

civilizace

CIVILIZACE



FOTO ŠTĚPÁN ČERNOUŠEK

Někde tu je i děda Mráz (tradiční svátek Něnců „Děň oleněvoda“)

Den pastevce sobů

Jejich kočovný způsob života nedokázal zničit ani sovětský systém, dnes mají však nového nepřítele: plyn. V oblasti, kde žije národ Něnců, najdeme nejen kohout, kterým lze zavřít přívod zemního plynu do Evropy, ale především tu byla objevena nová obrovská ložiska této strategické suroviny.

□ ŠTĚPÁN ČERNOUŠEK

„Jak může někdo něco takového napsat! Copak jsme nějaká zvířata?“ rozčiluje se pětatřicetiletá učitelka Natalia nad článkem z časopisu Ruský reportér. V něm se autor

pozastavuje nad životem Něnců, původních obyvatel Jamalského poloostrova ležícího na severozápadě Sibíře, a ptá se, zda by kočovníky nebylo lepší přestěhovat do rezervací.

Natalia může vyletět z kůže. Sama je napůl Něnka. Do svých šesti let kočovala s prarodiči po tundře se stádem sobů a no-covala v čumu (místní název pro týpí). Než →

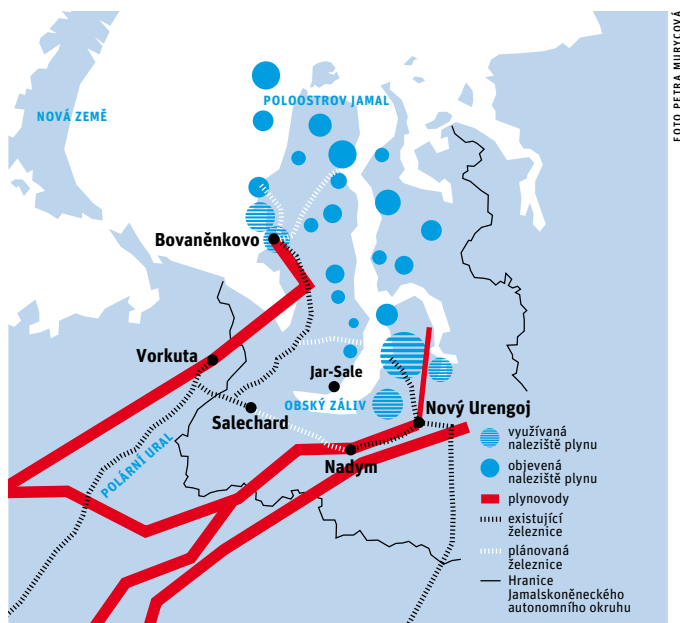


FOTO PETRA MURTCOVA



Sobí spřežení na zamrzlé řece Ob, 2. dubna 2011

→ šla poprvé do školy, neuměla sice slovo rusky, ale zato byla zcela samostatná a rozuměla místní drsné polární přírodě a zvířatům. „Ruská a něnecká kultura se mohou skvěle doplňovat a existovat vedle sebe,“ říká dnes.

Pohled, který zmiňovaný článek nabízí, je i na ruské poměry extrémní. Vyjadřuje nevoli nad tím, že stát do určité míry podporuje původní obyvatelé Sibíře, přičemž například lékařská péče, poskytovaná v tundře za pomoci vrtulníků na vzdálenosti mnoha set kilometrů, vyjde státní kasu dost draho. Profitují z toho však obě strany – osady Něnců a jejich pohyb se stády usnadňují Rusům přístup k přírodnímu bohatství Jamalu.

A právě kvůli němu může být budoucnost stejně mrazivá jako zdejší polární noc. Západosibiřské pobřeží ledového oceánu, v jehož odlehklých, nekonečných tundrách Něnci kočují, je totiž cílem obrovské expanze lidí a techniky, pro něž tradice nic neznamenají. Táhne je sem jedině: plyn.

Ten kohout tu je

Na ledových pláních, které se během krátkého léta promění v rozlehlé bažiny plné komárů a mušek, fouká silný vítr. Silnice do města Nadym ležícího na polárním kruhu se v několika minutách ocitá pod sněhovým závojem, viditelnost je jen pár metrů. Naše dodávka zastavuje a čekání na lepší počasí si krátíme dalším, bůhvíkolikátým už přípitkem vodky. „Tak a teď tě zavezeme ke kohoutu, kterým zavřeme přívod všeho plynu k vám do Česka,“ směje se Sergej, který v těchto místech provází členy naší expedice (viz <http://novakova.blog.respekt.ihned.cz>).

Sergej samozřejmě vtipkuje, ale ten ko-

hout tady opravdu je. Právě odsud vedou plynovody přímo do Evropy. V oblasti se nyní těží téměř 85 procent veškeré produkce plynu v Rusku. V posledních letech se objevují nová naleziště ještě dále na severu, přímo v srdci poloostrova. Celkové zásoby plynu se v oblasti Jamalu odhadují až na 26 bilionů kubických metrů, což by představovalo šestinu prokazatelných celosvětových zásob.

Bezmála 90 procent těžby plynu zde kontroluje Gazprom a celé toto území o velikosti Skandinávie je považováno za jedno z nejstrategičtějších míst v Rusku. Podle serveru Wikileaks je právě uzel plynovodů v okolí města Nadym nejdůležitějším plynovým zařízením na světě a jeho poškození teroristickým útokem by podle amerického ministerstva pro vnitřní bezpečnost mělo kritický dopad na světovou ekonomiku.

Sergej pracuje na plynovém vrtu dvě stě kilometrů od Nadymu. Velmi slušný plat, dvouměsíční dovolená, vyšší důchod, do něž lze odejít předčasně – to vše jsou důvody, které na sever přitahují lidi z celého Ruska včetně jižních oblastí. Třetina těch, kteří sem přijeli za prací, jsou muslimové, v Nadymu dokonce od roku 2004 stojí jedna z nejseverněji položených mešit na světě. Její návštěvníci pocházejí z republik severního Kavkazu a především z Tatarskánu, odkud je i její imám: „U nás v Kazani teď zavírají islámské semináře a perzekují některé duchovní. Tady je ale klid, na severu mají k sobě lidé blíž a radikální islamismus tu nemá místo,“ říká.

Právě Tataři a Ukrajinci z Doněcké oblasti tvořili první novodobé kolonizátory tohoto území, když zde byly v 70. letech dvacátého století nalezeny ohromné zásoby

zemního plynu. Jamalskoněnecký autonomní okruh si mezi sebou překřtili na „Tatarskodonecký“. To symbolicky dokresluje situaci národů obývajících toto území po staletí před příchodem Rusů a dalších osadníků. Z původních obyvatel se rázem stala takřka bezvýznamná menšina: nejpočetnějších Něnců (kromě nich zde ještě žijí Chanťové a Selkupové) je kolem 25 tisíc. Žijí roztroušeně po celém území a většina ostatních obyvatel, které živí plyn (těch je přes půl milionu), se s nimi setkává maximálně prostřednictvím etnografických muzeí, jejichž expozice evokují pocit, že kultura prastarého národa je uzavřenou, zakonzervovanou kapitolou historie. Opak je ale pravdou. Život Něnců dodnes v mnohém připomíná dávno zaniklé kultury amerických indiánů.

Děň oleněvoda

Je začátek dubna a po jaru žádná památka. Třicetistupňový mráz svírá rozvětvené ústí Obu v nekonečnou bílou pláň, na níž se sjíždějí Něnci i ze stovek kilometrů vzdálených zimovišť. Do obce Jar-Sale přijíždějí na sobích spřeženích i na sněžných skútrech. Ženy v barevných kožešinových oblecích zdobených ornamenty (každý rod má svůj specifický) táhnou na sánkách spící děti, muži si upravují krásně vyzdobené boty ze vzácných kožešin a chystají se k tradičnímu zápasu. Začíná svátek původních obyvatel, „Děň oleněvoda“, neboli Den pastevců sobů. Čas, kdy se setkávají Něnci ze všech koutů Jamalu, vymění si novinky, utkají se v dostizích sobích spřežení či běhu na loveckých lyžích.

Vše tu ovšem probíhá pod ruskou taktovkou. Tradiční zápas, pro něnecké muže největší lákadlo svátků, se odehrává přímo pod velkou vlajkou politické strany Jednotné

KDO JSOU NĚNCI

Národ Něnců, tradičních pastevců sobů (menší část tzv. Lesních Něnců se živí lovem), žije při pobřeží Severního ledového oceánu od evropské části Ruska až po poloostrov Tajmyr. Patří k větvi samodijských (či samojedských) národů, jazykově jsou vzdáleně příbuzní Finům či Maďarům. Z celkového počtu 40 tisíc jich přes 25 tisíc žije v Jamalskoněneckém autonomním okruhu. Právě zde (a také v Jakutsku) se pastevectví zatím stabilně daří. V některých jiných ruských regionech je situace horší, přesto se i zde tato tradice víceméně zachovala – to platí o evropském severu Ruska (též obývaném Něnci), Archangelské oblasti a Republice Komi. V ostatních oblastech je však pastevectví v úpadku: například na Čukotce, Kamčatce nebo v Amurské a Murmanské oblasti.



FOTO ŠTĚPÁN ČERNOUSEK

Tradice klidně dodržujte, ale pod naší kontrolou

Rusko. O ulici dál se mohutná Ruska za pomoci megafonu snaží seřadit slavnostní průvod sobích spřežení a zástupců původních národů. Je mezi nimi i místní děda Mráz – starík s bílým vousem na vyšperkovaných saních. „Jenže je to Tatar, něnecky neumí ani slovo,“ stěžuje si potichu pastevec Renat ve svém čumu. Jako kdyby na svém vlastním svátku Něnci hráli druhořadou roli.

Renat sem připutoval i s rodinou z předhůří Uralu, kde kočuje se soby po celý rok. „Žije se nám dobře, ale poslední dobou se setkáváme s velkými problémy,“ říká opatrně, ale přísný pohled jeho ženy mu nedovolí myšlenku rozvést před cizinci. Kromě sobů vlastní i nový sněžný skútr, který dostal od státu. Překonává s ním mnohasetkilometrové vzdálenosti. „Navigaci k tomu nepotřebuju, tu mám v hlavě,“ vypráví a k naznačeným obtížím se již raději nevrací.

Problémy

Ludmila Lipatova, etnografka z muzea v Salechardu, hlavním městě autonomního okruhu, je sdílnější. „Problémy začaly v 70. letech, když tudy šla první vlna osídlení Jamalu. Bylo zničeno hodně pastvišť,“ vysvětluje. Současná situace se však podle ní s érou Sovětského svazu nedá srovnat. „Tehdy se s místními obyvateli nikdo nebalvil. Dnes se snaží najít nějaký kompromis, spojit nespojitelné, tedy dobývání plynu a zachování tradic,“ vysvětluje etnografka.

Až dosud se to vcelku dařilo. Jiní pastevcí žijící na území Ruska většinou ke svým stádům pouze dojíždějí, přitom ale žijí ve vesnicích a ve městech; naproti tomu řada něneckých rodin kočuje se stády celoročně. Využívají sice vymoženosti civilizace (mnozí mají i mobil a jejich čумы jsou přes satelit připojené k internetu), jinak ale vše

zůstává jako před staletími: ze syrových sobích jater a parohů získávají původní obyvatelé vitamíny, kožešiny je chrání před zimou, ze šlach si dělají nitě. Děti musejí chodit do škol, prázdniny ale tráví s rodiči v tundře a velká část mladých se po škole ke kočovnému způsobu života vrací. Dnes se tak tradičnímu pastevectví věnuje kolem 40 procent Něnců. „Možná se to povedlo i díky velké odlehlosti Jamalu. Tak daleko na sever se za cara nedostali ani misionáři,“ říká Lipatova.

Během stalinských represí Něnci trpěli a dokonce dvakrát povstali, v pozdějších dobách se však situace uklidnila. Roli se hrála i nedůslednost sovětského režimu a chaos, který v SSSR vládl: „Sice jsme přišli o soukromá stáda a byli jsme nahnáni do sovchozu, ale sobí sovchoz nestojí na místě, kočovalo se dál, jen pod státní kontrolou,“ popisuje Něnka Zoja Saporbekova, etnografka z malého muzea v Jar-Sale, nad expozicí šamanských předmětů (jak se po chvíli přiznává, sama občas trochu „šamaní“).

V poslední době však výstavba infrastruktury zasahuje do tradičních tras kočujících sobů dříve nevídaným způsobem. V loňském roce bylo dokončeno téměř 600 kilometrů železnice, táhnoucí se přímo na sever k nalezišti Bovaněnkovo, kde se nacházejí největší zásoby plynu na Jamalu. Těžit se tu má od příštího roku a pro Gazprom je to jen počátek „Megaprojektu Jamal“, v jehož rámci se počítá s rozšířením těžby prakticky na celé území poloostrova (viz *mapka*) a s budováním dalších železničních tratí a plynovodů. Obnovena má být dokonce i železnice mezi Salechardem a Nadymem, kterou kdysi postavili vězňové Gulagu v rámci Stalinova megalomanského projektu zpřístupnění polár-

ních oblastí, aby pak ihned po diktátorově smrti zanikla (viz *Respekt xx/xx*). Pozoruhodné je, že novou trať má v těchto místech stavět česká firma.

Na divokém severu

Úřady slibují, že budou všechny problémy řešit. Gazprom chce utratit miliardy rublů za rekultivaci poškozených a znečištěných pastvišť, stavbu škol, nemocnic a podobně. Počítá se ovšem i s tím, že někteří pastevcí sobů přijdou o svá stáda a budou muset přejít na usedlý způsob života. Pro ně už dnes Gazprom staví byty.

Zoja Saporbekova naznačuje, jak budou nejspíš vypadat dosažené kompromisy: „Oni mohou obejít nějaké naše posvátné místo, ale když má například železnice procházet oblastí, kudy vedou kočovné trasy sobů, musíme ustoupit.“

Letos v dubnu poslali představitelé původních obyvatel dopis gubernátorovi a politickým lídrům Jamalu, v němž si stěžují na chování námezdních pracovníků budujících železnici a silnici do Bovaněnkova. Situace prý připomíná Divoký západ. Dělníci vyhrožují místním lidem zabitím a kradou jim soby nebo zvířata rovnou střílejí. Sobi umírají i na otravu způsobenou znečištěním ze stavby. Původní obyvatelé jsou proti ozbrojeným násilníkům v odlehlé tundře bezmocní.

K hlasitým protestům se však Něnci příliš často neuchylují. Jako by byli rádi, že se s nimi vůbec mluví a že nějaké výhody přece jen mají. Otázka je, zda to bude stačit. Podle učitelky Natalie se mezi něneckou inteligencí říká, že do padesáti let tradiční kultura pastevců sobů zmizí definitivně. ■

Autor pracuje v Ústavu pro studium totalitních režimů.

V autáku bez benzínu

Nastupující generace vozidel vystačí se dvěma litry paliva na 100 km

□ JAN HORČÍK

Americký podnikatel a manažer Ray Lane, bývalý šéf softwarové firmy Oracle, je muž, který pomáhá hledat podnikatelské talenty a podporuje jejich nápady. V posledních letech se zaměřuje na šetrné technologie, protože je to byznys, ve kterém cítí obrovskou příležitost. Právě on byl prvním člověkem, který od automobilového konstruktéra Henrika Fiskera získal klíčky k novému převratnému vozu Fisker Karma. Z velké části je totiž i jeho zásluha, že auto vůbec mohlo vzniknout.

Velký čtyřmístný luxusní sportovní vůz s minimální spotřebou – celé to zní jako několikanásobný protimluv. Fisker Karma ovšem tuto charakteristiku naplňuje. Je to hybridní auto „do zásuvky“, tzv. plug-in hybrid. Na rozdíl od běžných hybridních vozidel – tedy aut se spalovacím i elektrickým motorem – má baterii s výrazně vyšší kapacitou. Díky tomu může čistě na elektřinu operovat mnohem častěji a spalovací motor využívat jen sporadicky, například při cestách na delší vzdálenosti, kdy už energie v bateriích nestačí. Doma pak auto připojíte do zásuvky, baterie se dobije, což vám další den opět umožní ujet čistě jen na elektřinu desítky kilometrů.

Henrik Fisker na projektu Karma pracoval déle než čtyři roky. Zrod vozu nebyl jednoduchý. Firma těžko sháněla stovky milionů dolarů na výzkum, vývoj a především výrobu. Neustálé odklady budily dojem, že podobně jako z mnoha jiných projektů bude z Karmy nakonec jen „vaporware“ – věc, která nikdy nespátí světlo světa. Nakonec se ale dílo podařilo. Plug-in hybrid Fisker Karma se bude prodávat za cenu začínající na necelých sto tisících dolarů.

Karma je technologický skvost, přehledka toho, co je možné. Spalovací motor není přímo mechanicky spojen s koly. Slouží pouze jako generátor energie pro elektromotory a baterii. Špičkový výkon dvojice elektromotorů je 201 koní – pro každý. Auto dokáže z 0 na 100 km/h zrychlit během 5,9 vteřiny. Spotřeba má přitom být jen 2,4 litru benzínu na 100 km. Na jednu nádrž vůz ujede maximálně 480 km, což je třikrát více, než s plně nabitými bateriemi zvládnou běžně dostupné elektromobily.



Pro bohaté nadšence (Fisker Karma)

Dotace na šetrnost

Cena, kterou zákazníci musejí za vůz Fisker Karma zaplatit, však zůstává příliš vysoká. V hrubém přepočtu přes 1,5 milionu korun jen tak někdo za auto neutratí, a to ani v USA. Fisker proto připravuje levnější šetrný vůz, který bude dostupný mnohem širšímu počtu zákazníků. Měl by stát kolem 45 000 dolarů, podobně jako jiný plug-in hybrid na americkém trhu – Chevrolet Volt. Ten se úspěšně prodává od konce minulého roku (evropskou verzi tohoto auta se chystá ještě letos nabídnout automobilka Opel, v Česku by mohla být k dispozici za cenu přesahující milion korun).

Chevrolet Volt spotřebuje na 100 kilometrů necelé čtyři litry benzínu; spotřeba je ale u plug-in hybridů relativní pojem, záleží především na tom, jak auto používáte. Pokud budete s Voltem jezdit na elektřinu, na niž vůz ujede 60 až 85 km, nemusí auto spálit ani kapku benzínu třeba celé měsíce.

Během roku 2012 chystá na trh uvést svůj plug-in hybrid také Toyota. Půjde o vylepšený Prius třetí generace. Bude vybaven větší lithiovou baterií a dokáže ujet téměř 15 až 25 km čistě na elektřinu. Podle prvních testů s ním není problém jezdit

tak, aby spotřeboval zhruba tři litry benzínu na 100 km. Toyota v současné době testuje tisíce prototypů na celém světě, sbírá zkušenosti a dojmy od řidičů a slibuje, že podle nich upraví výslednou prodejní verzi, která by dle dostupných informací měla v USA vyjít na 28 tisíc dolarů. (Ve Spojených státech zákazník na nákup hybridního či jiného šetrného vozu dostává vládní dotaci, podobně jako v některých evropských zemích. V Česku žádnou dotaci neobdrží, a nový Prius by ho tak mohl odhadem vyjít na 700 až 750 tisíc korun.)

Svou verzi hybridu „do zásuvky“ chystá také Honda v podobě upraveného modelu Accord, Volkswagen připravil prototyp vycházející z vozu Golf a firma Volvo svůj plug-in hybrid staví na modelu V60, do nějž spolu s elektromotorem netradičně umístí nikoli benzinový, ale dieselový motor. Některé z těchto vozů by měly vstoupit na trh začátkem roku 2013 a nabídnout spotřebu klesající až ke dvěma litrům paliva na 100 kilometrů.

Mercedes jede jinudy

Jakkoli to vše zní fantasticky, nezapomínejme na překážky, které šíření těchto technologicky převratných vozidel dosud bránily. Patří k nim především vysoká cena a skutečnost, že i „obyčejná“ auta se stala v posledních letech výrazně úspornější. Za stejnou částku, jakou bude stát chystaný plug-in hybrid Opel Ampera, mohou dnes motoristé zakoupit například luxusní vozy BMW nebo Mercedes-Benz se spotřebou paliva, která se Amperě výrazně blíží. Ne všichni výrobci proto v hybridní vozidla věří. Například koncern Daimler, stojící právě za značkou Mercedes, místo plug-in hybridů sází na klasické elektromobily a také na auta s vodíkovým pohonem. Intenzivně se kvůli tomu snaží prosadit budování vodíkové infrastruktury, zejména v Německu.

Na druhou stranu mají plug-in hybridy velké výhody: spojují přednosti elektromobilů (levný provoz) i běžných aut (dojezd bez omezení). Žádnou dodatečnou infrastrukturu nepotřebují. Kdyby díky rostoucí poptávce a sériové výrobě cena dostatečně klesla, mohla by těmto autům patřit budoucnost.