

A MAGYAR ÖRÖKSÉG DÍJAS AUTÓS MÉRNÖKRE, GALAMB JÓZSEFRE EMLÉKEZTEK MAKÓN



3 üzemképes T Ford a ma még mindig járóképes 100 ezer darabból, melyek a világban hirdetik Galamb József előrelátását, minőségbeli igényességét

Az Autótechnika olvasói előtt szerencsére nem ismeretlen Galamb József neve. Ő volt az, aki Henry Ford álmának megvalósításában, szakmai ismereteivel, tevékenyen részt vett. Gondolatait rajzpapírra vetve, modelleket készítve formálta azt a négy keréken futó csodát, ami Amerikát négy kerékre állította, s versenyképessé tette a lovas-gőzös közlekedés átformálására.

Galamb József Makón született, tehetséges, de nem tehetős családban. Édesapja halála után a bátyja támogatta anyagilag a továbbtanulásban. Ezért is döntött úgy a makói hagyományok ápolására létrejött Szirbik Miklós

Egyesület és a Makói Veteránjármű Kedvelők Sportegyesülete, hogy bár Galamb József tevékenységének színhelyén, Detroitban lett eltemetve, a makói hozzátartozók, magyarországi vállalkozásának tevékeny résztvevői



Galamb József mellszobra a róla elnevezett szakközépiskola aulájában



A magyar autós/jármű mérnök társadalom több tagja is bizonyára megérdemli majd ezen elismerést. Mindenképpen figyelemre méltó azonban, hogy az egyébként is első nagy sikerű alkotó már megkaphatta ezt.

emlékhelyeit megújítja és egy emléknapp keretében az általa tervezett járművek karavánjával végiglátogatják azokat.

Technikatörténet szempontjából az egyik fontos mérföldkő volt az az autó, amit olcsón, Ford kívánságára maximum egy ló árértékért meg lehetett venni. Ma is követendő példa lehet az egyszerűség is. A T-modell váltóműve a két pedállal és a vezetőülés út felőli oldalára szerelt váltómű karjával volt működtethető. A gázsabályozás, és ezzel a fojtószelep állítása a kormányon lévő karral történt. A bal oldali pedállal (Ahead) lehetett az előremenetet szabályozni. A középső pedál a hátramenethez tartozó szalagféket működtette a bolygóműnél. A jármű így, a mai tempomatossághoz képest megfelelően, folyamatosan úgy haladhatott, hogy a vezetőnek nem kellett semmilyen pedált sem használnia. A jobb oldali pedállal (Break) pedig a váltó végén, a „kardán” féket lehetett működtetni. Mai értelemben vett fékek nem voltak a kerekeknél. A padlóra szerelt kar kézfékként funkcionált, ami vészfékként is szolgált, a mai járművek-

hez hasonlóan. A vezetés egyszerűsége lehetővé tette, hogy akár háziasszonyok és fiatalok is megszeressék Bádóg Bös-két (Tin Lizzy), különösen azután, hogy elektromos indítómotort kapott.

A járműből mintegy 15,5 millió darabot gyártottak 20 év alatt. Ezt a teljesítményt csak a VW-bogár tudta a múlt század végén meghaladni. Galamb József saját maga alapított vállalkozást Budapesten és Makón, hogy a Ford-termékek eljussanak az itthoni vevőkhöz is. Mivel Amerikában postán is rendelhető volt a jármű, az európai szállítás sem okozott gondot, inkább csak a jól felszerelt „szakszervizek” megtalálása, kialakítása, hisz az összeszerelés rájuk várt. Mivel Galamb tudását a sokoldalúság jellemezte – többek között kitanulta a kútfúrás, harangöntést, kovácmesterséget, rézöntést –, eközben a lokomobilok, azaz a mezőgazdasági gépek meghajtására alkalmas gőzgépek, gőzkazánok és az úgynevezett stabilgépek kezelését is elsajátította, azért, hogy a helyi mezőgazdászokat segíthesse. Ezt a tudást nem feledte akkor sem, amikor a Fordson traktorokból hazaküldött 6 darabot szülővárosának, hogy azokkal támogassa a makói hagymatermesztők nehéz munkáját.

Sikerén felbuzdulva alakította ki testvérével a makói Ford-telephelyet. Azt, hogy Henry Ford milyen nagyra tartotta tehetséges tervezőjét, azzal szokták tanúsítani, hogy Galamb József éves fizetése az Amerikai Egyesült Államok elnökének az éves javadalmazásával egyezett (75.000 dollár volt). E javadalmazás után lehetővé tette, hogy nem feledve magyarországi tanulmányait – melyben többek között Csonka János (szegedi születésű feltaláló) öccse, Csonka Ferenc pártfogását is élvezte középiskolai tanulmányai során –, tekintélyes summákkal támogassa 1921-ben alapított alapítványán keresztül a magyar szakemberképzést. Sajnálatos tény, hogy bár a Galamb Józsefről elnevezett szakközépiskolában ma is sikeresen képeznek mező-

gazdaságigép-szerelőket, de a korábbi szakmunkásképzés átszervezése miatt Makón megszűnt az autószerelő-képzés. Nem is értem, hogy az egyre bonyolultabb technikai tudást igénylő és egyre nagyobb számban jelen lévő autók javítására hivatott gépjárműszerelő-képzés hogyan is kerülhetett le több korábbi szakiskola képzési palettájáról. (Magyarázat van: az agrárminisztériumhoz tartozóvá tették ezen iskolát, de ez a szakemberhiánnyal egyébként is küzdő szervizeseket nem vigasztalja.) Az emléknapon a T Ford menet résztvevői között tisztelhetjük Makó polgármester asszonyát és helyettesét, akik megkoszorúzták Galamb József mellszobrát, valamint



A T Fordot az egyszerű kezelhetőség, a minőségi anyagból (az akkor bevezetett króm-vanádium ötvözet) történő gyártás, a könnyű karbantartás jellemezte. Ezért válhatott az automobilizmus igazi, átütő erejű megteremtőjévé

a makói múzeum igazgató asszonyát, aki megemlékezett Galamb Józsefről és a karaván rendelkezésére bocsátotta az éppen 100 éves T Ford modellt. Hasonlóan tett Szilágyi László is, aki a Makói Veteránjármű Kedvelők Sportegyesületének elnöke, és az egyesület T Fordjával tisztelgett annak alkotója előtt.

Remélem, hogy nagy autós elődeink emlékét hasonlóan színvonalasan ünnepelhetjük meg másutt is! Szívesen olvasnék hasonló megemlékezésekről. ■

RÁCZ ZOLTÁN