

Przyjmując nawet, że 22 pasażerów (bo tylu pomimo zakazów bywało na pojazdach) będzie miało masę średnio po 100 kg każdy, co daje w efekcie ładunek (wraz z powożącym) 2200 kg, to i tak ten ciężar nie przekracza dopuszczalnych norm pracy w określonych warunkach pary koni używanych przez trudniących się przewozem turystów na badanej trasie.

Z kolei przy założeniu, że miejscowo wzniesienie terenu osiąga po prostej nachylenie około 30° ($\sin\alpha = 0,5$) na odcinku co najmniej kilkunastu metrów, to wielkość dla takiego przypadku szacowanej normalnej siły pociągowej (S_α) przyjmowałaby wartości (określane analogicznie jak powyżej): $S_{\alpha_1} = [(1432,56 \times 0,5) : 0,245] - 540 = 2383,59$ kg; $S_{\alpha_2} = 2443,06$ kg; $S_{\alpha_3} = 2498,86$ kg; $S_{\alpha_4} = 2619,55$ kg; $S_{\alpha_5} = 2736,65$ kg; $S_{\alpha_6} = 2492,94$ kg.

Należy powtórzyć, że konie powinny być w dobrej (czytaj: prawidłowej) kondycji oraz charakteryzować się dobrym zdrowiem. Nie powinny także posiadać narowów, być czyste i o przyjaznym charakterze.

Jak zatem w przytoczonych wyliczeniach można było wykazać, w każdym z analizowanych przypadków dopuszczalny ładunek wozu był (często wielokrotnie) większy, niż faktyczny, w pojeździe konnym ciągniętym przez parę koni odpowiadającą zwierzętom użytkowanym przy przewożeniu turystów na trasie do Morskiego Oka.

OZNACZA TO, że nie wytrzymuje krytyki stwierdzenie o zbyt dużym ładunku ciągniętym przez wspomniane konie, i że **NIE MOŻNA JAKO ARGUMENTU UŻYWAĆ** określeń typu: „koniom jest za ciężko”, „konie są przeciążone pracą” itp. gdyż jest to nieprawda. Wykonywaną przez badane konie pracę można (według odpowiednich tabel i przeliczników) zaliczyć do prac średnich (w niektórych przypadkach nawet lekko-średnich), gdyż droga, jaką pokonują nie jest zbyt długa (około 7 - 7,5 km w jedną stronę, rzadko więcej niż dwa nawroty dziennie, praca w/g grafiku nie dzień po dniu). Osobiście uważam, że większym niebezpieczeństwem dla zdrowia koni mogłaby być nierozważna i zbyt szybka jazda powrotna (w dół), kiedy to przy zbyt szybkiej jeździe i zbyt delikatnym używaniu hamulca mogłoby dojść do sytuacji, kiedy wóz „będzie pchał konie”, a w konsekwencji na urazy mogłyby być narażone ścięgna kończyn, kopyta i łopatki pracujących zwierząt.

Wyjaśnienia wymaga również krytyka, że konie są przemęczone – bo spocone oraz, że „podpierają się nosem ze zmęczenia”, czy „ciągnąc ciężar ponad siły wychylone są do przodu”. Pocenie się jest naturalną ochroną organizmów zwierząt przed przegrzaniem się i zwiększa się ono znacznie w czasie wysiłku, także podczas pracy w wyższych temperaturach i jest odznaką prawidłowej termoregulacji ustroju. Jest bardziej intensywne przy żywieniu zwierząt paszami soczystymi (np. zielonka, okopowc, pastwisko) oraz np. ziarnem kukurydzy. Z kolei wychylanie się zwierząt do przodu powodowane jest co najmniej trzema czynnikami:

- zgodnie z prawami fizyki, w ten sposób łatwiej jest rozłożyć siły składowe pomagające wykonywanie pracy po drodze wznoszącej się – tak samo przecież zachowuje się człowiek idący pod górę z ładunkiem na plecach;
- konie ciągnąc ciężar, który przy wznoszącym się nachyleniu drogi, pod wpływem przyciągania ziemskiego, stale „ciągnie do tyłu” muszą być przez cały czas „włożone w uprząż”, czyli muszą powstrzymywać ten ruch do tyłu. Nie ma tego zjawiska przy pracy po drodze biegnącej poziomo;
- pochylając się do przodu zmniejszają kąt, pod jakim przyłożona jest użyta przez konia siła ciągnąca (przymocowane są postronki lub pasy pociągowe), co – także zgodnie z prawami