

Zadnja dva prispevka sta pripravila sodelavca iz Idrije. **Janez Pirc** nas seznaja z zgodovinskim razvojem najprej oddelka in nato enote v Idriji, za razvoj katerega daje osnovo dobro ohranjeno gradivo idrijskega rudnika živega srebra, ki se je najprej hranilo v okviru Idrijskega muzeja, ureditveno značilnost pa mu je dala izjemna poznavalka rudniške problematike dr. Marija Verbič, tedaj zaposlena v slovenskem republiškem arhivu. Zadnji, pa ne po pomenu zadnji, je prispevek **Mire Hodnik**, ki nas seznaja s svojimi začetki v arhivski službi, *Vsak začetek je težak*. Popisuje, kako se je v študentskih letih učila gotice in kako je nanese, da je zvedela za prosto mesto arhivista v oddelku v Idriji.

Za konec je potrebno poudariti, da *Spominskega zbornika Zgodovinskega arhiva Ljubljana*, kakor tudi drugih publikacij in razstave s katalogom pa tudi ostalih številnih prireditve ob 100-letnem praznovanju arhiva ne bi bilo brez sodelovanja vseh zaposlenih v arhivu, brez podpore Ministrstva za kulturo Republike Slovenije, Mestne občine Ljubljana in sponzorjev, ki so navedeni na koncu vseh štirih publikacij.

Janez Kopač

Miha Kosi, Potujoči srednji vek : Ceste, popotnik in promet na Slovenskem med antiko in 16. stoletjem. Ljubljana : Založba ZRC, 1999. 344 strani + 1 zemljevid.

Miha Kosi spada med najmlajšo generacijo slovenskih zgodovinarjev, ki se je usmerila v raziskovanje starejše slovenske zgodovine. Že njegova prva knjiga o templjarjih na Slovenskem je vzbudila v javnosti velik odmev. Z novo knjigo »Potujoči srednji vek« pa se je lotil problematike, ki je bila v mnogih publikacijah sicer nakazana, ne pa sintetično z vseh aspektov obdelana. Miha Kosi je ob preučevanju virov in literature v svoji knjigi prišel do spoznanja, da je bil srednji vek izredno dinamičen in da je bilo pestro dogajanje v tem času povezano z gibanjem ljudi, komuniciranjem, skratka z vsestranskim prometom. Odklanja tezo o »mračnem« srednjem veku, o negativnih predstavah o hudobnih graščakah, o izkoriščanih podložnikih in nasilju ali o statični agrarni družbi. Sodobna medievistika je prišla do spoznanja, da je bil tudi srednji vek zelo dinamičen.

Kakšne direktne podatke mu lahko nudijo viri? Vidik gibanja in komuniciranja, kot ena od sestavin srednjeveškega življenja je skrit in le v redkih virih jasno in neposredno izražen. Prvo mesto gre brez dvoma virom o trgovini. Trgovina je gotovo eno od močnejših gibal srednjeveške mobilnosti. So pa še drugi pojavi, ki so bili v srednjeveški družbi vezani na bolj ali manj redno komuniciranje ali gibanje (cerkev s svojo aktivnostjo, romanja, vojaški pohodi). Ti razpršeni podatki so skriti v najrazličnejših virih. Ker gradivo za promet in komunikacije ni zajeto v eni skupini virov in bi bilo arhivsko raziskovanje izredno dolgotrajno in naporno ter velikokrat tudi neuspešno, se je avtor oprl na objavljene virov in obsežno literaturo, ki jo v posebnem poglavju objavlja na koncu študije in ki pogosto na prvi pogled nima nobene povezave s prometom. Jasnejšo sliko o »prometni« pestrosti tiste dobe lahko pridobimo, kot poudarja avtor, le z branjem med vrsticami in posrednim sklepanjem na osnovi različnih podatkov iz vsakdanjega življenja srednjeveškega človeka. Kjer odpovedo viri, si Kosi pomaga z analogijami iz evropskega prostora.

Čeprav je težišče obravnave na visokem in poznem srednjem veku (med 12. in 16. stoletjem), se ni mogel izogniti obravnavi zgodnjega srednjega veka, ki je pomenil most med – v prometnem pogledu izjemnim – rimskim obdobjem in visokim oziroma poznim srednjim vekom. Ker so bile slovenske dežele prehodno ozemlje, na tem prostoru promet ni nikdar povsem zastal. Ko avtor opisuje razmere v pozni antiki ugotavlja, da je propadanje antične upravne organizacije povzročilo zamiranje tržne proizvodnje in trgovine, propadanje cest in prometnih naprav. V vihnem obdobju pozne antike je rimski cestni sistem odigral izjemno vlogo – omogočil je hitre premike vojske in pospeševal preseljevanje ljudstev. Čeprav se je opuščalo redno vzdrževanje cest, so bile zaradi njihove odlične gradnje uporabne daleč v srednji vek.

V zgodnjem srednjem veku se je položaj slovenskih dežel bistveno spremenil. Slovenski prostor, ki je celih pet stoletij ležal znotraj enotnega rimskega imperija, je sedaj naenkrat (6. stoletje) postal mejno območje dveh, v vseh pogledih zelo različnih svetov: pogankega in agrarno slovanskega ter

krščanskega romansko-germanskega, slonečega na rimskih temeljih. Prometni položaj slovenskih dežel se je močno spremenil proti koncu 8. stoletja s frankovsko osvojitvijo. Celotni slovenski prostor je bil ponovno združen v okviru ene države, pridobil pa je večji tranzitni pomen. Trgovina v zgodnjem srednjem veku, ki je ne moremo ločiti od prometa, še zdaleč ni zamrla, temveč se je prilagodila novim razmeram. Trgovina na velike razdalje čez slovensko ozemlje je zaradi stalne avarske grožnje malo verjetna. Pač pa se je gotovo razvijala trgovina na srednje razdalje. Obstoj neke trgovske menjave in pomen rečne plovbe v zgodnjem srednjem veku dokazujejo karolinške najdbe v strugi Ljubljane. Kosi s tem podatkom opozori na rezultate arheoloških izkopavanj kot pomemben vir za zgodovinarja, ki se ukvarja s prometom. Omeji se na dva vzorčna primera zgodnesrednjeveške trgovine: na sol ter vosek in med. Ob trgovskem prometu lahko pričakujemo v slovenskem prostoru in v povezavi s sosedi v tem obdobju še druge oblike mobilnosti (pokristjanjevanje, romanja, migracije).

Prehod v obravnavo prometa v visokem in poznem srednjem veku predstavlja poglavje o orisu splošnih razmer. Že konec 10. stoletja se je začela napovedovati doba izrednega razcveta srednjeveške ekonomije, ki je trajala nekako do začetka 14. stoletja. Po madžarskih vpadih je prišel velik del slovenskega ozemlja v okvir srednjeveške nemške države. Intenzivno širjenje fevdalizma je razdelilo slovensko ozemlje na teritorialna zemljiška gospodstva. Slovensko ozemlje je igralo pomembno vlogo znotraj cesarstva. Varovalo je jugovzhodno mejo države in tvorilo prometne prehode med južnonemškimi deželami ter Italijo in Ogrsko.

Tudi v tem obdobju je bila trgovina v Evropi najpomembnejši dejavnik v prometu, pri oblikovanju in utrjevanju prometnih smeri in še posebej pri nastanku ter razvoju urbanih naselij. Zato posveča Kosi posebno poglavje trgovsko prometnim razmeram. V 10. in 11. stoletju zasledimo oživitvev trgovskih tokov v smereh, ki so bile znane že iz karolinškega obdobja. Trgovina na velike razdalje je bila v glavnem v rokah potujočih arabskih in judovskih trgovcev. Avtor je postavil domnevo, da je vsaj delček teh trgovskih tokov vodil tudi na današnje slovensko ozemlje, čeprav v tem pogledu viri zatajijo. V tem času dobijo sejemske pravice Ptuj (977), Breže (1016) in Beljak. Eden od najlepših dokazov o ekonomskem razcvetu, uvajanju tržnega gospodarstva in razvoju trgovine je pojav kovnic denarja. Okoli leta 1125 se je v Brežah pojavila kovnica denarja, t.i. breških pfenigov. To je bil prvi domač denar v vzhodnoalpskem prostoru. Denarni obtok breškega pfeniga je v prvi polovici 13. stoletja doživel ogromen obseg, postal je mednarodno plačilno sredstvo in resnično lahko govorimo o njegovi zlati dobi. Hud udarec v njegovi prevladi predstavlja mongolski vdor na Ogrsko 1240/41.

Prometni moment je zaznati v dinastični politiki 12. in prve polovice 13. stoletja. Mnoge močne nemške plemiške rodbine in cerkveni knezi so se v 12. stoletju utrjevali v slovenskih deželah, večkrat ob hudi medsebojni konkurenci. To rivalstvo je doseglo višek v boju za Kranjsko sredi 13. stoletja. Pri vseh teh rodbinah je opaziti načrtno politiko prodiranja iz notranjosti Alp proti Ogrski in v prečni smeri proti Italiji. Čas od 11. do 13. stoletja ima poseben pomen v zgodovinsko-geografskem pogledu, saj so se tedaj oblikovale mnoge poteze slovenske pokrajine, ki jo označujejo še danes (večina agrarnih naselij, poljska razdelitev, trgi in mesta).

Prometno-trgovska politika Habsburžanov je pomenila, da je razvoj trgovine in prometa dobival drugačen značaj kot v prejšnji dobi. Postopoma so namreč združevali vzhodnoalpske dežele in z njimi skoraj vse slovensko ozemlje pod enotno oblastjo. Povezave z zahodom so oslabele v prid naslonitvi na sever, kjer je bilo težišče habsburške moči. Prometni pomen slovenskega ozemlja relativno upade.

Habsburško prometno-trgovsko politiko za eno stoletje prekine poseg Celjskih grofov v slovenski in širši balkanski prostor. Celjski grofi so utrjevali svoje pozicije v prometnem pogledu v več etapah. S prometnega vidika je bilo najplodovitejše obdobje celjskega vzpona druga polovica 14. stoletja. S pridobitvijo ortenburške dediščine na Koroškem in Kranjskem je bila vzpostavljena transverzalna črta ob Dravi in Savi navzdol iz osrčja Alp na Balkan. Po zamisli Hermana II. naj bi ta transverzala dobila svojo vzhodno osnovo v Bosni. Zakaj so Celjani hoteli priti v posest Bosne in s tem pridobiti bosensko kraljevsko krono? Vzroke za njihova prizadevanja lahko iščemo v političnih, morda še v večji meri v gospodarskih ciljih. V času vladavine Celjskih grofov je ves promet z gornjega Jadrana v zaledje vse do Dunaja tekkel prek celjske posesti. Tranzitna trgovina je poleg vojaškega najemništva postala izredno važna ekonomska postavka moči Celjskih grofov. Posest Celjanov je predstavljala važno prehodno ozemlje, prek katerega je moral izvoz iz juga v srednjo

Evropo, ki je s tem prinašal zemljiškim gospodom precejšnje mitninske dohodke. Do okrog leta 1430 so imeli v svojih rokah 10 pomembnejših mest, več kot 30 trgov in več kot 40 mitnic. V ta okvir lahko postavimo njihovo težnjo, da zavladajo nad Bosno, ki je bila v tem času bogata z rudami.

Kljub dejanskemu celjskemu obvladovanju prometa na Slovenskem v tem času pa so Habsburžani, kot ugotavlja avtor, kot deželni knezi z nekaterimi velikopoteznimi ukrepi vplivali na spremembe trgovsko-prometnih razmer in pri tem vodili izrazito fiskalno in monopolistično politiko. Trgovino iz Hrvaške prek Kranjske, gre predvsem za trgovino z ogrskim govedom in kožami, je dobil Rudolf II. pod svojo kontrolo leta 1365 z ustanovitvijo Novega mesta. Mesto je v ustanovnem privilegiju dobilo pravico prisilne poti.

Posebno poglavje posveti Kosi trgovini slovenskega zaledja s primorskimi mesti. Opozarja na gospodarsko konkurenco med mesti beneške Istre in habsburškim Trstom, ki je imela pozitiven rezultat v izboljšanju pogojev za trgovanje in je stimulatивно vplivala na rast trgovine. Najpomembnejša roba za trgovce iz notranjosti je bila sol, medtem ko so bila primorska mesta potrošna središča za viške agrarne proizvodnje zaledja in prehodna tržišča za meščansko trgovino na veliko z železom in železnimi proizvodi, kožami, krznom in platnom.

Urbanizacija slovenskega ozemlja je bila po ugotovitvah Mihe Kosija v srednjem veku tesno povezana z razvojem trgovine in prometa. To potrjuje že sama geografska lega mest. Tedenski in letni sejmi so pomenili močno prometno gravitacijo. Avtor skuša prikazati vpliv prometa in trgovine na razvoj pomembnejših mest v notranjosti slovenskega ozemlja v srednjem veku.

Kosi ugotavlja v svoji študiji, da je bil promet v visokem in poznem srednjem veku dosti bolj živahen, kot si ponavadi predstavljamo. Poleg trgovcev, ti so bili eden temeljev srednjeveške mobilnosti, so veliko potovali vladarji (obstajajo itinerarji njihovih potovanj po kraljestvih), diplomati, papeži in drugi cerkveni dostojanstveniki (sinode, vizitacije), romarji, vojaki in križarji, tovarniki, sli, potujoči rokodelci, umetniki, študentje, glumači, berači itd. Kosi vse te vidike mobilnosti obravnava podrobneje v posebnih poglavjih.

Opozoril bi le na nekatere Kosijeve zaključke v zvezi z vprašanjem mobilnosti. Vojskovanje je imelo osrednjo vlogo v življenju plemstva. Za plemstvo so bili privlačni pohodi pod krinko križarskih vojn, ki so nudili udeležencem možnost vsakovrstnih aktivnosti. Vojno najemništvo (kondotierstvo) pa je plemstvu prinašalo velike dohodke. Vojno najemništvo je bila pomembna politična in pridobitna dejavnost Celjanov. Nove in neizčrpne možnosti za bojevanje so se porajale s turškim prodorom na Balkanski polotok in s številnimi velikimi vojnimi pohodi, ki so jih proti Turkom organizirale evropske sile. Menim, da bi Kosi lahko v ta okvir vključil tudi protiturški sistem obveščanja in obveščevalno organizacijo, ki jo je zelo podrobno obdelal Vasko Simoniti («Vojaška organizacija na Slovenskem v 16. stoletju»). Tudi ta je bila odraz živahne vojaške mobilnosti. Mnogi plemiči iz slovenskih dežel, ki so se kot aktivni najemni poveljniki udeleževali v vojnah, so v času miru pogosto postajali zaupni diplomati deželnih knezov. Do izraza je prišla njihova razgledanost in izobraženost. Kosi opozarja na malo znano dejstvo o položaju kartuzijanskega samostana v Žičah. Leta 1391 so na generalnem kapitlju kartuzijanov rimske obediencie sprejeli sklep, da bo sedež reda za vse dežele, ki priznavajo rimskega papeža, v Žičah. To je imelo izreden pomen za žičko kartuzijo. K vsakoletnemu generalnemu kapitlju so se v Žiče zgrinjali priorji iz pol Evrope.

Posebno poglavje o poučevanju srednjeveškega prometa predstavlja posredovanje informacij. Cerkev, samostani, deželni knezi in državni stanovi so imeli lastno informacijsko organizacijo. Cerkvena organizacija, najbolj izpopolnjena in sistemizirana institucija srednjeveškega sveta, pa je zahtevala izjemno informacijsko mrežo. Velik del poznosrednjeveške trgovine je bil vezan na redno informiranje in preko slov se je posredovala korespondenca med trgovskimi partnerji ter se vzdrževali redni stiki med sedežem in podružnicami večjih trgovskih in bančnih družb. V ta sklop bi sodilo tudi menično poslovanje, ki se je v poznem srednjem veku vedno bolj uveljavljalo v trgovini.

Zanimivo je poglavje, v katerem nas avtor seznaja s potovanji znamenitih osebnosti po slovenskih deželah. Govori tudi o dogodkih, ki so vezani na te osebnosti.

Oblike transporta zajame avtor v posebnem poglavju. Kopenski promet je bil sicer primaren, vendar so rimske ceste v tolikšni meri propadle, da obsežnejši promet z vozovi ni bil več možen. V blagovnem prometu na kopnem je zato prevladalo tovarništvo z živino, v osebnem pa hoja in ježa.

Obravnava razne oblike tovorjenja, pri tem pa nas seznanja z mnogimi kvantifikacijskimi podatki. Tovorjenje v veliki meri povezuje s kmečko trgovino. Rečni promet je imel v srednjem veku izreden pomen. V primerjavi s kopenskim prometom je bil cenejši, zmogljivejši, hitrejši in v vseh pogledih bolj ekonomičen. Podrobneje obravnava plovbo po vseh večjih slovenskih rekah (Ljubljanici, Savi, Savinji, Dravi in Muri). Pričakovali bi, da se bo Kosi dotaknil tudi pomorskega prometa, ki je bil zelo živahen v Primorju. Kot opora bi mu lahko služila študija Ferda Gestrina »Pomorstvo srednjeveškega Pirana« in še nekatere druge njegove študije o pomorskem prometu mest slovenskega Primorja.

Kosija posebej zanima pravni značaj cest in prometa. Po frankovskem državnem pravu so sodile ceste pod kraljevo oblast. V času Karlovih naslednikov pa je začel ta sistem razpadati. Skrb za prometno infrastrukturo s stroški vred je v celoti pripadala posameznikom – grofom, velikim zemljiškim gospodom ali cerkvenim institucijam. V 12. stoletju se je začel uveljavljati tem sredobežnim tendencam nasproten proces. Oprl se je na pojem »regalij«, s čimer so se ponovno uveljavljale vladarjeve pravice. Šlo je predvsem za pravice, povezane z dohodki. Mitnine, prvotni cesarski regal, so postale donosen vir dohodkov lastnikom in se pogosto niso porabljale za vzdrževanje cest. Kot vir imajo izredno vrednost mitninski redi, na katere avtor še posebej opozori. Prisilnost cest je postala del gospodarskega prava srednjeveških mest oziroma sestavni del mestnih privilegijev. Prisilnost se je najtesneje povezovala zlasti na skladiščno pravico. Prisilnost ceste s skladiščnim pravom ter mitnico je privilegiranim naselbinam zagotavljala redne dohodke od raznih dajatev, kar avtor ilustrira s primeri nekaterih slovenskih mest.

Na prehodu iz 12. v 13. stoletje se začenja nova doba, ki pomeni preobrat v odnosu do cest in prometa. To je bilo v neposredni zvezi z razcvetom trgovine in s tem prometa na večje razdalje. Glavna značilnost srednjeveških cest je bila, da so vodile po naravni podlagi ter večinoma niso bile umetno grajene in utrjene. Obstajajo poročila, ki pravijo, da so bile luknjaste in blatne. Čeprav je bil pojav mnogopotja pogost, pa so že od davna zaradi različnih vzrokov nastajale poti, ki so se morale držati utečene trase. Že iz srednjega veka so znani zakoni in ukrepi, ki so skušali preprečiti nastanek snopov poti in s tem škoditi obdelovalni površini. Od 12. stoletja prihaja v ospredje večja skrb za ceste in poti. V 14. in 15. stoletju imamo celo primere pravih večjih cestnih gradenj. Avtor knjige se posebej zaustavi pri izredno pričevalnem in enkratnem viru o srednjeveški cestogradnji, to je računski knjigi glavnega blagajnika in občasno nadzornika del pri gradnji bovške ceste od Čedadada prek Predela do Trbiža.

Med prometno infrastrukturo sodijo tudi mostovi in brodovi. Oboji so bili v srednjem veku vladarjev regal in so bili pozneje pogosto podeljeni v fevd ali zastavo. Mostovi in brodovi so prinašali obilne koristi lastnikom. Posebno vlogo v tej prometni infrastrukturi pa igrajo hospici, špitali in gostišča. Medtem ko so romanja dala cerkveni pečat večini hospicev – na našem ozemlju so hospice vzdrževali samostanski redovi – so trgovina, obrt in povečanje tranzitnega prometa povzročila nastanek gostišč v mestih.

V zaključnem poglavju daje Kosi pregled najpomembnejših cest na slovenskem ozemlju. Potek, razvoj in značilnosti prometa najprej prikaže na treh glavnih magistralnih cestah, ki so bile pomembne za mednarodno trgovino na velike razdalje. Najdlje se zadrži pri Ljubljanski (kraški) cesti, ki je predstavljala povezavo med Ogrsko in Italijo. Obdela tudi Dunajsko in Obdravsko cesto. V drugem sklopu naniza devet sekundarnih trgovskih cest, ki so prevzemale promet na srednje razdalje in lokalni promet. Med njimi sta brez dvoma najpomembnejši Dolenjska in Notranjska cesta. Prav pri Ljubljanski cesti se mi zastavlja vprašanje, zakaj Kosi ni upošteval rezultatov Gestrinovih raziskav in dognanj v izredno izčrpni knjigi »Slovenske dežele in zgodnji kapitalizem« (Ljubljana 1991), ki je tudi ne najdemo v spisku literature, navedenem ob koncu knjige. V Gestrinovi študiji bi našel veliko kvantifikacijskih podatkov za promet.

Avtor knjige Miha Kosi združuje v sebi dve strokovni usmeritvi: je diplomiran zgodovinar in geograf, zato v delu čutimo prisotnost prostorske komponente. Če bo Kosi nadaljeval v tej smeri, lahko pričakujemo, da se bo razvil v dobrega strokovnjaka za zgodovinsko geografijo. Ta stroka je bila v našem zgodovinoписju dokaj zanemarjena. Usmeritev v to smer je razvidna tudi iz priloženega velikega preglednega zemljevida prometnega omrežja na slovenskem ozemlju okrog leta 1400 in še petih vsebinsko specialnih barvnih zemljevidov med tekstem. Svoje izsledke popestri avtor še s tabelami in grafikoni. Razumljiv in lahko berljiv tekst je Kosi opremil s številnimi barvnimi

ilustracijami iz srednjeveškega vsakdana. Knjigi sta dodana obsežna povzetka v angleščini in nemščini ter stvarno in imensko kazalo.

Ignacij Voje

Nicola Labanca, **Caporetto : Storia di una disfatta**. Firenze : Giunti Gruppo Editoriale, 1997. 127 strani. (Collana XX Secolo).

Ko naj bi bilo o »Kobaridu« že skoraj vse povedano, vedno znova preseneti izid nove knjige o dogodku, ki je pretresal predvsem italijansko javnost, strokovno in laično, vse odkar se je zgodil. »Kobarid« zato ostaja in se potrjuje kot simbol velike vojne, predvsem italijanske udeležbe v njej.

Knjiga je izšla v *Zbirki XX. stoletje*, ki izhaja šele od leta 1993, pa so nekatere knjige doživele že drugi ali tretji ponatis. Zbirka je namenjena obravnavam dogodkov sodobne svetovne zgodovine, nekaterih njenih temeljnih problemov, od različnih -izmov do revolucij po celotni zemeljski obli, pa gibanj, ki so zaznamovala naš preteklik in vsakdanjik. V zbirki srečamo znamenita italijanska in tuja zgodovinarska imena, ki so prislikala *velike* dogodke politične, ekonomske, kulturne in socialne zgodovine 20. stoletja. Zbirko, ki predstavlja posrečeno stičišče med strokovno raziskavo in množičnim razširjanjem, odlikuje izborna slikovno gradivo, ki v večini doslej še ni bilo objavljeno. Njena značilnost je tudi dopolnjevanje temeljnega besedila s predstavitvijo posameznih vzporednih in dopolnjujočih problematik (pisma, časopisni članki, odlomki spominov, časovne preglednice, ipd.) oziroma z vzporednim dogajanjem npr. na drugem koncu sveta.

Z izvrstnimi študijami sta predstavljeni obe svetovni vojni, *velika* iz peresa Maria Insenghija (La grande guerra, Firenze 1993¹, 1998²) in druga svetovna vojna v delu Marca Ferroja (La seconda guerra mondiale. Problemi aperti. Firenze 1993). Velika vojna je torej s knjigo »Caporetto, Storia di una disfatta« dobila že drugo obravnavo.

Čeravno je »Kobarid« po eni strani le ena od postaj italijanske udeležbe v prvi svetovni vojni, je obenem križišče in zato zaseda pomembno mesto v italijanski sodobni zgodovini in zgodovinopisju. Kot poudarja avtor, je »*v dobrem in zlem*« »Kobarid« eden redkih dogodkov italijanske velike vojne, ki so znani tudi zunaj italijanskih meja. »Kobarid« je kot velik vojaški poraz zaznamoval vsakdanji jezik (tudi v nogometnem žargonu je soznačnica za poraze italijanske reprezentance ali celo »samo« nogometnega moštva), izjemnost pa dogodku pridajajo predvsem polemike, ki so označevale spomin nanj. Navkljub bogati bibliografiji o preboju in poveljnikih, ki so tedaj poveljevali, pa po avtorjevih besedah še ni bilo vsega povedanega in so pomembni arhivski dokumenti še nepregledani. V senci velikih dogodkov in ljudi je ostal vojak, ki je mogel delovati le kot krivec v eni od interpretacij krivde za poraz, ki so jo poimenovali »vojaški štrajk«. Zato naj bi avtor osvetlil predvsem ta del zgodbe o »Kobaridu«, to je doživljanje majhnih enot, ki so izgubile 12. soško ofenzivo in jih je Mario Insenghi v knjigi »I vinti di Caporetto nella letteratura di guerra« (Padova 1967) imenoval »premaganci Kobarida«. Zato je N. Labaca »soočil« »klasično« literaturo o kobariškem preboju z najnovejšimi prispevki italijanskega zgodovinopisja.

Vendar pa po polovici knjige, ki je razdeljena v pet sklopov, od dveh vojaških, političnega, do delovanja preiskovalne komisije za ugotavljanje krivde in nazadnje spominskega, moremo ugotoviti, da avtor vendarle ni ostal popolnoma zvest uvodni obljubi o tem, da bo pisal predvsem o vojaku, kar je spričo zapletenosti in prepletanja različnih dejavnikov v bitki tudi težko. Vsekakor nas popelje že v »naslednji dan«, na pot umika in bralca sooči z zanimivo podobo poraženega in umikajočega se vojaka. Poudarja namreč, da je italijanski vojak tokrat izbral sam: kdor ni bil ubit ali ujet, je izbral pot preko Furlanske ravnine v zaledje, podrl je hierarhične in disciplinske ovire ter neorganizirano, pa vendar enotno zapustil strelske järke ter odvrnil orožje. Številna italijanska narečja so tedaj skupaj začela izgovarjati nevarno in grozeče reklo: *Konec vojne!* Vendar ga vojaki niso izrekli med bojem ali po njem in torej ne gre za vdajo nasprotniku. To so izrekli takrat, ko so z rok izpustili orožje in odšli s fronte, da se tja ne bi mogli več vrniti. In to je podoba, ki se je vtisnila v spomin. Vendar avtor skozi celotno besedilo vztrajno opozarja, da so se nekatere enote vendarle trdovratno upirale.