

GALAMB JÓZSEF
Ford T-modell, a XX. század autója
MAGYAR ÖRÖKSÉG

Galamb József konstruktóri munkáját dicséri az 1908 októberében a Ford Motor Company szerelőcsarnokból első alkalommal kigördült Ford T-modell, a világ első népautója, melyből évtizedek alatt több mint 15 millió „Bádog Böske” készült, ahogy akkor becézték a szalagszerű szereléssel és gyártással készült gépkocsit.

Galamb József 1881. február 3-án, Makón, reformárus földműves családban született. A makói elemi- és polgári fiúiskolai tanulmányait követően 1896-tól a szegedi Fa- és Fémipari Szakiskolában tanult, majd 1898-tól Budapesten, a mai Óbudai Egyetem jogelődjében, a Budapesti Magyar Királyi Felső Ipariskola Népszínház utcai épületében folytatta tanulmányait.

Végbizonyítványával a kezében rövid időre a diósgyőri Vasgyárba került műszaki rajzolónak, majd katonai szolgálatát 1901-ben a haditengerészetnél töltötte Pulában. Leszerelését követően Galamb először Hódmezővásárhelyen, a Mérleggyárban, majd Aradon a Magyar Automobil Rt-nél dolgozott. Ösztöndíjjal 1903-ban tanulmányútra Németországba utazott: Drezda, Berlin, Hamburg, Bréma nagy gépgyárait tekintette meg. Szakmunkásként dolgozott egy brémai hajógyárban, bejárta Belgiumot és Hollandiát, ezután Düsseldorfba, végül Frankfurt am Main-ba, az Adler autógyárba került. Tapasztalatszerzés céljából Amerikába hajózott, és 1903. október 6-án megérkezett New Yorkba, ahol munkát vállalt egy dobozgyárban.

A St. Louis-i viláigiállítás megtekintése oly nagy hatást tett rá, hogy elhatározta, Amerikában marad. Rövid kitérő után Detroitban keresett állást, és 1905. december 11-én belépett a Ford Motor Company alkalmazottai közé, ahol az N-modell tervezésével kezdett foglalkozni. Amikor Henry Ford elhatározta, hogy „kerekekre teszi Amerikát”, maga mellé vette konstruktőrnek Galambot.

A T-modell tervezése 1907-ben kezdődött és 1908. október 1-jére készült el az első típusváltozat. Az autó Otto-rendszerű négyhengeres motorjának legnagyobb teljesítménye 15 kW, legnagyobb sebessége 65 km/h volt. A Galamb tervezte bolygóműrendszerű sebességváltó működtetése két lábpedállal, szalagfékekkel és több lemezes tengelykapcsolóval történt. A növekvő megrendelés állomány kielégítésére kidolgozták a

futószalag rendszerű gyártást. 1927. május 28-án gurult le az utolsó T-Ford a szerelőszalagról, összesen több mint tizenötmilliót gyártottak a világ első népautójából.

Edsel Fordra és Galamb Józsefre hárult az új Ford modellek megtervezésének feladata. Így született meg a 4 hengeres, 3285 cm³ hengerűrtartalmú, soros motorral rendelkező, 40 LE teljesítményű Ford-A modell. A mezőgazdaság gépesítésében fontos szerepet töltött be a Galamb József és Farkas Jenő terveinek felhasználásával készült Fordson traktor. Magyarországon a 20-as években gyorsan terjedt, 1945-ig a mezőgazdasági traktorok vezértípusa volt.

Galamb tervei alapján 1908 és 1914 között a kísérleti mérnöki részlegén készített kis sportkocsik közül kettőt a New York – Seattle versenyen indítottak, amelyek egyike meg is nyerte a versenyt. Galamb részt vett más Ford gépkocsi-modellek tökéletesítésében, fejlesztésében, teherautókat, pályamunkás kocsikat tervezett, dolgozott prototípusokon, új gyárrészlegek tervezésén és fejlesztésén is. Az első világháború alatt tervezett sebesültszállító autókat, tengeralattjáró-keresőt és könnyű harckocsit, azt követően pedig karosszériát különböző gépkocsikhoz. Előkészítette a Liberty repülőgépmotor gyártását. Az Amerikai Szabadalmi Hivatalhoz 1920 és 1952 között benyújtott 27 szabadalmi leírása rendre a Ford gépkocsik egyes szerkezeti elemének korszerűsítését szolgálta.

1921-ben Galamb Makóra küldött hat darab Fordson traktort a családi vállalkozás megindítására, majd 1922 őszén Makón járt üzletet beindítani. Hazalátogatásaikor nemcsak rokonait kereste fel, hanem előadásokat is tartott a Magyar Mérnök és Építész Egyletben és a Műszaki Akadémián. Filmeket hozott magával, amelyeket levetítve a szakemberek megismerkedhettek a sorozatgyártás Ford gyárbeli megvalósításával és a termékek műszaki jellemzőivel.

1944-ben egy szívrohamból felépülve kérte nyugdíjazását. Négy évtizedes munkássága alatt a Ford cég 300 főt foglalkoztató kisüzemből az USA óriásvállalatainak egyike lett. 1955. december 4-én, 74 éves korában hunyta le örökre szemét az 1999. december 18-án Las Vegasban az „Évszázad autójának” választott T-modell főkonstruktorre.

A Clevelandben megjelenő Szabadság című lap nekrológban búcsúzott tőle: „...Galamb József sírjánál hajtsuk meg az emlékezés zászlaját és búcsúzunk tőle azzal, hogy ő jó magyar volt mindig.”

Dr. Gáti József
gépészmérnök