



Foto: Petr Topič, MAFRA

# Před pokutou za migranty mě zachránil rentgen

Už dvacet let převáží řidič kamionu Luboš Kadavý zboží, nejčastěji do Británie. „Uprchlíci na nás skáčou z mostů,“ popisuje situaci u hraničního přístavu Calais.



Ivana Karásková  
redaktorka MF DNES

**R**idiči kamionů na francouzsko-britské hranici v přístavu Calais musí čelit stále agresivnějším chování migrantů. V prosinci začaly buldozery likvidovat část tamního stanového uprchlického tábora Džungle, aby se běženci mohli přesunout do důstojnějších obytných kontejnerů. Ti se tam však přestěhovat nechťejí. Touží jen po jedné věci, aby nenápadně pronikli do kamionu, který je převezde do vysněné Anglie. Český řidič Luboš Kadavý popisuje jejich nejnovější „finty“.

**Jezdilo se před loňskou eskalací uprchlické krize do Anglie pohodlněji?**

Nějací migranti tam bývali vždycky, ale chovali se jinak. Když jsem je našel v nákladovém prostoru kamionu, otevřel jsem vrata a oni pokorně vyšli ven. Brali to jako smůlu, někteří se dokonce omluvili a vyhlíželi něčoho jiného. Teď už bych si vrata otevřít netroufl. První nepřijemnou zkušenost

jsem však na této trase udělal už tak před deseti lety. To mi v Anglii objevili pod plachtou čtyři Iráčany. Byli zahraabaní ve zboží a kontrola na francouzském území je nenašla.

**Jakými kontrolami řidiči na této hranici procházejí?**

Na francouzském území jsou dvě zóny. V té první probíhá první preventivní kontrola. Pokud máte kamion s plachtou, speciálním přístrojem vám měří vydýchaný vzduch v nákladovém prostoru. Pokud zjistí vyšší koncentraci oxidu uhličitého, vědí, že něco není v pořádku, a kamion odstaví. U skříňových vozidel zase zjistí, zda uvnitř nejsou lidé, přístrojem heartbeat, který je podobný tomu, co mají v nemocnicích na „jípce“. Pomocí čidel umístěných na vozidle lze totiž zachytit srdeční tep uvnitř. Právě touto kontrolou teď procházím já, protože mám „skřín“. Podruhé nás ještě prověřují v anglické imigrační zóně, která se rovněž nachází ve Francii. Nejhorší variantou je, když lidi najdou při třetí kontrole na britském území. Za to jsou pokuty, 2 000 liber za každého uprchlíka převezeneho na území Velké Británie.

**Která z těchto kontrol objevila ty vaše Iráčany?**

Francouzi mi sice v Calais naměřili zvýšené hodnoty oxidu uhličitého, odstavili náves a prohlíželi obsah kamionu baterkami, ale když nic nenašli, pustili mě dál. Angličanům při druhé kontrole to však nedalo a poslali mě na rentgen,

ktej oskenuje vnitřek vozidla. No a tam bylo jasné vidět několik lidí zahraabaných ve zboží. To byly čtyři hodiny ráno. Pak jsem musel čekat na otevření ambasády, absolvovat výslech. Pokud by ty uprchlíky objevili až v Anglii, skončil bych na policejní stanici a moji dopravní společnost by čekala sankce.

**Jak může řidič svůj kamion uhlídat?**

Prakticky nemůže. Během cesty máte povinné přestávky na spaní. Na trajektu, kam se občas migrantům podaří proniknout, řidiči musí kamiony opustit. A samozřejmě nemáme žádné přístroje, abychom si potom náklad zkontrolovali. U soudu ale společnost dostane možnost se vyjádřit. Vždy musíte nějak dokázat, že nepašujete lidi.

**A pomohlo to někomu?**

V naší firmě vím o případu, kdy se to podařilo. Jeden můj kolega nedávno přepravoval látky v pytlích, v Calais mu zjistili přítomnost oxidu uhličitého v nákladu, ale při fyzické kontrole nikoho nenašli. Jenže v anglickém Doveru byli při vstupní kontrole důkladnější. Poplácávali pytel za pytel dlaněmi, až našli několik uprchlíků. Ti dokonce použili brčka, aby mohli v těch látkách lépe dýchat. Funguje to tak, že migranti násilně otevřou zadní vrata návesu (ještě ve Francii - pozn. red.) a vždycky mají komplice, který je pak za nimi zavře. Ten nastoupí v další vácce a dveře zavírá zas někdo

jiný. Následný soud jsme ale vyhráli a pokutu nám odpustili. Soud přijal argumenty, že dopravní společnost i řidič dodrželi veškerá pravidla. Mnozí dopravci už ale patlí.

**Nejsou Francouzi schválně méně pečliví, protože jim nevidí, když migrantů na jejich území ubude?**

To nemůžu říct, ale zní to jako logická úvaha a zkušenost nás kamionáků ji potvrzuje. Každý si ale přeje, aby migranti objevili raději Francouzi, když už se mu nějaký do vozidla dostane. V takovém případě vás sice zdrží, ale nehrozí žádná pokuta.

**Zažil jste v Calais za volantem nějakou opravdu horkou chvíli?**

Nejhorší zážitek měl asi můj kolega, stalo se to 2. prosince. Migrantů mu v Calais předním sklem prohodili kůl, který zůstal zapíchnutý na sedadle spolujezdce a jen zárazem ho nezranil. V danou chvíli tam s ním bylo dalších 14 kamionů. Vyprávěl mi, že ze začátku ti lidé posunují po řidičích žadali jidlo, natahovali ruce. Samozřejmě se s nimi žádný nechtěl dostat do kontaktu a neotevřel kabinu. Dav pak ve vzteku začal házet cihly a kameny rozbíjet okna a zrcátka. Řidiči nemohli vůbec nic dělat.

**To je ten známý případ, který nakonec francouzská policie neřešila s tím, že vlastně nikdo nepříšel k úhoně?**

Policisté na to koukali a udělali jen to, že řidičům umožnili projet jiným koridorem. Do konfrontace s migranty nešli. Je to složité. Zdá se mi, že strážci zákona se zkrátka chtějí vyhnout tomu, aby je někdo pranýřoval za nepřiměřené chování k uprchlíkům.

**A ten váš kolega do Velké Británie jezdí dál?**

V první chvíli chtěl dát výpověď. Vykolejilo ho to a nebyl na tom psychicky moc dobře. Nějaký čas si dal pauzu, ale už zase jezdí. On je zhruba v mém věku, taky hodně zkušený. Případy napadení jsou tam však na denním pořádku. Když jde do tuhého, musíte se v kamionu „zabetonovat“.

**Jste uvnitř skutečně v bezpečí?**

Kabina je vlastně dnes svým způsobem garsonka, dobře se tam vyspíte. Zvyknete si ji opouštět jen v nutných případech. Teď už v ní vozím i veškeré jídlo, protože mi loni v létě vykradli trvanlivé potraviny z návesu. Někde na trase mi vypáchli skřínku s jídlem. Přišel jsem o zásoby na týden, ale což o to, dají se dokoupit, nejvic mě mrzel vařič.

**Který úsek na trase z Česka do Calais považujete za nejrizikovější?**

Tu část cesty, než přijedete do přístavní zóny. Uprchlíci mají různé finty, třeba naházejí na cestu různé překážky, aby auto zpomalilo, a pak na něj skáčou z mostních konstrukcí. Profežou plachtu a vlezou dovnitř. Jsou houževnatí a vynalézaví. Dříve se dostávali do aut během nočních pauz, násilně otevřeli zadní vrata na parkovištích třeba už v Belgii, teď to nejčastěji zkoušejí až před Calais. Tam vždycky snížíme rychlost a jsme jeden druhému nalepení takřkajíc na vrstech, aby se mezi nás nikdo nemohl dostat. Pak už se naježdí do pruhů lodních společností, kde vozidla trídí na skříně a s plachtou kvůli kontrole.

**Po špatných zkušenostech si prý řidiči kamionů vypracovali metody, jak projet nebezpečnou oblastí bez úhony. Také na noc otáčíte vozidla do protisměru, aby si uprchlíci mysleli, že jedete z Británie?**

Ano, schováváme si staré zpáteční lodní listky a ty dáváme za čelní sklo, abychom navodili dojem, že se vracíme. Samozřejmě se dělají různá opatření, aby se rizika zmenšila. Třeba se mění koridory při najezdě do přístavu nebo se používají jiné trasy. Někdy měníme i přístav, z kterého se nalodujeme, používáme namísto Calais třeba Dunkerque. Existují alternativní trasy do severní Anglie, kdy po moři plujete už z holandského Rotterdamu. To vše ale dopravu hodně zpomalí a prodraží. Logistika každé cesty se volí podle aktuální situace a jednání se zákazníkem. Mít skříněový náves je výhodnější, ale pokud se třeba vozí díly pro automobilový průmysl, které se musí nakládat z boku, musíte mít plachtu. Dnes se do ní sice všivají kovové mřížky, aby se zabránilo prořiznutí, ale jen do dvou metrů. Když tedy někdo skočí na střechu z mostu, stejně se dovnitř dostane.

**Všiml jste si, že stanový tábor Džungle v Calais právě boří a namísto toho tam postavili obytné kontejnery?**

Ten tábor se snažili zrušit už párkrát. Když jsem tam byl před Vánoce, všiml jsem si unimo buněk, kde měli migranti sprchu i záchod, ale tam chodí jen málokdo. Vidím to, když kolem projíždím. Oni to prostě neumějí používat.

**Jak migranty vnímáte? Cítíte vůči nim například lítost?**

Samozřejmě si uvědomuji, že mnozí utíkají z války a jde o chudáky, kterým šlo v jejich zemi o život. Pokud to ovšem beru z hlediska práce, kterou mi notně komplikují, vidím tyto lidi jinak. Není přece možné dobývat se tak agresivně do cizí země, v které tuší bláho, a proto by tam rádi žili.

**Působíte dojmem, že vás jen tak něco nerozhází, ale přesto - nenapadlo vás hledat si po těchto zkušenostech klidnější práci, nebo požádat o bezpečnější trasu?**

Vůbec ne. Mě tohle zaměstnání baví. Jezdit s kamionem bylo mým klukovským snem, který jsem si splnil. Clověk musí mít trochu srdce námořníka a já nejsem typ, co by mohl chodit na osm hodin do práce. Naučil jsem se obětavě anglicky, líbí se mi, kolik země a kultur tímto způsobem můžu poznat. Když v pondělí do Anglie vyjedu a všechno jde dobře, v pátek můžu být zase doma. Těch zhruba patnáct set kilometrů dělám obvykle s dvěma noclehy. Na to, jak po zbytek odpočívám, jsou striktní předpisy. Trocha rizika k těm práci prostě patří.

**Jakou nejdelší trasu jste urazil?**

Alsí když mě z Franksy vyslali přímo do Španělska. Do Malagy jsem se severu natočil asi 5 400 kilometrů. Zrovna nedávno jsem počítal, kolik jsem najel za těch svých dvacet let. Vyšlo mi milion sedm set padesát tisíc kilometrů a až na drobnosti bez nehody. Dřív, když jsme ještě nebyli součástí Schengenu, jsme někdy trčeli i šestnáct hodin na hranicích, teď máme zase problémy s migranty. Ale každé zaměstnání s sebou přece nese své stinné stránky a pro mě pořad ty dobré převažují.

**A vaše nejbližší cesta vede kam?**

Přítí týden mířím opět do Anglie. Měrad nemrám, migranti nemigranti.

## Řidič kamionu

Luboš Kadavý (48 let) pochází z Vrchlabí a žije v Trutnově. S kamionem jezdí už dvacet let, nyní šestým rokem u společnosti INEX SPEDITION Trutnov, která se specializuje na přepravu zboží do Velké Británie a je subdodavatelem pro logistickou firmu DB Schenker. Začínal cestami do

Polska a má najeto bezmála dva miliony kilometrů bez nehody. Vozí nejčastěji díly pro automobilový průmysl, bílou techniku či spotřební zboží.