

GALAMB JÓZSEF

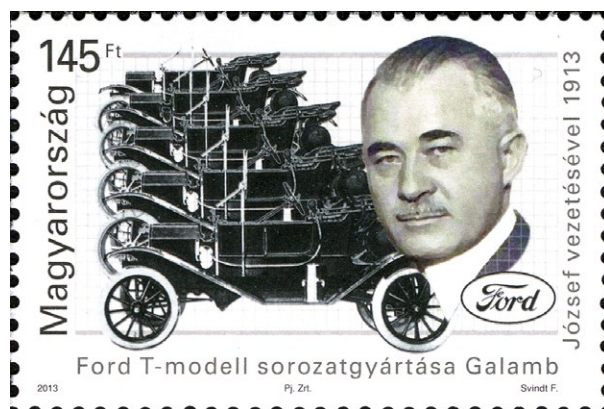
1881. február 3-án Makón látta meg a napvilágot Galamb József gépészmérnök, feltaláló, aki a XX. század autójának választott Ford-T modellt tervezte. Többgyermekes, földműves család második gyermekeként született. Édesapja korai halála után a szűkösen élő család a legidősebb fiúra, az akkor már befutott ügyvédre támaszkodott.



Elemi iskoláit és a gimnázium első éveit szülővárosában végezte, majd 15 évesen a szegedi Állami Fa- és Fémipari Szakiskolába iratkozott be. Itt kedvenc tanárai közé tartozott Csonka Ferenc vegyészmérnök, akinek bátyja Csonka János feltaláló, a hazai autó- és motorgyártás úttörője volt. Geometriai rajzaira már itt felfigyeltek. Ezután tanulmányait a jó hírű Budapesti Állami Felsőipariskolában folytatta, ahol 1901-ben szerezte meg diplomáját.

Első munkahelye Diósgyőrben, a Vasgyárban volt, ahol rövid ideig műszaki rajzolóként dolgozott. Önkéntes katonai szolgálatát 1901 és 1903 között a monarchia hadiflottájánál, Pólában töltötte Horthy Miklós parancsnoksága alatt. Dolgozott az aradi MARTA (Magyar Automobil Rt.) autógyáránál, az itt kapott 300 koronás ösztöndíjjal utazott el nyugat-európai tanulmányútra. Nagy hatással volt rá a frankfurti Adler autógyár és az akkoriban éppen gyártás alá kerülő, négyhengeres motorral felszerelt típusok. Ezt követően még ellátogatott Hollandiába és Belgiumba, ahol folytatta szakmai tapasztalatszerzését. Közben értesült, hogy Amerikában 1904-ben autó-világkiállítás lesz, ezért megtakarított pénzéből hajójegyet vásárolt és 1903 októberében az új világ felé vette útját.

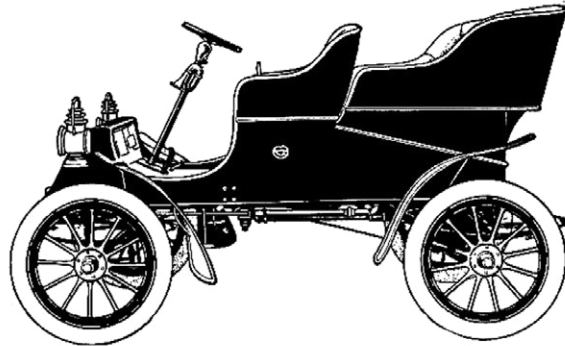
1903. október 6-án érkezett New Yorkba, ahol kezdetben minden munkalehetőséget megragadott, hogy el tudja tartani magát. Első komolyabb munkáját egy szerszámkészítő cégnél kapta Pittsburgben. Amikor megnyílt az autó-világkiállítás, elutazott Saint Louisba azt megnézni. A 23 éves fiatalember elhatározta, hogy nem tér vissza Európába, hanem Amerikában marad, ezért Clevelandben helyezkedett el a Stearn's Automobil Companynál. 1905-ben Detroitba, az akkori autógyártás fellegvárába költözött. Három munkalehetőség közül választva 1905. december 11-én tervezőmérnökként kezdett dolgozni, az akkor még csak 2 éves, 300 alkalmazottat foglalkoztató Ford Motor Company gyárában. Nem sokkal belépése után egyik rajza Henry Fordhoz, az igazgatóhoz került, aki először csak általánosan érdeklődött. Galamb dolgozott a K- és az N-modellen, mielőtt Ford 1907-ben megbízta egy egyszerűen kezelhető, minél olcsóbban előállítható autó, a T-modell megtervezésével. Henry Ford, Charles Harolde Wills és Galamb mellett egy másik magyar, Farkas Jenő is a T-modell megvalósításán fáradozott. Első feladata egy új tengelykapcsoló kifejlesztése volt, a híres bolygóműves váltón fél évet dolgozott, ami a Wilson-váltó módosított változata. Galamb tervezte az első levehető hengerfejú motorkonstrukciót Amerikában. Az alváz és a 2 illetve 4 üléses kivitelű karosszéria legkevesebb



AGORA

TUDOMÁNYOS
ÉLMÉNYKÖZPONT
DEBRECEN

lemez hulladékkal járó kivágási tervét szintén ő dolgozta ki. 1908 októberére elkészült és piacra került a világ első népautója, a T-modell, mely kora legegyszerűbb és legmegbízhatóbb autójának számított, 800 dolláros árával pedig a legolcsóbb is volt. 1908 és 1927 között a futószalagról több mint 15 millió autó gördült le és került forgalomba, melyből az ezredfordulón még 100.000 működő példány maradt fenn. 2000-ben egy nemzetközi szakzsűri az Évszázad Autójának választotta a Tin Lizzie-ként (Bádóg Böskeként) híressé vált autót, mely elérhető árával teljesen átformálta Amerika és az autózás képét.



1927 elején leállították a T-Modell gyártását, és ez év végén az új A-moddellel jelentek meg a piacon. Közben felmerült az ötlet egy mezőgazdasági traktor kifejlesztésére, hiszen egyre több amerikai farmer használta Bádóg Böskejét különböző gazdasági tevékenységre. Így 1915-től a gyár és Galamb a Fordson-traktor tervein dolgozott, amely igazi mérföldköve az USA és a világ traktorgyártásának. A Fordson-traktor és a Ford autók első hazai képviselői természetesen a Makón élő, autójavítással foglalkozó Galamb fivéreké voltak.

1915-ben kapta meg az amerikai állampolgárságot és telepedett le Detroitban. 1917-ben házasságot kötött Dorothy Beckhammel, két leányuk született Clair és Gloria. 1921-ben 100.000 koronás ösztöndíjat alapított a hasonlóan szegény sorsú makói diákoknak műszaki tanulmányaik elősegítésére. 1926-ban Ford-karaván érkezett hazánkba, amely egész Európát bejárta, hogy a márkát népszerűsítse. 1943 végén szívrohamot kapott, orvosai tanácsára 1944 áprilisában, 39 év után otthagyta a Ford Motors Company-t és nyugállományba vonult. 1955. december 4-én hunyt el Detroitban.

Galamb életére jellemző volt, hogy elképzelései szinte mindig megvalósultak. Már korábban megjövendölte, hogy az autógyártás húzóágazatként hatással lesz az acél-, a gumi-, és az olajipar fejlődésére és nem kell aggódni az amerikai úthálózat elmaradottsága miatt, mert az autók számának növekedésével folyamatosan fejlődni fog.

Források:

<https://www.sztmh.gov.hu/hu/magyar-feltalalok-es-talalmanyai/galamb-jozsef>

<http://www.mtva.hu/hu/sajto-es-fotoarchivum/galamb-jozsef-gepeszmernoek-a-ford-autogyar-hiresse-valt-t-modelljenek-tervezoje-60-eve-halt-meg>

http://www.sk-szeged.hu/statikus_html/kiallitas/galamb/evszamok.html

https://www.posta.hu/belyeg/belyegeink/ujdotsagok/Galamb_Jozsef

<http://www.muzeum.mako.hu/index.php/latogatoknak/kiallitasok/galamb-jozsef-es-a-ford-t-modell>

<http://www.muszakiak.hu/feltalalo-fizikus-mernok/magyar-mernokok/225-galamb-jozsef-magyar-mernok>

<http://tudosnapar.kfki.hu/historia/egyen.php?nanev=galamb>

<http://www.galamb.mako.hu/?p=gjlife>



AGORA

TUDOMÁNYOS
ÉLMÉNYKÖZPONT
DEBRECEN