



Duben 2014, Gobi. Pražská klisna Zeta se svým devátým hříbětem. Zeta žije v Gobi od roku 1998 a je jedna ze dvou žijících klisn z prvních transportů, přežila i zimní katastrofu na počátku roku 2010. V roce 2015 porodila další hříbě.

April 2014, Gobi. Prague mare Zeta and her ninth foal. Zeta has been living in the Gobi since 1998 and is one of the two living mares from first shipments. She even survived the winter disaster of early 2010. In 2015 she gave birth to another foal.

Foto/Photo by Miroslav Bobek

## Projekt „Návrat divokých koní“ v roce 2015

### The “Return of the Wild Horse” project in 2015

MIROSLAV BOBEK, JAROSLAV ŠIMEK, ROMAN VODIČKA, LUCIE VEJMEJKOVÁ,  
BARBORA DOBIÁŠOVÁ, JAN MAREK  
Zoologická zahrada Praha

Projekt Zoo Praha „Návrat divokých koní“ zaměřený na reintrodukcii koní Převalského do jejich domoviny v západním Mongolsku a jejich ochranu *in-situ* byl zahájen v roce 2011, kdy byli z České republiky do lokality Khomiin Tal nedaleko západomongolského města Khovdu přepraveni první čtyři koně (Bobek *et al.*, 2011). Další transporty v následujících letech směřovaly do přísně chráněné oblasti (Strictly Protected Area – SPA) Great Gobi B v jihozápadním Mongolsku, kde je poslední známé refugium druhu v přírodě (Paklina *et al.* Pozdnyakova, 1989). Reintrodukční aktivity v Gobi B započaly již v roce 1992 (Kůs 2000; Bobek *et al.*, 2011; Bandi a Dorjaraa 2012). Po úspěšném začátku a postupném růstu populace však v důsledku tuhé zimy s nadprůměrným množstvím sněhu na přelomu let 2009/2010 došlo k výraznému snížení početnosti reintrodukované populace (Enkhsaikhan 2010, Kaczensky *et al.*, 2011). To byl jeden z hlavních důvodů vzniku a realizace projektu Návrat divokých koní. V letech 2012 až 2014 bylo do oblasti Gobi B úspěšně převezeno ve třech transportech celkem 11 klisen. Průběh těchto transportů je popsán v předešlých zprávách (Šimek *et al.*, 2012; Bobek *et al.*, 2013; Šimek *et al.*, 2014).

V roce 2015 projekt pokračoval v pořadí již pátým transportem, který proběhl ve dnech 4. - 5. července. Důvody pro realizaci tohoto transportu jsou stále stejné jako na začátku projektu - posílení početní i genetické základny stávající repatriované populace koní. Nosná kapacita prostředí SPA Great Gobi B není zdaleka naplněna. Vzhledem k limitujícím podmínkám prostředí, do kterého se koně Převalského po více než čtvrtstoletí absence vrátili, je zřejmé, že zárukou dlouhodobého přežití je nejen odpovídající péče ochránářského managementu, ale především dostatečně početná populace mající pevný základ v silných a reprodukce schopných jedincích. Hlavním organizátorem transportu v roce 2015 byla jako v předchozích letech Zoologická zahrada hl. m. Prahy s hlavním partnerem Armádou České republiky, která poskytla letoun CASA C-295M, a to pouze za úhradu přímých provozních nákladů spojených s přepravou. Stálými partnery přípravných i realizačních fází projektu Návrat divokých koní jsou organizace ITG (International Takhi Group) a její mongolská pobočka, velvyslanectví České republiky v Ulánbátaru a Evropský chovný program koní Převalského (EEPP). Finanční zajištění letošního transportu bylo kryto primárně z prostředků uvolněných z dlouhodobého projektu Zoo Praha a Magistrátu hl. m. Prahy „Dvě koruny ze vstupu“, umožňujícího využít dvě koruny z každého vstupu do zoo na podporu vybraných ochránářských *in-situ* projektů, z dotačního titulu Ministerstva životního prostředí ČR a z příspěvků majitelů koní poskytnutých pro reintrodukcii - Zoo Lipsko, Tierpark Hellabrunn - Mníchov a Wildpark Grünau.

Přípravy transportu probíhaly obdobným způsobem jako v minulých letech (Šimek *et al.*, 2012), s dílčími změnami reflektujícími nově vzniklé okolnosti. Primární výběr koní pro transport proběhl na základě doporučení Evropského chovného programu pro koně Převalského (EEPP), přičemž někteří z koní byli v chovné stanici v Dolním Dobřejově k dispozici již z předešlých let. Nově bylo dovezeno 5 klisen z 5 různých chovných zařízení (Dánsko, Finsko, Německo) v rozmezí listopadu až ledna, další 2 klisny byly dovezeny v dubnu (Německo). Poprvé od roku 2011 se objevili na seznamu kandidátů také koně narození v pražské skupině. Zásadními kritérii výběru vhodných jedinců pro transport je stáří, celková kondice a zdravotní stav včetně březosti (klisny nesmějí být březí). V neposlední řadě je důležitá



Přistání armádního letounu CASA C-295M na již téměř „pravidelné lince“ Praha-Bulgan se čtyřmi klisnami na palubě.

i zkušenost s reakcí na anestézii a převoz v přepravním boxu. V závislosti na kompletnosti veterinárních vyšetření v místě původu, koně byli buď vyloženi přímo v Dolním Dobřejově (2x) nebo podstoupili po dovozu izolaci v samostatném výběhu v areálu Zoo Praha, během které byly provedeny vstupní veterinární testy (5x). Teprve po ukončení izolace mohli být i tito koně převezeni do aklimatizační stanice v Dolním Dobřejově, která je nástupním místem pro transporty do Mongolska. Zde vybraní koně podstupují předepsanou třicetidenní předvývozní izolaci a všechna veterinární vyšetření stanovená příslušnými mongolskými úřady. Rozsah požadovaných veterinárních úkonů zůstává v posledních letech nezměněn (Bobek et al., 2011).

Vyřizování a dohled nad průběhem zajišťovacích a schvalovacích procesů všech potřebných dokumentů by nebylo myslitelné bez přítomnosti externího pracovníka Zoo Praha dlouhodobě pobývajících v Mongolsku, bez spolupráce s mongolskými kolegy z partnerské organizace ITG a s pracovníky českého zastupitelského úřadu v Ulánbátaru. Finální přípravy a kontroly všech záležitostí potřebných pro zdárný průběh transportu v závěrečné etapě cesty probíhaly v Mongolsku za podpory dalších dvou pracovníků Zoo Praha, kteří byli na místě několik dnů před příletem transportu. Pravidelnou součástí poslední fáze příprav je mimo jiné kontrola stavu vypouštěcí ohrady, místa vykládky a vypouštění, kontrola trasy pozemního transportu v části vedoucí mimo asfaltovou silnici, personální zajištění



Landing of CASA C-295M military plane on its almost "regular flight" from Prague to Bulgan with four mares on board.

Foto/Photo by Kryštof Bobek

pozemního transportu a zajištění spolehlivých nákladních aut. Pro pozemní přepravu byly připraveny tři nákladní vozy, dva určené pro přepravu boxů z letiště a jeden jako náhradní, přičemž každý z vozů byl v případě nutnosti schopen pojmout všechny koně. Neoprávněným členem přípravného týmu je také pilot Armády ČR, který na místě prověřuje aktuální stav přistávací dráhy, vyhodnocuje meteorologické podmínky a následně zajišťuje komunikaci mezi letištní věží a letounem. Vzhledem k tomu, že letiště v Bulganu není vybaveno moderním navigačním zařízením a v blízkosti letiště jsou vysoké hory, může zde letadlo přistát pouze za příznivých podmínek. Pro případ nepříznivého počasí byla jako v minulých letech zajištěna možnost náhradního přistání a vyložení koní na vzdálenějším, ale lépe vybaveném letišti v Khovdu.

Přípravná fáze v Mongolsku, zvláště v posledních dnech, byla v letošním roce výrazně ztížena klimatickými podmínkami. Oblast jihozápadního Mongolska včetně oblasti Gobi B postihly silné lokální deště, které na mnoha místech způsobily bleskové záplavy. Voda ovlivnila jak situaci v Tachin Talu, v sídle správy SPA Gobi B, kde rozvodněná říčka Bij strhla několik plotů aklimatizačních ohrad a na několik dnů odřízla stanici od stejnojmenné vesnice. Voda přímo z dešťových srážek či přitékající z okolních svahů na mnoha místech poškodila příjezdové cesty, spojnice mezi asfaltovou silnicí a Tachin Talem. Komplikace se nevyhnuly ani dalším místům. Měštům Bugat, odkud měli přijet představitelé místní



Nezvyklý pohled na aklimatizační ohrady v Tachin Talu a protékající říčku Bij. Počátek léta roku 2016 byl pro celou oblast Gobi výjimečný množstvím srážek. Proud vody strhl nebo výrazně poškodil všechny aklimatizační ohrady.

An unusual view of the acclimatisation enclosure in Tachin Tal and the small river Bij passing through it. Early summer of 2016 was marked by exceptionally high rainfalls throughout the Gobi. A strong stream of water broke down or severely damaged all the fencing and acclimatisation enclosures.

Foto/Photo by Jaroslav Šimek

veterinární správy, Govi-Altaj, kde se nachází pronajímané nákladní vozy, a samotnému Bulganu, kde voda zaplavila okolí letiště a krátce i část přistávací plochy. Nejdiskutovanějšími tématy před přiletem letadla s koňmi tak byla předpověď počasí, čištění letištní plochy od slabé vrstvy naplaveného bahna a výběr sjízdné cesty v úsecích mimo asfaltovou silnici.

Počasí v letošním roce působilo obavy už na začátku transportu, při nakládání na Dolním Dobřejevě. Důvodem byly tropické teploty, které již v brzkých dopoledních hodinách stoupaly přes 30 °C. Nakládání koní 4. července začalo s rozběskem, tak aby byli alespoň první z koní naloženi za ještě snesitelných teplot. Klisny byly postupně uspány, proběhl odběr posledních vzorků krve pro potřeby mongolských veterinárních autorit a aplikovány potřebné medikamenty. Po aplikaci antagonistů imobilizační látky byly již stojící klisny zatlačeny do přepravních boxů, které od loňského úspěšného transportu kromě dílčích oprav nedoznaly žádných změn (Šimek *et al.* 2012). Všechny klisny byly naloženy do přepravních boxů a na nákladní automobil před devátou hodinou. Vzhledem k vysoké teplotě byli koně, kteří se dostali na řadu až později, stíněni velkými slunečníky. Klisny byly naloženy v pořadí Kírá, Querida, Paradise

a jako poslední Rabea. Kírá byla do boxu umístěna bez problémů, ale druhá Querida dlouho odolávala první dávce anestetik, proto ji musela být aplikována dávka druhá. Naopak Rabeu, o jejíž nakládku panovaly obavy, se podařilo naložit bez sebemenších potíží, stejně jako v případě čtvrté Paradise.

Pátým českým transportem tak byly do SPA Great Gobi B přepraveny čtyři klisny: Querida, studbook No. 6071, narozená 10. srpna 2012 v Zoo Praha, Kírá, č. pl. knihy 5210, nar. 6. srpna 2008 v NP Hortobagy, Rabea, č. pl. knihy 5451 nar. 14. září 2009 v Zoo Lipsko a Paradise, č. pl. knihy 5402, nar. 25. května 2009 v Zoo Paris.

Cestu na letiště v Praze – Kbelích a naložení na palubu letounu zvládli koně bez zásadních obtíží, během cesty byl prostor nákladního vozu chlazen nainstalovanými ventilátory. O spolupráci jsme požádali také dopravní policii, pro případ uvíznutí v silném provozu. Na letišti byly bedny nestandardně překládány v hangáru, kde byly ve srovnání s venkovním prostorem mimo přímé slunce přece jen o trochu příznivější podmínky. Za účelem alespoň částečného ochlazení prostoru skrápěly plochu před hangárem a okolo letadla proudy vody z hasičských cisteren. Letadlo odstartovalo podle plánu krátce po 14. hodině. Teplota vzduchu na palubě byla od začátku udržována na co nejnižší úrovni, postupně byla snižována až k 8 °C, což mělo na fyziologický stav koní jednoznačně příznivý vliv. Během letu byli koně relativně klidní, jedinou, za to však výraznou komplikací způsobila Rabea, která kousnutím poranila prst členovi týmu pečujícího v průběhu letu o koně. Po první pomoci poskytnuté na palubě byla chovatelka v doprovodu kolegy raději ponechána v Novosibirsku k odbornému ošetření. Po krátkém zpoždění v Novosibirsku letoun s koňmi úspěšně přistál v Bulganu v 15:45 místního času. Koním bylo během letu průběžně nabízeno seno, občas mrkev a voda. Každé krmení mělo vesměs pozitivní zklidňující účinek. Veterinární lékař opakovaně aplikoval zklidňující feromonový preparát v rozprašovači, který se osvědčil již při minulých transportech. Vzhledem k maximální možné přípravě před vlastním přiletem, proběhlo odbavení a přeložení nákladu na automobily v nejkratším možném čase a v 17:08 konvoj vyrazil směrem do Gobi B. Nikoliv však bohužel nejkratší cestou. V důsledku silných dešťů posledních dnů místo 16 km prашné cesty mezi letištěm a asfaltovou silnicí bylo nezbytné jet oklikou v délce 100 km. V průběhu cesty transport opakovaně stavěl kvůli pravidelné kontrole koní. Starosti dělala Querida, která krátce po odjezdu z letiště v bedně upadla, nicméně hned se sama postavila. V půl sedmé vzhledem k pokračujícímu neklidu veterinář aplikoval Queridě zklidňující injekci. Zatímco během stávek Rabea a Paradise ochotně přijímaly seno i vodu, Kírá zůstávala jen u sena. Krátce po deváté hodině večerní konvoj sjel z hlavní silnice a po třech hodinách jízdy po prашných cestách, přesněji v 1:05 místního času (během cesty z letiště se přejíždí časové pásmo), dorazil k ohradám v Tachin Talu. Bedny byly následně složeny z aut a seřazeny směrem do prostoru aklimatizační ohrady tak aby po vyběhnutí měly před sebou co nejvíce volného prostoru. Plocha před bednami byla osvětlena reflektory aut, podle metody vyzkoušené v dřívějších letech. Vzhledem k tomu, že ohrada původně vybraná pro aklimatizaci koní byla v délce mnoha polí stržena velkou vodou a do určité míry byly poškozeny ploty všech ohrad přetínající říčku Bij, byli koně tentokrát vypuštěni do nejmenší z ohrad, o rozloze 1,7 ha. Z přepravních boxů jako první vyběhla v Praze narozená a cestu nejhůře snášející Querida, postupně pak následovaly Rabea, Kírá a jako poslední Paradise. Všechny klisny po vypuštění vypadaly v pořádku a druhý den ráno se společně seznamovaly s novým prostředím.

Celý transport, od naložení prvního koně v Dobřejově po vypuštění všech čtyř klisn do aklimatizační ohrady, trval 36 hodin, což bylo vzhledem ke komplikacím na cestě o několik hodin déle než v roce předešlém. Klisny strávily první dny ve stejné ohradě, nicméně následně byly po opravě všech poškozených plotů vypuštěny do sousední ohrady o rozloze okolo 75 ha.

Všechny čtyři klisny strávily v aklimatizační ohradě společně pouze první dva měsíce. Klisny Kírá a Querida totiž neplánovaně opustily ohradu 10. září, kdy se probořily vjezdovou branou, a přidaly se k harému hřebce Mogoie, jehož součástí byly v té době klisny z transportu v roce 2013, Lotusz, Spange a Barča. Klisny Rabea a Paradise zůstaly v ohradě, k nim naopak místní strážci připojili nejprve dva mladé hřebečky, které se zatoulali od rodičovských stád (roční Nachin začátkem září a tohoroční Tsuut začátkem října) a v lednu pak téměř tříletého hřebce Soyomba. Na jaře byly ke skupině z různých důvodů připojeny ještě tři mladé klisny (Namuun, Odod a Zolushka), které zůstaly mimo svá stáda. Do volnosti pak byla početná skupina vedená hřebcem Soyombem vypuštěna 20. června 2016.

Pátý rok projektu „Návrat divokých koní“ byl úspěšně završen a počet koní přepravených do Gobi B se zvýšil na 15. Pro rok 2016 byl naplánován transport čtyř koní z Evropy, na který naváže přesun dalších čtyř koní v rámci Mongolska, z NP Khustain Nuuru. Podle výsledků sčítání na konci roku 2015 žilo na území SPA celkem 132 koní Převalského (Ganbaatar, *pers. com.*).



Prvním z vypuštěných koní byla klisna Querida, která se narodila jako 218. hříbě v Zoo Praha.

The mare Querida, born in Zoo Prague as the 218<sup>th</sup> foal, was the first horse to be released. Foto/Photo by Filip Singer

## Literatura

---

BANDI N., DORJARAA O. (eds.) 2012: Takhi: Back to the Wild. Ulanbatar, 130pp.

BOBEK M., VODIČKA R., KŮS E., 2011: První český transport koní Převalského do Mongolska. *Gazella* 38, 81-93.

BOBEK M., ŠIMEK J., VODIČKA R., CRKVOVÁ B., GEROLDOVÁ H., 2013: Třetí rok projektu „Návrat divokých koní“ – transport koní Převalského ze Zoo Praha do Mongolska. *Gazella* 40, 74-87.

KACZENSKY P., O. GAANBAATAR, N. ALTANSUKH, N. ENKSAIKHAN, C. STAUFFER, C. WALZER, 2011: The Danger of Having All your Eggs in One Basket – Winter Crash of the Re-introduced Przewalski's Horses in the Mongolian Gobi. *PloS ONE*, 6 (12).

KŮS E., 2000: Návrat koně Převalského (*Equus przewalskii*) do volné přírody Mongolska a Číny. The return of the Przewalski's horse (*Equus przewalskii*) into the wild in Mongolia and China. *Lynx (Praha)* 31/2000, 53-58.

ENKHSAIKHAN N., 2010: The report of the mission in National Park Gobi B in April 2010. *Equus* 2010, 17-23.

PAKLINA N., POZDNYAKOVA, M.K. 1989: Why the Przewalski's Horses of Mongolia Died Out. *Przewalski's Horse* 24: 30-34.

ŠIMEK J., BOBEK M., VODIČKA R., BARTŮŇKOVÁ L., 2012: Letecký transport koní Převalského ze Zoo Praha do SPA Gobi B (Mongolsko). *Gazella* 39, 29-39.

ŠIMEK J., BOBEK M., VODIČKA R., VEJMELKOVÁ L., DOBIÁŠOVÁ B., MAREK J., KARDOVÁ L., 2014: Pokračování projektu „Návrat divokých koní“ - transport koní Převalského ze Zoo Praha do Mongolska v roce 2014. *Gazella* 41, 123-133.

## SUMMARY

---

The “Return of the Wild Horse” project of the Prague Zoological Garden, aimed at reintroducing Przewalski’s horses into their homeland in western Mongolia and their *in-situ* protection, was launched in 2011 when the first four horses were shipped from the Czech Republic to the Khomiin Tal site, close to the west Mongolian town of Khovd (Bobek *et al.*, 2011). In the years that followed, other horses were transported to the Strictly Protected Area – SPA, Gobi B, in south-east Mongolia with the last known refuge of species in the wild (Paklina et Pozdnyakova, 1989). The reintroduction activities in SPA Great Gobi B started back in 1992 (Kús 2000; Bobek *et al.*, 2011; Bandi and Dorjaraa 2012). However, following a very good start and a steady increase in the numbers, the harsh winter of 2009/2010, with unusually great amounts of snow, caused a substantial decrease in the number of the reintroduced population (Enkhsaikhan 2010, Kaczensky *et al.*, 2011). This was one of the chief reasons for launching and running the Return of the Wild Horse project. During the years 2012 to 2014 14 mares altogether were successfully brought in stages to the Gobi B area. Earlier reports give an account of the three shipments (Šimek *et al.*, 2012; Bobek *et al.*, 2013; Šimek *et al.*, 2014).

The project continued in 2015 and the fifth transport took place on the 4<sup>th</sup> and 5<sup>th</sup> of July. The reasons for this transport remained the same as at the beginning of the project – to reinforce the numbers and genetic base of the existing reintroduced horse populations. The capacity of the SPA Great Gobi B environment is far from full. In view of the restricting conditions which Przewalski’s horses have returned to, after being absent for more than a quarter of a century, it is clear that long-term survival can only be guaranteed by proper care provided by conservation management and, above all, by a sufficient number of the population with a firm basis of strong individuals able to reproduce. As in the previous years, the main organiser of the 2015 transport was the Zoological Garden of Prague with its chief partner, the Czech Army, which provided its CASA C-295M aircraft just for the direct running costs incurred by the transport. Permanent partners in the preparatory and implementation stages of the Return of the Wild Horse project include the ITG (International Takhi Group) and its Mongolian branch, the Embassy of the Czech Republic in Ulan Bator and the EEPP (European Breeding Programme of Przewalski’s Horses). The 2015 shipment of horses was primarily covered by means from a long-term project of Prague Zoo and the Municipality of Prague called “Two Crowns from the Entrance Fee”, thanks to which two crowns from each entrance fee to the Zoo can be used to support selected conservation *in-situ* projects; as well as from a subsidy from the Czech Ministry of the Environment and from contributions from the initial owners of the reintroduced horses – the Zoo in Leipzig, the Zoo in Munich and Wildpark Grünau.

Preparations for the shipment were similar to previous shipments (Šimek *et al.*, 2012), with some small changes reflecting new circumstances. The primary selection of horses for the transport followed recommendations of the European Breeding Programme of Przewalski’s Horses (EEPP). Some of the horses had already been available in the breeding station in Dolní Dobřejov from earlier shipments. Between November and January, five new mares were brought in from five establishments (Denmark, Finland and Germany), and two more mares came in April (from Germany). It was the first time since 2011 that the candidates included horses born in the Prague group. Major selection criteria for horses suitable for reintroduction include age, overall condition and health with view to gestation (mares must not be pregnant). Finally, the way the animal reacts to anaesthesia and to the transport crate. Depending on the completeness of a veterinary examination at the place of their origin, the horses were either unloaded in Dolní Dobřejov (2x) or were placed in isolation in a paddock in the Prague Zoo where they underwent vet examinations (5x). Only after that the horses were allowed to come to the acclimatisation station in Dolní Dobřejov, the loading point for transports to Mongolia. There, selected



Dovezené klisny (zleva - Rabea, Kirá, Querida a Paradise) druhý den po příletu v malé aklimatizační ohradě, která jako jediná nebyla poškozena velkou vodou. V důsledku vysokých srážek měli koně ve výběhu bohatá zelenou pastvu.



Newimported mares (from left - Rabea, Kirá, Querida and Paradise ) the day after their arrival in a small acclimatisation paddock, the only one not damaged by high waters. Thanks to surplus rainfall, there was a nice green pasture available. Foto/Photo by Khalil Baalbaki

horses are subjected to the customary thirty-day pre-export isolation and all the necessary veterinary examinations required by Mongolian authorities. The extent of these essential veterinary tasks has remained unchanged over the past few years (Bobek et al., 2011).

It would be unthinkable to take care of and supervise the process of obtaining and getting all the necessary documents approved without having an external worker of the Prague Zoo staying in Mongolia, without the cooperation of Mongolian colleagues from our partner organisation ITG and the staff of the Czech Embassy in Ulan Bator. Two more people from Prague Zoo went to Mongolia several days before the shipment to help organise preparations for the final stage of the transport. This usually involves checking the condition of the enclosure for horses, the place for unloading and the release of horses, and also checking the route along dirt roads, as well as arranging personnel and reliable trucks for land transport. Three trucks were ready for land transport, two to carry the crates from the airport and one as a backup. On top of this, if necessary, each truck can carry all the horses. A Czech army pilot is an indispensable member of the team as he inspects the condition of the landing strip, assesses the weather conditions and then takes care of the communication between the air traffic control tower and the aircraft. As the airfield in Bulgan is not furnished with a modern navigational system and there are high mountains close to it, it is only possible to land under favourable weather conditions. Just as in previous years, there was a possibility to use an alternative airport in case of adverse weather conditions and unload the horses at the more distant but better equipped place, the Khovd airport.

Preparatory work in Mongolia in 2015 was difficult, especially in the last few days, due to bad climatic conditions. Very heavy local rains hit south-west Mongolia, including Gobi B, and there were sudden floods in many places. The rains affected the situation in Tachin Tal, as well as at the seat of the SPA Gobi B administration, where swollen waters of the Bij river brought down some of the fences of the acclimatisation enclosures and cut off the station from the neighbouring village for a number of days. Rain water or water coming down the slopes damaged access roads, links between the bitumen road and Tachin Tal, in many places. And there were complications elsewhere, too. In the towns of Bugat, from which members of the local veterinary administration were to come, Govi-Altaj, where the trucks were rented, and Bulgan itself, where water flooded the area next to the airport and, for a brief period, part of the landing strip. Thus, it is understandable, that the most frequently discussed topics before the arrival of the plane and the horses included the weather forecast, the removal of a thin layer of mud from the airfield and finding a practicable road in sections without bitumen.

Even in Dolní Dobřejov, at the beginning of the transport, there were problems in 2015 due to the weather. The reason were high temperatures which, in the early morning hours, had already reached over 30 °C. Loading of the horses started on July 4<sup>th</sup> at dawn so that at least the first ones could be placed in when the temperature was still bearable. One by one, the mares were put to sleep, final blood samples were taken for the Mongolian veterinary authorities, and required medicines were administered. After administering an antidote to the immobilizing drug, the mares that had awakened were pushed into their respective transport crates, which, apart from some small repairs, had not been altered since the previous successful transport (Šimek et al. 2012). All the mares were placed in their transport crates and loaded onto the truck by nine o'clock. As the temperature was high, large sunshades were used to protect the horses whose turn came a bit later. Kír was the first to be loaded, followed by Querida and Paradise, while Rabea came last. There were no problems placing Kír into her crate but the second one in the row, Querida, had resisted the first dose of anaesthetics for a long time and had to receive another. On the other hand, there had been some apprehensions about Rabea, but she was loaded without any difficulties, just as the fourth mare, Paradise.

In the fifth Czech shipment, four mares were taken to the SPA Gobi B: Querida, studbook No. 6071, born on 10<sup>th</sup> August 2012 in Prague Zoo, Kír, studbook No. 5210, born on August 6<sup>th</sup>, 2008 in NP Hortobagy, Rabea, studbook No.5451 born on September 14<sup>th</sup>, 2009 in Leipzig Zoo, and Paradise, studbook No. 5402, born on May 25<sup>th</sup>, 2009 in Paris Zoo.

The horses managed the way to the airport in Prague – Kbely and loading on board the aircraft without any major difficulties. During the flight, the loading area was kept cool by fans and the air conditioning system. We had also turned to the police for help in case of any traffic jams. Unlike other times, the crates were reloaded inside a hangar where the conditions, away from direct sunlight, were at least a little more favourable than the heat outside. To cool the area down a bit, fire-fighting tank trucks sprayed water in front of the hangar and around the plane. The aircraft took off as planned just after 2 p.m. From the very beginning, the temperature on board was kept as low as possible and was gradually reduced to 8 °C, which had clearly a very positive effect on the physiological condition of the horses.

The mares were relatively calm during the flight, the only complication, and a very unpleasant one, was caused by Rabea who bit into a finger of one of the members of the team looking after the horses. The keeper received first aid on board but in Novosibirsk she was accompanied by her colleague to get proper medical treatment. After a short delay in Novosibirsk, the aircraft carrying the horses landed successfully in Bulgan at 15:45 local time. During the flight, the mares received hay and from time to time they were offered carrots and water. Each feeding had a positive calming effect. The vet repeatedly sprayed some calming pheromone drug which seemed to have a good effect during previous transports. Thanks to the maximum possible preparatory work done in advance, the clearance and reloading of the cargo onto trucks was achieved in the shortest possible time. At 17:08 the convoy set off on its journey to Gobi B. Unfortunately, it was impossible to take the shortest route. As a consequence of the heavy rains in the past few days, 16 km of dirt roads between the airport and the nearest bitumen road, turned into a detour of 100 km. The convoy stopped several times during the journey at regular intervals to check the horses. There were some worries about Querida, who had a fall in her crate soon after leaving the airport. However, she was soon back on her legs. As she was growing restless, the vet gave Querida a calming injection at half past six. While Rabea and Paradise willingly accepted hay and water during the stops, Kír only consumed hay. Shortly after nine in the evening, the convoy left the main road and after driving along dirt roads for three hours, at 1:05 local time to be more precise (we crossed into another time zone on the way), we reached the enclosures in Tachin Tal. The crates were unloaded from the trucks and arranged to face the acclimatisation paddock so that the mares would have as much free space as possible when they ran out of the crates. The truck headlights illuminated the area in front of the crates, which proved well in the past. As long sections of the fencing of the paddock originally meant for releasing the horses had been damaged by high waters and the fencing of other enclosures running over the Bij river was also damaged at places, this time the mares had to be released into the smallest enclosure (1.7 ha). The first to leave the crates was Prague-born Querida, who had suffered the most during the journey. She was soon followed by Rabea and Kír, and the last one out was Paradise. After their release, all the mares seemed in order and the next morning they started to investigate their new environment.

The whole transport, from loading the first horse in Dobřejov to the release of the four horses into their acclimatisation enclosure, took 36 hours which was, due to complications on the way, several hours longer than the year before.

The mares spent the first days in the same enclosure. Nevertheless, when all the damaged fences were repaired, they were let into a neighbouring enclosure, which is about 75 ha large.

The four mares spent only the first two months together in the acclimatisation enclosure. By chance, Kír and Querida left the place on September 10<sup>th</sup> when they broke through the entrance gate and joined the harem of the stallion, Mogoie, whose members at the time were mares from the 2013 shipment, Lotusz, Spange and Barča. Rabea and Paradise remained in the enclosure and, to start with, two young stallions were placed in with them. They strayed from their native herds (the one-year old Nachin went astray in early September and Tsuut, born in early October, 2015). In January, local keepers placed an almost three-year-old stallion Soyomb into the enclosure. In the spring, three more young mares (Namuun, Odod and Zolushka), who had abandoned their herds for various reasons, joined the group. This numerous group, led by stallion Soyomb, was released into the wild on June 20<sup>th</sup>, 2016.

The fifth year of the "Return of the Wild Horse" project was successful and the number of horses shipped to Gobi B increased to 15. Four horses are planned to be shipped from Europe in 2016. Within the activity, four other horses are to be transferred inside Mongolia, from the Khustain Nuuru National Park. Based on the results of counts, at the end of 2015 a total of 132 Przewalski's horses were living on the territory of the SPA (Ganbaatar, *pers. com.*).