

kuruc vitézről készült szobrát, amelynek elkészítését a halasi csata kétszázadik évfordulója apropóján határozta el a város.<sup>10</sup>

A városon kívül élt, ahol szülője volt. Talán ez is szerepet játszott abban, hogy az 1904-ben létrehozott gyümölcskiállítás egyik szervezője volt, ahol a termelő és felvásárló esztétikus környezetben találkozhatott. Ugyanebben az évben, 1904-ben hozták létre javaslatára a helyi önkéntestűzoltó-egyletet, amely a gyakori tüzesetek miatt nagyon fontos volt a közösségnek.

A visszaemlékezések szerint neki volt először kerékpárja Halason. Teniszezett. Az 1902-ben alakult Sportegylet választmányi tagja is volt.

Kiskunhalason 1906-ig tanított, majd a vallás- és közoktatási miniszter állami gimnáziumi tanárrá nevezte ki és egy évre szabadságolta. Budapestre helyezték, ahol feladata az volt, hogy 1907-ben létrehozza a Műhely nevű állami csipkekészítő műhelyt, kezdetben kiskunhalasi varrónőkkel.

1908 és 1910 között az Országos Magyar Királyi Iparművészeti Iskola Háziipari Osztályának vezetőjeként tevékenykedett, de Fittler Kamill igazgató 1910-es halála után lemondott. Utolsó éveiben az újonnan létrejött Újpesti (ma Könyves Kálmán) Gimnázium tanára, olyan kollégái voltak, mint Erkel Sándor karnagy (Erkel Ferenc unokája) és Babits Mihály. Újpesten is elindította kézimunka-iskoláját. 1915-ben nyugdíjba vonult, majd hazaköltözött Borbándra. 1931-ben ott halt meg.

Megtehetné volna, hogy az órái befejezése után hazamegy a szülőjébe és nem foglalkozik semmivel. De mint látszik, számtalan módon igyekezett a környezetét alakítani és ez rengeteg munkájába, idejébe került. Szerencséje volt, mert olyan városba került, ahol lassú átalakulás kezdődött el és többen támogatták.

A legtöbb embernek a Kiskunhalas szóra „beugrik” ugyan a csipke, de a tervezőjének a neve már nem. És hiába lett híres 1902 után a csipkével, hiába látták sokan, hogy a tervei mennyire fontosak a városnak, többen támadták őt emiatt és élete során többször védekeznie kellett.<sup>11</sup>

(A kiskunhalasi Dékáni Árpád Szakgimnázium és Szakközépiskola tanulójának munkája. Felkészítő tanár: Taupertné dr. Jánosüzt Anna Julianna.)

*Csösz Ivett Bernadett*

## Galamb József, a magyar ipartörténet kiemelkedő személyisége

Dolgozatunkban Galamb Józsefet, a magyar ipartörténet kiemelkedő személyiségét, iskolánk egykori diákját szeretnénk bemutatni.

Galamb József Makón 1881-ben született, és Detroitban, 1955-ben halt meg. Magyar mérnök, konstruktőr, a Ford T-modell megalkotója.

10 [https://library.hungaricana.hu/hu/view/KiskunhalasiLapok\\_1904\\_KiskunhalasiUjsag/?pg=98&layout=s&query=D%C3%A9k%C3%A1ni%2C%20kuruc](https://library.hungaricana.hu/hu/view/KiskunhalasiLapok_1904_KiskunhalasiUjsag/?pg=98&layout=s&query=D%C3%A9k%C3%A1ni%2C%20kuruc)

11 Dolgozatom megírásához az idézett internetes forrásokon kívül az alábbi műveket használtam fel. *Buda Attila*: Babits Mihály és Újpest. *Újpesti Helytörténeti Értesítő* 1994. 2. sz. 3–44.; *László Emőke–Pásztor Emese–Szakál Aurél*: A halasi csipke. Kiskunhalas, 2000.

Egy szegény református parasztcsaládban látta meg a napvilágot. Édesapja Galamb József földműves, édesanyja Putnoki Erzsébet háztartásbeli volt. Elemi iskolát és a gimnázium első négy osztályát szülővárosában végezte.

Az 1896–97-es és 1897–98-as tanévben a Szegedi Állami Fa- és Fémipari Szakiskola, elődiskolánk tanulója volt. Az iskolai *Értesítő*k szerint I. és II. évfolyamon járt ide, fémipari szakosztályba. Itt legkedvesebb tanárai közé tartozott Csonka Ferenc vegyészmérnök, akinek bátyja, Csonka János a magyar autó- és motorgyártás úttörője volt. Koncz Sándor mértanirajz- és ábrázoló-mértan-tanára irányítása alatt rajzolta geometriai szakrajzait, amelyekre már ekkor felfigyeltek.

Ezután a Budapesti Állami Felsőipariskolának (ma Óbudai Egyetem Bánki Donát Gépész és Biztonságtechnikai Mérnöki Kar, itt őrzik szakrajzait) lett hallgatója. Innen 1901. júniusban távozott végbizonnyítvánnyal. Majd a kovács, kútúró, harangöntő, lakatos, rézöntő, réz- és bronzműves szakmákból szerzett képesítést, és elsajátította a lokomobilok, gőzkazánok és stabilgépek kezelését. Az iskolák elvégzésekor végleg elhatározta, hogy autót akar tervezni és létrehozni – ez már a szegedi évek óta érlelődött benne.

Rövid ideig dolgozott különböző magyar gyárakban, majd az aradi Magyar Automobil Rt. ösztöndíját elnyerve Németországba ment.

Galamb József elhatározta, hogy eljut az Amerikai Egyesült Államokba, minden vágya volt, hogy megtekintse az 1904-es autó-világkiállítást St. Louisban. Útbajettette Hollandia és Belgium gyarait. Hamburgból New Yorkba hajózott, az Amerikai Egyesült Államokba 1903. október 6-án érkezett meg. Mivel pénzzsűkében volt, a világvárosban azonnal munkát keresett; dolgozott egy dobozgyárban, majd szerszámkészítőként. Keresetéből végül el tudott jutni a világkiállításra. Eredeti tervei szerint visszatért volna Európába, Frankfurtba, de meggondolta magát, és keletnek indult. Heti fizetése 20 dollár volt. 1905 nyarán meglátogatta egyik detroiti barátját. A város – az autógyártás korabeli központja – annyira megtetszett Galambnak, hogy itt telepedett le. Detroitban 20 dolláros állást keresett, de a Cadillac-gyár csak 18-at ígért neki. Még 1905-ben szerencsét próbált Henry Ford gyárában, amelyet 1903-ban alapított Ford, és 300 főt alkalmazott. Azonnal megkapta az igényelt fizetést, és tíz nap múlva munkába is állhatott. Ebédjét fogyasztva lépett oda hozzá egyik barátja, akivel együtt hajózott Németországból az Egyesült Államokba. Az anekdota szerint ekképp invitálta a mérnököt: „*Gyere Jóska hozzánk állásba!*” Galamb erre az eseményre visszaemlékezve később ezt mondta: „*Így esett, hogy három órán belül három helyre mehettem volna dolgozni.*”

A Ford Motor Company-nál 1905. december 11-én kezdett dolgozni mint műszaki rajzoló. Ekkoriban a cég szinte semmit sem gyártott önállóan. Áttervezte a Ford N-modell hűtőrendszerét, majd a gyár főkonstruktorra lett. A szintén magyar Farkas Jenővel és az amerikai Childe Harold Wills-szel együtt ő alkotta meg a híres Ford T-modell alkatrészeinek tervét. Ez így történt: „*1907 telén Joe Galamb felköltözhett egy szobába egyszerű szerszámaival és két falitáblájával. A táblák nagyszerű gondolatnak bizonyultak. Hatalmas mére-*



*Galamb József mellszobra Makón*

*tű rajzokat lehetett készíteni, majd amikor elvégezték a javításokat, jól lehetett az ábrákat fényképezni. [...] Alig több mint egy év múlva a kis szoba szülőltét, a T-modellt megismerte a világ.” (Charles Sorensen, Henry Ford munkatársának visszaemlékezése, 1913)*



### *A Ford-gyár T-modellje*

Ez egy egyszerűen kezelhető, olcsón előállítható autó volt. A szerkezeti tervek elkészítése során jelentős műszaki újításokat alkalmazott. Az ő találmánya volt az elsőként a T-modellnél alkalmazott bolygóműves sebességváltó és a levehető hengerfejű motor. 1913-ban a Fordnál áttértek a futószalagon történő sorozatgyártásra. E forradalmi újításnak köszönhetően a T-modell a világ első népaútója lett. Húsz évig gyártották, közel 15 és fél millió darab készült belőle. 2000-ben 100 000 működőképes darab volt fellelhető a világon.

1911-ben, majd 1913-ban is hazalátogatott Makóra. 1915-től Farkas Jenővel elkészítette a Fordson-traktor, az első sorozatgyártású mezőgazdasági jármű terveit.

Elsősorban nőknek szánták, hogy férjük helyett dolgozhassanak a farmon, amíg azok a fronton szolgálnak. Belőle hat darabot küldött szülővárosába testvéreinek, akik nemcsak dolgoztak vele, hanem egyúttal propagálták is a Ford-járműveket, és családi céget alapítottak. A telephely a Deák Ferenc utca sarkán állt (ma emléktáblát találunk ott), autókat, traktorokat, alkatrészeket forgalmaztak, amelyek Fiumén keresztül érkeztek ide. A növekvő kereslet hatására később Békéscsabán is lerakatot alapítottak, ahol 35 szerelő dolgozott. Ugyanebben az évben kapta meg Galamb József az amerikai állampolgárságot. 1917-ben megnősült, Dorotty Beckhammel közös házasságukból két leány, Clair és Gloria született.

1921-ben ösztöndíjat alapított olyan makói, szegény sorsú diákoknak, akik felső ipari iskolában kívántak tanulni. Az első világháború alatt hadigépek szerkesztésével foglalkozott (tengeralattjáró-keresővel, harckocsikkal, repülőgépmotorokkal), de sebesültszállító autók tervét is neki köszönhetjük. Részt vett a V-8 modell kialakításában. A Ford máig használt márkafeliratát is ő rajzolta meg. Több alkalommal hazalátogatott Magyarországra, s előadásokat tartott a Magyar Mérnök és Építész Egyletben. Utoljára 1932-ben járt idehaza. A második világháború idején Ford ötletére hathengeres kiskocsit tervezett, amely 1942-ben készült el. Henry Ford megbecsülte tehetséges tervezőjét; Galamb évi fizetése 75 000 dollár volt – ennyit keresett az Egyesült Államok elnöke is.

Az 1940-es években a magyarországi politikai helyzet miatt már nem tarthatta családjával a kapcsolatot. Testvérei idehaza folyamatos zaklatásnak voltak kitéve, a makói lerakatot államosították, az ÁVO lefoglalta a tengerentúlról érkező pótalkatrészeket. Gyomorbántalmak, majd szívbetegek gyötörte. Egy szívrohamból felépülve 1944 márciusában az aktív munkától visszavonult, orvosai tanácsára kérte nyugdíjazását. Az amerikai autógyártás fellegvárában, Detroitban halt meg 1955-ben.

(A szegedi Déri Miksa Szakgimnázium és Szakközépiskola, valamint a Szeged és Térsége Eötvös József Gimnázium és Általános Iskola tanulóinak munkája. Felkészítő tanár: Gergelyné Bodó Mária.)

*Ágoston Sándor–Mrena Ágnes*