

Galamb József Ford-főkonstruktor

"Magyar Nemzet" 1974. Május 13.

Századunk első évtizedeiben Ford világhírű kocsijával, a csúnya, de jó és elnyúlhatatlan T-moddell „kerékre ültette” Amerika népét. 15 millió darab gördült le a futószalagokról és nyomukban óriási nemzeti ipar, az autógyártás bontakozott ki, aminek következményeként az amerikai lakosság jelentékeny hányada közvetlenül vagy közvetve az autópárból él.

A T-modell

A nevezetes T-modellből valamikor nálunk is sok futott, az idősebbek még emlékeznek jellegzetes alakjára, fekete karosszériájára és kitűnő szerkezetére.

Azt azonban már nem mindenki tudja, hogy a T-modell megszerkesztésében és a későbbi Ford-sikerek megalapozásában milyen nagy szerepe volt egy magyar szakembernek, Galamb József mérnöknek, aki a gáskiüzem főkonstruktor, Ford személyes barátja, munkatársa és mondhatni az amerikai autópárból egyik legtehetségesebb technikai megalapozója volt. A Ford-ról szóló tengernyi könyvben alig esik róla szó, pedig újság- és folyóiratcikkek, visszaemlékezések nevét gyakran említik.

Dearbornban ma nagy Ford-múzeum mutatja be a korai autógyártás színes és mozgalmas történetét; a múzeumhoz tartozó Ford Archivumban pedig könyvek, rajzok, modellek, tervek, műszaki leírások, üzleti jelentések, fényképek sokasága között egy 17 000 — tizenhétezer — lapból álló kéziratok-sorozat is található, melyben Ford kortársainak visszaemlékezéseit gyűjtötték össze.

Riporterek, kutatók, írók évekig járták az országot, felkerestek mindenkit, aki valaha a Ford-gyár öskorában az üzemben dolgozott. Fordot és munkatársait személyesen ismerte, vagy környezetükben tevékenykedett. Így azután Galamb Józsefről is többen megemlékeztek, ő maga is megszólalt és sok érdekes dolgot mondott el.

A beszélgetéseket gyorsírással rögzítették, illetve amikor már magno is volt, hangszalagra vették és az egészét gépiratba attették. Ezt, a „Visszaemlékezések” címszó alatt található óriási iratköteget magyar szempontból alig tanulmányozták, pedig minden kutatónak rendelkezésére áll.

Ki volt tehát Galamb József?

1881-ben Makón született, budapesti műszaki tanulmányai után, mint fiatal gépészmérnök, egyéves önkéntesi idejét a közös haditengerészetnél, mint gépésztisztjelölt szolgálta le. Katonaévet letöltve Németországba utazott, autógyárakban dolgozott, majd kiment Amerikába, részint tapasztalat, részint pénz szerzése céljából azzal az elhatározással, hogy megszedi magát és pár év múltán hazajön és itthon hozzáfog valamihez.

Kint Westinghouse-nél kapott munkát, majd 1905. december 10-én Detroitba utazott néhány napra, de a pár nappól negyven kemény, munkás esztendő lett.

Az történet ugyanis, hogy megismerkedett Henry Forddal, akinek jó szeme volt munkatársai kiválasztásához. Galamb mint rajzoló belépett az akkor kétéves Ford Motor Company üzemébe, ahol rajzai annyira megtetszettek Fordnak, hogy kísérleti üzemébe osztotta be és hamarosan megbízta az akkor gyártott Ford M. kocsit egyes alkatrészeinek áttervezésével.

Azokban az időkben Ford még sokat foglalkozott a reklámszempontról fontos egyedi versenykocsik építésével. Az egyik, hathengeres autó Galamb József terve alapján készült, több versenyen első díjat nyert; ma is látható a Dearborni múzeumban, feltéve, ha a látogató a sok gyerektől a kocsit közelébe férhet.

A fekete iskolatábla

Galamb, az említett gyűjteményben rögzített visszaemlékezéseiben elmondja, hogy Ford egy napon hozzáfordult s így szólt (idézzük):

— Joe, az az ötletem támadt, hogy új kocsit tervezünk. A harmadik emeleten hátul, üsse fel tanyáját, vigyen oda egy fekete iskolatáblát és azonnal hozzálátunk az új modell megszerkesztéséhez.

Több, a jelenet után évtizedekkel megkérdezett személy elmondta, hogy valóban ott állt a fekete iskolatábla Galamb irodájában, arra rajzoltak, vagy nagy papírlapokra vetett vázlatokat fűzték fel. Ezeket a vázlatokat egy naptár arra a napra fordított oldalával együtt lefényképezték, hogy esetleges szabaddalmi huzavonák esetén bizonyítékul szolgáljanak.

Hogyan mondja el mindezt Galamb.

„Ebben a kis helyiségben terveztük a motort, felrajzoltuk, vagy ha még papíron volt, felszegeztük a tervet a táblára. Ford, édesanyjától örökölt nagy hintaszékből figyelmesen nézte a tervet, minden részletre kíváncsi volt, mindent tudni akart, megjegyzéseket tett, tanácsokat adott és mi gyorsan felvázoltuk a módosítást.”

„Abban az időben — folytatja Galamb — még nem tudtuk, hogy ez lesz a T-modell, csak annyit sejtettünk, hogy tényleg egészen újszerű kocsit készül.

Ugyanott dolgozott Galamb munkatársa, az ugyancsak magyar *Farkas Jenő* is. Rajtuk és Fordon kívül egyébként csak néhány embernek volt bejárása a kis irodába, hiszen a tervezés részleteit nem hozták nyilvánosságra.

Stan *Graham*, a Ford Archivum igazgatója a kérdésre, hogy mi volt Galamb hivatalos címe, azt válaszolta.

Mr. Galamb olyan közel volt a főkonstruktor mai fogalmához, amilyen közel valaki csak egy olyan gyárban lehetett, ahol voltaképpen semmiféle címet nem használtak.

Galamb személyét kortársai úgy írják le, hogy rövid, sötét haja, vékony ajka volt és „egy Molnár-dráma hőiséhez hasonlított”.

A sebességváltó

Nos, ez a Molnár-hős tervezte a Ford T-modell motorját, erőátviteli berendezését — kuplung, sebességváltó, kardán, differenciál — és jórészt a karosszériát is.



Tervezés közben, ha valamelyik alkatrészt jónak gondoltak, a kis irodában, amely műhely is volt egyúttal, elkészítették — fából, és Ford azon nézte meg, hogyan „áll össze” a szerkezet.

Két évig készültek a T-modell tervei, több alvázat ismételtelen össze- és szétszereltek, az utcán járatták, majd egy üres, bekerített telken próbálták ki a kocsit.

Legjellegzetesebb és legzeníálisabb, minden más akkori szerkezettől eltérő volt a T-modell sebességváltója. Ezt a különleges, bolygókerékes sebességváltót teljes egészében Galamb tervezte. Érdekes történet fűződik hozzá.

Amerika hadba lépése után az első világháború alatt sürgősen meg kellett indítani a repülőmotor-gyártást. Ford és tervezőgárdája — Galambbal az élen — elment a Pratt & Whitney repülőgépmotor-gyárba, ahol a fordulatszám-csökkentő berendezést akarták tanulmányozni.

Ahogy szabadabbá tették az egyik repülőgépmotor fordulatszám-csökkentő berendezését, Ford felkiáltott:

— Nicsak, hiszen ez a mi T-modellünk bolygókerékes sebességváltójának a módosítása.

Az is volt. A nagy fordulatszámú repülőgépmotor és a légsavár tengelyre közé fordulatszám-csökkentő fogaskerék-áttétel-rendszert kellett beépíteni s az teljesen a Galambféle bolygókerékes megoldás volt.

Galamb tervezte a négyhengeres motor egybeöntött blokkját, az akkor nagy újtásnak számító levehető hengereket és még több más alkatrészt.

Százezerszám futottak már a T-modellek, amikor Ford új munkára hívta fel munkatársait figyelmét.

Három nap tervezésre

— Joe, egy könnyű traktort kell a farmerek részére gyártani, három napunk van a tervezésre.

Galamb munkához látott. A régi B-modell motorját és a T-modell erőátviteli berendezését „dobta össze”, ami után Ford farmján kipróbálták és milliós példányszámban gyártották.

Az első világháború alatt Galamb sebességszállító autót, könnyű harckocsikat tervezett, előkészítette a Liberty repülőgépmotor gyártását. Ennek gyártása a háború végen indult meg, összesen 3950 darabot gyártottak belőle.

1927-ben az elavult T-modell helyébe Galamb és szerkesztőkollektívája az új, korszerűbb, sebb vonalú A-modell szerkesztette meg, amit gyorsuló ütemben egyre újabb modellek követtek.

1937 óta Galamb hivatalosan is „főkonstruktor” lett, amely tisztségét 1944 áprilisáig meg is tartotta, közben egyre inkább Ford fiával, Edsellel dolgozott. Ekkor egészségi okból visszavonult, de ő is olyan szívósnak bizonyult, mint T-modellje, még 11 és fél évig tett-vett, figyelte a világ folyását. 1955. december 4-én halt meg.

Érdekes és fontos lenne életművének feldolgozása, amihez igen sok, aránylag könnyen hozzáférhető anyag rendelkezésre áll. A család — Galamb halála után — elzárkózott minden közléstől, de ez nem lehet akadály a magyar technika történetének ezen kiemelkedő egyénisége emléke megmentésének.

Horváth Árpád