

# Galamb József emlékezete

Irtta: VASVÁRY ÖDÖN

## AMERIKAI MAGYAR VILÁG

1974 Jun. 23.

Henry Ford szerény, de nagyon kiváló munkatársáról és barátjáról elég sokat írtak már, de még eddig senki sem dolgozta fel részletesen Galamb József életét és munkásságát. Galamb 1881-ben született Makón és 1955-ben halt meg Detroitban. 1903-ban került Amerikába.

Most cikk jelent meg róla, Horváth Árpád írása. A cikket nem sugallhatta semmiféle évforduló. Adatai mind helytállóak, de a cikkből nem tudjuk meg, hogy vajjon az író különösebb egyéni kutatásokat is végzett-e, vagy csupán a rendelkezésére álló angol könyvekből állította össze adatait, amelyek, ezeknek a könyveknek révén már általánosan ismereteseek.

Valószínűleg az utóbbi történt. Amikor ugyanis a cikkíró megemlíti Galamb személyes megjelenését, azt mondja róla, hogy kortársai szerint „sötét haja, vékony ajka” volt és „egy Molnár-dráma hőiséhez hasonlított.” Ezt a leírást Allan Nevins adja róla Ford életét feldolgozó könyvében.

Galamb József kétségkívül egyike volt a legkiválóbb, idegenbe került magyaroknak, sőt hozzátehetjük, egyike a legszerényebbeknek is, mert talán egyetlen valóban kiváló külföldi magyarról sem írtak olyan keveset, mint róla. Valószínűleg csendes, visszavonult életet élt. A magyarság mozgalmaiban aktív részt nem vett, de hogy magyarságát nem felejtette el és hogy az amerikai magyarság élete, eseményei érdekelték, bizonyítja az a tény, hogy több mint ötven esztendőn keresztül előfizetője volt lapunknak, a „Szabadság”-nak. Erős magyar érzés kellett hozzá, hogy egy olyan pozícióban levő ember ne felejtse el évről-évre megújítani előfizetését a szerény magyar lapra.



Vasváry Ödön

Halála után, sajnos, családja elzárkózott attól, hogy adatokat szolgáltatson életének megírásához, amit azonban ilyen segítség nélkül is el lehet végezni. Ford életének és munkásságának adatait még életében kezdték a legnagyobb gonddal összegyűjteni. Először gyorsírással jegyezték fel ezeket a többnyire előszóval adott visszaemlékezéseket, később hangszalagra vették fel. Tömérdek adat gyűlt így össze: csak a legélt emlékezések 17 ezer oldal tesznek ki, amelyek nagyon sok adatot közölnek Galamról is, aki meghitt barátja és egyik legfontosabb munkatársa volt a legendás emlékü autógyárosnak. A ma már szédítően óriási amerikai autóipart ez a két ember indította el azzal a primitív megjelenésű, kis fekete géppel, amelyet T-model néven ismert a világ. Felmérhetetlen az a szolgálat, amit ez a kis gép tett az egész világ ipai és gazdasági életének fejlesztésében.

A két barát ennek a gépnek tökéletesítésén dolgozott legtöbbit. Ford minden munkájában a lehető legjobbat, a tökéletest akarta adni, ami nem megvetendő és nem könnyen kivihető cél volt. Problémájuk, bajuk, gondjuk volt bőségesen, de apránként mindegyiket le tudták győzni, meg tudták oldani. A legtöbb gondot és bajt a T-model front tengelye adta. Hogy miért, laikus ember nehezen érti meg. Éveken át küszködtek vele. A dologban az az érdekes, hogy Galamb rátalált a probléma megoldásának módjára, de azt nem mondta meg Fordnak, egészen addig, míg egy majdnem végzetes baleset rá nem kényszerítette. A baleset könnyen az életébe kerülhetett volna Fordnak, de szerencsére nagyobb baj nélkül megszta.

A dolog így történt: Egy reggel Ford kiadta a rendeletet, hogy több kocsival próbahajtásra mennek Harbor Beachig. Ford ült az egyik kocsiban, de nem ő





hajtott, hanem egy Ray Dahlinger nevű mérnöke. Galamb szerint Ford mindig szeretett gyorsan hajtani és ha nem ő hajtott, sokszor ő manipulálta a sebesség-szabályzó gázolintető rudacsját. (Akkor még nem lábbal történt ez a művelet.)

Ez történt ez alkalommal is. Ford nem volt mege- légedve a sebességgel és átnyulva a hajtó elé, teljesen lenyomta a gázolint adó rudat. A kocsí rohanni kez- dett, de hamarosan egy igen rossz, hepe-hupás utsza- kaszra ért, amikor megtörtént a baj: a front tengely leszakadt. A hirtelen, nagy erős zökkenés kiröpítette Fordot a kocsiból, bele az utmenti árokba, ahonnet eszméletlenül szedték föl. Más baja nem lett, mint egy daganat a fején, amit azután valami kisebb balesettel magyarázott ki a feleségének, aki az igazi részleteket sohasem tudta meg. Az esetet maga Galamb beszélte el ezekben a késői visszaemlékezésekben. A baleset után Galamb vagy két tucat különböző változatu front tengelyt állított össze Ford nyomatekos rendeletére, amikből azután egy biztonságosabb tengely alakult ki. De már akkor a régi tengellyel vagy 15 millió szalad- gált az egész világban. (Akkor még nem volt divatban a ma erősen szokásos visszahívása azoknak a gépeknek, amelyek valamilyen lényeges hibával kerültek forgalomba. Ma már alig mulik el hét, hogy száz és száz ezer ilyen gépet vissza ne hívának.)

Egy dolgot el kellene véglegesen dönteni Galamb felől, annak a megállapítását, hogy diplomás mérnök volt-e, vagy nem. A régi rend szerint Európában mér- nöknek csak a műegyetemi diplomát szerzett egyének lehettek. A műegyetem mellett alacsonyabb foku iskolák is voltak, amiket ipari iskoláknak, vagy ipari főiskolának neveztek. Amerikában a „mérnök” ran- got, sok más „rangal” együtt, sokkal könnyebben adják. Itt például nemcsak a vasuti mozdonyvezető „engineer,” hanem a kazánkezelő mechanikus is. Az amerikai könyvek szerint Galamb Budapesten az „Industrial Technology School” végzett tanulója volt. Hogy a diplomás mérnököket képző műegyetem, vagy valamelyik ipari iskola volt-e ez az iskola, ezt meg kellene állapítani. A dolog természetesen nem lényeges, mert a rátermettség és tudás többet ér, mint akármelyik diploma, az életrajzi adatoknak azonban pontosoknak kell lenni.