

Fejes Jenő, a lemezautó feltalálója

1. rész

A találmányok sorsa nagyrészt a gazdasági környezet „ítéletén” múlik, melynek megszületése számtalan feladat elé állítja a feltalálókat. Először is a befektetők hitét kell feltüzelní, majd a megvalósítás hatékonyságát a gazdaságosság szintjére kell emelni, miközben meg kell találni a kereslet fizetőképes szegmenseit a piacon, végül a vásárlók bizalmát is el kell nyerni. Az ilyen kihívások mindegyikével szembe kellett néznie Fejes Jenőnek, a lemezautó megalkotójának, akinek életpályája akár iskolapéldája is lehet a feltalálók küzdelmes életének.



A trianoni döntés okozta gazdasági traumából éledező magyar autóiparnak óriási nehézségekkel kellett megbirkóznia az 1920-as években. Az ágazat szereplőit kíméletlenül sújtotta a piac összezsugorodása, a több nagyságrendű infláció, az erős külföldi konkurencia és a korábban ismeretlen nyersanyaghiány. Ilyen mostoha feltételek között született meg (és néhány év működés után letűnt) egy napjainkban kevésbé ismert autógyár. A küzdelmeket nem nélkülöző céget egy (külföldet és több magyar autógyárat is megjárt) gépészmérnök alapította. Fejes Jenő a (rendkívül eredeti elgondolására alapozott) szabadalmait mentén kísérte a vállalatot a fellobbanó lehetőségek, majd a reményt veszített realitáson keresztül. Találmányainak alkalmazhatósága megosztotta a korabeli szakmai közvéleményt, s ennek megítélése még ma sem tűnik egyszerű feladatnak.



Fejes Jenő korai életrészeiről (családi körülmények, gyermekkor, tanulmányi évek stb.) nem tudósít a szakirodalom, a további életrajza pedig elsősorban a szakmai események oldaláról szemlélve követhető. A feltaláló 1877. december 18-án született Budapesten. Jó néhány évig még a főváros maradt az élete színhelye, hiszen itt kapott oklevelet a Magyar Királyi Állami Felsőipariskola gépészeti szakosztályán 1896-ban, továbbá (a katonai szolgálat letöltése után) 1897-ben a Fegyvergyárban indult el a pályafutása. A hazai dízelmotorok előállításának kezdeti lépéseinél, a gyártás előkészítésében vett részt a cégnél, Schimanek Emil munkatársaként, s emellett még szerszámgépek szerkesztésével is foglalkozott.

1902-ben Franciaországban vállalt munkát. Az amerikai Westinghouse cég Le Havre-i leányvállalatánál konstruktóri tevékenységet végzett néhány magyar munkatársával (Árpád Gyula, Böszörményi Jenő, Fábíán László) együtt, ahol a vállalat nevét viselő autó tervezésében, ill. a gyártás beindításában volt szerepe. 1909-től ismét Magyarországon tevékenykedett. Először Aradon látott el szerelőműhely-irányítási feladatot, a nem sokkal korábban megalapított Magyar Automobilgyár Rt. Westinghouse Rendszer Vállalatnál. Majd pár év múltán,

1912-ben ismét Budapestre került, s a Magyar Általános Gépgyár Rt. (MÁG) autóosztály-vezetői állását vállalta el. 1913-ban fejezte be a MÁG típusú (25 LE teljesítményű) autó megtervezését, amely kocsi hamarosan megnyerték a Tatra-Adria elnevezésű nemzetközi túraautóversenyt. A jármű sorozatgyártását azonban megakadályozta a világháború kitörése, a cég (hadi megrendelésre) repülőgép-motorokat és repülőgépeket állított elő, a MÁG típusú alvázból csak kisebb mennyiségben vásárolt a hadsereg.

A háború alatt került előtérbe a légi járművek tömegének jelentős csökkentése. A probléma megoldásának egyik jól bevált módja az volt, hogy néhány öntvényből gyártott nehezebb alkatrészt, lemezből elkészített darabokkal váltottak ki (pl. repülőgép-motorok vízköpenyének az esetében). A szakirodalom állítása szerint, Fejes Jenő világviszonylatban is élen járt az ilyen technológiák kifejlesztésében és alkalmazásában. Utalások találhatók (a budapesti hadirepülőgép-kiállításról készített ismertetőben) arra vonatkozóan, hogy (1917-ben) elsőként mutattott be Fejes egy (20 LE teljesítményű) acéllemezből készült motort, melynek technikai részleteiről nem maradtak fenn írásos emlékek. 1918 februárjában felmondott a MÁG-nál,

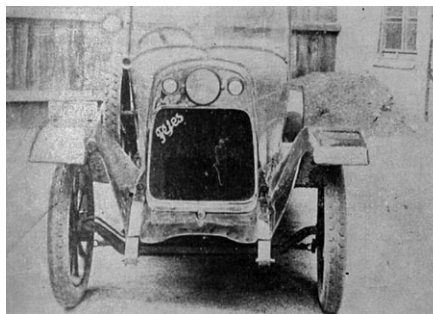
hogy betölthesse a Ganz-Fiat Magyar Repülőgépmotor-gyár igazgatói posztját, azonban a világégés befejeztével a gyár megszűnt.

A háború után, 1921-ben műszaki irodát és műhelyt nyitott Budapesten (Fadrusz u.), majd 1922-ben megalapította a Magyar Lemezmotorgyárat (Daróczi út), ahol elkészítették az első ún. lemezautót. A cég 1923-ban részvénytársasággá alakult, **Fejes Lemezmotor- és Gépgyár** néven. A vállalat jó kilátásokkal indult. Fejes Jenő sorra szabadalmaztatta a találmányait (melyekről később részletesebben beszámolunk), a vállalkozó szellemű részvényesek összesen 1,5 milliárd korona értékben járultak hozzá a gyártó cég létrehozásához (ami például a MÁG alaptőkéjének háromszorosát, ill. a Budapesti Taxi Rt. pénzügyi alapjának kétszeresét jelentette). A sikerhez további biztosítéknak látszott, hogy kiváló szakemberek látták el a tervezői feladatokat (pl. Arnold Elemér, Erőss György, Fábian László, Pigler Elemér mérnökök és Lechner Egon főmérnök), a gyártóberendezéseket részben megvásárolták, részben bérelték a honvédségtől, 23-ban még néhány kísérleti példány készült el a Fejes-autóból. Az alkalmazotti létszám a működés második évében elérte a 60 főt, s már az induláskor bevezettek néhány technikai újdonságot is (egyes alkatrészek tömítettségi vizsgálatára víz alatti nyomáspróbát, ill. korrózióvédelmet alkalmaztak a motorok vízterében). Hamarosan állami megrendeléseket is kapott a gyár (1923-ban 3 db repülőgép-motor előállítására, továbbá alvázak gyártására 1925-ben levélgyűjtő postautókhoz és 1926-ban 5 db sínautóhoz a MÁV részére). A nagyközönség prospektusokból és a nagy érdeklődést kiváltó 1925-ös Budapesti Nemzetközi Automobil Kiállításon megjelent autók (postakocsi, nyitott túrautó) alapján ismerhette meg a cég termékeit. A honvédség sikeres tesztjáratokat hajtott végre Fejes-féle próbakocsikkal, ami után külföldön (Németországban, majd Londonban és Párizsban) is bemutatták a járműveket.

A német kormány érdeklődését is felkeltette 1925-ben az alacsony költségek mellett előállítható autó, mert az újonnan megalakított postaközlékedési vállalat járműflottájának létrehozását akarták megoldani ezekkel a kocsikkal. A tervek megvalósítását azonban megvívta a jóvátételi ellenőrző bizottság óvása, mert a háborús kötelezettségek (német vasutakon keresztüli) teljesítésének hátráltatását látta abban, hogy a postaszolgálat lebonyolítását közúton tervezték elvégezni.

Különösen Londonban járt nagy sikerrel az újszerű felépítésű autó bemutatkozása, kedvező sajtóvisszhang jelent meg a szak- és napilapok hasábjain, az autókлубok szakértői csoportjai kiváló eredménnyel tesztelték a kocsit. A bátorító fogadtatásra alapozva hozták létre 1926-ban a The Fejes Patents Syndicate Ltd. vállalkozást azzal a céllal, hogy értékesítse Fejes Jenő szabadalmait a szigetországban. Hamarosan, 1927-ben megalakult (az előző vállalat utódcégeként) a The Ascot Motor Manufacturing Co. Ltd. London Letchworth nevű negyedében, melynek célkitűzése a lemezautó (angol változatának) sorozatgyártása volt. Már az alapítás évében forgalomba is helyeztek 4 darab bemutatató járművet, Ascot márkanéven.

Sajnálatos módon, az ígéretes jövő ellenére is, hamarosan gyülekezni kezdtek a viharfelhők a Fejes fémjelezte gyárak felett. A gazdasági válság, a legtöbb vállalkozáshoz hasonlóan, kedvezőtlenül hatott az angol cégre is, amely 1929-ben döntött a saját feloszlatása mellett. Egyes nézetek szerint, az okozta a brit vállalat megszüntetését, hogy annak igazgatóságába bekerült egy olyan személy, aki az Austin-Automobilgyár vezetőségének is a tagja volt, és el akarta kerülni a veszélyes konkurenciahelyzet kialakulását.



A magyar Fejes-érdekeltségű vállalatot sem kímélte meg a hazai és világgazdaság alakulása. A cég számlavezető bankja (Duna Lloyd Bank Rt.) pénzügyi nehézségbe került, s egyszerűen nem fizette ki a részvénytársaság alaptőkéjének jelentős részét, amin már a bankcsere (a Belvárosi Takarékpénztár Rt. kezelte 1925-től a gyár pénzét) és az (1,95 milliárd koronára törtenő) alaptőke-emelés sem segített (1926-ban a koronát felváltotta a pengő, ami után a cég alaptőkéje 156 e. pengő lett, amit 1927-ig 360 e. pengőre emeltek, újabb részvényesek bevonásával). A tisztázatlan pénzügyi zavarok miatt bizalmatlanság alakult ki a cég holdudvarában, ami több hírneves igazgatósági tag (pl. Kandó

Kálmán gépészmérnök, Herrmann Miksa és Rejtő Sándor műegyetemi tanárok, stb.) kilépéséhez vezetett, ezzel gyengítve az Rt. jó hírét. Anyagi háttér hiányában elmaradt a gyártástechnológia korszerűsítése, s továbbra is kézzel készültek a gyár termékei, s lassan elmaradtak a várva várt megrendelések is. Ebben az ellehetlenedett helyzetben, Fejes több állami szervezethez is fordult pénzügyi segítségért (1925-ben, 1926-ban és 1929-ben). A Honvédelmi Minisztérium javaslata ellenére sem nyújtott életmentő hitelt a Pénzügyminisztérium. Ezek után Fejes Jenő elkészített egy (a magyar autóipar helyzetét elemző) memorandumot, ami miatt hatalmas vihar kerekedett, s az ügy tisztázására (ill. a segítségnyújtás szükségességének eldöntésére) vizsgálóbizottságok adták a szakvéleményüket (tárcaügyi, honvédelmi, Országos Automobil Szakértő Bizottság), azonban csak a honvédelmi bizottság javasolta a Fejes-gyár számára az állami segítséget, ami ezek után végérvényesen elmaradt. Végül a cég (teljes működése alatt felhalmozódott) vesztesége felemésztett minden pénzügyi tartalékot, így a gyár 1931-ben csődbe jutott, és csak (a hitelezők és gyári tisztviselők) peres ügyeit hagyta maga után.

A fennmaradt tartozás fejében, a honvédség átvette a részvénytársaságtól a gyár berendezéseit és a szabadalmi jogokat. Ezek után néhány évvel, elmaradt a szabadalmi díjak befizetése, így azok szabadon felhasználhatók lettek a '30-as évek közepére. A világ autógyárai (értelmetlen módon) még évtizedeken keresztül nem alkalmazták a Fejes Jenő nevéhez fűződő gyártási technológiát.

A Fejes Lemezmotor- és Gépgyár Rt. végül mindösszesen 45 db járművet gyártott le, ebből 19 db alváz készült (14 db levélgyűjtő kocsikhoz, ill. 5 db sínautókhoz, melyeknél a felépítményeket a posta és a MÁV saját műhelyeiben építették fel), valamint 26 db komplett autót szereltek össze különböző céllal és ügyfelek részére (2-2 db saját kísérleti kocsit, honvédségi tesztautót, ill. bemutatató autót az angol szindikátus számára, további 20 db jármű magánszemélyek használatára, melyek közül akadt olyan is, ami taxiként szolgált a főváros utcáin). Jelenlegi ismereteink szerint nem maradt meg egy Fejes-autó sem (az utókor számára), azonban az Országos Műszaki Múzeumban (Budapest XI. ker., Kaposvár u. 13-15.) van eredeti Fejes-féle lemezmotor.

(Folytatjuk)

CSIZMADIA LÁSZLÓ