iz svoje bogate zbirke, a proširena je i nadopunjena arhivskim i muzejskim istraživanjem te brojnom stručnom literaturom. Knjiga predstavlja svojevrsnu enciklopediju povijesti parobrodarstva na Jadranu.

U uvodnom je dijelu prva cjelina „Putnička plovidba i parobrodi“ u kojoj autor daje kratak pregled putničke plovidbe, pojave parobroda, poštanskih brodova, kao i začetak pomorskoga putničkoga prometa u Europi, prve redovne putničke linije na Jadranu, važnost izuma brodskoga vijka Josefa Ressela te pojavu jadranskih brodara (5-6). „Pomorstvo i stanje na Jadranu u prošlosti“ (6-7) cjelina je u kojoj se govori o istočnoj obali Jadrana u prošlosti kao važnoj geostrateškoj točki koju su zauzimale razne kulture, od starih Grka do Austrije. Slijedi cjelina „Pomorstvo i stanje na Jadranu od kraja 19. stoljeća do Prvoga svjetskog rata“ (7-9), u kojoj je riječ o posljedicama Bečkoga kongresa – prvi je put u povijesti (nakon antike) cijela istočna obala Jadrana, od Trsta do Bara, pripadala jednoj državi – Austriji, koja dobiva i svu jadransku ratnu mornaricu, kao i venecijanski Arsenal – glavno mletačko brodogradilište. Započinje uspon austrijske trgovačke mornarice na Jadranu i Mediteranu. Godine 1818. Jadranom je zaplovio prvi parobrod Carolina. Na cijelom Jadranu postoji tek nekoliko brodova koji obavljaju obalnu plovidbu. Austrijski dvor daje potporu osnivanju Austrij-

skoga Lloyda 1833., koji iste godine dobiva koncesiju za redovni promet istarskom i dalmatinskom obalom. Već 1860. Austrijski Lloyd ima šezdeset parobroda. Austrija je 1851. osnovala svoju Središnju pomorsku vladu (*Central Seebehoerde – Governo Centrale Marittimo*) u Trstu, koja je otad bila nadležna za sva pomorska pitanja trgovačke mornarice, saniteta, brodogradnje, obalnoga prometa itd. Austrijski Lloyd je 1865. porinuo svoj prvi potpuno čelični brod Austria, ujedno i najveći u to vrijeme. Pobjedom nad Italijom u Viškoj bitci 1866. Austrija osigurava prevlast na Jadranu do početka Prvoga svjetskog rata. Širi svoje trgovačke putove i pomorske veze na Daleki istok, a nakon što je 1869. otvoren Sueski kanal, Monarhija je potpisala i posebne trgovačke ugovore s Japanom, Kinom i Sijamom (Tajland). Pravi razvoj Trsta i austrijskoga pomorstva započeo je nakon 1890., kad nova lučka infrastruktura, odlične željezničke veze i brodogradnja pretvaraju Trst u veliku svjetsku luku. Austrijski Lloyd naručuje gradnju parobroda s dva vijka Graf Wurmbrand, kojim 1895. uspostavlja novu brzu liniju Trst – Kotor pridonijevši tako razvoju turizma u Dalmaciji. Nakon sklapanja Austro-ugarske nagodbe 1867., Ugarska dobiva Rijeku kao svoju luku, koju gradi 1872. uz velike napore i visoke troškove. Upravo je u Rijeci sljedećih desetljeća poslovalo nekoliko brodarskih kompanija. Istovremeno se povećavala i jačala tršćanska luka, a Austrijski Lloyd popeo se u sam vrh svjetskoga brodarstva. Uspostava nove linije Trst – Šangaj 1912. bila je posljednji veliki uspjeh toga brodarara. Početkom Prvoga svjetskog rata putnički promet na Jadranu bio je gotovo sasvim obustavljen. Većinu brodova rekvirirala je Carska i kraljevska ratna mornarica, ostali su sakriveni u zaštićenim sidrištima, a samo je nekoliko brodova povezivalo otoke s kopnom. Ulaskom Italije u rat na strani Antante 1915. pomorski je promet u potpunosti obustavljen jer je većinu brodova austro-ugarske trgovačke mornarice rekvirirala ratna mornarica.

Slijedi cjelina „Brodarstvo na Jadranu do Prvoga svjetskog rata“ (9-12), u kojem se navodi da je Austrijski Lloyd do 1880-ih godina bio jedini brodar na istočnoj obali Jadrana (1872. preimenovan u Austro-ugarski Lloyd, a 1891. ponovno preuzima staro ime). Austrijski dvor dodijelio mu je 1838. monopol na kabotažu, male i velike obalne plovidbe na Jadranu, koje je sve do 1860-ih godina obavljao bez ikakve konkurencije. Parobrodarska linija Trst – Dalmacija otvorena je 1838. godine. Od 1853. broj se putnika toliko povećao da su brodovi na brznoj liniji Trst – Kotor plovili svakoga tjedna.

U Rijeci, koja je postajala sve važnija luka i jedini ugarski izlaz na more, osnovana je broderska kompanija Adria, koja je, prema izričitom Ugovoru između Austrije i Ugarske, mogla obavljati samo redovni pomorski promet u zapadnoeuropskim i brazilskim lukama. Lošinjani su obavljali promet između Trsta i Rijeke. Već 1872. Senjsko brodersko društvo sagradilo je svoj prvi čelični brod Hrvat, a 1884. je u Rijeci osnovano Parobrodarsko društvo Mate Švrljuga & Co. Prva hrvatska parobrodarska kompanija, Parobrodarstvo Ivan Krajac i drugovi, osnovana je 1879. u Senju, a 1891. se spojila s kompanijom Mate Švrljuga & Co. u novu kompaniju, Ungaro-Croatu iz Rijeke, koja je vodila jednaku prometnu politiku kao i Austrijski Lloyd, samo što je sav brodski promet preusmjeravala u Rijeku. Prvi istarski brodar bio je Pietro Viezzoli iz Pirana, koji je 1874. kupio prvi parobrod, Piranese, a 1876. sagradio je u Kopru parobrod Istriana. S obzirom na to da Lloyd nije održavao lokalne linije između Trsta i Istre, na tom su se području pojavili mnogi mali brodari. Udruživanjem malih brodarka nastale su dvije kompanije za malu obalnu plovidbu: koparska Società Cittadina di Navigazione, koja je djelovala od 1881., a 1910. bila preimenovana u Capodistriana, i kompanija Istria-Trieste, osnovana još 1886. u Rovinju, koja je preuzela putnički promet između Trsta i luka u zapadnoj Istri, a naknadno je svoje sjedište preselila u Trst.

U cjelini „Pomorstvo i stanje na Jadranu između dvaju svjetskih ratova“ (12-14) autor govori o oživljavanju pomorskoga prometa na Jadranu nakon Prvoga svjetskog rata. Nakon Rapalskoga ugovora iz 1920., potpisanoga između Italije i Kraljevine SHS, sklopljen je i sporazum Trumbić-Bartolini, prema kojem su brodovi bivše austro-ugarske trgovačke flote razdijeljeni prema kriteriju nacionalne pripadnosti većinskoga dioničara ili brodarka u čijem su bili vlasništvu. Nakon toga se punih sedamnaest godina poštanski i putnički promet između jadranskih otoka i kopna neometano razvijao. Kraljevina je SHS/Jugoslavija od početka ulagala u pomorstvo i malu obalnu plovidbu, već 1926. imala je pedeset i dvije redovne putničke linije s četrdeset i devet parobroda, a 1940. sedamdeset i osam putničkih parobroda. Razvoj trgovačke mornarice bio je u potpunosti prekinut već u rujnu 1939., kada su napadom na Poljsku počele prve njemačke ratne operacije.

Slijedi cjelina „Putnički brodari na Jadranu između dvaju svjetskih ratova“ (15-16) u kojoj saznajemo da je 1921. bivša Ungaro-Croata promijenila naziv u Hrvatsko dioničko parobrodarsko društvo, a 1922. je postala

Jadranska plovidba, dioničko parobrodarsko društvo u koje se te godine udružilo nekoliko kompanija. U floti Jadranske plovidbe prevladavali su uglavnom brodovi bivše Ungaro-Croate, sagrađeno je samo 5 novih brodova. U Istri su bivše austro-ugarske brodarske putničke kompanije bile preoblikovane i organizirane sukladno s talijanskim pravom te su promijenile i svoje nazive. Od važnijih su bile Istria-Trieste i Capodistriana, koja je poslije prešla pod zastavu talijanske trgovačke mornarice, promijenila naziv u Società Capodistriana di Navigazione i djelovala do 1958. godine. Jedanaest brodova kompanije Istria-Trieste održavalo je linije od Trsta do Pule pa čak i do Zadra, a nakon Prvoga svjetskog rata plovili su pod zastavom talijanske trgovačke mornarice. Brodar je bio aktivan, uz velike gubitke, do 1959. godine. U Rijeci je djelovala nova kompanija, u početku nazvana Costiera, kasnije Fiumana, koja je sa svojim brodovima plovila sve do početka Drugoga svjetskog rata. Adriatica, sa sjedištem u Veneciji, preuzela je sve brodske linije prema Dalmaciji. Samo je Dubrovačka parobrodarska plovidba, osnovana još 1909., zadržala svoj kontinuitet. Austrijski Lloyd u srpnju 1919. prelazi u ruke nove kompanije – Tršćanskoga Lloyda (*Lloyd Triestino*), no samo nekoliko njegovih brodova plovi na dužobalnoj jadranskoj liniji jer je taj brodar uglavnom plovio po Mediteranu i Dalekom istoku. Jugoslavenski Lloyd osniva se 1929. spajanjem Jugoslavensko-amerikanske plovidbe i Atlantske plovidbe Ivo Račić.

„Putnička plovidba na Jadranu od kraja 19. stoljeća do Drugoga svjetskoga rata“ (16-17) cjelina je u kojoj nas autor upoznaje sa značajem linijske obalne plovidbe, koja je stanovništvu omogućavala stalnu vezu te gospodarski i kulturni razvoj, a redovne putničke linije omogućavale su i prijevoz pošte, u nešto manjoj mjeri i tereta. Prva linijska plovidba na Jadranu započela je linijom Trst – Venecija, na kojoj je 1818. počeo ploviti parobrod Carolina, a kasnije i parobrod Arciduca Lodovico. Nakon osnivanja Austrijskoga Lloyda uvedene su redovne brodske linije Trst – Rijeka – Senj – Zadar, Trst – Mali Lošinj i Zadar – Split – Metković. Godina 1872. važna je prekretnica u povijesti hrvatskoga pomorstva, ona označuje početak obalne linijske plovidbe na Jadranu. Niz parobroda različitih brodara iz različitih krajeva utvrđuje obalnu linijsku plovidbu od Trsta preko Istre i Rijeke sve do Kotora. Na sjevernome Jadranu tršćanski su brodari plovili uglavnom uza zapadnu obalu Istre, riječki pokrivali obalnu plovidbu po Kvarneru i cijelom Jadranu, a na dubrovačkom su području dominirali domaći brodari.

U cjelini „Brodogradilišta istočnoga Jadrana“ (17-21) navodi se da je razvojem parobroda povećana i potreba za brodogradilištima koja su mogla sagraditi čelične brodove. Tradicija jadranske brodogradnje bila je vezana samo za gradnju drvenih jedrenjaka jer je takvo brodarstvo nekoć cvalo. Razvoj parobrodarstva uništio je jedrenjake, a Austrijski je Lloyd svoje prve putničko-teretne brodove naručio u Engleskoj i Njemačkoj jer na Jadranu u to vrijeme nije bilo kvalificiranih brodograditelja. Jedno od poznatijih brodogradilišta u Trstu bilo je Panfili, u kojem je 1818. sagrađen drveni parobrod Carolina, a 1829. parobrod Civetta, prvi brod na Resselov vijak. Austrijski je Lloyd počeo 1836. razvijati brodogradilišnu djelatnost izgradnjom vlastitoga brodogradilišta u Trstu, poznatoga kao Lloydov arsenal, koji se kasnije zadržao samo kao dok za popravak brodova. U Trstu je 1857. osnovano brodogradilište Stabilimento Tecnico Triestino (STT – Tršćanski tehnički zavod), poznato kao brodogradilište San Rocco, gdje su se od samoga početka gradili samo čelični brodovi. To je brodogradilište krajem 19. i početkom 20. stoljeća sagradilo mnogo jadranskih putničkih brodova. Proširilo se 1897. kupovinom zemljišta brodogradilišta San Marco i tako postalo jedno od najvećih na Mediteranu. U Rijeci je 1870-ih godina djelovalo brodogradilište Stabilimento Tecnico koje je bilo pionir u izgradnji posebne vrste putničkih parobroda za male obalne plovidbe. Nikola Martinoli započinje 1885. gradnju parobroda u Malom Lošinju, koju nastavlja njegov sin Marco. Ovo je brodogradilište sagradilo velik broj brodova male obalne plovidbe za razne broderske kompanije. Ugarska vlada daje 1902. potporu svojoj kompaniji Danubius da u Rijeci sagradi potpuno novo brodogradilište. Danubius dobiva brodogradilište u Kraljevici 1908. i ondje počinje graditi čelične trupove koji su poslije opremani u Rijeci. U Tržiču (Monfalcone) osniva se 1908. brodogradilište Cantiere Navale Triestino, koje gradi za jadranske brodare. U Kopru je radilo brodogradilište Luigi Poli. Nakon završetka Prvoga svjetskog rata stanje na Jadranu prilično se promijenilo, nastanak novih država pratilo su promjene u vlasničkoj strukturi brodogradilišta. U Rijeci se 1920. osniva brodogradilište S. A. Cantieri Navali del Quarnaro. Kraljevina SHS osnovala je 1921. kompaniju Jugoslavenska brodogradilišta sa sjedištem na Sušaku. Brodogradilište je uspon doživjelo tek nakon 1930., kada u njega ulaže britansko brodogradilište Yarrow iz Glasgowa. U tom su brodogradilištu uglavnom obnavljani putnički brodovi Jadranske plovidbe. Francusko brodogradilište S. A. Des Ate-

liers et Chantiers de la Loire iz Nantesa kupuje brodogradilište Split, koje se 1936. spaja s Kraljevicom u novu kompaniju Jadranska brodogradilišta A. D.

„Razglednice brodova – općenito o razglednicama“ (21-22) cjelina je u kojoj saznajemo da su, povijesno gledano, razglednice i parobrodi suputnici jer je zlatno doba za oboje bilo krajem 19. stoljeća. Tiskanje razglednica je 1890. bilo najrazvijenije u Njemačkoj i Austro-Ugarskoj, a tiskane su raznim tehnikama. U početnom su razdoblju jadranskoga brodarstva samo razglednice brodova Austrijskoga Lloyda bile tiskane u promidžbene svrhe. Mnoge razglednice brodova Ungaro-Croate i putnika na tim brodovima objavila je fotografska radionica Atelier Betty iz Opatije. Nakon Prvoga svjetskog rata objavljuju se razglednice s prikazima brodova u promidžbene svrhe, uglavnom brodovi Jadranske plovidbe i Dubrovačke parobrodarske plovidbe. Brodovi manjih brodovlasnika rijetko su bili samostalno prikazivani; većinom se javljaju na razglednicama određenoga kraja jer razglednice s brodom u luci izgledaju zanimljivije.

Slijedi cjelina „Umjetničke razglednice“ (22-24), u kojoj saznajemo da je krajem 19. i početkom 20. stoljeća izdavanje razglednica u porastu u cijelome svijetu te da postaju i promidžbeni materijal za različitu vrstu robe i usluga, uključujući i oglašavanje za putnički brodski prijevoz. Mnogi veliki putnički brodari privlačili su putnike na svoje brodove zanimljivim crtanim umjetničkim plakatima i razglednicama pojedinih brodova. Razglednice se nisu prodavale na brodovima, nego su ih brodari upotrebljavali i kao korespondentni materijal prilažući ih pismima i putnim kartama. Mnoge su brodarske kompanije u svijetu za promidžbu svojih parobroda izdavale propagandne razglednice, osobito Austrijski Lloyd, koji je imao službene propagandne razglednice svih svojih brodova, među njima čak nešto i umjetničkih razglednica. Austrijski Lloyd već 1850. osniva poseban odjel za promidžbu, tzv. Književno-umjetnički odjel, čija je uloga bila da kroz umjetničko stvaranje približi ljepote istočnoga Jadrana i tako utječe na povećanje interesa za Jadran, a time i potražnju za njihovim parobrodima. Nakladnik razglednica za Austrijski Lloyd bilo je Austrijsko mornaričko društvo sa sjedištem u Beču. Autori najviše umjetničkih razglednica, izdanih kao serija III, bili su slikar Alexander Kircher (1867. – 1939.), jedan od najplodnijih slikara, osobito austro-ugarske ratne mornarice, i češki grafičar Jan Vilim (1856. – 1923.). Austrijski slikar Raul Frank nacrtao je 1909. niz promidžbenih razglednica Opatijske rivijere. Za Dubrovačku parobrodarsku

plovidbu nakon završetka Prvoga svjetskog rata poznati je marinist, jedan od najtraženijih slikara brodova Johann Seits (1887. – 1967.), naslikao dvije razglednice s motivom broda Kralj Aleksandar I., a slikao je i mnoge ratne brodove različitih zemalja.

„Razglednice koje su putovale brodskom poštom“ (24-25) cjelina je u kojoj Lamut govori o brodskim pošiljkama – to je svaka poštanska pošiljka na kojoj su vidljive poštanske oznake koje potvrđuju da je pošiljka putovala brodom. Razvojem poštanskih usluga pošiljke su se počele prevoziti i u krajeve gdje kopneni prijevoz nije postojao ili je bio znatno otežan. Takav prijevoz pošte brodovlasnicima je donosio dodatne prihode, iako to nije bio uobičajen posao u početnom razdoblju putničke plovidbe. Puno prije korištenja željeznice za prijevoz su pošte u poštanskom prometu bili korišteni brodovi, a takva se organizacija putujuće pošte nazivala ambulantom poštom (poštom koja posluje u posebnom vozilu, obično u vagonu ili na brodu). Značajan napredak u organizaciji poštanskih usluga dogodio se osnutkom Austrijskoga Lloydja, koji je još 1837. dobio od države ovlaštenje za prijevoz pošte, a 1845. postao je član državne Poštanske uprave. Prve službene parobrodarske ambulante pošte koje su počele upotrebljavati posebne žigove otvorene su na jadranskim parobrodima 2. siječnja 1869.; tako su se i na razglednicama brodova i obalnih područja počeli pojavljivati žigovi različitih brodova – opći brodski, lučki i brodarski žigovi.

U cjelini „Brodski putnici“ (25-26) saznajemo da je na parobrodima istočnoga Jadrana sastav putnika bio drugačiji od onoga na velikim linijskim brodovima koji su plovili oceanima, no također vrlo raznolik. Krajem 19. st. na dužobalnim linijama od Trsta do Kotora uglavnom su se vozili austro-ugarski dužnosnici i njihove obitelji, poduzetnici, časnici s obiteljima i vojnici, a s vremenom i pripadnici austrijske aristokracije, pioniri turizma na Jadranu. Unatoč činjenici da su prvi Lloydovi parobrodi bili namijenjeni ponajprije za prijevoz putnika, na početku na njima uopće nije bilo kreveta, iako je putovanje do Kotora trajalo pet dana. Krevete su imali samo brodovi koji su plovili i na Mediteranu. Na duljim su linijama parobrodi imali mjesta samo za putnike prvoga i drugoga razreda. Putnici prvoga razreda bili su smješteni u udobnom i luksuznom salonu koji se nalazio na krmu, a putnicima drugoga razreda mjesto je bilo na pramcu. Na brodovima su ponekad putovali i putnici trećega razreda, a to su obično bili palubni putnici. Na kraćim obalnim linijama istarskoga primorja putnici su većinom bili stanovnici

gradova, ali i ljudi iz unutrašnjosti koji su parobrodima putovali prodavati svoje proizvode u Trst. U srednjoj Dalmaciji se stanovništvo s otoka i obalnih dijelova bez kopnenih veza parobrodima vozilo u lokalna upravna središta. Rijetko su putovali dalje od toga. U početku je bilo jako malo putnika koji su putovali brodovima kao turisti ili iz zabave. Razvojem Opatije i njezinih kupališnih kapaciteta i izgradnjom hotela Imperial u Dubrovniku došlo je i do turističkoga zamaha. Obalni brodovi postaju krcati turistima. Takozvani kupališni salonski parobrodi Ungaro-Croate, koji su plovili iz Rijeke na Opatijsku rivijeru, bili su početkom 20. st. puni takvih putnika. Opatija je postala moderno termalno kupalište i odredište ljudi iz cijele Europe, kao i Crikvenica, Mali Lošinj, a posebno Dubrovnik. Portorož je 25. lipnja 1897. proglašen termalnim kupalištem. Razvojem turizma između Prvoga i Drugoga svjetskoga rata brodski su izleti postali prava moda.

Iznimno je zanimljiva cjelina „Brodarske kompanije i njihove oznake“ (27-33), u kojoj se navodi da su se pomorske kompanije od samoga početka međusobno razlikovale te su tražile od pomorskih uprava dopuštenje za isticanje vlastitih zastava. Zastave kompanije tadašnji su brodari vješali na vrh krmenoga jarbola, a danas je propisano vješanje zastava plovidbe na glavnom jarbolu. I na Jadranu su neke kompanije čuvale ovu tradiciju i isticale svoje zastave, dok druge takvih zastava nisu imale, a jedina prepoznatljiva oznaka kompanije nalazila se na dimnjaku. Naime, brodski dimnjaci bili su obojeni u boje kompanije, odnosno, imale su oznaku brodarka na bočnoj strani dimnjaka, što se sačuvalo sve do danas. Iznimno je kvalitetan alfabetski i grafički prikaz 48 oznaka parobrodarskih društava, tj. zastava plovidbe i dimnjaka koji se odnose na brodove opisane u ovoj knjizi, uz izvorne nazive kompanija, kako su bile zapisane u sudskim registrima.

Slijedi stručni katalog parobroda (35-273). Na svakoj je stranici predstavljen jedan parobrod s motivom toga parobroda na staroj razglednici iz autorove zbirke, uza sedam zaslužnih iznimki koje su predstavljene na više stranica. Navedene su osnovne tehničke karakteristike broda, naziv parobrodarskoga društva pod kojim je brod plovio te grafički prikaz dimnjaka i brodske zastave toga društva. Između ostalih, predstavljeni su Österreichischer Lloyd, Stabilimento Tecnico Triestino, Società Cittadina di Navigazione a Vapore Capodistriana, Istria-Trieste, Dalmatia, Braća Rismondo, Ungaro-Croata. Autor predočava povijest svakoga broda od porinuća do samoga kraja, a samo nekoliko brodova ima nepoznat završetak.

Na kraju su knjige „Popis literature“ (255-277), recenzije kustosice Pomorskoga muzeja u Splitu Gordane Tudor i muzejske savjetnice u Pomorskom muzeju „Sergej Mašera“ u Piranu Nadje Terčon (278-281) te „Indeks brodova“ (282-288).

Knjiga *Parobrodi Jadrana na razglednicama* donosi, uza zanimljive ilustracije, velik broj korisnih podataka o povijesti pomorstva na Jadranu koji će biti od velike pomoći svim čitateljima koje zanima povijest pomorstva na Jadranu, a posebno povjesničarima i muzealcima.

Gordana Milaković

Franc Branko Ancelj, *Sto godina pulskih vizura: sabrani feljtoni & izabrani polemički članci*, Pula: Galerija Cvajner / Društvo arhitekata Istre – Società architetti dell'Istria, 2013., 269 str.

Knjiga Franca Branka Ancelja *Sto godina pulskih vizura: sabrani feljtoni & izabrani polemički članci* na 269 stranica sadrži 40 feljtona koje je autor objavljivao u dnevnim novinama *Glas Istre* od 13. siječnja 2007. do 21. lipnja 2008. godine. U njima je nastojao prikazati usporedbu izgleda pojedinih mjesta u Puli u prvom desetljeću 20. i na početku 21. stoljeća. Kako se radi o burnih stotinjak godina, Ancelj je prikazao što se događalo i u međuvremenu. Tumači kako je želio, kao Puležan kojemu je stalo do grada, istaknuti napredak i pozitivne promjene, ali i upozoriti na ono što smatra pogubnim anomalijama. U feljtonima riječju i fotografijom (450 arhivskih i autorovih fotografija) prati razvoj gradskih lokaliteta. U analitičko-komparativnim komentarima autor kontinuirano umeće kritički diskurs zalažući se za urbanu kulturu.

Pišući o pulskim vizurama tijekom dvadesetoga stoljeća, Ancelj je pod povećalo uzeo mnoge važne zgrade, poput katedrale, željezničkoga i autobusnoga kolodvora, kazališta, kina, gradskih kupališta (*Bagno Polese*, Val-kane, Stoja), tržnice, pošte, Narodnoga doma, suda, zatvora, ali i pojedine ulice (Flanatička, Kandlerova, Sergijevaca), trgove (Forum, Danteov trg, Trg Republike) i parkove (Mornarički, Valerijin, Monte Zaro). Pisao je i o nestalim dijelovima grada, Šijanskoj šumi, Brijunskom otočju i, naravno, simbolu Pule – Areni.