

KULTURÁLIS MELLÉKLET MINDEN SZOMBATON

SZERKESZTI: ÚJSZÁSI ILONA, WERNER KRISZTINA

2008. szeptember 20.



# szieszta

A MAKÓI GALAMB JÓZSEF 1908-BAN ALKOTTA MEG AZ ELSŐ „NÉPJÁRMŰVET”, A FORD T-MODELLT

## SZÁZÉVES LETT BÁDOG BÖSKÉ, MINDEN IDŐK LEGJOBB NÉPAUTÓJA

A makói Galamb József „tette kerékre Amerikát” – azzal, hogy megtervezte a világ első népautóját, az éppen száz éve piacra dobott Ford T-modellt. A korábbiaknál ötödével olcsóbb autóból 1927-re 15 millió példány készült úgy, hogy 10 másodpercenként gördült le a futószalagról egy-egy új modell. A köznyelv által csak Bádóg Böskeként becézett járművet 1999-ben az évszázad autójává választották.

R. TÓTH GÁBOR

A Ford T-modellnél egyetlen kocsi sem volt nagyobb hatással az autózásra – fogalmaz Dévay István, a Magyar Autóklub szentesi tagozatának titkára annak apropóján, hogy a makói Galamb József konstruálta típus pontosan 100 éves. – Elképesztően alacsony volt az ára: a korábbi 3-5 ezer dolláros autók helyett kereskedősegédétől a farmerig bárki megvehette a kezdetben 850, 1925-re már csak 250 dollárért árult T-modellt. Nem véletlen, hogy az eladások folyamatosan emelkedtek: 1909-ben 10 ezer, 1914-ben 250 ezer, 1915-ben 500 ezer, 1923-ban már 2 millió Galamb-modell robotott az utakon – meséli Dévay István. 1927-re született meg a 15 milliódik T-Ford, melyet a köznyelv csak Bádóg Böskeként becézett.

Mégpedig egyszerűsége miatt: a világ első népautójának tervezője, Galamb József – Dévay szerint – „szinte primitív, ám nagyon használható megoldásokkal” állt elő: például a pedálla kapcsolható, kétebességes, bolygóműves váltóval. A kocsi összömege 540 kilogramm, végsebessége óránként 70 kilométer feletti volt, fogyasztása pedig 100 kilométeren 10 liter.

### → Mikor minden kocsi fekete

Az első időben minden T-modell fekete volt, mert ez a festék száradt a leggyorsabban. Ezzel kapcsolatban az az anekdota járja, mely szerint nagyon olcsón, nagy mennyiségű fekete festékre tett szert Ford, és emiatt lettek a T-modellek feketék – mondja Dévay István, felidézve Ford híres mondását: „vevőink minden színigényét ki tudjuk elégíteni, amennyiben fekete kocsit rendelnek”.

Bádóg Böske megbízhatóságát azonban jól mutatja, hogy még napjainkban is mintegy 100 ezer darab van üzemképes állapotban a világon – Dévay István úgy tudja: magyar tulajdonban három példány maradt. Nem kis büszkeség ez: 1999-ben ugyanis Las Vegasban egy nemzetközi zsűri és a közönség a Ford T-modellt választotta az évszázad autójává.

### Makóiként a lehetőségek hazájában

S hogy ki volt az, aki „kerékre tette Amerikát”? A makói tanyavilágban, szegény parasztcsalád legfiatalabb sarjaként született Galamb József (1881-1955). Makón, majd a Szegedi Állami Ipari Szakiskolában (a mai Déri Miksa szakközépiskola) és Budapesten tanult. Társai közül korán kitűnt rajzkészségével, szerkesztői és tervezői talentumával – derül ki Halmágyi Pál Egy világraszóló karrier - Galamb József származása és életútja című, 2001-es írásából. A makói József Attila Múzeum igazgatója művében kiemeli: a tehetséges mérnök előbb Németországban, az Adler-autógyárban dolgozott, ám 1904-ben, a Saint Louis-i autóvilágkiállításra az Egyesült Államokba utazott.

S neki Amerika tényleg a lehetőségek hazája lett: 1905-ben lépett be az amerikai autógyártás fellegvárának

számító, detroiti Ford-gyárba, s az autóipar egyik úttörője, a sikeres üzletember, Henry Ford hamarosan felfigyelt rá – kezébe került Galamb egyik rajza. Ford ezért magához hívatta, és elmondta neki, új típus gyártását fontolgatja, amelyet az eddigiekkel ellentétben egy munkásember is meg tud venni, egy gyerek is el tud vezetni, és akár a préris is biztonsággal képes haladni, ráadásul könnyen javítható. Galamb teljes titokban, külön helyiségben, egy szál rajztablával megkezdte a munkát.

### 10 másodperc alatt készült az autó

Először új hajtóművet kellett terveznie. Fél évig dolgozott, mire elkészült a bolygómű, a teljesen új váltótípus terveivel. A motor esetében szintén újított: megtervezte az első levehető hengerfejű konstrukciót Amerikában. A T-modell teljes tervdokumentációja mintegy két éven át készült.

Az első példány 1908. október 1-jén született meg. A T-modell gyorsan vált kora legegyszerűbb és legmegbízhatóbb autójává. S a legnépszerűbbé, köszönhetően a világon először sikerrel alkalmazott sorozatgyártásnak.



■ A veteránautós-találkozók sztárja a fekete Ford

FOTÓ: TÉSIK ATTILA

Galamb József terveinek köszönhetően kezdetben egy percenként, később 10 másodpercenként készült el egy új T-modell.

Galambot pedig a siker egészen a Ford mérnöki osztályának vezetői székebe repítette, negyven évig állt a cég szolgálatában. Ezalatt amerikai állampolgárságot kapott, megnősült, és végleg letelepedett Detroitban.

Szüülőhazájától azonban sohasem szakadt el: többször látogatott haza, előadásokat tartott, a rászoruló diákok támogatására pedig alapítványt hozott lét-

re. Testvérei hazánkban az elsők között létesítettek Ford-lerakatot Makón, a 20-as években, elsőként itt lehetett Fordson traktorokat venni, és a gyártó első Magyarországon bejegyzett busza is itt állt üzembe – árulta el Halmágyi Pál, Dévay István pedig hozzáteszi: Galamb jó barátságba került a kormányzó, Horthy Miklós fiával, a technika iránt rendkívül érdeklődő – végül a második világháborúban, repülőgép-szerencsétlenségben elhunyt – Istvánnal is.

A T-modell atyja 1944-ben vonult vissza, s 1955-ben Detroitban hunyt el.

Emlékét azonban máig hálásan ápolja szülővárosa: 1990 óta viseli a nevét a makói szakiskola, 2000-ben pedig Makó posztumusz díszpolgárává választották.

### Galamb példája: érdemes tanulni

Makó az októberi centenáriumba is készül: a Galamb-szakiskola tanárai és tanulói egy korabeli Fordot restaurálnak mintegy kétfélmillió forintból. A helyreállítás nagyon aprólékos és időigényes munka, annál is inkább, mert nagyon rossz állapotban kapták meg az autót. Szerencsére találtak szponzorokat az újjáépítéshez: a napokban várják például egy holland cégtől a vízűtőt – tudtuk meg Horváth Zoltántól, a Makói Oktatási Központ, Szaképző Iskola és Kollégium igazgatójától. A karosszériát teljes egészében újra kell gyártaniuk, most ahhoz várnak segítséget, hogy minél korábbi állapotban sikerüljön elkészíteni.

Fontos, hogy híres szülőteinket példaként tudjuk állítani gépésztanulóink elé. Fontos, hogy lássák, mit is alkottak elődeik, akiket az egész világ becsben tart. A Galamb József-i szellemiség manapság talán leginkább azt jelenti a fiataloknak: nem szabad cél nélkül élni, van értelme tanulni, képezni magunkat – fogalmaz Horváth Zoltán.

### → JUBILEUM, OKTÓBERTŐL ÁPRILISIG

Október közepétől egészen jövő ápriliséig tartanak a jubileumi programok Makón. Horváth Zoltán és Halmágyi Pál például a Budapesti Műszaki Egyetemen tart majd előadást a T-modellről, a hagyományok szerint pedig Galamb József életéről rendeznek konferenciát. Januárban nagyszabású kiállítással, áprilisban pedig a felújított T-modell bemutatásával folytatódik a programsorozat.



■ Az évszázad autójává választották 1999-ben a Ford T-modellt

FOTÓ: DM/DV