

A Swallow történet-a kezdetek

Paul Skilleter visszatekintése 90 évvel ezelőtre, a Jaguar gyökereire

Ebben a hónapban pont 90 éve történt, hogy egy korábbi autó értékesítő és egy nyugdíjazott WW1-es katona társultak, hogy egy kezdetleges társaságot indítsanak motorkerékpár oldalkocsik gyártására. Egy kopott piros téglapületben kezdték Blackpool-ban, három emberrel és egy fiúval. 13 év alatt ez a kis cég Coventry egyik legjelentősebb autógyártójává nőtte ki magát, mely az első Jaguart 1935-ben adta ki és amely az 50-es évek közepére Anglia legnagyobb dollár-termelőjévé vált.

Önök valószínűleg ismerik a továbbiakat: az XK típusoktól fejlődve és olyan sorozatokkal folytatva, mint a Mark2, E-Type vagy az XJ6 típusok, végül a világ legjelentősebb márkanéveinek egyikévé vált és az utóbbi években a Ford és most a Tata Motors szerzeménye lett. Napjainkra egy igazi, világszínvonalú autómárka, világszínvonalú modellpalettával és a fejlődő piacokon négy értékesítési potenciállal. És mindez ebből a motorkerékpár oldalkocsiból nőtte ki magát, ami nem volt más mint néhány alumínium lemez kőrisfa vázra szegezve, és amiből egy tucatnyit gyártottak hetente.

Amikor nekiláttam eme cikk írásának, úgy gondoltam, megnézem a Google-ben, milyen idézetek léteznek a „kezdetek (beginning)” szóval. Az egyik legkorábbi aforizma, amit találtam, Platónról származik és így szól: „A kezdet a munka legfontosabb része.” Igaz: Adott a 20 éves Billy Lyons, éppen elvesztvén állását, mivel elkeserítette a munkaadóját, aki nem látott fantáziát a motorkerékpár oldalkocsi üzletben, és adott az újdonsült szomszédja, akit sikerült meggyőznie, hogy vágjanak bele az üzletbe: ezek híján a sztori soha nem kezdődött volna el és soha nem lett volna semmilyen Jaguar-unk: Nehéz ebbe még belegondolni is.

A 30 éves Walmsley az első oldalkocsijait valóságosan a családi házuk hátsó fészkerében kezdte készíteni, nem is Blackpool-ban, hanem a Cheshire-i Stockport külvárosában, és a Google Streetway-en elnézve a középosztálybeli épületet a Flowery Field 5.szám alatt, még ma is úgy fest, mint ahogyan annak idején a Walmsley család tulajdonlása alatt. A családfő az eléggé jól prosperáló szénkereskedő Thomas volt, és a cége műhelyében, ahol a lóvontatású kocsikat készítették, tanulta meg a fiatal Billy a karosszériaékesítés alapjait, amit aztán az oldalkocsik létrehozásánál kamatoztatott. Az első ilyen egy ex-háborús Triumph motorhoz csatlakoztatta, az eredmény biztató volt és még néhány ilyen készült az érdeklődő barátok számára.

A korabeli vesszőkosár alakú vagy durvaívű oldalkocsi dizájn-okkal összehasonlítva Walmsley csillogó polírozott nyolcszög keresztmetszetű interpretációja kétségkívül újszerű volt és kiérdemelte volna a „Ot-as-ell (pokolian tüzes?)” jelzést.



A Swallow névre keresztelt oldalkocsi, amivel az egész elkezdődött 1922-ben.

1921-ben Thomas visszavonult és a családjával, Bill-el és újdonsült feleségével Leaticia-val tengerközelibb helyre, Blackpoolba költözött. Bill itt is folytatta próbálkozásait a mostanra „Swallow(Fecske)” elnevezésű oldalkocsikkal, a King Edward Avenue 23.szám alatti házuk egy udvari palatetős melléképületében. Az épületnek volt egy nagy ajtaja, ami egy hátsó szervíz-útra nyílt és ez az ajtó néha nyitva maradt. Egy másik megszállott motorosnak, aki csak néhány ajtónyira lakott innen, ez maga volt a mézesbödön, és Sir William így írt 1961-ben a Walmsley-vel történő első találkozásukról:

„Egy nap egy nagyon okos összetételre bukkantam, ahogyan ezt mondani szokás, egy hozzánk nagyon közeli garázsban. Beszédbe elegyedtem a tulajdonossal, aki elmondta, hogy saját kezűleg készítette az oldalkocsit és éppen egy másikat készít a barátjának. Mivel a garázsaink nagyon közel voltak egymáshoz, természetesen sokat beszélgettünk, és bemutattam őt a helyi Blackpool and Hylde motoros klubban, ahol én az egyik alapító tag voltam. Következésképpen, nagy lehetőségeket láttunk egymásban.”

Hamarosan Lyons rendelt egy oldalkocsit saját részre, és úgy találta, a dolog nagy figyelmet keltett. Ahogyan az utcán parkolt, sokszor vissza kellett fordulnia a motorjához, hogy válaszolhasson egy-egy kíváncsi motoros kérdésre, hol lehet ilyen oldalkocsihoz jutni. Nagyon hamar egyértelművé vált számára, itt egy nagy üzleti lehetőségről van szó és ráadásul ez első szerelmével, a motorokkal kapcsolatos. Érezte, ha nagyobb léptékben kezdenének gyártani és az értékesítéseket növelnék ügynökök alkalmazásával, a Swallow oldalkocsik bizonyára nagyon sikeres termékek lennének.

A nehézség azonban Walmsley meggyőzése volt. Ő az oldalkocsikat még mindig csak hobbinak tartotta. Végigszenvedte az első világháborút, ahol meg is sérült, és most egyszerűen csak a barátai társaságát szerette volna élvezni. Volt háborús illetménye és térítés az apja révén, így az oldalkocsik eladása révén befolyt összeg(figyelembe véve, hogy csak havi maximum 3-4 darab készült) többé-kevésbé csak borraivaló volt.

William Lyons viszont nem volt elégedett akkori körülményeivel. A szülei William és Mary Jane ('Minnie') Lyons voltak, akik azt követően házasodtak össze, hogy William, aki akkoriban utazó zenész volt Írországból, egyik Blackpool-i látogatásakor véletlenül találkoztak. Minnie édesapja, aki egy derék helyi malomtulajdonos vállalkozó volt, nem helyeselte ezt a romantikát és azon nyomban kitagadta a lányát. De a fiatalok belevágtak egy zenei bolt üzemeltetésébe a Blackpool-i piaccal szemben, és ez legalábbis annyira sikeres volt, hogy a fiuknak, Williamnak, aki 1901. szeptember 4-én született, a taníttatását ebből tudták fedezni.

Az Arnold House iskolában Billynek ez elméleti tanulmányok csak másodlagosak voltak a sportokhoz és a motorozáshoz fűződő szenvedélye után (első motorja egy 1911-es Triumph volt). Ekkoriban, közvetlenül az első világháború után, a Crossley Motors-nál dolgozott Manchesterben de aztán úgy döntött, hogy a Blackpool-i Brown and Mallalieu motorkerékpár kereskedés nagyobb változatosságot nyújt. Lényegében értékesítő volt, de mindenféle munkákat végzett a cégnél és 1919-ben részt is vett az első Londoni Motor Kiállításon. De aztán egy új igazgató jött és láthatólag nem értett egyet azzal, hogy ez a fiatal srác milyen sokrétű felelősséggel rendelkezik a cégnél.



William Lyons 1922-ben.

Sir William Lyons később elég felszínesen nyilatkozott a Brown and Mallalieu-tól való távozásának körülményeiről, de egyik legelső Blackpool-i alkalmazottja, Harry Gill szerint kirúgták, miután későn érkezett vissza az egyik Isle of Man-i TT motorversenyről. Nem lévén más azonnali alternatíva, William kénytelen volt a családi vállalkozásban folytatni, legtöbb idejét a bolt hátsó részén töltve, ahol zongorák javításával foglalkoztak. A munka unalmát motorbiciklik bütykölésével kompenzálta és 1921-re már több mint 20 motorja volt. Találgathatunk, mi vált volna belőle, ha a Walmsley-k nem érkeznek meg a King Edward Avenue-re....

Nem volt egyszerű William Walmsley-t meggyőzni arról, hogy jó neki, ha hobbiját rendes vállalkozássá formálja. A Swallow feltaláló laza hozzáállása volt a legnagyobb akadály, amit a fiatal 18 éves Lyonsnak meg kellett oldani. Sok átbeszélte órába és eltelt hónapba tellett, valamint Walmsley szüleinek meggyőzésére, hogy az elképzelése elfogadásra találjon. Aztán végül 1922 nyarán egy 50/50 % tulajdonrészű vállalkozást alapítottak. Ezt egy 1000 fontos(mai értéken 14000 font) hitelfelvétellel finanszírozták, amihez a kezesek az édesapák voltak.

Biztos vagyok benne, hogy az együttműködésük kialakulásának története a fentiek szerinti, de érdekes látni, mennyire eltérnek a különböző szempontok szerinti elbeszélések erről. Amikor ezt a cikket írtam, kezembe került egy feljegyzés, amit 1977 decemberében készítettünk Andrew White-tal egy Blackpool-i utunk alkalmával, ahol Andrew könyvéhez kerestünk meg a Swallow-hoz kötődő embereket. William Walmsley 1961 júniusában meghalt, de második felesége Winifred még mindig Blackpool-ban élt, és ő előadta nekünk a történet kezdetét Walmsley szemszögéből: ami szerint, amikor először találkozott a fiatal Lyons-szal, megkérdezte tőle, vannak-e könyvviteli és adminisztrációs ismeretei, és amikor erre Lyons igenlő választ adott, „bevette az üzletbe, főképp hogy annak üzletviteli és adminisztrációs ügyeit intézze”.

Ez természetesen teljes mértékben eltér az eddig ismert verziótól, ahol Lyons a kezdeményező, de érdekes megközelítés, és egyértelműen rámutat, hogyan interpretálta Walmsley a feleségének a Swallow Sidecar Company indulását. A verzió azonban nem cseng össze a tényekkel, a Társasági Szerződéssel és egyéb bizonyítékokkal és így ezeket a megjegyzéseket végül nem szerepeltette Andrew a „Jaguar-egy csodálatos márka története” című könyvében.

Lyons, abbéli igyekezetében, hogy a vállalkozás létrejöhessen, még azelőtt elkezdett megfelelő ingatlanok után nézni, mielőtt a társasági szerződés megkötöttet. Mivel csak szeptember 4-én töltötte be a 21.életévét, valójában addig ez nem is jöhetett létre. A Lyons apa egy barátján keresztül kiszemelt egy magas, inkább komoran festő épületet a Bloomfield Road-i futtbal-pálya mellett, amelyben a két felső szint kiadó volt. Nehezen volt ez alkalmas olyan nagy terjedelmű dolgok gyártására, mint az oldalkocsik, mégis Lyons úgy tekintett rá, mint valami menyországra.

Maga a társasági szerződés csak november 21-én került aláírásra, és visszamenőlegesen a vállalkozás indulásának hivatalos dátumaként a Lyons 21. születésnapja utáni 7. nap, azaz szeptember 11. került megnevezésre. A miértre nincs egyértelmű válaszunk; talán a két ember annyira el volt foglalva, hogy nem tudtak időt szakítani a formalitásokra. Mindenki, aki már indított saját vállalkozást, tudja, mennyire időt rabló és kimerítő ez; az ingatlanokat berendezni, a folyamatokat bevezetni, beszállítókat találni és dolgozókat felvenni.

Jóllehet az idősebb tag az életkora miatt elsőként kerül megemlítésre a szerződésben, de egyébként minden egyén passzus szigorúan az 50-50%-os részesedésre utal- úgymint mindkettejüknek heti 10 fontos fizetés és fele-fele arányú osztozás a nyereségen vagy veszteségen. Az első azonnali kiadás volt a

Walmsley által már korábban bejegyzett Swallow Sidecar védjegy megvétele volt a társaság által 50 fontért. Az ipari védjegyet William Walmsley már korábban, 1921 áprilisában bejegyeztette, amikor még Stockportban élt, és ez arra utal, hogy már a Lyons-szal történt találkozására is látott kereskedelmi potenciált a találmányában.



Sir William Lyons és élete fő műve az E-type.

Az első feljegyzett eladás a társaság pénztár könyvében- ami csodálatos módon megmaradt és most a Jaguar Heritage Trust-nál van-, 1922.szeptember 22-re datálódik és ez egy 3,10 fontos előleg egy oldalkocsira.

Bár a vállalkozás egyértelműen nehézségekkel küldött, mégis a Swallow Sidecar Company növekedésnek indult, és a Bloomfield Road-i ingatlan egyre szűkösebbnek bizonyult. Ekkor történt, hogy Bill Walmsley édesapja ismét képbe került, megvásárolván egy sokkal jobb ingatlant egy mérföldnyire a korábitól, a Cocker Street-en. A vállalkozás 1926 szeptemberében költözött ide, a nagyobb terület megengedte az oldalkocsi kibocsátás növelését és ugyanakkor teret engedett Lyons egy dédelgetett tervének megvalósításához, autó karosszériák készítéséhez. Ez 1927-ben az Austin Seven Swallow-ban öltött testet, ami már megteremtette egy igazán sikeres vállalkozás alapjait.

De a Swallow autók története és a Coventry-be való 1928-as költözés már egy másik történet és túlmutat a 'Jaguar' indulásának kezdeti történetén, azon a sztorin, ami 90 éve egy ház melléképületében kezdődött Blackpoolban.

Fordította: Gyórfi György