

Jan Králík

GRADA®

JAWA MŮJ OSUD

PŘÍBĚH JAROSLAVA FREIE,
KTERÝ ZACHRÁNIL JAWU A ÚTĚKEM ZACHRÁNIL SEBE

TEN TECHNICKÁ
ELITA
NÁRODA



Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude **trestně stíháno**.

Používání elektronické verze knihy je umožněno jen osobě, která ji legálně nabyla a jen pro její osobní a vnitřní potřeby v rozsahu stanoveném autorským zákonem. Elektronická kniha je datový soubor, který lze užívat pouze v takové formě, v jaké jej lze stáhnout s portálu. Jakékoliv neoprávněné užití elektronické knihy nebo její části, spočívající např. v kopírování, úpravách, prodeji, pronajímání, půjčování, sdělování veřejnosti nebo jakémkoliv druhu obchodování nebo neobchodního šíření je zakázáno! Zejména je zakázána jakákoliv konverze datového souboru nebo extrakce části nebo celého textu, umístování textu na servery, ze kterých je možno tento soubor dále stahovat, přitom není rozhodující, kdo takovéto sdílení umožnil. Je zakázáno sdělování údajů o uživatelském účtu jiným osobám, zasahování do technických prostředků, které chrání elektronickou knihu, případně omezují rozsah jejího užití. Uživatel také není oprávněn jakkoliv testovat, zkoušet či obcházet technické zabezpečení elektronické knihy.



JAWA MŮJ OSUD

PŘÍBĚH JAROSLAVA FREIE,
KTERÝ ZACHRÁNIL JAWU A ÚTĚKEM ZACHRÁNIL SEBE

Jan Králík

Grada Publishing

Jan Králík

Jawa, můj osud

Příběh Jaroslava Freie, který zachránil Jawu a útekem zachránil sebe

Vydala Grada Publishing, a.s.
U Průhonu 22, Praha 7
obchod@grada.cz, www.grada.cz
tel.: +420 220 386 401, fax: +420 220 386 400
jako svou 3815. publikaci

Odpovědná redaktorka Magda Bůřilová
Grafická úprava a sazba Grafické studio Hozák
Návrh a grafická úprava obálky Grafické studio Hozák
Počet stran 112
První vydání, Praha 2010
Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a.s.
Husova ulice 1881, Havlíčkův Brod

© Grada Publishing, a.s., 2010

*Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami
nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.*

ISBN 978-80-247-2597-0 (tištěná verze)
ISBN 978-80-247-6891-5 (elektronická verze ve formátu PDF)
© Grada Publishing, a.s. 2011



Obsah

Pryč!	7
Tápání	8
U Ing. Zdeňka Kliky	12
Do Aera	16
Do Jawy	22
Červená Jawa	24
Do jámy Ilové	25
Karty na stůl	27
Protitanková puška	32
První v odboji	33
Littlejohn	34
Do války	35
Válečné zakázky	38
Pod svícem je tma	39
Budoucí Jawa 250	41
Budoucí Minor II	44
Budoucí firma	50
Hra s ohněm	52
Zpráva o tajné zbrani	54
Na pokraji sil	55
Pomoc známým i neznámým	55
Poslední dny války, první dny míru	57
Květen 1945 v Brodčích	59
V nový život	60
Jasný směr	71
Neztrácet čas	76
Čtvrt roku komunistou	77
Pryč od nich	78
Aféra	79
Boj o Minora	82
Čím dál hůř	84
Komunistický převrat	87
Příprava na emigraci	89
Kauza Slávek	91
Příhořívá, hoří	92
Od nuly	93
Útěk	94
Do svobodného života	97
Kanada	98
Poslání	99
Co zbylo	102
Literatura	103
Poděkování	104
Jmenný rejstřík	105

Jak je možné,

že mě to nenapadlo dřív? A proč po tom už dávno někdo nepátral? Nebo je to chyba tisku? Pokud ne, kam uschovali na celou dobu války více než 8000 motocyklů a 700 automobilů? Osm tisíc motocyklů! Sedm set automobilů! Kdo to vymyslel? Jak to udělal? Kdo řídil vývojové práce na motocyklech a automobilech pro poválečné časy? Kdo zachránil nespočet lidí od totálního nasazení a jednotlivce před jistým koncentračním táborem? Jak to, že nemá před továrnou alespoň desku? Proč jsme se o něm neučili ve škole?

Proto, že to byl „vyloženě reakční živel, zapřísáhlý nepřítel lidově demokratického zřízení a pracujícího lidu, otevřený třídní nepřítel“, jak rozhodli pachatelé světlých zítřků, kteří uvrhli zemi do čtyřicetiletého temna.

Tato útlá knížka je malou splátkou na velký dluh, který máme vůči tomuto mimořádně pracovitému, čestnému a odvážnému muži.

autor

Pryč!

Onoho úterního rána 11. října 1949 se probudil dlouho před pátou. Měl stísněný pocit, zlou předtuchu. Nic výjimečného za posledních deset let. Vstal, oblékl se a šel za manželkou. Něco mu říkalo, že si pro něho přijdou. Raději pojede, dnes do Vysokého Mýta. Vtom u dveří zazněl zvonek. Uvědomil si, že neslyšel výtah. Nezvaný host či hosté museli nahoru do posledního patra po svých. Záleželo jim na tom přijít nečekaně. Bylo to jasné. Manželka jednala rychleji než on. Musí pryč. Přes balkon, na střechu domu, utéct. Nechtěl, mají přece tři děti, co když... Žena neváhala. Chvilku je zdrží, on ať běží. Šla ke dveřím a zavolala, ať chvíli počkají, že se oblékne. Když si byla jistá, že se mu podařilo utéct, zavřela dveře na balkon a šla otevřít na chodbu. Stáli tam dva.

On mezitím vylezl po štaflích na plochou střechu, odklopil víko a po požárním žebříku podél výtahu na chodbu, pak po schodech dolů, do přízemí. Pod paží aktovku, v jedné ruce rukavice, které mu vypadly a zůstaly ležet na chodbě. Dostal se z domu, pak potemnělou ulicí, ranní Prahou až do Nuselského údolí. Z budky zavolal tchánovi. Musí se s ním poradit. Může přijít? Skočil na tramvaj, zakrátko seděli u stolu. Nemusel mu nic vyprávět, už ho předešla dcera, malá Pavlínka, kterou za dědečkem poslala maminka. Stručně mu vyprávěla, že tatínka opravdu přišla zatknout policie.

Co má teď dělat? Tchán mu potvrdil, o čem sám tolikrát přemýšlel, co dlouho připravoval. Musí za hranice. Tady ho zatknou, čeká ho kriminál, nebo skončí v dolech. Tím manželce nepomůže. Když uteče, policie nechá ženu a děti na pokoji, domníval se. Musí odejít.

Neznal konkrétní důvod či záminku, proč pro něho přišli, ale čekal to. Všechno, co se od května 1945 dělo, co se stupňovalo, s čím nesouhlasil, čemu bránil, muselo nějak vyvrcholit. Před pár týdny zatkli postupně tři z jejich pětičlenné neformální přátelské společnosti bývalých vodních skautů. Byl na radě, však se na to doma připravovali. Manželka dala na balkon štafle a natáhla prádelní šňůru. Kdyby z ulice spatřil viset bílý ručník, bude vědět, že na něho čekají. Pro ten případ byl u tchána zaparkovaný malý Manet, který měl zapůjčený k testovacím jízdám. Teď se musí rozhodnout. S těžkým srdcem sedl na motocykl a vydal se na Šumavu. Z Podolí vyjel do Modřan po pravém břehu Vltavy, neboť na hlavní Chuchelské vartovala hlídka. Za mlhy minul Dobříš, odtud dál na Strakonice a do Vimperku. Tam dojel velký nákladní vůz s přívěsem. Nebyl dnešní. Pověsil se těsně za něj, aby v jeho zákrytu projel městem. U křižovatky na nádraží stála hlídka SNB, kterou včas zahlédl. Jel nalepený na přívěs, a když souprava začala zpomalovat, předjel ji tak, že zůstal za vozem skryt. Nemohli ho spatřit, tedy ani zastavit.

Na Šumavě dojel k Petráškově hájovně, kolem Formánkovy chalupy až k rodinnému letnímu domu v Novém Světě. Měl smůlu. Byl tam cestář Kaiser a služebná od Petrášků, viděli ho. Zašel tedy k Petráškovi, pozdravil ho, dal mu peníze za hlídání a řekl, že jde na houby, odpoledne zase pojede domů. Zašel do domu, ukryl tam motocykl, ve stáji si vzal uschovanou krabičku, v níž měl 100 dolarů, 7 liber a 1000 franků, také pár drahých kamenů.

Zabouchl dveře a vydal se do lesa, k hranici. Byla to dlouhá cesta, plná nerozhodnosti, smutku, nejistoty, výčitek. Kolem půlnoci došel k triangulačnímu bodu. Vyšel měsíc. Musel vyšplhat nahoru, aby se pohledem shora rozloučil s Čechami. Nemohl zůstat dlouho. Nocí pokračoval přes Svinnou Ladu, Borovou Ladu, Bučinu, přes cestu z Kvildy. Druhý den ráno stál nad německým Finsterau, ještě na české straně, 400 metrů od Kochova domku. Pak sešel z lesa, obešel překážku z těžkých klád, tehdy prvního náznaku železné opony, než tu natáhli ostnatý drát hlídáný pohraničníky s vlčáky. Přešel kmeny a dal se na pochod k Finsterau. Půl kilometru před vesnicí potkal prvního Němce, ve vsi pak německého finančního strážníka, jemuž se hlásil.

Do exilu odcházel člověk, který se vypracoval z hotelového poslíčka na šéfa servisu v automobilce Aero, pak se stal vůdčí osobností ve firmě Jawa, manažerem, který ji zachránil před úpadkem a za války v ní osvědčil mimořádnou odvalu. Muž, jenž si zasloužil vděk a úctu za tak mnohé, si dramatickým útekem zachraňoval život.

Když se nepodařilo zatknout ho a uvěznit, pomstil se mu režim jinak. Už o něm nesměla padnout nikde ani zmínka. JUDr. Jaroslav Frei jako kdyby neexistoval.

Tápání

Nejstarší písemná zmínka o rodu Freiů z Chodova u Domažlic je z 27. listopadu 1674, kdy do matriky zaznamenali sňatek Johanna Freie s Catarinou Gabertovou v Meigelshofu-Chodově. Freiové přišli na Šumavu pravděpodobně ze Švýcarska, kolem Curychu je toto jméno velmi časté. V průběhu let se sžili s místními a počestili se, jak svědčí následníci zapsaní jako Jan, Šimon a další.

V roce 1872 se chodovskému rolníkovi Freiovi narodil druhý syn Josef. Protože rodinné hospodářství měl převzít starší syn Šimon, musel Josef do učení. Vybral si krejčovinu, za níž se vydal do Vídně. Po vyučení zamířil do Prahy, kde se usadil. V roce 1901 se ve svatomikulášském kostele oženil s Růžou Krausovou (narozena 1881), dcerou krejčího Václava Krause, jehož zavedená dílna byla známá šitím důstojnických uniforem. Krausův zeť Josef Frei se zase specializoval na obleky pro hudebníky a dirigenty, které musely nejen dobře padnout, ale měly být i pohodlné a dostatečně volné.

Mladým Freiům se v Praze narodily tři děti, nejprve Josef, po něm 16. listopadu 1904 Jaroslav Václav, poslední byla Štěpánka. Krejčovství dobře prosperovalo, avšak jen do roku 1914, kdy vypukla světová válka. Tehdy již dvaadvacitiletého Josefa Freie odvedli do armády, v dílně zůstala paní Růžena s učedníky a třemi dětmi. Nejstarší Josef se šel učit krejčím ke Krausům, malou Štěpánku poslali do Chodova k prarodičům Freiovým, desetiletý Jaroslav chodil v Praze do školy a prázdniny prožíval rovněž v Chodově.

Josef Frei měl štěstí, z války se vrátil živ a zdrav. Rodinu však brzy postihla tragédie, když maminka Růžena podlehla pandemii španělské chřipky, která měla v letech 1918–1920 na svědomí 30 až 40 milionů lidí na celém světě.

Otec se třemi dětmi nezůstal dlouho sám. V červnu 1919 se znovu oženil s bezdětnou vdovou Marií Kolářovou, rozenou Jůzkovou, která se o děti dobře starala a své role se zhostila se ctí. Krejčovství opět začalo prosperovat, také díky synovi Josefovi, který začal pracovat s otcem.

Děti vyrůstaly v harmonickém prostředí se zázemím širší rodiny a příbuzných v Chodově na rozhraní Šumavy a Českého lesa. Tam jezdily na letní prázdniny, které trávily u strýčka Šimona Freie na statku, kde se říkalo U Říhů, v čísle 54. Pobyt v přírodě významně ovlivnil zejména Jaroslava, jemuž zdejší krajina otevřela vztah k víře. Tak jak ji předkládali ve škole a v kostele mu nedávala smysl. V pochybnostech ho utvrdila první světová válka. Neznamenalo to však, že víru nehledal. Našel ji v krajině kolem Chodova a pak všude, kde mohl vnímat nedotčenou přírodu. Tu si ztotožnil s tím, co nás přesahuje a k čemu se vztahujeme. Stala se jeho laskavým útočištěm, uprostřed lesů se cítil nejlépe.

Jednou v létě chybělo málo, aby Jaroslav navždy odešel. Když si s místními kluky hrál na policajty a loupežníky, připadla mu role zloděje, starší bratr Josef s kamarády ho honili. Delikventa pochopitelně dopadli a odsoudili, Jaroslava pověsili na strom. Naštěstí to proběhlo za mohutného křiku, který přivolal nazlobeného souseda. Ten nešťastníka v poslední chvíli odřízl, Jaroslav už byl v limbu. Jak patrně, Freiovi kluci byli živí až až.

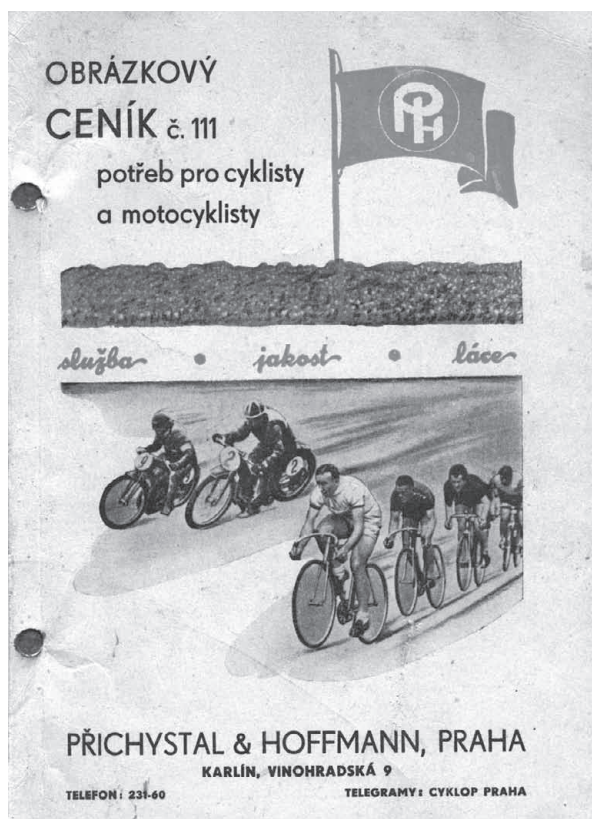
Jaroslav s bratrem Josefem si vysloužili ve škole přezdívky. Když Josef v nestřeženém okamžiku snědl větvičku třešně, kterou přinesl profesor do třídy, odhadl kantor hned, kdo za tím vězí, a obořil se na staršího Freie, aby se přiznal a nehleděl na něho jako sůva. To přirovnání bylo výstižné – Josef měl výrazné kostěné brýle, mohutné obočí a divoký výraz. A protože mu byl Jaroslav podobný, ihned se ujaly přezdívky Sůva (Josef) a Sůvice (Jaroslav). Oba drželi při sobě, společně se po válce přihlásili do nově zavedeného vodního skautingu. Centrem se stal Střelecký ostrov proti Národnímu divadlu, kde měl oddíl svoji klubovnu. Otec jednoho ze skautů dovezl z Kanady kánoi, podle níž vzniklo prvních šest domácích kopií. Josef a Jaroslav novému sportu propadli, oba byli na vodě jako doma, Jaroslav vyhrál klubový závod kolem ostrova. Z členů klubu vodních skautů se navždy stali přátelé, které nerozdělili ani fašisté, kteří skauting po okupaci země zakázali, ani komunisté, kteří zemi opanovali krátce po nich. Kromě vodních sportů hráli bratři tenis, košíkovou a lyžovali. Už jako dospělý muž sjel Jaroslav s kamarádem na kánoi Vltavu od Třeboně do Prahy.

Jaroslav byl dobrý student. Po obecné škole (1910–1914) začal studovat na osmiletém reálném gymnáziu v Křemencově ulici. V roce 1919 však z gymnázia přešel a pokračoval na Československé obchodní akademii, kterou v roce 1921 ukončil s vyznamenáním, avšak bez maturity. Důvodem byla finanční situace rodiny a tedy snaha získat co nejdříve práci, což bylo pro absolventy obchodní akademie snazší než pro gymnazisty. Nejprve nastoupil jako pomocná kancelářská síla do firmy K. Krůta, velkoobchod benzínem a oleji. Nenašel tu nic,

co by ho zaujalo. Za půl roku opustil benzín i oleje a v lednu 1922 se vydal s bratrem Josefem do Francie, aby se tam zdokonalili v jazyce. Jaroslav osvědčil ve svých osmnácti letech houževnatost, píli a cílevědomost. Aby se uživil, pracoval jako dělník, skládal cihly, myl automobily, nakonec žehlil a opravoval šaty hostů pařížského Hôtel de Crillon. Paříž a Francii vůbec si náramně užili. Když mohli, cestovali, nejčastěji po svých, dokonce až do Švýcarska. Odjel z Prahy jako nezkušený mladík, za tři čtvrtě roku se vrátil jako mladý muž, s mnoha zkušenostmi a velmi dobrou francouzštinou.

V říjnu 1923 nastoupil jako expedient do firmy Přichystal a Hoffmann v Praze, velkoobchod koly a šicími stroji ve Vojtěšské ulici. Ani tady nepůsobil dlouho, protože v červenci 1924 nastoupil prezenční vojenskou službu. Absolvoval školu pro důstojníky v záloze u dělostřelectva, pak sloužil u dělostřeleckého pluku č. 151 v Praze.

Díky schopnostem byl převelen do Vojenské akademie v Hranicích na Moravě, kde se s ohledem na svoji francouzštinu stal spojovacím poddůstojníkem u francouzské vojenské mise v Československu. V prezenční službě dosáhl hodnosti četaře aspiranta, později, po předepsaných vojenských cvičeních, ho postupně povyšovali až do hodnosti nadporučíka v záloze.



Titulní list katalogu firmy, kam Jaroslav Frei nastoupil v roce 1923

Když se po čtrnáctiměsíční službě vrátil do civilu, začal si hledat nové místo. Mladý muž měl život před sebou, avšak jemu se to jevilo jinak. Na vině byla jeho přítelkyně Františka Kučerová, krátce lška, kterou poznal v roce 1923 na tanečních hodinách. Jemu bylo tehdy devatenáct, jí šestnáct. V době, kdy pracoval v Paříži, prožila prázdniny ve Švýcarsku, kromě jiného tedy měli společnou i francouzštinu. Obdivovala ho, jemu se velmi líbila. Když své další prázdniny prožívala opět ve Švýcarsku, jel ji spolu s bratrem navštívit. Rozchod s ní v době jeho vojenské služby na začátku roku 1925 ho velmi zasáhl. Důvod nezjistíme, také není důležitý. Potvrdil ale, že ani pro jednoho to nebyla jen povrchní známost. Však se také oba mladí lidé koncem roku 1925 znovu sešli. Od té chvíle je už nic nerozdělilo.

Františka Jaroslava Kučerová se narodila 4. března 1907 v Praze v rodině Václava Kučery a Františky, rozené Boušové. Kučera přišel ve svých čtyřech letech o oba rodiče, kteří zemřeli na tuberkulózu. Mimořádným obchodním talentem a pílí se vypracoval na úspěšného dovozce ovoce a zeleniny. Vedl si do té míry zdatně, že zakoupil dva spojené domy v Havelské ulici 511. Další osud jeho rodiny se zkomplikoval, když se Kučera v roce 1921 rozvedl, nijak zvlášť se neuklidnil ani po druhém sňatku v roce 1924. Na vztah Jaroslava a lšky to však nemělo žádný vliv.



Devatenáctiletý Jaroslav Frei

Koncem roku 1925 měl tedy Jaroslav Frei jasno o svém budoucím osobním životě. Zbývalo najít si vhodné místo. Díky kamarádům z oddílu vodních skautů nastoupil v lednu 1926 do firmy Ing. Z. Klika, generální zastoupení motocyklů AJS, Žižkova ulice, Praha 10. V necelých dvaadvaceti letech zahájil profesní kariéru, kterou začal brát vážně.

U Ing. Zdeňka Kliky

Klikové byli po několika generacích známí pražští lékaři, kteří žili v domě na Ovocném trhu 15 proti dnešnímu Obvodnímu soudu pro Prahu 1. MUDr. Vincenc Klika byl fyzikem královského hlavního města Prahy a zasedal v městské radě. Po připojení Libně k Praze (1902) prosadil vybudování nemocnice Na Bulovce, ač se mnozí stavěli proti – tak daleko, kdesi na periférii města? V roce 1910 městská rada nakonec výstavbu nemocnice na bývalém vinohradu schválila.

První syn MUDr. Vincence Kliky byl MUDr. Miloš Klika (1890–1962). Stal se prvním profesorem urologie v Československé republice, napsal rovněž první českou učebnici tohoto oboru. Za světové války sloužil v Maďarsku, kde se naučil řeč. Po roce 1918 jej povolali do Bratislavy do tamní univerzitní nemocnice, kde byla znalost maďarštiny podmínkou. Profesor Miloš Klika se s rodinou vrátil do Prahy až v roce 1928.

Druhý syn Jaroslav (1892–1900) zemřel na tehdy neléčitelnou tuberkulózu.

Nejmladší syn Zdeněk Klika (1898–1984) se nedržel rodinné tradice a místo lékařem stal se strojním inženýrem, nikoli ovšem jednostranně zaměřeným technikem. Byl to zanícený anglofil, sbíral informace o válečných lodích, stavěl jejich modely, rád filmoval, zajímal se o filozofii, rozuměl modernímu umění, které sbíral.

Všichni Klikové – senior MUDr. Vincenc a Matylda Klikovi s rodinami synů Miloše a Zdeňka – žili od konce 20. let ve společné vile Na Kleovce v Praze 2. Pragmatický Zdeněk se staršímu bratru Milošovi staral o automobily (Miloš byl údajně mimořádně špatný řidič), o finance, daně, o chod společného domu a jiné praktické záležitosti.

Po absolvování Českého vysokého učení technického se Ing. Zdeněk Klika stal asistentem profesora Jareše v oboru nauky o materiálu a metalografie. Tehdy si také pořídil svůj první motocykl, BSA. Na počátku 20. let zachvátila motocyklománie mladé, sportovně založené muže. Jejich snem byla mašina pokud možno bez tlumiče výfuku. U Zdeňka Kliky to rozhodně nebyla póza. Opustil akademickou půdu a nastoupil k firmě Horák a Hlava v Praze na náměstí Republiky. Od roku 1920 zastupovala mimo jiné i anglické značky Norton a AJS. Jejich prodej svěřili Ing. Klikovi, kterého jmenovali ředitelem motocyklového oddělení. Aby se seznámil s výrobou, odjel spolu s bratry Šulcovými do

Anglie a nastoupil u Nortonu jako dělník, kde prošel mnoha odděleními, podílel se mimo jiné i na přípravách speciálů na Tourist Trophy. Odsud pak přestoupil k AJS. Po návratu do Československa osvědčil své zkušenosti, když čtyřnásobně zvýšil prodej motocyklů. V roce 1924 startoval v závodě Zbraslav–Jíloviště, kde zvítězil v kategorii sidecarů do 600 cm³ a vytvořil nový rekord třídy průměrem 74,46 km/h. Začátkem roku 1925 založil vlastní firmu v Praze 5, Krásnohorské 1, dnešní Revoluční třídě. Od společnosti Horák a Hlava převzal zastoupení motocyklů Francis Barnet, Norton a AJS. V následujícím roce přijal do svých služeb Jaroslava Freie.

Hospodářská situace v Československu se vyrovnala předválečnému stavu až kolem roku 1924. V následujících letech až do světové hospodářské krize prožívala země ekonomický a společenský rozvoj. Jedním z mnoha jeho projevů byla i zvyšující se motorizace. Protože v té době prakticky neexistovala domácí motocyklová výroba (na rozdíl od automobilové), měli dovozci opravdové žně. V říjnu 1926 bylo v Československu hlášeno 14 551 jednostopých motorových vozidel, o 4400 více než v roce předchozím. Nejvíce jezdilo Indianů (1803), BSA (1120), DKW (836), Triumphů (609) a Harley Davidsonů (606). Přitom největším domácím producentem byl tehdy chebský Premier, který dal ročně na trh kolem 400 strojů. Značka AJS, kterou zastupoval Ing. Klika, obsadila v roce 1924 na žebříčku až 27. místo se 176 prodanými motocykly. Bylo tedy oč se snažit.

Jaroslav Frei nastoupil do místa zprvu jako účetní a za první výplatu si koupil motocykl Francis Barnet. Ing. Klika jistě brzy zjistil, koho přijal, a že by ho v účtárně byla škoda. Nového spolupracovníka začal brát s sebou do Anglie, zasvětil ho do obchodu a také mu ponechal starost o britské jezdce, kteří přijeli na první motocyklovou Velkou cenu Československa, která se konala 1. července 1928. Tehdy zde startovala řada zahraničních účastníků, včetně čtyř Angličanů. Z nich Spann a Rowley jeli na AJS. Frei se pochopitelně pustil také do intenzivního studia angličtiny. Kromě organizačních záležitostí vedl dílnu, což znamenalo, že pod Klikovým vedením pronikal do konstrukce motorů a motocyklů. V roce 1928 mu udělil Ing. Klika prokuru, zmocnil ho tedy ke všem právním úkonům jménem své firmy. Frei se tak ve svých čtyřiaadvaceti letech stal nejmladším prokuristou v zemi. Přispíval do odborných časopisů, napsal instrukční knížky k motocyklům AJS, vedl Vladimíra Formánka (1905–1987), kamaráda a zaměstnance ve firmě, který se pravidelně zúčastňoval závodů a pomáhal tak budovat renomé značky AJS. Byl tedy Jaroslav Frei mladý úspěšný muž, sebevědomý, s hlavou plnou velkých vizí? Ani v nejmenším. Neustále o sobě pochyboval, nebyl si jistý, zda odvádí stoprocentní výkon, zda by jeho úkoly nesvedl lépe někdo jiný. *„Mohu se pustit téměř do jakékoli práce, ale obávám se, že ji nedovedu do perfektního konce a mám z toho hrozný pocit. Jsem tak málo schopný? Nebo nadmíru sebekritický?“* Ta nejistota je patrná jen v jeho deníkových zápiscích. Navenek je to smělý, pracovitý, spolehlivý dřič. Kdo by čekal, že si запиše: *„Hnát se za penězi, které nenávidím, ale které musím, ne pro sebe, ale pro rodinu. Jak často závidím tulákovi! Chtěl bych, ale co vše bych chtěl – chtěl bych být někdy tulákem. Jít, kam nohy tě nesou, přemýšlet, spát pod stromy, cítit žár slunce, mokro líjáků a vůni lesů, slyšet vítr ve větvích a v drátech... Ano, chtěl bych.“*

Studoval řecké filozofy, četl bibli, neustále na sobě pracoval a přitom o sobě dál pochyboval. V roce 1928 se oženil s Iškou. Vzal si neplacené volno a na motocyklu se sídlerem se novomanželé vydali na dvouměsíční svatební cestu k Jadranu a do Švýcarska. V březnu 1929 se jim narodil syn Jaroslav, říkali mu Sláva.

Prodej motocyklů v Československu průběžně vzrůstal a na konci 20. let dosáhl import více než 50 milionů korun ročně. Podíl jednostopých motorových vozidel činil na celkové motorizaci země jednu třetinu a podle statistik počet motocyklů stále rostl. V roce 1928 jich bylo přihlášeno 20 006, o rok později 25 933, v roce 1930 už 32 531. Generální zástupci zahraničních značek a prodejci mohli být spokojeni, o zákazníky nebyla nouze.



Zleva Vladimír Formánek, za ním dr. Jaroslav Frei, František Dohnal, Ing. Zdeněk Klika, Jaroslav Kaiser a spolujezdec Toušek. Za skupinou poutač k III. motocyklovému závodu na ploché dráze na stadionu na Letné 6. října 1928

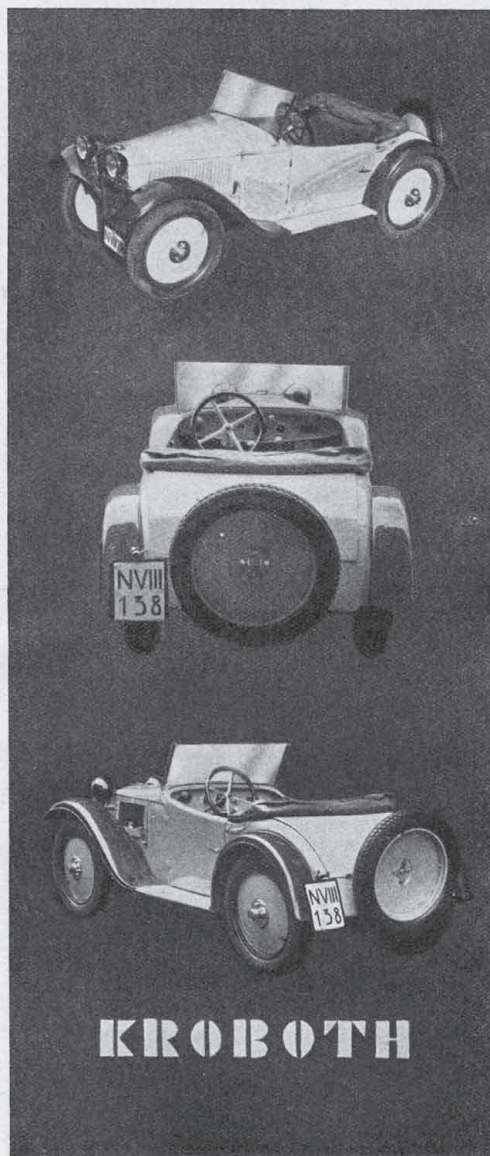
Inzerát z časopisu Motor revue č. 14/1931 na lidový automobil Kroboth, který měl v Praze prodávat Ing. Klika. Do sériové výroby se však malý vozík nedostal

Bylo jen otázkou času, kdy se objeví silný domácí výrobce, který vstoupí na trh. V roce 1929 se jím stala pražská Zbrojovka Ing. F. Janeček, která zakoupila licenci na motocykl Wanderer 500 včetně výrobní technologie. Ze jména Janeček a názvu motocyklu Wanderer vznikla slovní značka Jawa, kterou firma přihlásila jako ochrannou známku 17. srpna 1929. Když pak byla 23. října zahájena XXI. Mezinárodní výstava automobilů v Praze, jedním z magnetů se stala premiéra motocyklu Jawa 500 za cenu 14 890 Kč, se sidecarem pak za necelých 17 000 korun. Ing. F. Janečkovi kazila radost jen továrna Aero, která rovněž jako novinku představila svůj první automobil Aero 500 za 18 800 Kč.

Jak na tom byla značka AJS u nás? „*Místnosti generálního zastoupení A.J.S. (tehdy v Karlíně, Žižkova 9, dnešní Pernerova, pozn. aut.) tvoří důstojný rámec této vynikající značce a kromě prostorného výstavního sálu, dílen a místností správních, obsahují i stále doplňovaný sklad veškerých náhradních dílů, jako nezbytnou dnes podmínku nepřerušného provozu stroje!*“

V roce 1927 stál její půllitr OHV typ H8 s acetylenovým osvětlením 14 500 Kč, s elektrickou výzbrojí 15 850 Kč, se sidecarem pak dokonce 20 850 Kč. Pravda, v nabídce bylo několik třístapadesátek (nejlevnější H5 za 11 800 Kč), ale při tehdejší průměrné měsíční mzdě 790 Kč nebyl motocykl pro každého.

S ohledem na Jawu a také na malé Aero začalo být na trhu těsněji.



KROBOTH.

Konstruktor tohoto malého vozu velmi vtipně použil na této konstrukci řady detailů, které budou přednostmi hlavně při jízdě po špatných cestách. Ale i karoserie vozu má libivý, elegantní tvar. Při tom cena 14 950 Kč zaručuje firmě Ing. Z. Kliky, která je zastupuje, velmi dobré vyhlídky obchodní, jakmile továrna počne v dostatečném počtu své vozy dodávat. Popis vozu a obrázek jeho chassis jsme již přinesli před delší dobou; Motor Revue byla přemím z českých odborných listů, který o tomto voze přinesl zprávy a který pak otiskl také popis a obrázek jeho konstrukce a ocenil její přednosti. Jak jsme již psali v 13. čísle, výrobu vozů Kroboth bude financovat moravský průmyslník Dr. Grohman; továrna bude postavena v jistém severomoravském městě, které již zdarma věnovalo pozemky.

1 Kumpere, Teny: Nový A.J.S. 500 ccm s ventily zespodu. Motor, 1927, č. 1, str. 18.

Ing. Klika (jistě po diskusi s J. Freiem) chtěl rozšířit sortiment motocyklů i o automobil. Veřejnost se o tom dozvěděla z referátu o pražském autosalonu, otištěném v Motor Revue č. 13 ze 4. listopadu 1931: „*Další sensací je malý vozík Kroboth, dříve Favorit, jehož zastoupení má Ing. Z. Klika v Karlíně. Jeho moderní a účelnou konstrukci jsme zde již popsali; na výstavě jsme byli překvapeni zcela vkusnou karoserií, což spolu s nízkou prodejní cenou je zárukou dobrých obchodů. Výrobní licenci zakoupil známý moravský velkopřemyslník Dr. Grohmann; město Šternberk již věnovalo potřebné pozemky, na nichž bude postavena továrna. Bude to v oboru malých vozů jistě velká konkurence... O kapitál zde nouze jistě nebude – proto nutno Groco-Kroboth-Favorit bráti velmi, velmi vážně.*“ Byl to planý poplach. Jednoduchý vozík s jednoválcovým dvoudobým motorem o objemu 500 cm³ (předpokládaná cena 14 950 korun) skončil u prototypu.

Světová hospodářská krize pohřbila nejen zamýšlenou produkci Krobothu, ale znamenala skutečnou pohromu pro dovozce motocyklů i jejich domácí výrobce. Do Československa přišla sice se zpožděním, avšak neztencenou silou. Prodej motocyklů – a nejen těch – rapidně klesal. Čím bylo hůře, tím více stát utahoval šrouby, zvyšoval daně, zákonem č. 85 ze 7. června 1932 nařídil povinné míšení benzínu s lihem v poměru 3:1 (tím stoupla cena směsi z 2,55 na 2,60 Kč/l při zvýšené spotřebě), prodejci motocyklů museli odvádět roční daň za tzv. obchodní značku, používanou při předváděcích jízdách (500 Kč/rok), řada měst vybírala dlažebné (včetně Prahy), někde mostné, někde i mýtné. Prodej motocyklů pochopitelně klesl, bylo po žních.

Do Aera

Když krize zasáhla prakticky každou rodinu a nikdo neměl své místo jisté, rozhodl se Jaroslav Frei čelit situaci dalším vzděláním. Jediný vysokoškolský studijní obor, na který mohl pomýšlet, byla práva. Pouze Právnická fakulta Univerzity Karlovy nevyžadovala jinde povinnou osobní účast na přednáškách a on chtěl, vlastně musel, studovat při práci, živil přece rodinu. Jeho výchozí pozice nebyla dobrá, protože neměl ani maturitu. Proto ji v roce 1932 složil nejprve na obchodní akademii, pak se přihlásil k další maturitní gymnaziální zkoušce z latiny a filozofické propedeutiky, což byla podmínka zápisu na práva.

V té době učinil ještě další významný krok. V dobrém se rozešel s Ing. Klikou a v září nastoupil do pražské firmy Aero. Tuto významnou společnost spoluzaložil v lednu 1919 JUDr. Vladimír Kabeš (1886–1947) jako Aero, továrna letadel. Kabeš se v ní záhy stal vůdčí osobností a v roce 1921 pak i jejím výhradním vlastníkem. Nejprve zde opravovali vojenská letadla Brandenburg, záhy pak začali stavět vlastní stroje, zejména díky konstruktérovi Ing. Antonínu Husníkovi. V roce 1923 pracovalo v Aeru 500 dělníků a 70 úředníků, vyráběly se zde i palubní přístroje a vrtule pro jiné firmy, doplňkový program tvořily kánoe, dětské váhy a dětské kočárky. Orientace i na jiné obory byla nezbytná, protože zakázky od armády

Cís. 1083
ex 1927
čís. 502
ze 1124



Vysvědčení o zkoušce.

306078
Cís. 37-11647 ze 1927 + 306078
46-11677

Pan Jaroslav Frei bytem v Praze
narozený v Praze v Čechách dne 14. listopadu 1904

podrobil se -- ve smyslu § 23. min. nařízení e dne 28. dubna 1910, f. z. čís. 81 -- předepsané zkoušce jako samostatný řidič vozidel dne 2. srpna 1927

Na základě příznivého výsledku této zkoušky jakož i jizdy na zkoušku vykonané na motocyklu s přívěsným vozíkem „A.S.P.“ prohlásuje se za způsobilého



ředitel řízení motocyklu s přívěsným vozíkem „A.S.P.“ **automob. vozů s výbušným motorem.**

dne 2. srpna 1927 1927

Ing. Frant. Čech
zkusební komisar.

čís. 341/1927
a 329/35



V rejstříku československých vozidel motorových vozidel zapsán pod č. 329/35

Vůdčí list

Policejní úřad dne 20. IV. 1928



prokázal dle hořejšího vysvědčení o zkoušce řidičské odbornou znalost dne 28. dubna 1910, f. z. čís. 81, úřední povolení

se mu tudíž ve smyslu § 22. min. nařízení ze dne 28. dubna 1910, f. z. čís. 81, k samostatnému řízení **motocyklů a přívěsným vozíkem automobilních vozů s výbušným motorem.**



Dopravní úřad policejního ředitelství v Praze dne 2. srpna 1927

Předmestní **JOSEF PRÁDA**
ředitelství

Sumrany

Od roku 1927, kdy Jaroslav Frei získal „vůdčí list“, najezdil do roku 1945 milion kilometrů

přicházely velmi nerovnoměrně. Proto továrna zakoupila v roce 1925 patent na výrobu karoserií osobních automobilů systému Weymann a stala se na čas největším podnikem toho druhu v Československu. Výrobní program rozšířily přívěsné vozíky pro motocykly, které od Aera kupovali dovozci a prodejci mnoha zahraničních značek. Předělem se stal rok 1929, kdy firma představila svůj první automobil, Aero 10 HP. Byl to líbivý otevřený sportovní vozík pro dvoučlennou posádku s nouzovým sedadlem vzadu, poháněný jednoválcovým dvoudobým motorem o objemu 500 cm³. Cena 18 800 Kč na úrovni motocyklu se sidecarem přilákala dostatečné množství kupců, což automobilku povzbudilo k dalším aktivitám. V roce 1931 představila Aero 16 HP, vůz prakticky shodný s předchozím typem, avšak s dvouválcem o objemu 662 cm³ za 22 300 Kč. Aero se tak stalo vážným konkurentem nejen dovozcům silných motocyklů, ale také zavedeným automobilkám. I v době krize si značka dobře vedla, tím spíše, že v roce 1932 snížila prodejní cenu na 17 300 Kč (Aero 10 HP), respektive 21 100 Kč (Aero 16 HP). S počtem prodaných aerovek (1317 v roce 1932, 1071 v roce 1933) rostla poptávka po servisu a opravách. JUDr. Vladimír Kabeš se rozhlížel po vhodném člověku, který by vedl servis se vším, co k tomu patří. Vladimír Formánek, který odešel od Ing. Kliky v roce 1931 právě do Aera, doporučil Kabešovi svého bývalého šéfa a přítele. V září 1932 tedy Jaroslav Frei změnil zaměstnavatele a nastoupil do Aera, aby řídil tehdejší servis v pronajatých prostorách u čerpací stanice na Balabence na rozhraní Libně a Vysočan. Pod jeho vedením tam pracovalo dvacet řemeslníků, účetní a tři kancelářské síly.



Osmadvacetiletý Jaroslav Frei začíná kariéru v Aeru (1932)

Opravná a servis automobilů byly v mnohém jiné než prodej motocyklů. Frei se musel mnohému naučit a také se chutě učil. Kromě vedení servisu prošel všemi jeho odděleními a prakticky se vyučil automechanikem. Ke vzdělání počítal i návštěvy evropských autosalonů, které pravidelně od roku 1930 objížděl, studoval domácí i zahraniční literaturu, protože ovládal francouzštinu, angličtinu i němčinu. Přitom neslevil ze svého předsevzetí absolvovat vysokou školu. Ještě v roce 1932 se zapsal na práva a začal při zaměstnání studovat. Pamětníci té doby vzpomínali, že do posluchárny pravidelně chodil František Pála, jeden ze zaměstnanců servisu, pilně přednášky stenografoval, pak je přepsal na stroji a z toho se po večerech a o nedělích Frei učil. V roce 1933 si Freiovi postavili malou chatu v Nespekách u Prahy na břehu Sázavy, 30 kilometrů od Prahy, jejich nejbližším sousedem přes cestu byl Vladimír Formánek.

Aby toho neměl málo, dostal Frei záhy další úkol, totiž připravit podklady a podílet se na výstavbě budovy nového servisu v Poděbradově ulici 21 v Karlíně, dnešní Šaldově. Když moderní čtyřpatrovou budovu v roce 1935 dokončili, byla svého druhu nejmodernější v Československu včetně výtahu pro automobily. Jaroslav Frei byl jmenován ředitelem továrního „AERO Service“, kde brzy pracovalo 120 zaměstnanců.

Tady probíhal předprodejní a poprodejní servis, opravy i výroba náhradních dílů na automobily jiných značek. To proto, že při koupi nového vozu nechal zákazník v prodejně velmi často svůj starý automobil nebo motocykl na protiúčet. Než ho znovu prodali, museli jej uvést do řádného stavu. Generální opravy motorů aerovek zde prováděli během jednoho dne, pokud to nešlo jinak, pak i výměnným způsobem. Tady se pod osobním Freiovým dohledem také připravovaly automobily pro velké závody – na 1000 mil československých, na Rallye Monte Carlo nebo pro výpravu Modrého týmu Aero do Afriky. K tomu pochopitelně studoval a skládal zkoušky na právech, napsal instrukční knížky pro Aero 30 a Aero 50, vozy s předním pohonem, které následovaly po malých lidových typech. Někdy to měl Frei opravdu těžké. V květnu 1936 se přihlásil ke státnicím a vyžádal si volno od 1. do 18. června na přípravu a zkoušky. V té době cestoval prezident Edvard Beneš do Bukurešti na důležitou státní návštěvu, která měla upevnit vztahy mezi Rumunskem a Československem, členy vojenského paktu Malá dohoda. Při té příležitosti hodlal Beneš darovat princí Michalovi vůz Aero 30. Dr. Kabeš rozhodl, že vůz předá za automobilku Jaroslav Frei. A tak místo studia letěl 4. června do Bukurešti, kde světle béžový vůz s hnědým čalouněním předal mladému pánovi. Jeho otec král Carol II. udělil Jaroslavu Freiovi řád s titulem rytíře. Delegace se vrátila 11. června, 18. června 1936 složil Frei státnice, všemi hlasy dobře. Po státnicích dalších pět dnů studia od rána do noci a od noci do rána, „*pět dnů, o nichž chci říci, že si nepřeji, aby se opakovaly*“. 24. června složil rigorózum. Na dovolenou už neměl toho roku nárok. Začátkem srpna nastoupil do kapitánského kurzu pro dělostřelce. Látka, kterou měl zvládnout on a čtrnáct dalších poddůstojníků, byla silná káva i pro strojní inženýry, kteří nastoupili s ním. A co teprve matematika a fyzika pro něho, dálkově studujícího práva. Vůlí a trpělivostí se dopracoval výsledku. Po měsíci jako jediný ze skupiny složil zkoušky.