

2hh

Ha a mindinkább kibontakozó építkezést szemléljük a Marx téren, össze kell szedni minden fantáziánkat, hogy elképzelhessük, milyen volt városunknak ez a része több mint száz évvel ezelőtt. A mai Szent István körút helyén egy régi Duna-ág félig kiszáradt medre húzódott, ahová nem egy korabeli „jövőtervező” lagúnát, hajózható csatornát álmodott. A meder környezetében, ameddig a szem ellátott, rozszant házikók, káposztaföldek, libalegelők, raktárak, gazos buckák váltogatták egymást egészen a mai Szabadság térig. A környéken, egészen a Duna-partig, az Akadémiaig a városi szeméttelp éktelenkedett. A mai Bajcsy-Zsilinszky út nyomvonalában a Váci körutat találhattuk. Már akkor viszonylag rendezett, köves út volt. Fontosságát növelte, hogy az 1867-ben elkészült vaspályán megindult — Európában harmadikként — a lóvasúti közlekedés a Széna piac (ma Kálvin tér) és Újpest között. A lóvasútnak köszönhető, hogy az 1870-es években rohamosan fejlődik Pestnek ez a része, s a városrendezés kiemelten kezeli a környéket. Történetünk időpontjában a Váci körút másik oldalán, a mai Szikra Filmszínház helyén állt Pest városának egyetlen (az Osztrák Államvasutak tulajdonában levő) „vasúti indóháza”. Mellette húzódott a Gyár utca (ma Jókai utca), amelyben gyáraknak alig nevezhető pinceműhelyek sorakoztak. Elhanyagolt, kültelki városrész — ez lehetett akkoriban az arra járók véleménye.

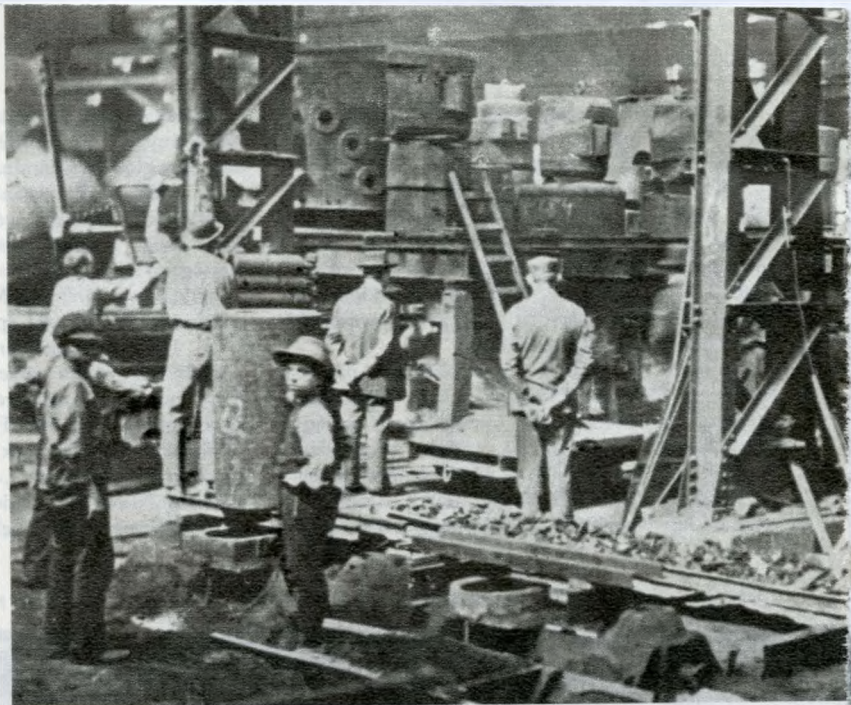
Néhány „jószemű” vállalkozó észrevette a környékben rejlő lehetőséget, és élt vele: a Váci körút mentén számos kisebb-nagyobb műhelyt nyitottak. Közéjük tartozott a pozsonyi születésű, a szülővárosában és Bécsben tanult, Svájcban, Angliában, Németországban gyakorlatot, tapasztalatot szerző, a technikai újdonságok iránt érdeklődő Láng László.

Apja és nagyapja orvos, de ő szakít a családi hagyománnyal, és a gépek világát választja hivatásának. Bécsben felsőipari iskolai végzettséget szerez, és több ismert bécsi gépgyárban dolgozik. Rövid időre vezető beosztást is kap. Pestre érkezésekor, 1867-ben, külföldi példák ismeretében, széles körű tapasztalatok birtokában helyezkedik el üzemvezetőként az Első Magyar Gépgyárban. (A büszke cégjelzésű üzem túlmeéretezett vállalkozás volt,

1871-ben felszámolták.) Közel egyéves üzemvezetői tevékenysége alatt széles ismeretségi körre tesz szert, megfigyeli a magyar ipari fejlődés körülményeit és tendenciáját. Valószínűleg észleli a hiányosságokat is, és a levont következtetések meghatározzák saját műhelyének szervezését. A szükséges alap- tőke birtokában — a felesége hozományát felhasználva — önálló műhelyt alapít. A nyolctíz munkással dolgozó műhely 1868. május elsején nyílt meg a Váci körúton, a mai Alkotmány utcával szemben. A helyiségeket bérelte, de a berendezés nagy része az ő tulajdona.

Láng László nem játssza a „gyárost”, maga is megfeszítetten dolgozik, hogy üzeme felvirágozzék. Megrendeléseket szerez, anyagbeszerzéssel foglalkozik, kereskedik, és ha szükséges, „előmunkásként” megmutatja a kényesebb szakmai fogásokat. Hirdetéseket fogalmaz, főkönyvet vezet, és külföldi ismeretségeit felhasználva kiemelkedő ismeretekkel rendelkező szakembereket szerez magának. Mert jól tudja, mindennek az alapja, a fejlődés kulcsa, az elismertetés legfőbb mozgatója: a jó munka. És azt is tudja, hogy a bizalmat mindjárt az első perctől kezdve meg kell szerezni. Az első időben inkább javításokkal foglalkoznak. Fő megrendelők a pesti nagymalmok. De már a kezdet kezdetén gépet is gyártottak: esztergapadot egy budai harangöntő részére.

Abban az időben (és még egy-két évtizedig) nemcsak a gépek külföldi gyártmányúak, hanem hazai iparoktatás híján a szakmukások zöme is német, cseh, lengyel származású. Láng László figyelemmel kísérte a letelepült és jó munkaerőnek bizonyuló munkáscsaládok gyermekeinek fejlődését, és ha „munkára értek” (ez akkoriban gyorsan bekövetkezett, kurta gyermekkor jutott osztályrészül a munkásgyerekeknek), alkalmazta őket a gyárban. Nem szűkmarkú, sem a szidásban, sem a jutalmazásban. Élete végéig rosszul beszélt nyelvünket, de ha mindennapi műhelylátogatása során hiányosságot talált, folyékonyan káromkodott... magyarul. Alapelve volt: a jó munkát jutalmazni kell, mégpedig azonnal. Állandóan zsebében hordott egy maréknyi ötkoronást, és a jól végzett munka láttán azonnal „prémiumot” adott annak, aki megérdemelte. Láng Lászlóból a körülményekhez jól alkalmaz-



Öntéshez készülődve

Láng-gyári kovács a munkaeszközével



A Párizsi Világkiállítás Nagydíjának diplomája, 1900



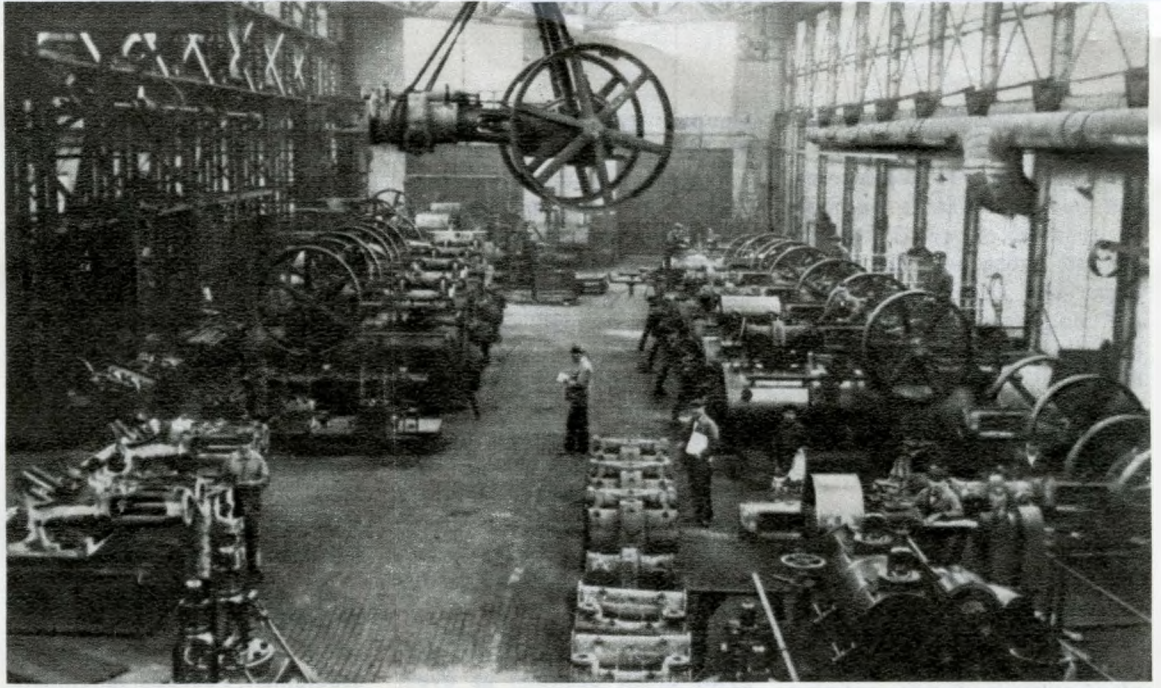
A LÁNG GÉPGYÁR TÖRTÉNETE I.

DIÓSZEGI GYÖRGY

**„A czég birtokosa:
Láng László
gépgyáros”**



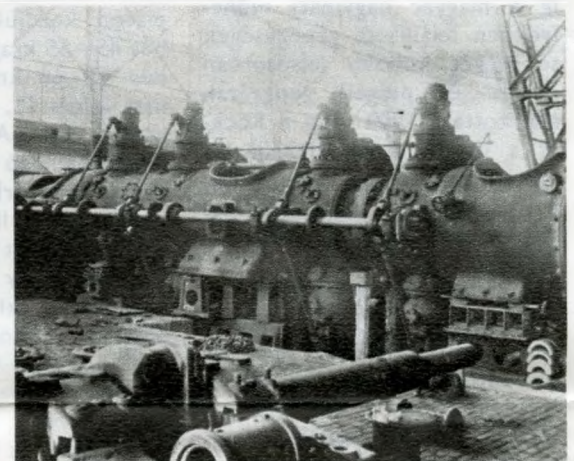
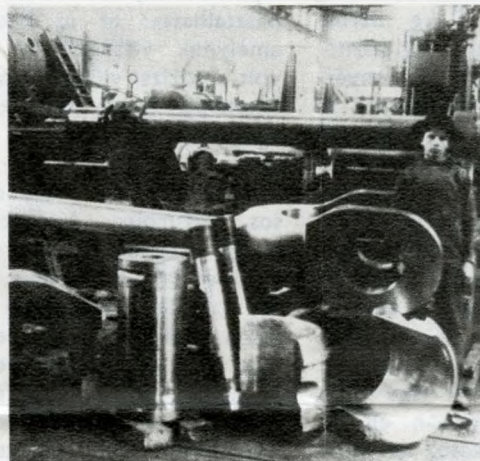
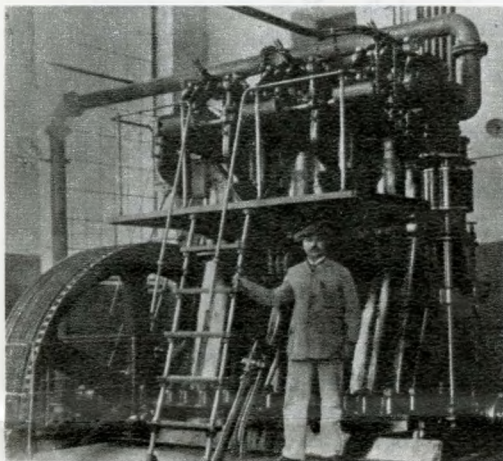
Erőgép



Lokomobil-szerelőüzem a század első évtizedében

Gyerekember az óriási gépelemek között

Az óriás gőzgép szerelése



A szerző reprodukciói

HONISMERET

Láng László



codó, a változásokra érzékenyen reagáló, a kor szelleméhez igazodó, minden ízében „korszerű” gyáros vált.

Az 1873. év fordulópontot jelentett a Láng-üzem életében. Láng László a bécsi világiállításon akarja bemutatni, mire jutott. A sok-sok mindennapi munka, a számos javítás és kigép mellett készítenek egy 49 lóerős, 85 percenkénti fordulatszámú „nagy gőzgépet”. A mutatós gép elnyeri a kiállítás zsürijének díját és József főherceg tetszését. Amikor a főherceg jó pénzért meg is veszi a gépet alcsuti uradalma számára, védjegyet kap a cég. A fejlődése töretlen. Az 1873. május 9-én bejelentett bécsi tőzsdeügynökségi fizetéseketlenység pénzügyi válságba juttatja az osztrák bankoktól függő, kezdetleges szinten álló, éppen hogy gyarapodni kezdő magyar ipari vállalkozások többségét, de a Láng-műhelyt nem. Láng Lászlónak szerencséje van: ő többnyire a csődtől többé-kevésbé érintetlen élelmiszeriparnak dolgozik.

A gondos munka, a pontos szállítás, a megbízhatóság sok megrendelőt vonz. Az alkalmazottak száma hamarosan eléri a hetven-nyolcvan főt. A gyárpodó létszámú műhely kinövi a Váci-körúti bérleményt. A fejlődés megkívánja a tágasabb, a terjeszkedésre módot adó gyárterületet. Lángnak kapóra jön, hogy a külső Váci úton („Váci postaút volt egykoron”) egy keményítőgyáros felszámolja az üzemét. Megegyeznek, és még 1873-ban megtörténik az átköltözés a 63 000 négyszögölnyi területre. Az ott levő épületeket az üzem céljainak megfelelően átalakítják. Négy öt év alatt gyárrá, majd hatalmas teleppé nő a kis üzem. A gyár központi telepe ma is ezen a helyen van. A hivatalos cégbírósági lajstromba 1873. december 4-én jegyzik be: „A cég birtokosa: Láng László gépgyáros Pesten”.

Nemcsak az üzem költözik, hanem Láng László is népes családjával, közvetlenül a gyár mellé, egy régi mérlegházból átalakított lakóépületbe. Minden

idejét a gyárban tölti. Izgalmas időszak ez, megindul a Láng-gyárat ismertté tevő gőzgépgyártás.

A mai kor emberét mosolyra készíti az a lelkesedés, amely a gőzgép diadalútját kísérte. Marx írja a Tőke I. kötetében: „Az ipari forradalom csak Watt második, úgynevezett kettősen ható gőzgépével talált olyan motorra, ... amely műszakilag sokoldalúan alkalmazható...” Óriási a jelentősége az új hajtóerőforrásnak. A Láng-gyár a legkorszerűbb gőzgép gyártását kezdte el, hiszen a gőzgép „gyermekbetegségeinek” leküzdése közel száz évet vett igénybe. Az első, valóban használható gőzgépet a glasgowi egyetem pincéjében kísérletezte ki 1764-ben **James Watt**. Az alkalmazása nem sokáig késlekedett (pl. gőzmozdonyoknál), de viharos fejlődésnek történetünk idején, a XIX. század harmadik harmadában indult. A kezdet és a kibontakozás közötti időszakban sok-sok mérnök és kutató foglalkozott gőzgépel-

mélettel, a kivitelezés tökéletesítésével és alkalmazással.

Láng László érzékenyen reagált minden műszaki újdonságra. Jellemző, hogy az említett „alcsuti” gőzgépen még az ún. Mayer-féle kéttolattyús vezérmű dolgozott, de hamarosan megvásárolja és alkalmazza gyártmányainál H. H. Corliss, amerikai mérnök találmányát, a csapos vezérművet. Az Országos Műszaki Múzeumban látható egy ilyen modell.

„Versenyképesség mindenek előtt”, ez a tőkés alapelv vezette Láng Lászlót „minden új” bevezetésében, de elfogulatlanul meg kell állapítanunk, hogy a műszaki fejlesztést nemcsak pénzforrásnak, hanem erkölcsi kötelességének is tekintette. Jellemző erre, hogy amíg 1880-ig a magyar nagyipari műhelyekben felállított gépegységek többségét külföldi (elsősorban brünni és prágai) gépgyárak szállították, 1880 után a Röck- és a Láng-gyárnak sikerül kitaró munkával és elismerten jó gyártmányokkal teljes bizalmat szerezniük a hazai ipar széles területén.

Az 1881. évi XLIV. törvény-cikk összesen 182 ipari üzemnek, köztük a Láng gyárnak, biztosított a további iparfejlesztés érdekében 15 évi adómentességet. A Láng gépgyár, mivel jó üzletmenetű volt, tekintélyes belső tartalékaiból is fordított fejlesztésre. Az 1880-as években saját vasöntödét épít Láng László, és megkezd a Collmann-féle vezérmű gyártását (licenc alapján).

Ez időben a gőzgépgyártás egyik kiemelkedő eredménye egy 520 lóerős gép, amelynek három hengere (triplex gép) egymás melletti elrendezésű volt. Másfél évtizedig tartozott a technikai haladás élvonalához ez a konstrukció.

1888-ban Lángék török megrendelést kapnak: komplett gőzmalmot, gőzgépeket, kazánt, malomipari gépeket szállítanak. Jelentős versenytárgyalást nyernek meg Bécsben (prágai és brünni cégek ellenében) villamoserőművek szállítására. Üzleti kapcsolatban vannak Szerbiával, Bulgáriával, Romániával, később Oroszországgal és Kínával.

Széles a termékskála: malomipari gépek, cementipari berendezések, kazánok és a legfőbb termék: a gőzgép legkülönbözőbb változatai. Ez hozza a legtöbb sikert.

Az ezredévi kiállításon a Láng gépgyár néhány elismert gőzgép típusát és különböző

gépipari gyártmányait állította ki. Ez a kiállítás azon túl, hogy a magyar munkások kezemunkájának és a magyar mérnökök tervezőtevékenységének bemutatója volt, abból a szempontból is jelentős, hogy itt döntötték el: mely cégek képviseljük a magyar ipart az 1900-as párizsi világkiállításon. A siker ott sem maradt el. A gyár — és rajta keresztül a magyar ipar is — értékes elismerésben részesült. A gőzgép, amint az várható volt, nagydíjat és aranyérmet kapott. A Láng-termékek cégjelzése világszerte ismertté vált.

Érdekes megnézni, hogyan éltek ezekben az években azok a munkások, akiknek munkáját az elért eredmény dícséri. Bevásárló körutunkat a piacon kezdjük: 1 kg marhahús 45—55 krajcár, 1 kg disznóhús 50—60 krajcár, a kenyérliszt kilója 11, a tészta 12 krajcár volt. A 1 kg cukor 42 krajcárba, a só kilója 13, a szappan 32 krajcárba került. A „termelői bor” literjéért 11—16 krajcárt kellett fizetni. Egy „pakli” pipadohány 2—5 krajcárt ért meg annak, aki ennek a szenvedélynek hódolt. A világítási olaj literje 18 krajcárba került.

A munkáscsaládok nagy többsége szerény lakásban élt. A szoba-konyhás lakások évi bére 80—100 forint volt. Elterjedt, hogy két család bérelt egy nagyobb lakást. A konyhát közösen használták. A ruházkodásnál takarékoskodtak legügyesebben a munkásasszonyok. Ők varrták a család ruházatát. Így is évi 100—120 forintot kellett erre számítani. Mindent összegezve: egy négytagú családra évente legalább 700 forintot kellett volna megkeresni. Az előmunkások és a művezetők fizetése 50—80 forint havonta. A fűtőké 35—40 forint. A nap-számosok havi 25—35 forintra számíthattak.

A szakmunkások átlagbére naponta: lakatosok, öntők: 1,3—1,5 forint között, kovácsok: 1,4—1,6 forint között, a tanoncok bére: 0,5—1 forint között.

Ha összeszámoljuk, gyorsan kiderül, hogy a munkáscsaládok túlnyomó többségénél nem elég egy fizetés a létfenntartásra, vagy csak a nyomor szélén biztosít megélhetést. Az asszonyok mosással, takarítással, vasalással egészítették ki a családi jövedelmet, és könnyebbéget jelentett, ha a nagyobbik gyerek munkába állt. A XX. század első évtizedében egyre

fokozódtak a megélhetési gondok. Az 1910-es években pedig rohamosan felborult az előző számítás: 1914-től 1918-ig majdnem hatszorosára nőtt az élelmezés költsége, a bérek emelkedése meg sem közelítette ezt.

Érzékelhetjük, hogy a „felhalmozás” szinte lehetetlen a munkáscsaládokban. Nem így a tőkés birodalomban. A részvénytársaságok alakulásában (1911) két és fél millió koronára értékelték a Láng családnak csak a „gyári vagyonát”.

A századfordulón Láng Gusztáv, az alapító fia, befejezte bécsi, majd berlini műegyetemi stúdiumait, s európai tanulmányúton hasonlíthatta össze apja gépgyárának jelenét az európai fejlődés irányával. Örömmel tapasztalhatta: az új hőerőgép, amelynek vitathatatlan sikere volt a párizsi világkiállításon — feltalálója Zoelly Henrik — az egész világ érdeklődését felkeltette.

Az új gép neve: ellennyomósos gőzturbina. A Zoelly-féle bevált konstrukciónak természetesen volt előzménye. Az első, valóban használható turbinát a svéd Laval tervezte 1880-ban, majd ezt az 1884-ben szabadalmaztatott Parsons-féle követte. Tizenöt-húsz évnek kellett eltelnie, amíg a gőzturbina kiforrott, hasznos géppé fejlődött. Ennek a „legkorszerűbb” típusa volt a Zoelly-féle.

Láng Gusztáv jól hasznosította külföldi tapasztalatait. Javasolta apjának, hogy lépjen be a svájciak szervezte szindikátusba, amelynek célja a Zoelly-féle turbina gyártásának elősegítése. Az öreg Láng méltányolta fia elképzelését, ezért a „gyári agytröszt” véleményének meghallgatása, a munkás- és gépállomány felmérése után, 1903-ban, licencet vásárolnak, és hozzákezdnek a gőzturbina gyártásához.

Úgy tűnt, az újszerű technológiai problémák, üzemszervezési, gyártási nehézségek leküzdhetők. Idézünk Láng Gusztáv visszaemlékezéséből, amely egy nem várt nehézségre utal:

„1903-ban kezdődött a gyártás; 1905-ben szállítottuk le az első 300 lóerős turbinát a witkovitzi vasműnek. Később gyártottunk két 10 000 lóerős turbinát is. Ebben az időben Iglauer I. volt a főmérnök. Ő a meglevő rajzok, valamint a Zoelly-rendszer szerint maga tervezte azokat, de később megbizonyosodott, hogy a tengely méretezése folytán a turbina üzemi fordulatszáma egybeesett a kritikus fordulatszámmal, s ez

által borzolta a kijavítás

A Láng gépgyár eközben először bajba. Az Iglauer által elkövetett számítási hibát a világhírű turbinaszakértő, Stodola professzor találta meg, s javaslatot tett a kijavításra, a tengelyek átszerkesztésére. Nagy a veszteség, a gyár nehéz helyzetbe kerül. A Láng család úgy dönt, hogy a családi vállalatból részvénytársasági nagyüzemet alakít. Rádöbbennek: az önállóságnak nincs annyi előnye, amely felérne egy nagybank nyújtotta pénzügyi biztossággal. A Láng László Gépgyár tulajdonosai és a Magyar Általános Hitelbank között megkötött megállapodás első pontja:

„Önök velünk együtt folyó év október 31-ig részvénytársaságot fognak alapítani, melynek fő célját a tulajdonunkat képező, Láng L. Gyára budapesti bejegyzett cég alatt fennálló vállalatnak átvétele, üzemben tartása és fejlesztése fogja képezni.”

A századforduló körül megindul a bankok és az ipari vállalatok összefonódása. A Láng-gyár esetében egy súlyos hiba sietettette azt, ami előbb-utóbb amúgy is bekövetkezett volna. Ezt igazolja a Láng Rt. alakuló közgyűlésének egyik iratában rögzített megjegyzés. Eszerint az igazgatóságnak felhatalmazása van arra, hogy egyes, a társaság üzletkörébe tartozó vállalatokat megvásároljon és a gyárba beolvasszon.

Az új gyár vezérigazgatójává Láng Gusztávot nevezték ki, az igazgatóságban helyet kaptak a Hitelbank képviselői és a Láng család tagjai is.

Láng Gusztáv már 1903-ban elkezdett foglalkozni a gázmotorok gyártásának gondolatával. A gyártott gépek közül kiemelkedik egy 1500 lóerős, amely az akkori idők egyik legmodernebb alkotása. A belsőégésű motorok közül a Diesel-féle motorban rejlő lehetőségeket ismerték fel a Láng-gyárban, és 1910-ben elkezdtek e típusok gyártását, fejlesztését. Később, a 30-as, 40-es években majd mindegyik autóbuszban Láng Diesel-motor volt az energiaforrás.

1910-től kezdve szesz-, cukor-, konzervipari berendezéseket is gyártottak. Jelentős volt a paradicsomlé-sűrítő berendezés exportja.

Az alapító, Láng László 1914. január elsején hunyt el. Vége a lehetőségek korszakának, a viszonylag „boldog békeidőknek”.