



Zajímavý život Johna Northa Willyse-průkopníka automobilismu.

John North Willys-se narodil v nevelké vesnici západního New Yorku Canandaiqua 25.10.1873.jeho otec byl sedlář-kožař a přivydělával si zednickými pracemi.Matka byla v domácnosti.Název Canandaiqua byl odvozený z pětice národnostních menšin zde žijících indiánských kmenů a dle američanů to bylo místo „kde bych chtěl žít“-opravdu krásná zem s jezerem Canandaiqua, sedm ramen s mosty poseté zátokami,množstvím lesů a různého rostlinstva a velkých volněpotulujících stád bizonů.krásné místo k bydlení.V praxi to byla republika uvnitř USA,se členy 5-ti kmenů,kteří byli voleni a reprezentovali tento region.Ten také měl svůj právní řád a vrchní radu,kteřá řešila veškeré problémy a kontrolovala pořádek více než 250 let.Jejich vzájemná ochrana zabraňovala hladu a válčení od soupeřů.

John Willys byl již tenkrát jako dítě podnikavý.Koupil a prodal všechno co bylo možno mezi dětmi a šetřil každý vydělaný penny a co dostal od rodičů.

V r.1873 byl opravdu velmi špatný ekonomický rok a banky krachovaly jedna za druhou.Toto trvalo až do r. 1879 a ze 490 bank zkrachovalo 89 z nich a newyorský obchodní trh cenných papírů se úplně zhroutil a obchodní burza se na deset dnů zavřela.Po té se situace uklidnila.Náklady na žití vzrostly,veškeré služby se prodražily a např.rybí tuk,kterým se svítilo v každé domácnosti byl nahrazen petrolejem-tenkrát novou surovinou,když gallon stál u f.Standard Oil 15 centů.Benzin,jako vedlejší produkt po rafineraci petroleje byl vyřazen jako bezúčelový.Ne snadno se vydělávaly peníze.Stoupala nezaměstnanost až na 14% a bylo těžké najít práci.mnozí žebřali a ti co měli štěstí,pracovali za 35centů na hodinu.V té době vyrůstal John Willys. V 15-ti letech přišel za rodiči,že by chtěli se svým kamarádem-partnerem a jeho přítelkyní pradlenou- najmout prádelnu poblíž města.Tak dlouho je přesvědčoval až souhlasili.John tedy odjel do Seneca Falls a úspěšně pracovali celý rok v prádelně,kteřá patřila městu,dokonce i v neděli.Na konci roku se rozdělili o tisícovky dolarů a ukončili zde svoji práci.Rodiče chtěli tyto peníze investovat do vzdělání a tak se John vydává stát se právníkem do jedné z nejlepších škol v Elmire. Ale po třetím semestru musel školu opustit když mu náhle zemřel otec. V 18-ti letech se tedy vrátil domů aby finančně podporoval matku a sourozence.Nechtělo se mu pracovat na“ někoho jiného“ John viděl příležitost v bicyklech.V jeho kraji(rozsáhlém venkově)viděl příležitost,že tento dopravní prostředek by se uplatnil. V jedné pronajaté šoinavé místnosti v Canandaquia si zařídil prodejnu a rychle se adoptoval v tomto obchodování,kteřé mu vydělávaly docela slušné peníze.Časem zřídil i opravy a služby kolem bicyklů, i stavění kol na zakázku.Během několika měsíců se přesunul na hlavní třídu a jako nákupčí od několika cyklistických výrobců,věděl že se začíná rozvíjet automobilový obchod.V r.1896 byl přizván do Bostnu,k nákupu gumových pneumatik pro cyklistická kola-tyto byly opředené a velmi oddolné s dlouhou trvanlivostí-pozdější základ pro ballonové pneumatiky do automobilů.Není známo zda s nimi obchodoval,ale vzhledem k jeho obchodnickému duchu,se dá říci že ano.

Vr.1897 se oženil s místní dívkou Izabela Van Wie.Měli spolu dceru jménem Virginie.

V témže roce koupil zkrachovanou firmu sportovních potřeb v Elmire na pěkném místě.Tam rozšířil svůj cyklistický obchod a rozvinul ho tak,že často prodal veškerou roční produkci z

pár různých továren. V r.1899,při služební cestě v Clevelandu Ohio,viděl svůj první automobil projíždějící městem.Byl úplně fascinován,stejně tak jako mnoho okolo stojících občanů a v tu chvíli si uvědomil,že to je pro celou zemi velká věc a budoucnost,nahrazující koně,železnici a kola.



Vr.1900 ve svých 27 letech byla jeho firma velmi rozšířená a známá všude po východní části Spojených Států a jeho zisky činily přes 500.000 US dol. za rok.Koupil Pierce Automobile Buffalo ,malou továrnu,která produkovala i bicykly a jejich automobil užíval pro předváděcí jízdy .Cena vozu 900 dolarů .Toho roku neprodal jediný vůz.Další rok 2 ks.Někdo jiný by byl zklamán,ale John koupil licenci na bicykly Tramp v.r 1902 a pod tímto jménem prodával svá kola,ale i automobily Tramp Automobile. V r.1902-8 ks a 1903-20 ks.,lidé pomalu překonávali jejich ostýchavost,skepticismus a nedostatek víry v dlouhodobém finančním zatížení,nicméně každý toužil mít svůj první vůz.“Tramp“ byl vyroben u Thomase Jeffreya,taktéž původně výrobce kol z Chicaga,který začal s automobily v r. 1900 v Kenoshě. Tramp automobil měl motor pod sedadly,ale byl dobře stavěný a levný.Jeffrey byl velký inovátor a umístil motor dopředu,pozměnil řízení kol(za velkého úsilí) a kolem r.1904 mohl John Willys dostat mnoho Jeffreyových aut a jeho další dodavatel Pierce Automobile,přišel s novým modelem pro r.1904.Willys se rozhodl pro tento Piercův typ a veškerý prodej těchto vozů a tím zabezpečil stabilizovaný zdroj pro rychle se expandující síť obchodních zástupců.Při povinných setkávání těchto lidí,se Willys seznámil s Claudem Coxem,ktrý vlastnil značku Overland Standart Wheel.Byl obeznámen se znamenitou reputací firmy a ihned se rozhodl udělat s Overlandu jediného smluvního partnera pro výrobu jeho vozů.Toto ovšem bylo velmi nešťastné řešení,které v budoucnu vyústí ve velké problémy.

Výbuch v továrně Overland v.r 1904 velice poznamenal vedení Standard Wheel.Ztratili veškerý zájem o Overland a ten hrozil bankrotem.Claude Cox se snažil znovu postavit na nohy firmu za finanční pomoci Davida M Perryho.v r.1906 byla společnost zreorganizována na Overland Company.Willys opět prodává automobily z Overlandu tak rychle jak jen stačila výroba,ale krátkodobá recese v továrně D.Perryho zasáhla natolik,že se dále nemohl finančně podílet na Overland Company.Základní produkce vozů byla zastavena a Cox hledal zoufale investora ,který by mu pomohl udržet firmu nad vodou.Willys v této situaci pomohl financovat výrobu a zaslal šek na 10.000 dolarů,jako pojistku na to,že dostane objednané vozy,které potřeboval prodat včas.Náhle v listopadu,krátce před oslavou díkůvzdání se zastavila veškerá dodávka a nikdo neodpovídal na Willysovo urgence.John tedy nastoupil do vlaku a odjel do Indianopolis.Přijel v sobotu a byl zděšen tím co viděl.45 vozů bylo na montážním pásu nedokončeno,jednotlivé díly se válely v prachu,protože dělníci nedostali zaplaceno.V bankovním kontě všehovšudy 350 dolarů.Claude Cox byl zoufalý.Nabídl rozpracovanou výrobu a všechny součástky zdarma tomu,kdo mu pomůže nalézt

finančníka, pro záchranu firmy. Po zhodnocení situace a obvolání několika finančníků v Elmiře, kde se vše zorganizovalo a bylo podloženo jen jeho slovem, byla vyhotovena státní půjčka, která byla dostupná ihned v pondělí. Willys se vrátil do Overlandu, ihned vyplatil 3.500 dolarů/hotovost, kterou měl u sebe/ zaměstnancům a přesvědčil v jednom dni všechny věřitele že vyplatí 80.000 dolarů jejich pohledávek. Willysovy schopnosti byly takového rázu, že mohl dostat celou firmu opět na nohy. Výrobní linka se zase rozjela, pracující dostali zbytek výplaty a na počest oslav díkůvzdání ještě prémie. S Willysovým účetnictvím byl rok. 1907 pozitivní. Střídavě se pohyboval mezi Elmirou a Indianopolisem. Produkce se zvýšila 10x (465 vozů) a tyto byly ihned prodány Willysem za 1.200.-US dolarů./ks. Pochopil, co měl udělat již dříve - koupil Overland a přejmenoval na **Willys Overland Company**. Jeho produkce se opět zvýšila a on si uvědomoval, že musí postavit novou továrnu, protože Overland Company již nestačí s produkcí. Trochu se porozhlížel a mezitím čas běžel a on si uvědomoval, že musí ihned začít, jinak ho pohltí konkurence. Proto koupil hotovou továrnu Marion Car Company v Ohio na začátku r. 1909a na „palubě“ této, byl znamenitý inženýr a automobilový mág Harry M. Stutz. Ale Stutz měl svoje vlastní plány a odešel z firmy, aby vytvořil vlastní společnost. Při reorganizaci a vzhopení firmy mu vlastně jako za odměnu přistála do klína i továrna The Pope Motors Factory v Toledo, moderní velká a připravena k automobilové produkci. Willys ji dokázal koupit pouze za 285.000.-dolarů a tato se stala programem pro **NEW WILLYS OVERLAND COMPANY**. Willys byl schopen většinu této ceny vyplatit výprodejem přebytků a 26.10.1909 vznikl nový model Overland 38-den po Willysových 36- tých narozeninách. Tento zvláštní model měl převodovku s posuvnými koly, nahrazující epicyclický typ. V téže roce (1909) uvedl Henry Ford svůj model T, který měl epicyclický převod a od r. 1910-1927 byl po Fordu druhý největší producent vozů Overland. Henry pozvolna zvyšoval cenu vozu Ford T a šetřil výdaje používáním levnějších součástek od různých výrobců a nebo chudším vybavením vozu/byla též běžná praxe, že neplatil reklamní účty/. Overland toto nedělal - moudře vsadil na kvalitu. Fordovy vozy byly považovány za nespolehlivé, ale snadno opravitelné „kdejakým farmářským synkem“, dokonce je nazývaly „plechárny“, nicméně Overland bylo celkově vyšší auto atěšilo se lepší reputací, dokonce i za vyšší cenu. V r. 1910 Willys Overland vyprodukoval přes 4.000 aut a každý z nich byl již prodán - tím Willys poskočil nahoru s profitem 1. milion dolarů. John Willys se doslova vyhrabal s chapadel jisté smrti s tímto kapitálem a to vše během roku. Neměl žádný dluh a bankéři a obchodníci byli jako v extázi.



Pokračování příště.