

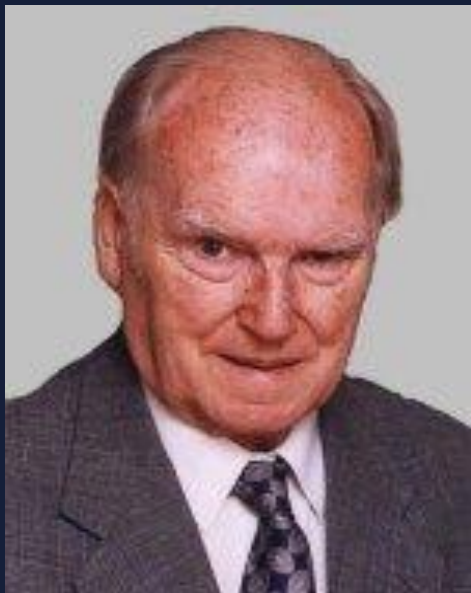
# A XX. század autója és Terplán Zénó

## Terplán Zénó születésének CENTENÁRUMA

MTA Miskolci Területi Bizottság

2021. május 25.

@ Gáti József





A Ford T-modellt 1999. december 18-án Las Vegasban egy nemzetközi zsűri a közönség bevonásával az „*Évszázad autójának*” választotta.



A legendás T-modell főkonstruktőre Galamb József volt.



# TERPLÁN ZÉNÓ

Galamb Józsefről készített gyűjteményének felhasználhatósága

Miskolc, 2014. május 25.

Néhai Férjem, Terplán Zénó a fényképen látható dossziékban hosszúhosszú éveken át gyűjtötte a Galamb József életéhez, munkásságához kötődő dokumentumokat azzal a céllal, hogy méltó emléket állítson egy kiváló magyar szakembernek. Sajnos ezt a célját már nem tudta megvalósítani.



A gyűjtemény eredeti példányait átadtam Tóth Lászlónak (Miskolc, Aulich L. u. 9. II/3. alatti lakosnak) azzal a kéréssel, hogy az szabadon használható legyen a szakemberek számára, de bármilyen felhasználásnál hivatkozás történjen a „Terplán Zénó gyűjteménye” kifejezésre, mint ahogyan ez alábbi, a dossziékban is látható módon látható Férjem kézírásával.

GALAMB JÓZSEF  
(1881-1955)

Özv. Terplán Zénóné,  
sz. Rosik Adél

- Terplán Zénó gyűjteménye -



## Terplán Zénó Galamb gyűjteménye

- 352 szkennelt fájl
- mintegy 550 oldal terjedelemben
  - ✓ sajtóforrások, korabeli dokumentumok,
  - ✓ hazai és külföldi levelezések,
  - ✓ találkozók a Galamb József magyarországi családtagjaival,
  - ✓ Galamb József megemlékezések dokumentumai.

A Bánki Donát Gépipari Műszaki Főiskola  
a főiskola alapításának 10 éves,  
a jogelőd intézmények alapításának  
100 éves évfordulója alkalmából

1979. november 9-én

JUBILEUMI  
TUDOMÁNYOS ÜLÉSSZAKOT  
rendez,  
melyre tisztelettel meghívjuk

Az ülészek helye:  
Bánki Donát Gépipari Műszaki Főiskola  
Budapest VIII., Népszínház u. 8.

## PROGRAM

Plenáris ülés:

Helye: Bánki Donát Gépipari Műszaki Főiskola fsz.  
35-ös előadóterem

8.30 A Tudományos Ülésszak résztvevőit üdvözlő:  
Dr. Angyal Béla főiskolai tanár, főigazgató

### PLENÁRIS ELŐADÁSOK

8.40 Galamb József (1881–1955), a világhírű gépkonstruktőr, a felsőipariskola volt diákjának életútja  
Előadó: Dr. Terplán Zénó tanszékvezető egyetemi tanár (NME), a műszaki tudományok doktora

9.00 Gondolatok a technológiáról  
Előadó: Dr. Prohászka János egyetemi tanár (BME), intézeti igazgató, akadémikus

9.25 A KGM iparfejlesztési célkitűzései és a szakemberek szerepe annak megvalósításában  
Előadó: Müller István kohó- és gépipari miniszter-helyettes

9.45 A jubileum tiszteletére szervezett Tudományos Diákköri Konferencia díjainak átadása  
A díjakat átadja: Dr. Angyal Béla főiskolai tanár, főigazgató

10.15 Szünet

10.45 Szekcióülések

Műszaki szekciók:	Helye:
1. Alaptudományi	223
2. Gépek üzemeltetése	103
3. Forgácsoló megmunkálási	fsz. 35.
4. Mechanikai technológia	113

Társadalomtudományi és pedagógiai szekciók:

1. Marxizmus–Leninizmus	310
2. Pedagógia	109

# 1979.



**Galamb József /1881-1955/ a világhírű gépkonstruktőr, a felsőipariskola volt diákjának életútja.** Bánki Donát Gépipari Műszaki Főiskola /1879-1979/ jubileumi tudományos ülészekének anyaga. II. köt. Bp. 1979. 223/233.

**Galamb József /1881-1955/ a világhírű gépkonstruktőr, a felsőipariskola volt diákjának életútja.** Gépgyártástechnológia 20 /1980/ 7. 286/288. (Kiny. NME Gépelemek Tanszéki Közlemény 410 /1979/

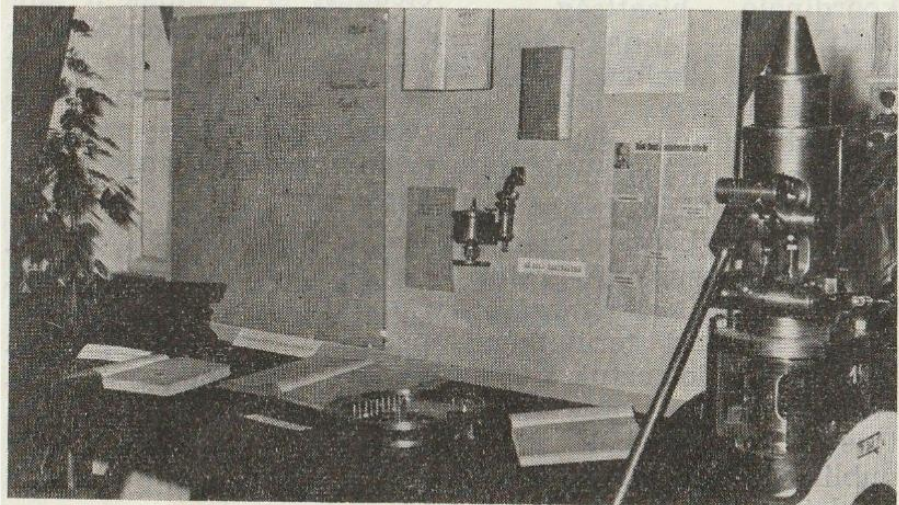




Dr. Terplán Zénó egyetemi tanár előadást tart a plenáris ülésen.



A Tudományos Diákköri Konferencia megnyitója.



Részlet a centenáriumi kiállításról.

méltatta, s köszöntötte jubileumát ünneplő intézményünket.

Dr. Meisel János, a BME rektora, a magyar társintézmények, dr. Helmut Reichel, a lipcei Mérnökképző Főiskola igazgatója, a külföldi társintézmények képviselőiben üdvözölte főiskolánkat.

Dr. Lajtai István állami díjas a régi diákok, Lakatos Lajos, II. év, pedig a jelenlegi hallgatók nevében szólalt fel.

Dr. Polinszky Károly oktatási miniszter bejelentette, hogy november 7-e alkalmából dr. Király József főigazgató-helyettest

a Munka Érdemrend arany fokozatával, dr. Angyal Béla főigazgatót a Munka Érdemrend ezüst fokozatával tüntették ki, és átadta dr. Márton Tibor tanár tanszékvezetőnek a Munka Érdemrend bronz fokozatát, Balogh Erzsébet lektorátusvezetőnek, Bozóki Zoltán adjunktusnak, Kovács Mihály adjunktusnak, Madarász Tiborné tanulmányi osztály vezetőjének és Temessi Tiborné pénzügyi osztályvezetőnek a „Kiváló Munkáért” kitüntetést.

Miniszteri Dicséretben részesült Fűrész Ferenc raktáros, Gábor Vince adjunktus, Harazin

plenáris ülésen dr. Terplán Zénó egyetemi tanár, a műszaki tudományok doktora, dr. Prohászka János egyetemi tanár, akadémikus, és Müller István kohó- és gépipari miniszterhelyettes tartottak előadást. Ezt követték a szekciósülések. Hat szekcióban 51 előadást hangzott el.

A centenáriumi ünnepeket a főiskola oktatóinak és dolgozóinak jó hangulatú, baráti összejövetele, és a hallgatók jól sikerült zenés-műsoros estje zárta.

(Gonda)





**1979.**

**Száz éve született Galamb József (1881-1955).** Műszaki Tudomány. 57 /1979/ 3-4. 277/282. (Klny. NME Gépelemek Tanszéki Közlemény 444 /1979/).

**Megemlékezés egy magyar származású neves gépkonstruktőről: Galamb Józsefről /1881-1955/.** Társszerzők: Lendvay Pál, Jálics Károly és Marton Gábor. Borsodi Műszaki Hetek '79 előadásai. GTE. Miskolc. 1979. 242/247. (Klny. NME Gépelemek Tanszéki Közlemény, 416)

**1981.**

**Száz éve született Galamb József.** Járművek, Mezőgazdasági gépek. 28 /1981/ 5. 174/175.

**Galamb József. Műszaki nagyjaink.** 5. kötet GTE. Bp. 1981. 187/225.



A járművek ill. a mezőgazdasági gépek egy-egy Ford-gyártmánya az egész iparra meghatározó volt a század első évtizedeiben. 1908-ban jelent meg a Ford T-modell első példánya a piacon, és utána 1927-ig több mint 15 millió darab készült belőle. Mivel ez volt az első ún. népaútó, viszonylag olcsó árával és nagyon könnyű kezelhetőségével, a későbbi értékelések szerint átalakította az amerikai városok és farmok egyszerű emberének életmódját. Ez aztán mintául szolgált Európának is. Az első világháború befejezése után dobta piacra a Ford-gyár a Fordson-tractort, amely a mezőgazdaság gépesítését lendítette előre. Ebből is több millió példányt szállítottak a világ minden tájára.

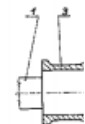
E közismert tényeken belül kevésbé köztudott, hogy mindkét gép tervezésében, nagy darabszámú gyártásának megszervezésében milyen kiemelkedően nagy szerepe volt hazánkfiának: Galamb Józsefnek, aki Makón született 1881. február 3-án, vagyis száz évvel ezelőtt.

Életrajzi adatai röviden a következők. Paraszti származású, akit négy testvérrel együtt – apja viszonylag korai halála miatt – édesanyja nevelt föl. Szülővárosában járt elemibe és polgári iskolába. Utána Szegeden a Fa- és Fémipari Szakiskola tanulója volt, majd a Bánki Donát Gépipari Műszaki Főiskola jogelődjén szerzett gépészmérnöki alapismereteket. 1901-ben szerzett végbizonyítványt, és Diósgyőrött helyezkedett el műszaki

rajzolóként a helyi Mériban az akkortól kezdve nyerte az amellyel

1903 eleztendőjialnia. Leban dolgoHamburglal, hogyAz USA-lett, hiszAmerikátTöbb, iPittsburgWestingh rékos lév hogy végvilágkiállvetkezett a gépkocnem jött több, rövClevelandFord Mo

A régi]sei voltalH. Ford, nak köve könnyen vel. Ez l bevezetni



I. ábra. A gómi 1 - kel, 2 - b bolygómdű teng

# MŰSZAKI NAGYJAINK

## 5. KÖTET

SZERKESZTI:  
PÉNZES ISTVÁN



GÉPIPARI TUDOMÁNYOS EGYESÜLET KIADÁSA

Galamb József a Ford Motor Company volt vezető konstruktőre, a 15 millió db Ford T-modell és az ugyancsak több millió db Fordson-tractort tervezője

### I. Galamb József életútja és műszaki alkotó munkássága

*Galamb, Ford's Friend, Dies...* kezdte J. M. Callahan 1955. december 26-án, az amerikai Automotive News-ban az akkor nemrégiben elhunyt Galamb Józsefről szóló nekrológot [4]. Olyan kiemelkedő, magyar származású géptervezőről emlékezett meg az újságíró, akiről a Magyar Életrajzi Lexikonban a következők olvashatók [13]:

„Galamb József (Makó, 1881. febr. 3—Detroit, USA, 1955. dec. 4.): gépészmérnök, a Ford Művek főmérnöke. Rövid ideig a diósgyőri vaagyárban működött, majd az aradi MARTA (Magyar Automobil Rt. Arad) gyárban a gépkocsigyártást tanulmányozta, utóbb Németországban az Adler automobilgyárnál dolgozott. 1903 végén kivándorolt az USA-ba. 1905-ben H. Ford detroiti iazmében mérnök. 1908-ban kezdtek gyártani az általa konstruált T-Ford-kocsit, amelyet a szellemes tervezés, ötletes technológiai megoldás és megbízhatóság jellemezett. Másik kiemelkedő alkotása a Fordson-tractort (1918—20), mely az USA-ban mintaképpül szolgált a traktorgyártás számára. Bolygókerékes sebességváltója és villamos gyújtóberendezése kora gépkocsitechnikájának kimagasló alkotásai voltak.”

A Ford Motor Company propagandájához tartozott, hogy a vállalat volt vezető munkatársait is megszólaltatták [24]. Így került sor arra az interjú-sorozatra, amelynek folyamán az aktív munkától már akkor csaknem egy évtizede visszavonult Galamb József hangszalagra mondta emlékeit [14]. Annak ellenére, hogy a riportter kérdései mindig H. Ford-dal voltak kapcsolatosak, Galamb visszaemlékezéseiben elkerülhetetlenül saját életéről is sok mindent elárult.

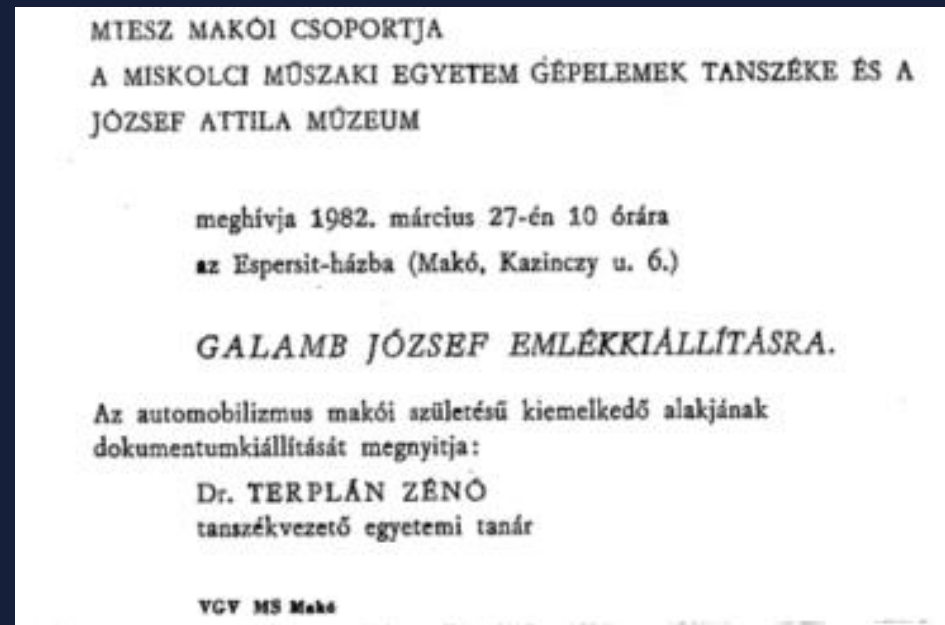
Száz éve született Galamb József. Járművek, Mezőgazdasági gépek. 28 /1981/ 5. 174/175.  
Galamb József. Műszaki nagyjaink. 5. kötet GTE. Bp. 1981. 187/225.

Forrás:  
Terplán  
Zénó  
gyűjteménye

„Galamb József emlékkiállítás” társrendezője a MTESZ makói csoportjával és a makói József Attila Múzeummal. M. 1982.



A makói kiállítás megnyitóján Terplán Zénó professzor és Tóth Ferenc igazgató  
A "Galamb József emlékkiállítás" megnyitó beszéde a makói Esperit-házban. 1982. márc. 27.







**1982.**

**Galamb József (1881-1955) és a Ford T-modell.** Technikatörténeti Szemle 12 /1980-81/ 189/194. (Klny. NME Gépelemek Tansz. Közl. 467 /1982/)

**1992.**

**Galamb József.** "Magyarok a természettudomány és technika történetében". OMIKK. Bp. 1986. 94/95. - 2. kiad. OMIKK. Bp. 1992. 161/162.

**1995.**

**Galamb József** - Mérföldkövek a magyar technika történetében. (TV1-ben félórás műsor felvételéhez szakértés. Bp. 1995. jan. 7.)

**1997.**

**Bánki Donát, Galamb József, Komondy Zoltán, Korbuly János, Pattanytús-Á. Imre, Szőke Béla** /utóbbi Pénzes István társszerzővel/. "Magyar tudóslexikon A-tól Zs-ig". Better-MTESZ-OMIKK. Bp. 1997. 146/147. 309, 477/478, 485/486, 629/630, 784.old.



Forrás: Terplán Zénó gyűjteménye

1981. jún. 14

25

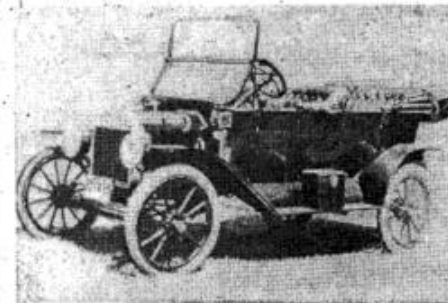
Észak-Magyarország, 37 (1981) 138. (jún. 14.) 42.

ESZAK-MAGYARORSZÁG 10

## Galamb József, a Ford „T” atyja

Detroit — a Michigan 28-  
buckli Wayne County  
Schiller, 30 km-re az Erie-  
tórtól — egyszer felelőse vá-  
ros. 1880-ban még csak 2222  
lakosa volt, 1907 elején pe-  
dig már több mint három-  
száz ezren éltek e városban.  
S ez a rohamos növekedés a  
gyárpar, előszörben az au-  
tópár fejlődésének követ-  
kezvénye, ahol a leghíre-  
sebb Ford „T”-típus megalko-  
tója, a magyar Galamb Jó-  
zsef dolgozott.

Galamb Józsefnek (1881—  
1956), az amerikai autópár  
egyik legtehetségesebb tech-  
nikai megalapozójának el-  
sősége igen mozgalmas volt.  
1893-ban született Makón, a  
budapesti Műszaki Egyetem  
elvégezte után előbb a Dio-  
genesi Vagánygyárban, majd  
az amerikai Magyar Autómobil  
I&T (MARTA) gyárban dol-  
gozott. A századforduló évek-  
ben a németországi Adler-  
gépgyárban tanulmány-  
nyelcsa a gyárdest, majd 1903  
végén átkelt a tengeren, és  
az USA-ban próbált szer-  
kesztő műhelyben, majd az  
akkor már világhírű West-  
inghouse gyárban szerzsám-  
lakalokként helyezkedett el.  
Munkahelyének sorát szinte  
lehetetlen végigcsérni, St.  
Louis, Cleveland, Niokos, vé-  
gül Detroit volt vándorútján  
színtere. Fordéknál 1905 de-  
cemberében kezdett dolgozni,  
Galamb mobálijában nézők  
váltakoztak közöttük a táblára



A híres „T”-modell

és hatalmas papírhopkra,  
melyeket naponta egy nap-  
tár arra fordított oldalával  
lefényképeztek az esetleges  
szabadalmi viták igazolására.  
A tervezésbe bátorulába  
beleszórt Ford anyjától örö-  
költ karosszéka, melyben a  
főnök — Ford — több időt  
töltött el, mint saját szobá-  
jában, és ebből adta taná-  
csait, módosításait...

Hat hónapon át folyt az  
előzetes tervezőmunka. Amint  
Ford jóváhagyott egy alkot-  
részt, azt fából azonnal el-  
készítették, s így lassan óz-  
szólt az új kocsi, a „T”-  
modellje. Az új kocsi leg-  
fontosabb része az akkori  
szerkezetektől teljesen eltérő  
bolygókerékes sebességváltó  
volt, Galamb József egyik  
legjelentősebb alkotása.

A Galamb József tervezte  
„T”-modell 1908-ra elkészült,  
és 1908-ban a futószalagon  
készült kocsiból már 19 000  
darab került előadásra, dar-  
abonként 900 dolláros áron.  
Galamb a futószalag módó-  
sításával fokozni tudta a ter-  
melést, s így egyre csökkent-  
hették a kocsi árát. 1913-  
ban 168 000 „T”-modellét,  
1914-ben 500 000 darabot és  
1915-ben 1 milliót gyártot-  
tak. Ekkor már egy „T”-mo-  
dell eladási ára 350 dollár  
alatt volt. 1927-ig amikor is  
megszűnt a „T”-modell gyár-  
tása, összesen 15 millió, Ga-  
lamb által tervezett „Ford  
T” került piacra.

A „Ford T” kocsi kivül  
Galamb József nevéhez fű-  
ződik a világhírű FORDSON  
traktor is, de szentül tisztán  
igazolja a gépkocsik futószal-  
agon történő gyártásának  
megszervezését, a bolygóke-  
rekes sebességváltó és a vil-  
lamos gyújtóberendezés meg-  
alkotása is.

Az első világháború előtt  
Galamb sebességváltó autó-  
kat, könnyű hárkocskákat  
tervezett, előkészítette a Li-  
berty repülőgépmotor gyár-  
tását. 1927-ben az elavult T-  
modell helyébe új, korsze-  
rűbb, szebb vonalú „A”-  
modellt szerkesztett, melyet  
egyre újabb modellek követ-  
tek.

1937-ben a Ford gyár fő-  
konstruktőre lett. 1944-ben  
visszavonult a megfeszített  
munkától, és 1955. december  
4-én halt meg.

E. J.

Van a kocsik  
a kocsik  
a kocsik!



1975. márt. 20 8



*Greenfield Village AND Henry Ford Museum*

DEARBORN, MICHIGAN

March 20, 1975

William Clay Ford, Chairman

Board of Trustees

Donald A. Shelley, President

Professor Zeno Terplan  
Direktor des Lehrstuhls  
für Maschinenelemente  
Technische Universität für Schwerindustrie  
H-3515 Miskolc - Egyetemváros  
HUNGARY

Dear Professor Terplan:

The enclosed manuscript copy of Joseph Galamb's oral reminiscences of his life and times at Ford Motor Company has been made available to you and Hungarian scholars by my decision as Director of the Ford Archives.

The cost of the copying from our one remaining copy has been generously provided by the University of Wisconsin through the good offices of Professor J. J. Uicker.

Please note that the occasional marginal comments have no relevance to your purposes. Mr Galamb was prized by Henry Ford as a creative and loyal colleague for many years.

You and your countrymen can be proud that Joseph Galamb was a Hungarian who had a hand in assisting at the birth of the fabled Model T Ford.

Sincerely,

Henry E. Edmunds  
Director  
Ford Archives

„1974-ben eljutottam New Yorkba, egy ASME Konferenciára. Az esti fogadáson eszembe jutott, hátha jelen van egy Ford mérnök. Volt. Ezen ismeretség révén Uicker professzor kb. két év múlva megküldte Galamb József 1952-beli visszaemlékezéseit Ford-ról, az FMC-ről, saját magáról.”

Forrás: Terplán Zénó gyűjteménye

First interview with Mr. Joseph Galamb by Mr. Owen Bombard on 30 January 1952, at 17325 Ponchartrain. This interview taken on a tape recorder.

I was born in Mako, Hungary in 1881, on February 3. I was educated in family schools in the town, the primary and high school.

Then I went to Budapest and graduated in what they call the MIT in Budapest, the Budapest Industrial Technology. I had an engineering course in Budapest.

When I graduated, I left for the Navy. I served as a warranter, an engineer, at the Navy just one year. That was part of our regular schedule, military training.

After I left the Navy I went to see the world. I went to Vienna, from Vienna up to Dresden, Berlin, and Hamburg, and Bremen. In Bremen I worked for a little while. I was running out of money, and I worked in what they call Federracht, a big German shipbuilding company, for a few months.

From there I went to Dusseldorf and worked in Dusseldorf for a couple of weeks. I worked in one of the smaller shops, but I

Galamb Józseffel folytatott, hangszalagra rögzített angol nyelvű interjú kézírata a Ford Archívumból. (Készült: 1952. január 30.; február 6.; 18. és 26.) Riporter: Owen Bombard, terjedelme 157 oldal. Fordította: Terplán Zénó

GALAMB JOZSEF

71 éves volt ekkor Galamb.

Ez a beszélgetés Galamb József úrral, amelyet <sup>Owen</sup> Bombard ~~által~~ úr folytatott 1952. jan. 30-án, Ponchartrain-ban (USA, 17325). Ez a beszélgetés hangszalagra rögzített.

Szoros a leveleim!

1881. febr. 3-án születtem a magyarországi Makon. Előmi és Középiskoláimat ugyanott végeztem, majd a műszaki iskolában.

Ez a mai Bányászati és Kohászati Minisztériumhoz tartozik!

Budán Bp.-re mentem, ahol először egy mérnöktanfolyamot a Budapesti Industriális Technológián. (Ez a mai BDFH jogelődje lehetett.)

Amint ezt befejeztem, világot látni indultam, becsuktam a haditengerészethez, ahol mérnök-aktívként dolgoztam pontosan egy évig.

Szerecséli után világot látni indultam. Bécs, Dresden, Berlin, Hamburg és Bréma volt egy-egy állomás. Mivel pénzem fogytán volt, munkát vállaltam a brémai nagy német hajógyárban a Federracht-ban, néhány hónapig.

Innen Düsseldorfba mentem dolgozni egy kisebb üzembe néhány hétig, mivel itt nem éreztam jól magam.

Forrás: Terplán Zénó gyűjteménye



Glenny Ford I. Mr. Ford - dal ardot Resulitem elocot Rapcsolalbu, amikor  
(1863-1947) az N modell hátsó futóművének terveit készítettem. Abban az  
időben nem gyártottuk a csapaágakat, csak terveztük. Tímkén  
görgős vagy gölyöscsapaágakat használtak.

Amikor befejeztem a rajzot, Mr. Ford megnevette, mert neki  
szokása volt szinte minden nap belátogatni a rajzterembe, hogyan  
mennek a dolgok?

Amikor tehát a tervek elkészültek, Mr. Wells odahívta a táblámhoz  
Mr. Fordot, h. nézre meg az N modell hátsó futóművének összeállí-  
tási rajzát. „Ki csinálta ezt a rajzot?” – kérdezte Mr. Ford.  
Nagyon tisztán és kifeszítve voltam rajzolni, és ez megragadta  
Mr. Fordot. A mi európai tervező-repészeinké kicsit eltérő volt,  
már ami a rajzolás módját illeti.

Mr. Wells így felelt: „Ez a holland”. Ők így hívták engem:  
a holland. (Ez az valószínűleg addigi helyi nyelvhasználatra utal.)  
Ettől fogva Mr. Ford mindig odajött a rajztáblámhoz.



Kétüléses nyitott N-modell,  
1906



A T modell hájtóműve az én ötletem alapján készült. Magam terveztem és rajzoltam — néhány rézlet kivételével — minden db-ot az elejétől a végéig. Adott volt a tengelytáv és a méret.

Érteket mindig maga Mr. Ford döntötte el. „Limalja a csapkefet 3 3/4"-ra” — mondta mondani Mr. Ford. Később ezt megnöveltük.

A I modellt egy kísérleti műhelyben alakítottuk ki. Sose fogom elfelejteni, sokan azt gondolták, h. nem tudunk építeni olyan motort, amelynek a hengerefeje lezserelhető, és vissza-  
kerelve mincs visszacsús, ezt övültségnek tartották.



Forrás: A XX. Század autója, 100 éves a Ford T-modell, 2008.

**Víz hűtőköpennyel ellátott levehető hengerfej**



minden elérhető az egyetlen Ford-típus indulásávalhoz.

Mr. Ford egyetlen univerzális alvázra akart különböző karosszériákat szereltetni. „Lehet olyan karosszériát rá, amelyet akar, de csak egyfajta alvázra, motorra, és minden egyéb is csak egyfajta lehet”.

Minden Edsel halála után történt. Kb. 6 hónapig tartott, amíg ezek szerint Ridolportam minden névleletet, kezdőbetűt

1914-ben Mr. Ford (I) azt mondta, h. ügyeljen arra, senki se változtasson a T modellen, és azután történt, h. a tervezés névlelettel átvettem.



1909  
#

#1 Model T.  
Oct 15<sup>th</sup> 1908





Illustrating  
Four  
Positions of  
the Model T  
Touring Car  
with Top



Serviceable  
and of very  
pleasing  
appearance  
from every  
view point



1926 Sedan



1927 Sedan



1917 Coupe



1926 Coupe

A T-modellek a vevői igényeket kielégítő karosszéria változatokkal készültek.

Forrás: A XX. Század autója, 100 éves a Ford T-modell, 2008.

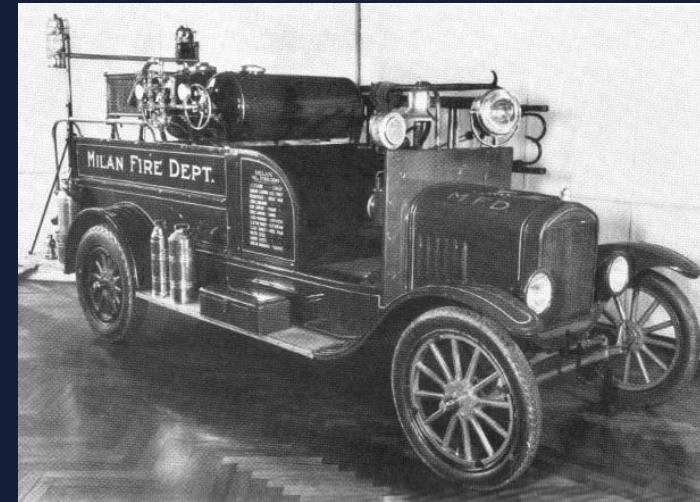




*Camping autó 1916*



*Teherautó 1918*



*Tűzoltó autó 1925*



*Mentőautó*



*Motoros szán*



*Mobil kápolna*



1906-<sup>v.</sup> 1907-ben szerestem arról tudomást, h. Mr. Ford (I) érdeklődik a traktorok iránt. Egyik nap Mr. Ford így szólt hozzám:

"Joe, egy könnyű traktort kell építenünk, amit aztán a farmokban használhatunk, ahol a búza nő és szükség van egy ~~egy~~ arató-<sup>cséplő</sup>-~~gépre~~ gépre. Ha három napon belül építenünk kell egy traktort."

Amikor a traktor elkészült, Mr. Ford (I) kivitte a farmra. Ha jól emlékszem, Jim Smith próbált vele dolgozni, búzát aratni. Mr. Ford nagyon elégedett volt vele. A traktorunk nem volt hűtőgép a hűtése, és ezért gyakran kellett a vizet utána tölteni.

Két évvel később egy másikat építettünk, amely kissé különbözött az előzőtől, több idő jutott rá, és ki tudtuk dolgoztatni jobban a részleteket.



### Specifications

**MOTOR**—Four-Cylinder. Cylinders cast en bloc. Bore, 4"; stroke, 5".

Extra large bearings throughout.

**LUBRICATION**—Splash system. Oil circulation is maintained by oil thrown off the fly-wheel by centrifugal action.

**COOLING**—Thermo-Syphon system.

**FUEL**—Motor started with gasoline from two-quart gasoline tank; once started, the motor is operated by kerosene from 21-gallon kerosene tank. Fuel supplied by gravity feed.

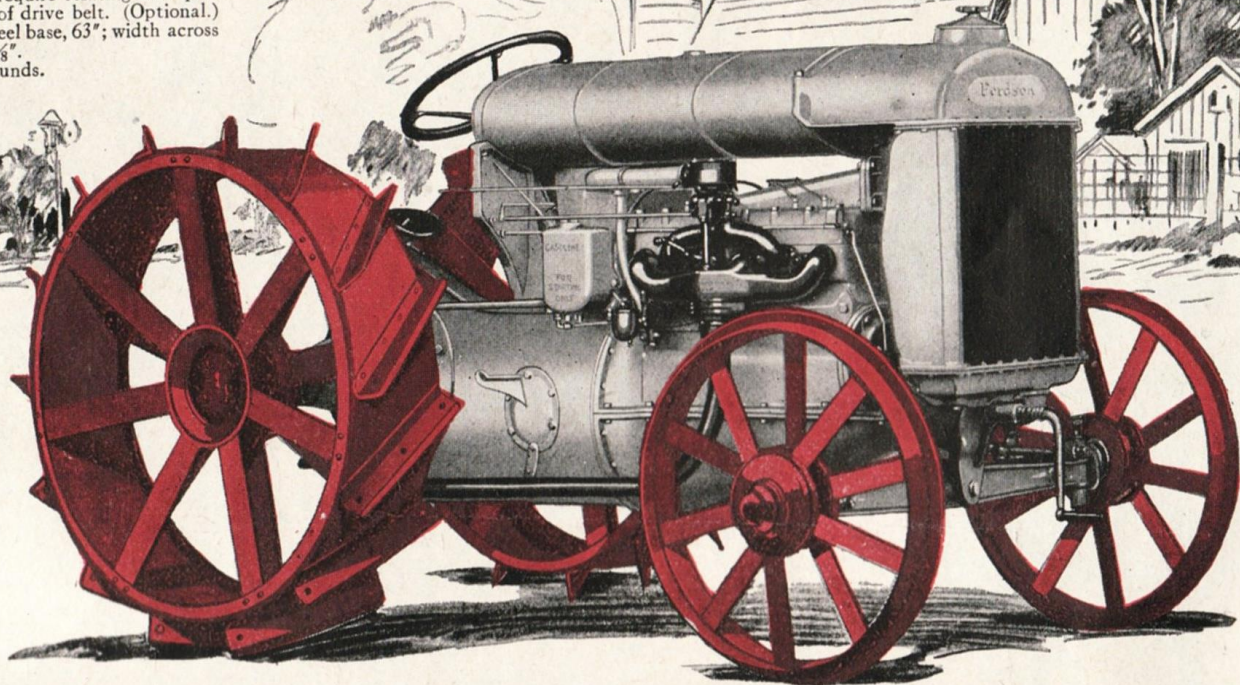
**AIR WASHER**—The air supply is drawn through water, which removes all dust, thus reducing wear on cylinder walls.

**TRANSMISSION**—Constant mesh selective type, three speeds forward and one reverse.

**BELT PULLEY**—Special fibre paper construction, does not require refacing and prevents slipping of drive belt. (Optional.)

**DIMENSIONS**—Wheel base, 63"; width across rear wheels, 61  $\frac{3}{8}$ ".

**WEIGHT**—2425 pounds.



THE FORDSON TRACTOR



A XX. század autója

100 éves a Ford T-modell

Gáti József-Horváth Sándor-Legeza László:  
A XX. század autója. 100 éves a Ford-modell,  
Budapest, 2008.



Galamb 1944-ben egy szívrohamból felépülve kérte nyugdíjazását. 1955. december 4-én, 74 éves korában a világ egyik legnagyobb autógyártó konszernjének nyugdíjas főmérnökeként hunyt el.

You and your countrymen can be proud that  
Joseph Galamb was a Hungarian who had a hand in  
assisting at the birth of the fabled Model T Ford.

Sincerely,



Henry E. Edmunds  
Director  
Ford Archives

**„Ön és honfitársai büszkék lehetnek, hogy Galamb József magyar volt, aki segédkezett a legendás Ford T-modell születésénél.”**

(Részlet H. E. Edmunds Terplán Zénónak írt leveléből)

