

Dr inż. Maciej Jackowski
31-540 Kraków, ul. Rzeźnicza 6/20
Adres korespondencyjny:
38-200 Jasło, ul. Szajnochy 30/14

Tatrzański Park Narodowy

03 GRU. 2014

Zal. — Nr ew. wpływu _____ podpis *reg*
D BHP DAT DNE DOP DU SP SSP ZFK ZOF
KraKów, dnia 28.11.2014 r.

Moje stanowisko w sprawie sprzecznych opinii....

Z bardzo mieszanyymi uczuciami przychodzi mi zabierać głos w sprawie, gdzie z jednej strony mamy do czynienia z opinią biegłego w temacie hipologa, do lat zajmującego się problematyką związaną z pracą koni zaprzęgowych, zaś z drugiej wyliczenia hipologicznego ignoranta, który jeszcze bardziej teoretyzując przedstawia wyliczenia wielkości fizycznych w sposób praktykowany w zadaniach z fizyki dla uczniów szkół średnich.

Obawiam się, że w najbliższej przyszłości będę w starchu udawał się do stomatologa, czy tam aby, po drugiej stronie fotela, nie stoi jakiś „zielony”, który będzie wiedział lepiej od dentysty, jak mi zw zębem wierceć dziurę, by nie wystraszyć produkujących próchnicę bakterii lub by nie obudzić drzemiącego w starej szafie kornika!

Przyroda dlatego jest między innymi nauką tak ciekawą i podniecającą, że wiele praw fizyki, matematyki czy innych nauk „ściślych” z jednej strony znajduje w wyjaśnianiu jej funkcjonowania zastosowanie, zaś równocześnie w wielu wypadkach zupełnie nie da się ich użyć.

Obie opinie – w moim przekonaniu – są mało zrozumiałe i mało czytelne dla odbiorcy, który nie jest przecież pracownikiem naukowym wyższej uczelni. Powinny być jasne tak dla Dyrekcji i zainteresowanych pracowników TPN, jak i dla dużego grona obrońców praw zwierząt, a przede wszystkim dla fiaków, przedstawicieli mediów i dla szerokiej opinii publicznej. Stąd też, o ile treści ich (i dalszych wyjaśnień) mogą nie budzić zastrzeżeń w wąskim gronie specjalistów, tak dla zdecydowanej większości ich czytelników nie zawsze będą należycie zrozumiałe.

Ponadto, gdyby teoretyczne wyliczenia, że przykładowa para koni może właściwie jedynie wywieźć wóz z powożącym, to do dnia dzisiejszego żylibyśmy na poziomie podobnym do tego, na którym sobie żyją Papuasi z Nowej Gwinei czy Indianie w dżungli środkowo- i południowoamerykańskiej. Przez wiele lat zwierzęta pociągowe, w tym w ostatnich stuleciach głównie koni, budowały zdobycze naszej cywilizacji, transportując to, co człowiekowi było potrzebne. I gdyby nie praca koni - te dawno by wyginęły: jak tarpany czy konie Przewalskiego (garstka tych ostatnich tylko przez przypadek ocalała) zostały by przez nas zjedzone! Tak! Bo koń przez całe tysiąclecia był zwierzyną łowną, a konina do dnia dzisiejszego jest przez dietetyków uważana za najlepszy i najzdrowszy gatunek mięsa!

Rozumiem, że dla osób nie związanych z użytkowaniem koni, a jeszcze bardziej dla tych, którym obce są dywagacje techniczne, wszelkie teoretyczne rozważania na temat badanej pracy koni jawią się często jako *tabula rasa*. Bo też i w moim odczuciu jest to w dużej mierze przysłowiowe „bicie piany”. Skoro powysiłkowe badania fizjologiczne, (a jest to obok zootechnicznych obserwacji konia w pracy i po jej wykonaniu **jedyny „zmierny” wskaźnik informujący o tym czy wykonywane przez zwierzę czynności były dla jego zdrowia szkodliwe, czy nie**) wykazały (sam w nich od lat uczestniczę i wiem, że są wykonywane na miarę terenowych możliwości solidnie i rzetelnie), że koniom pracującym na trasie do Morskiego Oka nie dzieje się krzywda, to nie ma o czym więcej dyskutować. Bo z zootechnicznego i weterynaryjnego punktu widzenia nie jest istotne czy wóz, który ciągnie para koni zrobiony jest z papieru, czy z betonu, czy waży 10 kg, czy 2 tony, czy konie wiozą mrówkę czy kościół Mariacki i czy robią to na smyku, czy na poduszce powietrznej – istotne jest w

jakim stopniu wysiłek, który wykonywały mógł wpłynąć lub wpłynął na ich stan fizjologiczny. Bo tu powinno chodzić nie o to, co i jak koń ciągnie, ale czy nie jest przemęczany.

A więc nie praca – ale jednorazowy wysiłek (każdy koń ma wszak inne możliwości uciążowe), nie na ogólny stan zdrowia, lecz na konkretne reakcje fizjologiczne, nie chwilowy stan zmęczenia, ale permanentne przemęczenie. Dlatego też, na co wskazują doświadczenia empiryczne i praktyka, nie ma potrzeby szacowania pracy – bo jej określanie w przypadku użytkowania koni wymyślono po to, by móc dokładniej określić zapotrzebowanie zwierząt na składniki pokarmowe i dokładniej ułożyć dawkę żywieniową, zaś ze względu na wielką zmienność osobniczą występującą u zwierząt tego gatunku zarówno wielkość i możliwość dozowania pracy jak i paszy pozostawiano do indywidualnych obserwacji. Dlatego też nie jest konieczne określanie wartości samoprzenoszenia się koni, albo unoszenia własnej masy ciała w górę, czy też, co jest jeszcze bardziej absurdalne – bo laicko-teoretycznym zawracaniem głowy, ciężaru uprzęży (n.b. jedno oddanie moczu czy mokrego kału to w ogólnym ciężarze konia może być więcej niż ciężar samej uprzęży). Jak wykazały badania własne przeprowadzone w latach 80. i 90. powtarzalność możliwości uciążowych koni była bardzo różna i rozrzut uzyskanych wyników był duży, co potwierdzać może jedynie tezę, iż jedynym prawidłowym sprawdzianem reakcji organizmu konia na zadany mu wysiłek jest ocena wskaźników fizjologicznych organizmu zwierzęcia możliwa do przeprowadzenia tak przez lekarzy weterynarii, jak i hipologów zajmujących się fizjologią zwierząt, a także jako ocena uzupełniająca określanie formy pracy koni podczas tego wysiłku (chody, wkładanie się w uprzęż, napinanie postronków/pasów pociągowych, rodzaj sprzężaju, kąt przyłożenia siły, równomierność ciągnięcia, pomiary siły użytej podczas wysiłku, kondycja koni, tętno, oddechy, odwodnienie, perystaltyka jelit, stan fizyczny i psychiczny zwierząt bezpośrednio po wysiłku i powrót obserwowanych wskaźników do normy, etc., etc.).

Jak potwierdzają to wyniki wielu badań podczas prac polowych i transportowych efektywna siła pociągowa (wyrażona w KG) nierzadko zbliżona jest liczbowo do wielkości masy ciała (a nie **wagi** czy **ciężaru** jakich to określeń używają niektórzy) konia, a nawet ją przekracza! Podczas sprawdzania w latach 80. możliwości uciążowych koni wywożących ładunek na Magurę Małostwoską zmierzona dynamografem Vladara efektywna siła pociągowa często przekraczała wartość 650 KG, przy masie ciała koni wynoszącej około 650-700 kg. Wyniki uzyskane w ówczesnych badaniach, jak i wywiady przeprowadzone podczas ich przeprowadzania z wozakami zajmującymi się zawodowo przewozem towarów przy pomocy sprzężaju konnego sugerowały, że w ocenie krótkotrwałego wysiłku koni (a więc nie podczas całodziennego pokonywania z ładunkiem trasy „pod górę”, ale wysiłku trwającego zazwyczaj kilkanaście – kilkadziesiąt minut uwzględnianie składowych charakterystycznych dla pracy całodziennego nie jest adekwatne do autentycznych chwilowych możliwości uciążowych zwierząt.

Obserwowane na przełęczach Tihuța (Rumunia, Maramuresz) / Prislop (Rumunia, Alpy Rodniańskie) zaprzęgi konne wywoziły na te przełęcze (1200 m n.p.m. i 1416 m n.p.m.) po trasie liczącej ponad 11 km, przy wzniesieniu 12% i 14% (i później po odpoczynku zwoziły na dół) wozy na kołach rafowych lub ogumionych (o masie ok. 100 kg) dłużycę (świeżo ścięte drzewa świerkowe) o długości około 8 – 10 m, czyli łącznie około 7 – 8 m³(p) drzewa o masie około 4 ton. Koniki były drobne, miernego wzrostu (\pm 130 cm), o masie 350 – 400 kg, a więc teoretycznie dysponujące normalną siłą pociągową rzędu 15% m.c., czyli około 60 KG! I tak przez kilka tygodni prawie codziennie.

Pikanterii całej sprawie dodaje fakt, że na tej samej trasie do Morskiego Oka, jeszcze kilkanaście lat temu przewoziły turystów konie (wówczas najczęściej w typie pogrubionym), gdzie na wozie siedziało ich 22. I jakoś konie wówczas nie padały i były użytkowane przez wiele lat, a niektóre pracują nawet do dnia dzisiejszego. Badane wskaźniki fizjologiczne podczas wywozu 14 osób (lata 2012, 2013) niczym nie różnią się od tych, które uzyskano w roku 2014, gdy na „fasiągu” znajdowało się jedynie 12 podróżnych.

Z kolei oceniając załączone do opinii wykresy muszę stwierdzić, że wprawdzie są one „kompatybilne” jeśli chodzi o „piki” i „wyrównania”, ale nie są przedstawione w zależnościach wprostproporcjonalnych (skala wartości na osi rzędnych powinna być taka sama, jak na osi odciętych!), więc chociaż ilustrują zbieżność interpretowanych zjawisk, to nie przedstawiają ich w obrazie prawdziwym, co jednak nie przeczy ich akuratelnej użyteczności w przedłożonych opracowaniach, a zatem i prawidłowej interpretacji na tym poziomie.

Generalnie opinia Pana dr hab. Ryszarda Kolstrunga, zgodnie z moją wiedzą, wydaje się być o wiele bliższa prawdy i bardziej zgodna z pragmatyką transportu konnego, niż wywody Pani Czerskiej i organizacji IUS ANIMALIA.

W moim głębokim przekonaniu afera zaczęła się wtedy, kiedy „zieloni” zwiertzyli niezły interes w podnoszeniu ogólnopolskiego larum na temat rzekomego dręczenia koni na trasie do Morskiego Oka, które to protesty są albo sponsorowane, albo przyczyniają się do zwiększania datków na działalność tych organizacji, zaś nic nie mają – poza hasłami – wspólnego z dobrostanem pracujących na tej trasie koni. Mamy do czynienia z manipulacją faktami, przekłamywaniem i celowo mylnym informowaniem społeczeństwa i należy jedynie żałować, że w chwili, gdy rozpoczęły się ataki na Fiaków po nieszczęśliwym wypadku Jordka nie dano „zielonym” należytego i zdecydowanego odporu. Bo nie są to partnerzy do rzeczowej i kulturalnej debaty.

* wprawdzie oba wykresy są kompatybilne jeśli chodzi o „piki” i wyrównanie, ale nie są przedstawione w zależnościach wprostproporcjonalnych, a tylko takie dają prawdziwy obraz.