

tekst i zdjęcia: dr hab. Ryszard Kolstrung
Katedra Hodowli i Użytkowania Koni
Uniwersytet Przyrodniczy w Lublinie

Jak ciężko pracują konie na trasie do Morskiego Oka?

Odpowiedź na to pytanie intryguje w Polsce wiele osób zatroskanych ich losem po nagonce medialnej rozpętanej przez przedstawicieli niektórych organizacji tzw. prozwierzęcych. Spektakularnym wyczynem było niezgodne z prawem zablokowanie trasy i przepychanka z fiakrami pokazana 9 listopada w kilku programach telewizyjnych.

Konie w górach były od zawsze, służąc przy uprawie roli, transporcie materiałów czy zrywce drewna. Warto uświadomić sobie, że od czasu, gdy pod koniec XIX w. Zakopane stało się modnym kurortem, a nie było jeszcze kolei, tylko konie obsługiwały turystów w zakresie ich transportu do Zakopanego (zanim linia kolejowa dotarła do Zakopanego, konie woziły turystów i ich bagaż nawet ze stacji kolejowej Chabówka, później z Nowego Targu) i na okolicznych trasach, w tym do

Morskiego Oka. Oczywiście były to inne furki, czasami zaprzężone w jednego konika, ale i nie było asfaltu. Wynajęty fiakier woził za umówioną kwotę czasami jednego turystę. W tamtych czasach na wczasy jeździli tylko ludzie bogaci. Obecnie prawie każdy Polak chce zobaczyć Tatry, i nic dziwnego, bo są to góry piękne. Nie każdy jednak, wstając od biurka lub udając się na zasłużony urlopowy wypoczynek, chce i może podejmować duży wysiłek, aby z bliska podziwiać piękno gór. Ułatwieniami są kolejki (na Gubałówkę i Kasprowy Wierch) czy korzystanie z pojazdów spalinowych lub konnych. Popularną asfaltową drogę do Morskiego Oka także niegdyś obsługiwały autobusy. Obecnie na chronione obszary Tatrzańskiego Parku Narodowego nie wpuszcza się samochodów. Na trasie do Morskiego Oka wprowadzona jest obsługa turystów wozami konnymi, gwarowo nazywanymi fiaszami, które stanowią formę transportu publicznego, lecz z zachowaniem tradycyjnego charakteru. Fiakrzy – górale ubrani w regionalne stroje, porządne pojazdy i dobrze wypielęgnowane konie doskonale wpisują się w krajobraz.

Użytkowanie koni na trasie do Morskiego Oka, na które góralski fiakier uzyskuje licencję z TPN, jest określone warunkami zawartymi w *Regulaminie świadczenia usług przewozowych pojazdem parokonnym... na trasie Palenica Bialczańska – Włosienica*¹. Zawarte są tam warunki uzyskania i korzystania z licencji, a przede wszystkim zasady eksploatacji koni, m.in. dopuszczalna liczba turystów na wozie, tempo poruszania się, długość przerw w pracy itp. Przestrzeganie regulaminu jest kontrolowane przez Straż Parku, która jednak, tak jak inne służby (np. Policja), wykonuje je wyrywkowo. Pewien rodzaj samokontroli występuje ze strony pozostałych fiaków, którzy założyli Stowarzyszenie Przewoźników do Morskiego Oka.

Ostatnio w wyniku dyskusji i ustaleń, dokonanych w szerokim gronie przedstawicieli TPN, naukowców, organizacji obrońców zwierząt oraz użytkowników koni, warunki pracy koni uległy znacznym obostrzeniom. Obecnie poza fiakiem na pojeździe ciągniętym w górę może znajdować się tylko 12 turystów plus do 5 dzieci w wieku do lat 4. Przy jeździe w dół dopuszczalna liczba turystów może wynosić 15 dorosłych plus dzieci do lat 4.

Fiaszki są ciągnięte przez parę masywnych koni. Znakomita większość koni użytkowanych na trasie do Morskiego Oka są to konie szlachetne, ale masywne, prze-

Drobne szczegóły wyposażenia uprzęży często decydują o ogólnym odbiorze całego zaprzęgu ▼





ważnie rasy śląskiej, w dobrej kondycji, o wadze ok. 650 kg. Para koni ma masę ponad 1300 kg. Wóz z turystami waży ok. 1800 kg, tj. o 1/3 więcej niż dwa konie. W tym miejscu przypomnę, że siła, z jaką konie muszą ciągnąć wóz na łatwo toczących się kołach, stanowi tylko ułamek (ok. 2,5%) ciężaru wozu z ładunkiem. Przy jeździe pod górę opór pojazdu wzrasta wraz z wartością nachylenia drogi (podawanego w % lub °). Trasa od Palenicy Białczańskiej do Włosienicy ma długość ok. 6800 m. Większość trasy jest pod górę, ale o stosunkowo niedużym wzniesieniu, ok. 2–3%. Tuż przed połową trasy za Wodogrzmotami Mickiewicza droga jest prawie pozioma lub nawet opada (na odcinku ok. 1250 m), dopiero końcowy odcinek ok. 1700 m ukształtowany jest mocniej pod górę, w kilku miejscach do 7%. Większość trasy fiakrzy jadą stępem, tylko odcinek w dół konie mogą pokonywać kłusem.

Według mojej znajomości rzeczy wysiłek taki jest dla konia dopuszczalny. Oczywiście dotyczy to koni dobrze wytrenowanych i w pełni zdrowych.

Po dojechaniu na Włosienicę konie mają odpocząć 20 minut, zostać napojone i po zgromadzeniu się do 15 chętnych turystów mogą jechać na dół do Palenicy. Ponieważ fiaszki są wyposażone w hamulce ręczne i nożne, jazda może

odbywać się kłusem, z przejściem do stępa na najtrudniejszych odcinkach. Pojazd z turystami, lekko przyhamowany, zjeżdża pod własnym ciężarem, a wysiłek koni związany jest z utrzymaniem tempa ruchu i kierowaniem pojazdem. Po przyjeździe na Palenicę konie mają mieć zapewniony dwugodzinny odpoczynek, obrok i wodę. Istotnymi zabiegami pielęgnacyjnymi poprawiającymi dobrostan koni jest ich okrywanie na postoju derkami w wietrzne i chłodne dni i zapewnienie cienia w okresie upałów (pow. 30°C). Dopiero po tej przerwie mogą stanąć na postoju w celu zabrania turystów. W kolejce czeka kilka fiaszków. W ciągu dnia, przy dużej liczbie chętnych, fiakier może wykonać dwa pełne kursy.

Umowa między członkami Stowarzyszenia Przewoźników, których jest 60, powoduje, że w jednym dniu stawia się na trasie tylko 20 zaprzęgów. Konie jednego właściciela pracują więc tylko 10 dni w miesiącu. W pozostałych dniach są lekko „ruszane” w zaprzęgu, w celu utrzymania właściwej kondycji.

Incydent padnięcia (śmiertelnego zejścia) konia na drodze i zbyt częsta – zdaniem działaczy organizacji zajmujących się ochroną zwierząt – wymiana koni wywołały ich zaniepokojenie. Podjęli oni akcję mającą na celu całkowitą likwidację zaprzęgów konnych działających na

trasie do Morskiego Oka. Motywują to notowanymi przypadkami przewożenia większej niż dopuszczalna liczby turystów na wozie lub jazdy kłusem w niedozwolonych miejscach.

Ewentualne wykroczenia fiaków przeciw regulaminowi stwierdzone i karane przez Straż Parku są świadectwem tego, że jak w każdej grupie społecznej, także wśród górali – fiaków są osoby, które nie przestrzegają obowiązujących przepisów. Nie można jednak przyjmować zasady odpowiedzialności zbiorowej i likwidować społecznie użytecznej działalności, ale należy karać wielokrotnie popełniających wykroczenia – recydywistów – m.in. odebraniem licencji. Dla uświadomienia problemu zadam pytanie retoryczne: czy dlatego, że kierowcy tirów nagminnie łamią przepisy, trzeba zlikwidować transport samochodowy?

W celu oceny pracy koni ciągnących fiaszki na trasie do Morskiego Oka organizacje prozwierzęce w 2013 r. zwróciły się o przygotowanie ekspertyz do dr. inż. W. Pewcy z Łódzkiego Instytutu Energetyki oraz matematyka A. Gągola. Ze strony Stowarzyszenia Przewoźników ekspertyzę przygotował dr inż. Maciej Jackowski – hipolog (były pracownik naukowo-dydaktyczny Uniwersytetu Rolniczego w Krakowie) z Wyższej Szkoły Informatyki i Zarządzania w Rzeszowie.

▲ Te konie dopiero ukończyły prawie 7-kilometrowy wjazd z turystami, nie wyglądają na bardzo zmęczone

W 2013 r. Fundacja Viva zwróciła się do mnie z prośbą o wyrażenie opinii o sporządzonych wcześniej ekspertyzach. Korzystając z udostępnionych w omawianych ekspertyzach danych dotyczących masy pojazdu, liczby pasażerów i szacowanej masy pary koni, zgodnie z moją wiedzą i najlepszą wolą, wykonałem obliczenia teoretyczne i w wielu elementach uzyskałem wyniki zgodne z poprzednikami. Jednak wyciągane przez nich wnioski były odmienne, gdyż panowie o wykształceniu technicznym niewłaściwie interpretowali znane wszystkim koniarzom pojęcie „normalnej siły pociągowej”.

Ustaliłem, że w świetle przedstawionych faktów konie pracują ciężko, lecz nie są przeciążane ponad ich możliwości. To właśnie w konsekwencji przedstawionej przeze mnie opinii z 8 sierpnia 2013 r.² została – w celu zmniejszenia wysiłku koni – ograniczona liczba turystów na wozie do 12 dorosłych osób oraz wprowadzony zakaz kłusowania na trasie z Palenicy do Włosienicy, poza odcinkiem od Wodogrzmotów Mickiewicza do „skałki”, gdzie droga biegnie w dół. W regulaminie uściślono także, że na trasie do Morskiego Oka może pracować koń, który odbył odpowiedni trening i ukończył minimum pełne 4 lata.

Pozwoliłem sobie również na sformułowanie osobistej refleksji wynikającej z mojego doświadczenia w pracy z końmi oraz traktowania ich jako zwierzęta gospodarskie wyhodowane do pracy, a nie tylko do towarzystwa.

... *Ochrona zdrowia konia oraz zapewnienie właściwych warunków jego wykorzystania jest obowiązkiem użytkowników wynikającym z obowiązujących przepisów, a także z humanitarnego traktowania wykorzystywanych zwierząt pociągowych. Problem ten w przypadku zaprzęgów konnych do przewozu turystów na terenie Parku Narodowego*

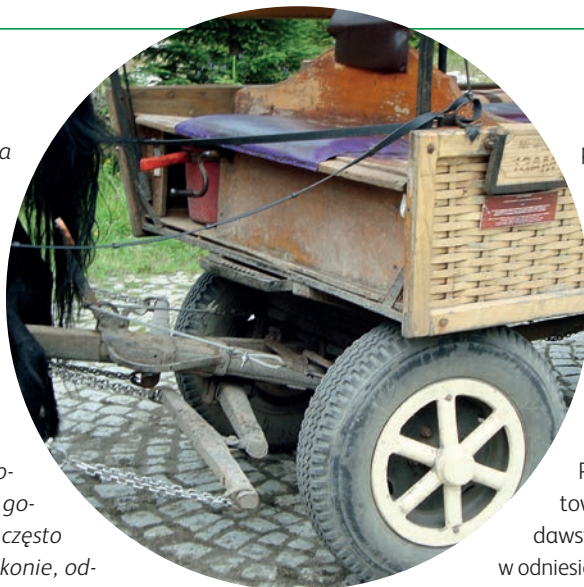
go, gdzie sprawa ochrony przyrody nieożywiającej i ożywionej jest priorytetem, musi być szczególnie przestrzegany, gdyż budzi wiele negatywnych emocji wśród miłośników zwierząt, gości TPN. Ludzie ci, często „uczłowieczając” konie, odbierają ich normalną pracę jako „znęcanie się” nad nimi.

Wykorzystanie koni do ciągnięcia wosków z turystami na obszarze chronionym jest elementem bardzo dobrze pasującym do przestrzeni Tatrzańskiego Parku Narodowego. Ma to również uzasadnienie w tradycji tego regionu, zgodność z regionalnym folklorem, a także istotne znaczenie ekonomiczne dla trudniących się tym zajęciem górali-fiaków.

W swojej opinii zawarłem także następujące stwierdzenie i sugestię:

...*Przedstawione dywagacje siłą rzeczy są teoretyczne. Obliczenie faktycznej pracy pary koni musiałoby uwzględnić każdorazowo: indywidualne cechy koni w parze (masa ciała), faktyczny ciężar pojazdu z pasażerami, opory na każdym zmiennym odcinku drogi (nachylenie, rodzaj nawierzchni, zakręty) oraz prędkość poruszania się koni z uwzględnieniem ich cech pokrojowych. Zadanie takie oczywiście jest możliwe do wykonania, ale wymagałoby wyposażenia specjalistycznego, m.in. dynamografów, monitorów pracy serca itp.*

W rezultacie Ministerstwo Środowiska, mające nadzór nad parkami narodowymi, przyjęło moją opinię jako najbardziej wiarygodną i przekazało ją w mojej obecności przedstawicielom organizacji



▲ Wozы, gwarowo zwane fasiągami, są wyposażone w dwa niezależne hamulce – ręczny, korbowy, na tylne koła i nożny, płynnie działający na koła przednie – które zapewniają bezpieczeństwo turystów i odciążenie koni podczas zjazdu

prozwierzęcych. Te przyjęły ją do wiadomości, ale następnie, korzystając z incydentalnego faktu padnięcia konia pracującego na trasie, jeszcze mocniej zaczęły nękać swoją tezę o „znęcaniu się nad końmi”.

Pojęcie „znęcania się”, traktowane w polskim ustawodawstwie jako przestępstwo, w odniesieniu do koni zostało użyte

m.in. jako *przeciążanie zwierząt pociągowych i jucznych ładunkami w oczywisty sposób nieodpowiadającymi ich sile i kondycji lub stanowi dróg lub zmuszanie takich zwierząt do zbyt szybkiego biegu* (Ustawa o ochronie zwierząt z dnia 21 sierpnia 1997, Dz.U. 1997 nr 111 poz. 724 z późn. zm.).

Zgodnie z moimi ustaleniami konie ciągnące zaprzęgi na trasie do Morskiego Oka pracują ciężko, ale nie są przeciążane. Zostało to także potwierdzone podczas badań powysiłkowych przez lekarzy weterynarii w 2013 i 2014 r.

Przeciążenie organizmu jest kategorią fizjologiczną. Reakcję organizmu na wysiłek można ustalić na podstawie badań bieżących wskaźników fizjologicznych lub laboratoryjnie z próbek krwi. W przypadku koni, których podstawowym sposobem użytkowania jest praca w terenie (również podczas jeździeckich zawodów sportowych, tj. WKKW, rajdy), badane są podstawowe parametry, takie jak: tętno i prawidłowość pracy serca, liczba i głębokość oddechów oraz odwodnienie, możliwe do zbadania w każdej chwili i w każdym miejscu. U koni zdrowych, w dobrej kondycji i przygotowanych do pracy parametry wysiłkowe szybko obniżają się do wartości spoczynkowych.

Zapis zmian oporów wozu z turystami na trasie Palenica Białczańska – Włosienica w związku ze zmianami nachylenia drogi



Przemęczenie objawia się ponadnormatywnymi wskaźnikami utrzymującymi się przez dłuższy czas.

W czerwcu i lipcu 2014 r. komisja powołana przez TPN z udziałem lekarzy weterynarii dr. M. Tischnera i P. Golonki (uznanych autorytetów, pełniących także funkcje lek. wet. na zawodach jeździeckich) przeprowadziła badania w zakresie stanu koni i powysiłkowych wskaźników fizjologicznych. Jako obserwatorzy byli obecni przedstawiciele organizacji prozwierzęcych. Na 277 przebadanych koni tylko u 6 stwierdzono przekroczenie wskaźników normatywnych, ale tylko 3 wykluczono z pracy w tym sezonie (*Omówienie wyników badań...*³). Liczba 6 koni, stanowiąca ok. 2 % badanej stawki, nie wskazuje na notoryczne przeciążanie koni, lecz na aktualną niedyspozycję tych konkretnych osobników.

Na zaproszenie TPN byłem członkiem ww. komisji jako specjalista hipolog. Stwierdziłem, że konie pracujące na trasie do Morskiego Oka w niemal 95 % prezentują typ szlachetnego masywnego konia (zdecydowana większość to konie rasy śląskiej – wybitnej polskiej rasy koni zaprzęgowych) o przeciętnej masie ok. 600–700 kg. Wszystkie konie były w kondycji dobrej lub bardzo dobrej. Nieliczne odchylenia w kierunku zapasienia wskazywały na nieprzygotowanie kondycyjne na początku sezonu. W pojedynczych przypadkach zwrócono uwagę na zbyt ciasne chomąto. Zachowanie koni podczas badań pozwalało sądzić, że są one dobrze traktowane przez swoich właścicieli. Konie były zadbane, wszystkie zgodnie z wymaganiami trasy podkute na podkopy z hacelami lub widami. Stosowana uprzęż jest zadbana i niepowodująca urazów koni. Na trasie (wg moich obserwacji) częściej są wstrzymywane niż popędzane.



Pomiary oporów stawianych przez wóz z turystami podczas jazdy pod górę z Palenicy Bialczańskiej do Włosienicy wykonała 23 października 2014 r. ekipa ze specjalistycznej firmy z wykorzystaniem siłomierza tensometrycznego z oprogramowaniem rejestrującym pomiary z częstotliwością 5 razy na sekundę. Ważenia fiaszga z turystami dokonano na wadze dostarczonej przez ww. firmę. Obserwatorami byli przedstawiciele organizacji prozwierzęcych. Byłem obecny podczas testu i napisałem *Ocenę wyników...*⁴ dla TPN.

Badany wóz ważył 702 kg, a łączny ciężar z fiakrem i 12 pasażerami wynosił 1868 kg. Pojazd ciągnęły dwa wałachy – ślązak o masie ok. 650 kg i sp o masie ok. 730 kg (oceny dokonałem szacunkowo na po-

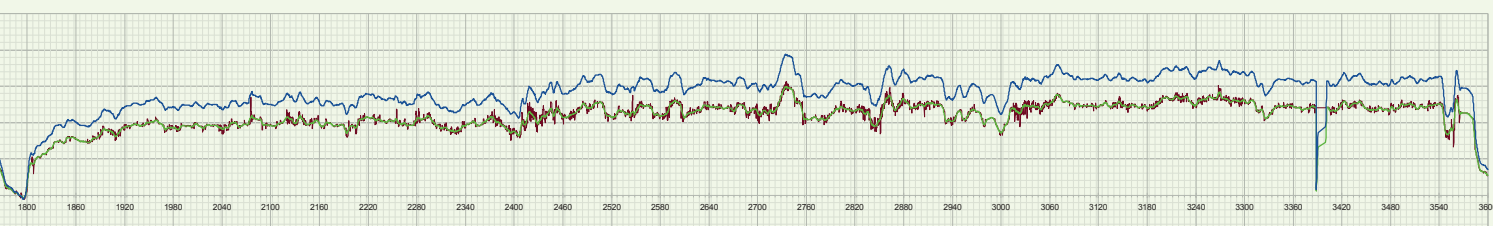
stawie wysokości w kłębie i masywności budowy), razem ok. 1380 kg. Siłomierz tensometryczny został podłączony do tylnej osi wozu, a konie ciągnęły za orczykę ruchomą poprzez nierozciągliwą taśmę (specjalna do podnoszenia dużych ładunków).

Przejazd do postoju na Palenicy Bialczańskiej do postoju na Włosienicy trwał dokładnie 60 minut. Wykonany wysiłek można więc traktować jako faktyczną moc (w kGm/godz.).

Na poniższym wykresie, wykonanym przez firmę Eldex na podstawie pomiarów siłomierzem, zaprezentowano zmienność uśrednionych oporów w związku ze zmianami nachylenia trasy. Jak widać, najwyższe opory zanotowano w końcowym

▲ Dobrze dobrana para szlachetnych koni, ładna uprzęż i tradycyjny strój górali – fiaków to wizytówka przewoźników na trasie do Morskiego Oka

(linia zielona – oryginalny zapis z siłomierza, linia niebieska – wartości obliczone z poprawką +30%)





odcinku trasy, gdzie miejscowo występuje nachylenie 7%, tj. 5°. Tuż przed połową trasy (od Wodogrzmotów Mickiewicza) droga biegnie prawie poziomo lub nawet opada, dlatego na tym odcinku (ok. 1250 m) dopuszczalny jest klus. Linia zielona przedstawia pomiary rzeczywiste siłomierza, linia niebieska wartości powiększone o +30% ze względu na zarzut ze strony przedstawicieli organizacji prozwierzęcych (Viwa i TTOZ), że tarcie taśmy o przednią oś mogło zaniżyć pomiar. Długość drogi – 6760 m –

i jej nachylenie ustalono na podstawie przeprowadzonych wcześniej pomiarów geodezyjnych, udostępnionych przez panią Beatę Czerską z TTOZ w Zakopanem, a różnica poziomów wyniosła 340 m. Praca (w kGm) związana z ciągnięciem fiaszga z pasażerami pod górę to suma iloczynów długości drogi (w m) i oporów (kG) na poszczególnych odcinkach widocznych na wykresie. Oceniając całkowity wysiłek koni, należy do pracy użytecznej dodać jeszcze pracę na tzw. samoprzenoszenie masy własnej

▲ Członek komisji powołanej przez TPN dr n. wet. Marek Tischner bada tętno koni zaraz po zakończeniu wjazdu z pasażerami na górny przystanek na Włosienicy

konia w górę i przy określonej szybkości ruchu, także na poszczególnych odcinkach trasy. Szczegółowe obliczenia zestawilem w tabeli zamieszczonej w Ocenie wyników przekazanej dyrekcji TPN.

Obliczone dla testowanej pary koni wartości kształtowały się następująco: (patrz tabela poniżej).

Aby ocenić wielkość tego wysiłku, trzeba odnieść go do pracy koni w zaprzęgu na drodze równej i płaskiej, nazywanej w hipologii „pracą normalną”.

Poruszając się, koń może niejako przy okazji wykonać pracę użyteczną ciągnięcia pojazdu z siłą, która w zależności od budowy ciała i techniki ciągnięcia jest szacowana na poziomie 10–15% masy ciała. Średnio przyjmuje się, że siła normalna stanowi 13% masy ciała. Dla badanej pary koni (650 kg i 730 kg) była to siła ok. 180 kGm.

Każdy koń, poruszając się, wykonuje pracę na samoprzenoszenie związaną bezpośrednio z wielkością (masa ciała konia w kg) i szybkością ruchu (w km/godz.). Wartość całkowitej pracy normalnej w ciągu godziny (moc) związanej z ciągnięciem i samoprzenoszeniem wyniosła dla pary poddanej testowi 1 184 592 kGm. Wysiłek pary koni w jeździe pod górę stanowił ok. 152% normalnego. Należy go ocenić jako ciężki, ale dopuszczalny.

Analizując wykres poziomu pracy użytecznej (na dole strony), można zauważyć, że tylko jeden maksymalny „pik” (linii niebieskiej) przekroczył wartość siły normalnej 180 kG (wartość środkowa skali to 100 kG oporu). Świadczy to, że opory wozu z woźnicą i 12 pasażerami mieszczą się w granicach pracy lekkiej. Istotne znaczenie dla całkowitego wysiłku ma praca związana z samoprzenoszeniem ciężaru koni i w górę. Tej wartości znacząco zmniejszyć się nie da. Natomiast zdjęcie nawet 500 kg łącznej masy pasażerów (6 osób) obniżyłoby całkowity wysiłek do poziomu 1 638 104 kG, co nadal stanowiłoby 138% pracy normalnej.

Praca przy jeździe w dół może być tylko szacowana, gdyż nie zostały zmierzone opory (drugi siłomierz musiałby być zainstalowany na końcówce dyszla). Przyjmując założenie, że wóz jest hamowany na całej trasie zjazdu (stosowany hamulec korbowy i szczęki w kołach), siła nacisku na chomąta nie powinna być większa niż ok. 30% wartości ustalonej przy pracy w górę. Większość wysiłku koni

Tabela. CAŁKOWITY WYSIŁEK KONI

praca związana z ciągnięciem	wg wskazań siłomierza	542 926,3 kGm
	z poprawką +30%	705 804,3 kGm
praca na samoprzenoszenie pary koni łącznie		1 095 178,0 kGm
całkowita praca		1 800 982,3 kGm

jest związana z kierowaniem wozem na licznych zakrętach. Szacunkowa praca użyteczna wynosiła ok. 232 915 kGm. Ponadto duży udział w całkowitym wysiłku ma fakt, że prawie cała trasa w dół jest pokonywana kłusem (średnia szybkość ok. 10,2 km/godz.). Uzupełniając pracę użyteczną o samoprzenoszenie koni, uzyskamy wysiłek całkowity na poziomie 1 399 757 kGm. Jest to ok. 118 % wysiłku normalnego.

W moim przekonaniu przekroczenie wysiłku normalnego (łącznie w górę i w dół) jest rekompensowane stosowaniem obowiązkowych przerw w pracy: 20-minutowej na górnym przystanku na Włosienicy oraz 2-godzinny odpoczynkiem na dolnym przystanku na Palenicy Białczańskiej. Po 2 godzinach, w czasie których konie odpoczywają i jedzą, mogą one wykonać drugi kurs z pasażerami. W rozliczeniu na całą dniówkę, gdyby przyjąć 8-godzinny dzień pracy, wartość normalnej potencjalnej pracy dziennej wynosiłaby 14 407 858 kGm. Zrealizowana praca w czasie dwóch pełnych kursów górą-dół wynosi 6 401 478 kGm, co stanowi ok. 44 % stawki dziennej. Można więc sądzić, że nawet trzeci kurs nie powodowałby przekroczenia dopuszczalnego wysiłku dobowego.

Przedstawione rozważania opierają się na wartościach ustalonych podczas jedynego testu wykonanego 23 października 2014 r. na konkretnym wozie i dla jednej pary koni. Moim zdaniem była to para dość typowa pod względem wielkości i kondycji.

Według wyliczeń organizacji obrońców zwierząt statystyczny średni okres użytkowania koni na trasie do Morskiego Oka to trzy sezony. Jest mi wiadomo, że wiele koni pracuje tam po pięć i więcej lat. Z koni wycofanych część jest sprzedawana innym użytkownikom, część kupują różne fundacje, a część przeznaczana jest do sprzedaży na mięso. Wartość sprzedaży jest zawsze niższa niż koszt zakupu nowego konia. Dlatego fiakrzy starają się korzystać z posiadanych i sprawdzonych koni jak najdłużej.

Szacowania ogromnych zarobków fiaków także są mocno przesadzone, gdyż realizacja przez parę koni dwóch pełnych kursów jest możliwa tylko w sezonie letnim, gdy panuje duży ruch turystyczny. Przy złej pogodzie, a szczególnie jesienią i wczesną wiosną chętnych do jazdy jest niewiele i dlatego zarobek w lecie musi wystarczyć na niemal całoroczne utrzy-

manie kilku koni, rodziny fiakra i pomocnika. Fiakrzy ponadto muszą zapłacić za licencje na każdego konia w TPN, lekarzom weterynarii za obowiązkowe szczepienia i leczenie, podkuwaczom za przekuwanie koni co kilka tygodni, producentom pojazdów, uprzęży itd. Muszą też odłożyć pieniądze na zakup konia w razie koniecznej wymiany. Górale nie hodują własnych koni, tylko kupują je u wyspecjalizowanych hodowców.

Ewentualna likwidacja koni w Bukowinie i innych wsiach podhalańskich spowoduje odebranie źródeł utrzymania nie tylko rodzinom fiaków, ale także całej rzeszy ludzi związanych z nimi usługami. Tak więc próby likwidacji tej działalności dotyczą nie tylko losu około 300 koni, ale również dużej grupy ludzi, co w obliczu wysokiego bezrobocia jest ważnym problemem społecznym.

Oczywiście przypadki przewrócenia się, a nawet śmierci koni na trasie są bardzo przykre, tym bardziej że dzieją się na oczach turystów, w tym także dzieci. Są przypadkami wymagającymi, jak każdy wypadek w pracy, szczegółowego wyjaśnienia, lecz nie mogą być podstawą do likwidacji obecności koni w obsłudze turystów. Podobnie wypadki turystów w Tatrach, czasami śmiertelne – czy mają być powodem całkowitego zamknięcia wstępu na szlaki?

Najważniejsze jest zachowanie zdrowego rozsądku i nieustanna edukacja. Nagłaśnianie w sposób nieobiektywny przykrych wypadków dotyczących koni, „uczłowieczanie” koni i apele do „dobrych serc” postronnych osób, często niemających pojęcia o prawdziwej sytuacji, nieuprawnione szermowanie hasłami o „znęcaniu się” prowadzą do niekompetentnych komentarzy na forach internetowych. Ma to zapewne na celu także uzyskanie większych datków na różne fundacje prozwierzęce.

Muszę przyznać, że wiele fundacji i organizacji miłośników zwierząt, np. Fundacja Centaurus (*Stanowisko...*), w tej i podobnych sprawach zachowuje zdrowy rozsądek i autentyczną troskę o dobro zwierząt.

Konie pracujące powinny pozostać w polskim krajobrazie, a szczególnie w obszarach chronionych, a takim jest Tatrzański Park Narodowy. ■

.....
1, 2, 3, 4 – Wszystkie odwołania znajdują się w dyspozycji TPN lub autora.