

PTE

POLSKIE TOWARZYSTWO
ETYCZNE

P O L S K I E T O W A R Z Y S T W O E T Y C Z N E

30-084 Kraków, ul. Podchorążych 2, pok. 242, tel. 12 662 62 23

www.towarzystwoetyczne.pl

e-mail: elzanowski@miiz.waw.pl

Adres do korespondencji:

ul. Wilcza 64, 00-679 Warszawa

Warszawa, 1 grudnia 2014 roku

Uwagi dotyczące ekspertyz na temat dobrostanu i przyczyn śmierci koni
pociągowych na drodze do Morskiego Oka

Po zapoznaniu się z opiniami

Dr M. Tischner (bez daty) „Nie róbmy krzywdy koniom”.

Dr M. Jackowski (2012) „Ekspertyza dotycząca pracy koni w zaprzęgach parokonnych przewożących turystów w regionie gminy Bukowina Tatrzańska, na trasie Palenica Białczańska – Włosienica”.

Dr hab. R. Kolstrung (2013) „Opinia dotycząca Pracy koni w zaprzęgach parokonnych przewożących turystów w regionie gminy Bukowina Tatrzańska, na trasie Palenica Białczańska – Włosienica” oraz pisma Dyrekcji TPN z 5.11.2014, 13.11.2014 i 19.11.2014.

Dr inż. W. Pewca (2013) „Analiza obciążeń mechanicznych koni w zaprzęgach turystycznych do Morskiego Oka”.

Dr inż. W. Pewca (2014) „Analiza obciążeń mechanicznych koni w zaprzęgach turystycznych do Morskiego Oka – cz.2.”

Mgr B. Czerska (bez daty) „Ocena sposobu wykonania pomiarów masy wozu oraz sił uciągu koni z Morskiego Oka wraz z wnioskami, (bez daty) Analiza mocy mechanicznej wydatkowanej przez konie, (bez daty) ile osób/kilogramów należy zdjąć z wozu i inne niedatowane pisma.

stwierdzam uderzający kontrast między wzorową tzn. wyczerpującą i starannie przygotowaną wg akademickich standardów ekspertyzą W. Pewcy (2013, 2014), a

mało profesjonalnymi, wybiórczo niekompletnymi i miejscami otwarcie tendencyjnymi opiniami zootechników (Jackowski 2012, Kolstrung 2013, 2014), których obowiązkiem była całościowa ocena użytkowania koni na drodze do Morskiego oka i przyczyn ich stosunkowo częstych (choćby w stosunku do innych tras TPN) śmierci koni.

Na podstawie szczegółowej analizy danych o wozach i trasie (nachyleniach, zakrętach i nawierzchni) do MO, Dr Pewca wyliczył, że wysiłek koni ciągnących wozy do MO przekracza normę o 20-80% i wzrasta o dodatkowe 10-15% na zakrętach, a także wykazał, że przeciążenie może być jeszcze większe przy zjeździe kłusem, jeżeli nie utrzymuje się prędkości przy pomocy hamulców (co wielokrotnie stwierdzono). Normy użytkowania koni przyjęte zostały za podręcznikiem W. Pruski, J. Grabowski, S. Schuch: „Hodowla koni”, tom2 (PWRiL., Warszawa 2006)

Dr Jackowski zapomniał, że układ ruchowy musi przenosić także masę całego konia a także popełnił rażący błąd przy wyliczaniu siły uciągu zaniżając ją 10-krotnie (Pewca 2013, str. 10-11). Na podstawie błędnych wyliczeń zakonkludował, że nawet 22 pasażerów nie przekraczałoby dopuszczalnych norm pracy koni na trasie do MO, i wezwał do ochrony przed „irracjonalnymi atakami szukających sensacji mediów (wszak wypadki i nieszczęśliwe zdarzenia spotykamy wszędzie)”. **Wobec rażącej nieodpowiedzialności tego „eksperta”, który na zebraniu w Dyrekcji TPN nie wahał się pouczać, że tylko znający się na rzeczy powinni zabierać głos, wyrażam protest przeciwko jego dalszemu uczestnictwu w grupie roboczej.**

Dr Tischner (lekarz weterynarii) przedstawił badania tętna pojedynczych „losowo wybranych” koni, które pokazują że konie na trasie do MO, a szczególnie przy zjeździe, tętno jest znacznie wyższe niż u koni dorożkarskich w Krakowie, przedstawił to na wykresach, z których ma „jednoznacznie” wynikać że „praca, którą konie wykonują pod Morskim Okiem jest cięższa od tej, którą wykonują w Krakowie, ale w żadnym wypadku nie można powiedzieć, że jest to praca ponad siły”. Ten ostatni wniosek pozostaje bez uzasadnienia czy powołania się na jakiegokolwiek normy i bez dyskusji zależności tętna od wysiłku, która przynajmniej dla wyższych wartości na pewno nie jest liniowa. Wyniki oparte są na pojedynczych, podobno losowo

wybranych osobnikach, ale nie ma informacji jak przebiegało losowanie, co budzi poważne wątpliwości, ponieważ losowy wybór konia jest zadaniem niebanalnym wymagającym ślepego wyboru z listy przygotowanej przez inną osobę. Poza tym artykuł Dr Tischnera wyróżnia się na plus w stosunku do ekspertyz zootechników próbą całościowego spojrzenia na użytkowanie koni. Autor zwraca uwagę na niedbalstwo wozaków w utrzymywaniu koni, szczególnie struganiu i kucie kopyt, co ma oczywiście ogromne znaczenie przy dużym wysiłku (zwłaszcza dla symetrii obciążenia), na fakt zwiększonego wysiłku przy zjeździe w porównaniu z wjazdem (do góry) i, w związku z tym, na znaczenie kontroli sprawności i używania przez wozaków hamulców, a także na większą wrażliwość młodych koni do wieku 5 lat. Zwiększone przeciążenie przy zjeździe wynikające z nałożenie się energii potencjalnej i energii kinetycznej wyliczył też dr Pewca. A mimo to do tej pory przy zjeździe dopuszcza się więcej pasażerów niż przy wjeździe!

Dr hab. R. Kolstrung ograniczył się do kalkulacji wysiłku koni przy różnej liczbie pasażerów. Najpierw (2013) zakonkludował, że przy 13 osobach na wozie dochodziłoby do „niewielkiego przekroczenia normalnego wysiłku koni”, które „przy zapewnieniu im odpoczynku i właściwej pielęgnacji umożliwi ich racjonalną i długotrwałą eksploatację”, najwyraźniej zapominając, że eksploatacja koni przez wozaków jest alarmująca krótką (ok. 20-28 miesięcy), co samo w sobie wskazuje na jej bezwzględność. Następnie, w reakcji na krytykę p. Czerskiej, p. dr hab. Kolstrung (5.11.2014, 13.11.2014), poprawił swoje wyliczenia i określił wysiłek koni na trasie do MO jako 152-153% normalnego, co zbliża się do wyników uzyskanych przez dr Pewcę. Ale średnie półtorakrotne zwiększenie dopuszczalnej normy wysiłku jest wg autora w pełni akceptowalne bowiem „z hipologicznego punktu widzenia, w cyklu dziennym jest to praca na poziomie ciężkim lecz nie będąca przeciążaniem koni. Przekroczenie o 52% jest rekompensowane przerwami w pracy w ciągu dnia (20 minut po wjechaniu na górę – przystanek Włosienica i 2 godziny przez następnym kursem – przystanek Palenica Białczańska)”. Tylko skąd to autor wie? Jeżeli jest taki „hipologiczny punkt widzenia” to zapewne istnieje podręcznik (handbook) hipologii, który podaje przynajmniej zasady przeliczania kompensacji przeciążenia przez odpoczynek, a przynajmniej określa w jakim stopniu przeciążenie może w ogóle być kompensowane przez odpoczynek (niewątpliwie są granice przeciążenia, którego

skutki mogą być skompensowane przez odpoczynek). Mimo że jest to kluczowy krok w dowodzeniu dopuszczalności przeciążania koni pod MO, autor nie uznał za stosowane przedyskutować jego zasadności. Na potwierdzenie swojej tezy autor przytacza jedynie przeciążanie koni przy zwózce zboża przed rokiem 1982. Jednak porównanie to jest bez znaczenia przy braku krytycznych informacji na temat tego badania, a szczególnie śmiertelności koni w czasie zwózki.

Dr hab. Kolstrung nie tylko cytuje autorów wyłącznie z własnego ośrodka i to z lat 80tych ubiegłego wieku, ale się tym chwali (w piśmie z 13.11), co w świecie akademickim jest kuriozalne. Jednocześnie nie uważa on za stosowne nawet odnieść się do wyników dr Pewcy, który w przeciwieństwie do niego przeprowadza pełne, logiczne dowody swoich konkluzji. Zresztą na zebraniu w dniu 15.10. dr hab. Kolstrung nie zgłaszał zastrzeżeń do wyliczeń Dr Pewcy prezentowanych przez mgr Czerską.

Nie ma wątpliwości, że konie są przeciążane na trasie do MO – co do tego wnioski Kolstrunga (o 52-53%) i Pewcy (o 20-80%) są zgodne, tyle że wyliczenia Kolstrunga są uśrednione, łącznie z wartościami nachylenia (Pewca 2014, str. 13). Wydaje się oczywiste, że do ustalania dopuszczalnego obciążenia wozów nie można stosować wartości uśrednionych lecz maksymalne wynikające z fluktuacji wszystkich istotnych parametrów, tzn. przede wszystkim nachylenia, masy wozu, masy ładunku (ludzi i bagażu) oraz masy i innych cech koni warunkujących ich siłę. Dlatego w pełni zasadne jest postawienie przez B. Czerską pytania o ocenę m. in. „typów budowy koni” używanych na trasie do MO, a odpowiedź dr hab. Kolstrunga (z 19.11 str. 3)¹ jest równie arogancka co niemądra, podobnie jak jego dalsze wycieczki na temat „pseudo naukowych wywodów moich oponentów”. Uwzględniając poziom wywodów p. dr hab. Kolstrunga ciśnie się na usta maksyma „Lekarzu ulecz się sam!”

Dr hab. Kolstrung sam zadeklarował swoją stronniczość wstępem ideologicznym do opinii z dnia 8.8.2013, który ma uzasadnić eksploatację koni na trasie do MO naturą i tradycją. Natura miała „doskonale” przystosować konie do ciągnięcia ładunków i

¹ „Jeśli chodzi o ocenę typu koni i ich przydatności do pracy w zaprzęgu, to podejmowanie na ten temat dyskusji ze mną - specjalistą od hodowli i użytkowania koni przez panią inżynier (*nie wiem jakiej specjalności*) ze wsparciem dr inż. z Instytutu Elektrotechniki pozostawiam bez komentarza”.

noszenia jeźdźców -- czyżby ewolucja koni *Equus caballus* nie była napędzana przez dobór naturalny lecz sterowana przez tajemne siły tak, aby konie były gotowe do użycia przez ludzi? Może dlatego dr hab. Kolstrung uważa, że ocena różnych typów koni eksploatowanych na drodze do MO jest niepotrzebna bo wszystkie są już do tego doskonale przystosowane? Wykorzystanie koni do ciągnięcia wasągów z turystami ma mieć „również uzasadnienie w tradycji tego regionu będąc zgodnym z regionalnym folklorem” – czyżby górale, którzy rozpoczęli ok. 1989 biznes jako wozacy, naśladowali jakiś pradawny zwyczaj swoich przodków? Jeżeli nie, to łączenie tej działalności z folklorem jest równie absurdalne jak teza o ewolucji stwarzającej konie doskonale przystosowane do spełniania ludzkich potrzeb. Aby czytelnik nie miał wątpliwości, po co dr hab. Kolstrung trudził się wyliczeniami „opartymi tylko na faktach”, opinia kończy się zdaniem: „W żadnym przypadku nie można dopuścić do likwidacji tej bardzo dobrze wpisującej się w tradycję i otoczenie formy działalności gospodarczej górali”.

Jeżeli w TPN miałyby być kontynuowana eksploatacja koni to należałoby znaleźć eksperta hipologa na odpowiednim poziomie, przy czym nie powinien być to nikt z sygnatariuszy niemądrego i zupełnie nienaukowego „Protestu naukowców przeciwko próbie likwidacji konnego transportu turystów do Morskiego Oka” (z11.09.2014), który kończy się zdaniem „Protestujemy przeciwko próbom likwidacji konnego transportu turystów do Morskiego Oka uważając je za kampanię *przeciwko zwierzętom*, a za powszechną industrializacją środowiska” (kursywa dodana).



Prof. dr hab. Andrzej Elżanowski
Przewodniczący Sekcji Dobrostanu Zwierząt
Członek Zarządu Głównego