

Memoria sull'origine dello Stabilimento Ansaldo e sulla vita
dell'ing. Giovanni Ansaldo consegnata all'ing. Comm. Gubbino.

L'ingegnere Giovanni Ansaldo nacque a Genova nel 1819 da G. B. Ansaldo
e da Antonietta Traverso. Suo nonno era lappesiese e suo padre era sciatto-
rate del marchese Lomellini. Essi era il primo di tre fratelli ma aveva
una sorella maggiore, Rosa, la quale sposò il dott. Emanuele Ramorino
che era anche il medico di casa ed il sostituto del padre di Giuseppe Massimino
e che morì direttore dell'ospedale di Pannatone. Dietro le insistenze di
questo suo cognato e della sorella, donna modesta ma di altissimi sensi,
abbandonò l'arte del disegno alla quale si era da principio occupato applica-
to e si mise a studiare matematica sotto il celebre padre Badano, riuscen-
dovi così bene da prendere a soli 21 anni di età la laurea d'ingegnere civile,
ed a 22 quella d'ingegnere idraulico.

Cominciò presto a lavorare. Lavorò per la città e fu architetto del Duca
Pasqua e della Marchesa Sardi. Diresse molti lavori nella chiesa di Parignano,
ed in alcune ville della nostra riviera, e costruì la badia di Cornigliano. Poi il
progetto approvato del cimitero di Magliengo porta anche il suo nome insieme a
quello di Pesasco e di Gritto suoi riveriti maestri. L'ben giovane ancora, aveva
24 anni passò dottore di collegio, ossia ottenne quella che ora si chiama "L'En-
docenza", occupando subito la cattedra di calcolo dell'università di Genova, che
si era resa vacante, e che poi ottenne definitivamente nel 1850 come succe-
sore da una lettera del Re. Nel 1847 aprì la prima scuola popolare di
meccanica applicata alle arti con una prefazione che, ^{letta} fatta dinanzi ai mi-
nistri, fece un po' di assenso per la novità delle idee, e che trovò in parte ri-
prodotta dal "Mondo illustrato" di quel tempo edito a Torino; ed in seguito
fondo con Gerolamo Boccardo l'attuale istituto tecnico navale che ebbe la
sua prima sede nelle vicinanze di S. Matteo. Promosse le prime seghe a vapo-
re e nel 1852 fu mandato coi suoi operai ed allievi a Parigi, dove fra le altre
sue occupazioni riuscì anche a trovare le antichità cronache del Caffaro
trasfugate dal primo Napoleone, poi andò in Inghilterra ^{e finalmente} ~~in Inghilterra~~,
nell'anno 1853, venne incaricato da lavoro di rilevare lo stabilimento
Taylor & Prandi che era in liquidazione.

Così è, lo stabilimento che ora porta il suo nome fu invece fondato a
Sampierdarena da una società inglese e belga "Taylor & Prandi". Non risulta
che questa ditta avesse dei privilegi speciali dal governo sardo. Probabilmente
essa era una delle tante imprese sfruttatrici che gli inglesi seminano d'o-
vunque per il mondo, e che mantengono quando sono largamente redditizie,

come le nostre ferrovie Reali Sarde, ed abbandonano dopo poco tempo, come i Magazzini Generali del Porto di Genova, quando non gli danno tutti i spe-
:rati guadagni. Tuttavia bisogna riconoscere che quando ^{è stato} fu liberato da mio
padre quello stabilimento, quantunque ancora incompleto e senza alcun
inventario e contabilità in ordine, aveva già incominciato a levare e per-
:ciò a formarsi una maestranza locale ancora inesperta e vero, ma sempre
alquanto disonata. Anzi egli deve avere riconfermato al loro posto, accettandone
anche i patti scvinati, alcuni dei capi stranieri che vi trovò, come l'ing
Scott inglese che rimase il suo capo tecnico, ed un certo Franklin che mantenne
come capo disegnatore, i quali, insieme al capo contabile Buet, e ad un
fondero belga violentissimo di modi ma assai capace, furono in seguito i
suoi più fidati collaboratori.

Ma effettivamente il vero ideatore e creatore di tutta l'impresa fu l'uomo che volle formare una nuova società, con capitali italiani e diretta da italiani, la quale mentre doveva provvedere di locomotive, grue etc, etc, le ferrovie piemontesi, doveva anche essere la vera e pratica scuola dell'arte meccanica in Italia. Fu quel grande che ~~Rubattino~~^{Fu quel grande che} prima s'intese con Carlo Bombardino Direttore della Banca Subalpina, poi con Rubattino che insieme a molte intrigherie politiche portava nella nuova ditta anche il peso della sua traballante impresa mantenne e con Rocco un noto capitalista di Genova, ~~e che quando tutto era già stato combinato,~~^{quando tutto era già stato} ben combinato, mandò il cav. Bona da mio padre a Genova per invitarlo a voler prendere la direzione della nuova impresa, invito che, data l'età di quest'ultimo, 33 anni, e la molta benevolenza ricevuta dal governo, doveva ritenersi un ordine. Così nacque la nuova società in accomandita, Bombardino, Rubattino, Rocco ed Ansaldo che sotto il nome sociale "Giovanni Ansaldi & Co" aveva un capitale di franchi 800.000, in gran parte anticipato dalla Banca Subalpina perché Rubattino non versò mai un soldo, Rocco si ritirò dopo poco tempo, solo mio padre copriva man mano la sua parte lasciando abbasso la paga che era di 12000 franchi all'anno.

L'lo stabilimento ricominciò subito a lavorare iniziando la costruzione
 di nuove piattaforme per le ferrovie, di ~~locomotori~~ ^{loco} caldaie, locomobili,
 sottoie e gru, e delle prime perforatrici toroidali che furono provate nel
 la costruzione della galleria di Livvi. Dopo venne l'ordinazione delle due
 prime locomotive fatte interamente in Italia, che furono consegnate verso
 il 1856 e che destinate alla ferrovia Torino Rivoli furono guidate in in-
 cognito per qualche giorno da mio padre, ed in seguito quella di altre sei
 locomotive destinate per la ferrovia Torino Novara, che costavano 62000
 franchi l'una. Nattanto lo stabilimento si completava di macchine

ed officine, impiantava nuovi forni e magli, formava le sue maestranze
 coi suoi capi tecnici che, istruiti alla sua da mio padre a poco a poco rimpia-
 ravano i capi officina stranieri, e formava pure un corpo di montatori e di
 macchinisti per la marina mercantile. E mio padre acquistò la spiaggia
 per farvi un grande cantiere navale, che mediante un ponte gettato sulla Pol-
 cvera doveva poi estendersi tutto lungo la riva di Cornigliano, e munito, forte
 dell'appoggio di Lavorn e di Patroasca, preparava fondi e disegni per fare il
 porto a Sampierdarena se fosse vissuto ancora qualche anno anche la Forma
Tabile e la Terribile ^{estate} sarebbero già fatte in Italia.

Ma poi vennero i tempi contrari. Lo stabilimento, pure acquistando gio-
 vamente maggior nome ed intrinseco valore, si manteneva pure sempre
 passivo, e la Banca Subalpina era spesso costretta ad anticipare le quindici mila
 franchi. Allora cominciò in certi ambienti di Genova una guerra sorda contro
 mio padre accusato di non aver fissato definitivamente il suo domicilio nel
 "palazzo del vento" annesso allo stabilimento, di avere ancora troppe occupazioni
 a Genova, di essere soltanto un buon professore ed un buon teorico, di non sapere
 tenere in ordine la contabilità etc. etc., ma soprattutto di essere troppo ligio alle
 istruzioni del governo ^{piemontese} che voleva uno stabilimento modello libero da ogni
 interferenza politica. Debonamente sostenuto dal Bombino, e nascostamente
 combattuto dal ^{per far cessare le diatribe} ~~liberalismo~~, esse dovettero in ultimo sottoporsi ad accettare come
 suo direttore tecnico un certo Alvino venuto da Napoli e noto agitatore. Ma
 gli imbrogli, gli errori tecnici e la tracotanza di costui furono tali, che ~~un~~
~~un~~ un bel giorno mio padre gli vietò l'entrata nello stabilimento che a buon
 conto aveva fatto occupare ~~tutto~~ dalla forza pubblica per impedire ogni risolta
 dei più torbidi elementi portati da quel signore.

Queste cose succedevano nel 1854. Appoggiato dal governo, e forte del suo diritto,
 mio padre restò più che mai il ^{solo} capo assoluto e vero responsabile di tutta l'impresa
 ma la sua posizione si fece anche sempre più difficile e penosa. Dovette sostenere
 tutta una campagna fatta a base d'insinuazioni e calunnie insieme ad una
 grossa tilt mossa alla Ditta dall'Alvino, e naturalmente vieta da costui dietro
 l'esibizione di fatti segreti ignorati da tutti. Ed egli la combatté tenacemente, ri-
 "univsi" a cattedra ed a lezioni, liquidò l'Alvino, preparò ^{anche} una sua memoria per i
 lavori di riparazioni nel porto, ottenne altre commissioni e l'ultimo suo lavoro
 fu la stesura della relazione Principale che egli disegnò ma non vide finita, e l'uo-
 , tutta sua soddisfazione la vaga notizia d'essere stato destinato come alto "Commissario"
 "tecnico" delle tre forte lombarde che dovevano essere conquistate dai franco piemontesi
 Ma invece il giorno nel quale fra il tripudio ^{generale} sbarcavano le prime
 truppe francesi a Genova, egli cadde malato d'una infiammazione di cervello
 prodotta da un vero "surmenage intellectuel" e dopo pochi giorni morì in un

continuò delirio, lasciando una vedova che lo raggiunse dopo soli due anni, e quattro piccoli afflitti soltanto alle cure dei suoi fratelli che gli addeverano come loro figliuoli. ^{La morte gli fu data dai funerali solenni ed il suo feretro fu portato sulle spalle degli operai sino a Sogliano,}

Questa fu la sua bella vita. Egli era un bell'uomo, alto, biondo, di apparenza sobria. Correttissimo di modi e di carattere gioviale era isolato in famiglia dove imperava sempre sua madre Donna Franca ed energica. Buonissimo disegnatore e bravo architetto, si dilettava anche d'arte e di storia ed era molto religioso. Sua moglie era Giuseppina Muratori, figlia di quel ottomatore di Cornigliano che andò come operaio in Inghilterra vi rapì il segreto delle trinte che poi gli servirono per aprire la prima e più reputata fabbrica dei manari in Liguria. I suoi due fratelli furono, l'avv. Francesco Ansaldo morto a 36 anni ^(sotto l'effetto del regno) e noto cultore degli studi storici, ed il chirurgo Luigi Ansaldo anch'essi ben ricordati dai vecchi genovesi. Ed i figli rimasti siamo soltanto due, io che ho sempre percorso dal 1891 il mare ma che non ho bisogno di nulla, e una sorella che vive a Milano più vecchia anch'essa di me e vedova di Enrico Vismanà ex capo contabile della ditta Ponti dalla quale riceve una pensione.

Alla morte di mio padre lo stabilimento passò approssimativamente in liquidazione ma senza liquidarsi mai. Però questa sua antichissima condizione sarà molto bene ~~compiuta in pochi anni. Da tempo si è in via di liquidazione~~ a liquidare alla vedova Ansaldo in base ad un divanamento puramente contabile, soltanto fr. 16000 come corrispettivo dei vantaggi di tutte le paghe lasciate sempre da suo marito in pagamento della sua quota nella Società; e poi mandarla con Dio.

Trattando fra chiamato alla sua direzione il Sg. Parodi, ingegnere di banca ed uomo di fiducia del Bombino. Costui cercò subito di far quattrini vendendo all' "Union des For" il terreno che ancora oggi essi possiedono, rendendo così impossibile qualunque nuovo ingrandimento verso la spiaggia di Cornigliano, la quale poi veniva completamente rovinata dalla ferrovia che fu fatta passare dritto lungo la marina per far di sotto ad M. Ponsone che vi aveva il palazzo. Lo stesso ritirato lo Scott, furono chiamati alla direzione tecnica i due primi fratelli Orlando che, qualunque onesti ed attivissimi, avevano dovuto fallire alla For, ma che avevano sempre mantenuto delle buonissime relazioni con mio padre di cui erano sinceri estimatori. Però anch'essi si fecero per sottermettere ai nuovi sistemi dinamici, (e poi dicono che il fascismo è cosa nuova in Italia), e vi fu un tempo che nello stabilimento di S. Lazzaro, il quale alla morte di mio padre aveva già circa 200 operai, invece di far macchine si facevano seghe e si fondano costantemente bombe e cannoni. Tuttavia essi ottennero dalle commissioni per la rigatura dei

cannoni secondo il sistema "Cavalli", che poi dovranno prendere forma, e dopo le prime ordinazioni di macchine marine fatte in Italia, per un certo numero di cannoniere ^(e ben eseguite nello stabilimento così detto anche) ~~legumari~~ ~~lo stabilimento ebbe l'incarico della macchina della~~ del "Conte Verde" ed in seguito quella della macchina della "Palestro", lavoro molto importante per quei tempi che fu ottenuto insieme a Giuseppe di Napoli, il quale faceva la macchina del "Principe Amedeo", vincendo la concorrenza dei stabilimenti inglesi. Però i cittadini del "Principe Amedeo" si dovettero poi ripartire nuovamente a Sampierdarena.

Ma frattanto morì l'avvocato ^{segretario di Palestra e Bonar} ~~che trasmetteva a Verly suo ingegnere~~ gli italiani si ritirarono a Livorno dove erano più indipendenti e liberi, molti suoi buoni operai se ne andarono imbarcandosi come macchinisti navali o impiegandosi come capi tecnici negli altri stabilimenti nazionali, e quel grandioso stabilimento, col le sue vaste officine ed i suoi costosi impianti, mancando di una vera direzione che avesse una certa autonomia ed una responsabilità propria, cominciò a declinare. Durante la lunga amministrazione di Pisano, che era ^(che trasmetteva a Verly suo ingegnere) un semplice esecutore d'ordine, questa sua tendenza ~~non si arrestò neppure~~ quando si iniziarono le prime costruzioni navali col S. Gottardo e la Staffetta, che poi non ebbero più seguito per le condizioni della spiaggia di Sampierdarena: una cosa adatta ai vari. Però fu in quel tempo che mio fratello vi fu accettato come ingegnere assistente dell'ingegner Davie. Giovane studiosissimo e già ben quotato, sarebbe certo riuscito. Ma anch'egli morì nel '75 a soli 38 anni di età, ed anche dopo la sua morte lo stabilimento continuò sempre a vivacchiare in una dannosissima stasi, stasi durante la quale si corrompevano anche le sue maestranze che già molto ridotte di numero, prolungavano ad arte i lavori per non essere licenziate.

Tuttavia bisogna riconoscere al vecchio Bombino il grande merito di averlo consacrato all'Italia. Egli non solo lo mantenne sempre in attività, ma poi lo lasciò ai propri figli che avevano tutto l'interesse di riviverlo a nuova vita, dimostrando in tal modo di essere, non soltanto un esperto uomo d'affari, ma anche un lungimirante patriota.

Quel che successe dopo la morte del Bombino è roba di ieri, però devo accennare ad un ultimo fatto. Io, pure continuando a navigare, dovetti, una quindicina d'anni or sono, promuovere una lite allo stabilimento Busalò per definire la questione del nome. Questo nome, nei molti travagli avuti dalla ditta, era sempre rimasto come una specie di paravento, buono a coprire le responsabilità dei vari dirigenti suoi senza toglierli del tutto quella dei veri capi Busalò in modo che in caso di bancarotta od altro, io e mia sorella avessimo potuto avere delle responsabilità e noie. Era una questione di diritto molto elegante ed anche molto..... grossa ed io vidi più di un avvocato

principale mia imbrogliatura, zouranni attorno, ma era anche una questione molto
raguosa, sia per me che dopo un così lungo silenzio sembrava quasi ~~che tentasse~~
~~potessi esortare~~ un ricatto, come per i Bombino i quali, fra tanto diluvio di mi-
: lieni con rispettivi guadagni, potevano fare la meschina figura di specula-
: tori di mestiere e così, dietro una mia richiesta, fu risolta completamente ed on-
:evolmente per ambedue le parti dal Sen. Bensa mediante il versamento di
fr. 50,000 che era l'approssimato saldo, senza interesse, delle piaghe prodotte dal no-
:stro povero padre nella forzata liquidazione del 1859.

Questo è quanto io so per ricordo di famiglia, e quanto mi risulta da certe
carte trovate in casa. Tuttavia sono ben contento di poter qui riconfermare, l'o-
:rigine veramente efficace e direi quasi statale della ditta Ansaldo che poi
sempre si estese come un'ombra benefica sopra tutto il suo sviluppo futuro. E
le sane direttive tecniche di ben studiato ed accurato lavoro stabilite da mio padre,
con fede di teorico ma intelligenza di tecnico, furono sempre state osservate, nei
limiti del possibile, anche da tutti i suoi diretti successori. E il suo carattere prot.
:tamente, schiettamente italiano voluto da lavoro, sempre si mantenne e fece mira-
:coli in quest'ultima guerra. Nessun straniero vi pose mai stabile il piede; solo
gli inglesi vi entrarono ad intervalli ma sempre per consiglio ed ingegnarione
da Roma, come quando per suggerimento del B. Bini vi comparvero per pochi mi-
:ni l'ingegnere inglese Davie ^{costruttore} dell' affondatore ed un certo ubbriaccone,
o quando, in seguito a certi lavori ordinati per la nostra Regia Marina, gli fu im-
:posto la garanzia ed il controllo della ditta Armstrong.

Questa è la più degna ricompensa di chi vi lasciò la vita.

Francesco Gaetano Ansaldo figlio Giovanni
Genova 4 Ottobre 1924.