

transportech v letech 2004 a 2005 dopravili Francouzi do Khomiin Talu celkem 22 koní. Jak se později ukázalo, část klisen se nedokázala plně aklimatizovat a zapojit do reprodukce. Před příchodem čtyř koní z Prahy v červnu 2011 měla populace v Khomiin Talu 24 jedinců; od r. 2006 se zde narodilo jen pět hříbat. Tato populace je zcela habituovaná, tedy zvyklá na stálou přítomnost člověka, což umožňuje v případě problémů rychle zasáhnout. Koně mají dostatek přirozené potravy, v území dominují kavylkové stepi, stálý a dostatečný zdroj vody poskytuje blízká říčka Zavkhad.

Čtyři noví mladí a geneticky nepříbuzní koně z Prahy by tak měli přispět k „rozhybání“ populační dynamiky. Je velmi důležité mít v Mongolsku více populací pro případ, že některá z lokálních populací utrpí velké ztráty, jako se stalo v národním parku Gobi B počátkem r. 2010. Tam následkem extrémní zimy doprovázené nebývalými přívaly sněhu zahynulo nebo beze stopy zmizelo 98 koní (existuje však ještě reálná naděje, že část pohřešovaných přešla v lednu 2010 na čínskou stranu hranice). Naproti tomu v Khomiin Talu nebyly, s výjimkou dvou starých jedinců, žádné ztráty.

Co se vlastního transportu týče, byl výjimečný hned z několika hledisek. Předně šlo o první český transport koní Převalského v historii, navíc organizovaný pouze zoologickou zahradou za přispění sponzorů. Všechny dosavadní převozy organizovaly nadace a soukromé osoby a zoologické zahrady se účastnily pouze jako „dodavatelé“ koní. Dále – koně dopravil do Mongolska vojenský letoun, a to bylo vůbec poprvé, kdy se do podobné akce zapojily ozbrojené síly nějakého státu. Výjimečná a složitá byla i závěrečná část přepravy na nákladních vozech. Vzdálenost 260 km je zatím nejdelší trasou, kterou kdy koně Převalského v rámci reintrodukčních projektů v Mongolsku absolvovali. Cesta v přepravních bednách trvala 22 hodin a připočteme-li čas nakládky a k tomu přes 20 hodin pobytu v letadle, bylo to nepochybně vyčerpávající. Před-

chozí francouzské přesuny koní do Khomiin Talu měly výhodu v tom, že letouny AN 26B dokázaly přistát nedaleko aklimatizačního výběhu. V r. 2008 však mongolské aerolinie všechny „antonovy“ sovětské výroby, schopné přistávat na rovině ve stepi nebo polopoušti, vyřadily z provozu a nahradily je modernějšími stroji. Ty ovšem potřebují standardní přistávací plochy, a tak paradoxně technický pokrok zásadním způsobem úsilí o záchranu koně Převalského zkomplikoval. Za současného stavu není možné posílit populaci v národním parku Gobi B, protože cesta z nejbližšího letiště vede buď přes obtížné sjezdové průsmyky Altaje, nebo je téměř 400 km dlouhá. Poslední letadlo s koňmi v Tachin Talu přistálo v říjnu 2007 v rámci vnitromongolského transportu, když přepravilo čtyři hřebce z Hustain Nuruu. Jedinou nadějí pro populaci v Tachin Talu je dovoz koní z čínských stanic Jimsar, z jihu totiž vedou až k mongolským hranicím kvalitní komunikace. Problém v tomto případě představují hlavně složité jednání, protože chovná a aklimatizační stanice Jimsar leží v Ujgurské autonomní oblasti Xinjiang, kde již roky panuje napjatá vnitropolitická atmosféra.

Přesun koní v transportních bednách na velkou vzdálenost a složitým terénem je vždy rizikový. Proto byla přípravě cesty věnována náležitá pozornost. Koně byli ošetřeni dlouhodobě působícími sedativy a na základě dobrých zkušeností francouzských kolegů byl použit i zklidňující feromon rozstříkovaný ve vodním roztoku dovnitř beden. Pro případ potíží měli francouzští a mongolští kolegové připraveny i krizové varianty. Jedna z nich počítala s tím, že pokud by koně v transportních bednách nebyli už schopni další cesty, vypustí se do provizorní mobilní ohrady a po zotavení budou buď zpětně naloženi na vozy, nebo je se stádem domácích koní do cíle poženou honáci na koních – tak, jak putovali před více než 100 lety první koně Převalského z Číny a Mongolska do Evropy. Naštěstí žádný problém nenastal a koně se dostali na místo určení bez úhony.

Cílem prvního českého transportu nebylo jen zvýšit početnost populace v jedné lokalitě. Šlo také o to upoutat pozornost české, ale i světové veřejnosti k osudu posledního druhu divokého koně. V evropských zoologických zahradách dnes žijí desítky koní Převalského bez budoucnosti, bez šance, že by se mohli rozmnožit. To se týká hlavně hřebců, protože téměř všechny zoologické zahrady omezily chov kvůli nedostatku prostoru a motivace. Některé zahrady situaci řeší tím, že hříbata prodávají soukromým chovatelům, nebo chov zcela zruší. Tak např. v letošním roce zanikla dosud největší chovná stanice pro vzácné a ohrožené druhy koňovitých – Canyon Colorado Equid Sanctuary v Novém Mexiku, která se ještě v 80. letech minulého stol. velmi aktivně podílela na vytváření genetického managementu světové populace koní Převalského. Přitom v mongolských a čínských rezervacích je zapotřebí volně žijící populace doplňovat o nepříbuzné jedince nebo nahrazovat ztráty v případě tuhých zim. Od posledního přesunu koní z Evropy, což byl již zmíněný francouzský transport v r. 2005, uplynulo už 6 let. Mezinárodní skupina pro záchranu koně Převalského (International Takhi Group – ITG), jejímž členem je i pražská zoo, sice připravovala transport do NP Gobi B ještě v r. 2007, ten se ale pro neúnosné finanční požadavky přepravce neuskutečnil. Pokud se nepodaří v dohledné době otázku transportů vyřešit, mohou se některé málopočetné populace dostat do inbrední deprese a v případě neočekávaných klimatických zvrátů, ať již dlouhotrvajícího sucha nebo tuhých zim, dokonce znovu zaniknout. Zoologické zahrady by si měly uvědomit, že jejich úloha při záchraně koně Převalského neskončila. Právě ony by měly plnit funkci pojistky pro případ, že se volně žijící populace ve Střední Asii dostanou do problémů. Pražský transport ukázal, že i v době enormních ekonomických nákladů lze nalézt způsob, jak koně Převalského, pro něž není v Evropě místo, dopravit do jejich někdejší domoviny.

Stanislav Komárek

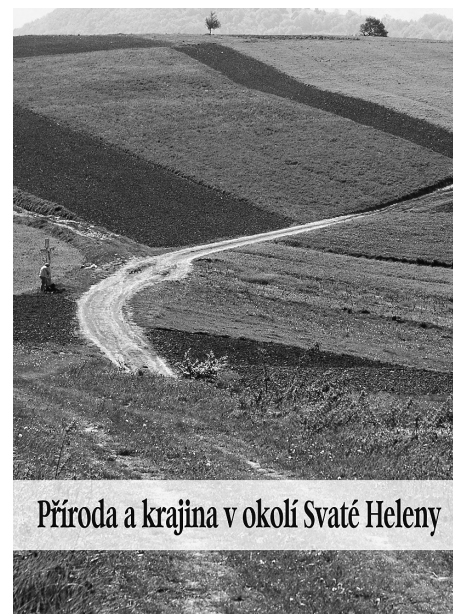
RECENZE

Pavel Klvač, Antonín Buček, Jan Lacina (eds.): Příroda a krajina v okolí Svaté Heleny

Svěže a zajímavě psaná brožura Pavla Klvače, dlouholetého zkoumatele všech aspektů života českých vesnic v rumunském Banátu, a jeho biologických kolegů zaujme každého přítele přírody a tradičního zemědělství – jevu, který u nás již vymizel a rovněž v balkánských roklinách je zvolna na ústupu. Každý, kdo do tohoto rázovitého regionu jede, by ji měl mít ve svém batohu, aby se, nejsa přírodovědcem z profese, alespoň bazálně orientoval v rostlinném a živočišném světě obklopujícím největší z tamních českých ves-

nic, Svatou Helenu. Lidé i živá příroda patří v tradiční krajině nedílně k sobě a je tudíž jen slušno a spravedlivě, že knížka zahrnuje celou pestrost spatřitelných fenoménů od ostřic a majek po sedláky. Krátká publikace si žádá i krátkou recenzi, zato o to vřelejší je doporučení pro čtenáře.

**Občanské sdružení Drnka,
Drnovice 2011, 76 str., 58 fotografií,
dvě mapy.
Doporučená cena 120 Kč**



Příroda a krajina v okolí Svaté Heleny