

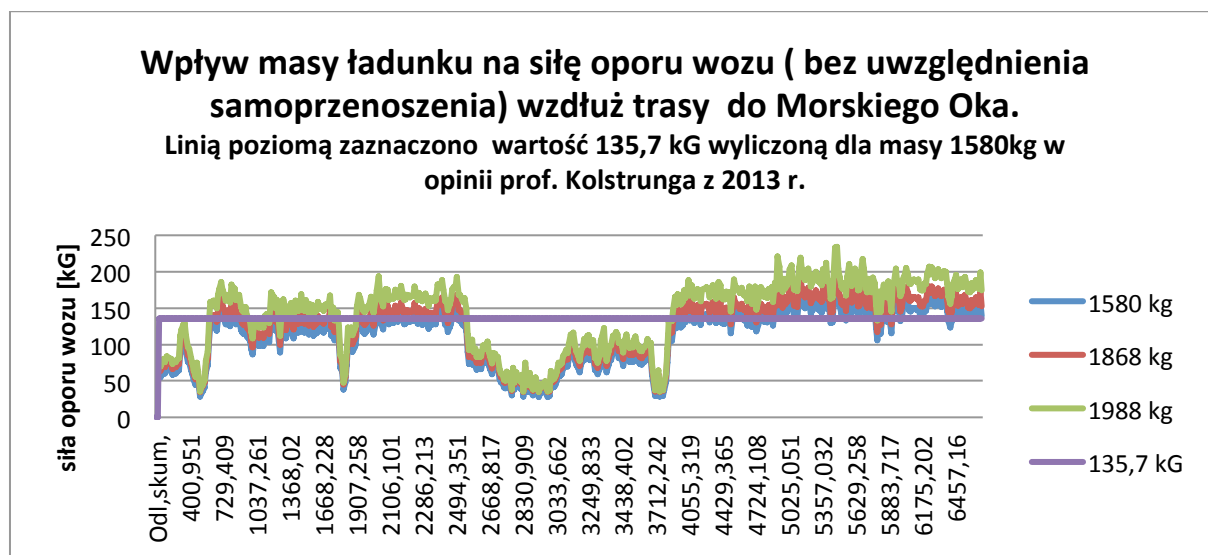
Opinia profesora Kolstrunga dotycząca oceny pomiarów sił uciążu jest tendencyjna. Pan Profesor nie odniósł się do błęd pomiarów¹ (blisko 30%, z powodów obiektywnych) i zignorował fakt, że zważono zaledwie trzy wozy i każdy z nich ważył inaczej (798 kg, 732 kg oraz 678 kg). W stosunku do pierwotnych wyliczeń pana Profesora (wówczas założył wagę wozu na 540 kg) dotyczących ilości pasażerów siedzących na wozie, fiaszki są cięższe o 48%, 36% i 26% .

Wniosek : należy zważyć WSZYSTKIE wozy, żeby móc stwierdzić w jakim zakresie ma to wpływ na obciążenie koni (najmniejsza- największa masa wozu), szczególnie, że wcześniejszy pomiar sił uciążu wykonany na innym wozie dał wynik znacznie większego oporu wozu (132 kG średnio).

Podobnie jest z wagą koni- te wykorzystane podczas badań były jednymi z większych (zostały "pożyczone" od innego właściciela) a na trasie do MOka pracują również znacznie drobniejsze zwierzęta. Przykładowo: najcięższy ze zważonych wozów miał najkrótszy dyszel - przy nim na pewno pracują mniejsze konie. Trzecim czynnikiem, który należało ocenić jest zmienne obciążenie wozów wynikające z wagi samych pasażerów . W czasie pomiarów średnia waga pasażera (w większości byli to ludzie młodzi i szczupli) wynosiła ok. 90kg, podczas gdy przeciętny pasażer wozów ma znaczną nadwagę, która uniemożliwia mu piesze pokonanie trasy.

Dopiero po RZECZOWEJ analizie tych trzech parametrów można zacząć oceniać na ile i w jakim zakresie "normy" konie pracujące na trasie do Morskiego Oka są obciążane. Podczas pomiarów w dniu 23.10.2014 roku czujnik był zamontowany do najłżejszego wozu, ciągniętego przez jedne z najcięższych koni.

Skąd się biorą przeciążenia? Głównie z nachylenia trasy, po której jadą fiaszki. Poniżej prezentuję wpływ masy ciągniętego ładunku na opór wozu [kG] w funkcji drogi, dla trzech wozów zważonych w dniu 23.10.2014r (waga urządzeń pomiarowych 24 kg). Z wykresu widać, że zwiększona masa samego fiaszka powoduje kolosalny wpływ na poziom obciążenia koni. Dodatkowym zmiennym czynnikiem, nie uwzględnionym na wykresie, jest masa samych pasażerów oraz ich bagażu (poniższe wykresy wykonano przy założeniu , że masa ładunku na wozie wynosi 1166 kg, tak jak w dzień pomiaru), a to wszystko muszą uciągnąć konie o różnej masie własnej, która ma z kolei wpływ na ustalenie sił normalnych. Gdy do sił oporu dodać siły związane z samoprzenoszeniem- czyli uwzględnić wysiłek koni na wydzwigniecie do góry ich masy- mamy prawdziwy obraz przeciążeń.



¹ Jesli mamy oceniać opinie, to uważamy, że powinno się oceniać FAKTY: czujnik zamontowany pod wozem nie mógł wskazywać sił uciążu podczas jazdy w dół (czego Pan Profesor nie tylko nie odnotował w swojej opinii ale wręcz zignorował w wyliczeniach) a dodatkowo, sposób zamocowania (lina holownicza , tarcie orczyicy o dyszel, na co rzetelnie zwrócili inżynierowie z firmy dokonującej pomiaru) spowodowało znaczne zaniżenie mierzonych sił o około 30%.

Wniosek: te same konie zaprzęgnięte do wozu najcięższego z trzech zważonych (zaledwie) pracują w warunkach o 25% gorszych niż przy lżejszym wozie. Jeśli do tego uwzględnić fakt występowania różnic w masie pasażerów czy zdolności do generowania u koni sił uciążu (oraz szybkości regeneracji organizmu) łatwo dowieść, że przy obecnych uregulowaniach ładowności wozu konie pracujące na trasie do MO pracują w warunkach przeciążeń różniących się między sobą nawet do 60-70- procent (ostrożne szacunki).

Światowe źródła norm uciążu podają zwyczajowe obciążenie od 10 do 12 % ciężaru konia, stosując przy tym do ciężkich prac konie stricte pociągowe. Użytkowanie zwierząt w taki sposób jest racjonalne i wiąże się z długim czasem zachowania zdolności użytkowej koni. Natomiast polskie badania dotyczące wydatkowania wyższych sił i mocy nie dowodzą, że konie pracujące na trasie do Morskiego Oka, o innym typie budowy niż pociągowe, pracujące w warunkach przeciążeń (chwilowych i średnich) nie będą płaćły zdrowiem za takie użytkowanie. Nie da się również porównywać pracy która jest regularnie wykonywana w Morskim Oku z pracą przy pracach polowych, gdyż według badań amerykańskiego Departamentu Rolnictwa efektywność wykorzystania koni w gospodarstwach rolnych wynosiła średnio w skali roku ok. 2 godziny (pomimo spiętrzeń pracy podczas żniw etc).

Jest niezaprzeczalnym faktem, że od 2012 roku fachowcy weterynarze i zootechnicy pracujący przy ocenie stanu i warunków pracy koni z Morskiego Oka w żaden sposób nie wpłynęli na wydłużenie ich czasu eksploatacji. A jest gorzej : roku 2014 o 9. miesiący skrócił się średni czas użytkowania konia w MO z 28. miesiący (w 2013r) do 20. (liczony dla koni wycofywanych, średnią geometryczną, która oddaje lepiej „trend”). Połowa z koni wycofywanych ląduje w rzeźniach, o ile nie zostaną wykupione przez organizacje pro zwierzęce.

I ten stan jest alarmujący, chociaż z drugiej strony, nas to nie dziwi, bo to nie ja i moi koledzy karmimy się opowieściami o „szlachetności, miłości, członkach rodziny ” etc. Na pytanie dlaczego konie się szybciej zużywały w tym roku odpowiedź jest prosta- bo były bezwzględnie eksploatowane w nieliczne dni słoneczne (podczas deszczowego lata), kiedy kłusowały z kompletem pasażerów (mamy na to nagrania filmowe) nawet po najbardziej stromych odcinkach trasy (w rejonie ostrych zakrętów).

Dlatego dzisiaj organizacje prozwierzęce walczą aby dopasować obciążenie wozu z takim marginesem bezpieczeństwa, który ochroni najsłabsze konie – aby nie pracowały w przeciążeniu i ponad siły, bo tego zabrania ustawa o ochronie zwierząt. Z kolei zootechnicy i weterynarze nie widzą problemu w dalszym wzroście obciążenia koni - w końcu na trzy zważone wozy każdy ważył więcej niż w ich wcześniejszych ekspertyzach, co logicznie powinno dać skutek w postaci zdjęcia kolejnych pasażerów.

Z poważaniem

Beata Czerska

PS. moim skromnym zdaniem w wyliczeniach Pana Profesora nastąpił drobny błąd, podczas wyliczania mocy/pracy. ? Cyt:

Szacowana moc normalna (czyli taka z jaką dana para mogłaby pracować cały dzień) ustalona na godzinę, przy założeniach, że siła wynosi 13% masy ciała (179 kG) a szybkość w stępie 5,28 km/godz (najniższa szybkość badanych koni) wyniosła **1184592 kGm.** (Winno być 262,53kGm/s lub 945 120 kGm/h?)

Praca faktyczna w badanych warunkach stanowiła **152,8%** normalnej. (po drobnej korekcie **190,5 %**)

Co oczywiście nie wpływa w żaden sposób na istotę problemu czyli nieracjonalne użytkowanie koni z Morskiego Oka.