

**Wyniki badań
koni pracujących na trasie do Morskiego Oka
wykonanych w ramach dorocznej Komisji działającej z upoważnienia
Dyrekcji Tatrzańskiego Parku Narodowego**

W dniach 20,21,22 czerwca (I tura) i 16 lipca (II tura) dokonano przeglądu niemal wszystkich koni, które w różnych terminach (grupach właścicieli – po 20 dziennie) przewożą turystów na trasie Palenica Białczańska – Włosienica w zaprzęgach parokonnych.

Członkami Komisji byli:

dr Marek Tischner lek. wet. specjalista chorób koni z Uniwersytetu Rolniczego w Krakowie
lek wet. Ludmiła Strypikowska specjalista chorób koni – powołana przez Fundację Viva
dr hab. Ryszard Kolstrung hipolog z Uniwersytetu Przyrodniczego w Lublinie
dr Maciej Jackowski jako przedstawiciel Stowarzyszenia Przewoźników do Morskiego Oka

Dr Tischner i lek.wet. Strypikowska niezależnie od siebie określali stopień zmęczenia koni poprzez osłuchowe i palpacyjne ustalanie liczby i jakości oddechów, tętna i wypełnienia naczyń włosowatych i stopień odwodnienia oraz ogólny stan koni, ewentualne kulawizny a w uzasadnionych przypadkach badali kliniczny obraz kończyn. Swoje obserwacje i wnioski przełożą we własnych sprawozdaniach.

Ja oceniałem typ pokrojowy koni, aktualną kondycję, jakość pielęgnacji, stan kopyt i sposób ich podkucia a także stan uprzęży i jej dopasowanie, dobór kielzna, ogólny stan techniczny pojazdu w tym sprawność hamulców a również sposób odnoszenia się do koni przez fiaków. Ocenę poszczególnych elementów u każdego konia prowadziłem w skali jakościowej od 2 do 5 z uwzględnieniem ocen połówkowych np. 4,5 oraz notowałem uwagi opisowe.

Ocena koni była wykonywana tuż po dowiezieniu pasażerów na Włosienicę. W godzinach przedpołudniowych na pojeździe znajdowało się po 12 turystów. Po godz. 14 część badanych koni dotarła z niepełnym ładunkiem (kilka osób) lub nawet bez pasażerów. Konie te będą stanowić grupę porównawczą dla określenia wpływu liczby pasażerów na zmęczenie podjazdem w górę.

Wynikało to z faktu, że chcieliśmy (jako Komisja) dokonać przeglądu wszystkich koni zgłoszonych na określony termin ze względu podział na grupy dekadowe. Ponadto, liczba turystów chętnych do wyjechania na Włosienicę po południu maleje, natomiast zbierał się tłum chętnych do zjechania w dół na Palenicę. Oczekiwanie na zebranie pełnego zestawu (12 osób) pasażerów z Palenicy w godzinach popołudniowych zatamowało by normalny ruch na trasie i opóźniło badanie grupy koni do późnych godzin wieczornych. Aby nie było zastrzeżeń do badań decyzja została uzgodniona z przedstawicielkami organizacji pro zwierzęcych.

W obydwu terminach ogółem poddanych zostało ocenie 289 koni, własność 59 właścicieli.

W tej stawce znalazły się tylko 4 klacze pozostałe to były wałachy.

Wszystkie konie posiadały paszporty wydane przez Okręgowe ZHK odpowiednie do miejsca ich urodzenia. Znacząca część miała udowodnione pochodzenie, u pozostałych typ pokrojowo-pochodzeniowy określałem na podstawie charakterystycznych cech budowy.

W całej badanej stawce dominuje typ masywnego konia szlchetnego, o dużych ramach i obszernym wykroku w stępie. Wzrost (oceniany „na oko”) mieścił się między 158cm a 175 cm wysokości w kłębie.

Po względem rasowym najliczniej były reprezentowane konie rasy śląskiej 130 koni tj ok. 45% całej stawki, następna liczna grupa to konie szlchetne (sp – 45, szl (NU) – 39, wlkp – 6) razem 90 sztuk, konie z różnym udziałem zimnokrwistego stanowiły zdecydowaną mniejszość (uszl-14, pogr -18, zimn -1) razem 33 konie tj. 11%. W badanej grupie nielicznie reprezentowane były konie małopolskie - tylko 11 osobników, pojawili się pojedynczy przedstawiciele takich ras jak: lipicańska, fryzyjska i KWPN (holenderski wierzchowy).

Pozwolę sobie podać uwagę wyrażoną przez dr Tischnera, że te nieliczne i na ogół niewielkie konie małopolskie miały jedne z najniższych wskaźników tętna i oddechów.

Jeśli chodzi o **umaszczenie** to najliczniej wystąpiły (ok. 55%) konie maści gniadej w różnych odcieniach (gn, c.gn, sk.gn); jest to typowa maść koni śląskich, sp i wlkp. Maść kara popularna wśród ślązaków, u koni innych ras występowała sporadycznie, (razem ok. 19 %). Konie siwe pojawiły się w niemal wszystkich grupach rasowych po kilka sztuk (razem ok. 16%). Nieliczne konie maści kasztanowatej wystąpiły w grupach koni uszlachetnionych i pogrubionych.

Jako ciekawostkę należy odnotować pojedyncze egzemplarze o umaszczeniu tarantowatym, gniadosrokatym a nawet siwo-srokatym.

Należy podkreślić, że fiakrzy wykazują dbałość o wygląd zaprzęgu w zakresie doboru koni do pary i na ogół są to konie o podobnym typie budowy i umaszczeniu, pomimo że nie zawsze prezentują tą samą rasę. Dobranie przy tym koni o podobnym temperamentie i wydajności chodów jest trudne i często jest to przyczyną zamian koni między właścicielami.

Ocena kondycji koni dotyczyła w moim przypadku umięśnienia, ewentualnego otłuszczenia i ogólnego wyglądu konia, w tym stanu sierści i skóry, a w mniejszym zakresie stopnia wytrenowania co wykazywały badane przez lekarzy weterynarii wskaźniki kliniczne.

Ogólnie można stwierdzić, że górale-fiakrzy utrzymują konie karmiąc je obficie, w związku z czym konie są dobrze odżywione, często za dobrze, w dniu badania aż 16% wykazywało cechy zapasienia. Ma to zapewne związek ze zbyt małą ilością pracy treningowej w okresie poprzedzającym sezon, a także między dekadami pracy na trasie a długim okresem przerwy.

Ze względów finansowych Stowarzyszenie Przewoźników w porozumieniu z TPN przyjęło zasadę, że jeden właściciel koni ma prawo zarabiać na przewożąc turystów na trasie do Morskiego Oka tylko 10 dni w miesiącu (w Stowarzyszeniu jest 60 fiaków). W pozostałych dniach jego konie powinny, dla zachowania kondycji, pracować w innych okolicznościach: zabiegi rolnicze i gospodarskie, okazjonalne wyjazdy lub trenować „na pusto”. W zależności od liczby koni i pracowitości fiakra konie z dniach nie zarobkowych pracują mało lub wcale. Ze względu na fizjologię wysiłku taki system jest niekorzystny dla koni.

Już w poprzedniej opinii wysunąłem propozycję aby, dla dobra koni, zmienić system wyznaczania koni do pracy pod MO na taki gdzie po kilku dniach pracy miały by też tylko kilka dni odpoczynku.

Nie zmienia to faktu, że ocena kondycji koni w badanych dniach wypadła bardzo dobrze: aż 37% otrzymało ocenę „5”, oceny „4,5” i „4” uzyskało odpowiednio 28% i 16% badanych koni. Zastrzeżenia budziła niewielka grupa 9 koni co stanowi tylko 3%: słabsze umięśnienie, bardzo spocone lub o wyraźnie przyspieszonym oddechu. W tej grupie znalazła się m.in. część koni w pierwszym sezonie pracy (niektóre kilka razy na tej trasie) gdzie stan organizmu zależy nie tylko od wysiłku (szczególnie konie młode ciągną nierówno, czasami za szybko) ale także od stresu związanego z nowymi warunkami pracy. Według „zeznań” fiaków część koni po pierwszym

sezonie a nawet w czasie jego trwania jest wycofywana z pracy pod Morskim Okiem ze względu na nieprzystosowanie się do warunków pracy.

Zanotowałem nieliczne (po dwa przypadki) otarć, zmian skórnych (wg fiaków w trakcie leczenia), widoczne kozińce kończyn przednich i jednego konia z ewidentną kulawizną.

Kondycja			Pielęgnacja			Stan i okucie kopyt			Stan uprzęży		
ocena	liczebność		ocena	liczebność		ocena	liczebność		ocena	liczebność	
5	107	37,3%	5	103	35,8%	5	6	2,2%	5	104	39,2%
5-	46	16,0%									
4,5	80	27,9%	4,5	104	36,1%	4,5	42	15,1%	4,5	73	27,5%
4	45	15,7%	4	77	26,7%	4	113	40,6%	4	84	31,7%
4-	8	2,8%	4-	4	1,4%	4-	42	15,1%	4-	2	0,8%
3,5	1	0,3%				3,5	75	27,0%	3,5	2	0,8%
średnia dla stawki	4,63		x	4,55	x	x	3,94		x	4,53	

Ocena pielęgnacji koni obejmowała możliwe do stwierdzenia zabiegi wykonane przed zaprzęgnięciem (czystość sierści, pielęgnacja grzywy i ogona, czystość kopyt, zabezpieczenie ewentualnych otarć, wyposażenie koni w ochraniacze przy skłonnościach do strychowania), jak i dbałość o stan aktualny polegający m.in. zbieranie potu (posiadanie pod ręką ściągaczki świadczy o dbałości o wygląd i komfort konia), obcieranie szmatą i okrywanie derką. Jest mi wiadomo, że fiakrzy w zakresie dbałości o wygląd konia i stan skóry często myją konie w miejscach przebywania.

Moje oceny za pielęgnację były wysokie: ok. 36% koni (a tym przypadku właścicieli) otrzymało „5”, podobny odsetek koni został oceniony na „4,5”.

Zastrzeżenia mam do codziennej pielęgnacji kopyt: część fiaków nie wykazała staranności o ich wygląd a kilkunastu w celu wrobienia wrażenia na Komisji zastosowała na ściany kopyta dziegieć co jest zabiegiem niepożądanym. *Dziegieć jako środek wysuszający stosuje się na gnijąca strzałkę.* Kopyto pokryte dziegiem nie tylko wysusza się ale nieestetycznie łapie elementy ściółki i brud drogi.

Stan kopyt oraz ich pielęgnacja a szczególnie **sposób podkucia** to największy problem koni użytkowanych pod MO. W dużym stopniu jakość rogu jest cechą genetyczną, a użytkowane i dominujące pod względem liczebności rasy śląska i typ pogrubiony nie cechują się wybitnie dobrą jakością rogu. Z tego względu a także na pracę koni na asfalcie konieczne jest ich podkuwanie i to na podkowy specjalne z hacelami widiowymi, gryfami lub podkładkami gumowymi.

Podczas oceny stanu kopyt wyraźnie widoczne były nie tylko różnice rasowe i osobnicze, ale także różnice w jakości i systemie pracy kowali- podkuwaczy wykonujących tą usługę fiakrom. Jak mi wiadomo górale z Bukowiny Tatrzańskiej korzystają z usług kilku różnych podkuwaczy.

Ogólna ocena wszystkich koni za ten element ustaliła się statystycznie nieco poniżej dobrej (3,94).

Najwięcej było koni ocenionych na „4” ok. 40%; tylko 6 koni miało stan kopyt oceniony na „5”.

Niestety, aż 75 koni (ok. ¼) miało kopyta słabe lub źle okute i otrzymało ocenę „3,5”. Ponieważ jak mówi przysłowie „koń gdy kuleje na jedną nogę to i tak koń kulawy”, w przypadku kopyt również nawet jedno fatalne kopyto dawało ocenę niską. Bardzo często problem dotyczył przedniej pary kopyt, kopyta tylne były zazwyczaj w stanie lepszym lub dobrym. W zakresie jakości rogu najczęstszym problemem był róg kruchy o postrzępionym brzegu podstawowym, gdzie podkowiaki musiały być przybijane na różnych wysokościach. Na ogół róg kopyt koni badanych był za suchy.

Jak sądzę wynika to z faktu, że konie są stale podkute, pracują na asfalcie a w stajniach przebywają na płytkiej ściółce, często na dylach (grubych deskach) lub matach gumowych przyprószonych słomą. Róg kopytowy nie mam więc ani przez strzałkę ani przez podeszwę kontaktu z naturalnym

wilgotnym podłożem. Konie mało przebywają na pastwiskach gdzie kopyto w sposób naturalny uzupełniało by potrzebną do elastyczności wodę, szczególnie z porannej rosy. Od wielu fiaków podczas rozmowy-dyskusji dowiadywałem się o stosowaniu przez nich środków parafarmaceutycznych poprawiających stan rogu kopytowego.

Podstawową zasadą przy podkuwaniu jest dopasowanie podkowy do kopyta. U badanych koni podkuwacze nagminnie dopasowują kształt kopyta do podkowy, aż u 20% ocenianych koni ciecie kopyta do podkowy było wręcz drastyczne. *W wyniku rośnięcia kopyta podkowa staje się za ciasna i brzeg podstawowy zrasta, mijając podkowę. W innym przypadku przed przybiciem kształt podkowy nie jest dopasowany i przy wadliwej budowie kopyt ramiona są za szerokie w wyniku czego piętka tracą oparcie a strzałka zawęża się.* Ściśnięte, wąskie strzałki są dość częstą wadą występująca u 10% koni. Równie często (10% koni) występuje wada niskich piątek szczególnie kopyt przednich, co przy nieprawidłowej korekcie przodu kopyta powoduje że są one płaskie. W drastycznym stopniu wystąpiło to u 4% koni, z załamaniem osi pęciny kopytowej.

Najczęstszym błędem ze strony fiaków a może także podkuwaczy było zbyt rzadkie przekuwanie w wyniku czego ponad ¼ koni miała kopyta za długie. Ważnym błędem zauważonym u dużej liczby koni było za dalekie przybicie ostatniego (do tyłu) podkowiaka, co zakłóca prawidłową mechanikę kopyta. Wiele koni (nie wszystkim podnosiłem kończyny) miało nie korygowane podszwy co dodatkowo usztywniało kopyto.

Większość kopyt koni nie była prawidłowa, chociaż odchylenia od ideału nie były zbyt duże. W nielicznych przypadkach stwierdzono znacząco nieprawidłową budowę kwalifikowaną jako kopyta skośne i krzywe (u 9 koni), koślawe i poochwatowe u pojedynczych osobników.

Jako zabiegi działające zapobiegawczo lub korekcyjnie w stosunku do kopyt u dużej liczby koni (ok. 19%) stwierdzono zastosowanie grubych łączników gumowych pod tylne ramiona podkowy, które działają amortyzująco i przeciwpoślizgowo. Niestety, brak metalowego łącznika typowego dla podkowy zwartej, dającego podparcie dla strzałki, bardzo często powoduje zawężanie kątów wyporowych i ścieśnienie strzałki opisywanych powyżej. U niektórych koni jako amortyzację zastosowano elastyczne wkładki między kopyto a podkowę, co nie zawsze było korzystne dla stanu kopyta.

Ze względu na powszechność problemów związanych z kopytami koni pracujących pod MO proponuję pod patronatem TPN i Stowarzyszenia Przewoźników przeprowadzenie szkolenia-dyskusji na ten temat nie tylko z fiakrami, ale także z obsługującymi ich podkuwaczami, w celu ustalenia działań poprawiających obecny stan.

Jednym z elementów ocenianych przeze mnie był **stan uprzęży**, głównie w zakresie dopasowania – komfortu pracy koni. *Górale-fiakrzy przewożący turystów na trasie do Morskiego Oka używają specyficznej odmiany uprzęży chomątowej: dwukleszczynowej lecz bez „koników”, z dość grubym podkładem wypełnionym włosiem. Zazwyczaj jest to ozdobne, wyjazdowe wydanie ze skóry barwionej w kolorach czarnym i czerwonym z dodatkowymi ozdobami w postaci okuć i włóczkowych frędzli. Uprząż z pasami pociągowymi i łańcuszkowymi naszelnikami. Jest to uprząż ładna i wygodna dla konia. Chomąto takie wykonane „na miarę” przez dobrego rymarza, a taki wykonał większość użytkowanej uprzęży przez badane konie, pozwala na skuteczną pracę konia bez ograniczeń ruchu i oddechu i uszkodzeń skóry. Jednak zmiana konia lub kalibru konia, schudnięcie lub utycie powoduje, że chomąto robi się za duże lub za ciasne.*

Tylko w odniesieniu do jednego konia stwierdziłem, że chomąto było zdecydowanie za małe. U kilkunastu koni z objawami zapasienia w danym dniu było nieco za ciasne, co jednak nie powodowało utrudnień w oddychaniu. Jeden koń miał lekkie odparzenie w okolicy chomąta. Był to nowy koń fiakra w nowym, nie ułożonym do niego podkładzie. Koń ten kończył dekadę dni pracy i należy przypuszczać, że po kilkudniowym odpoczynku i odpowiednim leczeniu nie powinno być problemów.

W zakresie stanu uprzęży i jej dopasowania większość fiaków spełniała nie tylko wymogi podstawowe, ale wyraźnie wykazywała zaangażowanie aby zaprzęg był efektywny i stylowy, prawdopodobnie wynika to z ambicji górali aby prezentować się jak najlepiej. U 40% koni uprzęż ocenilem na „5”, ocenę „4” uzyskały konie (a właściwie ich właściciele) gdy stan wskazywał na pewne zużycie lub u koni z objawami zapasienia gdy chomąto było zbyt dokładnie dopasowane. Zdecydowanie niższe oceny uzyskały dwa przypadki za ciasnego chomąta i lekkiego odparzenia a także dwa przypadki nieestetycznego uszkodzenia podkładu. Te cztery konie stanowiły 1,5% badanej stawki. Właściciele zostali opomnieni i nakazano im zmianę zaistniałej sytuacji.

Charakterystyczną cechą ogłowi użytkowanych przez fiaków pod Morskim Okiem jest brak tzw. okularów” kłapek na oczy. Uzdy zazwyczaj są zdobione przynajmniej wyplatany naczółkiem, a często także krzyżowymi łącznikami między naczółkiem a nachrapnikiem, sporadycznie występują ozdobne guzy nawet bawidelko na czole.

Stosowane różne kielżna mają związek z tzw. „twardością pyska” koni, ale również z przyzwyczajeniami a nawet nieuprawnionymi przekonaniem fiaków. Najbardziej powszechne jest wędzidło 2-pierścieniowe (62%) o różnym stopniu ostrości: najczęściej występowało zwykłe (44%), z wąsami ok. 5%, a łagodne oliwkowe tylko 2%. Niestety użytkowane są także wędzidła o ostrzejszym działaniu: „kręcone”, a nawet w niewielkiej liczbie - u 5 koni bardzo ostre cienkie kowalskie, które powinno być zabronione. W podejmowanej dyskusji fiakrzy uzasadniali ich stosowanie, w trosce o bezpieczeństwo pasażerów, pojawiającą się trudnością w opanowaniu koni z innym rodzajem kielżna. Dla koni o twardszym pysku powszechne jest użycie wędzidła 4-ro pierścieniowego tzw. ściągane (u 15 % koni) oraz pelhamu (gwarowo nazywanego krygiem) z łamanym ścięgierzem (u 22 % koni). Przy pelhamie odnotowano przypadki nieprawidłowego podpięcia łańcuszka lub jego brak. Fiakrzy zostali pouczeni w zakresie prawidłowego użycia tego rodzaju kielżna godnego polecenia ze względu na możliwość modyfikacji siły działania przez odpowiednie napięcie lejc i łańcuszka. Jako ciekawostkę można podkreślić wykorzystanie w przypadku jednej pary koni angielskich munsztuków typu Liverpool .

Stwierdziłem, że znakomita większość fiaków dba o właściwy wygląd koni i całego zaprzęgu oraz sprawność użytkowanego sprzętu: elementy uprzęży, stan pojazdu, skuteczność hamulców. Starają się również natychmiast i dokładnie usuwać końskie odchody. Bardzo sprytnie łapią je w plastikowe wiaderka siedząc na koźle. Jednak zbierania łajniaków na drodze podczas podróży a nawet postoju, gdy na pojeździe znajdują się pasażerowie, stwarza zagrożenie nie upilnowania koni podczas zabiegu sprzątania. Ten aspekt obowiązków fiaków wymaga przedyskutowania.

Kontrowersyjny problem krótkotrwałego użytkowania koni w pracy na trasie do MO podnoszony przez organizacje pro zwierzęce został poddany weryfikacji. Ustaliłem na podstawie paszportów wiek koni badanych w opisywanym terminie, oraz na podstawie zeznań fiaków liczbę sezonów użytkowania na tej trasie.

Obliczony statystycznie średni wiek konia wynosi prawie 7,8 lat natomiast średnią liczbę sezonów pracy ustalono na 3,4. Najstarsze 2 konie nadal pracujące na trasie mają po 17 lat (jeden w typie ślązaka pracuje już 14 sezon od 3 roku życia , drugi pogrubiony pracuje 12 sezonów). Stawka koni starszych 14 -17 lat jest niezbyt liczna -11 koni, wszystkie pracują 10 i więcej sezonów. Kolejna grupa w wieku powyżej średniej (9-11 lat) liczy 60 koni jest to 21% stawki. Najliczniejsza jest grupa 103 koni w wieku około średniej (7-8 lat) i stanowi prawie 36%. Koni młodych - 4 letnich, rozpoczynających pierwszy sezon pracy na trasie Palenica -Włosienica było w badanym terminie 18 sztuk tj. tylko 6% stawki. Fiakrzy starają się konie do wymiany kupować w nieco starszym wieku już zaprawione do pracy. W badanym terminie było aż 66 koni (23% badanych), które pracowały pierwszy sezon. Po pierwszym sezonie lub w jego trwania wycofywana jest dość duża grupa koni (ok. ¼) z różnych powodów (małe przystosowaniu do warunków górskich, nie sparowanie się z partnerem, nadmierna pobudliwość, słaba wydajność ruchu, niebezpieczne zachowania przy

obsłudze i in.). W następnych kilku sezonach liczba koni utrzymuje się na zbliżonym poziomie (40-50 sztuk), a dopiero po czwartym sezonie liczba wycofywanych koni jest większa. Przez 6 sezonów pracowało w badanym terminie tylko 13 koni (4,5%), a 7 i więcej sezonów po kilka koni.

wiek konia	liczba koni		sezon pracy	liczba koni	
17	2	0,8%	14	1	0,4%
16	2	0,8%	13	0	0,0%
15	5	2,0%	12	3	1,1%
14	2	0,8%	11	1	0,4%
13	0	0,0%	10	1	0,4%
12	0	0,0%	9	6	2,2%
11	14	5,6%	8	9	3,2%
10	19	7,5%	7	6	2,2%
9	27	10,7%	6	13	4,7%
8	49	19,4%	5	30	10,8%
7	44	17,5%	4	40	14,4%
6	37	14,7%	3	52	18,8%
5	33	13,1%	2	49	17,7%
4	18	7,1%	1	66	23,8%

Ogólnie sytuację koni pracujących na trasie Palenica Białczańska – Włosienica oceniam jako dobrą, ale dostrzeżone przypadki nieprawidłowości zawinionych i nie zawinionych przez fiaków wymagają, aby kontrola była prowadzona nadal i nie tylko raz w roku. Proponuje aby miała dwie niezależne formuły

1. Tak jak obecnie, przegląd w jednym wyznaczonym terminie (ew. dwóch terminach) na początku sezonu letniego wszystkich koni zgłoszonych do TPN, przez Komisję z udziałem lek.wet. wyznaczonego (sponsorowanego przez Fundacje pro zwierzęce). Ma to charakter przedłużenia licencji.
2. Kontrolę kilkunastu losowo „trafionych” zaprzęgów w różnych okresach roku przez pojedynczych przedstawicieli Komisji, lecz terminach wybranych tak, aby sprawdzać fiaków z różnych grup (dekadowych). Kontrola taka ma mieć charakter mobilizujący do nieustannej dbałości o konie i przestrzeganie Regulaminu pracy, a nie tylko od przeglądu do przeglądu.

Pomimo zauważonej dbałości o konie za strony większości fiaków wydaje się pożądane poszerzenie i korygowanie ich wiadomości dotyczących zasad żywienia, eksploatacji i pielęgnacji a szczególnie dbałości o stan kopyt i prawidłowe podkucie, w związku z tym powinny odbywać się spotkania szkoleniowe z dyskusją i pokazami praktycznymi. O potrzebie spotkania z podkuwaczami pisałem wcześniej.

Ponadto jest wskazane podjęcie szeroko zakrojonych badań o charakterze naukowym, które pozwolą ustalić parametry fizyczne warunków pracy koni, określić zakres prawidłowych wskaźników fizjologicznych w różnych warunkach pogodowych w tym specyficznym środowisku. Uzasadnione byłoby także wykonanie okresowej kontroli sprawności hamulców i zważenie wszystkich fiaszów.

Wymaga to określenia sposobów i źródeł finansowania tych koniecznych a równocześnie kosztownych badań. Warto rozważyć propozycje dr M. Jackowskiego złożenia grantu zamawianego przez TPN i jednostki współpracujące np. miasto Zakopane i /lub miasto Kraków w zakresie wykorzystania koni w transporcie miejskim.

Z uszanowaniem