

Bruno Crevato-Selvaggi

VENEZIA GIULIA 1918:  
LA RIPRESA DELLE COMUNICAZIONI POSTALI  
ED I CORRIERI MILITARI

Lo sfondo è la fine delle operazioni della prima guerra mondiale, immediatamente dopo la firma dell'armistizio, avvenuta, com'è ben noto, il 3 novembre 1918. Durante la guerra, naturalmente, i traffici postali con i paesi nemici si erano interrotti oppure, pur continuando con i paesi alleati o neutrali, avevano subito limitazioni ed erano stati sottoposti a censura presso appositi uffici di «censura posta estera».

In questo scritto mi occuperò della ripresa delle comunicazioni postali fra l'Italia e l'estero, con particolare e quasi unico riferimento alla Venezia Giulia, proponendo sia una sistemazione organica di alcuni dati già noti (soprattutto per la ripresa dei servizi con l'estero dalle antiche province italiane) sia diversi dati inediti, riguardanti la ripresa dei traffici ferroviari e postali dalla Venezia Giulia con l'Austria e la Jugoslavia, l'istituzione e le vicende di corrieri militari istituiti in alcune rotte interne e verso l'Europa centrale ed orientale per la posta militare, governativa e diplomatica (non conosciuti prima in letteratura, salvo il noto servizio di corrieri militari Padova-Vienna, per cui fornirò molti dati inediti) ed infine le vicende di un servizio particolare di corrieri militari fra Trieste e Vienna, attivo per esigenze commerciali. Anche di questo, la cui esistenza era pur nota solo dalla sua denominazione, mancava una descrizione organica e basata su dati certi.

La ripresa dei traffici postali dell'Italia con i paesi nemici o di nuova formazione o già occupati avvenne celermente dopo l'armistizio: l'11 novembre 1918 furono ammesse corrispondenze ordinarie per la Russia e l'Ucraina (concentrate all'ufficio Milano Posta Estera), e ordinarie e raccomandate per la Romania, la Serbia, la Bulgaria e la Turchia, concentrate all'ufficio Bologna Posta Estera; dal gennaio 1919 vennero ammesse le corrispondenze per il Belgio e l'Alsazia-Lorena<sup>1</sup>. Non così acca-

---

<sup>1</sup> *Bollettino del ministero delle poste e telegrafi* n. 4, 1° febbraio 1919, §§ 40 e 41, che riportavano precedenti circolari telegrafiche.

deva nelle terre redente (Venezie Tridentina e Giulia, nonché Dalmazia) dove i provvedimenti italiani non entravano automaticamente in vigore, ma dovevano essere emanati dai governatori militari che vi si erano insediati. Come s'è detto, qui mi occuperò delle vicende in Venezia Giulia.

Il 3 novembre il generale Enrico Petitti di Roreto era sbarcato a Trieste, assumendovi la carica di governatore militare della Venezia Giulia. La situazione militare non era ancora definita appieno; si stava già sviluppando la tensione politica con il nuovo nesso statale in formazione ad est, il regno dei Serbi-Croati-Sloveni, e in questo clima il 5 novembre il governatore bloccò le corrispondenze postali, telegrafiche e telefoniche con i paesi già austroungarici (fu uno dei primi provvedimenti adottati) che erano naturalmente le destinazioni ora estere più frequenti. Nelle condizioni del momento, in cui v'era anche chi credeva prossima un'altra guerra con il nuovo vicino orientale, la linea orientale di armistizio – che coincideva, con solo lievi aggiustamenti, con quello che nel dicembre 1920 sarebbe diventato il confine – doveva costituire un reale sbarramento militare, che non doveva essere oltrepassato né da persone né da cose né da notizie né da corrispondenze. La chiusura della linea d'armistizio aveva delle deroghe solo per la città di Fiume, che si trovava al di là della linea ed era occupata dal Corpo d'occupazione interalleato, facendo attenzione da quella città non si eludesse il provvedimento.

Il contrabbando e il transito più o meno clandestino di corrispondenza attraverso la linea orientale d'armistizio naturalmente si verificava, e le autorità militari premevano per un'applicazione rigorosa del blocco <sup>2</sup>, obbligando le comunicazioni ed i rifornimenti italiani ed alleati verso Vienna e Praga a svolgersi (per ferrovia) solo per le vie del Brennero o di Tarvisio (da cui proseguiva per Klagenfurt-Leoben): la linea d'armistizio settentrionale, cioè verso l'Austria tedesca (con cui vi erano minori tensioni) era infatti transitabile, con regole precise, in quei due valichi.

Per far rispettare la chiusura della linea orientale, il 6 marzo 1919 il Comando supremo ritenne di emettere un'ordinanza con cui sanciva pene pecuniarie o detentive per «chiunque trasporta o tenta di trasportare al di qua o al di là della linea di armistizio corrispondenze epistolari, giornali, riviste, disegni o stampati, oppure effettua o agevola la trasmissione per telegrafo o per telefono di notizie private». L'ordinanza

---

<sup>2</sup> Il 26 febbraio 1919 Badoglio, sottocapo di Stato Maggiore, osservava che affinché il «provvedimento chiusura linea armistizio abbia sollecitamente effetto imporre Jugoslavia rispetto verso di noi» era necessaria una chiusura assoluta: «ogni tolleranza diminuisce efficacia provvedimento et induce autorità jugoslave ritardare riparazioni necessarie per salvaguardare nostra dignità e prestigio». (Ufficio operazioni sezione AC a Governatorato Venezia Giulia e p. c. Comando 3<sup>a</sup> e 8<sup>a</sup> Armata e Segretariato generale affari civili, in ARCHIVIO CENTRALE DELLO STATO, *Segretariato generale affari civili*, b. 788).

vietava anche di detenere giornali, riviste, disegni o stampati provenienti da paesi nemici. Il Segretariato generale agli affari civili (l'organo del Comando supremo che si occupava dell'amministrazione civile dei territori ove l'esercito operava) poteva decidere deroghe a questo divieto, soprattutto per la corrispondenza commerciale e, in casi urgenti, deroghe per casi singoli potevano essere stabilite dai comandi d'armata o dai governatori; però i corrieri militari che operavano nelle regioni per i necessari collegamenti non avrebbero potuto essere adibiti, salvo casi eccezionali, al trasporto di corrispondenze postali private<sup>3</sup>.

Queste misure intendevano limitare soprattutto il pericolo di trasmissioni di notizie d'interesse politico o militare, senza voler interferire negli affari privati o commerciali e quindi le corrispondenze provenienti dalle nuove province, dirette a Stati nemici, concentrate negli uffici di posta estera di Milano e Bologna e risultate innocue, venivano inoltrate a destinazione via Svizzera, senza una esplicita autorizzazione ma grazie ad accordi informali tra il Comando supremo e le autorità postali centrali. Con l'introduzione della valuta e della normativa italiana, dal 20 aprile 1919 le corrispondenze ordinarie, raccomandate, assicurate e scatolette con valore dichiarato sino a 1.000 lire, anche per espresso e con ricevuta di ritorno, per gli Stati alleati o neutrali vennero ammesse ufficialmente (come già era di fatto) naturalmente via Italia; le tariffe erano quelle internazionali già austriache, ragguagliate in lire.

### La ripresa delle comunicazioni con l'Austria

Ed in quel periodo, sfumandosi nel tempo il pericolo di fuga di notizie e maturati gli eventi, il Comando supremo concesse anche ufficialmente una maggior lar-

---

<sup>3</sup> Comando supremo, ordinanza 6 marzo 1919, e Segretariato generale affari civili, ordinanza 6 marzo 1919 (SEGRETARIATO GENERALE AFFARI CIVILI, *Relazione* (4 voll.) e *Documenti* (22 voll.), Treviso, 1919: docc. nn. 1237, 1238, 1291), riprese anche in *Bollettino del ministero delle poste e telegrafi* n. 10, 1° aprile 1919, § 157. Con la circolare 18 marzo 1919 (doc. 1291) il Comando supremo ribadì «l'opportunità che i Dicasteri e i Comandi interessati facciano sollecito richiamo alle speciali responsabilità che, per effetto dell'ordinanza stessa, incombono ai militari e funzionari d'ogni grado» nei riguardi della questione; e così, per il proprio personale, il Commissariato postale telegrafico, che operava a Trieste con funzioni di direttore superiore della posta dell'intera regione. Sulla non utilizzazione come corrieri dei militari o diplomatici, il Segretariato ritornò con la circolare del 21 aprile 1919: «non si ritiene del caso che siano utilizzati corrieri militari o diplomatici per trasmissione corrispondenze non solo private, ma anche di servizio, salvo quelle strettamente attinenti affari militari e politici approvvigionamento». Con la circolare 16 marzo 1919 (in ACS, *Presidenza del consiglio dei ministri, Ufficio centrale nuove province*, b. 55), il Segretariato specificò che in linea di massima con «paesi nemici» si intendevano i territori già appartenenti agli imperi centrali e quindi anche la Jugoslavia, non essendo quello stato ancora riconosciuto dagli Alleati; la Cecoslovacchia, invece, era stata riconosciuta, e non poteva quindi considerarsi nemico. Per i servizi dei corrieri militari che operavano in quei territori, vedi *infra*.

ghezza nei rapporti con gli ex-nemici, adeguandosi alle norme già emanate dal ministero delle poste per gli uffici del regno, ed il 12 maggio 1919 autorizzò in linea di massima gli scambi delle corrispondenze postali (già di fatto tollerate) anche raccomandate con l'Austria tedesca, la Polonia, la Bulgaria, la Romania e la Turchia e la Germania, comprese le sue ex-colonie, appoggiando la corrispondenza ad uffici del regno e con l'inoltro via Svizzera previa censura a Milano posta estera, perché la linea d'armistizio era sempre chiusa (di qualche inoltro via Trieste, usufruendo di corrieri particolari, si dirà *infra*)<sup>4</sup>.

Il provvedimento, si noti, riguardava tutti i territori già nemici con l'esclusione del nuovo vicino orientale, composto da Stati già alleati (Serbia e Montenegro) e territori già nemici. Come si vedrà, in forza di questo diverso *status* i due gruppi di territori ebbero spesso trattamenti diversi<sup>5</sup>.

Torniamo all'apertura dei traffici postali tra la Venezia Giulia. Dopo l'autorizzazione del governatorato, in quel maggio 1919 in Italia il governo ritenne di dover adottare disposizioni cautelari per lo scambio delle corrispondenze con i paesi già nemici: per l'Austria tedesca furono consentite solo le lettere ordinarie aperte, le cartoline ordinarie e raccomandate, i campioni ordinari, i giornali e i telegrammi. La corrispondenza con i paesi dell'ex-impero germanico venne ammessa solo per le lettere commerciali, che dovevano portare scritta sull'indirizzo l'indicazione di rispondere a questo requisito; le lettere private dovevano appoggiarsi per l'inoltro ad un intermediario residente in un paese neutrale (questa disposizione riportava in vita istituzionalmente l'istituto del *correspondente postale*, che era in pratica scomparso quasi cinquant'anni prima; sfugge la *ratio* di questa norma); era ammessi anche i telegrammi commerciali. Analoga disposizione valeva per l'Ungheria: non vi era nessuna comunicazione diretta e la corrispondenza poteva appoggiarsi a neutrali. Per la Dalmazia non occupata, la Serbia, il Montenegro, la Cecoslovacchia, la Polonia, la Romania, la Bulgaria e la Turchia erano ammesse lettere e cartoline ordinarie e raccomandate e, con qualche limitazione, i telegrammi di stato o privati (per i territori già turchi della

---

<sup>4</sup> "Relazione settimanale" del Commissario postelegrafico Venezia Giulia a Governatore Venezia Giulia (l'unica relazione conservatasi), in ARCHIVIO DI STATO DI TRIESTE, *Commissariato generale civile*, Gab., b. 3. Ma per gli scambi con la Romania, vedi *infra* il servizio di corriere da Trieste a Belgrado e Bucarest.

<sup>5</sup> La diversità con cui i due gruppi di territori erano concepiti si rifletteva anche nel lessico usato nei primi mesi, peraltro non esattamente codificato e causa quindi di continui equivoci in altri contesti. «Regno dei serbi-croati-sloveni» era l'intero Stato in formazione; «Serbia» l'insieme dei territori già alleati; «Jugoslavia» non designava l'intero regno (come sarebbe avvenuto dal 1929) ma solo i territori non serbi, cioè già nemici, di questo, ovvero la Carniola o Slovenia (a volte detta «Jugoslavia già austriaca»), la Croazia (a volte distinta in Croazia propria e Slavonia) e la Bosnia ed Erzegovina. Vi era un'ultima porzione di territorio nemico, e cioè la Dalmazia non occupata dall'Italia. Nei primi tempi, però, quei territori vennero spesso equiparati alla Serbia, probabilmente perché il governatorato italiano della Dalmazia avrebbe dovuto occuparsi amministrativamente anche di quelli.

Siria, Palestina e Mesopotamia erano ammessi anche i pacchi); per «la Bosnia-Erzegovina, la Croazia, la Slavonia e la Jugoslavia territorio già austriaco (cioè la Slovenia)» – insomma, i territori già nemici – erano invece ammessi solo i telegrammi di stato. Per i paesi neutrali ed amici le norme variavano da nazione a nazione: generalmente erano ammesse lettere e cartoline ordinarie e raccomandate, a volte le assicurate, spesso i pacchi <sup>6</sup>.

Nelle nuove provincie il Segretariato generale agli affari civili, che avrebbe dovuto introdurre esplicitamente le nuove norme, d'accordo con il governo ritenne che non fosse il caso di ostacolare ancor più quegli scambi epistolari e quindi – ferma restando la censura e l'avviamento via Svizzera – dal 3 giugno 1919 adottò le restrizioni attuate per l'Austria (solo lettere ordinarie aperte, cartoline ordinarie e raccomandate, campioni ordinari e giornali, escluse le lettere raccomandate assicurate o espresso) ma rigettò quelle per la Germania <sup>7</sup>. Contemporaneamente, proibì le raccomandate per qualsiasi località in Stati già nemici, ammettendo solo lettere aperte e cartoline ordinarie <sup>8</sup>. Per i paesi neutrali o amici entrarono in vigore le norme esistenti in Italia.

L'inoltro via Svizzera con la censura a Milano, però, causava pesanti ritardi alla corrispondenza: una lettera da Trieste a Vienna impiegava in media tre settimane per giungere a destinazione <sup>9</sup> e, sistemandosi via via la situazione internazionale, si cercò di risolvere la questione degli scambi postali diretti oltre la linea d'armistizio, perché ormai l'impellenza era la ripresa degli scambi commerciali (le cui trattative si svolgevano unicamente via posta) che dalla città giuliana nell'anteguerra erano gravitati soprattutto su Vienna o sul retroterra centroeuropeo <sup>10</sup>.

Ed infatti, già il 4 giugno 1919 era stata convocata a Villaco (Villach), in Austria, una conferenza italo-austriaca per la regolamentazione degli scambi ferroviari lungo la linea Tarvisio-Villaco, che erano ripresi regolarmente a maggio con un treno diretto trisettimanale Trieste-Tarvisio-Vienna, e in quella occasione si studiò anche la

---

<sup>6</sup> *Bollettino del ministero delle poste e telegrafi* n. 20, 11 luglio 1919, § 343: “Bollettino di informazioni sul traffico postale telegrafico e telefonico coi paesi nemici o sbloccati o di nuova formazione”.

<sup>7</sup> Non è comunque chiara la data esatta della ripresa degli scambi postali con la Germania; secondo l'*Osservatore triestino*, organo ufficiale del Commissariato generale civile (l'organo che aveva sostituito il governatorato) del 5 agosto 1919, dalla Venezia Giulia ripresero solo il 2 agosto 1919.

<sup>8</sup> *Bollettino del ministero delle poste e telegrafi* n. 20, 11 luglio 1919, “Comunicazioni ammesse con le terre redente” ribadì queste istruzioni.

<sup>9</sup> Così si lamentava la Camera di commercio triestina in una lettera al governatore del 10 luglio 1919, in cui chiedeva l'accentramento a Trieste e la spedizione diretta da lì (ASTs, *Commissariato generale civile*, Gab., b. 16).

<sup>10</sup> L'esigenza si era già manifestata all'inizio dell'anno, ed in proposito il governatorato aveva istituito un servizio speciale di corriere tra Trieste e Vienna per il trasporto di corrispondenza commerciale, di cui si dirà *infra*.

ripresa degli scambi postali. Come risultato, il Segretariato generale affari civili formulò proposte di massima al ministero delle poste per la riattivazione degli scambi diretti e mise in preallarme il Commissario postelegrafico di Trieste per rimettere in efficienza gli uffici postali di Tarvisio, Tarvisio 2 (l'ufficio alla ferrovia) e Pontefella (Pontafel, la cittadina già austriaca di confine di fronte all'italiana Pontebba; oggi le due località sono una sola) e predisporre i servizi accessori e di censura <sup>11</sup>.

Una serie di lungaggini fece però riattivare gli scambi diretti solo il 1° agosto, con una delle ultime disposizioni dettate dal Segretariato prima del suo scioglimento. Gli scambi con l'Austria sarebbero avvenuti tramite le linee ferroviarie Bolzano-Brennero-Innsbruck, Bolzano-Dobbiaco-Innichen-Lienz e Udine-Pontebba-Tarvisio-Villaco, con messaggeri alle stazioni di Brennero, Dobbiaco e Tarvisio. Le corrispondenze dall'Italia sarebbero state concentrate a Bolzano per il Voralberg, il Tirolo e il salisburghese, e a Trieste per il resto dell'Austria; in queste due città avrebbero funzionato gli uffici di censura posta estera. Erano ammesse lettere, cartoline semplici e con risposta pagata, manoscritti, campioni di merci, stampe e giornali spedite da editori (naturalmente previo esame della censura) nonché i servizi di raccomandazione e espresso. Esclusi invece i giornali di seconda mano, le stampe, i pacchi e i vaglia. Le tariffe sarebbero state quelle internazionali del 1906 <sup>12</sup>. La stessa linea avrebbe potuto essere utilizzata, dal 5 agosto, anche per la Cecoslovacchia e la Polonia.

### **La ripresa delle comunicazioni ferroviarie con il regno dei Serbi-Croati-Sloveni**

Ripreso nel maggio 1919 il servizio ferroviario con l'Austria (e poi dal 1° agosto i traffici postali), si volle tentare la ripresa anche delle comunicazioni ferroviarie con il nuovo vicino orientale, finalizzate al trasporto viaggiatori, più che di posta, perché gli scambi postali con la Jugoslavia (nell'accezione dell'epoca) erano infatti ancora interrotti <sup>13</sup>.

---

<sup>11</sup> Per la ripresa degli scambi attraverso i transiti di Dobbiaco e del Brennero venne indetta un'altra conferenza, il 20 giugno 1919 ad Innsbruck.

<sup>12</sup> Segretariato generale affari civili, circolare 30 luglio 1919. Il servizio non si svolse sempre tranquillamente: ancora nel 1920 vi erano in Austria continue sospensioni e riattivazioni di treni, per carenza di carbone, scioperi o altro, che costringevano l'Ufficio speciale terre redente (attivo presso il ministero delle poste) ad emanare disposizioni provvisorie per gli inoltri (ACS, PCM, *Ufficio centrale nuove province*, b. 110).

<sup>13</sup> Nonostante l'ordinanza del 6 marzo 1919 che bloccava gli scambi attraverso la linea d'armistizio, queste disposizioni non erano ancora ben conosciute: in agosto il comando della Piazza marittima di Pola chiedeva all'Ufficio speciale terre redente quali fossero le disposizioni che vietavano la diffusione in Venezia Giulia di giornali jugoslavi. Gli fu risposto con un richiamo all'ordinanza del 6 marzo: «recentemente è stato ammesso nei rapporti con l'Austria tedesca lo scambio dei giornali spediti dagli editori (non di seconda mano) previo esame della censura. Gli scambi con la Jugoslavia non risultano ancora riattivati» (ACS, PCM, *Ufficio centrale nuove province*, b. 55).

Le linee ferroviarie che da Trieste andavano verso est erano due: una per Longatico-Lubiana, che congiungeva direttamente la città con il capoluogo sloveno e da lì proseguiva per Maribor, Graz, Vienna; l'altra andava da Trieste a Gorizia, valicava la linea d'armistizio più a nord, a Piedicolle, e si congiungeva con la linea Lubiana-Tarvisio (terzo valico ferroviario fra l'Italia e la Slovenia). Erano interrotti, per volontà di Lubiana, anche gli scambi fra la Slovenia e l'Austria, a causa delle tensioni in corso fra i due paesi: il regno rivendicava la regione di Klagenfurt.

Su sollecitazione delle ferrovie austriache il governo di Lubiana acconsentì a trattare il ripristino di un servizio Trieste-Lubiana-Vienna. Una conferenza per trattare l'intera questione della ripresa dei traffici triestini con l'Austria tedesca e con la Boemia venne convocata a Lubiana il 17 maggio 1919, e ne fece seguito un'altra a Trieste dal 29 al 31 maggio. I delegati austriaci, cecoslovacchi, serbi, croati, sloveni ed italiani discussero della ripresa del traffico ferroviario per i transiti di Tarvisio, Longatico e Piedicolle; la caratteristica principale degli incontri, però, fu la scarsa disponibilità dei delegati di Lubiana che, dopo ampie discussioni per giungere ad uno schema di convenzione lo rigettarono all'ultimo momento, avanzando controproposte, in un gioco delle parti tra i delegati del governo provinciale di Lubiana e quelli del governo centrale di Belgrado. Petitti convocò allora un altro incontro per il 3 giugno a Trieste, dove venne elaborato un altro schema di convenzione (anche un incontro svoltosi il 21 giugno a Parigi con i cecoslovacchi non diede risultati concreti perché quei delegati volevano attendere lo sblocco della situazione con il regno jugoslavo<sup>14</sup>).

Dopo molte tergiversazioni<sup>15</sup>, a fine giugno venne effettivamente attuato un diretto Trieste-Lubiana-Vienna, giornaliero, per il servizio viaggiatori (la prima corsa partì da Vienna il 26 e da Trieste il 27 giugno), con una composizione però inferiore ai bisogni del traffico, mentre non si riattivò il servizio merci, anch'esso previsto, perché Belgrado chiedeva una serie di assicurazioni riguardanti un servizio analogo per le proprie merci dirette in Francia.

E sorse anche un contenzioso con Lubiana riguardante i visti consolari per i viaggiatori lungo la linea Trieste-Lubiana-Vienna. Lubiana aveva accondisceso a non pretendere il visto per i cittadini italiani in transito: e in effetti lungo il tratto jugoslavo della linea non vi erano che poche stazioni, tutte occupate militarmente e dove il treno non fermava che pochi minuti. I viaggiatori in transito non potevano perciò sfuggire

---

<sup>14</sup> Governatorato Venezia Giulia a Comando supremo *et al*, 28 giugno 1919, in ASTs, *Commissariato generale civile*, Gab., b. 60.

<sup>15</sup> Tergiversazioni jugoslave seguite anche da azioni militari. Il regno infatti aveva occupato militarmente Klagenfurt, che rivendicava; per garantire i servizi ferroviari l'Italia occupò la linea Tarvisio-St. Veit, e Petitti propose al Segretariato generale affari civili l'occupazione, poi non attuata, della linea Piedicolle-Assling-Rosenbach (ACS, *Segretariato generale affari civili*, b. 788).

alla sorveglianza; l'Italia invece pretendeva il visto per i viaggiatori jugoslavi in transito sulla linea Trieste-Torino-Francia perché, una volta superata la zona di guerra, avrebbero potuto recarsi dove credevano. Ma a luglio (il 9 e il 10, e poi il 16 e il 17) le autorità jugoslave a Lubiana avevano fatto interrompere il viaggio ad alcuni italiani, compresi militari, con la motivazione della mancanza del visto, salvo poi scusarsi adducendo la scusa di eccesso di zelo o di errata interpretazione delle disposizioni. Insomma, dispetti causati dai rapporti bilaterali in quel periodo tesi e dalle trattative ancora in corso, che si ripercuotevano sulla regolarità delle comunicazioni.

Il 19 luglio quei treni diretti Trieste-Lubiana-Vienna furono interrotti per mancanza di carbone in Austria (un evento che si ripresenterà con regolarità nei mesi successivi), ma la sospensione fu anche l'occasione per rinegoziare con maggiore fermezza (in verità sempre chiesta dai vertici governatoriali e militari italiani, ma scarsamente adottata da quelli politici) la questione dei transiti attraverso la Slovenia. Mentre, infatti, il regno jugoslavo doveva passare per l'Italia per raggiungere la Francia, l'Italia poteva arrivare in Austria e in Boemia anche via Tarvisio o Brennero. Il generale Segre, capo della Missione italiana d'armistizio a Vienna, perorò la causa della fermezza, proponendo di discutere contemporaneamente anche della ripresa del traffico postelegrafonico con la Jugoslavia, «in modo che una volta presi eventualmente gli accordi si possano rapidamente attuare senza quei ritardi che si hanno ad esempio nell'attuazione degli accordi relativi al servizio postale e telegrafico diretto fra Italia e l'Austria Tedesca». Secondo la sua analisi, l'Italia avrebbe dovuto infatti premere per la ripresa di tutto il traffico ferroviario e postelegrafico, mentre Belgrado (e la Francia, che doveva comunicare con la propria *Armée d'Orient*) intendevano invece ripristinare solo le linee utili per i propri traffici, disinteressandosi di quelle utili solo all'Italia (era il caso della Francia) o volendo proprio sfavorire (era il caso di Belgrado) lo sviluppo dei traffici commerciali italiani, giuliani in particolare. «Con un sistema di concessioni parziali» argomentava Segre «gli jugoslavi prenderanno ciò che riesce loro utile»<sup>16</sup>.

Un'altra conferenza si tenne a Lubiana il 28 luglio, su invito delle ferrovie di Lubiana, cui parteciparono delegati italiani, sloveni e austriaci, sempre sull'argomento della linea Trieste-Lubiana-Vienna, in cui ci si accordò su alcune questioni tecniche per la ripresa del servizio viaggiatori<sup>17</sup>, ma le difficoltà rimasero, soprattutto per l'ostilità di Lubiana, Belgrado ed anche di Praga; il servizio doveva riprendere il 15 agosto 1919, ma fu posposto. Il sospetto italiano era che il regno jugoslavo, che si senti-

---

<sup>16</sup> Segre a Comando supremo e Governatorato Venezia Giulia, 20 luglio 1919, in ASTs, *Commissariato generale civile*, Gab., b. 60.

<sup>17</sup> In ASTs, *Commissariato generale civile*, Gab., b. 60, vi è il verbale della conferenza.



va forte dell'appoggio alleato (in particolare francese) impedisse la ripresa dei traffici sulla linea per danneggiare l'economia italiana. Anche la stessa ripresa delle comunicazioni postali era auspicata più dall'Italia che dalla Jugoslavia; quest'ultima, infatti, per comunicare con l'Europa occidentale non aveva bisogno del transito via Italia, perché sin da maggio aveva iniziato ad utilizzare la posta militare francese per uno scambio di dispacci con la Svizzera. Le motivazioni della Cecoslovacchia erano invece diverse: voleva svalutare l'importanza di Trieste nei confronti dei porti del nord, per ottenere le condizioni economiche migliori<sup>18</sup>.

L'unica linea ferroviaria che congiungeva direttamente l'Italia con il regno jugoslavo era ormai quella – che aveva ripreso l'operatività dall'inizio del 1919 – dell'Orient-Express, che da Parigi arrivava a Costantinopoli via Italia-Trieste-Longatico-Zagabria-Vinkovci (da qui partiva un ramo per Bucarest)-Belgrado-Sofia-Costantinopoli (era quello il treno, come si vedrà, che utilizzava la posta militare francese)<sup>19</sup>; e fu su quel treno che gli scambi postali tra Italia ed il regno jugoslavo iniziarono informalmente con l'attuazione di un dispaccio diretto – forse riservato alle sole comunicazioni ufficiali – da Trieste a Lubiana, dal 15 ottobre 1919<sup>20</sup>. Su questa linea il servizio poi si ampliò: nel novembre 1919 sull'Orient-Express avevano corso giornalmente dispacci diretti per la Serbia, la Romania, la Bulgaria e la Jugoslavia<sup>21</sup>.

---

<sup>18</sup> La minuta di un rapporto del Commissario generale civile per Nitti e Tittoni del 17 agosto 1919, a questo proposito, tracciava un quadro esauriente della tracotanza jugoslava. Il commissario proponeva, alla prima occasione propizia, l'applicazione dell'art. 4 di Villa Giusti e l'occupazione di Lubiana e Assling (ASTs, *Commissariato generale civile*, Gab., b. 60). Sull'istituzione del dispaccio postale diretto fra Jugoslavia e Svizzera tramite la posta militare francese, Comando Supremo, Servizio Informazioni, al Segretario generale affari civili *et al*, 11 maggio 1919, in ASTs, *Commissariato generale civile*, Gab., b. 61.

<sup>19</sup> Notizie ed orario dei servizi in un rapporto riservato del Comando Stato Maggiore, Ufficio informazioni, a Comando supremo, 31 ottobre 1919, in ASTs, *Commissariato generale civile*, Gab., b. 61.

<sup>20</sup> ACS, PCM, *Ufficio centrale nuove province*, b. 110. La situazione degli scambi postali con la Jugoslavia, comunque, è confusa. Nel 1922, rispondendo ad una richiesta della Camera di commercio triestina, il Commissario postale di Trieste dichiarava che «col 5 agosto 1919 si attuarono dispacci diretti da Trieste per Belgrado e Bucarest coll'Orient-Express» (ASTs, *Camera di commercio e d'industria*, b. 1, pos. 376/919). Vedi anche, *infra*, i corrieri su quella linea. Invece, in una lettera coeva, l'11 settembre 1919 lo stesso Commissario postale scriveva all'Ufficio speciale terre redente del ministero «dalle disposizioni concordate risulta che gli scambi con la Jugoslavia (nel senso dei territori non serbi del regno) sono ora ammessi e pregasi quindi disporre per attuazione di dispacci da Trieste Centro per Lubiana e Zagabria»; quattro giorni dopo chiedeva l'autorizzazione ad istituire un dispaccio diretto da Trieste per «la Carniola [cioè la Slovenia, NdA], Zagabria, Croazia, Slavonia e Bosnia Erzegovina», avendo avuto il nullaosta del Commissario generale civile per la ripresa degli scambi, previa censura, con la Jugoslavia (ACS, PCM, *Ufficio centrale nuove province*, b. 55).

<sup>21</sup> *Osservatore triestino*, 4 novembre 1919. Avevano anche corso i corrieri ufficiali da Trieste per le legazioni italiane di Belgrado e Bucarest (vedi *infra*), che non trasportavano corrispondenza privata per la Jugoslavia. Il servizio sull'Orient-Express non funzionava però sempre tranquillamente: ancora nel novembre 1920, in territorio serbo fra Pirov e Nisc il vagone postale andò in fiamme, ed era la quarta volta; evidentemente vi era dolo. GOVERNO DELLA DALMAZIA E ISOLE DALMATE E CURZOLANE, UFFICIO I.T.O., *Situazione*

Invece, per la ripresa dei traffici diretti – ferroviari e postali – con il regno jugoslavo si tenne un ennesimo convegno a Lubiana, simile a quello di Villaco, che iniziò 17 novembre 1919. Eccone il verbale <sup>22</sup>:

V. Sottocommissione pei servizi postali telegrafici telefonici.

Il Cav. Dulio Pacca, *ispettore* del Ministero delle poste e dei Telegrafi italiani, *delegato alla* presente conferenza dal Commissariato generale civile della *Venezia* Giulia e il signor Kosta Zlatanovich, vice capo divisione *delegato* dal Ministero delle poste e dei Telegrafi Serbo Croato Sloveno hanno stabilito i seguenti accordi:

A. Servizio della posta lettere.

I. Con la riattivazione del servizio ferroviario pubblico *sulla* linea Trieste-Longatico-Lubiana, le corrispondenze postali *tra* l'Italia e il regno serbo-croato-sloveno saranno *scambiate* a mezzo di tale linea.

II. Gli oggetti ammessi allo scambio sono i seguenti:

a) lettere *ordinarie* e per espresso

b) cartoline postali di stato e dell'industria privata; ordinarie e per espresso

c) campioni di merci

d) è ammesso lo scambio delle stampe periodiche e non *periodiche per* l'Italia e la provincia della Serbia, del Regno serbo-croato-sloveno; per quanto riguarda le stampe delle provincie della *Slovenia e della* Croazia le Amministrazioni contraenti si riservano di *procedere*.

III. Per gli oggetti di cui sopra è ammessa la *raccomandazione*.

IV. Le tariffe, le modalità e le responsabilità alle quali *il servizio* verrà eseguito sono quelle medesime stabilite dagli accordi internazionali stipulati a Roma nel 1906.

V. Lo scambio dei dispacci postali avrà luogo a mezzo dell'*ufficio* postale che verrà all'uopo istituito presso a stazione *ferroviaria* di Longatico.

VI. I dispacci da formare saranno stabiliti, secondo le norme delle due amministrazioni.

VII. Le due Amministrazioni rappresentate si obbligano di *effettuare* il trasporto in transiti con il mezzo più diretto dei dispacci *speciali* [?] destinati a paesi alleati o neutrali.

VIII. Il personale postale serbo-croato-sloveno cui è affidato *il servizio* sino alla stazione di Longatico sosterrà ivi *il tempo* strettamente necessario. Tale personale sarà munito di tessere o di biglietto di servizio che saranno debitamente *vidimate* secondo le norme fissate dal protocollo relativo ai servizi di [?].

IX. Al locale dell'Ufficio postale di scambio di Longatico *saranno* adibiti due ambienti nell'angolo sinistro esterno dell'edificio *della* stazione ferroviaria omonima.

X. Le amministrazioni ferroviarie italiana e serbo-croato-slovena provvederanno sempre ai mezzi per l'esecuzione del servizio rispettivamente nei propri territori fino alla stazione di *Longatico*.

---

*contrapposta alla data del 15 dicembre 1920, Situazione n. 19* (ultima per scioglimento dell'ufficio). Fascicolo a stampa classificato «Riservatissimo», distribuito in copie numerate; in MINISTERO AFFARI ESTERI, ARCHIVIO STORICO DIPLOMATICO, *Carte Salata*, b. 197.

<sup>22</sup> In ACS, PCM, *Ufficio centrale nuove province*, b. 110, dove ho rinvenuto il documento, è presente solo una copia carbone, dattilografata in un foglio di carta velina, che il tempo ha rovinato sul bordo destro, rendendo illeggibili diverse parole finali. Sono state quindi necessarie interpolazioni, segnalate in corsivo.

XI. Lo scambio dei dispacci postali fra l'Italia e il Regno serbo-croato-sloveno avrà effetto dal 16 dicembre prossimo venturo giorno in cui si inizierà il servizio ferroviario.

B. Servizio dei pacchi.

XII. I delegati riconoscono la utilità economica che deriverebbe dallo scambio dei pacchi postali sciolti fra l'Italia e il Regno serbo-croato-sloveno. Tuttavia il servizio relativo non potrà essere ristabilito che allorquando l'amministrazione delle poste serbo-croate-slovene sia in condizioni di compierlo con regolarità. Si esprime il voto che ciò possa avvenire il più presto possibile.

XIII. I delegati prendono atto della desiderata dell'amministrazione postale francese riguardo al transito dei pacchi diretti dalla Francia ai paesi balcanici e ritengono possa essere effettuato il transito soltanto a mezzo di carri ferroviari chiusi con sigilli di piombo.

I diritti di transito saranno calcolati in base alle tariffe stabilite dalle convenzioni internazionali e alla quantità dei pacchi che sarà indicata, per ogni spedizione, dalla Amministrazione francese.

L'amministrazione delle poste serbo-croato-slovena si riserva di far conoscere con quali degli Stati balcanici sarà possibile di eseguire detto servizio in modo regolare e continuativo, dopo condotte a termine le trattative con le diverse Amministrazioni interessate.

C. Servizio telegrafico. (omissis) [così nel testo]

XXVI. I presenti accordi riflettenti i servizi postali telefonici andranno in vigore previa approvazione delle due amministrazioni interessate.

Lubiana, 29 novembre 1919

firmato Ispettore Duilio Pacca.

Il testo è chiarissimo. Su questo, trasmettendolo all'Ufficio speciale nuove province, l'Ufficio speciale terre redente espresse diverse considerazioni<sup>23</sup>. Le clausole I-VII, osservava, erano identiche a quelle che, in seguito al convegno di Villaco con l'Austria, il Segretariato «modificando in parte le proposte del delegato, rese esecutive [...] per gli scambi con l'Austria tedesca attuati col 1° agosto scorso». Per le clausole VIII, IX e X occorre invece – osservava – l'assenso delle ferrovie, che non risultava ottenuto; inoltre

l'attuazione degli scambi deve essere subordinata all'approvazione in linea tecnica delle clausole da parte di codesta Direzione Generale, e quindi alla attuazione dei provvedimenti necessari perché si possa istituire l'ufficio di Longatico ferrovia, o almeno si possa disciplinare lo scambio dei dispacci in Longatico fra il personale italiano e quello jugoslavo.

Ed infatti, non risulta l'istituzione di uno speciale ufficio di cambio a Longatico ferrovia. Inoltre Pacca, «ripetendo un errore già commesso nel convegno di Villaco, ha però agito irregolarmente» fissando una data d'attuazione del servizio; infatti già a Villaco «il fatto di aver prestabilito una data di attuazione del servizio che poi in

---

<sup>23</sup> ACS, PCM, Ufficio centrale nuove province, b. 110.

manca delle volute sanzioni non poté essere rispettata determinò difficoltà e complicazioni di varia natura <sup>24</sup>». Ma l'ufficio poneva anche un problema politico:

Per quanto lo scambio di corrispondenze con le regioni facenti parte della Jugoslavia sia di fatto già attuato, questo Ufficio ignora se, da parte del Governo, vi possano essere difficoltà alla attuazione degli scambi diretti secondo gli accordi della conferenza di Lubiana, dato che questa per la circostanza speciale che lo Stato S.H.S. non è stato riconosciuto dallo Stato italiano, si è svolta, a quanto pare, senza un esplicito assenso del Governo.

Perciò, concludeva l'ufficio, la data d'attuazione degli scambi avrebbe potuto essere fissata solo dopo aver «sanzionate le proposte ed attuati i provvedimenti». La ripresa effettiva del servizio avvenne in effetti qualche mese più tardi, il 22 giugno 1920 <sup>25</sup>. Con quest'apertura, gli scambi postali con Vienna, la Cecoslovacchia e la Polonia avvennero su questa linea, riservando la via di Tarvisio a quelli per Villaco e Budapest.

Alla fine di quell'anno, quando si stava preparando il trattato italo-jugoslavo di Rapallo che stabiliva il confine fra i due Stati, se il transito di Longatico era aperto, quello di Piedicolle risultava ancora chiuso: si sarebbe aperto solo qualche anno dopo. In generale, la situazione postelegrafonica tra Italia ed Jugoslavia non era ancora soddisfacente: in un rapporto completo del Commissario generale all'Ufficio centrale nuove provincie del 20 novembre 1920, si legge:

#### Questioni postelegrafoniche

28. Il servizio postale colla Jugoslavia non soddisfa pienamente, causa la sua irregolarità. Sarà urgente di disporre che ogni treno internazionale che va in Jugoslavia o ne arriva porti un'ambulante postale, evitando d'affidare il servizio postale ad agenti ferroviari che non fecero finora buona prova.

29. Il servizio telegrafico che prima della guerra era ottimo, non è ripristinato appieno e si dovrebbe approfittare della prossima conferenza per migliorarlo.

Nell'anteguerra esistevano 5 linee.

Oggi si ha una linea su Vienna, una su Praga, una su Graz, una su Lubiana, una su Lubiana-Zagabria. Manca invece il servizio diretto coll'Ungheria via Pragerhof, al qual fine dovrebbe essere riattivata la linea 2-37.

Attraverso la Jugoslavia dovrebbe essere regolato il servizio per l'Ungheria, Bulgaria e Rumenia che prima faceva capo a Budapest e che ora non consta come sia sistemato.

[...] <sup>26</sup>

<sup>24</sup> In effetti il convegno di Villaco si era tenuto agli inizi di giugno e la ripresa del servizio con l'Austria avvenne solo il 1° agosto: è da credere che fosse stata programmata prima, ma intoppi burocratici la fecero evidentemente slittare.

<sup>25</sup> ASTs, *Camera di commercio e d'industria*, b. 1, pos. 376/919, lettera 4 marzo 1922.

<sup>26</sup> Commissario generale civile all'Ufficio centrale nuove provincie, «Trattative economiche colla Jugoslavia», 20 novembre 1920, in MAE, ARCHIVIO STORICO DIPLOMATICO, *Carte Salata*, b. 197.

## La normalità ed i nuovi accordi postali

Anche i dispacci per le altre nazioni già nemiche – che continuavano ad avviarsi via Svizzera – furono più o meno nello stesso periodo instradati direttamente, ma non mi è nota la data esatta per tutti gli Stati. L'ultimo fu l'Ungheria, entro il 1920<sup>27</sup>.

La normalità piena ritornò poi negli anni successivi, con il ristabilirsi di tutti i servizi da tutta Italia: il 1° dicembre 1920 furono ammessi gli espressi per la Francia; il 1° febbraio 1921 le assicurate per la Germania, via di Svizzera, concentrate all'ufficio italiano di Chiasso<sup>28</sup>; il 1° luglio quelle per la Cecoslovacchia; l'8 novembre 1921 le assicurate con l'Austria, via Villach-Pontefella. Subito dopo, nel novembre 1921 venne convocata a Portorose una conferenza fra gli Stati successori dell'impero per la ripresa e lo sviluppo della cooperazione economica nell'area danubiana: vi parteciparono l'Italia, l'Austria, l'Ungheria, la Romania, il regno dei Serbi-Croati-Sloveni e la Cecoslovacchia e vi si concluse anche un accordo riguardante gli scambi postali, firmato il 23 novembre. Riguardava il ristabilimento dei servizi di posta-lettere e di tutti gli altri servizi postali, con facilitazioni reciproche e riduzioni delle tariffe mediamente al 75% di quelle internazionali<sup>29</sup>. Il 3 febbraio 1922 ripresero le assicurate per l'Ungheria, via Tarvisio; il 1° agosto per Danzica, in novembre per la Lettonia e la Svezia; il 1° gennaio 1924 le assicurate con la Jugoslavia, via Trieste. Da tutti questi servizi di assicurate erano sempre escluse le scatolette, salvo che per Danzica. Solo il 1° marzo 1925 furono ammesse le scatolette per l'Austria; in luglio le assicu-

---

<sup>27</sup> Sulla data esatta del ripristino del servizio con l'Ungheria le fonti sono contrastanti. Secondo le poste (*Bollettino del ministero delle poste e telegrafi* n. 6, 21 febbraio 1920, § 87) dal febbraio 1920 tutte le corrispondenze con gli stati ex-nemici avrebbero avuto corso normale, salvo quelle per l'Ungheria che – come già accadeva per quelle la Cecoslovacchia e la Jugoslavia – sarebbero state concentrate a Trieste Censura. Altra fonte (ACS, PCM, *Ufficio centrale nuove province*, b. 110) dà invece che il ministero degli affari esteri diede il proprio *placet* per la ripresa degli scambi diretti con l'Ungheria, col concentramento a Trieste anziché l'inoltro via Svizzera, solo il 9 luglio 1920, e che il provvedimento venne attuato da novembre.

<sup>28</sup> In ACS, PCM, *Ufficio centrale nuove province*, b. 107, vi è un grosso carteggio del 1919/20 relativo al ripristino del servizio delle assicurate con la Germania, che non era possibile perché lì vigeva ancora la censura.

<sup>29</sup> Approvato con R. decreto-legge 1° febbraio 1922 n. 162, convertito con legge 31 gennaio 1926 n. 1140. Della conferenza di Portorose vi è la cronaca in ASTs, *Commissariato generale civile*, Gab., b. 121. Vedi Giorgio MARSICO, *L'Italia e la conferenza economica di Portorose 24 ottobre-23 novembre 1921*, Giuffrè, Milano, 1979. Per l'accordo postale vedi anche Bruno CREVATO-SELVAGGI, "L'accordo di Portorose", in *Bollettino Prefilatelico e Storico Postale* n. 60, 1989, pp. 25-29. Le tariffe ridotte di Portorose entrarono in vigore il 1° giugno 1922 con l'Austria, l'Ungheria, la Cecoslovacchia e la Romania, e il 1° febbraio 1929 con la Jugoslavia, anche se quasi tutte le corrispondenze lì dirette erano già affrancate con le tariffe ridotte sin dal 1924 (*Rivista delle comunicazioni* n. 6, 1924, § 267, che richiamava gli uffici ad un maggior controllo). Cessarono il 2 marzo 1928 con la Cecoslovacchia, il 15 agosto 1938 con l'Austria (diventata parte della Germania) e nel 1941 con la Jugoslavia, dopo la dissoluzione dello Stato.

rate (comprese scatolette) per la Lituania, e il 1° gennaio 1926 per la Grecia, via di Brindisi, escluse le scatolette <sup>30</sup>.

Furono anche firmate convenzioni con vari Stati tra cui, il 26 novembre 1921 con l'Urss e il 4 dicembre 1922 con l'Albania <sup>31</sup>. Tra questi, di particolare rilevanza gli accordi con l'Ungheria e la Jugoslavia.

Il 27 marzo 1924 furono firmati a Budapest tre convenzioni italo-ungheresi sul servizio postale, sui servizi telegrafici e telefonici e sulle tariffe adriatiche. La prima ribadì gli accordi di Portorose e stabili, da 1° febbraio 1925, altre tariffe ridotte per gli scambi reciproci delle stampe periodiche e dei pacchetti spediti da editori o case librerie, e riattivò lo scambio dei vaglia. La convenzione prevedeva anche il ripristino dei pacchi oltre 5 chili, dei vaglia telegrafici, del servizio riscossioni e degli assegni (anche se in realtà questi non furono riattivati immediatamente).

Gli accordi di Nettuno tra Italia ed Jugoslavia furono firmati nella cittadina laziale il 20 luglio 1925 ed erano stati preceduti da altri atti firmati a Belgrado tra il luglio ed agosto 1924 <sup>32</sup>. Si trattava di numerosi atti riguardanti molti aspetti delle relazioni tra i due Stati, e furono, in pratica, l'atto di nascita di una nuova politica reciproca. Gli atti di Belgrado comprendevano un trattato di commercio e navigazione; due convenzioni ferroviarie; atti per regolare restituzione di beni, diritti ed interessi e per le fondazioni ed i beni delle collettività; accordi per le assicurazioni private; sui fallimenti; per assistenza a persone a carico della pubblica assistenza; per le imprese industriali e società commerciali; accordi per le tariffe e le merci adriatiche; convenzione per l'uso delle stazioni di confine; convenzione consolare, ed infine l'atto concluso il 12 agosto 1924 per le comunicazioni postali, telegrafiche e telefoniche con due accordi: uno sui servizi postali, l'altro su quelli telegrafici e telefonici. Il primo prevedeva l'istituzione di comunicazioni telegrafiche dirette da Fiume a Zagabria e Segna, e da Zara ai centri vicini, a tariffa interna anziché internazionale; la cura dell'amministrazione jugoslava, per il tratto di propria competenza, dei fili Trieste-Praga e Trieste-Budapest, ed altre questioni di reciproco interesse. Il secondo voleva migliorare le reciproche relazioni postali, stabilendo finalmente le tasse ridotte di Portorose, la riattivazione del servizio scatolette, tasse speciali per i pacchi ed altre questioni. Questi accordi tardarono anni per entrare effettivamente in vigore, perché il governo italiano li ratificò nel 1928, e quello jugoslavo non lo fece che nel giugno 1929. La stampa

---

<sup>30</sup> Note in *Bollettino del ministero delle poste e telegrafi* n. 1, 1° gennaio 1921; n. 6, 21 febbraio 1921; n. 22, 1° agosto 1921; n. 33, 21 novembre 1921; n. 34, 1 dicembre 1921; n. 6, 21 febbraio 1922; n. 19, 1° luglio 1922; n. 33, 21 novembre 1922; n. 36, 21 dicembre 1923; *Rivista delle comunicazioni* n. 5, 1° marzo 1925; n. 15, 1° agosto 1925, e n. 23, 1° dicembre 1925.

<sup>31</sup> Rr. decreti-legge 31 gennaio 1922, n. 157 e 17 dicembre 1922 n. 1678.

<sup>32</sup> Resi esecutivi con i rr. decreti-legge 31 agosto 1928 nn. 2173 e 2175.

jugoslava aveva infatti orchestrato una lunga campagna antitaliana e contraria alla ratifica, e questa avvenne dopo insistenti richieste ed ulteriori colloqui dell'Italia.

### **I servizi dei corrieri militari**

Naturalmente la posta governativa, militare e diplomatica non poteva appoggiarsi sulla sola rete postale civile, così rada, limitata ed insicura, né su quella militare, e per i necessari collegamenti ufficiali verso l'oriente e non solo furono istituiti appositi servizi regolari di corrieri militari. Come si è visto, sin dal marzo 1919 si era stabilito che i corrieri militari non avrebbero potuto essere adibiti al trasporto di corrispondenze postali private, ma la regola avrebbe visto un'eccezione per il corriere di Bucarest. Sulle stesse linee operavano anche corrieri alleati, di cui darò pochi cenni.

#### *Trieste-Longatico e Trieste-Pola*

I due servizi, riservati alla posta d'ufficio del governatorato, iniziarono il 22 dicembre 1918 con frequenza giornaliera, ed erano svolti da un carabiniere ciascuno. Non ho poi ulteriori notizie <sup>33</sup>.

#### *Trieste-Fiume*

Il Corpo d'occupazione interalleato di Fiume, entrato nella città quarnerina nel novembre 1918 e rimasto per dieci mesi, sino all'arrivo di D'Annunzio, era composto da contingenti italiani, francesi, statunitensi e britannici; sicuramente oltre agli italiani anche gli altri contingenti avranno avuto propri servizi di corrieri, viaggianti lungo la linea ferroviaria Trieste-Fiume, che attraversava la linea d'armistizio. Mi è nota certamente solo l'esistenza del corriere britannico e di quello francese. Del primo, per un curioso incidente che gli era capitato, testimone anch'esso delle tensioni che si erano sviluppate in Italia, e in particolare nella Venezia Giulia, per la questione di Fiume.

Il 25 luglio 1919 un militare italiano di guardia alla stazione di Bisterza rilevò che i tre militari britannici in servizio di corriere sul treno proveniente da Trieste per Fiume non avevano i documenti compilati in tre lingue, come prescritto, e perciò ordinò loro di scendere. Al loro rifiuto chiese l'intervento dell'ufficiale dell'esercito e dei carabinieri di scorta al treno; nel frattempo il treno era ripartito e, fatto fermare alla successiva stazioncina di Jurdani, l'ufficiale fece scendere i britannici e scaricare la posta, gettandola dal finestrino. Vi erano stati, stabili l'inchiesta, un'errata interpreta-

---

<sup>33</sup> Governatorato Venezia Giulia a vari, 20 dicembre 1918, in ASTs, *Commissariato generale civile*, Gab., b. 61.

zione delle disposizioni, troppe ingerenze e il sovrapporsi di attribuzioni; i britannici naturalmente protestarono, e ricevettero assicurazione che l'incidente non si sarebbe più ripetuto <sup>34</sup>.

Il corriere francese su questo percorso era quello della posta militare per l'*Armée française d'Orient* – che dal 1° marzo 1919 cambiò nome in *Armée de Hongrie* – in vigore dal novembre 1918 con diverse variazioni di percorso, che in diversi momenti interessarono l'Italia, Trieste e Fiume <sup>35</sup>. Lungo la stessa rotta la Francia avrebbe voluto comunicare con la sua *Armée* anche via telegrafo, ma non poté farlo subito perché, se le era stato accordato il nulla-osta dal Comando italiano, nel tratto jugoslavo le linee non erano ancora state riattivate. La posta militare francese, come s'è visto, trasportava anche dispacci civili jugoslavi.

### *Fiume-Costantinopoli*

Non ho notizie esaurienti del servizio Fiume-Belgrado-Bucarest-Sofia-Costantinopoli, che a cura del Corpo d'occupazione interalleato di Fiume era operante nel luglio 1919 e forse sin dall'inizio dell'anno, con partenze bisettimanali tra i due capolinea. Il Comando supremo si serviva di questi corrieri anche per le proprie comunicazioni con le legazioni italiane di Belgrado e di Bucarest. Certamente con il blocco della città dopo l'impresa dannunziana il servizio cessò <sup>36</sup>; le comunicazioni con la capitale turca continuarono per altra via, vedi *infra*.

<sup>34</sup> Rr. carabinieri Venezia Giulia a Commissariato generale civile, 10 settembre 1919, in ASTs, *Commissariato generale civile*, Gab., b. 60.

<sup>35</sup> Dapprima il corriere venne inoltrato per vie miste marittime e terrestri che non interessavano l'Italia; dal 15 dicembre 1918 via treno da Marsiglia a Taranto (il servizio di corriere francese verso Taranto via Livorno era attivo sin dal luglio 1917 per l'*Armée d'Orient*; nella città pugliese s'imbarcava a destinazione), poi via nave per Corfù e Fiume, ancora in treno da Fiume a Belgrado (a Zagabria entrava nel percorso dell'Orient-Express); dal 10 gennaio 1919 via treno Marsiglia-Livorno-Venezia, via nave da Venezia a Fiume; dal 18 gennaio il percorso via treno venne semplificato in Marsiglia-Genova-Milano-Venezia, e dal 15 febbraio in Parigi-Modane-Milano-Venezia. Il 5 marzo entrò in vigore un percorso tutto ferroviario con un «furgone postale» via Parigi-Modane-Milano-Venezia-Fiume-Belgrado, eliminando la traversata via mare da Venezia a Fiume. Dal 21 al 28 marzo questo percorso fu sostituito da quello Parigi-Vienna-Lubiana-Zagabria-Belgrado, poi venne sospeso per ritornare via Italia e Fiume dal 29 aprile 1919. Da maggio venne attuato anche un servizio ambulante sul tratto da Trieste a Vinkovci, e più o meno nello stesso periodo il servizio venne affiancato da un altro che si svolgeva sull'Orient-Express, cioè via Trieste-Longatico-Zagabria (vedi *infra*). Cessò a settembre per il blocco di Fiume a causa dell'avventura dannunziana. Il corriere francese è citato in ASTs, *Commissariato generale civile*, Gab., b. 61, e studiato in dettaglio in Bertrand SINAIS, *Le service postal militaire français en Orient pendant la première guerre mondiale 1915-1923*, Thèse de doctorat de 3ème cycle d'histoire contemporaine sous la direction de M. Louis Girard, Université Paris-Sorbonne-Paris IV, octobre 1977.

<sup>36</sup> Comando supremo a Governatore Venezia Giulia, 27 luglio 1919, in ASTs, *Commissariato generale civile*, Gab., b. 60. Potrebbe essere il servizio francese descritto *supra*?



*Trieste-Bucarest; Bucarest-Belgrado; Trieste-Belgrado;  
Bucarest-Sofia-Costantinopoli*

Nella prima metà del 1919 la Francia istituì un proprio servizio di messaggeria sull'Orient-Express (che, ricordo, seguiva il percorso Italia-Trieste-Longatico-Zagabria-Vinkovci [da qui partiva un ramo per Bucarest]-Belgrado-Sofia-Costantinopoli), con una carrozza ed un agente che accompagnava i dispacci postali da Parigi sino a Bucarest certamente, forse sino a Sofia e Costantinopoli. Lungo il percorso, il messaggere consegnava o raccoglieva la posta comune per le capitali (Belgrado, Bucarest) compresa quella per le legazioni italiane. Se nel viaggio d'andata il messaggere francese raccoglieva la posta italiana a Trieste, in quello di ritorno la posta italiana da Bucarest veniva raccolta alla rinfusa, non evidenziata, e quindi proseguiva sino a Parigi, dove veniva divisa e ritrasmessa in Italia.

Nel luglio 1919 l'addetto militare italiano in Romania si accordò con i francesi perché la corrispondenza diretta in Italia fosse posta in uno o due sacchi speciali, con la dicitura «da depositare a Trieste» e fossero lì sbarcati. Oltre a questo primo evidente miglioramento, a giudizio dell'addetto militare bisognava anche ottenere l'aumento del numero dei sacchi inviabili, a seconda delle esigenze, e soprattutto il loro accompagnamento da parte di un funzionario o graduato italiano.

L'addetto perorava, cioè, l'istituzione di un servizio di messaggere italiano. L'ufficio informazioni del Comando supremo si assunse l'iniziativa di metterla in atto, accordandosi col ministero delle poste per l'aumento dei sacchi ed il concentramento a Trieste della posta per la Romania, e col governatorato per il personale, nonché per utilizzare questo messaggere anche come corriere di gabinetto e come servizio di scorta ai bagagli italiani, che venivano spesso rubati.

Il concentramento della posta dall'Italia e dalla Venezia Giulia per la Romania fino ad allora avveniva a Bologna Posta Estera, dove veniva censurata; da lì andava a Trieste (non via di Svizzera come altre destinazioni) dove veniva caricata sull'Orient-Express ed affidata al servizio postale francese. Il treno partiva da Trieste alle 0,15 e arrivava a Bucarest quaranta ore dopo. Il 6 agosto 1919 cessò il concentramento a Bologna, che ebbe luogo invece a Trieste Centro. La posta – ogni giorno, in media, 10/15 chili di lettere e 50 di stampe, soprattutto giornali – non più soggetta a censura, seguiva poi il medesimo iter, viaggiando giornalmente sull'Orient-Express sino a Bucarest, seguita dai francesi<sup>37</sup>.

Se il concentramento a Trieste era avvenuto celermente, la seconda richiesta del Comando supremo, e cioè l'istituzione di un proprio servizio di corrieri, tardò ad

---

<sup>37</sup> Comando supremo a Governatore Venezia Giulia, 27 luglio 1919, in ASTs, *Commissariato generale civile*, Gab., b. 60.

attuarsi perché il commissario generale, subentrato al governatore, non disponeva del personale necessario; e poi era già utilizzato il corriere Fiume-Costantinopoli. Questo però venne a cessare dopo la marcia dannunziana del 12 settembre 1919, e il 17 settembre il generale Ferigo, addetto militare italiano in Romania, risolse la questione in via provvisoria: mantenendo l'utilizzo del messaggere francese, istituì un corriere diretto bisettimanale Bucarest-Trieste, con partenze da lì giovedì e domenica, e da qui martedì e venerdì, svolto dai carabinieri in forza alla sua legazione, sempre sull'Orient-Express, senza però un proprio scompartimento riservato. A seguito di questa istituzione venne soppresso il corriere tra Bucarest e Belgrado che era stato istituito dall'ufficiale italiano di collegamento nella capitale serba, sostituito da un servizio settimanale Belgrado-Trieste (martedì partiva da Trieste, venerdì da Belgrado), ancora sull'Orient-Express <sup>38</sup>.

Probabilmente a seguito di questa iniziativa, ai primi di ottobre il commissario generale civile di Trieste riprese in mano la questione, che venne presto definita. La brigata Casale fornì i graduati per il servizio di corriere Trieste-Bucarest (per i tempi ed i turni di riposo dovevano essere sei) che iniziò il 15 ottobre 1919. Il graduato di turno si presentava all'ufficio postale di stazione alle 23,30, dove riceveva in consegna il dispaccio per la Romania; prendeva posto nel bagagliaio, o nella vettura destinata, e partiva alle 0,15 per Bucarest. Viaggiava armato di pistola; una volta giunto nella capitale rumena consegnava il dispaccio all'addetto militare italiano in Romania; godeva di un giorno di riposo e poi riprendeva il servizio, con le stesse modalità, in senso inverso. I graduati italiani vennero forniti di un documento apposito per ritirare la posta dall'ufficio postale di Bucarest, sollevando così dalla gravosa incombenza l'addetto militare italiano, e fu loro riservato uno scompartimento riservato, per evitare numerosi trasbordi. Le partenze avvenivano giovedì e venerdì da Trieste, giovedì e domenica da Bucarest.

Contemporaneamente il commissario generale civile organizzò anche il corriere Trieste-Belgrado, con partenza da Trieste il martedì e da Belgrado il venerdì <sup>39</sup>.

---

<sup>38</sup> Di questo servizio si servì anche, a sua richiesta, Tittoni, delegato italiano alla conferenza della pace a Parigi: i suoi telegrammi per Belgrado o Bucarest arrivavano a Trieste via filo, per proseguire a destinazione via corriere, e le risposte seguivano il medesimo percorso. Addetto militare italiano in Romania a Commissario generale civile, 17 settembre 1919 e 30 settembre 1919; Commissario generale civile a Tittoni, Parigi, 17 settembre 1919 e 5 ottobre 1919. Tutto in ASTs, *Commissariato generale civile*, Gab., b. 60.

<sup>39</sup> Commissario generale civile a Commissario postale telegrafico e Comando Zona Trieste, 4 ottobre 1919 e 9 ottobre 1919; Commissario postale telegrafico a Commissario generale civile e Comando Zona Trieste, 7 ottobre 1919; Commissario generale civile a Comando supremo, 9 ottobre 1919; Comando presidio militare Trieste a Commissario generale civile, Commissario postale telegrafico, Addetto militare italiano in Romania *et al.*, 10 ottobre 1919; Addetto militare italiano in Romania a Commissario, 20 ottobre 1919. Tutto in ASTs, *Commissariato generale civile*, Gab., b. 60. Nel febbraio 1920 l'Orient-Express venne formato solo da vagoni letto e carri-bagagli e non poterono più essere riservati gli scompartimenti, ma il servizio di corriere Trieste-Belgrado continuò (ASTs, *Commissariato generale civile*, Gab., b. 61).

Da registrare infine il servizio bisettimanale Bucarest-Sofia e Sofia-Costantinopoli, iniziato il 2 settembre 1919 e su cui non ho ulteriori notizie <sup>40</sup>.

Non so quando cessarono questi servizi; nel luglio 1921 era ancora in funzione un servizio di corriere da Trieste per «i Balcani», curato dal ministero degli affari esteri, che in quella data venne prolungato da Trieste a Roma (vedi *infra*) <sup>41</sup>.

### *Trieste-Roma*

L'istituzione del corriere tra il commissario generale civile di Trieste e l'Ufficio centrale nuove province avvenne per determinazione del commissariato triestino, che aveva constatato sensibili ritardi nelle corrispondenze inoltrate coi mezzi ordinari, e che voleva essere certo della regolarità delle comunicazioni con l'organo da cui dipendeva. Il servizio iniziò il 15 settembre 1919, a giorni alterni, utilizzando due carabinieri per viaggio <sup>42</sup>.

Il servizio durò sino all'inizio di luglio 1921, quando il ministero degli affari esteri, che aveva modificato il proprio servizio settimanale di corrieri per i Balcani prolungandolo da Trieste a Roma, si era offerto di trasportare anche la posta tra il commissariato e l'Ufficio centrale nuove province. L'offerta venne prontamente accolta, soprattutto per ragioni di economia, con la soppressione di due delle tre corse. Ne rimasero due: una (lunedì da Trieste, giovedì da Roma), del commissariato, l'altra (lunedì da Roma, giovedì da Trieste), a cura degli Esteri. A metà luglio anche l'ultima corsa del commissariato venne soppressa, mentre non so quando cessò il servizio curato da palazzo Chigi <sup>43</sup>.

---

<sup>40</sup> Nel già citato rapporto riservato del Comando Stato Maggiore, Ufficio informazioni, a Comando supremo, 31 ottobre 1919, in ASTs, *Commissariato generale civile*, Gab., b. 61.

<sup>41</sup> Commissario generale civile a Ufficio centrale nuove province, 27 giugno 1921, in ACS, PCM, *Ufficio centrale nuove province*, b. 42.

<sup>42</sup> Commissario generale civile a Rr. carabinieri Trieste, 12 settembre 1919; Commissario generale civile all'Ufficio centrale nuove province, 12 settembre 1919. Con l'istituzione di questo servizio i due uffici continuarono comunque a scambiarsi corrispondenza anche con il servizio postale, che non rimase immune da disservizi: il 2 ottobre 1919 il direttore di un'azienda di Genova rinvenne tra la propria corrispondenza una serie di plichi dell'Ufficio centrale nuove province per il Commissario generale civile, datati tra il 25 ed il 29 settembre, e avvertì di ciò l'Ufficio. Questi chiese una severa inchiesta ma, trattandosi di posta ordinaria, non fu possibile risalire all'origine del disguido se non ipotizzando un carente confezionamento dei plichi. Erano carenti anche le comunicazioni a Roma tra l'Ufficio e l'Ufficio speciale terre redente. Quest'ultimo si lamentava (4 marzo 1921) perché gli accordi tra i due enti prevedevano messi giornalieri dell'Ufficio centrale nuove province, che però non si facevano vedere. Dall'8 marzo 1921 operò un servizio di agenti ciclisti ogni due giorni, organizzato dall'Ufficio centrale nuove province. Tutto in ACS, PCM, *Ufficio centrale nuove province*, b. 42.

<sup>43</sup> Commissario generale civile a Ufficio centrale nuove province 27 giugno 1921, 4 luglio 1921, 15 luglio 1921. Tutto in ACS, PCM, *Ufficio centrale nuove province*, b. 42.

### *Roma-Santa Margherita Ligure*

Il servizio di corrieri venne istituito per la corrispondenza tra il governo e la delegazione italiana che si trovava nella cittadina ligure per la conferenza con la delegazione serba che avrebbe poi redatto il trattato di Rapallo. Iniziò il 6 novembre 1920, organizzato su quattro turni, ciascuno formato da un sottufficiale e un militare dei Carabinieri, utilizzando il treno delle 20,40 da Roma (a destinazione alle 6,17) e delle 23,13 da Santa Margherita Ligure, a Roma alle 8,30 <sup>44</sup>.

### **Un altro corriere militare: Padova-Vienna**

Sin dal dicembre 1918 venne costituita a Vienna una «Missione militare italiana» per il controllo dell'esecuzione delle clausole d'armistizio, che arrivò a contare più di un centinaio d'ufficiali ed una quarantina d'uomini di truppa, comandata dal gen. Roberto Segre, poi sostituito da Badoglio <sup>45</sup>. Dipendeva dallo Stato Maggiore dell'Esercito, che aveva sede a Padova. La missione viennese corrispondeva con propri corrieri (di cui non ho notizie specifiche) con l'ufficio postale civile di Trento o con uffici vicini di posta militare (il n. 124 a Trento, il 151 ad Innsbruck, l'81 ad Abano e, meno frequentemente, altri); per la propria corrispondenza privata i componenti la missione utilizzavano la posta civile austriaca. Per la posta della missione (e non solo per questo) si volle organizzare anche un collegamento aereo fra Padova, Vienna e Praga (sede, come Cracovia ed altre località, di distaccamenti della missione) noto nel mondo filatelico per l'esistenza di una vistosa etichetta, e di cui sinora si avevano poche e frammentarie notizie <sup>46</sup>, che ora è possibile ordinare ed integrare.

Sin dal 3 gennaio 1919 il Comando supremo volle organizzare un collegamento aereo fra Padova, Vienna e Praga, anche perché i francesi ne avevano già organizzato uno simile fra Budapest e Praga, e ne affidò l'incarico al Comando generale d'aeronautica, che (sentito il Comando aeronautica a disposizione) già l'8 gennaio inoltrò le proprie proposte sul servizio, mentre il 18 gennaio il maggiore Francesco Vece ed il tenente Piero Rosalba, dell'aeronautica italiana, partirono per Vienna per prendere

---

<sup>44</sup> Ministero della guerra, Stato Maggiore, a vari, 2 novembre 1920, in ACS, PCM, *Ufficio centrale nuove province*, b. 42.

<sup>45</sup> La storia coeva della Missione in Roberto SEGRE, *La missione militare italiana per l'armistizio*, Zanichelli, Bologna, 1928.

<sup>46</sup> Lucio SORGONI, "Catalogo storico-descrittivo della posta aerea italiana" in *La rivista filatelica d'Italia*, 1932 segg., ne parlò per primo. Una recente analisi critica di quanto noto, con proposte interpretative (che però alla luce della documentazione qui presentata sono destinate a cadere) sta in Valter ASTOLFI, *Storia e posta delle missioni militari italiane all'estero*, Cif, Milano, 2006.

accordi con la missione italiana, trovare un campo d'atterraggio idoneo, campi di fortuna lungo il percorso ed in generale risolvere sul posto tutte le questioni.

Dopo il rapporto dei due ufficiali, il 13 febbraio il Comando aeronautica a disposizione formulò una proposta particolareggiata (molto simile a quella dell'8 gennaio) al Comando generale d'aeronautica, che l'accorse (già era stata accolta da Segre) e diramò gli ordini per l'inizio del servizio. Gli apparecchi da utilizzare sarebbero stati gli affidabili Caproni Ca3 da 450 HP senza torretta ed armi, attrezzati in modo da poter trasportare un carico supplementare di benzina, un carico utile di 300 chili ed un equipaggio di tre persone (due piloti ed un motorista). Erano previsti otto apparecchi, dislocati due a Padova San Pelagio, quattro a Vienna (campo d'aviazione di Aspern, otto chilometri dal centro della città, dove già esistevano ed erano a disposizione della missione i mezzi di ricovero) due a Praga (campo d'aviazione di Gbell, nove chilometri dal centro, con scalo ferroviario a Satalice). In ciascuno dei due campi avrebbe funzionato un piccolo magazzino con parti di ricambio, e sarebbero stati disponibili anche benzina e lubrificanti. Squadre di qualche uomo sarebbero state dislocate sui due campi per la manutenzione e la sorveglianza.

Si sarebbe dato carattere fisso alla sottocommissione aeronautica istituita presso la missione italiana a Vienna (dov'era rimasto Vece, che divenne capomissione). Il campo di partenza sarebbe stato quello di San Pelagio a Padova; la rotta Padova, Treviso, Pordenone, Tarvisio o Tricorno, Klagenfurt, Leoben, Bruk, valle della Murz, colle del Semmering, Vienna, di circa 500 km. (4 ore); da Vienna a Praga per altri 230 km. via vallata della Morava, della Iglova, della Sazawer e della Moldavia, attraverso i monti della Moravia e di Iglova (2 ore). Campi di fortuna a Villacco, Klagenfurt, Graz, Wiener Neustadt. Previsto anche un servizio radiotelegrafico con stazioni in vari luoghi intermedi per informare delle condizioni meteorologiche sul percorso, con un'organizzazione minuziosa degli orari e delle comunicazioni.

Mentre sin da febbraio era inviato a Vienna, via ferrovia, personale a piccole squadre, un primo nucleo di quattro apparecchi (eccezionalmente con equipaggi di quattro persone anziché tre, in viaggio-premio) partì da San Pelagio il 2 marzo 1919 per Aspern, dopo arrivarono in quattro ore. Come scrisse la relazione

L'arrivo dei nostri Caproni sul cielo di Vienna è stato accolto con manifestazioni di vera simpatia: e molte alte personalità politiche nei giorni successivi all'arrivo hanno volato con i nostri apparecchi esprimendo il loro vivo soddisfacimento, con gran vantaggio per il prestigio della nostra aviazione <sup>47</sup>.

---

<sup>47</sup> COMANDO AERONAUTICA A DISPOSIZIONE, "Relazione sull'organizzazione del collegamento aereo Padova-Vienna-Praga", 25 giugno 1919, in ARCHIVIO STORICO AERONAUTICA MILITARE, 1ª guerra mondiale, b. 36 (Missioni), fasc. Missione italiana in Austria (Vienna), 1919-1920. Devo la segnalazione dei documenti di questo archivio alla cortesia del t. col. Carlo Cetto Cipriani, allora responsabile dell'Archivio.

Gli aerei vennero ben accolti a Vienna soprattutto perché mostravano tangibilmente il ripristino in corso delle attività economiche, che avrebbero potuto sollevare l'Austria, e Vienna in particolare, della terribile situazione economica ed alimentare in cui versava. Il 10 marzo partirono da Padova per Vienna altri due apparecchi; trasportarono bagagli e posta di prigionieri austriaci. L'11 marzo, invece, un apparecchio partì da Vienna per Padova, ma dovette tentare un atterraggio di fortuna nei pressi di Santa Lucia di Tolmino per la perdita della pompetta sinistra di pressione; nell'atterraggio l'apparecchio si sfasciò, l'equipaggio rimase ferito. Il 20 marzo un aereo decollò da Vienna per Padova, ma dovette atterrare prima a Klagenfurt per il cattivo funzionamento di un motore; ripartito, si fermò ancora a Campofornido a causa delle condizioni atmosferiche; da allora, sino al 5 giugno non venne più compiuto nessun viaggio completo in nessuno dei due sensi, sempre per le condizioni del tempo.

In quello stesso mese gli uomini ed i mezzi dislocati a Vienna ed a Padova vennero organicamente costituiti in squadriglia, su desiderio di Segre: nacque così la «1<sup>a</sup> squadriglia Caproni», al comando del cap. Federico Zappelloni.

In aprile, mentre gli apparecchi italiani rimanevano negli hangar, i francesi progettarono altre linee di collegamento «fra i più grandi centri di attività industriale e commerciale», e l'Italia rispose progettando l'allungamento della linea Padova-Vienna (all'epoca inoperante) sino a Roma. L'idea si dovette abbandonare per la deficienza di materiale e di personale però, per far fronte alla concorrenza francese, si decise d'inviare a Vienna un'altra squadriglia aerea, e precisamente l'8<sup>a</sup> squadriglia SVA, che si sistemò a Vienna, Praga e Cracovia.

Il 17 aprile due Caproni da Vienna si trasferirono a Gbell, il campo di Praga, dove furono visitati da notabili locali. Intanto, per la prima quindicina di maggio i francesi volevano organizzare grandi feste aviatorie a Vienna, invitando anche gli alleati; l'Italia pensò di inviare la 181<sup>a</sup> squadriglia Ca4 (triplani), ma desistette perché risultò già destinata ad un altro servizio, e si pensò quindi d'inviare a San Pelagio i Caproni Ca5 da 600 HP per aumentare il parco mezzi a disposizione, e ne arrivarono tre.

Il 4 maggio 1919 il Ca3 rimasto a Campofornido decollò per Presburgo (Bratislava) ma precipitò nei pressi dell'arrivo; morirono i tre membri dell'equipaggio e l'ospite cecoslovacco. Il 9 maggio due apparecchi SVA stabilirono il collegamento aereo fra la missione a Vienna e la delegazione italiana a Budapest, campo di Matiasföld (i primi aerei dell'Intesa nel cielo della capitale magiara); in quell'occasione trasportarono «varia corrispondenza»; altri due SVA andarono a Praga, città con cui si ebbe qualche altro volo. Il 12 maggio un Caproni trasportò pezzi di ricambio da Vienna a Budapest, e nel ritorno trasportò «corrispondenza della Delegazione». Il 15 maggio uno SVA rientrò da Budapest a Vienna trasportando anch'esso corrispondenza della delegazione; il 31 maggio uno SVA andò da Vienna a Praga con un carico di posta; il 2 giugno un altro SVA trasportò posta sul percorso Budapest-Vienna.

Il 5 giugno il primo dei tre Ca5 da 600 HP decollò da San Pelagio per Aspern, ma dovette atterrare in territorio jugoslavo per un'avaria, e poté ripartire solo dopo laboriose trattative, durate tre giorni. Con questo apparecchio avrebbe dovuto partire anche un altro dei Ca5, che però si era sfasciato sul campo durante una prova. Pochi giorni dopo un Ca3 si incendiò in un hangar, per cui a fine giugno rimanevano a San Pelagio solo due Ca3 ed un Ca5, e due equipaggi.

Il 6 giugno uno SVA monoposto volò da Vienna a Cracovia trasportando un «sacco piombato, contenente posta di Londra, affidatogli dalla Missione militare polacca di Vienna».

Sino al 15 giugno 1919 la 1<sup>a</sup> squadriglia Caproni e l'8<sup>a</sup> sezione SVA eseguirono altri voli sui cieli di Vienna od altre città e diversi altri voli di collegamento, dimostrando – soprattutto gli SVA – particolare affidabilità, ricevendo favorevoli commenti dalla stampa di Vienna, Presburgo, Praga e Cracovia. In questi voli, però, non ci furono altri trasporti di posta oltre quelli già citati. Esiste infatti una relazione molto dettagliata<sup>48</sup> sui voli effettuati dai Caproni e dagli SVA dal 2 marzo al 15 giugno: il fatto che i trasporti di posta siano sempre citati – e riportati *supra*, virgolettati – fa ritenere che gli altri voli non siano stati utilizzati per trasportare corrispondenza; ed infatti la relazione, in quei casi, cita passeggeri o pezzi di ricambio od altro materiale. Riassumendo, quindi, questi tutti e soli i probabili trasporti di posta in questo periodo:

TRASPORTI DI CORRISPONDENZA VIA AEREA DAGLI APPARECCHI DELLA 1<sup>a</sup> SQUADRIGLIA  
CAPRONI E L'8<sup>a</sup> SEZIONE SVA DAL 2 MARZO AL 15 GIUGNO 1919

10 marzo	Padova-Vienna: «posta di prigionieri austriaci».
9 maggio	Vienna-Budapest: «varia corrispondenza».
12 maggio	Budapest-Vienna: «corrispondenza della Delegazione».
15 maggio	Budapest-Vienna: «corrispondenza della Delegazione».
31 maggio	Vienna-Praga: «un carico di posta».
2 giugno	Budapest-Vienna: «pliche destinati alla Missione».
6 giugno	Vienna-Cracovia: «sacco piombato, contenente posta di Londra, affidatogli dalla Missione militare polacca di Vienna».

<sup>48</sup> MISSIONE ITALIANA PER L'ARMISTIZIO, COMMISSIONE AERONAUTICA, "Relazione sull'attività aerea svolta dalla 1<sup>a</sup> Squadriglia Caproni e dall'8<sup>a</sup> Sezione S.V.A. nel periodo dal 2 marzo al 15 giugno 1919", Vienna, 25 giugno 1919, firmata dal comandante maggiore Carnevale. Meno dettagliata, ma concordante con questa, una "Relazione su l'attività di questa sezione dal 24 aprile u.s. al 10 corr.", dell'8<sup>a</sup> sezione SVA, Vienna, 17 giugno 1919. A queste sono allegati anche due specchi riassuntivi, molto precisi. Tutto in ASAM, 1<sup>a</sup> guerra mondiale, b. 36 (Missioni).

Lusingato dai favorevoli risultati ottenuti dal punto di vista dell'immagine, non certo da quello della continuità d'esercizio, a fine giugno il generale Segre, comandante della missione italiana a Vienna, si diede da fare per rimettere in efficienza l'aviazione italiana a Vienna e per istituire un altro centro d'aviazione italiano a Cracovia (città all'epoca al centro di una rete di campi d'aviazione dislocati a Varsavia, Leopoli, Praga, Vienna, Posen, Lublino) con SVA e Caproni. Gli SVA, infatti, erano stati accolti favorevolmente dagli ufficiali polacchi, interessati all'acquisto, ed ammirati da una commissione interalleata di britannici, belgi, francesi e statunitensi. Non v'erano però le condizioni tecniche e logistiche: un invio di un apparecchio da San Pelagio, già programmato, venne sospeso, ed ai primi di luglio Segre si dovette rassegnare a rinunciare ad «effettuare con tali apparecchi [i Caproni] un regolare servizio di collegamento Padova-Vienna, che per cause varie – prime le difficoltà della rotta e le alte quote necessarie – non ha presentato né presenta per ora continuità di successo». Segre chiese però che la squadriglia Caproni già presente a Vienna fosse mantenuta per continuare l'esercizio sulle rotte già aperte con un minimo di continuità, cioè da Vienna a Presburgo, a Praga, a Budapest ed a Cracovia. Questo suo desiderio, pare, venne esaudito, fornendogli anche quattro Caproni ed altrettanti SVA. Il servizio degli aerei si svolse sulle rotte centroeuropee, soprattutto la Vienna-Praga, con frequenza abbastanza rada: un paio di volte al mese o poco più. Non si sa se veniva effettuato trasporto di posta <sup>49</sup>.

Nel dicembre 1919 il ministero della guerra, «in analogia ai provvedimenti adottati dal Comando supremo per la riduzione dei mezzi della Missione Militare per l'Armistizio a Vienna» decise lo scioglimento della commissione aeronautica a Vienna ed il rimpatrio del personale dei reparti d'aviazione ancora lì di stanza per «azione di propaganda aeronautica commerciale». Così erano ora identificati quegli apparecchi, originariamente inviati per assicurare collegamenti rapidi fra Padova e Vienna, che di fatto non avvennero mai <sup>50</sup>. Gli apparecchi rimasero, dovendo continuare la loro

---

<sup>49</sup> Segre a Comando supremo, ufficio operazioni, 26 giugno 1919 (due lettere); Comando supremo, Comando superiore di aeronautica a Comando supremo, ufficio segreteria ed ufficio operazioni, 30 luglio 1919, e Commissione aeronautica interalleata a Comando 2° raggruppamento aviatori, 23 agosto 1920. Tutto in ASAM, 1<sup>a</sup> guerra mondiale, b. 36 (Missioni).

<sup>50</sup> Resoconti che parlano di una ventina di voli fra Padova e Vienna non rispondono a verità, ma semplicemente calcolano i singoli apparecchi nei loro voli di trasferimento (come gli specchi riepilogativi nella documentazione consultata) esagerando comunque. Si veda anche la già citata "Relazione" del maggiore Carnevale del 25 giugno 1919, sostanzialmente (e consciamente) la relazione di un fallimento operativo, che in un passaggio scrive: «da quanto sopra si è detto risulta la vera situazione degli apparecchi e quali i viaggi fatti». L'accento ad una «vera» situazione fa pensare all'esistenza di resoconti ufficiosi non veritieri. Le indicazioni «da Vienna per posta aerea» che si riscontrano manoscritte su qualche corrispondenza di questo periodo da Vienna per l'Italia rappresentano evidentemente un desiderio del mittente, non un effettiva indicazione per un inoltro effettivo, ed in effetti sparirono presto.



opera propagandistica con personale dipendente dal ministero dei trasporti, non più della guerra. Neppure quest'opera, però, in effetti non continuò; gli apparecchi rientrarono nell'agosto 1920 con piloti militari <sup>51</sup>.

In conclusione, sul percorso fra Padova e Vienna, in ambedue i sensi non si svolse mai un servizio aereo regolare, né tantomeno un servizio di trasporto di posta militare o civile, come dimostra l'evidenza dei documenti; solo nel volo del 10 marzo 1919 ci fu un trasporto di corrispondenza di prigionieri austriaci da Padova verso Vienna. La corrispondenza fra Vienna e l'Italia venne tutta trasportata dalla posta civile o militare o dai corrieri via ferrovia. Qualche trasporto aereo ci fu sulle rotte centroeuropee, soprattutto, par di capire, di corrispondenza d'ufficio.

#### *L'etichetta «Collegamento aereo Padova-Vienna-Praga»*

Vi è un altro aspetto di questo argomento ben noto in ambito filatelico, e cioè, come s'è detto, l'etichetta dentellata di grande formato, multicolore, con i contorni di monumenti delle città interessate, un triplano e le diciture R. ESERCITO ITALIANO COMANDO SUPREMO, MISSIONE DI VIENNA, COLLEGAMENTO AEREO PADOVA-VIENNA-PRAGA. Al piede l'indicazione della stamperia: GESELLSCHAFT F. GRAPHISCHE INDUSTRIE, WIEN VI. Secondo il primo filatelista che se ne occupò, sarebbe stata finita di stampare a Vienna il 24 aprile 1919 <sup>52</sup>. Ebbene, le fonti archivistiche citate non ne fanno cenno; l'unica affermazione certa in proposito che posso fare è che non servì per indicare quali corrispondenze per l'Italia fossero da inoltrare via aerea (anche se magari, ma l'ipotesi è gratuita, venne creata proprio per questo scopo) perché corrispondenze di questo genere non ve ne furono <sup>53</sup>.

#### **Un corriere particolare: Trieste-Vienna**

Le esigenze militari di chiusura della linea d'armistizio, di cui s'è detto all'inizio di questa trattazione e che alla fine del 1918 si stavano delineando in tutta la loro evi-

---

<sup>51</sup> Ministero della guerra, Ispettorato dell'aeronautica militare, a vari, 15 dicembre 1919, e Commissione aeronautica interalleata a Comando 2° raggruppamento aviatori, 23 agosto 1920. Tutto in ASAM, 1ª guerra mondiale, b. 36 (Missioni).

<sup>52</sup> Lucio SORGONI, "Catalogo storico-descrittivo della posta aerea italiana", cit.

<sup>53</sup> L'ambiente filatelico conosce qualche lettera dell'epoca con questa etichetta assieme al francobollo apposto per assolvere la tassa postale, e due soli invii in cui l'etichetta venne colpita dal bollo postale, segno inequivocabile di un'apposizione coeva e non fraudolentemente postuma. Ebbene, il primo è una cartolina del 6 maggio 1919 (data manoscritta, 12 maggio data del bollo postale), ed in quei giorni e nei successivi vi furono solo voli tra Vienna e Budapest e d'esercizio su Vienna. Parrebbe che l'etichetta sia stata apposta da un ufficiale della missione a mo' di ricordo od abbellimento della propria cartolina. Il secondo invio riporta il bollo di arrivo a Padova del 27 luglio 1919, quando l'idea dei voli fra Vienna e Padova era già stata accantonata.

denza, si scontravano con le esigenze commerciali di Trieste. Nell'anteguerra tutte le principali attività commerciali triestine erano gravitate su Vienna, o comunque sul retroterra centroeuropeo, di cui la città giuliana costituiva il porto e quindi la finestra sull'oltremare: avulso da quello spazio economico dalla linea d'armistizio, il ceto commerciale cittadino ambiva a riprendersi quel ruolo e a riallacciare i rapporti commerciali con le antiche piazze, sia per liquidare i rapporti in corso sia per intesserne di nuovi. Gli anni a venire avrebbero mostrato come quel progetto fosse ineluttabilmente destinato a fallire, ma al momento non se ne poteva ancora avere coscienza e le speranze di un rinnovato benessere commerciale fondato sugli stessi rapporti ed i medesimi mercati d'anteguerra erano vive <sup>54</sup>.

In quel clima e con i mezzi comunicazionali a disposizione, l'uso della posta fra i commercianti triestini e quelli viennesi (i loro principali corrispondenti) era necessarissimo. La Camera di commercio triestina si fece interprete di queste esigenze cittadine, e chiese al governatorato di ripristinare gli scambi postali fra le due città (che dal novembre 1918, s'è visto, erano sospesi), limitatamente alle corrispondenze commerciali, istituendo magari anche un canale privilegiato. Il governatorato era conscio delle necessità commerciali triestine e, aderendo alla richiesta, a gennaio decise di istituire un servizio speciale di corriere tra Trieste e Vienna, in ambedue i sensi, per il trasporto di corrispondenza commerciale.

Il corriere istituito dal governatorato avrebbe trasportato solo corrispondenza commerciale con comunicazioni importanti, in un solo foglio, scritta in italiano, francese o inglese (il tedesco era permesso solo sino al 10% delle spedizioni) in linguaggio chiaro, senza cifre o parole convenzionali; obbligatoria l'indicazione del mittente e l'indirizzo completo di via e numero civico del destinatario. I centri di raccolta erano la Camera di commercio a Trieste e la sede della Missione italiana d'armistizio a Vienna: le corrispondenze dovevano essere consegnate aperte e regolarmente affrancate con francobolli per 25 c.; a Trieste il governatorato avrebbe esercitato la censura sia per la corrispondenza in partenza sia per quella in arrivo <sup>55</sup>. Il corriere, svolto da personale militare, iniziò il 25 gennaio 1919 <sup>56</sup>.

La distribuzione delle corrispondenze in arrivo a Trieste era effettuata a cura della Camera di commercio, che faceva pubblicare sulla stampa l'elenco dei destinatari, in modo che gli interessati venissero a ritirarla. Il servizio, che inizialmente si svolgeva

---

<sup>54</sup> Alla ripresa dei traffici, la bilancia commerciale pendeva moltissimo dalla parte delle esportazioni: 3.510 vagoni di merce partiti da Trieste verso Vienna nell'aprile 1919, 5.225 il mese seguente, contro un traffico nell'altro senso di soli 57 e 160 vagoni.

<sup>55</sup> Vedi *infra* notizie più particolareggiate e documenti sul servizio della censura.

<sup>56</sup> In ASTs, *Commissariato generale civile*, Gab., b. 61, l'"Ordine di servizio pel funzionamento del corriere speciale Trieste-Vienna" del 23 gennaio 1919.

ogni tre giorni in ambedue i sensi, fu subito molto frequentato, tanto che dal 20 febbraio passò ad una frequenza giornaliera. La Camera si rese conto che sarebbe stato impossibile far pubblicare sulla stampa i lunghi elenchi dei destinatari; chiese perciò al governatorato di far recapitare a domicilio dalle poste cittadine la corrispondenza in arrivo, dietro pagamento della tassa, e ciò avvenne dal 24 febbraio, col pagamento di un segnatasse da 20 c. La Camera aveva chiesto che la corrispondenza dall'Austria potesse essere affrancata in partenza con francobolli locali, ma «tale affrancazione non venne accettata dai fattori competenti per motivi di diritto internazionale, non essendo ancora stati riconosciuti formalmente da parte della Conferenza della pace tutti gli stati sorti nei paesi della cessata Monarchia austro-ungarica». Comunque, la Camera ottenne che la corrispondenza venisse tassata all'arrivo con la tassa semplice di 20 c., anziché doppia. L'accento ai diversi Stati si riferisce all'area di competenza del corriere, che infatti non serviva solo le due città di Trieste e Vienna, ma da una parte l'intera Venezia Giulia, e dall'altra sia l'Austria tedesca sia la Cecoslovacchia; qui era frequentato soprattutto dal ceto commerciale dei Sudeti in Boemia<sup>57</sup>. Al di fuori di Trieste, le corrispondenze erano raccolte dai commissari civili sul territorio, che le passavano ai rispettivi uffici postali; questi le bollavano e le inviavano in pacco all'ufficio censura del corriere di Trieste.

Continuando il servizio, la Camera di commercio avanzò altre due richieste. La prima riguardava l'aumento della percentuale di corrispondenza permessa in lingua tedesca, che avrebbe dovuto passare dal 10% al 66%; la seconda, «considerato che ora si procede a lavori preparatori per la riattivazione dei commerci colla Germania», di estendere il servizio alla Germania; ambedue le richieste vennero però respinte<sup>58</sup>.

---

<sup>57</sup> Difficile il riscontro documentario, perché la corrispondenza viaggiata con questo servizio, segnalato da un apposito bollo UFFICIO CORRIERE SPECIALE VIENNA è di difficile reperibilità e filatelicamente rara. È conosciuta qualche lettera diretta a Vienna; Piero Santangelo ne ha presentata una diretta ad una località boema in "The Czechoslovak Military Command in Triest during 1918-1919", in *The Czechoslovak Specialist*, n. 5 (587), 2004.

<sup>58</sup> Notizie sul servizio si trovano in poche carte di ASTs, *Commissariato generale civile*, Gab., bb. 16, 60, 61; in note a stampa apparse sull'*Osservatore triestino* del 22 gennaio 1919, 21 febbraio 1919, 28 febbraio 1919, nella corrispondenza in partenza della Camera di commercio triestina (ASTs, *Camera di commercio e d'industria*, b. 1, pos. 376/919): alla stampa, 31 gennaio 1919, comunicando il primo elenco di arrivi; alle Camere della Venezia Giulia, 4 febbraio 1919, comunicando il servizio; al governatorato, 24 febbraio 1919, chiedendo la distribuzione a cura delle poste (con copia dell'ordine governatorale in proposito dello stesso giorno); a vari, senza data, comunicando il recapito a domicilio dietro pagamento della tassa; al governatorato, 24 aprile 1919, chiedendo l'ampliamento del servizio alla Germania e l'uso della lingua tedesca. Ringrazio Valentina Petaros, che ha partecipato al riordinamento di quel fondo, per la ricerca dei documenti della Camera di commercio.

Venne respinta anche una richiesta della censura, che chiedeva di poter dar corso non solo alle corrispondenze commerciali ma anche ai casi pietosi, lettere di privati dirette ad uffici governativi della cessata monarchia austriaca che chiedevano sussidi o liquidazioni di pensioni o crediti. Inflessibile, il governatorato rispose che queste lettere, così come altre private che si dovessero rinvenire nel corriere, dovevano

Nel frattempo il servizio si stabilizzò, e venne ridotto a due corse la settimana (lunedì e giovedì) che trasportavano mediamente un quintale di corrispondenza a viaggio: quindi circa 6/7.000 lettere<sup>59</sup>. Il servizio veniva svolto da un ufficiale subalterno con uno o due carabinieri che viaggiavano in mezzo scompartimento di prima classe; il percorso si svolgeva in treno via Tarvisio, sino a che non venne riaperta la via di Longatico, il che avvenne, s'è visto, il 27 giugno. Dal 5 luglio il corriere utilizzò questo treno, senz'altro più diretto, per riprendere però la via di Tarvisio con la sospensione del 19 luglio.

Per quanto riguarda la corrispondenza commerciale, il corriere cessò l'attività il 22 agosto 1919 perché con la ripresa degli scambi postali diretti con l'Austria non aveva più ragion d'essere; rimase invece in funzione per la corrispondenza ufficiale, anche se venne utilizzato, specialmente nel percorso da Vienna a Trieste, anche per lettere private<sup>60</sup>.

#### *Il servizio di censura*

Come s'è detto, la censura venne affidata alla commissione censura di Trieste presieduta dal cap. Orlando, che istituì un apposito «ufficio corriere speciale Vienna» affidato al cap. Marcello Segré. Questo avrebbe ricevuto le lettere due giorni prima della partenza del corriere; le corrispondenze che la censura avrebbe ritenuto di non trasmettere sarebbero state restituite ai mittenti se in partenza da Trieste, distrutte se in arrivo. La prima relazione dell'ufficiale addetto, il cap. Segré, è dello stesso giorno d'inizio del corriere, cioè il 25 gennaio: l'ufficio aveva ricevuto la posta da censura due giorni prima. Eccone l'interessante testo:

Commissione di censura Trieste

Trieste 25 gennaio 1919

Alla Commissione di Censura Postale Trieste

Oggetto: Censura corriere Vienna

Giusta gli accordi con cotesta Commissione per il disbrigo della censura della corrispondenza diretta a Vienna, ho potuto constatare nel disbrigo quanto segue:

Il contenuto in generale si riferiva a crediti da riscuotere, rimasti sospesi dall'interruzione nel servizio postale dovuto agli avvenimenti del novembre u.s. In quelle lettere si tratta anche di

---

essere inviate a Milano posta estera (Commissione di censura di Trieste a governatorato Venezia Giulia, sezione scambi, 18 marzo 1919, in ASTs, *Commissariato generale civile*, Gab., b. 61).

<sup>59</sup> Le notizie in una relazione del governatorato del 27 maggio 1919 al Segretariato generale affari civili, in risposta ad una richiesta di questi dell'11 maggio (ASTs, *Commissariato generale civile*, Gab., b. 61).

<sup>60</sup> Ciò causò delle rimostranze del commissario generale civile, che il 30 settembre 1919 comunicava alla Missione a Vienna di ricevere numerose lettere private prive di affrancatura; non potendo recapitarle, le affidava alla posta, ma pregava la Missione di farle affrancare, per evitare le tassazioni; il 6 ottobre ricevette assicurazioni in tal senso. ASTs, *Commissariato generale civile*, Gab., b. 60.

merci che attendono la definitiva sistemazione dei trasporti, per essere inoltrate a Trieste e nel Litorale [curioso l'uso della terminologia già austriaca!, NDA].

Si è rilevata anche un'offerta di merce (pepe Singapore) in quantità rilevante, attesa dal Regno, per la vendita a Vienna. Anche la forma di certe richieste di merci da Vienna, in cui si alludeva a lettere precedenti, trasmesse evidentemente eludendo il controllo alla linea d'armistizio. Per quanto si riferisce in genere all'importanza del corriere istituito da cotesto R. Governatorato per facilitare gli industriali e commercianti locali per una rapida sistemazione degli affari, si è potuto constatare che solo poche lettere trattavano in realtà di affari realmente importanti, mentre le altre si riferivano a piccole operazioni bancarie, alcune persino di affari d'indole privata.

Nonostante l'ordine che le lettere fossero redatte in lingua francese, inglese ed italiana, ed eccezionalmente in tedesco, si è notato che il 50% erano scritte in questa lingua da Società importanti quali l'Adriatica S.A., lo Stabilimento Au. di Credito ed altre.

Per un più rapido disbrigo della censura sarà bene che dalla Camera di commercio sieno accettate lettere esclusivamente scritte nelle lingue italiana, francese ed inglese, possibilmente dattilografate e, come disposto da cotesto R. Governatorato, non oltre una facciata.

L'ufficiale addetto:

(Cap. Segré Marcello) <sup>61</sup>

La commissione censura redarguì in conseguenza la Camera di commercio, avvertendola che il perdurare degli inconvenienti segnalati avrebbe causato un inevitabile ritardo e la possibile distruzione di alcune corrispondenze. Invece che sollecitare i suoi aderenti ad adeguarsi alle norme, la Camera preferì ricorrere alla censura preventiva, presto scoperta, che offriva il vantaggio di rilevare molte informazioni sulla situazione commerciale della regione. Ecco infatti una relazione di pochi giorni dopo.

Commissione Censura

Ufficio Corriere di Vienna

Zona di guerra 5/2/19

Oggetto: corrispondenza per Vienna

Al Presidente della Commissione di Censura del R. Governatorato della Venezia Giulia

Zona di Guerra.

Incaricato da V. S. di dirigere temporaneamente il servizio censura della corrispondenza del Corriere di Vienna, il sottoscritto appena assunta tale mansione ha rilevato come la posta in partenza da Trieste sia ridotta a poche lettere, circa 60-70 in media per ogni spedizione.

Avendo indagato circa tale fatto abbastanza strano, dato che nella qualità di Censore già da 3 mesi rileva dalla corrispondenza ordinaria quali e quanti sotterfugi vengono adoperati per l'inoltro di corrispondenza, anche d'affari, oltre la linea d'armistizio, il sottoscritto è venuto a conoscere come il numero delle corrispondenze che dagli enti privati viene consegnata alla Camera di Commercio di Trieste sia di molto superiore a quello che realmente viene inviata per essere sottoposta a censura ufficiale.

Tale fatto avviene perché la Camera di Commercio sfoglia e censura per proprio conto tutte le

---

<sup>61</sup> ASTs, *Commissariato generale civile*, Gab., b. 61.

lettere che ad essa pervengono e solo dopo tale verifica inoltra all'Ufficio del sottoscritto per l'inoltro al Corriere di Vienna, le sole lettere che ritiene possano avere libero corso.

Avviene perciò che la Camera di Commercio i cui componenti possono avere interesse di formare corrispondenze d'affari, anziché favorire le comunicazioni per l'incremento e la futura importanza commerciale della città, ne ostacola forse la trattazione, assumendosi anche l'incarico del vero Censore – rilevando essa tutti i pensieri e gli intendimenti del ceto commerciale, cosa che l'ufficio diretto dal sottoscritto ignora e ignorerà sempre – non ricevendo come già detto, tutta la corrispondenza che dai privati viene consegnata.

Tenente

Idone Francesco <sup>62</sup>.

Una conversazione diretta fra il governatorato ed il direttore della Camera, che possiamo immaginare burrascosa, mise a posto la questione. Il flusso di lettere in arrivo aumentò sensibilmente, anche se mancano dati esatti. Se con la riduzione del traffico di maggio a due viaggi settimanali, il corriere consisteva in un paio di quintali settimanali, si può immaginare che nel periodo di frequenza giornaliera di fine febbraio fossero trasportati 6/7 quintali settimanali, cioè 6/7.000 lettere giornaliere.

I rapporti della censura vennero regolamentati, cioè due la settimana, con voci specifiche ed attenzione particolare a settori sensibili: condizioni economiche generali, affari in valuta, istituzione di nuove banche ed industrie, esuberi o mancanze di merci, liquidazioni di imprese con capitali austriaci, e «trattative fra i vari enti commerciali neutri e nemici che potrebbero deviare da Trieste il transito delle merci verso l'Oriente, l'estremo Oriente e le Americhe <sup>63</sup>». Ne sono giunti sino a noi solo due (nell'appendice documentaria).

---

<sup>62</sup> ASTs, *Commissariato generale civile*, Gab., b. 61.

<sup>63</sup> Stato Maggiore sezione scambi a Commissione di censura Trieste, 18 febbraio 1919, in ASTs, *Commissariato generale civile*, Gab., b. 61.

## APPENDICE DOCUMENTARIA

DOCUMENTO N. 1 (documento dattiloscritto) <sup>64</sup>.

### RELAZIONE DELL'UFFICIO DEL CORRIERE SPECIALE PER VIENNA DELLA COMMISSIONE DI CENSURA DEL 10 MARZO 1919

Commissione Censura Postale

Trieste

Ufficio Corriere Speciale Vienna

10 marzo 1919

Al R. Governatorato della Venezia Giulia (Sezione Scambi)

Al R. Governatorato della Venezia Giulia (Uff. Affari Civili)

Al R. Governatorato della Venezia Giulia (Uff. I.T.O.)

Oggetto: riassunto informativo delle notizie più interessanti ricavate dalla corrispondenza commerciale fra Trieste e i paesi nemici.

a). Condizioni economiche generali dei paesi neutrali e nemici: nulla d'importante da segnalare.

b). Valuta: diversi accenni da parte di commercianti industriali sul continuo svalutamento a cui va soggetta la corona sui mercati esteri. Si parla che anche sulla nostra piazza il cambio è nuovamente sceso. Nella Czecho-Slovacchia il valore delle azioni industriali presso le banche è diminuito.

c). Scambi di merci, deficienze ed esuberanze: numerose offerte di legname per la piazza di Trieste e per l'intera Venezia Giulia. Un'offerta per il Friuli di baracche smontabili al prezzo di Lire 18,000 l'una da parte dell'ing. Wolfgang Alkier di Graz. Legname in genere da costruzioni al prezzo di Lit. 175 al m3. Chiedono in scambio riso, caffè, e frutta secche.

Una richiesta di stracci da parte della Soc. Intern. Importazioni ed Esportazioni di Vienna.

Offerta di carta da stampa, legname, vetrami, cuoio, alla Società Triestina di Commercio di Trieste.

Richieste di tessuti, anche se non pura lana, per eventuali scambi di merci che mancano sulla nostra piazza.

Richieste di grassi in cambio di merci, legname lavorato, ecc.

Un'offerta di grassi, acidi, saponi, vaselina, ecc. per Vienna.

Da Vienna richieste di vini quali vermouth, marsala, vini dolci, ecc.

Un'offerta di 30 vagoni di zucchero da Vienna per la piazza di Trieste.

La ditta Felice Venezian di Trieste offre alla ditta J. N. Tobich Teplitz un migliaio di vagoni di fichi per scopo industriale. Offre inoltre la fornitura di riso, mandorle, ecc.

d). Trattative commerciali ed industriali. La "Schuhwarenhaus Ges." di Vienna scrive al sig. Enrico Pardo di Trieste che appena possibile avrebbe intenzione di aprire il suo negozio di calzature qui in Trieste.

La "Minks Seifenpulver-Werke" chiede al sig. Taddeo Lodovico di entrare in affari con lui per mettere una filiale a Trieste.

---

<sup>64</sup> ASTs, *Commissariato generale civile*, Gab., b. 16.

La “Skoda-Werke” avverte i sigg. Kranc&Kranz di Trieste che le ordinazioni in gettatura non possono essere fornite che entro tre mesi dall’ordinazione per la mancanza di carbone.

Si rileva che numerosi piccoli negozianti locali si rivolgono a proprietari di locali a Trieste attualmente in Austria per ottenere la cessione provvisoria di detti locali per conto proprio.

e). Liquidazione di società commerciali, industriali, banche ecc. Nulla da osservare.

In genere si riscontra la tendenza di un rapido riallacciamento delle antiche relazioni d’affari fra le due piazze.

Commissione di censura postale

Il Capitano A. Lando

L’ufficiale addetto:

cap. Segré Marcello.

DOCUMENTO N. 2 (documento dattiloscritto) <sup>65</sup>.

RELAZIONE DELL’UFFICIO DEL CORRIERE SPECIALE PER VIENNA  
DELLA COMMISSIONE DI CENSURA DEL 14 APRILE 1919

Commissione Censura Postale

Trieste

Ufficio Corriere Speciale Vienna

14 aprile 1919

Al R. Governatorato della Venezia Giulia (Uff. Politico-Militare Sez. Ia)

Al R. Governatorato della Venezia Giulia (Uff. Affari Civili)

Al R. Governatorato della Venezia Giulia (Uff. I.T.O.)

Oggetto: riassunto informativo delle notizie più interessanti ricavate dalla corrispondenza commerciale fra Trieste e i paesi nemici.

- a). Condizioni economiche generali: la mancanza di generi alimentari si fa ancora molto sentire. I prezzi sono in continuo aumento.
- b). Valuta: accenni al provvedimento del Comando Supremo sulla regolazione della valuta austro-ungarica nei territori redenti.
- c). Scambi di merci, deficienze ed esuberanze:

Richieste da Vienna: listino dei prezzi di generi alimentari.

Offerte da Trieste: la ditta Cassoni, Mazzucchelli & Bertola offre alla ditta Hersch di Puntigam 10.000 casse di pesce in scatola, 100.000 kg. di baccalà, 20.000 qt. di vino rosso, 1.000 qt. di vermouth, 10.000 bottiglie di vino, 300 qt. mandorle verso cambio di doghe per la costruzione di botti e cellulosaper la fabbricazione della carta. Eugenio Vatta offre a Mathias Hefts Vienna 100 qt. di crine vegetale. Rimini & Sanguinetti offre a Vienna 1 vagone di olio di cocco.

Offerte da Vienna: prezzi correnti di prodotti fotografici “Afga”. Legname in cambio di generi alimentari. Offerta di 2 vagoni di lastre di vetro alle Ferrovie dello Stato ed al Municipio.

Richieste da Trieste. La ditta A. Menassé chiede a Vienna la fornitura ed i prezzi di 4 vagoni carta.

<sup>65</sup> ASTs, *Commissariato generale civile*, Gab., b. 16.



d). Trattative commerciali: nulla d'importante da segnalare.  
e). Note politiche: secondo una lettera privata proveniente da Graz, sarebbero avvenuti colà dei gravi disordini. I "comunisti" avrebbero assalito gli ufficiali, malmenandoli e strappando loro i distintivi. Gli studenti si sarebbero impadroniti di una mitragliatrice, aprendo il fuoco. Vi sarebbero 5 morti e 40 feriti. A Linz situazione quasi identica.

L'ufficiale addetto:

cap. Segré Marcello.

Commissione di censura postale

Il Capitano A. Lando

DOCUMENTO N. 3 (documento dattiloscritto) <sup>66</sup>.

RELAZIONE SUL VIAGGIO DEL CORRIERE TRIESTE-VIENNA, TEN. FRANCESCO IDONE,  
TRASMESSA L'11 MARZO 1919 DALLA COMMISSIONE DI CENSURA POSTALE, CAP. A.  
LANDO, AL R. GOVERNATORATO DELLA VENEZIA GIULIA, SEZIONE SCAMBI E UFFICIO I.T.O.

R. Governatorato di Trieste

Commissione [illeggibile]

Trieste, li 11 marzo 1919

Oggetto: Viaggio Corriere Trieste-Vienna

Alla Commissione di Censura Postale - Trieste.

In seguito agli ordini ricevuti dal R. Governatorato della Venezia Giulia, il sottoscritto partì il giorno 27 febbraio a.c. da Trieste in servizio di Corriere Postale per Vienna, facendo il percorso Udine-Tarvis-Villaco-St. Veit a/d. Glan-Leoben-Bruck-Vienna.

Non essendo le coincidenze dei treni sempre pronte, il viaggio di andata è della durata di circa 3 giorni, comprese le fermate di Udine (una notte), Tarvis (circa 16 ore), Villaco (8 ore).

Le impressioni ricevute dal sottoscritto circa le condizioni generali dei paesi dell'ex-monarchia austriaca, sono quanto mai sfavorevoli, eccettuato per la città di Villaco, dove si osserva subito di trovarsi in un luogo di confine, perché ad onta delle rigorose visite e controlli, il contrabbando fiorisce e si delinea chiaramente. La maggioranza dei negozi di commestibili, dolci, filati ecc. vendono mercanzie di provenienza italiana e generi per i quali è ancora proibita l'esportazione.

Nella Carinzia in generale, si sono già riaperte molte segherie di legname di proprietà di cittadini italiani, che allo scoppio della guerra dovettero chiudere o cedere temporaneamente le loro industrie, come pure anche molte altre ditte commerciali italiane sono in procinto di introdursi sui mercati della Carinzia. Contro tale nostro mezzo di introduzione specialmente per relazioni commerciali, abbiamo in dette regioni, una contro propaganda slava fatta a mezzo di informatori e spie slave, ma che secondo il parere del sottoscritto, non avrà certamente successo, essendo la popolazione tedesca della Carinzia, apertamente ostile e contraria alle idee jugoslave.

Nella capitale dell'ex monarchia austriaca, la vita trascorre apparentemente calma; si nota però un generale malcontento specialmente nelle classi operaie, malcontento derivante dalla enorme

---

<sup>66</sup> ASTs, *Commissariato generale civile*, Gab., b. 60. È l'unica relazione di viaggio conservatasi.

disoccupazione e dalla mancanza di qualsiasi genere di prima necessità. Ciò non pertanto tutti i caffè, ristoranti, teatri e luoghi di divertimento, sono aperti e sempre zeppi di pubblico, che si diverte anche se non mangia, e che di sera all'ora di chiusura dei locali, si ritira completamente, facendo così mancare il movimento in città già alle ore 21.

Da informazioni assunte e da quello che il sottoscritto ha potuto personalmente constatare, sembra che le popolazioni tedesche, abbiano un senso di simpatia verso l'Italia e gl'italiani in generale, senso che forse deriva dal fatto della correttezza e relativa abbondanza di viveri che vengono distribuiti dalla Missione Italiana.

Il viaggio di ritorno seguì più sollecito (circa 36 ore), non essendovi state fermate lunghe nelle stazioni intermedie, e le coincidenze dei treni sempre pronte.

Tenente

Idone Francesco