

Baťovský námořník a nákupce Jakub Frey

Jan Herman

Jakub Frey (někdy v pramenech psán jako Frei) se narodil v obci Postřekov poblíž Domažlic 8. června 1906 (NA Praha, fond Československý plavební úřad Praha 1921–1950, kart. 79, inv. č. 999). Po maturitě začal s pomocí státního stipendia v roce 1921 studovat v tehdejší Jugoslávii námořnickou akademii v Bakar u a o čtyři roky později nastoupil jako kadet na loď Legii, provozovanou Legiobankou. V roce 1927 absolvoval kurz důstojníků obchodního loďstva a tak se z kadeta stal třetím důstojníkem na Legii, s níž se pravidelně plavil do Severní i Jižní Ameriky. V průběhu Velké hospodářské krize nenacházela Legiobanka pro Legii využití, a tak nečinně kotvila v Hamburku. V letech 1930–1932 Jakub Frey absolvoval vojenskou službu a po zkouškách v Boce Kotorské se stal v roce 1932 kapitánem dálné plavby (PTÁČEK 2009, 48).



Obr. 1: Jakub Frey na lodi Morava, 1932–1933 (SOKa Zlín, fond Sběrka fotografií Zlín, obálka č. 4864, poř. č. 1) |

Poté na následujících 16 let nastoupil do služeb firmy Baťa. V říjnu 1932 tato společnost zakoupila v Marseille francouzskou loď Kouroussu, s níž plánovala zajišťovat firemní obchodní spojení s jihovýchodní Asíí. Na loď najala část nevyužívané české posádky z lodi Legie a mezi ní i Jakuba Freye, který na zakoupení lodi vzpomíná: „...kotle tekly, už když se loď kupovala. Já o tom věděl, protože jsem podle lodních deníků zjistil, že loď má nadměrnou spotřebu vody a že příčina může být jediné ve špatném stavu kotlů. Řekl jsem to sice prvnímu strojnímu důstojníkovi, avšak ten se rozhodl, že to raději hlásit nebudeme, protože se ta loď nakonec nekoupí a my zůstaneme zase bez práce.“ (Vzpomínky dostupné z: <http://www.bastl.cz/cnp/364.html> [cit. 24. 8. 2023]). Po nezbytných úpravách loď odplula do Gdyně, kde na ni bylo o Vánocích 1932 naloženo zboží, zásoby, strojní vybavení i instruktoři pro nově zakládanou baťovskou indickou továrnu v Konnagaru (severně od Kalkaty). Jakub Frey na lodi Morava (nově přejmenovaná z Kouroussa) působil jako II. důstojník (později jako I. důstojník), absolvoval dlouhou cestu do Indie a jihovýchodní Asie a kratší cesty mezi evropskými přístavy (NA Praha, fond Československý plavební úřad Praha 1921–1950, kart. 79, inv. č. 999).

V říjnu 1933 zaujal pozici kapitána na druhé baťovské námořní lodi Little Evy, která dopravovala zboží mezi německými a polskými přístavy. Frey jako kapitán zažil také v srpnu 1934 srážku s lodí Berezina v Kielském průplavu, po níž byla baťovská loď Little Evy opravena a v lednu 1935 prodána (HERMAN 2015, 100–102). Na tuto srážku v Kielském kanálu Frey zanechal obsáhlou vzpomínku: „Loď řídil povinně v Kielském kanálu lodivod. Proti nám plula, rovněž pod vedením lodivoda, sovětská loď Berezina. V té době ještě měli Angličané rozdílné komando. Když Angličan řekl ‘starboard’, tak chtěl, aby mu šla loď doleva. Když řekl Němec ‘starboard’, chtěl, aby mu šla loď doprava. A pro tyto nevyjasněné pojmy vlastně došlo ke kolizi. Lodě pluly proti sobě a na té sovětské, která delší dobu nikoho nepotkala, seděl lodivod a viděl naše světla, ukolébán klidem, až v poslední chvíli, a zapomněl, že dává rozkazy anglicky. Řekl kormidelníkovi Bereziny ‘starbord’ a ten to otočil přesně na opačnou stranu, než chtěl lodivod. V kanále se někdy stává, že nejede-li loď středem, vytvoří u břehu val vody, který tlačí plavidlo na jednu stranu vpředu a na druhou na zádi. Loď vlastně dostane smyk. A k tomu došlo, když chtěl lodivod zachránit situaci. Berezina se otočila napříč kanálem. Představte si, že byla tak desetkrát větší než my! Lodivod poslal Klose, aby honem před srážkou hodil kotvu. Ten ještě duchapřítomně křikl větrákem na přídí na spící strojní posádku, aby vyběhla, čímž ji vlastně zachránil, protože na přídí pak byla jen spleť plechu a postelí. Ale jinak se nám nic nestalo. Voda nevnikla do lodi dále, než právě ke kolizní přepážce. Ani náklad nebyl poškozen. Soud přikl veškerou vinu druhé lodi, takže firmě byla vyplacena náhrada škody. A navíc se Little Evy v tom stavu po havárii podařilo prodat.“ (Vzpomínky dostupné z: <http://www.bastl.cz/cnp/862.html> [cit. 24. 8. 2023]).

Jakub Frey zůstal u firmy Baťa i po prodeji poslední baťovské a zároveň i československé námořní lodě. Firma využila jeho rozsáhlých jazykových znalostí (během svého života ovládal srbochorvatštinu, angličtinu, němčinu, italštinu, francouzštinu, španělštinu, portugalsčinu, ruštinu a polštinu), zaměstnala jej v nákupním oddělení a po nezbytném zaškolení vyslala vybudovat nákupnu surové gumy v Angole. Angola se před první světovou válkou řadila mezi významné producenty surové gumy,

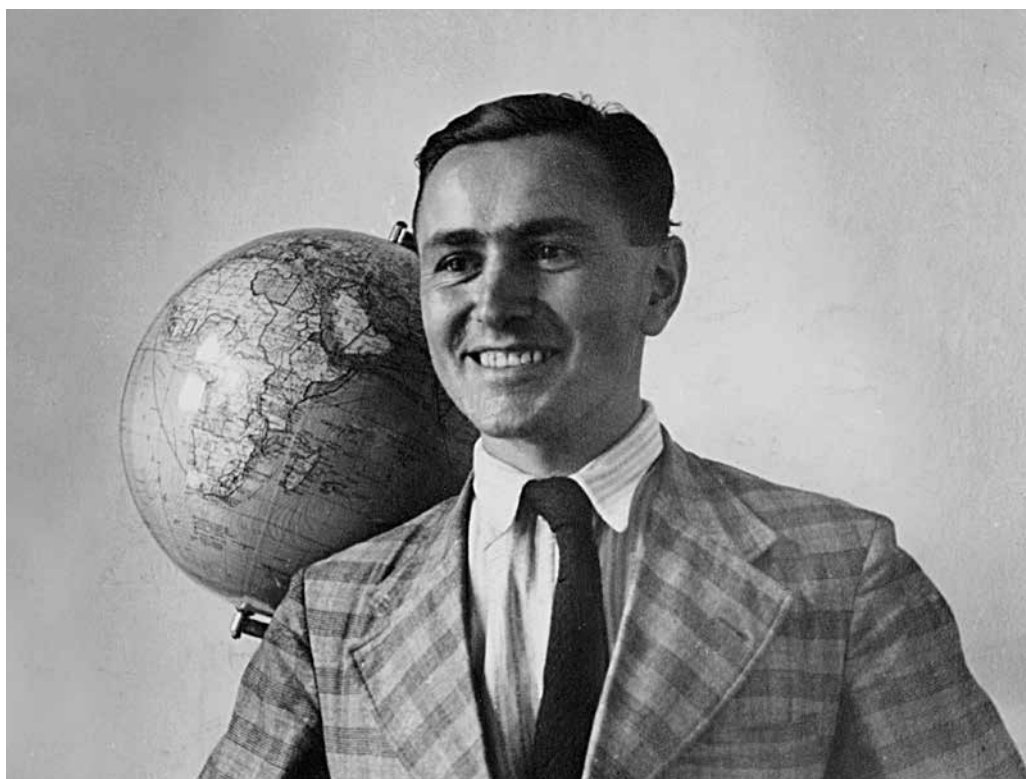
avšak po světovém konfliktu nebylo toto podnikání obnoveno. V polovině 30. let minulého století viděla firma Baťa v angolské gumě velký potenciál, proto Jakub Frey odjel ze Zlína 10. října (SOka Zlín, fond Baťa a. s., sign. III., kart. 1377, inv. č. 10) a po téměř třítýdenní cestě připlul 29. října 1935 do Luandy (SOka Zlín, fond Baťa a. s., sign. III., volně, inv. č. 74).

Po průzkumu možností nákupu gumy u domorodců a počáteční propagaci začal nakupovat surovou gumu, avšak musel se vypořádávat s řadou překážek. „Vzpomínám si, jak mně v Coembě na můj dotaz, zda je tam někdo, kdo umí dělat gumu, přivedli stařečka, který mně vyložil celý proces od sbírání kořenů, tlučení kůry a odstraňování nečistot až po praní, vaření a dělání mutárů (kusů gumy, která vyhlíží jako nudle). Celou tu dobu před a po světové válce si v Angole na gumu nikdo ani nevzpomněl. Teprve v roce 1936 došlo znovu k její produkci. Angola jí vyvážela před válkou 2000 až 3000 tun ročně. Rekordu dosáhla v posledních letech minulého století, kdy bylo exportováno ročně i přes 5000 tun. Jakost gumy, která se v Angole produkuje z kořenů, je rozdílná od gumy plantážní. Angolská guma je obsažena v kůře ve tvarech vláknů a tento tvar si také ponechává. Černoši mně tvrdili, že je pružnější a elastičtější nežli guma z latexu“ (Zlín 1938, 3). Freyova práce byla ztěžována odlišnými kulturními a společenskými návyky v Africe: „Moje práce s obnovením gumové produkce narážela v Angole na celou řadu překážek, které se dávaly nesnadno zdolat. Černoši odvykli práci s gumou a věnovali se zemědělství, práci na železnici, službě u bělochů atd. Staří černoši si kromě toho pamatovali na doby, kdy za jednu 'kitotu' (10 gumových nudlí, vážících asi 700 gramů) dostávali velké kusy látek, lihovin a střeliva, kdežto já jsem jim mohl s počátku platit jen 2 angoláry za 1 kg. Přece však jedna překážka za druhou povolila, a tak jsme zde v Angole obnovili alespoň částečně produkci gumy, která dříve byla zlatým dolem pro černochoy i obchodníky s gumou“ (Zlín 1938, 3). I přes tyto překážky dokázal Frey v Angole najít místo na trhu – do konce roku 1935 nakoupil 32 000 kg gumy, 9 000 kg bavlny a 4 300 kg kůží, po odečtení nákladů vykázal zisk 34 388 Kč. Do poloviny roku 1936 nákup zvýšil, když nakoupil 60 000 kg gumy, 15 000 kg bavlny a 18 000 kg kůží se ziskem 43 152 Kč. (MZA Brno, Státní okresní archiv Zlín, fond Baťa a. s., sign. III., kart. 1386, inv. č. 44).

Po tomto průzkumu trhu začal budovat vlastní nákupnu. Z důvodu nižších daní Jakub Frey podle příkazu ředitele Dominika Čipery z 3. října 1935 (MZA Brno, Státní okresní archiv Zlín, fond Baťa a. s., sign. III., kart. 1391, inv. č. 98) registroval angolskou sběrnou na své jméno s dodatkem „Agencia da Companhia Baťa a. s.“ (SOka Zlín, Baťa, sign. III., volně, inv. č. 74). Koloniální úřady Angoly mu udělily licenci k „exploitaci gumovníků“ na státních pozemcích a nákupu gumy od domorodců dne 25. ledna 1936. Licence měla platnost pět let s automatickým prodloužením o dalších pět let, pokud by nebyla měsíc před ukončením platnosti vypovězena firmou Baťa či angolskými úřady (Archiv Ministerstva zahraničních věcí Praha, fond IV. sekce – národohospodářská, kart. 1082, sl. 6). Frey nákupnu otevřel v září 1936 ve městě Vila Luso (dnes Luena) ve východní části země a skládala se ze tří místností – sklad, příruční sklad a byt nákupce. Jakub Frey měl k dispozici i dva automobily (Camioneta Ford V8, Camion Chevrolet) s nimiž objížděl široké okolí, neboť firma Baťa měla jako svou „zónu“ pro nákup surovin vyznačenu východní polovinu Angoly o přibližné rozloze bývalého Rakouska-Uherska (SOka Zlín, Baťa, sign. III., volně, inv. č. 74).

Frey na tomto území vybudoval síť pravidelných tržišť, kam domorodci chodili v předem daný čas prodávat surovou gumu. Do poloviny roku 1937 se dařilo plnit a dokonce překračovat předem daný týdenní plán množství zakoupené gumy, ale poté výsledky sběrný vlivem méně kvalitní gumy klesaly. Jakub Frey se snažil hledat i jiné možnosti získávání surové gumy. Na radu domorodců nakoupil pět pytlů gumonosné řepy bitingy, část odeslal do Zlína, část vzal sebou do své nákupny, kde řepě věnoval velkou péči. Přes utvrzování místních, že rostlina produkuje výbornou gumu, stále nedocházel k úspěchu, proto se poradil se švýcarským botanikem profesorem Johnem Gossweilerem. „Pan Gossweiler na bitingu chvíli hleděl, řízl do ní a pak se dal do srdečného smíchu. ‘Vy jste tedy další objevitel?’ – povídá vesele. ‘Nic si z toho ale nedělejte, mladý muži, to už tady byli jiní před vámi.... Řepa k svému životu potřebuje bezpodmínečně tropické podnebí s obdobím sucha a dešťů. Každý rok v době dešťů vyrazí jeden, dva až tři lístečky, které v době sucha odumrou a k úplnému vzrůstu potřebuje čtyři roky. Taková vzrostlá řepa dá pak pouze 1 gram čisté gumy. Na tomto zjištění tehdy všechny plány ztroskotaly a vy se také raději držte utaramby, která má gumy přece velmi značné množství!’“ (Zlín 1942, 5).

Přes veškerou snahu Frey nedokázal v Angole sehnat dostatek surové gumy. Situace dospěla tak daleko, že sběrna byla „pro malou spotřebu kořenové gumy“ v dubnu 1938 „dle rozhodnutí p. chéfa“ zlikvidována (SOka Zlín, Baťa, sign. III., volně,



Obr. 2: Jakub Frey ve své pracovně ve Zlíně, 1939 (SOka Zlín, fond Sběrka fotografií Zlín, obálka č. 14304, poř. č. 16)

inv. č. 74). Jakub Frey však ve své vzpomínce nabízí jinou verzi a to, že „z politických důvodů jsme zde musili nákupnu zrušiti“ (Zlín 1938, 3).

Po svém návratu do Zlína Frey pracoval jako vedoucí provozu na Baťově plavebním a závlahovém kanále, v období druhé světové války působil jako skupinový vedoucí v nákupním oddělení firmy. Po znárodnění Baťových závodů z firmy odešel a pracoval na více pozicích – v roce 1948 jako šéf obchodní skupiny n. p. Moravia, poté v podniku Centrolloyd, byl i vedoucím kanceláře Československé plavby oderské v Praze či vedoucím nákupu lidového družstva Znak v Praze. Od roku 1952 se vrátil k námořnictví a pomáhal Československu obnovovat námořní plavbu. Dohlížel na opravy či stavby nových námořní lodí (Republika, Lidice), jako kapitán velel řadě československých lodí (Lidice, Mír, Kladno, Košice, Republika), vydal několik příruček s námořnickou tematikou (FREY 1961) a působil i jako publicista a překladatel z portugalského (CASTRO 1952, 1953). Do důchodu odešel v roce 1966, ale jako kapitán brázdil světové oceány až do roku 1978. Na moři prožil téměř padesát let a několikrát obeplul zeměkouli. Jako jednaosmdesátiletý zemřel 23. října 1987 v Praze a podle své poslední vůle byl pohřben v moři v Bengálském zálivu nedaleko Srí Lanky (PTÁČEK 2009, 49–50).

Prameny:

Národní archiv (NA) Praha, fond Československý plavební úřad Praha 1921–1950, kart. 79, inv. č. 999.

Archiv Ministerstva zahraničních věcí Praha, fond IV. sekce – národohospodářská, kart. 1082, sl. 6.

Moravský zemský archiv (MZA) Brno, Státní okresní archiv Zlín, fond Baťa a. s., sign. III., kart. 1377, inv. č. 10; kart. 1386, inv. č. 44; volně, inv. č. 74; kart. 1391, inv. č. 98.

Literatura a tištěné prameny:

FREY, J. 1961: *Lod, moře, námořníci*. Praha.

CASTRO, F. DE 1952. *Vlna a sníh*. Praha. Překlad Jakub Frey.

CASTRO, F. DE 1953: *Vystěhovalci*. Praha. Překlad Jakub Frey.

HERMAN, J. 2015: Czechoslovak shipping in the inter-war period: The maritime transport operations of the Baťa Shoe Company, 1932–1935. *The International Journal of Maritime History* 27 (1), 79–103.

PTÁČEK, F. 2009: *Modré medailonky*. Část první: Věčně živé námořní legendy. Praha.

Zlín – velké vydání 7, 27. 7. 1938, č. 30, 3.

Zlín – časopis spolupracovníků Baťa 25, 8. 5. 1942, č. 19, 5.

Internetové zdroje:

Vzpomínky dostupné z: <http://www.bastl.cz/cnp/364.html>;

<http://www.bastl.cz/cnp/862.html> [cit. 24. 8. 2023]