

LA FUGACE STAGIONE DEI VOLI INTEROCEANICI ALL'IDROSCALO DI AUGUSTA

Articolo pubblicato sul bollettino della Società Augustana di Storia patria n. 1 del 2018 .



Lee Miller *American Fashion Assignment Vogue, Arrival in Augusta
B.O.A.C., Sicily , 1949*

di Raffaele Migneco

Le barche volanti -come li chiamano gli inglesi- o idrovolanti hanno rappresentato, insieme ai dirigibili, gli ultimi esempi di viaggi aerei romantici ed avventurosi.

Gli idrovolanti evocano immagini di un tempo di grande splendore nei

viaggi, quando i transatlantici lussuosi erano la forma primaria di viaggio internazionale, e quando il viaggio stesso era un'avventura. Gli idrovolanti degli anni trenta e quaranta del secolo scorso combinavano il meglio delle tipologie dell'epoca: il lusso dei transatlantici, dei dirigibili o dei treni di prima classe, con la velocità del trasporto aereo. L'aereo decollava e atterrava in acqua e questo fatto era un vantaggio nel senso che tutto ciò di cui aveva bisogno era un tratto di acqua libera, uno svantaggio nel senso che occorreva una sufficiente acqua libera. Augusta conobbe ad un tempo il volo del Dirigibile e quello dell'Idrovolante.

L'idroscalo di Augusta, infatti, nacque come Aerostadio nel 1920 e ospitò due dirigibili, qui venuti in occasione delle grandi manovre della Marina del 1924 e del 1925, per quindi terminare la sua vita come casa del dirigibile nel 1926, allorché tutta l'area veniva inglobata nell'idroscalo della appena nata Regia Aeronautica Italiana.

Durante l'invasione nel 1943 l'ottava Armata Britannica aveva preso possesso dell'area dell'Idroscalo di Augusta le cui strutture erano rimaste sostanzialmente integre ed aveva utilizzato le banchine e gli scivoli per scaricare materiali portati dalle navi a sostegno della campagna d'Italia e specificatamente della battaglia della piana di Catania.

Terminata la guerra e partite le truppe britanniche, nel 1946 arriva la massima compagnia aerea britannica, la B.O.A.C. (British Overseas Airways Corporation) creata nel 1940 dalla fusione di Imperial Airways e British Airways Ltd. La BOAC aveva gestito i servizi aerei d'oltremare durante il conflitto. Dopo la guerra i servizi europei e sudamericani passarono a due ulteriori compagnie aeree di proprietà statale, British European Airways (BEA) e British South American Airways (BSAA). BOAC assorbì BSAA nel 1949, mentre BEA continuò a operare sulle rotte nazionali ed europee britanniche per un quarto di secolo. Un atto del Parlamento del 1971 fuse BOAC e BEA con effetto dal 31 marzo 1974, formando l'odierna British Airways. (Si confronti: Higham, Robin. *la storia completa di BOAC*).

La BOAC ottiene in concessione dal Governo italiano la base ed utilizza lo specchio acqueo del porto e le attrezzature ricettive della Marina a Terravecchia, al fine di meglio collegare Londra al Medio Oriente, a Hong Kong ed all'Australia. Compagno ad Augusta gli idrovolanti Plymouth e Sandrigham e i grandi Solent capaci di accogliere 34 passeggeri.

Le vie di Augusta si colorano di passeggeri in transito di tutte le nazioni che, dovendo pernottare, si spingono al centro della città facendo acquisti. Nel 1949 per far fronte alle aumentate necessità logistiche e di accoglienza la Compagnia si sposta nella caserma “Vandone” frattanto rimodernata e trasformata in lussuoso albergo . (si confronti: Tullio Marcon –Idroscalo di Augusta pag. 139- in Notiziario storico di Augusta ott. 1970)

“The Short Solent”, utilizzato dalla Compagnia,era un battello per passeggeri prodotto da Short Brothers alla fine degli anni '40. Venne sviluppato dai progetti di idrovolanti militari a corto raggio Seaford (Short Sunderland). Il Solent era un monoplano ad ala alta in alluminio. La propulsione era fornita da quattro motori Bristol Hercules. Il Solent III utilizzato dalla BOAC poteva trasportare 34 passeggeri e 7 membri dell'equipaggio.

Nell'aprile del 1948 iniziò anche il servizio sul volo di 4-1/2 giorni tra Southampton e Johannesburg, in Sud Africa.

Si volava solo durante le ore diurne, con soste notturne ad Augusta, in Sicilia, Il Cairo Egitto (ancorato al fiume Nilo), proseguendo verso sud con una sosta al Lago Vittoria. Il viaggio copriva circa 5600 miglia e il costo per passeggero era di circa 295 sterline. (si confronti: Wikipedia e British airways Archives)

Con il rapido sviluppo degli aeroplani a lungo raggio e degli aeroporti associati, i fantastici idrovolanti furono presto resi obsoleti. L'ultimo volo su un battello Solent su quella rotta lasciò Southampton il 3 novembre 1950.⁽¹⁾

Scrivendo Oreste Incoronato in “Mediterranea - Almanacco di Sicilia 1949”, edito a Palermo dalle Industrie Riunite Editoriali Siciliane:

“L'Idroscalo di Augusta costituisce un tipico esempio di aeroporto internazionale e la prova della convenienza che possono trovare le società estere esercenti linee aeree internazionali.

Questo idroscalo è stato dotato, da appena un anno, di quanto occorre per dare ricetto decoroso e confortevole a viaggiatori esigenti, costretti a sostare poche o molte ore, o addirittura a pernottare, a seconda dell'itinerario e della tabella di marcia degli apparecchi.

Sono sorti, in tal modo, dormitori, cinema, sale da pranzo e da lettura per centinaia di persone, magazzini per il deposito di merci estere e nazionali (pezzi di ricambio, generi alimentari, carburanti, ecc.) officine per montaggio e riparazione, ecc. Si tratta di un complesso organico di impianti che sia per l'assistenza tecnica ai velivoli, sia per l'ospitalità ai viaggiatori,

risponde pienamente allo scopo e rende la sosta ad Augusta gradita e ristoratrice.

L'idroscalo per ora è gestito da una Società aerea inglese (BOAC) i cui grossi idrovolanti quadrimotori sono adibiti alla linea Southampton-Sidney col seguente itinerario:

Southampton-Marignane-Augusta-Cairo-Basrah-Bahreïn-Karaci-Calcutta-BangKong-Singapore-Sourabaya-Darwin-Bowen-Sidney.

Detta linea ha, inoltre, le seguenti diramazioni:

dal Cairo per il Sud Africa (Cairo-Khartoum-Portbell-Victoria Falls-Johannesburg)

da Singapore per il Giappone (Singapore-Hong Kong-Iwakuni).

Il traffico verificatosi attraverso l'idroscalo di Augusta nel periodo che va dal 1 luglio 1947 al 30 giugno 1948 è veramente importante e tende ad aumentare ancora.

In detti 12 mesi gli aerei arrivati furono 876 e quelli partiti 875 e trasportarono kg. 41.517 di merce e 19.512 viaggiatori, di cui 19.072 in transito, 200 arrivati e 240 partiti.

L'istituzione di questo idroscalo ha portato un vero sollievo per l'economia di Augusta, in quanto ha dato lavoro a circa 400 tra operai ed impiegati.

Per quanto il personale addetto consumi prevalentemente generi alimentari esteri, sui quali l'Ufficio doganale riscuote regolarmente i diritti di confine, tuttavia una parte del fabbisogno viene acquistato nel mercato locale. Le spese vengono coperte con lire ricavate da cessione alla banca di lire sterline.

Allo stesso modo viene pagato il personale italiano impiegato, per cui il beneficio che il paese ricava dall'istituzione di questo idroscalo intercontinentale si può riassumere in un ricavo di valuta estera e in un impiego di manodopera".

Malgrado ciò, i rapporti fra i dipendenti e la dirigenza della BOAC andarono improvvisamente a peggiorare sfociando in un conflitto sindacale.

Vi erano rivendicazioni sui salari e sui turni di lavoro; I dipendenti della BOAC iniziarono a scioperare, arrivando poi alla occupazione di alcune officine. La vicenda, che diede luogo anche ad alcune interrogazioni parlamentari da parte dei deputati Calandrone, Failla, Di Mauro, Pino, D'Agostino, merita di essere raccontata così come ricostruita dall'on. Calandrone nel suo intervento alla Camera.⁽²⁾

Nel 1949 veniva stipulato a Roma un contratto nazionale per la gente dell'aria. Gli aeroporti venivano classificati in categorie secondo la

importanza ed il traffico. La B.O.A.C., in quella occasione, pretese che lo scalo di Augusta fosse classificato nella categoria “B”. Il fatto, apparentemente irrilevante, avrebbe comportato una forte riduzione del personale e la previsione di orari spezzati. Alla detta classificazione e agli orari spezzati si opposero con decisione i lavoratori di Augusta capitanati dalla Commissione interna, determinando la ferma reazione della Compagnia, la quale in persona del suo Manager Mr. Allison il 4 novembre del 1949 dispose la immediata sospensione dei membri della detta commissione interna ed attuò una specie di serrata che impediva ai sospesi l’ingresso allo scalo.⁽³⁾

I lavoratori reagirono con l'occupazione dello scalo e si manifestarono episodi di crumiraggio favoriti dalla Compagnia la quale richiamò in servizio alcuni pensionati e organizzò il trasporto dei passeggeri a Siracusa alloggiandoli in ottimi alberghi. Ogni tentativo di mediazione da parte della Prefettura fallì di fronte alla intransigenza del legale della Compagnia, avv. Guidotti, e si scomodò persino l’Ambasciata Inglese a Roma. Una parte della cittadinanza solidarizzò con i lavoratori e tanto che il 6 novembre 1949 i negozi e gli esercizi pubblici rimasero chiusi. Il Ministro degli Interni Mario Scelba a questo punto si decise per una azione di forza inviando ad Augusta un centinaio di agenti che nella giornata dell’11 novembre procedettero allo sgombero degli scioperanti dallo scalo. Qualche giorno dopo 55 lavoratori furono licenziati.

La vicenda assunse forti colorazioni politiche, patriottiche e anti-britanniche, in relazione alla convinzione diffusa che “gli Inglesi” potevano facilmente violare ogni legge ed ogni contratto sindacale e trattare gli Italiani come servitori. Proprio in virtù di tali sentimenti la solidarietà della gente fu trasversale, travalicando gli steccati politici, tanto che in molti cittadini suscitò vivo risentimento il comportamento del Sindaco di allora, prof. Marotta, che ebbe a partecipare ad una festa organizzata dalla BOAC per calmare gli animi.

L’on. Calandrone nel suo intervento alla Camera dei Deputati del 19/02/1950 citato, ebbe tra l’altro a dire:

“...Sdegnato per motivi patriottici, perché si è operato contro lavoratori italiani, abbassandoli al rango scelto per loro da certi inglesi, che non considerano cittadini, ma “nativi” gli abitanti dei paesi dove essi mettono piede. Sdegnato, perché nella vertenza dello scalo aereo di Augusta si sono violati tutti i diritti, di associazione e di difesa sindacale, garantiti dalla Costituzione italiana ai lavoratori...”

Successivamente, in seguito all'intervento del Ministero del lavoro, anche presso la rappresentanza diplomatica inglese, la questione venne, in linea di massima, definita.⁽⁴⁾

Ma le rivendicazioni non affrontate furono molte.

Fu la stessa BOAC a risolvere pragmaticamente la questione: dopo la fine delle proteste, nel novembre del 1950, l'idroscalo di Augusta venne chiuso e la Sicilia non fece più da sponda alle rotte transoceaniche.

Naturalmente il motivo della chiusura dello scalo va ricercato nel fatto che l'idrovolante non era più competitivo rispetto ai moderni aerei appena messi in linea: le proteste sindacali ebbero il merito o il demerito di accelerare la chiusura dello scalo.

Essendo Augusta divenuto aeroporto internazionale, sia pure per breve periodo, artisti e celebrità soggiornarono nello scalo. Alcuni di essi hanno conservato il ricordo della città siciliana nelle loro opere:

Il dr Charles Best, scopritore dell'insulina, era anche un viaggiatore appassionato insieme alla moglie Margaret. Le esperienze della coppia sono descritte dal figlio nel suo libro "Margaret and Charley", attraverso diari, appunti, fotografie e documenti.

I due transitano ad Augusta e così descrivono l'esperienza:

"... l'aereo si fermava usualmente ad Augusta in Sicilia, ma c'erano scioperi,⁽⁵⁾ quindi si decise di andare a Marsiglia.

Il giorno dopo, insieme agli altri viaggiatori, ci alzammo alle 6,30 per affrontare una lunga giornata e ci imbarcammo su una scialuppa per raggiungere l'aereo e partire per Augusta. Ci lasciammo le Alpi sulla sinistra costeggiando la Corsica e la Sardegna. Da 10.000 piedi l'aereo cominciò la discesa su Augusta a nord-est di Siracusa sulla costa est della Sicilia. Augusta appariva dall'alto di un colore grigio ed anche le tegole dei tetti erano grigie e non rosse. Allo sbarco abbiamo lasciato i passaporti agli ufficiali e ci siamo incamminati verso l'hotel che è nuovo, elegante ed è gestito da BOAC.⁽⁶⁾

E' proprio qui che il personale italiano è in sciopero e dunque per l'assistenza provvedono pochi dipendenti della BOAC. La partenza da Augusta è stata caratterizzata da molti scossoni mentre salivamo molto in alto a spirale. Intorno a noi moltissime nuvole e sembrava di scivolare su una montagna innevata...".⁽⁷⁾

Sempre nel 1949 transita per Augusta la famosa modella e fotografa americana Elisabett Lee Miller. Lee nata nel 1907 ha esposto le sue opere

in numerose mostre e musei, tra cui la Barbican Art Gallery e il Museum Boijmans Van Beuningen .

Molte opere dell'artista sono state vendute all'asta, incluso “Untitled (Iron work)” venduto a Sotheby's nel 2014 per \$ 377.000. L'artista è morta nel 1977.

Surrealista, Lee Miller, oltre alla bellezza, aveva forza interna, magnetismo e capacità di attrarre e di occupare l'obiettivo con l'eleganza di una statua ellenica e la potenza di una donna moderna.

Proprio in occasione del suo passaggio in Augusta nel 1949 viene scattata la foto “Arrivo ad Augusta” per un servizio sulla moda Americana per la rivista Vogue. 8

Col finire del 1950 nella rada rimane soltanto il rombo degli idrovolanti del Soccorso Aereo della Aeronautica italiana da poco istituito mentre la Marina si riappropria delle proprie strutture a Terravecchia e nell'area della Caserma Vandone.

Della grande epopea dei voli intercontinentali nulla è rimasto sul territorio se non il ricordo che con questo scritto si vuole rinverdire.

Note

¹Collezione di archivi e musei “British Airways.com” our past

² Atti parlamentari interrogazioni – Camera dei Deputati- Seduta del 19/02/1950, “Portale storico della Camera.com” – resoconto stenografico dell'intervento dell'on. Calandrone pag.15367

³ La lettera di sospensione della BOAC inviata il 4/11/1949 ai membri della commissione interna e nella specie al membro Giummo Salvatore di Augusta così recitava:

“ Avviso di Sospensione. – E' stato accertato che voi, unitamente ad altri membri del personale, foste responsabile, il 1° novembre del 1949, di persuadere il personale appartenente alla sezione “marina e Motoristi” a disobbedire agli ordini di questa Direzione riguardanti l'orario di lavoro da effettuare il suddetto giorno 1° novembre 1949. Vi comunichiamo che ciò rappresenta grave insubordinazione e violazione ai contratti collettivi di lavoro, e pertanto siete sospeso dal lavoro e dalla retribuzione con effetto immediato , in attesa di ulteriori provvedimenti.

Durante la sospensione non vi è permesso di entrare in questa base.

F/to Mr. Allison “ - lettera riportata nello stesso intervento dell'on. Calandrone di cui alla nota (2)

4 Parole del sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale, on. Rubinacci nella seduta citata del 13/02/1950.

5 Siamo nel novembre del 1949

6 Si tratta dell'attuale palazzina della Marina nella caserma Vandone, attualmente sede del circolo Ufficiali.

⁷ Margaret and Charley: "The personal story of dr. Charles Best" co-scopritore della insulina. Henry B.M Best – Editore Dundurn 2003- pag. 288. Da "libri google-play.com". (libera traduzione di Lesley Taylor Forrester.)

⁸ da "mutual-art.com"

Bibliografia:

Oreste Incoronato in "Mediterranea - Almanacco di Sicilia 1949", edito a Palermo dalle Industrie Riunite Editoriali Siciliane

- Higham, Robin. *Speedbird: la storia completa di BOAC* Londra: IB Tauris, distribuito da PalgraveMacmillan, 2013. Storia accademica di 491 pagine. ISBN 978-1-78076-462-7 .
- Tullio Marcon – Quarant'anni due Idroscali, Edilprint, Siracusa 1992.
- Tullio Marcon – Idroscalo di Augusta –Notiziario storico di Augusta, Ottobre 1970, pag. 140.
- Camera dei Deputati – Atti parlamentari 1950. "portale storico della Camera.com", resoconto stenografico dell'intervento dell'on. Calandrone nella seduta del 13-02-1950
- Alcuni passi sono tratti dal libro dello stesso autore Raffaele Migneco: Idroscalo di Augusta 2016 – Tip. Invernale.
 - Comando Superiore Aeronautica – Fondo ufficio servizi aeronautici. "Portale Aeronautica militare. com" – storia.
- "Margaret and Charley: The personal story of dr. Charles Best ", co-scopritore della insulina. Henry B.M Best – Editore Dundurn 2003- pag. 288 - libera traduzione di Lesley Taylor Forrester. Da "libri google-play.com"

Collegamenti esterni :

-Wikipedia – correlati a British Overseas Airways Corporation

-Collezione di archivi e musei “british-Airways.com” our past 1946-1950

-Aviation Post card club



Short Solent “City of Cardiff” sulla rotta Southampton –Augusta-Cairo luxor-
Khartoum-Port Bell (lago di Vittoria)- Victoria Falls-Vaaldam (Joannesburg) - 1949



Cartolina edita dalla BOAC dipinta da Frank Wooton sulla rotta Sud Africa che iniziò nell'aprile del 1948. La rotta era Southampton-Augusta-Cairo-Luxor-Khartoum-Lago Vittoria-Victoria Falls-Vaaldam lago Johannesburg. La cartolina è stata spedita da Augusta nel 1950 con la scritta "Avevamo un buon posto sul ponte superiore dell'aereo ... in Egitto, al mattino, Alessandria e Luxor". Da "Aviation post card club international"



Aeroporto di Augusta – Solent a fianco di un Sunderland presso il terminal BOAC di Augusta, in Sicilia. foto Giuseppe Bottino.1949

Issued by BRITISH OVERSEAS AIRWAYS CORPORATION		PASSENGER TICKET AND BAGGAGE CHECK		FORM	
PASSENGER COUPON		611		51769	
SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON PAGE 10		ISSUED IN EXCHANGE FOR Form & No. 11000		Date originally issued	
Contracting Party Name	Form No.	Class	Rate	Via	FLIGHT NO.
611	51769	Y	5.46	BAHREIN	1174/25/51
Company routing	TAX	Port of origin	TO	TO	DATE
BAHREIN	5.46	BAHREIN	AUGUSTA		11/25/51
Exp. date	Place and date of issue	NOT TRANSFERABLE		Endorsement before revalidation must be indicated in the column REVALIDATED FROM BY.	
	BRITISH OVERSEAS AIRWAYS CORPORATION	NAME(S) OF PASSENGER(S)		No. Pass.	
		FLOOK, MR R			

Flook, Exp.

BOAC **611 51769**

PASSENGER TICKET AND BAGGAGE CHECK
ISSUED BY
BRITISH OVERSEAS AIRWAYS CORPORATION
AIRWAYS TERMINAL LONDON SW1
MEMBER OF INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION

★ EACH PASSENGER SHOULD CAREFULLY EXAMINE THIS TICKET, PARTICULARLY THE CONDITIONS ON THE NEXT PAGE. ALSO THE TIMES SHOWN ON BACK COVER.
PAGE 1

Biglietto della BOAC : Bahrein – Augusta – Maggio 1950



Interno Solent