

Pan Dyrektor Szymon Ziobrowski

Tatrzański Park Narodowy

Kuźnice 1, 34-500 Zakopane

Dot. Stanowiska w sprawie opinii p prof. R. Kolstrunga i mgr inż. Beaty Czerskiej

W związku z oczekiwaniem dotyczącym wyrażenia stanowiska w sprawie pomierzonej siły uciągu (oporu) wozu oraz wniosków z tych pomiarów, w imieniu Tatrzańskiego Towarzystwa Opieki nad Zwierzętami zauważamy, co następuje:

1. Pomiary wykonane w dniu 23.10.2014 były w ocenie inżynierów z firmy ELDEX (prowadzącej te pomiary) obarczone błędem rzędu 30%. Błąd rzędu 30% jest błędem tzw. grubym i z punktu widzenia nauki, jaką jest metrologia dyskwalifikuje te pomiary. Na powstanie tego błędu przyczyniły się w ogólności warunki pomiaru (budowa wozu) oraz inne, wymienione w załączniku nr 1¹. Analizując zachowanie się wozu podczas jazdy łatwo dostrzec, że siły oporu wozu pomierzone w ich trakcie są mniejsze niż składowa ciężaru wozu (ściągnięta wóz na dół), a więc przeczą prawom fizyki. *Stąd ich dalsza obróbka oraz ich ewentualne wykorzystanie do oceny warunków pracy koni winna być prowadzona z dużą ostrożnością/ nieufnością.*
2. W trakcie pomiarów z dobrą dokładnością zmierzono masę trzech pustych wozów (odciążonych z kół zapasowych?). Ważenie dało następujące rezultaty: 798 kg, 732 kg (ten wóz był krótszy o ok. 40 cm oraz 678 kg, czyli w stosunku do pierwotnych założeń z ekspertyzy dr M. Jackowskiego (540 kg) wozy są cięższe o 48%, 36% i 26%. Również założenie Pana profesora R. Kolstrunga wyrażone na spotkaniu w marcu 2014r w TPN o tym, że wozy różnią się masą o ok. 5% (i ten wpływ jest do pominięcia) okazało się być błędne.

¹ . Autor oceny pomiarów (zał. 1), mgr inż. Beata Czerska jest inżynierem o specjalności automatyka i metrologia, więc jej opinia dotycząca sposobu wykonania pomiarów jest jak najbardziej fachowa.

W związku z powyższym widać, że pomiary wykonane w dniu 23.10.2014 nie pomogły rozstrzygnąć, w jakim zakresie konie pracujące w zaprzęgach na trasie do Morskiego Oka są obciążane i przeciążane. Na dzisiaj nadal nie znamy:

- wagi rzeczywistej wozów- zalecane jest jak najszybsze zważenie wszystkich wozów atestowaną wagą oraz zarchiwizowanie uzyskanych wyników,
- zakresu obciążenia wozów, czyli przedziału, w jakim zawiera się łączna masa przewożonych osób oraz ich bagażu. Na obsadę wozów mają wpływ preferencje użytkowników, chcących uniknąć wysiłku (więcej otyłych osób jedzie jak idzie do Morskiego Oka) a więc niekoniecznie waga pasażerów jest zmienną przypadkową,
- nie został określony zakres wagowy masy koni, chociaż z uwagi na ich częste wymiany może to być zadanie trudne do realizacji.

Naszym zdaniem dopiero rzetelna analiza zakresu zmian wszystkich trzech w/w czynników może pokazać stopień przeciążenia pracą poszczególnych koni i dopiero na tej podstawie winno się ewentualnie dobrać warunki pracy zwierząt, chroniąc osobniki najsłabsze, pracujące w skrajnie niekorzystnym reżimie.. Według naszych szacunków, indywidualne różnice w obciążeniu koni mogą wynieść nawet do 60-70% w stosunku do tych, jakie oszacował w swojej opinii pan profesor Kolstrung (uwzględniając metodą tzw. najgorszego przypadku wpływ masy wozu, ciężaru pasażerów i bagażu oraz różnic w budowie koni wpływających na szacowaną siłę uciągu normalnego, co zostało po części ocenione w zał. 4) . Należy również odnotować, że pomiar w dniu 23.10.2014 przeprowadzono w jednym, skrajnym przypadku, kiedy najlżejszy zważony wóz ciągnęły jedne z cięższych koni pracujących na trasie do Morskiego Oka.

Odnosząc się do treści opinii wyrażonych przez Pana prof. R. Kolstrunga wyjaśniamy, że:

1. W opracowaniu „ile osób/kologramów należy zdjąć z wozu” są jak najbardziej prawidłowe wyliczenia (w tym i odejmowanie), które mają za zadanie pokazać, w jakim stopniu wozy są przeciążone (masa całkowita). Z teorii napędu wiadomo, że w *normalnej* sytuacji moc silnika dobiera się do istniejącego obciążenia. W przypadku fasiągów takiego zabiegu nie można zastosować z powodów humanitarnych oraz z racji ustawy o ochronie zwierząt. Albowiem mamy wóz, stanowiący obciążenie dwóch koni (żywy „silnik”), które pracując razem nawet przy oszacowaniach Pana Profesora zdolne są wydatkować moc średnią rzędu 1,98 KM każdy, czyli razem niecałe 4KM. Gdyby inżynier postawił sobie pytanie, patrząc na problem doboru mocy w istniejącym układzie, czy taki zestaw (przyczepa o wadze 1686 kg oraz ciągnik SAM o wadze 1380 kg wyposażony w silnik o mocy zaledwie 4KM), poruszający się z prędkością od 5 do 15 km/h ma wystarczającą moc dobraną odpowiednio do warunków istniejącego obciążenia oraz profilu trasy - to odpowiedź jest oczywista: NIE. Tak użytkowany silnik (przedmiot!) bardzo szybko by się zużywał (vide- awarie testowanego pojazdu hybrydowego). Tym bardziej, chcąc racjonalnie użytkować konie, można jedynie starać się dopasowywać OBCIAZENIE do ich faktycznych i realnych możliwości. Zresztą to rozumowanie jest zgodne z odpowiednim fragmentem późniejszego opracowania p. profesora, Kolstrunga, który zamieszczamy poniżej:

Zgadzam się z Panią Beata Czerską, że istotny wpływ na całkowity wysiłek związany z pracą pod górę na trasie Palenica - Włosienica ma kąt wzniesienia trasy. Jednak bez względu na liczbę pasażerów na wozie, wielkość pracy związana z samoprzenoszeniem koni będzie taka sama, dla badanej pary ok. **1092 178 kGm**, (co stanowi 60% całego wysiłku, praca użyteczna 40%).

Zmniejszenie obciążenia o 30% - 560 kg (o 6 osób) dałoby wartość wysiłku całkowitego **1617104 kGm**, samoprzenoszenie stanowiło by wówczas 67,5%, praca użyteczna 32,5%, a praca całkowita 136,5% normalnej.

Ustalenia te oparłem na pracy obliczonej z rzeczywistych pomiarów siłomierza **524 926 kGm**.

Jak wynika z powyższego, że mniej istotne jest dalsze zmniejszanie liczby pasażerów na fasiągę, lecz dbałość o przestrzeganie zalecanych przerw w pracy koni, oraz innych ustaleń zapisanych w Regulaminie Przewozów.... Jest to pole do popisu dla działaczy pro zwierzęcych, którzy przypadki naruszenia Regulaminu mogą zgłaszać Straży Parku.

W powyższym tekście sam pan Profesor dostrzega istotę problemu, iż z racji profilu drogi, (którego skutkiem jest znaczące samo przenoszenie, wynoszące ok. 60% wysiłku), na tej konkretnej trasie nie da się unormować pracy koni dokonując wyłącznie zmniejszenia obsady wozu. Również i to rozumowanie leży u podstaw wyliczeń B.Czerskiej (zał. 2, zał. 3), które oczywiście winno prowadzić do RACJONALNEGO wniosku, że rzeczywiste obciążenie koni należy „ciąć” przez pół (znacząco mniejszy wóz i mniejsza obsada pasażerów-, zatem finalnie- dorożka?).

2. Dzisiejsze „wyśrubowane” normy pracy, w tym przewożona ilość pasażerów oraz czasy odpoczynku, opracowane m.in. w aktualnym regulaminie przewozów a także przetransformowane na codzienną rzeczywistość łamanie zapisów tegoż regulaminu powodują nieracjonalne użytkowanie koni i skrócenie ich czasu eksploatacji do około 20. miesięcy w roku 2014 (liczone średnią geometryczną dla koni wycofywanych). Naszym zdaniem reżim pracy tych koni powinien być tak dobrany, żeby zdecydowana większość zwierząt mogła pracować w dobrym zdrowiu w dłuższym horyzoncie czasowym niż tylko ok. 3 lat. Nie jest bowiem rolą organizacji stałe pilnowanie przestrzegania regulaminu przewozów ani kontrola zachowań wozaków w zakresie eksploatacji koni.
3. Warto również dodać, że testowany z powodzeniem pojazd z silnikiem elektrycznym jednej z firm miał masę własną 600 kg oraz przewoził zaledwie 6 osób (łącznie ok. 1200 kg) mając silnik o mocy 6, 8KM, czyli zdecydowanie większej niż moc jaką dysponuje para koni w typie sokólskim (a’ 2 KM każdy). To porównanie również pokazuje, że konie z Morskiego Oka ciągnąc ładunek fasiąga o przykładowej masie łącznej 1868 kg, pracują w dużo gorszych warunkach przeciążeń chwilowych i średnich niż silnik 6.osobowego melekasa.

Z powyższych powodów uważamy, że wyniki wyliczeń z opinii profesora Kolstrunga dotyczącej pomiarów oporu wozu (z dnia 5.11.2014) nie mogą być uzasadnieniem do utrzymania przewozów konnych w obecnej formule, szczególnie, że firma Eldex wcześniej przeprowadziła pomiar sił oporu innego wozu i wówczas otrzymano rezultat średni wynoszący 132 kG. To wszystko powinno skłaniać do jak najszybszego zakończenia przewozów na dotychczasowych warunkach, czego domagają się organizacje pro zwierzęce.