

A FORD T-MODELL TERVEZŐJE, GALAMB JÓZSEF KAPCSOLATA SZÜLŐFÖLDJÉVEL

JÓZSEF GALAMB, DESIGNER OF FORD T-MODEL AND HIS RELATIONSHIP WITH HOMELAND

Gáti József,¹ Kuti János,² Némethy Krisztina³

¹ Óbudai Egyetem, Bánki Donát Gépész és Biztonságtechnikai Mérnöki Kar, Anyagtechnológiai Intézeti Tanszék, Budapest, Magyarország, gati@uni-obuda.hu

² Óbudai Egyetem, Bánki Donát Gépész és Biztonságtechnikai Mérnöki Kar, Anyagtechnológiai Intézeti Tanszék, Budapest, Magyarország, kuti.janos@bgk.uni-obuda.hu

³ IBS, International Business School, Budapest, Magyarország, knemethy@ibs-b.hu

Abstract

In October 1908, a Ford Model T designed by József Galamb and companions, rolled out of the assembly line and achieved for the company a worldwide success it still enjoys today. The car's ease of use and reliable construction, as well as its affordable price, won the favour of buyers so much that the model was produced until 1927. The increasingly successful Hungarian chief designer of the Ford Motor Company, József Galamb never forgot his homeland. When he returned home, he supported his brothers in building up and running a Ford site and assembly plant in Makó, and established scholarships, gave lectures to members of the professional community, and supported the Reformed Church in Makó.

Keywords: *József Galamb, Ford Model T, Ford Motor Company.*

Összefoglalás

1908 októberében gördült ki a szerelőcsarnokból Galamb József és társai által tervezett Ford T-modell, amely máig tartó világsikert aratott. Az autó egyszerű kezelhetősége és megbízható konstrukciója, illetve a kedvező ára miatt annyira megnyerte a vevők tetszését, hogy a típust 1927-ig gyártották. A Ford Művek főkonstruktőre, az egyre sikeresebb Galamb József nem feledte el, hogy honnan származik. Amikor hazalátogatott, támogatta testvéreit egy makói Ford telephely és szerelőüzem kialakításában, működtetésében, valamint ösztöndíjat alapított, előadásokat tartott a szakmai közösségek tagjainak, és támogatta a makói református egyházat.

Kulcsszavak: *Galamb József, Ford T-modell, Ford Motor Company.*

1. Felkészülés a műszaki pályára

Galamb József 1881. február 3-án, Makón, református családban született id. Galamb József és Putnoki Erzsébet házasságából. Galamb Józsefet a makói elemi és polgári fiúiskolai tanulmányait követően a Szegedi Állami Fa- és Fémipari Szakiskola fémipari szakosztályában tanult. Az I. és II. évfolyama elvégzését követően Budapesti Magyar Királyi Állami Felső Ipariskolában (mai Óbudai Egyetem Bánki Donát Gépész és Biztonságtechni-

kai Mérnöki Kara) folytatta tanulmányait, melyet 28 társával együtt, az 1900/1901. tanévben fejezett be.

Ezt követően a diósgyőri Vasgyárba került műszaki rajzolósnak, majd 1901-ben katonai szolgálatra vonult be Pulába, ahol a Horthy Miklós parancsnoksága alatt álló naszádon szolgált. Leszerelése után rövid ideig Hódmezővásárhelyen, majd Aradon a Magyar Automobil Rt.-nél dolgozott. 1903-ban ösztöndíjjal, majd saját finanszírozásban tanulmányútra Nyugat-Európába utazott.

Drezda, Berlin, Hamburg, Bréma nagy gépgyárait tekintette meg, bejárta Belgiumot és Hollandiát, majd ezután Düsseldorfba, végül Frankfurt am Mainban az Adler autógyárba került. Itt hallotta a hírt, hogy világkiállítás lesz 1904-ben Saint Louisban.

2. Egy sikeres életpálya indítása

1903. október 6-án érkezett New Yorkba, ahol munkát vállalt egy dobozgyárban. A St. Louis-i világkiállítás megtekintése oly nagy hatást tett rá, hogy elhatározta, Amerikában marad. Rövid kitérő után Detroitban utazott, ott keresett állást, a három ajánlat – a Cadillac, a Silent Northerm és a Ford közül – az utóbbit választotta. 1905. december 11-én belépett a Ford Motor Company alkalmazottai közé. A jelentkező mérnököktől akkoriban nem a diplomájukat, hanem próbarajzot kértek. Az N-modell tervezésével kezdett foglalkozni. Újszerű hűtőt, keringtető szivattyút készített.

Galamb József 1952-ben a Ford Múzeum számára hangszalagra mondta visszaemlékezéseit. Ebből egy részlet: „1907. elején Mr. Ford így szólt hozzám: Joe, van egy ötletem. Tervezzünk egy új kocsit. Vigye a rajzabláját egy külön szobába, hozzákezdünk egy új modell tervezéséhez. Nem kell róla tudni senkinek. Az első dolog, hogy új sebességváltó kell, mert az eddigiekkel elégedetlen vagyok, nem elég praktikus. Akkor persze nem tudtuk, hogy ez lesz a T modell! Vagy fél évet dolgoztam a sebességváltó megtervezésén.” [1]

1908. október 1-én legördült az első eladásra szánt példány a gyártósorról. A Tin Lizzie-ként világhírűvé vált autót közel 20 évig gyártották, több mint 15 milliót adtak el belőle, 1997-ben pedig egy nemzetközi szakzsűri a szintén döntőbe jutott Porsche 911, Volkswagen Bogár, Citroën DS és Morris Mini közül választotta a XX. század autójának.

Az egyszerűen kezelhető és megbízható konstrukció, illetve a kedvező ár annyira megnyerte a vevők tetszését, hogy a típust 1927-ig gyártották. A megrendeléseket csak szalagszerű szereléssel és gyártással lehetett teljesíteni.

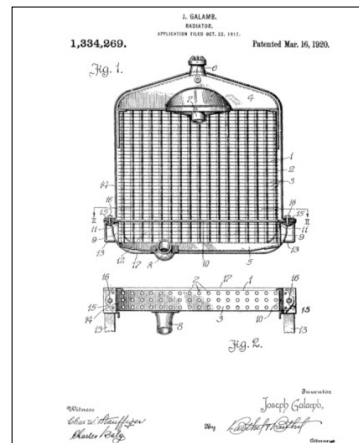
A világ első szériaautójának motorja Otto-rendszerezű, négyhengeres, négyütemű, termoszfion vízhűtésű. A legnagyobb teljesítménye 15 kW, ezt 1450 ford/min mellett érte el. A fogyasztás 100 km-enként 13,5 liter benzin, legnagyobb sebesség 65 km/h. A kocsit legszemlésebb műszaki megoldása a bolygóműrendszerezű sebességváltó volt, amelyet Galamb József tervezett.



1. ábra. Galamb József 1905-ben Pittsburghben készült fényképfelvétele



2. ábra. Az Óbudai Egyetem Bánki Donát Gépész és Biztonságtechnikai Mérnöki Karán restaurált 1922-es gyártású T-modell



3. ábra. A hűtő szabadalmi vázlata

Alfred Liebfeld lengyel író „Henry Ford az «isten»” című könyve ezt írja: „Kiderült, hogy az új kocsni nemcsak a falusi lakosság szükségleteit elégíti ki, hanem a városi lakosságét is. Felépítése olyan egyszerű volt, hogy bárki odaülhetett a kormánykerék mögé, és ahogy ígérték, maga is elvégezhetette a kisebb javításokat.” [2]

A T-modell ára a kezdeti 825 dollárról négy év alatt 575 dollárra csökkent, volt idő, amikor elérte a 355 dolláros minimumot.

Az amerikai mezőgazdaság gépesítésében fontos szerepet töltött be a Galamb József és Farkas Jenő tervei alapján készült olcsó Fordson traktor, melyből több milliót gyártottak, és az egész világon elterjedt.

Galamb József a fentiekén kívül még sok más konstrukciót is tervezett: részt vett többek között más Ford gépkocsimodellek fejlesztésében, teherautókat, pályamunkás kocsikat tervezett, és emellett a prototípusok kísérletein, új gyárrészlegek tervezésén is dolgozott. Az első világháborúban tervezett tengeralattjáró-keresőt és könnyű harckocsit is [3].

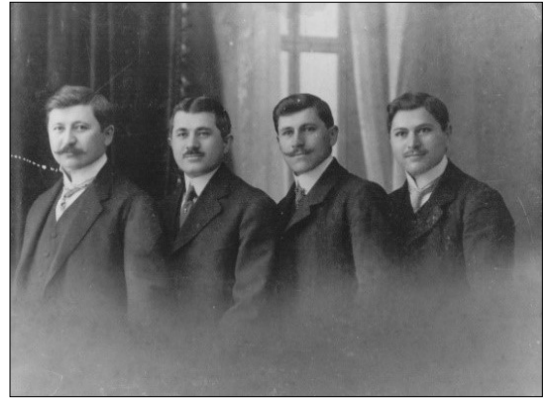
Galamb gépszerkesztői munkásságát jól jellemzi szabadalmi tevékenysége. Az Amerikai Szabadalmi Hivatalhoz, a United States Patent Office-hoz 1920 és 1952 között benyújtott összesen 27 szabadalmi leírás gondosan szerkesztett, világosak, pontos mérnöki munkát tükröznek.

Galamb József négy évtizedes konstruktor főmérnöki munkássága az amerikai csoda és érvényesülés példája. 1905-ben a Ford cég még egy 300 főt foglalkoztató kisüzem volt, és 1944-re az USA óriásvállalatainak egyik legnagyobbika lett. Az 1910-es évek közepén napi 250 autót gyártottak, húsz évvel később a termelés napi 10.000 kocsihoz emelkedett.

3. Kapcsolat a szülőfölddel

A makói tősgyökeres Galamb család anyakönyvi kivonata szerint Galamb József szüleinek második gyermeke volt, és még öten (négy fiú és egy leány) követték őt a sorban (két fiútestvére korán meghalt). Az értelmes parasztgazda a református tanító rábeszélésére a két elsőszülött fiút, Sándort és Józsefet továbbtaníttatta. A legidősebb fiú, Sándor jogász lett.

Galamb József 1911 őszén látogatott haza először. Édesanyja és testvérei nagy szeretettel fogadták a nyolc éve nem látott fiút. Ekkor készült a Homonnai műteremben a négy Galamb fiút ábrázoló híres kép. 1915-ben lett amerikai állampolgár.



4. ábra. A Galamb testvérek Makón: Sándor, József, János, Ferenc (balról jobbra)

1921-ben 100.000 koronás ösztöndíjat alapított a továbbtanulás támogatására. Az Alapító okirat szerint: "Galamb József makói születésű, jelenleg detroiti (Észak-amerikai Egyesült Államok, Michigan) lakos arra való emlékezővel, hogy a felső ipariskolai tanulmányait ösztöndíjak élvezetével végezte el; a felső ipariskola gépészeti osztályának szegénysorú, de jól tanuló növendékei részére, tanulmányaik könnyebb végzése céljából 100 ezer korona ösztöndíj alapítványt tesz, s ezen összeget Makó város közpénztárába be is fizette" [4].

János öccsét kivitte Amerikába, és két évig ő is a Fordnál dolgozott. A világháború után 1921-ben Galamb József hat Fordson traktort küldött Makóra testvéreinek, hogy ezzel dolgozzanak, és propagálják a Ford termékeket. Így született meg a családi cég, melyet két fiatalabb Galamb testvér, János és Ferenc vezetett. Galamb József 1922 őszén az üzletet beindítani Makón járt, mely alkalomból a Pénzvilág című lap hosszabb interjút közölt vele.

A makói telephely a Deák Ferenc utca sarkán állt. A szerelőműhely külső falára a 20-as évek végén festették fel a színes Ford autók, melynek nyomai a mai napig megtalálhatók a homlokzaton. A lerakat műhelyét és szervizét János vezette, a kereskedelmi feladatokat Ferenc irányította. A forgalom növekedésével Békéscsabán is nyílt egy Galamb lerakat, ahol 35 szerelő dolgozott [4].

Hazalátogatásaikor Galamb József 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.

A Ford márka népszerűsítését szolgálta Magyarországon a Ford-karaván megjelenése. Egész Európát bejárta a Ford választékának legjavát képviselő autósor. Magyarországra 1926. május elsején érkezett meg a 25 különféle kocsiból álló karaván, amelyet Triesztből indítottak útnak. Ekkor járt ismét Makón Galamb József.

Ez alkalommal a kormányzó kihallgatáson fogadta a Várban. Pillanatok alatt kiderült, hogy 25 évvel azelőtt a gépészképző iskolahajón találkoztak először. A protokoll ezzel véget ért, és Horthy Miklós meghívta és átvezette Galamb Józsefet magánlakosztályába. Megismerkedett a kormányzó családjával, és több mint négy órát beszélgettek. Szóba került a kormányzó István fia, megbeszéltek, hogy az egyetem elvégzése után Horthy István tanulmányútra megy Detroitba [5].

Az első világháborúban a fémhiánynak a makói harangok is áldozatul estek, leszerelésüket követően hadi célokra beolvasztották őket. Pótlásukban jelentős szerepet játszott Galamb Sándor, a református egyház főgondnoka.

Az 1927 októberében a református templom tornyába elhelyezett 2660 kg tömegű, ún. Horthy-harangon „a makói református egyház közhasználatára öntették” adományozói felsorolásban első helyen áll „dr. vitéz Galamb Sándor” neve, mellette szerepel a „Galamb József Amerika” felirat is [6].

Horthy István, a kormányzó idősebb fia 1928-ban szerezte meg gépészmérnöki oklevelét. Az angolul, németül, franciául kitűnően beszélő fiatalember készült az amerikai tanulmányútra.

Horthy kormányzó 1929. szeptember 29-én avatta föl a világháborús hősök emlékművét Makón. Itt magához hívatta a kormányzó Galamb Sándort, és megkérte, írjon testvérének, hogy István végzett, és mehet Amerikába. Közbenjárására Henry Ford saját kezűleg írt a kormányzó-nak, hogy jöhet a fia, szívesen fogadja Detroitban. A későbbi kormányzóhelyettes 1929 őszétől előbb egyszerű munkásként dolgozott, majd a traktorszerelési osztályra és végül a kísérleti tervezőosztályra került. Összesen 18 hónapot töltött a Fordnál.

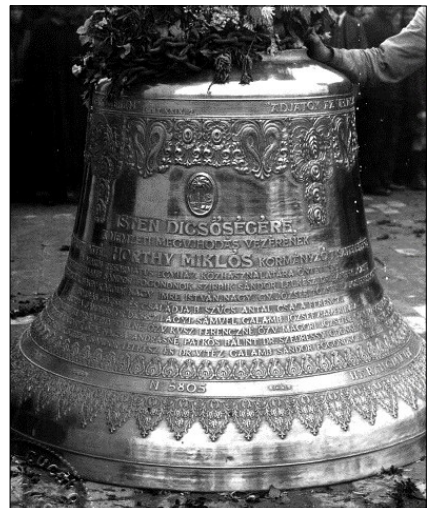
Galamb 1932-ben volt utoljára itthon. Ekkor is előadást tartott a Magyar Mérnök és Építész Egylet székházában, és ismételten filmet vetített a Ford gyártmányokról. Ez volt az utolsó magyarországi látogatása, 1944-ben egy szívrohamból felépülve kérte nyugdíjazását. 1955. december 4-én, 74 éves korában a világ egyik legnagyobb autógyártó konszernjének nyugdíjas főmérnöke elhunyt.



5. ábra. A makói Ford lerakat látképe az udvar felől



6. ábra. A szegedi Ford-karaván reklámja



7. ábra. A makói reformátusok adakozásaiból öntött Horthy-harang

Szakirodalmi hivatkozások

- [1] Galamb Józseffel folytatott angol nyelvű, hangszalagra felvett beszélgetés kézirata a Ford Archívumból. Riporter Owen Bombard, Pontchartrain, 1952. január 30.; február 6. Fordította Terplán Zénó egyetemi tanár
- [2] Liebfeld A.: *Henry Ford, az „isten”*. Kossuth Kiadó, Budapest, 1973.
- [3] Gáti J.: *Galamb József. Ford T-modell, a XX. század autója*. Magyar Örökség Díj nyolcvankettedik díj-átadó ünnepsége. Laudáció. Magyar Tudományos Akadémia, 2016. március 19.
- [4] Halmágyi P.: *Egy világra szóló karrier. Galamb József életútja*. Makói História, József Attila Múzeum Kulturális Lapja, Makó, 2006.
- [5] Gáti J., Horváth S., Legeza L.: *A XX. század autója. 100 éves a Ford T-modell*. Budapest Műszaki Főiskola, Budapest, 2008.
- [6] Harangzúgás, a Makói Református Egyház lapja, Makó, 1927. október 9.