



Skrócony raport Fundacji Międzynarodowy Ruch na Rzecz Zwierząt – Viva!
przy współpracy Tatrzańskiego Towarzystwa Opieki nad Zwierzętami
2023



FUNDACJA VIVA I TTONZ

dziękują za pomoc przy stworzeniu raportu oraz wykonaniu rzetelnych badań i ekspertyz, którymi się w raporcie posługujemy:

mgr inż. Beacie Czerskiej
mecenasa Dorocie Dąbrowskiej
mecenasa Katarzynie Topczewskiej
mecenasa Małgorzacie Mazerant
lekarce weterynarii Bożenie Latosze
prof. Andrzejowi Elżanowskiemu
dr. hab. Władysławowi Pewcy
dr. hab. Piotrowi Pawłowskiemu
mgr inż. Krzysztofowi Wieczorkowi
mgr inż. Jackowi Mierczyńskiemu
inspektor Lidce Mierczyńskiej
Matyldzie Sałajewskiej i jej zespołowi

oraz wszystkim anonimowym osobom,
które wspierają nas w walce
o zakończenie cierpienia
koni z Morskiego Oka.



Nie żyje 64% koni wycofanych z pracy na trasie do Morskiego Oka pomiędzy 2012 a 2022 rokiem. 433 zwierzęta, zamiast trafić na zasłużoną emeryturę po pracy ponad siły w Tatrach, zostały zabite w rzeźni. Konie, wycofane z trasy pomiędzy styczniem 2012 roku a latem 2022, pracowały na niej średnio 36 miesięcy. Z badań opinii publicznej wynika, że 68% Polek i Polaków chce likwidacji transportu konnego do Morskiego Oka.





104 polskie organizacje ochrony zwierząt zaangażowane w akcję. Tysiące napisanych w tej sprawie pism, opinie biegłych sądowych, ekspertyzy potwierdzające przeciążenia i ponad 30 tomów dokumentacji procesowej. A mimo to konie na trasie do Morskiego Oka pracują, jak pracowały. W raporcie odpowiadamy na wszystkie pytania dotyczące organizacji tego transportu, związanych z nim uregulowań prawnych, kosztów i zysków, ale przede wszystkim – opowiadamy historie zwierząt pracujących na tej trasie.

Raport, który oddajemy w Wasze ręce, podsumowuje 10 lat naszej ciężkiej pracy, mającej na celu likwidację tej anachronicznej rozrywki dla pseudoturystów. Jest też obietnicą, że nigdy się nie poddamy i zawsze będziemy walczyć o konie z Morskiego Oka. Bo jedynie likwidacja tego transportu może zakończyć kręcącą się bez końca spiralę cierpienia. Raport w pełnej wersji, liczący kilkaset stron, znajdziecie na www.ratujkonie.pl.

Co możesz zrobić, by pomóc Fundacji Viva! w walce o konie z Morskiego Oka?

Nie jedź wozami! Spacer do Morskiego Oka zajmuje 2 godziny 20 minut. Trasa jest szeroka i gładka, więc można się nią wybrać w góry nawet z dzieckiem w wózku. Jeśli idziesz do Morskiego Oka – rób zdjęcia koni i dokumentuj przejazd wozów/sań na filmach. Wysyłaj je mailem na adres: mok@viva.org.pl. Podpisz petycję o zatrzymanie transportu konnego do Morskiego Oka: www.ratujkonie.pl/petycja-dot-morskiego-oka/. Opowiedz rodzinie i znajomym o sytuacji tych koni – dzięki temu kolejne osoby nie wsiądą na wozy.



SPIS TREŚCI

4	Spirala cierpienia
6	Zamiast emerytury – rzeźnia
9	Niewyjaśnione śmierci
10	Wypadki na trasie
12	Trasa kiedyś i dziś
14	Walka o likwidację transportu konnego do Morskiego Oka
16	Ekspertyzy
18	Badania koni
20	Przeciążenie – 1 tona
22	Hybryda nie uratuje koni
24	Uspółcześnianie kosztów, prywatyzacja zysków
26	Postępowania prokuratorskie i sądowe
28	Los koni po likwidacji transportu





CIERPIENIA

Podczas pracy nad raportem o sytuacji koni z Morskiego Oka udało nam się ustalić los 1002 koni pracujących na trasie od 2012 do lata 2022.

Losu 260 koni nie udało nam się zweryfikować, choć wiemy, że na jakimś etapie swojego życia pracowały na trasie do Morskiego Oka. W większości wynika to z faktu, że trafiły na trasę przed 2012 rokiem, kiedy nikt nie monitorował ich pracy. Odrzuciliśmy również dane, które z jakiegoś powodu były niekompletne i nie mogliśmy ich uzupełnić. Długość pracy koni na trasie, oparta głównie na danych z rejestru TPN, może nie być wiarygodna. Kiedy weryfikowaliśmy dane, okazało się, że fiakrzy wyrejestrowywali konie nawet dwa lata po ich śmierci w rzeźni, co zaburza tę statystykę. Jeśli koń nie trafił do rzeźni lub trafił do niej po dłuższym czasie – weryfikacja czasu pracy na trasie nie była już możliwa.

290 z koni, których potwierdzone dane posiadamy, pracowało nadal w 2022 roku.

712 zostało z pracy wycofanych pomiędzy styczniem 2012 a latem 2022. 433 z nich (61%) trafiły do rzeźni. 23 konie zmarły i zostały podane utylizacji. Zatem – nie żyje 456 koni, czyli 64% z tych, które zostały wycofane z pracy w ciągu 10 lat. 17 koni w tym czasie wykupiły od fiaków organizacje społeczne, których statutowym celem jest ochrona zwierząt.

Gniady Ali Baba pracował na trasie co najmniej od 1 stycznia 2012 roku. 23 kwietnia 2015 roku fiakier wycofał go z pracy. W oświadczeniu pisał: „Koń narowisty, nie nadawał się do pracy w zaprzęgu, sprzedany na gospodarstwo w Bukowinie Tatrzańskiej”. Problem polega na tym, że Ali Baba z powodzeniem pracował od ponad trzech lat i wcześniej nie wykazywał agresji. Jeśli ta pojawiła się nagle – mogła być wynikiem choroby. Nie wykluczamy jednak, że żadnej agresji nie było, ale papier, jak zawsze, wszystko przyjmie. Wróćmy do losów Ali Baby. Koń umiera w rzeźni 15 dni po sprzedaży.

Spirala cierpienia na trasie do Morskiego Oka kręci się od 1989 roku. Wtedy na trasie pojawiły się dwie pierwsze dorożki. Z czasem pojazdy puchły, aż pod koniec XX wieku mieściły nawet 30 osób. Kiedy zwierzęta ciągnące te konne TIR-y przestawały mieć siłę do pracy, były sprzedawane, a w ich miejsce przy wozach trafiały nowe zwierzęta. **Konie wycofane z trasy pomiędzy styczniem 2012 roku a latem 2022 pracowały na niej średnio 36 miesięcy. To bardzo, bardzo krótko. Konie żyją nawet ponad 30 lat, a wykorzystywane do pracy rozsądnie – długo cieszą się dobrym zdrowiem.** Historię transportu konnego do Morskiego Oka dokładnie prześledziliśmy w pełnej wersji raportu.

Szybka eksploatacja koni na trasie jest widoczna właśnie w statystykach wymian zwierząt i ich ubojów. W 2012 roku z trasy wycofano 70 koni. W 2013 – 57, 2014 – 61, 2015 – 83 konie. W 2016 roku było to 59 zwierząt, w 2017 – 69, w 2018 – 58. W 2019 roku padł niechlubny rekord i pracę na trasie straciły aż 84 konie. W 2020 – 69, rok później 56. Do wakacji 2022 roku z pracy wycofano 39 koni. Na miejsce tych wycofanych z trasy zawsze kupowane są nowe zwierzęta. I tak spirala cierpienia się kręci. A konie – zamiast trafiać na emeryturę na zielone łąki – są zabijane na mięso, by po raz ostatni zasilic konto właściciela.

Morcek, kiedy trafił do rzeźni, miał 7 lat. Zabito go 6 września 2013 roku. Na trasie pracował niecały rok. Został zabity dzień po sprzedaży, a do rzeźni sprzedał go bezpośrednio fiakier. Co szokujące – dwa lata później, 28 kwietnia 2015 roku, ten sam fiakier złożył w TPN oświadczenie o wycofaniu konia z pracy. Pisał w nim: „Wypożyczony sąsiadowi do innych zajęć”, choć koń od dawna już nie żył, a fiakier musiał to wiedzieć.

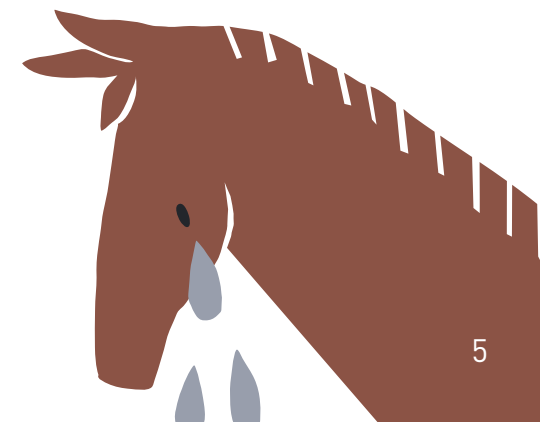
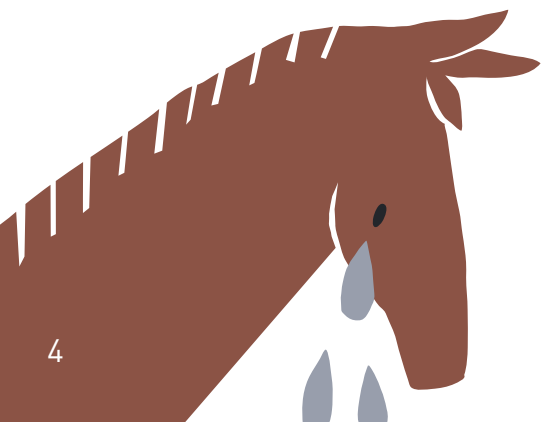
SPIRALA

Kuban pracował w Morskim Oku od 2013 roku. Został wycofany z pracy po 2 latach, ponieważ „utykał na nogę”. Hortex miał 7 lat i zaczynał pracę razem z Kubanem. W 2015 roku nagle okazało się, że „gdy padał deszcz, to bał się peleryn i parasoli”. Wycofano go z pracy. Lucky pracował na trasie od 2012 roku. Nie żyje – został „skierowany do UBOJU ze względów medycznych”. W rzeźni ubito też Azyla, Fidela, Burego, Rora, Eseja, Sudana czy Karego. 7-letni Jukon umarł na trasie, podobnie jak 6-letni Jordek. A to tylko niektóre historie. Historie zwierząt pracujących w parku narodowym dla uciechy turystów i zysków właścicieli oraz samego Tatrzańskiego Parku Narodowego.

W wyniku wieloletniego śledztwa zgromadziliśmy wstrząsające dane dotyczące pracy koni na trasie do Morskiego Oka. Dane są wiarygodne, choć bez wątpienia mogą być niekompletne. Przez lata w tworzeniu tej bazy ogra-

niczał nas przede wszystkim brak współpracy ze strony Tatrzańskiego Parku Narodowego. Dane koni pracujących na trasie do Morskiego Oka są rejestrowane w systemie parku od 1 stycznia 2012. Obejmuje on imię konia, jego numer identyfikacyjny (odpowiednik ludzkiego numeru PESEL), numer transpondera (chipowanie koni jest w Polsce obowiązkowe od 2009 roku), datę zgłoszenia do pracy i datę wycofania z trasy, numer licencji oraz imię i nazwisko fiakra, który konia użytkuje. To ważne, bo nie zawsze jest on właścicielem zwierzęcia. TPN zbiera też informacje o powodach wycofania koni z trasy. Do tego rejestru nie mamy i nigdy nie mieliśmy dostępu.

Powody wycofania 66 koni z pracy na drodze do Morskiego Oka w 2015 roku opublikowało zrzeszające fiaków Stowarzyszenie Przewoźników do Morskiego Oka. Porównaliśmy deklaracje fiaków z tego zestawienia z rzeczywistością. Okazało się, że wprowadzają oni w błąd nie tylko opinię publiczną, ale także park narodowy, który wydaje licencje na wykonywanie tego transportu. Fakty są takie: z pracy nad Morskim Okiem wycofano wtedy 83 konie, a nie 66. Z tej stawki zabito w rzeźniach 63 zwierzęta, w tym 45 w 2015 roku. 21 zwierząt zostało zabitych w dniu sprzedaży przez fiakra, 3 w następnym dniu po sprzedaży. Łącznie do tygodnia po sprzedaży w rzeźni zginęły 33 zwierzęta, a do miesiąca 43 zwierzęta. Zatem w chwili publikacji przez fiaków tej listy było już wiadomo, że nie jest ona prawdziwa.



ZAMIAST EMERYTURY, RZEŹNIA



Hortex pracę na trasie do Morskiego Oka zaczął na przelocie 2012 i 2013 roku w wieku 3 lat. Na przestrzeni lat pracował dla trzech fiaków. Podczas kontroli weterynaryjnej w 2015 roku nie pozwolił się przebadać. Był bardzo agresywny. Z pracy został wycofany 17 września 2015 roku. Fiakier twierdził, że koń poważnie poturbował jego syna. I że był płochliwy. Z tych powodów miał trafić do rzeźni. Został zabity w wieku 6 lat, tydzień po wycofaniu z trasy do Morskiego Oka. Skąd taka agresja u konia, który na trasie pracował od 3 lat i wcześniej nie był niebezpieczny? Zoopsycholodzy podkreślają, że przy bólu, podobnie zresztą jak wszystkie inne ssaki, konie mają zwiększoną wrażliwość i wykazują nadmierną reakcję na bodźce ze środowiska. Takim bodźcem może być w szczególności dotyk czy bliska obecność obcych zwierzęciu osób.

W ciągu 10 lat w rzeźni życie straciły 433 konie z Morskiego Oka. Oczywiście – w skali kraju to ledwie promil koni, które każdego roku trafiają do ubojni. Ale w świetle opowieści fiaków, jakoby oni swoje konie traktowali lepiej niż żony – to już dane szokujące. Weźmy 2015 rok. Fiakrzy opublikowali wtedy listę wycofanych koni i chwaliли się tym, że zaledwie 8 z 66 wycofanych zwierząt trafiło do rzeźni. Zresztą wszystkie „z konieczności” – bo były agresywne lub chore. Problem polega na tym, że w 2015 roku zabito w rzeźniach 45 koni z Morskiego Oka, w tym wiele z tych, co do których fiakrzy twierdzili, że zostały sprzedane do dalszej pracy. Rekordowy pod względem ubojów był 2019 rok. W rzeźniach zabito wtedy aż 84 konie z Morskiego Oka.

W latach 2012-2022 średni wiek koni w chwili uboju wyniósł 11 lat. Najstarszy koń zabity w rzeźni miał 22 lata, najmłodszy – niecałe 3,5 roku. 16 koni zostało zabitych przed ukończeniem 5. roku życia. Konie zabite w rzeźni pracowały na trasie średnio 36 miesięcy.

Baccardo miał być „agresywny w obejściu”, ale my w trakcie badań tego nie stwierdziliśmy. 9 września 2015 roku fiakier deklarował, że konia sprzedał do użytku w okolicy Nowego Sącza. Jednak Baccardo, po 5 miesiącach pracy na trasie, w wieku zaledwie 10 lat został zabity w rzeźni. Dokładnie w dniu, w którym został sprzedany przez fiakra. Prawdopodobnie nigdy nie trafił w okolicy Nowego Sącza. Podczas analizy danych odkryliśmy też, że na Podhalu konie leczy się... rzeźnią. 7-letni Siwek został wyrejestrowany z pracy na trasie 3 grudnia 2015 roku. Fiakier deklarował, że powodem było „skierowanie na ubój przez lekarza weterynarii z powodu niezborności ruchowej – brak rokowań na wyleczenie”. Ale koń w bazie PZHK (baza.pzhk.pl) widnieje jako żyjący! Nie odnotowano tam jego śmierci. Być może dlatego, że w paszporcie miał wpis „nie do uboju”. Czy zatem Siwek żyje? Jest to wysoce wątpliwe. Prawdopodobnie trafił nielegalnie do rzeźni, tak jak wiele innych koni, które w paszporcie mają adnotację „nie do uboju”. Gdyby natomiast został podany eutanazji – w bazie odnotowano by datę jego śmierci, a zwłoki konia musiałyby trafić do spalarni.

Leczenie koni do tanich nie należy. Tylko w 2022 roku lekarze weterynarii przyjeżdżali do naszych fundacyjnych koni 62 razy. Za wszystkie wizyty zapłaciliśmy 156 069 zł. Na leczenie szpitalne wydaliśmy 84 028 zł. Do tego dochodzi suplementacja, która tylko w jednej naszej stajni kosztowała 36 405 zł. Nigdy też nie słyszeliśmy o leczeniu koni rzeźnią, ale wiemy, że taka praktyka jest w Polsce powszechna. Chory koń dostaje „receptę” na ubój, gdzie jego wagę przelicza się na złotych. I za tę kwotę kupuje się nowego konia. Często nie trzeba nawet dokładać. W ten sposób właściciel nie traci pieniędzy ani czasu na leczenie chorego zwierzęcia. A biznes się kręci.

15 maja 2015 roku właściciel zgłosił w TPN, że sprzedał konia Forino „z powodu choroby – kolka jelitowa, ubój z powodów zdrowotnych”. Tymczasem z naszych ustaleń wynika, że sprzedaż nastąpiła dopiero 3 dni później. W tym samym dniu Forino został zabity. Tylko dlaczego koń, rzekomo skierowany na ubój z powodów zdrowotnych, bez rokowania na wyleczenie, czekał na zakończenie cierpienia aż 3 dni? Z „UC-Davis 2008 Horse Report” wynika, że rocznie na kolkę na całym świecie choruje około 920 000 koni. U 64 000 koni kolka powoduje problemy zagrażające życiu. Rozwój medycyny weterynaryjnej znacząco poprawił szanse konia na przeżycie kolki, ale operacja chirurgiczna to nawet kilkanaście tysięcy

złotych, a całe leczenie może kosztować nawet kilkadziesiąt tysięcy. Również leczenie nieoperacyjne może dobić do kilkunastu tysięcy złotych. Bez wątplenia też w przypadku kolki liczy się czas. Im dłużej zwleka się z rozpoczęciem leczenia – tym mniejsze są szanse na jego powodzenie, a jednocześnie tym gorszy jest stan zwierzęcia. Jeśli Forino przez trzy dni nie był leczony – musiał bardzo cierpieć. Koń pracował na trasie do Morskiego Oka kilka miesięcy. W chwili uboju miał 8 lat.

Przez jakiś czas regulamin TPN dawał organizacjom ochrony zwierząt tak zwane prawo pierwokupu koni, które miałyby trafić do rzeźni. Czyli teoretycznie każdy fiakier chcący sprzedać konia na mięso musiał powiadomić o tym park narodowy, a ten – organizacje. Mechanizm ten jednak nigdy skutecznie nie chronił koni przed okrutnym losem. Fiakrzy bardzo szybko wymyślili, że konie będą sprzedawać pośrednikom, dzięki czemu mogli w oświadczeniach o wycofaniu koni pisać, że zwierzę zostało sprzedane „na gospodarstwo” bądź „do dalszego użytkowania”. Kiedy ten przepis z regulaminu usunięto, fiakrzy i tak w dalszym ciągu deklarowali w swoich oświadczeniach, że sprzedają konie do dalszego użytkowania. Taka retoryka stawia zarówno ich, jak i park narodowy w znacznie lepszym świetle. Bo wynika z niej, że fiakrzy nie oddają koni na ubój lub robią to sporadycznie, kiedy nie mają innego wyjścia.



„Złe sparowanie w zaprzęgu, sprzedany do gospodarstwa w Bukowinie Tatrzańskiej” – taki był powód wycofania z pracy na trasie do Morskiego Oka skarogniadego konia o imieniu Imbel. Wałach zaczął ciągnąć wozy na tym górskim szlaku w wieku 3 lat. Pracował przez 21 miesięcy. 11 maja 2015 roku został wycofany, choć 6 marca 2015 roku już nie żył. Kiedy zabito go w rzeźni, nie miał jeszcze 5 lat. Co więcej – przewoźnik sprzedał go jednemu z byłych pomocników fiakrów. Koń został zabity tego samego dnia, w którym fiakier sprzedał go, rzekomo, do gospodarstwa w Bukowinie Tatrzańskiej.

Mechanizm wykorzystujący pośredników w sprzedaży koni do rzeźni doskonale widać w statystyce. **Aż 115 koni (27%) zostało zabitych w rzeźni w dniu, w którym zostały sprzedane przez fiakra.** 56 koni – następnego dnia po sprzedaży. 61% koni zostało zabitych w rzeźni w ciągu tygodnia od sprzedaży przez fiakra. Po czasie powyżej roku od sprzedaży z Morskiego Oka do rzeźni trafiło tylko 61 koni (14%). Organizacje społeczne na przestrzeni 10 lat wykupiły zaledwie 17 koni.

Udało nam się ustalić dane ubojni, w której zostały zabite konie z Morskiego Oka w 365 przypadkach (84% wszystkich ubojów). Konie z Morskiego Oka w ostatnich 10 latach zabijane były w 6 rzeźniach, nie tylko na terenie Polski. Najwięcej, bo aż 139 koni (38% z ustalonych ubojów), zostało zabitych w rzeźni w Koziegłowach. Z Bukowiny Tatrzańskiej to 212 km. 72 konie trafiły do rzeźni w Tyliczu. Najkrótszą drogą, przez Słowację, to 112 km. W ubojni w Stomnikach, oddalonej o 135 km, zabito 63 konie. Do Starego Sącza (72 km) trafiły 63 konie. Do najbardziej oddalonej ze wszystkich rzeźni w Rawiczu (435 km) pojechało 27 koni. Jeden z koni został zabity w rzeźni w okolicach Turynu w maju 2012 roku. Rzeźnia jest oddalona od Podhala o 1400 km. Koń pracę na trasie stracił 3 tygodnie wcześniej.

Kary Roki miał 8 lat, kiedy trafił do rzeźni. Na trasie do Morskiego Oka ciągnął wozy za ciężkie o tonę przez potowę swojego życia. 4 maja 2015 roku został zabity na mięso. 11 maja fiakier zgłosił w TPN wycofanie konia: „Złe sparowanie z drugim koniem, sprzedany do pracy w gospodarstwie okolicy Żywca, Brennej”. Ale Roki prawdopodobnie nigdy do tego gospodarstwa nie pojechał. W dniu sprzedaży przez fiakra został zabity w rzeźni.



NIEWYJAŚNIONE ŚMIERCI

Konie z Morskiego Oka umierały nie tylko w rzeźniach. Mamy dane wskazujące na nagłą śmierć zwierząt lub na ich eutanazję. Niestety – tylko w kilku przypadkach głośnych śmierci wiemy dokładnie, co się stało. Wówczas zdjęcia i filmy trafiały do internetu. W innych – o wypadkach dowiadaliśmy się z dokumentów Tatrzańskiego Parku Narodowego, zgromadzonych w aktach postępowań prokuratorskich. Ale wielu śmierci koni z Morskiego Oka nie potrafimy wyjaśnić. Skupimy się na tych zwierzętach, które zmarły, będąc własnością fiakrów.



W latach 2012-2022 23 konie zmarły, a ich zwłoki zostały poddane utylizacji. Najstarszy miał 21 lat. Został wycofany z pracy wiele lat wcześniej w atmosferze skandalu, a sprawa o znęcanie się nad nim trafiła do sądu. Po wieloletnim procesie fiakra uniewinniono. Trzy konie odeszły w 2012 roku. Jeden z nich nie miał nawet 5 lat. Kolejny koń, który nie ukończył jeszcze 5 lat, zmarł wiosną 2013 roku. Na trasie pracował od kilku miesięcy. Latem 2013 roku umarł kary 4-letni koń, pracujący od 4 miesięcy. 12 sierpnia 2014 roku na trasie, na oczach turystów, umarł Jukon. Miał 7 lat. Wozy ciągnął od 3 miesięcy.

Wiosną 2014 roku zmarł 8-letni wałach, który pracował od kilku miesięcy, jesienią tego roku – 8-letni koń, pracujący od 3 lat. Kolejne: w 2017 roku 9,5-letni i w 2019 – także 9,5-letni. Latem 2020 roku odszedł 7-letni koń pracujący na trasie od 3 lat. 19 czerwca 2020 roku 6-letni Rusty został poddany eutanazji, po tym jak sptoszony biegł z wozem w dół

trasę. Po wypadnięciu za metalowe barierki okalające drogę miał poprzecinane ścięgna. Na trasie pracował od roku. Jesienią 2020 roku zmarł 4,5-letni gniady koń, który ciągnął wozy z turystami od wiosny tego samego roku. Dwa konie odeszły zimą 2021 roku. Miał 16 i 17 lat.

W grudniu 2014 roku odszedł Jawor, który pół roku wcześniej przewrócił się na trasie, na której pracował od niespełna 3 lat. Umarł w schronisku dla koni, do którego trafił po wypadku na trasie. Niestety – leczenie nie przynosiło rezultatów. Ale jedno jest pewne – zwierzę było otoczone opieką i troską. W ostatnich miesiącach życia mogło ponownie zaufać człowiekowi.

Konie, które zmarły, pracowały na trasie niecałe 3 lata. W chwili śmierci miały średnio 9 lat, a pracę zaczynały statystycznie w wieku 6 lat. Przy czym 17% z nich pracę zaczęło przed 4. rokiem życia i pracowało na trasie średnio przez 17 miesięcy. 22% koni z tej puli zaczęło pracę na trasie pomiędzy 4. a 5. rokiem życia i pracowało średnio 20 miesięcy.



TRASA KIEDYŚ



Trasa do Morskiego Oka składa się z dwóch odcinków: 6,7 km asfaltowej drogi od parkingu na Palenicy Białczańskiej do Polany Włosienica oraz 1,5 km odcinka szerokiego górskiego szlaku (również wyasfaltowanego) z Włosienicy do Morskiego Oka. Konie, a i owszem, odegrały niebagatelną rolę przy budowie schroniska nad tym najbardziej znanym górskim jeziorem w Polsce. Po utwardzeniu drogi szybko zaczęły być wypierane przez... samochody. Jeśli jednak pracowały na trasie – ciągnęły matą, lekką dorożkę, przeznaczoną dla dwójki pasażerów i woźnicy.

Już w latach dwudziestych turyści docierali do samego Morskiego Oka samochodami. W dwudziestoleciu międzywojennym uruchomiono też regularną komunikację zbiorową – w archiwach państwowych można odnaleźć liczne fotografie niewielkich spalinowych „autobusów” turystycznych z tego okresu. Po II wojnie światowej ruch samochodowy do Morskiego Oka odbywał się do samego schroniska – można się tam było dostać zarówno prywatnym samochodem, jak i autobusem PKS.

W latach 70. XX wieku zorganizowano parking na Włosienicy i zakazano ruchu na ostatnim odcinku szlaku. Tradycyjną formę transportu samochodowego do Morskiego Oka zmieniło oberwanie się dużej części drogi tuż przed Wodogrzmotami Mickiewicza w 1988 roku. Dyrekcja TPN wykorzystata to jako pretekst do zamknięcia całej drogi dla pojazdów mechanicznych. W 1989 roku, po kilkudziesięciu latach przerwy, na trasie pojawiły się dwie dorożki. Przez kolejne lata dorożki „puchły”, wydłużały się i zamiast 2-4 pasażerów – pod koniec XX wieku zaczęły zabierać nawet



I DZIŚ

po 30 osób. Szczegółowo piszemy o tym w pełnej wersji raportu.

Co niezwykle istotne – turyści podążający do Morskiego Oka nie dostają żadnej alternatywy.

Na trasie tej nie ma innego transportu zorganizowanego, więc pozostaje wybór między spacerem a jazdą wielkim konnym wozem. Podkreślić należy, że na innym odcinku tej samej drogi publicznej: pomiędzy Łysą Polaną a Palenicą Białczańską transport zbiorowy nie jest w żaden sposób ograniczony i może go świadczyć każdy przedsiębiorca, posiadający odpowiednie uprawnienia – bez względu na rodzaj pojazdu, jakim są te usługi świadczone. Stąd też na odcinku drogi wolnym od ograniczeń konkurencji usługi transportu zbiorowego świadczą różne podmioty gospodarcze: zarówno busami, autobusami, jak również taksówkami. Dzięki temu trasę z Zakopanego na Palenicę Białczańską o długości około 22 km pasażerowie mogą pokonać nawet za około kilkanaście złotych. Tymczasem za transport konny na drugim odcinku tej samej drogi publicznej, o długości

6,7 km, na której ogranicza się konkurencję, jedna osoba musi zapłacić już 70 zł. Należy podkreślić, że na odcinku drogi powiatowej Palenica Białczańska-Włosienica usługi transportowe świadczą tylko przedsiębiorcy przewożący pasażerów wozami konnymi, wybierani w niejasny sposób, z pominięciem przetargu, na mocy porozumień pomiędzy Tatrzańskim Parkiem Narodowym, Starostwem Powiatowym w Zakopanem a Urzędem Gminy Bukowina Tatrzańska. Szczegółowo piszemy o tym w pełnej wersji raportu. Najgorzej jest w przypadku osób z niepełnościami. Od lat istnienie transportu konnego motywuje się właśnie świadczeniem usług dla nich.

Tymczasem wozy konne nie są przystosowane do ich przewozu. A Tatrzański Park Narodowy, łamiąc konstytucję i orzeczenie Trybunału Konstytucyjnego, limituje wydawanie wjazdówek dla osób niepełnosprawnych do jednej dziennie, z wyłączeniem weekendów. Kilkanaście lat temu zakazano też wjazdu na trasę rowerami, a decyzję tę motywowano zagrożeniem, jakie powodują one dla turystów pieszych, likwidując tym samym ostatnią alternatywę dla wozów. Ale pędzące około 20 km/h w dół konie z ponad dwutonowym wozem najwidoczniej zdaniem urzędników takiego zagrożenia nie stwarzają.





WALKA O LIKWIDACJĘ TRANSPORTU KONNEGO

Polskie organizacje działające statutowo na rzecz zwierząt od wielu lat walczą o likwidację transportu konnego do Morskiego Oka. Sprawę zaczęli nagłaśniać przewodnicy tatrzańscy, którzy transport konny oglądali każdego dnia, prowadząc turystów w Tatry. W 2003 roku Jan Gąsienica Roj pisał: „Zwracam się głównie do dyrektora TPN i tych, którzy wydają zezwolenia i licencje wozakom. Na Palenicy Białczańskiej od wielu lat konie padają ze zmęczenia na drodze. (...) Jest to chyba jedyny park narodowy na świecie, gdzie zwierzęta są zamęczane pracą na śmierć”. Lokalna prasa donosiła wtedy, że jedna z turystek była świadkiem śmierci konia na trasie w 2003 roku. Wcześniej organizacje ochrony zwierząt i turyści informowali, że wozacy jednorazowo zabierają na wozy 25, a nawet 35 osób! Jednak apele kierowane do Tatrzańskiego Parku Narodowego nie przynosiły żadnego skutku.

DO MORSKIEGO OKA W 2013 roku w ramach uświadamiania turystów Viva! powiesiła w Zakopanem billboardy i wykupiła reklamę na ekranie ledowym. Nie byłoby w tym niczego nadzwyczajnego, gdyby nie fakt, że billboardy uderzały celnie w Tatrzański Park Narodowy. Otóż w komunikacji graficznej Fundacja postużyła się sparafrazowanym logiem TPN. Zamiast tradycyjnej kozicy w logo znalazł się koń leżący do góry nogami w charakterystycznym niebieskim kółku. W logotypie widać też krew. Wkrótce Fundacja Viva! otrzymała od Tatrzańskiego Parku Narodowego przedsądowe wezwanie do zaprzestania naruszania dóbr osobistych w zakresie sparafrazowanego logotypu. Mimo że przerobienie logotypu mieściło się w zakresie społecznej krytyki, postanowiliśmy zakończyć akcję. W tamtym czasie przyniosła ona oczekiwane skutki – dzięki groźbom pozwania Fundacji o billboardach mówiła wówczas prasa w całej Polsce, a więc lepszej reklamy Tatrzański Park Na-

rodowy nie mógł zrobić tej akcji. 15 września 2014 roku powstał list otwarty organizacji ochrony zwierząt w sprawie likwidacji transportu konnego do Morskiego Oka. Podpisały go 104 organizacje ochrony zwierząt, domagając się likwidacji tego nieetycznego transportu. Jednak i to niczego nie zmieniło. Tatrzański Park Narodowy pozostawał głuchy na apele i merytoryczne argumenty przemawiające za likwidacją tego transportu.

2014 rok to także rok protestów na trasie. Pierwszy odbył się po śmierci Jukona. 24 sierpnia trasą w obronie koni maszerowało z transparentami ponad 100 osób. W proteście wzięły udział osoby z niepełnoprawnościami. Podkreślały, że ten transport nie jest dla nich. Ponieważ apele i wcześniejsze akcje niczego nie zmieniły, 9 listopada protestujący zablokowali trasę do Morskiego Oka. Na Palenicy Białczańskiej doszło do dramatycznych wydarzeń. Dwa wozy wjechały w siedzących na asfalcie ludzi. Górale posunęli się też do przemocy, a jedna z protestujących osób po pobiciu została przewieziona do szpitala karetką pogotowia ratunkowego.

Manifestację rozwiązał urzędnik gminy Bukowina Tatrzańska, a Wojewoda Małopolski decyzję tę uchylił. Argumentował, że nie można rozwiązać legalnego zgromadzenia tylko dlatego, że jego przeciwnicy są agresywni. Mimo to 35 uczestników legalnej manifestacji stało przed sądem w sprawie o wykroczenie – blokowanie drogi powiatowej. I wszyscy zostali uniewinnieni od zarzutów. 1 października 2016 roku trasą przeszedł marsz bez podkówek. Uczestnicy pokonali trasę boso. Chcieli pokazać, że dla człowieka trasa ta jest łatwa do pokonania i nie trzeba płacić za cierpienie zwierząt, by dostać się nad Morskie Oko.

W sierpniu 2019 roku artystka rzeźbiarka Ida Karkoszka i Anka Plaszczyk z Vivy! odwróciły role na trasie i wciągnęły na Polanę Włosienica rzeźbę umierającego konia. Akcja została uznana przez branżowe media za najlepszą akcję reklamową miesiąca i jedną z najlepszych całego roku. Tym samym pokonała kampanie reklamowe wielkich koncernów i po raz kolejny otworzyła dyskusje o cierpieniu koni na tej górskiej trasie.



EKSPERTYZY

Impet miał być „agresywny wobec ludzi podczas postoju, sprzedany do innej pracy miejscowość Popowa k. Starego Sącza”. Fiaker złożył takie oświadczenie 8 czerwca 2015 roku. Tyle że siwy Impet w tym dniu już nie żył. Został zabity w rzeźni 7 maja 2015 roku, jeden dzień po sprzedaży. Miał 6 lat.

Jan Gąsienica Roj już w 2003 roku sugerował skrócenie wozów do metr i zmniejszenie liczby pasażerów. Jednak pierwsze ekspertyzy hipologiczne nie potwierdzały tej tezy. Hipolog dr Maciej Jackowski obliczył, że konie na tej trasie bez przeciążenia mogą ciągnąć nawet 22 osoby! Jego późniejsze opinie również stawiały tezę, że koniom pracującym na tej trasie nie dzieje się krzywda. Okazało się, że opinie te obciążone są bardzo poważnymi błędami, m.in. przeciążenia zostały obliczone dla płaskiej drogi i nie uwzględniono w nich siły samoprzenoszenia koni. Organizacje ochrony zwierząt informowały o tym dyrekcję Tatrzańskiego Parku Narodowego, ale urzędnicy nigdy nie zdecydowali się sprawdzić tych informacji.

Z tego powodu Fundacja Viva! w 2013 roku postanowiła powierzyć obliczenie obciążenia koni specjalistom z dziedziny mechaniki. Dr Władysław Pewca dwukrotnie wykonał obliczenia – w obu przypadkach wynikało z nich, że konie ciągną zbyt duży ładunek. Na najbardziej stromych odcinkach trasy pracują na poziomie 300% normalnej siły uciągu. Również opracowanie hipologa z Uniwersytetu Przyrodniczego w Lublinie, dr. hab. Ryszarda Kolstrunga, wskazywało na przeciążenia. To po jego publikacji TPN w 2014 roku zmniejszył liczbę osób na wozie do 12 turystów i furmana. Dr hab. Kolstrung pisał wówczas: „Siła konieczna do ciągnięcia pod górę pojazdu znacząco przekracza przedział siły normalnej dla analizowanej pary koni. Najlepszym rozwiązaniem byłoby zmniejszenie dopuszczalnej liczby pasażerów do 12”. Nowy regulamin przewozów TPN dopuszczał jednak również

dotatkowy przewóz pięciorga dzieci, czyli – powiedzmy – 100 kg, oraz nieograniczonej ilości bagaży.

Niestety – wyniki ekspertyz Pewcy i Kolstrunga były zaniżone, ponieważ wozacy twierdzili, że wozy ważą zaledwie 530 kg. Dopiero w październiku 2014 roku, po licznych monitach ze strony organizacji pozarządowych, trzy przykładowe wozy udato się zważyć na homologowanej wadze towarowej. Najcięższy ze zważonych pojazdów ważył 798 kg, czyli o ponad 250 kg więcej niż deklarowana przez wozaków waga. Można było zatem wnioskować, że zgodnie z założeniami dr. hab. Ryszarda Kolstrunga z 2013 roku przeciążenia koni wciąż występują i należy ponownie odciążyć wozy, by konie pracowały na trasie w warunkach zgodnych z ustawą o ochronie zwierząt.

Tego samego dnia, którego ważono wozy, wykonano też pomiary realnych sił działających na wozy. Badająca je firma Eldex zaznaczyła jednak, że ze względu na trudność w podłączeniu czujnika pomiar obciążony był 30% błędem. Już kilka dni po badaniu Viva! i Tatrzańskie Towarzystwo Opieki nad Zwierzętami alarmowały, że pomiar ten obciążony jest grubym błędem i nie może być brany pod uwagę przy wykonywaniu kolejnych ekspertyz. Tatrzański Park Narodowy nie odniósł się jednak w żaden sposób do tych informacji i przekazał błędne wyniki badania hipologowi Ryszardowi Kolstrungowi w celu sporządzenia kolejnej ekspertyzy w sprawie pracy koni.

Jednocześnie Beata Czarska, prezeska TTONZ i mgr inż. elektryk o specjalności automatyka i metrologia, dokonała obliczeń według schematu wcześniejszych, zaakceptowanych przez TPN ekspertyz, biorąc pod uwagę poprawną wagę wozu i wagę pasażerów, również sprawdzoną w dniu pomiarów.

Okazało się, że zwierzęta ciągną na górę ładunek cięższy od ich sił normalnych o prawie tonę.

Hipolog Ryszard Kolstrung dokonał kolejnych obliczeń na podstawie wadliwego badania oporów toczenia wozu, obciążonego grubym błędem metody. Z jego nowej opinii wynikało, że konie nie pracują ponad siły, co stało w jawnej sprzeczności z poprzednim opracowaniem naukowca. Ten bowiem najpierw stwierdził przeciążenia i na tej podstawie odciążono wozy o dwie osoby, a w kolejnym roku, kiedy okazało się, że wozy i pasażerowie są ciężsi nawet o kilkaset kilogramów – uznał w sposób pozbawiony logiki, że dobrostan zwierząt jest zachowany.

Jeszcze gorzej jest zimą, kiedy konie ciągną sanie odcinkami po gołym asfalcie. Chcieliśmy przeliczyć przeciążenia, jakim poddawane są zimą konie, ale w żadnej książce nie znaleźliśmy współczynnika tarcia sań o asfalt. Po prostu nikt przed polskimi wozakami nie wpadł na to, żeby jeździć saniami po gołym asfalcie. Zimą 2014 roku aż dwa razy otrzymaliśmy informacje, że konie na trasie do Morskiego Oka ciągnęły sanie po asfalcie. Tatrzański Park Narodowy na monity w tej sprawie odpowiedział, że jednego dnia kazał uzupełniać śnieg na drodze tym zebrany z pobocza, a kiedy okazało się to nieefektywne – nakazał wymianę sań na wozy. Nie wyciągnięto żadnych konsekwencji – ani w stosunku do furmanów, ani pracowników Straży Parku, którzy kazali uzupełniać śnieg, zamiast podjąć zdecydowane działania w kierunku ochrony koni.

Wszystkie opinie dotyczące pracy koni z Morskiego Oka zweryfikował na początku 2015 roku na prośbę dziennikarki TVP Kraków, Magdaleny Hejdy, prodziekan Akademii Gór-

niczo-Hutniczej w Krakowie, dr hab. Grzegorz Ciepłok. Jego zadaniem było sprawdzenie poprawności wyliczeń i założeń ekspertyz. Potwierdziło się, że wiele z nich jest obciążonych błędami wynikającymi ze złych obliczeń siły uciągu lub błędnych założeń metodologicznych, co przez długi czas podkreślali działacze prozwierzęcy.

Tezy wszystkich opinii wykonanych na przestrzeni lat zweryfikował w postępowaniu przygotowawczym Prokuratury Rejonowej w Limanowej biegły sądowy. Z jego opinii wynika, że wszystkie zastrzeżenia do tych opinii, zgłaszane przez lata przez NGO'sy, są słuszne. Biegły stwierdził, że pomiar siły uciągu, na którym oparta jest ostatnia ekspertyza, jest nieprawidłowy i nie można się nim postawić w wyliczeniach przeciążeń. Wskazał też szereg czynności, jakie należy wykonać, żeby prawidłowo obliczyć przeciążenia. Dyrektor Tatrzańskiego Parku Narodowego zna tę opinię, jednak wciąż nie zrobił nic, by doprowadzić do poprawnych wyliczeń. Co więcej – wciąż opiera regulamin i tezy o braku przeciążeń na nieprawidłowych obliczeniach z 2014 roku.

Wszystkie ekspertyzy, które zostały wykonane w tej sprawie, szczegółowo opisaliśmy w pełnej wersji raportu.



BADANIA KONI

Attis pracował na trasie do Morskiego Oka 2 lata. 23 października 2015 roku został zarejestrowany przez fiakra, który deklarował, że wycofuje konia z powodu „braku pracy po sezonie, sprzedaż do dalszego użytku Lipnica Wielka”. Koń nie żył już od 4 dni. Zginął w rzeźni w wieku 12 lat.

W związku z weryfikacją opinii na temat pracy koni przez prodziekana AGH Fundacja Viva! wystąpiła do TPN o usunięcie ze strony internetowej Tatrzańskiego Parku Narodowego wadliwych ekspertyz i umieszczenie informacji, że przez wiele lat transport konny do Morskiego Oka i regulamin go dopuszczający odbywał się na podstawie wadliwych ekspertyz. W pisemnej odpowiedzi dyrektora Tatrzańskiego Parku Narodowego Szymona Ziobrowskiego czytamy: „Niestety nie widzimy podstaw, aby uwzględnić żądania”. Tatrzański Park Narodowy powołuje się w tym piśmie również na badania weterynaryjne, które rzekomo miały nie stwierdzić przeciążania zwierząt. Tymczasem nie jest to prawda.

Lek. wet. Bożena Latocha, reprezentująca Vivę! w komisji badającej konie z Morskiego Oka, o wynikach z 2022 roku w swoim raporcie napisała:

W przypadku koni pracujących na trasie do Morskiego Oka u wielu zwierząt nawet po 60 minutach od zakończenia wysiłku parametry nie wracają do normy, co świadczy o silnym przeciążeniu pracą. Po 20-minutowej przerwie parametry u 69% koni pozostają na bardzo wysokim poziomie,

co świadczy o pracy w przeciążeniu, a jednocześnie wskazuje, że taka przerwa jest zbyt krótka, by zwierzęta mogły odpocząć przed kolejną pracą.

Zresztą takie wnioski pojawiają się w jej raportach od lat. A TPN od lat je ignoruje.

Zresztą od 2015 roku mieliśmy wiele zastrzeżeń co do miarodajności tych ograniczonych zakresowo badań – w 2015 roku wiele pomiarów wysiłkowych wykonano nawet po 20 minutach od wjechania koni na górę. Tymczasem takie badanie powinno się wykonywać niezwłocznie po wysiłku. W kolejnych latach czas pomiędzy badaniem a wysiłkiem był krótszy, ale konie przed badaniem wciąż pokonywały trasę z niepełnym dopuszczalnym przez TPN obciążeniem, a więc statystyki były w znaczny sposób zafalszowane.

W raportach z badań nigdy też nie napisano, że do przeciążeń nie dochodzi. Zresztą sami lekarze weterynarii badający konie wielokrotnie podkreślali, że metodologia tych badań nie jest wystarczająca do stwierdzenia wpływu pracy na zdrowie zwierząt. Lekarz weterynarii Paweł Gołonka w 2014 roku w raporcie z badań podkreślał wręcz, że badania wykonywane w ramach komisji nie są wystarczające nawet do oceny stanu zdrowia koni „tu i teraz”: „konie nie są badane w kłusie, w związku z tym nie można wyciągać bez badania indywidualnego żadnych wniosków co do możliwości pracy”.

Dopiero w 2021 roku Tatrzański Park Narodowy doprowadził do badania wszystkich koni



po przewiezieniu pełnego dopuszczalnego regulaminem ładunku, czyli 12 dorosłych osób. Niestety – badania wciąż nie są do końca miarodajne, bo furmani spowalniają tempo jazdy w stosunku do codziennego trybu pracy koni, co fałszuje wyniki. Mimo to w 2021 roku u 263 koni, czyli 95% zwierząt, oddech wysiłkowy przekroczył 65 na minutę. Taki parametr wskazuje na długotrwały kłus, a zwierzęta na tej trasie pracują w kłusie tylko na kilkusetmetrowym odcinku. Resztę pokonują stępa. Literatura naukowa wskazuje, że nawet po wyjątkowo intensywnej pracy oddechy koni nie powinny przekraczać 50-60 na minutę. W 2018 roku, kiedy badania były prowadzone przy niepełnym obciążeniu, a wiele koni było badanych po przewiezieniu pustego wozu, liczbę oddechów powyżej 65 na minutę miało 64% koni.

Literatura naukowa wskazuje konkretne objawy silnego wyczerpania u konia. Po osiągnięciu takich parametrów kontynuowanie pracy może spowodować rozstrój zdrowia konia na dłuższy czas. Takim wskaźnikiem jest występowanie przyspieszonych oddechów – 100 i więcej na minutę. W 2021 roku u 181 koni, czyli 65% zwierząt, odnotowano oddechy na poziomie 100 lub więcej na minutę. W 2018 roku, kiedy badania były prowadzone przy niepełnym obciążeniu, powyżej 100 oddechów

na minutę miało 32% koni. Zgodnie z literaturą naukową, jeśli w kłusie dodanym i długotrwałym liczbą oddechów sięga 65, to przy unormowanej prawidłowo pracy już po 5 minutach zmniejsza się, po 10 minutach spada do 28, a po 20 minutach do 17. Tymczasem w przypadku koni z Morskiego Oka takie parametry są niemal nieosiągalne. w 2021 u 233 koni, czyli u 84% zwierząt odnotowano na spoczynku 30 oddechów i więcej. A to wskazuje jednoznacznie na złe unormowanie i przeciążenie pracą. U 15 zwierząt oddech spoczynkowy wynosił powyżej 100 na minutę, czyli ponad 5-krotnie ponad normę. U 51% koni przekroczył 50. Ponieważ w 2021 roku u 84% koni oddechy na stanowisku spoczynkowym nie spadły do poziomu poniżej 30, nie mówią już o wartościach wskazywanych w literaturze jako spoczynkowe, Viva! zawnioskowała o natychmiastowe zwiększenie obowiązkowego czasu odpoczynku na postoju na Polanie Włosienica do co najmniej 60 minut. Postulat ten powtórzyła w 2022 roku. Tymczasem regulamin Tatrzańskiego Parku Narodowego nakłada na furmanów obowiązek zapewnienia koniom zaledwie 20-minutowego odpoczynku. Jego wydłużenie oczywiście nie rozwiązuje problemu pracy koni w przeciążeniu, ale doraźnie ochroni najstarsze zwierzęta przed skutkami tej pracy ponad siły. Tatrzański Park Narodowy do dziś nie odpowiedział na ten postulat.





PRZECIĄŻENIE



TONA

Gniady Witeź na trasie pracował od maja 2015 roku. Miał 10 lat. Podczas badań przedsezonowych fiaker otrzymał zalecenie wykonania badań kardiologicznych. 14 grudnia 2015 roku wycofał konia z pracy. Powód? „Zbyt ostry, sprzedany pod siodło na Śląsk”. Ale Witeź nie żył wtedy od wielu miesięcy. Został zabity w rzeźni 6 sierpnia 2015 roku, niecały miesiąc po badaniach dopuszczających konie do pracy. Na Śląsk nigdy nie trafił. Na trasie pracował przez niecałe 3 miesiące.

Konie na trasie do Morskiego Oka pracują bardzo krótko. Te, które zostały wycofane z pracy ciągnęły wozy średnio przez 36 miesięcy. Poniżej roku pracowało 175 koni, poniżej 3 lat – 394 konie. Bez wątplenia ma to związek z przeciążeniem, jakiemu są poddawane podczas ciągnięcia wozów za ciężkich o około tonę, co najczęściej skutkuje różnymi problemami ortopedycznymi.

W przypadku tych koni, które los rzucił nad Morskie Oko, problemem jest przeciążenie, w jakim każdego dnia muszą pracować. Tylko przy 12 dorosłych osobach, dopuszczalnych regulaminem Tatrzańskiego Parku Narodowego, konie są na tej trasie przeciążone o około tonę. Do tego dochodzi niejako nadprogramowa, dodana do regulaminu poza obliczeniami piątka dzieci do 4. roku życia plus nieograniczona liczba bagaży.

Skutków przeciążenia nie widać gołym okiem. Powoduje ono mikrourazy, które kumulują się w organizmach zwierząt.

A to prowadzi do szybkiego „zużywania się” koni podczas pracy. Swoją drogą język zootechniczny sam w sobie sprządza wszystkie zwierzęta do poziomu rzeczy, a w przypadku koni – wręcz do maszyn. Dlatego właśnie konie się zużywają, podobnie jak samochody, ciągniki czy kombajny.

W 2015 roku podczas badań komisja wycofała z pracy 9-letniego konia o imieniu Linc. Zwierzę miało problemy ortopedyczne. Fiakier oświadczył, że sprzedał go do dalszej pracy w gospodarstwie w okolicy Sącza. Po 10 dniach od sprzedaży zwierzę już nie żyło. Zostało zabite w rzeźni po przepracowaniu na trasie do Morskiego Oka niepełnych 4 lat.

Niestety taki sam los spotkał Cekina, u którego komisja w 2015 roku stwierdziła kozinieć. Kozinieć nabyty powstaje na skutek poważnego przeciążenia ścięgien. Może być też skutkiem urazu. Koń cierpiący na tę chorobę skraca wykrok, ma sztywny chód, często się potyka, jest bardziej narażony na kolejne urazy.

Fiakier deklarował, że Cekin został sprzedany gospodarzowi z okolic Zawiercia. Jednak prawda jest inna – koń został zabity w rzeźni w dniu, w którym fiaker go sprzedał. Nie było żadnego gospodarstwa, ale faktycznie rzeźnia znajduje się w okolicy Zawiercia. Cekin w chwili śmierci miał 14 lat.

HYBRYDA NIE URATUJE KONI

Pojazd hybrydowy miałby uratować od przeciążeń konie, które zdaniem Tatrzańskiego Parku Narodowego przeciążone przecież nie są. TPN wydał kilkaset tysięcy złotych publicznych środków na stworzenie wozu hybrydowego, a prototyp szybko... sponął. W 2014 roku pojawił się pomysł, by „nieprzeciążone” konie odciążać wozem wspomaganym elektrycznie, czyli wprowadzić na tę trasę tak zwaną hybrydę. Dość szybko, bo już 15 listopada 2014 roku, z Palenicy Białczańskiej wyjechał na trasę do Morskiego Oka wóz hybrydowy o niewiadomej masie, sile silnika, ilości i wytrzymałości baterii. Testowany pojazd nie zdołał dojechać nawet do stromych serpentyn na ostatniej, najtrudniejszej części trasy, bo silnik się przegrzał i wyłączył. Pracownicy TPN monitorujący test zdecydowali o jego przerwaniu.

Niestety park nie zrezygnował z pomysłu. W 2016 roku ogłosił przetarg na wykonanie prototypu wozu hybrydowego, konno-elektrycznego, który miałby zapobiegać przeciążaniu rzekomo nieprzeciążonych koni. Przetarg na konstrukcję wozu hybrydowego wygrała firma z Poznania. Zgodnie z informacją z TPN firma konsultowała konstrukcję silnika w zakresie jego wspomaganie z dr. hab. Ryszardem Kolstrungiem. Trudno w tej sytuacji wierzyć, że hybryda w ogóle odciąży konie, skoro jest oparta na założeniu, że zwierzęta nie pracują w przeciążeniu.

30 stycznia 2018 roku na Łysej Polanie sponął budynek należący do parku, a w nim – prototyp pojazdu hybrydowego. Z informacji TPN wynika, że wóz sponął w trakcie ładowania. Co niezwykle istotne – baterie miały się łączyć również podczas drogi w dół. Na szczęście do pożaru wozu doszło w garażu, a nie

podczas pracy na trasie, gdzie zagrożeni byłoby pasażerowie i konie. Nietrudno bowiem sobie wyobrazić, że konie wpadłyby w panikę, gdyby z wozu unosił się dym, a później buchałyby płomienie. W tej sytuacji konie z pewnością by się sploszyły i pognaty w dół z ogromną prędkością, trając po drodze wszystko i wszystkich.

Dlaczego jesteśmy przeciwni hybrydzie? Naszym zdaniem to pudrowanie problemu, czyli zbyt ciężkiej pracy koni na trasie do Morskiego Oka. Przecież TPN nigdy nie przyznał, że konie pracują ponad siły. Co więcej – nad takim rozwiązaniem pracowały przez lata trzy firmy z Francji, Szwajcarii i Niemiec. Ostatecznie nie zdecydowano się na wypuszczenie na rynek takiego pojazdu, bo było zbyt dużo zmiennych w pracy konia i silnika elektrycznego na szlaku górskim.

W 2020 roku do TPN dostarczono drugi prototyp wozu hybrydowego. TPN informował o sukcesie pierwszych testów tego urządzenia na łamach kwartalnika „Tatry”, który sam wydaje. Wóz ze wspomaganie elektrycznym miał ważyć 1200 kg, czyli był cięższy od obecnych wozów o 400–600 kg. Z obliczeń przeciążeń wynika, że w obecnych warunkach konie ciągną o około tonę za dużo. Tymczasem podczas testów opisywanych przez TPN wyłączono wspomaganie na najbardziej stromych podjazdach, by sprawdzić, czy konie poradzą sobie z takim obciążeniem. Taka sytuacja przy 12 osobach i furmanie powoduje jeszcze więk-



sze przeciążenie, a co za tym idzie, cierpienie koni. TPN twierdzi, że podczas wyłączenia silnika na najbardziej stromym odcinku „para koni bez większego problemu poradziła sobie bez wspomaganie”. Ale kto stwierdził, że konie poradziły sobie bez problemu? Fiakrzy? Pracownicy TPN? To, że konie wciągnęły ten ładunek do góry, wcale nie oznacza jeszcze, że nie cierpiały w wyniku tej pracy. Przecież od wielu lat pracują w ogromnym przeciążeniu, ale nie manifestują przy tym swojego cierpienia. Dodatkowo ten test hybrydy odbył się z pięcioma osobami jadącymi na wozie, a regulamin TPN dopuszcza przewóz dwunastu osób dorosłych, piątki dzieci do 4. roku życia i nieograniczonej liczby bagaży. W tej sytuacji pewne jest jedno. Hybrydy nie sprawdzono nawet przy pełnym dopuszczalnym ładunku, który powoduje ogromne przeciążenie.

Jak się okazuje – i tym razem pojazd nie spełnił podstawowych wymagań i ponownie odesłano go do poprawy. Wrócił w 2023 roku, ale mimo wymiany baterii na bardziej pojemne, wciąż nie działa tak, jak powinien. Na tym etapie, oczywiście w naszej opinii, wysoce wątpliwe jest, że kiedykolwiek trafi do użytku na trasie.



USPOŁECZNIANIE, KOSZTÓW

PRYWATYZACJA, ZYSKÓW



Kasztanowy Mister pracował na trasie niecały rok. 22 października 2015 roku został zabity w rzeźni. 26 października, a więc 4 dni po śmierci konia, fiakier wyrejestrował go w TPN, twierdząc, że koń będzie dalej pracował w zaprzęgu w Bańskiej Wyżnej.

Działalność gospodarczą na trasie do Morskiego Oka prowadzi 60 furmanów, dla których pracuje od 280 do nawet 340 koni rocznie. Para zwierząt ciągnie wóz z dwunastoma pasażerami i woźnicą z Palenicy Białczańskiej do Polany Włosienica. Dodatkowo na wóz można, zdaniem TPN, zabrać pięcioro dzieci (do 4. roku życia) i nieograniczoną ilość bagaży. Każda osoba za kurs do góry płaci 70 zł, a w dół – 50 zł. W sezonie letnim konie mogą takich kursów wykonać nawet 5 dziennie (popyt na usługi transportowe jest wówczas ogromny), co miesięcznie daje kwotę rzędu nawet ok. 90 000 zł w przeliczeniu na jednego furmana. Furmani nieustannie powtarzają, że taki transport to lokalna tradycja. I do upadłego (konia) walczą o zachowanie status quo.

Nic dziwnego. Przecież trasa do Morskiego Oka to najliczniej odwiedzany szlak w polskich Tatrach. Najwięcej turystów jest tam

w szczycie sezonu – w sierpniu każdego dnia trasę pokonuje nawet kilkanaście tysięcy osób. Część – wozami konnymi, do których zarówno w upalne, jak i deszczowe dni, ustawiają się kilkusetmetrowe kolejki. Na szczęście dla koni coraz więcej osób wybiera spacer, co w 2018 roku potwierdzali sami furmani. Do tatrzańskich legend przejdą zapewne sytuacje, w których „turyści” zaskoczeni mrozem i ciemnościami twierdzili, że utknęli nad Morskim Okiem, bo nie ma już koni, które mogą ich zwieźć w dół (historie turystów zaskoczonych tym, że nad Morskim Okiem po zmroku jest ciemno, szczegółowo opisujemy w pełnej wersji raportu).

Zgodnie z udostępnioną nam przez TPN informacją publiczną, przewoźnicy wnoszą do Tatrzańskiego Parku Narodowego opłaty z tytułu wykonywania na terenie parku działalności gospodarczej oraz korzystania z placów postojowych. Rocznie to około 1 000 000 zł. Koszty

środowiskowe istnienia transportu konnego do Morskiego Oka ponosi środowisko Tatrzańskiego Parku Narodowego w wyniku zanieczyszczenia pyłami bitumicznymi i hałasem. Te same czynniki oddziałują na wszystkich turystów, którzy poruszają się tą drogą.

Z badań przeprowadzonych na zlecenie Fundacji Viva! w 2015 roku wynika, że praca koni doprowadziła do zniszczenia całej asfaltowej części drogi do Morskiego Oka, wyremontowanej w 2009 roku za kwotę 12 mln zł publicznych środków. Do atmosfery parku mogło przedostać się nawet 70 ton pyłów bitumicznych z dużą zawartością metali ciężkich. Dzieje się tak w wyniku skuwania asfaltu przez konie pracujące w podkowach gryfowych wyposażonych w hacce. Podkreślić tu należy, że niebezpieczny pył bitumiczny wdychają także turyści, którzy w Tatrach szukają między innymi czystego powietrza. Informacje o zanieczyszczeniu środowiska parku narodowego i jednocześnie terenów Natura 2000 przekazaliśmy zarówno dyrekcji parku narodowego, jak i ministrowi środowiska. Do dziś nie spotkały się z żadną reakcją urzędników, choć ci od wielu lat mówią o koniecznym remoncie asfaltowej drogi do Morskiego Oka. Ponownie – z publicznych środków.

Wniosek jest prosty – na trasie do Morskiego Oka mamy do czynienia z uspołecznianiem kosztów prowadzenia działalności gospo-

darczej przez furmanów i prywatyzacją zysków z tego transportu. Za remont drogi, zniszczonej przez cierpiące konie dla zysku ich właścicieli, zapłacimy wszyscy.

Mamy 2023 rok. Mija 10 lat od wykrycia kardynalnych błędów w ekspertyzach wykonywanych na zlecenie Tatrzańskiego Parku Narodowego. Nie żyje 64% koni, które w tym czasie zostały wycofane z pracy na trasie do Morskiego Oka. I mimo że TPN otrzymał kilka tysięcy pism i maili w tej sprawie – nigdy nie zrobił nic, by zweryfikować te błędy. Dodatkowo zmianami w regulaminie znacząco pogorszył sytuację zwierząt:

- konie zamiast 10 pracują 15 dni w miesiącu;
- dozwolono na ciągnięcie przez konie wóz po śniegu, co drastycznie zwiększa i tak duże przeciążenia;
- dozwolono na przewóz saniami dodatkowej liczby dzieci bez wykonania obliczeń, czy to nie przeciąży koni;
- nie wprowadzono przepisów chroniących zwierzęta przed pracą w niekorzystnych warunkach atmosferycznych.

Wyniki badań pyłu bitumicznego i hałasu, stan drogi, a także regulaminy TPN szczegółowo opisaliśmy w pełnej wersji raportu.



POSTĘPOWANIA PROKURATORSKIE I SĄDOWE



Na trasę do Morskiego Oka 4 kwietnia 2012 roku trafił Pluton. Ciemnogniady śląski wałach miał wtedy 6 lat i za sobą służbę w... policji. Prawdopodobnie jednak w tej pracy się nie sprawdził lub w ogóle nie przeszedł certyfikacji, bo po 4 miesiącach został sprzedany i od razu trafił na trasę do Morskiego Oka, choć nigdy wcześniej nie pracował w zaprzęgu. Na trasie pracował nieco ponad rok, przy czym dwukrotnie zmieniał właściciela. 26 września 2013 roku został ostatecznie wycofany z pracy. Trafił do gospodarstwa w Poroninie. A stamtąd, we wrześniu 2014 roku, na rzeźniczy hak. Miał wówczas 8 lat.

Po zdobyciu bezsprzecznych dowodów na nieprawidłowości w organizacji transportu powiadomiliśmy prokuraturę o możliwości popełnienia przestępstwa przez jego organizatorów, czyli dyrektora TPN, który tworzy regulamin, i starostę tatrzańskiego, do którego należy droga. Prokuratura postępowanie umorzyła, a my zażaliliśmy się na tę decyzję do sądu. Sąd Rejonowy w Zakopanem przychylił się do zażalenia. Argumentował, że zgodnie z ustawą winnym znęcania jest również ten, kto świadomie dopuszcza do zadawania przez inne osoby bólu lub cierpienia zwierzęciu i ten wątek należy dokładnie przeanalizować. Sąd zlecił też prokuraturze wykonanie szeregu czynności, w tym przeprowadzenia dowodów z opinii biegłych lekarza weterynarii, mechanika i behawiorysty. Organizacje ochrony

zwierząt przez wiele lat podkreślały, że bez takich opinii organa ścigania nie są w stanie obiektywnie ocenić, czy na trasie dochodzi do łamania prawa. Opinie zostały wykonane, a ich tezy pokrywają się z tymi przedstawianymi przez organizacje społeczne. Mimo to prokuratura po raz drugi umorzyła postępowanie w sprawie znęcania się nad końmi z Morskiego Oka. W tej sytuacji mec. Małgorzata Mazerant, reprezentująca Viva! w tej sprawie, wniosła do sądu substydniarny akt oskarżenia. Jest to przewidziana w Kodeksie postępowania karnego instytucja, która umożliwia pokrzywdzonym włączenie się do postępowania sądowego i przyjęcie na siebie roli oskarżyciela. Akt został skierowany przeciwko pięciu oskarżonym. W jego treści postawiono zarzuty m.in. niedopełnienia obowiązków służbowych poprzez dopuszczenie do wykonywania pracy koni w warunkach stanowiących zagrożenie dla ich życia i zdrowia, co zgodnie z treścią ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt stanowi znęcanie się nad zwierzętami.

Z orzekania w tej sprawie wyłączyli się wszyscy sędziowie wydziału karnego Sądu Rejonowego w Zakopanem. Wskazywali oni na znajomość z osobami, którym w prywatnym akcie oskarżenia Viva! stawia zarzuty znęcania się nad końmi z Morskiego Oka. W tej sytuacji losowanie sędziego odbyło się spośród sędziów wydziału cywilnego.

A ten chciał sprawę... umorzyć. W tej sytuacji Viva! złożyła wniosek o wystąpienie do Sądu Najwyższego o przekazanie sprawy innemu sądowi równorzędnemu ze względu na dobro wymiaru sprawiedliwości. Fundacja podkreślała, że przepis umożliwiający przeniesienie sprawy do innego sądu nie wymaga, aby okoliczność braku bezstronności, fachowości i rzetelności sądu rzeczywiście wystąpiła, a jedynie tego, by okoliczności danej sprawy mogły rodzić przekonanie w odbiorze społecznym, w tym także stron postępowania, co do zdolności rozpoznania sprawy z zachowaniem standardów wynikających z konstytucji.

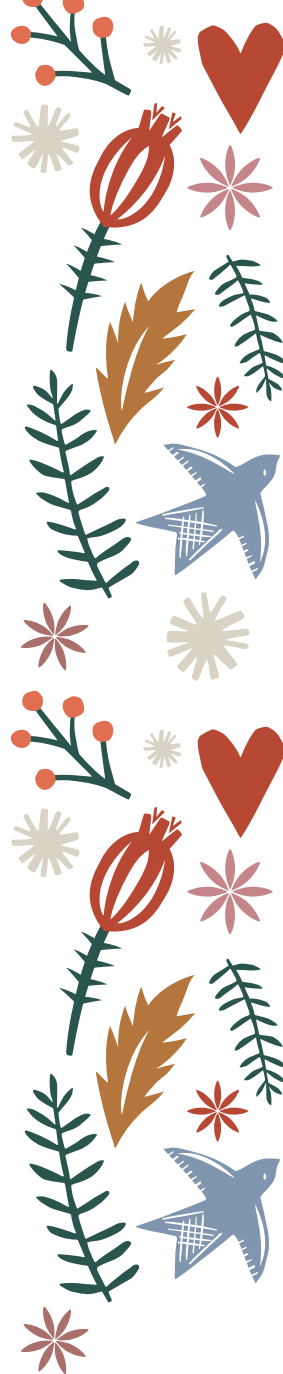
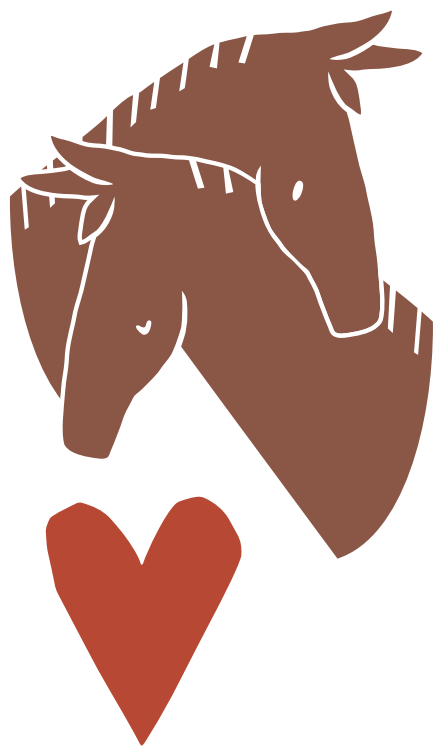
Sąd Najwyższy rozpoznał wniosek na posiedzeniu w dniu 18 maja 2023 roku. Postanowił przekazać sprawę do rozpoznania innemu sądowi równorzędnemu – Sądowi Rejonowemu w Olkuszu.

Wszystkie postępowania w tej sprawie, wraz z prawomocnymi wyrokami, jakie zapadały na przestrzeni lat, szczegółowo opisaliśmy w pełnej wersji raportu.



LOS KONI PO LIKWIDACJI TRANSPORTU

Fundacja Viva! już wiele lat temu zadeklarowała, że przyjmie pod opiekę wszystkie konie, które po likwidacji transportu konnego do Morskiego Oka miałyby trafić do rzeźni w wyniku „utruty pracy”. Jesteśmy przygotowani do przyjęcia do siebie nawet wszystkich 300 koni i do zapewnienia im spokojnej emerytury aż do ich naturalnej śmierci.



Szczegółowy raport, który oddajemy w Wasze ręce, jest chyba najbardziej obszernym z tych, który kiedykolwiek opublikowaliśmy. Chcemy pokazać, jak wiele dla tych koni zostało zrobione i jak wiele możemy jeszcze zrobić – wspólnie. Bo konie z Morskiego Oka same nie staną w swojej obronie.

Pełen raport, w którym znajdziecie literaturę naukową i szczegółowe opisy wszystkich podjętych przez nas działań, możecie pobrać tu:





Pomóż nam ratować konie.

Fundacja Międzynarodowy Ruch na Rzecz Zwierząt – Viva!

ul. Kawęczyńska 16/39

03-772 Warszawa

nr konta: 19 1600 1462 1030 9079 0000 0025

KRS 0000135274

www.ratujkonie.pl