



Józsa István, Kiss Miklós

## 200 éve született Ganz Ábrahám

Szinte mindent gyártottak egykor a Ganz gyárakban. Néhány ezek közül: vasúti gördülő anyag, vagonok, motorvonatok, dízel és villamos mozdonyok, városi villamos kocsik, malomipari és mezőgazdasági gépek, belső égésű motorok, kazánok, vasszerkezetek, folyami és folyam-tengerjáró hajók, kikötői átrakó daruk, villamos forgó gépek, motorok, generátorok, kapcsoló berendezések és védelmek, transzformátorok, **vízgépek, vízturbinák, szivattyúk, elzáró szerelvények**, bányászati őrlő, daraboló és papíripari gépek, de a háborúk alatt bekapcsolódott a gyár csoport a hadiiparba is, lövedékek, terepjárók, harckocsik, repülőgépek, és az előző századfordulón tengeri csatahajók gyártásával.

### Munkájának alapelve volt: „Mindig kitűnő árut kell szállítani.”

Svájci állampolgárként, 1814. nov. 6.-án látta meg Ganz Ábrahám a napvilágot. 1842-ben, mint kiváló öntőmestert, Széchenyi István hívta Magyarországra, az akkor feltörekvő ipar segítségére, mivel előtte már Svájc, Franciaország, Ausztria, Olaszország öntődéit kitanulmányozta. 7 fővel 1844-ben nyitotta meg Budán öntőműhelyét. A szabadságharc idején Kossuth megrendelésére ágyúkat öntött, melyért az osztrákok büntetéssel sújtották. **Ganz Ábrahám alkalmazta Európában először a kéregöntést, mellyel sokszorosára tudta növelni a vasúti kocsik kerekeinek élettartamát.** 1867-ben már 59 vasúttársaság rendelte tőle a vasúti öntvényeket. A gyár fejlődési üteme lenyűgöző. 1967-re a Ganz bruttó jövedelmét 2 000 000 forintra becsülik, tiszta jövedelmét pedig 4-500 000 forintra teszik. Pest megbecsült polgárává vált, egyike volt a város legmódosabbjainak. 1863-ban Buda díszpolgárává választották. 1965-ben I. Ferenc József Budán tett látogatása során meglátogatta Ganz Ábrahám öntődjét is.

Ganz Ábrahám gyors innovációval, a piac igényeinek felismerésével nagy termelésfelfutást tudott elérni, és ehhez kiváló szakmunkásokat, termelésirányító technikusokat és fejlesztő mérnököket alkalmazott. Munkájának alapelve volt: „**Mindig kitűnő árut kell szállítani.**” Ez érdekazonosságot és baráti viszonyt eredményezett a munkatársak között.

### Megbecsülte munkásait

A 100 000.-dik kerék elkészülte alkalmából a 371 munkásnak és alkalmazottnak családtagjaival együtt díszvacsorát adott. Magyarországon elsőként nyugdíj-és betegpénztárt működtetett.

Hihetetlen munkatempót diktált magának de a beosztottjainak is. Munkanapját mindig a műhelyekben kezdte, majd utána a teljes piaci és gazdasági feladatok adminisztrációját is ellátta. Szervezete és idegzete ezt a munkatempót nem bírta elviselni és 1867. december 15-én saját kezével vetett véget életének.

Halála után a magyar Ganz cégbirodalom óriásivá növekedett. Ennek a munkának legnagyobb hajtó ereje **Mechwart András** volt, aki miután 1859-ben belépett a gyár kötelékébe gyorsan a vezető munkatársak közé emelkedett.

Mechwart 1867-ben veszi át a gyár vezetését. Az 1876-os gazdasági válság nagyon súlyosan megviselte a vállalatot. Azonban ekkor már megjelent Mechwart nagyszerű találmánya, **a rovátkolt, nagy keménységű órlőhenger.**

A gyártmányválasztékot ezzel bővítve, a malomipart gyorsan meghódította, Ausztráliától Chicagóig. A gyár így vészelte át a válságot. (Mechwart nem fogadott el sem szabadalmi jogdíjat, sem jutalékot, amíg a cég gazdaságilag meg nem szilárdult.) Felismerte, hogy a válság leküzdésének legjobb módja új gyártmány bevezetése. Ezért a későbbiekben nagy gondot fordított a vállalati innovációkra. Naponta több órát töltött a rajzasztaloknál, együtt tervezett a mérnökeivel, akiket önálló munkára nevelt. Vallotta: **„a gyár jövője a tervezőirodában van letéve”.** Valamint: **„Korán fel kell készülni a jövőben jelentkező szükségletekre, hogy azokat minél kisebb versennyel szemben, minél nagyobb eredménnyel elégeíthessük ki.”**

### Új kihívás a villamosság. Vezérgazgató csak mérnök lehetett

Megérezve a műszaki fejlődés új lehetőségeit, Mechwart megalakítja az önálló villamos osztályt 1878-ban. Ez vezetett a transzformátor feltalálásához (**Déri, Bláthy, Czipernovski, 1885**) és a váltakozóáramú vasúti vontatáshoz (**Kandó Kálmán, 1899**). A gyár irányításánál bevezette azt az alapelvet, hogy: **„Operatív döntést csak mérnök hozhat”.** A fontos döntéseket így az egész folyamatot átlátó munkatársai hozták meg. Ezért az egész folyamat központi embere a mérnök. Mivel a gyár egészét érintő legfontosabb operatív döntéseket a vezérgazgató hozta, az elvből az is következik, hogy: **„A vezérgazgató csak mérnök lehet”.**

A Millennium évében hat gyártelepen: törzsgyár (*Ganz utca*), vagongyár (*Kőbányai út*), villamos osztály (*Lövőház utca*), leobersdorfi gyár (*Ausztria*) ratibori gyár (*Szilázia*), topusko-petrowagorai telep (*Horvátország*) a foglalkoztatott tisztviselők száma 708 fő, a munkások létszáma 6100 fő volt. A Ganz a Monarchia egyik legnagyobb cégcsoportját reprezentálta.

A Ganz csoport az első világháborúig töretlenül fejlődött. A recessziós időszakokban, valamint a kisebb nagyobb gazdasági válságokban sok vállalat tönkrement, a Ganz üzemek viszont mindig megerősödve kerültek ki. A gyár történetéből úgy tűnik, hogy: **A válságok átvészelésének a titka az intenzív gyártmányfejlesztés és a kitűnő vezetőség.** Ehhez olyan első számú vezetőre volt szükség, aki már bizonyított sikeres találmányaival, és felismerte az ígéretes fejlesztéseket. A gyárak első emberét a mai szokásoktól eltérően nem közzgazdászokból, bankemberekből, általános menedzserekből választották ki.

**Vezérgazgatóknak csak a legjobb mérnökök közül, a szakmailag elkötelezett, innovatív beállítottságú, széles látású gépészmérnököket neveztek ki.**



### Néhány vezérigazgató 1946-ig, és találmányaik

Ganz Ábrahám	kéregöntésű vasúti kerék
Mechwart András	kéregöntésű rovátkolt őrlőhenger, malomipari hengerszékek bevezetője
Bláthy Ottó Titusz	villamos transzformátor egyik feltalálója, váltóáramú hálózat fejlesztője
Kandó Kálmán	villamos mozdony, váltóáramú vasúti hajtások bevezetője
Jendrassik György	dízelmotor szabadalmak szerzője, a gázturbina úttörője

### A 1946 utáni időszak napjainkig

A II. világháború után az államosított ipar keretében szétdarabolták a Ganz gyárakat, megalakítva a gyártási profilok szerinti tagozódást, 1959-ben összevonták a két hasonló profillal rendelkező, szomszéd gépgyárat, így létrehozva a Ganz-Mávag Mozdony Vagon és Gépgyárat.

#### Ganz gyárak 1946 után

- Ganz-MÁVAG
- Ganz Villamossági Művek
- Ganz Hajó és Darugyár
- Ganz Árammérőgyár
- Ganz Kapcsoló- és Készülékgyár
- Ganz Mérőműszergyár.

#### Szomorú képet mutat ma néhány egykori csodaüzem

A rendszerváltozás előtt két évvel, 1988-ban a Ganz Mávagot *hét részre bontották*. Ennek indoklása volt, hogy a kisebb részeket könnyebben lehet privatizálni. A feldarabolás a korábban természetes módon együttműködő műhelyeket külön gyárakhoz csatolta és a kapcsolatukat írásos adminisztrációhoz kötötte. A privatizálást a tőkehiánnyal indokolták. Azt várták, hogy az új külföldi tulajdonosok majd tőkét és modern gépeket hoznak hazánkba. A pénz szerepét tehát mindennél fontosabbnak tartották. **Úgy tűnik, hogy a döntéshozók ebben nem követték az előbbieken bemutatott GANZ-os szellemiséget.**

*Érdemes megemlíteni, hogy a dolgozóknak az összetartozás és együtt gondolkodás szellemisége sokkal hosszabb ideig megmaradt. A villamossági gyár és a gép- és vagongyár, háború utáni szétválasztása után még 25 – 30 évvel is a „villanygyári” portás szabad bejárást engedett a „kocsigyárból” érkező ganzos kollégának.)*

Az 1989-90-es években a fenti cégek többsége alkotó gyáregységeire oszlott. Jelentős hányaduk külföldi tulajdonba került, mint a Ganz Hunslet, a Ganz Ansaldo, a Ganz Schlumberger, a Ganz Schindler, a Ganz David Brown, és sajnos többet közülük felszámoltak, mint a Ganz Hajó- és Darugyár utódcégeinek a többségét, a Ganz Kovácsoló és Öntöde Vállalatot és a Ganz Kiskunhalasi Gépgyárat.

#### Beléptek az oroszok

A Ganz gépgyár 1996-os vezetői-dolgozói privatizációjánál a Gépgyár magyar tulajdonban maradt, nem jött be külföldi tőke, mégis a reaktor kazetta átrakó robot, a vízturbina és a nagyszivattyú gyártása életben maradt. Tehát itt a külföldi tőke nem volt olyan fontos. *Úgy tűnik, hogy a pénz fontosságának túlértékelése torz döntésekhez vezet.* Végül 2008-ban a vízturbina- és szivattyúgyártást is magába foglaló Ganz Gépgyártó KFT. egy részét, a Ganz Energetics Kft. 51 %-os tulajdonjogát, az orosz Atommashtprompt Holding leányvállalata kivásárolta, és ezzel a gyár története új szakaszba lépett.



Ganz szivattyúk Karapancsán

Az 1904-es építésű karapancsai szivattyútelep a magyar technikatörténet egyik remeke, a térség legjelentősebb belvízrendezési műve. A telep ma is az ország egyik legnagyobb üzemoráiban működő ilyen vízügyi létesítménye. A gépi berendezést, a 2 db szívógázmotorral hajtott turbinalapátos szivattyút az európai hírű magyar **Ganz és Társa Gépgyár** szállította. Különlegessége volt, hogy a működéséhez szükséges gázt fafűtéssel állították elő, ezt persze később elektromossá tették. A gépek üzemeltetéséhez szükséges segédberendezések működtetése a magyar mérnökök tudását fémjelző Bánki–Csonka-féle motorral meghajtott transzmissziós tengellyel történt. A 20. század hajnalán létesített telep a kor magas fokú technikai tudását összpontosítja, amit különösen alátámaszt az a tény, hogy a gépek még a mai napig működőképeseek. A szivattyútelep látogatható, az érdeklődők akár működés közben is megtekinthetik ezeket az ipartörténeti műremekeket./ *Magyar Környezetvédelmi és Vízügyi Múzeum*./

Józsa István aranydiplomás gépészmérnök

*A Ganz-Mávag szivattyútervezési osztályán kezdte szakmai pályafutását, majd a Pécsi Hőerőmű Vállalatnál a Mohács-Pécs távvezeték üzembe helyezésénél az erőmű-vízüzemet vezette. 1962-65-ig - visszatérve a Ganz-Mávag szivattyúszerkesztésére - az egyedi és nagyszivattyú tervezési csoport tervezője, majd 1975-ig annak vezetője volt.*