

## Tradíció és megújulás - 70 éves a bajai Ganz

Tisztelt Kollégák! Tisztelt Olvasók!

Elcsépelte, bár igazságtartalmában vitathatatlan frázis az efféle évfordulós hírlevelek szokásos kezdő felütése, miszerint „70 év egy ember életében is tiszteletreméltó kor, de egy gyár életében kifejezetten impozáns”. Helyette inkább egy érdekesebb látószögre szeretnék rámutatni, nevezetesen arra, hogy ebből a 70 évből a jelenlegi GTKB 12 esztendeje pont annyit tesz ki, mint az 1.100 éves magyar történelemből 200 év. S bár vannak köztünk, akik ebből a 70 éves történelemből 44 évnek aktív alakítói (immár jómagam is egy esztendő híján 30 évnek), ami olyan, mintha egy történelmi személyiség az Árpád-ház kihalása óta alakítaná folyamatosan a magyar történelmet (példánál maradva, jómagam esetében a mohácsi vész óta), de ma már számosan vannak köztünk olyan kollégák (kollektívánknak majdnem 45%-a!), akik ebben az utolsó „200 évben” álltak be csapatunkba. S jöllehet, mai mindennapjainkra meghatározóbban rányomja bélyegét a reformkor kezdete óta eltelt 200 év, mint az azt megelőző történelmi időszak, mégis sorsunknak váltóit a régmúlt történelmi események - mint megannyi Alcatel-váltóhajtómű - állították, s rögzítették. **Minden nap számít tehát!** Tekintsünk hát ezért végig impozáns történelmünk lapjain.

\*\*\*

A gyár alapítását 1949. decemberére datálhatjuk, amikor az államosított Noficz-féle autójavító műhelyből megalakították a „Bajai Autó- és Gépjavító Vállalat”-ot, mely méretét 13 dolgozó és 220.000 Ft éves termelési érték jellemzett.

Ebben az időben Baján a gyáripar alig volt jelen, s szinte semmiféle hagyománnyal nem rendelkezett. Volt azonban egy széles kisiparos réteg, s nagyszámban voltak a városban olyan emberek, akik nem kényszerből váltak gyári munkássá, hanem ezekből a kisiparos hagyományokból kinőve szakmájuknak nemcsak ismerete, hanem annak szeretete is jellemezte őket, s emellett erős műszaki érzékkel rendelkeztek (ezt bizonyítja az a talán egyedülálló ipartörténeti jelenség is, ahogyan a vizimotorok kisipari, de szinte sorozatszerű gyártása kialakult és megvetette alapját a párját ritkítóan tömeges bajai dunai életnek). Kitűnő műszaki érzékkel rendelkező, új iránt fogékony és fejlődőképes emberek vetették meg az alapját a későbbi fejlődésnek. Az ő tudásukra alapozva válhatott a kezdeti javítóműhely hamarosan valódi gyárrá, először csak fémipari, hamarosan azonban már villamosipari profilban is.

1953-ban az üzem tevékenysége kiszélesedett, az autó- és gépjavítás mellett a motor-, írógép-, óra-, rádió- és mérlegjavítással, továbbá elkezdődött a villanymotorok és a mérlegek gyártása is. Az immár 64 főt foglalkoztató és 1,8 millió Ft termelési értékkel rendelkező tanácsai vállalat neve ekkor „Bajai Vasipari és Mechanikai Javító Vállalat”-ra módosult. A tevékenység egyre inkább a gyártás irányába tolódott el, köszönhetően főleg az Ikarus Autóbuszgyár részére gyártott különféle készülékeknek (pl. ablakemelő), ami tükröződött az 1955. februárjában „Bajai Fémipari Vállalat”-ra módosított névben is. 1956. végén átköltözött mai telephelyére, az akkori Esze Tamás laktanyába. A tevékenység 1958-ban már saját gyártmányokkal bővült: megkezdődött az egy- és kétlépcsős, villanymotorral egybeépített vízszivattyúk és házi vízellátó berendezések előállítás.

1959-ben a vállalat tanácsai kötelékből átkerült a Kohó- és Gépipari Minisztérium Erősáramú Berendezési Igazgatóságának felügyelete alá. A „Bajai Villamosipari Gyár” néven továbbfejlődő üzem profilja porszívók, laboratóriumi izzítókemencék, hegesztőgépek, ellenállások gyártásával bővült – a foglalkoztatotti létszám 650 főre, a termelési érték 43 millió Ft-ra emelkedett. Kialakult egy széleskörű szakmai tudás, egy gyáripari kultúra, amely évről-évre továbbfejlődött. A termékek iránti kereslet megkövetelte a szalagszerű termelés beindítását, s 1962-ben üzembehelyezésre került két szerelőszalag – ma szinte hihetetlennek hangzik, de 1967-ben százmillió forintos értékben állított elő a gyár porszívókat! Akkoriban döbbenetes nagyságú termelési érték.

1964. január. 1-től a gyár – az akkori iparpolitikai koncepció jegyében - a magyar villamosipar nagymúltú fellegvárához, a Ganz Villamossági Művekhez (akkoriban Klement Gottwald) került, mint annak „Készülékgyár”-a. A gyártmányprofil a közúti- és vasúti villamossági készülékekkel, feszültségszabályozókkal, csatlásokkal bővült, valamint jelentős beruházások történtek. A

foglalkoztatottak létszáma 1969-ben elérte a 945 főt, a termelési érték pedig a 164 millió Ft-t.

A kialakult szilárd és megbízható szakmai tudás elismerésének tekinthető, hogy a hetvenes évek derekán a vasútközlekedés biztonságát és az életvédelmet garantáló termékek, a svájci Integra licencén alapuló Domino biztosítóberendezés-család gyártása is Bajára került a Telefongyártól. Ezt követték a szintén svájci Schindler-licencen alapuló felvonókészülékek, valamint a hazai és az NDK piacra gyártott elektromechanikus WSSB-váltóhajtóművek. Mindezzel a gyár a fejlődésének újabb lépcsőjére lépett. Magasabb szintű, felelős, technológiai fegyelem és minőség jellemezte szakmaiság alakult ki, valamint egy nagyvállalati ipari kultúra. Kapacitásbővítő beruházások történtek (csátaljai telephely), a dolgozók létszáma 1977-re elérte az 1420 főt, a termelési érték az 545 millió Ft-t. A nyolcvanas években új termékként léptek be az áramellátó szekrények, ill. az átviteltechnikai berendezések, valamint az áramszedők. Ekkoriban csatolták a gyárhoz a gyulai Relégyárat, minek következtében a létszám 1500 főre emelkedett, a termelési érték pedig az 1 milliárd Ft-ot közelítette.

Az 1989-től meginduló piacgazdasági átmenet során a Ganz Villamossági Művek privatizációja az elsők között valósult meg. Ennek formája vegyesvállalat alapítása volt az olasz Ansaldo-csoporttal közösen, amely 1991. január 1-én indult „Ganz Ansaldo Villamossági Rt.” néven, s melybe apport útján a bajai Készülékgyár is bekerült. A kialakuló piacgazdasági viszonyok közepette a gyárat súlyos megrázkódtatások érték, jelentős piacokat veszített, ámde nem süllyedt el, mint annyi más hasonló gyár, hanem talpon maradt, s utóbb magára is talált. Mert ha ezt az időszakot termelési érték szempontjából csökkenés, majd 500 millió Ft körüli stagnálás, piacok, termékek, technológiák és üzemegységek megszűnése, foglalkoztatotti létszám tekintetében pedig 300 fő alá történő zuhanás is jellemezte – a gyárban felhalmozódó tudást nézve mégis jelentős fejlődés zajlott ezekben az években. Kialakult egy *piacgazdasági, üzleti tudás*, amely a legfontosabb záloga volt a gyár további fennmaradásának. Minőségbiztosításában a gyár megteremtette az ISO-9000 szabvány szerinti minőségtanúsítás feltételeit, az integrált számítógépes rendszerek bevezetésének terén pedig elmondható, hogy a hasonló cégeket jó pár évvel meg is előzött. 1993-tól beindult az elektrohidraulikus Alcatel-váltóhajtóművek gyártása, 1996-tól pedig az indiai piacra gyártott NO-32 típusú mozdony-fokozatkapcsoló, egy igen összetett, 4000 alkatrészből álló gyártmány, bővítette a termékskálát.

Az olasz Ansaldo-csoport lényegében maga is állami vállalat volt, s a kilencvenes évek végén napirendre került privatizációja. Ennek során a Ganz-Ansaldo Villamossági Rt.-ben tulajdonolt részvénytől – amely a magyar állam aranyrészvényétől eltekintve eddigre már 100%-os tulajdoni hányadot jelentett - 2000. évben a magyar Transelektro-csoport kivásárolta. A Transelektro nagyívű célja az volt, hogy a villamosenergia termeléséhez és elosztásához szükséges teljes vertikum ellátását biztosítani képes gyártóbázist hozzon létre, elsősorban hagyományos közel-keleti piaci kapcsolataira alapozva, s ennek keretében a magyar tulajdonba visszakerült nagymúltú Ganz részére új távlatokat nyisson. Ennek jegyében az energetikához nem köthető üzletágakat, így a bajai készülékgyárat, valamint a budapesti jármű- és elektronikai ágazatot magába foglaló divíziót kiválás útján 2001. január 11-ével külön cég keretébe, a „Ganz Transelektro Közlekedési Rt.”-be (GTK) szervezte ki. Ezzel a bajai gyár fejlődésének újabb jelentős lépcsőfokára ért el. Egyfelől a technológiai tudásban történt nagy előrelépés egy új, korszerű elektronikai gyártás meghonosodásával, másrészt mivel a gyár nyitottabbá vált, s többé már nem egy önmagában zárt, ámde a nagy Ganznak csak egy kicsiny részét jelentő egysége volt, hanem egy jelentőségében vele összemérhető másik üzletág társa, nagyban korszerűsödött a vállalati kultúra, kiteljesedett az üzleti, a pénzügyi és vállalatirányítási tudás.

A GTK Rt. főtevékenysége saját fejlesztésű, szabadalmaztatott energiatakarékos elektronikus hajtások (Baján történő) gyártása és az ezekre alapozott trolibusz-építés (ill. villamosfelújítás) volt, melyekkel fővállalkozás formájában jelent meg a hazai és a külföldi tendereken, egyre nagyobb sikerrel. A bajai gyárban hosszú kihagyás után újra komoly beruházások valósultak meg, a korszerű elektronikai szerelde és a próbaterem kiépülésével, s újra nőtt a foglalkoztatotti létszám. Mind több városban kezdtek futni a Ganz nevét viselő trolibuszok (Riga, Róma, Talinn, a svéd Landskrona, Budapest, Nápoly, Debrecen), s társaság rövidesen a Transelektro-csoport sikercégének számított, noha igazi felfutását a fiatal magyar üzleti vállalkozások rákfenéje, a krónikus alultőkésítettség megakadályozta.

2005. évben a Transelektro-csoport gazdasági helyzetében korábban megindult kedvezőtlen folyamatok kritikus helyzetet teremtettek, s ez súlyosan érintette a GTK Rt-t is. 2006. elejére már

reális volt a veszély, hogy a vállalatcsoport pénzügyileg összeomlik, s maga alá temeti az egészséges üzletágak folytatásának lehetőségét is. A fizetésektelenség következtében a GTK Zrt. 2006. júniusában felszámolás alá került.

Ez az időszak kétségkívül a gyár történetének mélypontja volt, ez a felszámolás azonban az általánosan jellemző, közismert szomorú esetekkel ellentétben nem vezetett az értékek teljes pusztulásához. Bár a követelésüket nem biztosított hitelezők érzékeny veszteségeket szenvedtek, de egzisztenciális katasztrófába senki nem került, a működő tevékenység, a munkahelyek többsége, az ipari kultúra és az újrakezdés lehetősége megmaradt.

A reorganizáció keretében a járműüzletág hatályos szerződéseinek (budapesti, debreceni és rigai trolibuszok), ill. az akkor már elnyert és előkészített Alstom-metróprojectjének kivitelezésére 2006. októberében egy cseh érdekeltségű projectcég alakult, aki nyilvános árverésen megvette az e projectek befejezéséhez szükséges készleteket és szabadalmakat, s mintegy 35 fővel folytatta a bajai elektronikai gyártást, legyártva – többek között – az Alstom nevével fémjelzett új budapesti metrószerelvények hajtásrendszerét. Ez a bajai elektronikának kétségkívül műszaki csúcsteljesítménye volt, a project befejeztével, 2010. elején, azonban vége szakadt történelmünk ezen epizódjának.

A „hagyományos” bajai tevékenység a felszámolás alatt is folytatódott, míg ezt működő üzletág formájában 2007. júniusában nyilvános árverésen kivásárolta a **Resonátor-csoport**, aki a tevékenység folytatására megalapította a „*GTKB Ganz Transelektro Közlekedési Berendezéseket Gyártó Kft.*”-t. A munkavállalók ennek keretében teljeskörű munkáltatói jogutódlással kerültek át az új céghez.

Ez a fejlemény új távlatokat nyitott meg a gyár előtt. A Resonátor-csoport keretében a bajai Ganz hosszú idő után újra konszolidált környezetbe került, egy emberöltő után újra önálló céggé vált, s minden korábbinál szélesebb teret kapott felhalmozott tudása további fejlesztésére, bővítésére – s nem utolsósorban – annak jövedelmező alkalmazására, piaci megmérettetésben mutathatta meg képességeit, tudását, erejét. Ez a körülmény meglepő intenzitású energiákat szabadított fel. Visszatekintve történelmünk e máig tartó szakaszának 12 évvel ezelőtti kezdetére, határozottan állíthatjuk, hogy e fejleménnyel új virágkor, valódi békeidőszak vette kezdetét Társaságunk számára.

Az új, mintegy 110 főt foglalkoztató, 1,2 milliárd Ft éves termelési értékkel jellemezhető cég gyártási tevékenységének alapját a Domino 55, ill. Domino 70 típusú vasútbiztosító-berendezések, az Alcatel típusú elektrohidraulikus váltóhajtóművek és az elektromechanikus vasúti járműkészülékek széles skálája vetették meg. E termékkála iránt a páneurópai közlekedési hálózathoz kapcsolódó vasúti korridorvonalaknak az EU Kohéziós Alap társfinanszírozásával folytatódó felújításai, a hazai forrásból finanszírozott vonalrehabilitációs projectek, a MÁV fenntartási anyag igénye és a vasúti járművek (elsősorban V-43 mozdonyok) felújítási projectjei biztosították a piaci keresletet.

Az új korszakot elsősorban azonban a *vállalati kultúra* fejlesztése jelentette. Az új bajai Ganz vállalatszerűen kezdett működni – nem gyáregység, nem divízió, nem végvár, nem is működtetett felszámolási vagydon, hanem *vállalat* gyanánt. Soha nem látott mértékben aktivizáltuk a kereskedelmi tevékenységet, mind belföldön, mind pedig a külföldi piacokon, megindítottuk a műszaki fejlesztési tevékenységet, új alapokra helyeztük a termelés programozását, valamint a beszerzési tevékenységet, ennek következtében a teljesítési határidők tartása látványosan javult, megerősítettük a minőségbiztosítási tevékenységet és megkezdhattuk az üzemeltetési infrastruktúránk fejlesztését. Folyamatszabályozásunkat új alapokra helyeztük, s a folyamatok támogatására 2009. évben új integrált vállalatirányítási szoftvert vezetünk be, a korábban is használt rendszer (MFG) akkor legfrissebb verzióját, a QAD Enterprise Applications 2.1-et. Az új szoftver bevezetése eredményeképpen megszűnt a Társaság korábban fennállt függése a külső szolgáltatótól, sőt, az informatikai háttér fejlesztése olyan szintre juttatta ezt a funkciót, hogy néhány év után már saját maga volt képes külső feleknek szerverüzemeltetési szolgáltatást nyújtani. Informatikai Biztonsági Szabályzatot vezetünk be, új mérnöki tervező szoftvert (SolidEdge) telepítettünk. De a vállalati kultúrának képezi részét a működési környezet korrekt kialakítása, az egyéni tudás, a szervezeti tudás, a kommunikáció fejlesztése is, melyek ezekben a induló években kezdték elnyerni mai formájukat.

Mindezek olyan dolgok, melyeket nem lehet kényszeredetten, fogcsikorgatva keresztyülvinni. *Tüvelni* viszontagságos idöszakokat lehet összeszorított foggal – vállalati kultúráát fejleszteni, ezzel egy jövö stratégiai alapjait megteremteni azonban csak elkötelezettséggel, lelkesedéssel, hittel, jövöképpel, s a saját erőnkbe vetett bizalommal lehet.

Még ennél is lényegesebb volt, hogy az új bajai Ganz indulásakor a cég menedzsmentje, kollektívája és tulajdonosa megegyezett bizonyos értékekben, melyeket a hosszú távú stratégiai siker zálogainak tekintettek, hitet téve ezek fenntartása mellett és szövetségre lépve a jövö építése érdekében – ezen értékek közül pedig a leglényegesebb, minden másnak az alapja: a **bizalom**.

Ezek jegyében indult a bajai Ganz új korszaka – ezek megvalósításáról szólt történelmünk utolsó 12 esztendeje.

Az első tört évben (2007. utolsó 5 hónapja alatt) 500 millió Ft árbevételt produkáltunk, ez 2008. évben 1,2 milliárd, 2009. évben 1,5 milliárd Ft értékre emelkedett, stabil 110 fő körüli létszámmal.

A piaci munka aktivizálódásának emblematikus példája a finn piac újraélesztése. Finnországba az 1980-as évek végén (1992-ig) nagy volumenben szállítottunk Domino-67 típusú bizbert, 14 állomást szerelve fel ezzel. A kapcsolat történelmünk viharáiban megszakadt, viszont a 20 évi (egyébként kifogástalan) üzemelés után a finn vasutak tartalékalkatrész iránti igénye egyre égetőbbé vált. 2008-ban kiutazva Finnországba, mi a piaci igényt konstatáltuk örömmel, ök pedig azt, hogy a már halottnak hitt gyártó él, sőt virul, s a tartalékalkatrészek szállítása éppen úgy biztosított, mint az egységek felújítása. A kapcsolat 2008-tól a mai napig számottevö volumenü rendszeres éves rendelésekben ölt testet.

Az új idöszakból 2½ esztendő telt el, amikor 2010. évben piacainkon alapvetöen politikai okokra visszavehető recesszió állt be, az egyébként megtervezett és előkészített vasúti tenderkiírások halasztásával, meglévök érvénytelenítésével, a fenntartási anyagok piacán pedig kötelezettségvállalási moratóriummal, késlekedö döntéshozattal, adminisztratív nehézségekkel.

A elhúzódó visszaeséshez történö alkalmazkodás érdekében Társaságunk szervezetét jelentösen leegyszerüsítettük és rugalmasabbá tettük – mai szervezetünk lényegében ekkor alakult ki. A Társaság létszáma lecsökkent 85 főre. Ezen túlmenöen Társaságunk kapacitását kénytelen voltunk hozzáigazítani az átmenetileg lecsökkent munkaterheléshez. Ennek fő eszköze közös megegyezéssel történö munkaszerződés-módosítás révén a 4 napos munkahétre való ráállás volt, a havi besorolási bér 80%-ra történö csökkentése mellett. Ezekkel az intézkedésekkel a lényegesen csökkent volumen mellett is sikerült a Társaság gazdalkodási és pénzügyi stabilitását úgy megörizni, hogy ezzel együtt a potenciális kapacitás és a képességek, azaz a későbbiekben majd fellendülö piac kiszolgálásához szükséges teljesítöképesség megmaradtak.

Történelmünknek ez az epizódja, melyet okkal tekinthetünk az új cég szakítópróbájának is, rendkívül jelentös. Nincs rá ugyanis sok példa, hogy egy 100 fös nagyságrendü szervezetnél a kollektíva lojalitása, jövöképbe vetett hite és elkötelezettsége olyan erős legyen, hogy ne pusztán csak bizalmát helyezze egy közös stratégia követésébe, de annak érdekében áldozatot is hozzon.

Társaságunk számára a recesszív piaci helyzet 2011. április végéig tartott. Ekkor „*lett Záhony*”, megindult a fellendülés első projectje, a Záhony térségi széles nyomtávú vontatövágány hálózat felújítása. Ezzel havi forgalmunk a megelőzö mintegy másfél évig elhúzódó recesszív idöszakra jellemzö 50 – 60 millió Ft körüli értékröl újra tartósan 100 millió Ft körüli értékre emelkedett.

Konzolidálódott a helyzet a fenntartási anyagok piacán (MÁV és MÁV Gépészet) is, az újonnan bevezetett – elektronikus árlejtést alkalmazó – beszerzési eljárásrenddel. Polgárjogot nyertek azok az általunk kezdeményezett új típusú szerződéses konstrukciók is, melynek keretében tartalékalkatrész szállítása helyett maguknak a gyártmányoknak javítását, komplett felújítását vállaljuk. Ezt a stratégiát a Stadlernél is sikerrel folytatjuk, akinek részére 2011. óta máig együttműködési megállapodás keretében újítunk fel áramszedöket.

A korridorvonalak felújítási projectjei pedig egyre nagyobb lendületet vettek. Záhony után új „hívószavak” határozták meg gyárunk életének mindennapjait: Kelenföld – Tárnok, Szajol –

Püspökladány, Piliscsaba – Esztergom, Debrecen D-70 egységfelújítás, Zalaegerszeg állomás, Millér, Kenderes állomások – megannyi vasútfelújítási project, amely a jelfogós biztosítóberendezés rendszer valóságos reneszánszát hozta. Ez a fellendülés két Európai Unió költségvetési cikluson átívelően ma is tart.

2011. évben szorosan megközelítettük az 1 milliárd Ft értékű árbevételt, majd 2012. és 2013. években meghaladtuk ezt az értéket – stabilan 85 fő körüli létszámmal, 100 millió Ft fölötti üzemi eredményekkel.

A 2014. év sok tekintetben hozott jelentős fejlődést Társaságunk számára. Piaci oldalon áttörést jelentett a Budapesti Közlekedési Vállalattal (BKV) való üzleti kapcsolat fellendülése, amely technológiai oldalon az elektronikai gyártás megerősödését jelentette.

Ez nem volt más, mint a Társaságunk által tudatosan követett stratégia gyümölcse: már a megelőző években megerősödött és jelentős súlyra tett szert a különböző városi közlekedési vállalatok (BKV, Szeged, Debrecen) felé történő értékesítés, amely 2014. évben a Tatra T5C5 villamosok felújításában való részvételben (szaggatók, vezérlők és egyéb berendezések szállítása) csúcspontot ért ki. Ennek a projectnek a jelentősége túlmutatott azon, hogy új, hosszútávú (máig tartó), jelentős volumenű és jó jövedelmezőségű üzletágot alapoztunk meg – referenciát szereztünk vele újra önálló járműelektronikai gyártóként! Új szervezeti egységként létrehoztuk az Elektronika szereldét.

Ennek az esztendőnek nagy horderejű változása volt az is, hogy újra Társaságunk tulajdonába került az *ingatlan*, amely addig egy külön, önálló – jóllehet érdekeltségünkbe tartozó – cégbe volt szervezve. Az ipartelepi ingatlan tulajdonba vételét az tette lehetővé, hogy 2013. évben a telket két különálló helyrajzi számra osztottuk és az ún. „*Méntelep*” épületét értékesíteni tudtuk. Ez – különösen a régi ganzosok körében – érthetően ambivalens érzéseket kelt, hiszen ez a gazdag történelmi hagyományú, gyönyörű klasszicista stílusú műemlék épület évtizedekig a bajai Ganz szimbólumának számított, nem volt azonban az sem vitatható, hogy ezt az épületet racionálisan már a 90-es évek óta nem tudtuk kihasználni, állagmegóvása aránytalan terhet jelentett, esetleges felújítása pedig éves átlagforgalmunk nagyságrendjével egyező forrást igényelt volna. Értékesítése révén azonban forrás nyílt az ipartelep ingatlan fejlesztésére. Ennek első lépése 2014. évben egy új, bár kétségkívül nem high-tech, de kulturált forgácsolóműhely kialakítása volt egy azidáig alárendelt raktárhelyiségeket tartalmazó épületrészben, melynek eredményeképpen az addig szétszórtan, improvizált módon telepített forgácsológépek újszerű műhelyben lettek koncentrálnak, melynek révén az üzemszervezés, -irányítás és a logisztikai folyamatok lényegesen hatékonyabbá váltak és a munkakörülmények nagymértékben javultak.

2014. évben – elsősorban a villamosfelújítási projectnek köszönhetően – a volumen jelentősen, 1,8 milliárd Ft értékre emelkedett, míg a létszám év végére megközelítette a 100 főt.

A létszámbővülés oka nemcsak a terhelés növekedése volt, hanem a személyi utódlás biztosítására törekvő – már korábban is folytatott, de ebben az évben új erőre kapó – tudatos foglalkoztatáspolitikája is. A fizikai állományban több kulcsfontosságú szakmában sikerült biztosítanunk jóképességű, fiatal szakemberek felvételével képességeink és kapacitásunk fenntartását, a nyugdíjba vonuló tapasztalt munkatársak tudásának átvételét. Ez a következő években is folytatódott, melynek eredményeképpen mára elmondhatjuk, hogy a fizikai területen sikerült a személyi utánpótlás legfontosabb problémáit megoldani, az aktuális, ill. későbbi tudásátadás személyi előfeltételeit megteremteni. Ebben az évben regisztráltunk gyakorlati képzést folytató szervezetként, elsősorban gépi forgácsoló szakmai képzésben. Ezzel mintegy 20 év szünetelés után újra beindult gyárunkban a szakképzés. (Engedtesék meg e helyütt egy személyes megjegyzés: a szakképzés fél évszázaddal azután indult meg újra, hogy édesapám 1961-ben e gyárban megkezdte gépi forgácsoló szakoktatói tevékenységét, melyet 1989-ig folytatott.)

2014. évben beérett annak a több éves megelőző piaci munkának gyümölcse is, amelynek révén a MÁV aktív közreműködésünkkel programot dolgozott ki jelfogós technológiájú biztosítóberendezéssel felszerelt állomásainak felújítására. Megjelent az első jelfogófelújításról szóló tender, amely 2014. és 2015. évben jelentős terhelést és árbevételt biztosított – főként pedig *modellt* alkotott a jövő számára, melynek életképességét a project sikere be is bizonyította. E program

későbbi folytatása ugyanis a korridorvonalak felújításának majdani befejezése után is nagyvolumenű biztosítóberendezés keresletét képes megteremteni. Közben Társaságunknak csak évi néhány állomás felújítása is jelentős terhelést és árbevételt jelent, mégpedig a szóba jöhető állomások nagy számát tekintve hosszú távon is, addig a MÁV relatív csekély folyó ráfordítással – értékcsökkenésből finanszírozva – újszerű, évtizedes távlatban megbízható berendezésekhez jut.

A nagy vasútfelújítási projektek hívószavai ezekben az években a Szajol – Lökösháza, a Dél-Balaton I., majd II., Siófok állomás, a Piliscsaba – Esztergom, majd a Kelenföld – Pusztaszabolcs voltak. Ez utóbbiakkal léptünk a 2015. évbe, amely soha nem látott mértékű terhelést hozott, melynek leküzdésére – kiváltképpen az emlékezetes Siófok project kapcsán – minden erőnk megfeszítésére szükség volt. Ennek oka nem volt más, mint hogy ebben az évben a 2007-2013. uniós költségvetési ciklus elszámolási határideje okán minden projektet megindítottak, melynek fizikai befejezésére esély mutatkozott, messze túlterhelve a vasútépítési, ezen belül a bizber-építési szakma kapacitását. Sajátos körülmény, hogy sok projekt pedig azért volt nyitott, mert 2010. évben nem volt projektindítás – így a történelmi visszatekintésben a mélyen alulterhelt 2010. és a magasan túlterhelt 2015. évet együtt kell látni és értékelni.

A társaság árbevétele ebben az évben először meghaladta (mégpedig jelentősen) a 2 milliárd Ft értéket, a létszám elérte a 110 főt. Erősítettük a biztosítóberendezés szerelde kapacitását és a mérnökség személyi állományát. Utódlási céllal művezető-helyettesi munkaköröket hoztunk létre, több szellemi munkakörben pedig ígéretes pályakezdő szakemberekkel sikeresen oldottuk meg az utódlást. Utódlási programokat indítottunk a mérnökség területén is. A tudásátadás sokszor zökkenőkkel és konfliktusokkal teli, de a jövő elsőrangú zálogát megtestestítő feladatát – köszönhetően a tehetséges fiatal szakemberek nyitottságának és szorgalmának is – az esetek többségében sikeresen teljesítettük.

Ebben az esztendőben új lendületet vettek az évtizedekig háttérbe szorult / szorított, így égetően esedékes épületfelújítási munkák. Főépületünk műemléki védettsége a korlátozó szabályozás miatt ezt ugyan nem éppen megkönnyíti – másrészt büszkén vállalt kötelezettségünk is, hogy városunk egy jelentős műemlékének őrzője lehetünk. Az épületfelújítás terén követett fő elvünk: kicsi pénzekből / közvetlenül iparosokkal, vállalkozói lánc nélkül / lépésről lépésre, de folyamatosan / jó gazda módjára, józan megfontolások alapján, mint otthon. Ennek eredménye volt, hogy az ingatlan nem újult meg egyik napról a másikra, 5 év kellett, míg nagyobb részben körbeértünk az 1,7 hektáron fekvő ingatlankomplexum tetőin, külső és belső homlokzatain, a belső tereken – de mára elmondhatjuk, hogy mind kívül, mind belül kulturált, s esztétikus épített környezet vesz körbe bennünket. S mindez úgy, hogy ez soha nem terhelte meg érezhetően költségvetésünket. Ha városunk szempontjából épületeink külső megjelenése Társaságunk névjegykártyája, akkor ezt a teljesítményt joggal értékelhetjük az elmúlt fél évtized jeles sikertörténetének.

Ebben az évben két fontos gépünk (ERI-250, EEN-400) teljes felújítása, az MVI megmunkáló-központnak pedig kiváltása valósult meg. Jelentős fejlődés történt a technológia (klímakamra, hegesztőgép) és a technológiai infrastruktúra (műhelybútorzat, raklapmozgatók, mérlegek, kézi kisgépek, füstelszívók, stb.) terén is.

2016. évben a terhelés és a volumen visszamérséklődött egy „normálisan” magas szintre. Az, hogy az új uniós költségvetési ciklusban is jelentős forrásokat állítottak vasútfejlesztési célokra rendelkezésre (a teljes támogatási keret, IKOP és CEF együtt, meghaladja az 1.000 milliárd Ft-t), előrevetítette e magas szint tartós fennmaradását. Az elektronikai gyártás terhelését biztosító villamosfelújítási projekt ebben az évben a KCSV-7 villamosok felújításával bővült.

Az éves árbevétel megugrotta a 2 milliárd Ft értékű határt, a létszám 105 fővel jellemezhető.

A vasútfelújítási projektek újabb hívószavai a Rákos – Hatvan, a Mezőzombor - Bodrogeresztúr – Sátoraljaújhely, a Kaba – Hajdúszoboszló – Ebes, a Dorog bővítés – részben ma is érvényesek.

A 2017. év legjelentősebb piaci fejleménye, hogy beindult a budapesti M3 metróvonal rekonstrukciója, melynek keretében felújításra, ill. korszerűsítésre kerülnek a vonal biztosító-berendezési, távközlési és diszpécser rendszerei. Ezzel lényegében új piaci szegmens nyílt meg

számunkra. A mintegy 2,5 éves átfutási idejű project keretében mintegy 900 reléegység és 6 komplett távvezérlő szállítására szerződünk.

2017. év árbevétele némileg alatta maradt a 2 milliárd Ft értéknek, a létszám stabilan 108 fő. Az év során újfent jelentős utódlásokra került sor, jó képességű fiatal szakemberek felvételével, mind az alkatrészyártás, a szereldék és a próbaterem területén, mind pedig több szellemi munkakörben is.

Társaságunk 2007. évi indulása óta jelentős súlyt fektet a gyártmányfejlesztési tevékenységre, amely az évek során számos kisebb-nagyobb fejlesztésben öltött testet. Sok fejlesztés bár kevésbé látványos, mégis igen fontos volt, mások látványos műszaki megoldásokban öltöttek testet, mint pl. a pneumatikus trolibusz-áramszedő, a szárazellenállás, a nagyvasúti áramszedő, a vákuummegszakító, a „Domino” rendelkező asztalok izzós fényjelzőinek kiváltása félvezetős fényforrással, az „XC” szakaszkapcsoló hajtás 24 V változata vagy éppen a nagy feltűnést keltő etiópiai prototípus villamos projectje. 2017/2018-ban azonban egy nyertes pályázat alapján – a szintén régi ganzos mérnökökből álló Sedulitas-Pro Kft. mérnökirodával közösen – olyan gyártmányt fejlesztettünk ki, amely hitünk szerint jövőnk egyik jelentős pillére lehet: egy elektromos önjáró buszok vontatóakkumulátorainak gyorsöltését ellátó innovatív töltőberendezést. A fejlesztésnek lényege, hogy olyan nagy áramerősséggel működő gyorsöltő rendszert fejlesztettünk, amely különféle betáp-oldalakhoz (600 V DC, 3x 400 V AC, 10 kV AC) egyaránt illeszthető és az EU-s direktívákat figyelembe véve szabványos WIFI-alapú kommunikáció alkalmazása révén bármely típusú (Európában üzembehelyezett) elektromos busz akkumulátorainak nagy árammal történő gyors feltöltésére alkalmas.

Ez az év meghozta működési infrastruktúránk régtől fogva legégetőbb problémájának megoldását: a telephely fűtésének korszerűsítését, a szükséges fal- és tetőszigetelésekkel együtt. Ennek forrása 45%-ban állami támogatás (adókedvezmény formájában) volt. A 1,5 éven keresztül több ütemben kivitelezett, 2019-ben befejezett fejlesztés révén a régi, nem pusztán csak hatékonytalan, hanem végletesen leamortizálódott gőzfűtés teljes kiváltásra került.

2018. évben a volumen újra meghaladta a 2,2 milliárd Ft-t, 110 fő körüli létszámmal. A nagy vasútfelújítási projectek terhelésére a budapesti M3 metróvonal biztosítóberendezése adódott hozzá, de a MÁV saját rezsiz beruházásai területén is rendre születtek számottevő értékű projectszerződések (pl. Keleti-pályaudvar váltóvezérlő-egységeinek időkapcsolóval való kiegészítése, szolnoki Do-70 egységek, stb.). Mindez a „bizber” területén erős túlterhelést hozott létre.

Az év során újabb Kísérlet – fejlesztés – innováció tárgyú pályázatot nyertünk, korszerű vizsgálóberendezés kifejlesztése Domino Integra típusú reléegységek (D-55, D-70) vizsgálatához tárgyában, melynek kivitelezése 2019. évben kezdődött meg. Az év jelentős műszaki fejlesztései az EF 18 típusú távvezérlő berendezések (metróvonal) korszerűsítő továbbfejlesztése, ill. az ezekhez tartozó áramköri kártyák vizsgáló berendezésének kifejlesztése volt.

Így léptünk a jubileumi, 2019. évbe. A folyó esztendő rendkívüli terhelése a 2015. évre emlékeztet, melynek oka, hogy az aktuális hétéves uniós költségvetési ciklus időben előrehaladott, így a projectek indítása összetorlódott. Az év bizberes hívószavai többek között Dorog állomás, Pustaszabolcs – Dombóvár vonal kiegészítései, Hajdúszoboszló – Ebes vonal, a Rákos – Hatvan és Rákos - Gödöllő vonalak, s különösen pedig a Szeged – Hódmezővásárhely között épülő tram-train vonala. A terhelést lényegében az előző év létszámával, aktuálisan 114 fővel gyűrjük le.

Az év különleges fejleménye, hogy Társaságunk németországi telephellyel bővült, ahol mintegy 20 fő nyújt egy német öntödei partnernek ipari szolgáltatást, éves 1 millió Euro értékre tehető forgalommal. Ez egy új piaci szegmens születését jelenti, amelyben az együttműködés további formáinak megtalálása révén komoly távlatokat látunk. Ez azonban ma még nem történelem.

Ha a fenti történelmi esszéből megértjük, hogy ez a gyár generációkon átívelően hány embernek nyújtott nem pusztán csak munkahelyet és jövedelmet, biztos és hosszútávú egzisztenciát, de – az egyéni életpálya során másutt is hasznosítható – szakmai és iparvállalati tudást is, ha felmérjük, hogy az adóbevételeken keresztül mekkora jövedelmet biztosított a szélesebb közösségnek, hogy gazdasági kapcsolatain keresztül milyen erős a kisugárzása a környék egyéb vállalkozásaira, ha felismerjük, hogy ipari kultúrát honosított meg és tart fenn a térségben, ha arra gondolunk, hogy e két emberöltő alatt mekkora tudás halmozódott fel benne, akkor tudunk helyes képet alkotni arról, mennyire jelentősen határozta meg ez a gyár a környezetét, mily mértékben járult hozzá városunkban az egyéni és a közösségi boldoguláshoz és milyen fontos értéket képvisel a jövő számára is. 120 család megélhetése, a helyi ipari kultúra fenntartása, építészeti emlékek megőrzője – ezt (is) jelenti a bajai Ganz.

A ma tudása 70 év alatt halmozódott fel – a mában benne rejlik az elmúlt 70 év minden napja és eseménye, a Ganznál valaha dolgozó összes munkatárs minden munkája. Emlékezzünk meg róluk a hála, s köszönet hangján. A gyár történetének olykor csaknem végzetessé váló mélypontjain azért tudott úrrá lenni, mert a benne felhalmozódott tudás, elkötelezettség és szorgalom értéket jelentett. Többször hallom, az mondják, „szerencsések volt”. Nem kételkedünk az isteni kegyelemben, de ha 70 év története valamire megtanít, akkor arra, hogy *szerencséje annak van, akit felkészülten ér a lehetőség*. Jövönk akkor lehet, ha ez folytatódik, ha munkatársaink elkötelezettek a folyamatosan változó világban a megújulás, a fejlődés mellett. Ennek örvendetes jelei táplálják szilárd meggyőződésünket, hogy így lesz és képesek leszünk megírni történelmünk előttünk álló új fejezeteit is.

Kelt Baján, 2019. év szeptember hó 15. napján

Pencz Rudolf  
ügyvezető igazgató

---