

Goop Vlasman

*Al meer
dan 60 jaar
een begrip in
duiventransport*



Voorwoord

Vlasman; vaste waarde in vervoer

Eigenlijk zegt deze kop alles over het vervoer van postduiven dat door de firma Vlasman voor de Friese duivensport is gedaan.

Het is voor mij, geboren in 1977 en met duiven begonnen eind jaren '80, amper voor te stellen hoe het moet zijn geweest in het begin.

De vader van de ons aller bekende Joop Vlasman, startte in 1958 met het vervoer van postduiven. 1958, 64 jaar geleden..

Ik heb geen idee hoe het vervoer destijds geregeld was in ons duivenlandje. We kennen allemaal foto's van duiven die met de trein naar de losplaats gingen.

Losplaats is een groot woord, waarschijnlijk werden de manden door een begeleider of conducteur gelost in de buurt van een station, zodat de wagon met manden weer terug kon.

Vanuit Friesland zal het vast anders zijn gegaan, aangezien het hier niet echt wemelt van mogelijkheden voor openbaar vervoer. Vandaag de dag is het vervoer natuurlijk heel anders geregeld.

Er is in al die jaren heel veel veranderd, vaste waarde in al die jaren van vervoer is Joop Vlasman. Samen met zijn vrouw Betty heeft hij ons bijna volledig ontzorgd. Wij brengen de duiven naar de vereniging, de vrachtauto komt langs om de manden in te laden en na de vlucht staan die manden weer voor het clubgebouw. Alles daartussen is geregeld door Joop en voor wie hem meemaakte tijdens de ophaalroute is duidelijk dat hij daar zeer punctueel in was. Bellend, denkend, rekenend, altijd actief. En met een vaste structuur, die ook nodig was om het duivenvervoer te laten aansluiten op de andere transportklussen die zijn bedrijf had. Een klein rustmoment had hij bij ons in de vereniging in St. Nyk als er een gehaktbal en een bakje koffie voor hem klaarstonden. Een harde werker ook, die het graag goed wilde doen en dat deed. En een mand met veel energie, die zich een stuk jonger voelde toen hij een paar jaar geleden aan zijn hartproblemen werd geholpen.

De laatste jaren waren lastiger, want wij als duivenliefhebbers zijn veeleisender geworden en dat botste soms met de structuur dit Joop in het werk had. Wachten op de losplaats omdat het weer niet goed genoeg was, overstaan soms. Hij dacht dan natuurlijk ook aan het werk wat hem op maandag weer wachtte en waar de auto's op tijd voor terug moesten zijn. In zijn rechtlijnige manier van denken kon hij die veranderingen niet altijd begrijpen en dan botste het. Toch is het die vaste waarde in vervoer die vooral blijft hangen als ik probeer terug te kijken naar alles wat de firma Vlasman voor ons, voor de Friese duivensport heeft betekend. Wij zijn als Friesland'96, en haar voorgangers, Joop en Betty zeer erkentelijk voor al die jaren trouwe dienst!

Wiebren van Stralen
voorzitter Afdeling 11: Friesland'96

FA. P. Vlasman & Zn Transport

63 jaar

specialist in duivenvervoer

Een ondernemende familie

Dat de familie Vlasman rasechte transportondernemers zijn en iets hebben met vrachtauto's is een bekend fenomeen. Wie in de logistieke duivenwereld kent Joop Vlasman niet! Joop zijn imposante carrière in het postduivenvervoer snelt hem vooruit. Altijd druk in de weer met het plannen van vrachtauto's, chauffeurs, convoyeurs, duivencontainers, korven herplaatsen etc. Altijd weer zorgen dat het duiventransport voor het komend weekend weer paraat staat, het actueel inplannen van de routes en het weer terugbezorgen van de korven en in de juiste container plaatsen en weer het ophalen van de volgende shift duiven. En dit allemaal zo efficiënt mogelijk. Zelf voor veel duivenliefhebbers is het niet altijd bekend hoeveel werk Joop achter de schermen allemaal heeft gedaan voor onze mooie duivensport.

Hoe is dit allemaal zo ontstaan?

Joop zijn Pake Wytze had in Ternaard voor de oorlog al een wagenmakerij en maakte daarnaast als tweede tak uitvaartkisten. De gehele werkplaats moest worden schoongemaakt en opgeruimd als hij aan de slag ging met het maken van de uitvaartkisten. Zo was Joop zijn Pake Wytze zijn tijd al ver vooruit w.b.t. multitasking.

De oude wagenmakerij van Pake Wytze in Ternaard



In de oorlog werd er melk bij de boeren opgehaald en naar de zuivelfabriek gereden. Joop zijn vader Pieter is net na de oorlog een transportonderneming begonnen met een aantal collega chauffeurs en met 3 tot 4 oude legervrachtauto's. Eerst reed men onder de naam Excelsior uit Ternaard. Men vervoerde van alles. Van bieten, melk, aardappelen, vee, maar ze deden ook verhuizingen en luxe autoverhuur. Tevens werden er vrachtauto's verhuurd, deze moesten dan eerst wel even schoongemaakt worden! Medevennoot van der Kooi en Joop zijn vader zijn in goed overleg uit elkaar gegaan en zo ontstond FA. P. Vlasman & Zn Transport.

Het eerste duivenvervoer

Joop zijn vader Pieter kende Albert Brouwer uit Blija goed en Albert was in die tijd bestuurlijk erg actief in de postduivensport van afd. Fryslân, toentertijd aangesloten bij de Nederlandse bond van zaterdagvliegers. Zo kwamen beide mannen natuurlijk snel te spreken over het vervoer van postduiven. Die werden in die tijd wel vervoerd door van der Kooy uit Makkum, alleen op korte afstanden. Hij was zelf ook duivenliefhebber en deed dit liever niet en hij had ook niet echt geschikt materieel (zandkippers). Voor de langere afstanden gingen ze met de Bodedienst naar Leeuwarden, waar ze tussen de middag door Albert Brouwer (secretaris afd. Fryslân) gevoerd werden en gingen dan met de trein verder. Het vervoer per trein ging onder begeleiding van een convoyeur van de N.B.v.Z.

Dat moet natuurlijk veel beter en efficiënter kunnen zei Pieter Vlasman tegen Albert Brouwer. Na een paar vergaderingen waren ze er uit, "expediteur" P. Vlasman zou voor het vliegseizoen 1958 de duiven van afd. Fryslân vervoeren. Om het vervoer niet te duur te maken is er ook een afspraak gemaakt met afd. Noord. Ook afd. Noord van de N.B.v.Z. zocht naar vervoersoplossingen van postduiven voor Groningen en Drenthe. Pieter Vlasman heeft ook met afd. Noord goede afspraken gemaakt en een contract afgesloten over het duivenvervoer. Dit allemaal onder auspiciën van de N.B.v.Z.

Voor het ophalen van de duiven ging er een losse truck (lees schoongemaakte veeauto) rijden door Friesland en eentje door Groningen/Drenthe. In Meppel kwamen ze dan bij elkaar en ging het gezamenlijke vervoer naar de lossingsplaats.

Dus vanaf in 1958 werden al de postduiven van Noord-Nederland vervoerd vanuit Ternaard. Joop was 10 jaar oud toen de contracten werden getekend.

De toenmalige trots!



Vervoerscontract 1958

Wat stond er zoal in het vervoerscontract?

In het contract staan de kosten per rit en het ging over 14 vluchten van 18-04-1958 tot 22-08-1958.

Er werd gevlogen vanuit Deventer, Elst, Venlo, Weert, Tilburg, Roermond, Sittard, en Roosendaal.

De duiven werden vanaf 18.00 uur opgehaald bij de verenigingen.

Na de lossing op zaterdag worden de lege manden door de vervoerder opgeslagen om de week daarop bij het ophalen van de volle manden, ze weer bij de vereniging terug te brengen.

De lossing van de vluchten vindt plaats tussen 10.00 uur en 13.00 uur.

(In deze tijd (1958) werkte men zaterdagochtend veelal nog, vandaar dat de duiven niet te vroeg gelost mochten worden.)

Ook het verzorgen van de duiven onderweg wordt in het contract vastgelegd.

Kunnen de duiven niet los door slechte weersomstandigheden, dan moeten de duiven door de vervoerder worden teruggebracht.

Tevens staan de afspraken van afd. Noord (Groningen en Drenthe) in het contract, omdat P. Vlasman deze in die tijd ook vervoerde.

De overkoepelende afspraken van de N.B.v.Z. werden ook contractueel vastgelegd.

De financiële afspraken staan keurig vermeld. Let wel op, het is nog in guldens!!

De originele vervoerscontracten over 1958 staan in **bijlage 1, 2, 3a en 3b**

Even wat getallen

Op 19 april de eerste rit naar Deventer kostte afd. Friesland fl. 115,-- gulden en afd. Noord fl. 120 gulden.

Het vliegprogramma voor dat jaar was:

13x	Wezep of Zwolle voor een tarief	fl. 100,--
6x	Deventer	fl. 115,--
6x	Elst	fl. 140,--
2x	Venlo	fl. 185,--
2x	Tilburg	fl. 185,--
1x	Weert	fl. 195,--
2x	Sittard	fl. 200,--
3x	Apeldoorn	fl. 122.50
12x	Roosendaal (met de trein verder))	fl. 154,--

De chauffeurs reden alleen met de duiven naar de lossingsplaats. Voor het lossen werd door de N.B.v.Z. een convoyeur gestuurd. De convoyeur en de chauffeur zorgden voor het uitladen en lossen van de duiven. Na het lossen werden de korven weer in de veeauto geplaatst en de lossingsplaats opgeruimd. De chauffeur kreeg een beloning per korf voor het meehelpen bij het uitladen van de volle manden en klaarzetten voor de lossing en later weer het inladen van de lege korven.

De convoyeur moest altijd telefonisch contact hebben met de organisatie over het wel of niet lossen van de duiven. In die tijd had je geen mobieltje en er stond ook niet op elke plek een telefooncel. Vaak moest de convoyeur naar een bakker, een politiebureau of particulier om te kunnen bellen. Hoe anders gaat de communicatie tegenwoordig!

Bijlage 4: overzicht ophaalroute met tijden uit 1958

Vluchten vanuit België en Frankrijk

Wanneer de duiven naar België en Frankrijk gingen, werden ze vervoerd naar Essen een plaatsje onder Roosendaal in België. Daar werden de korven op de trein gezet door een ploeg mensen in opdracht van de N.B.v.Z. Deze groep mensen zorgden voor het overladen en gingen met de duiven in de trein mee naar de losplaats. De convoyeurs en begeleiders gingen in de treinwagons mee met de duiven en sliepen daar ook op een luchtbedje.

Dit was vast geen pretje met al dat koeren van de duiven en de stof die ze produceren!!

Bij de lossingsplaats aangekomen werden de duiven uitgeladen en verzorgd en klaar gemaakt voor de lossing. Als het weer geschikt was gingen de duiven de lucht in en werden de lege korven per trein weer getransporteerd naar Essen. Hier werden ze op het perron onder een overkapping opgeslagen en moesten weer mee terug naar Friesland met de volgende vlucht.

Als de chauffeur van Vlasman bij de volgende vlucht aankwam in Essen, en dat was vanwege de lange afstand vaak als laatste, moesten eerst de volle manden worden overgeladen. Hier stond altijd veel druk op omdat de trein al klaar stond voor vertrek. Daarna moest de chauffeur van Vlasman de lege manden in de vrachtauto laden en weer terugbrengen naar de duivenverenigingen in Friesland.

Zo rond 1973 werden de duiven naar Roosendaal gebracht en overgeladen in een andere vrachtwagen uit Frankrijk. Dit deed men omdat deze transporteurs vergunningen hadden om in Frankrijk te mogen vervoeren.

Trouwfoto (2-4-1971) van Betty en Joop



Joop zijn start

Joop zelf is in 1966 begonnen te rijden op de vrachtauto. Samen met zijn vader Pieter en broer Wytze en chauffeurs. Dat was een heel mooie periode in Joop zijn leven en het was flink aanpoten in die tijd.

Ook was Joop al snel bij het duivenvervoer betrokken. In het begin van het duivenvervoer gaf je de duiven wel water, maar had je nog geen voer mee.

Konden de duiven niet los dan gingen ze weer terug. Ze werden nooit op zondag losgelaten voor een officiële vlucht.

Vaak werden ze dan zondagmorgen (5 – 6 uur) vroeg buiten Ternaard losgelaten. Zo konden de kerkgangers voor de preek de duiven eerst nog binnenlaten en verzorgen.

Bij heel slecht weer en slechte vooruitzichten werden de duiven soms teruggebracht naar de verenigingen. Gemiddeld gebeurde dit 1x per jaar.

In het begin hadden Groningen, Friesland en Drenthe altijd dezelfde lossingsplaatsen. Op een gegeven moment ontwikkelde de duivensport zich zo dat de afdelingen aparte vliegprogramma's kregen.

Iedereen druk met inladen en Joop geeft instructies Jente aanschouwt het op afstand



Eigen convoyeurs

Zo rond 1978 kwamen eigen convoyeurs in beeld. Dit waren Siebren Brouwer uit Blija, een zoon van de roemruchte Albert Brouwer uit het afdelingsbestuur, Wiebren Klijsma en Titus Veldman beide uit Balk.

De eerste vlucht die Wiebren meeking was samen met Joop en dat was het lossingsstation Keulen. Dit was voor beide heren de eerste keer dat hier gelost zou gaan worden. Een Duitse duivenhouder die in de Duitse postduivenorganisatie zat stond de vrachtauto al op te wachten om ze naar de juiste plek te loodsen. Het was een klein oneffen verhard pad midden in het veld, waar duidelijk borden stonden dat je daar niet mocht komen met een (vracht)auto. De duivenbestuurder ging naar huis om te slapen om de volgende dag terug te komen en Wiebren en Joop gingen ook op één oor. Midden in de nacht werden beide mannen ruw verstoord uit de nachtrust, er vloog een politiehelikopter boven hen en er stond politie bij de vrachtauto om aan te geven dat ze hier niet mochten staan. Door snel contact met de Duitse duivenbestuurder op te nemen, heeft die alsnog geregeld dat ze er voor deze keer op deze lossingsplek mochten blijven staan. Wat bleek achteraf, dat er een overval had plaats gevonden op een grenswisselkantoor. Vandaar dat het in een oogwenk wemelde van de politie. Wiebren Klijsma die voor het eerst mee was als convoyeur, vroeg Joop of iets dergelijks wel vaker voor kwam, want dan was dit zijn eerste en zijn laatste keer als begeleider van postduiven. Joop gaf aan dat dit wel een uitzonderlijke situatie was en zodoende is Wiebren gebleven. In totaal is Wiebren 40 jaar als convoyeur werkzaam geweest voor de afdeling.

Aanschaf 2 nieuwe containers

In 1982 werden 2 super moderne trailers aangeschaft met daarin aluminium boxen. Echt een innovatie op duivenvervoer in die tijd. De uitbreiding van de afdeling met Steenwijk e.o. (afd. West) zorgde ook voor 1 trailer, welke nog aangepast moest worden op de maten van de nieuwe trailer. De capaciteit was toen 2x 192 boxen en 1x 168 boxen. De bestuursleden die hiervoor zorgden zijn bijna legendarisch te noemen, het waren Eibert Veenstra, Albert Brouwer, Joost van Dijk, A. Koekoek en Wiggele Meindersma.

In 1987 werd een 4^e trailer aangeschaft met een capaciteit van 192 boxen.

In 1992 kwam de 5^e trailer met geïsoleerde opbouw en een capaciteit van 234 boxen.

In 1996 werd de fusie gerealiseerd tussen afd. K en afd. Friesland, wat resulteerde in de huidige afdeling Friesland '96.

Door de fusie kwamen er 2 afzetbakken bij zodat er met 1 systeem gewerkt kon worden, met een capaciteit van 227 boxen.

In 1999 werden nog 2 geïsoleerde afzetbakken aangeschaft met een capaciteit van 227 boxen. In 2003 werd 1 trailer geüpgraded van 192 naar 234 boxen en geïsoleerd en dit werd nogmaals gedaan in 2009.

In vroeger jaren mochten er **40 duiven** in 1 aluminium box bij 1 nacht mand.

Bij 2 nachten mand gingen er 36 duiven in de mand en bij 3 of meer nachten mand werden er 30 duiven per mand ingekorfd.

Tegenwoordig zijn dat er heel wat minder!

In bijlage 5: de officiële bevestiging NPO uit 1984 van het aantal duiven per mand.

Een prachtig geheel!



Het fusie jaar 1996

Het 1^e jaar werden er in afd. Friesland '96 668.000 duiven vervoerd en er werd gereden in 5 routes bij 76 verenigingen langs. Bij de eerste verenigingen werden om 19.00 uur de duiven opgehaald en laatste was 24.00 uur aan de beurt. Dit gaf natuurlijk wel reden tot discussie bij de vroege- en de late ophaalroutes bij desbetreffende verenigingen!

Van 1997 t/m 2009 werden 5 a 6 routes gereden bij 67 verenigingen en vanaf 2004 kwam klein vervoer in beeld. Er werd gemiddeld 681.200 duiven per jaar vervoerd, 2006 niet meegerekend i.v.m. de M.K.Z-crisis (mond-en-klauwzeer of tongblaar).

Vanaf 2001 t/m/ 2014 werden er gemiddeld 521.000 duiven per jaar vervoerd en 2015 t/m/ 2019 gemiddeld 479.00 duiven per jaar. In 2020 waren er minder duiven door de Coronacrisis en in 2021 werden er 365.800 duiven vervoerd.

Bijlage 6a en 6b: exacte aantallen vervoerde duiven per jaar



Joop in zijn element (2009 Drachten)



Joop ook bij de marathonduiven present



Bijzondere gebeurtenissen

25 jaar getrouwd

In 1961 waren Joop zijn ouders 25 jaar getrouwd en dit was voor hen het eerste weekend vrij en er op uit. Ze gingen naar Limburg, want Joop zijn moeder wilde graag eens een lossing van postduiven in levende lijve zien. Venlo stond op het programma, dus dat kon mooi gecombineerd worden.

Er waren 2 chauffeurs op de auto die elk nog maar 1 keer eerder met een kort duiventransport mee waren geweest. Dus dit weekend moesten deze 2 chauffeurs samen de duiven ophalen van een deel van de Groningse- en Drentse route en wat de ene chauffeur niet weet, weet de andere dan wel weer. Zo werd geredeneerd, dus 'kat in het bakkie'. De beide zussen van Joop waren dat weekend thuis en die bewuste vrijdagavond stond de telefoon rood gloeiend van verenigingen waar de auto bleef. Niet iedereen was even vriendelijk voor de telefoon, dus beide dames raakten aardig overstuur. Zij wiste van niets en waren al lichtelijk in paniek, want er was in die tijd geen telefoon in de auto en ze konden niet even overleggen met de beide chauffeurs. Eén van Joop zijn zussen was al een keer met haar vader mee geweest en kon zich herinneren dat ze vanaf Assen naar Meppel bij de Smildervaart langs moest rijden en zij zag de vrachtauto al in de plomp liggen. De angst en de paniek sloeg danig toe in huize Ternaard.

Wytze had de duiven van Friesland opgehaald en heeft zoals afgesproken een poos in Meppel staan wachten op de beide mannen, maar is op een gegeven moment toch maar vertrokken in de hoop dat ze reeds waren doorgereden. Toen Wytze op de lossingsplaats aankwam, was de andere vrachtauto nog niet gearriveerd!!

De volgende ochtend is Joop zijn vader naar een telefooncel gereden en kreeg daar de beide dochters helemaal overstuur aan de telefoon. Ze hadden de hele nacht niet geslapen en waren erg ongerust, maar hun vader kon ze ook niet gerust stellen, de vrachtauto was er nog niet.

Toen Joop zijn vader weer op de lossingsplaats terug was, kwam de vrachtauto net aanrijden met 2 lachende chauffeurs. Ze konden 2 verenigingen in eerste instantie niet vinden en daarom waren ze zo verlaat. Ze hadden er niet bij stil gestaan dat de hele familie Vlasman in rep en roer was en in het bijzonder beide zussen.

Nieuwe vrachtauto

In 1961 moest er bij de Zwaluw in Zwaagwesteinde een eind achteruitgereden worden tussen flinke bomen door om bij het clubgebouw te komen. Wytze had net een nieuwe vrachtauto gekregen en heeft toen tegen de clubleden gezegd dat ze voor volgend week de bomen moesten snoeien. Hij wilde geen krassen op de nieuwe auto hebben.

De week daarop waren de bomen niet gesnoeid en de leden wilden de manden ook niet naar de auto brengen en toen is Wytze zonder duiven weggereden.

Toen Wytze in Leeuwarden op het Europaplein reed, werd hem de weg versperd door een vrachtauto van Epema uit Zwaagwesteinde die de duiven bij zich had. Ook waren er diverse clubleden bij die niet allemaal even vriendelijk waren. Maar al met al werden de korven met duiven van Zwaagwesteinde overgeladen en kon Wytze zijn reis voortzetten.

Vreemde gewaarwording

Bij één van de gezamenlijke bezoeken die het afd. bestuur met Vlasman deden in het belang van de duivenorganisatie, dronken ze een kop koffie in een splinternieuw restaurant bij Hoofddorp aan de A4. Dit restaurant is gebouwd over de autosnelweg heen, in die tijd echt iets bijzonders. Albert Brouwer was ook mee en ging aan het raam zitten en viel bijna van stoel van verbazing dat er allemaal auto's onder hem door zoefden. Dit was hem nog nooit overkomen! Albert heeft dit nog vaak verteld bij gelegenheden.

Het restaurant is er nog steeds en er zit nu een La Place in.

Laat ophalen van de duiven

Bij de vereniging in Drachten was de auto vaak zo rond 23.00 uur en dan gingen de leden na het inkorven even naar huis om op tijd weer bij de duiven te zijn om ze in te laden in de vrachtauto. In 1968 waren ze echter te laat en het gebouw was op slot en is de vrachtauto uiteindelijk zonder duiven vertrokken. Toen de inlaadploeg van de club er achter kwam dat de vrachtauto al onderweg was op route, hebben ze een grote kar geregeld en zijn de duiven bij het chauffeurscafé in de Blesse door iemand op blote voeten in de klompen met de toenmalige voorzitter Hoekstra uit Heerenveen ingeladen.

Dierenbescherming

Ergens rond 1975 gingen diverse Vlasman vrachtauto's met duiven naar de lossingsplaats Sittard. Direct bij aankomst stond de politie de duivenauto's van Friesland al op te wachten. De politie moest op last van de Dierenbescherming de Friese duivenauto's inspecteren. De controle werd uitgevoerd en de vervoerder kreeg complimenten hoe de duiven vervoerd werden. Alles was tip top in orde en er werd niets onoorbaars geconstateerd. De duiven konden mooi op tijd gelost worden en het werd een prachtige vlucht. De politie had bij navraag een melding binnengekregen van de Dierenbescherming uit Wolvega, dat het duivenvervoer van afd. Friesland niet volgens de regels gebeurde. Deze melding kwam naar bleek later van een lid uit de club van Wolvega en deze had ook namens de vereniging de klacht ingediend. De vereniging is toen geschorst en mocht een periode geen duiven meer via de afdeling laten vervoeren.

Bijgeloof (uit de Leeuwarder Courant van 10-07-1982)

Bij veel duivenliefhebbers leven grote bezwaren, wanneer duiven op een bepaalde plaats in de trailer moeten. Onderin moeten ze en een beetje verder naar achteren. Waarom? Omdat dat de beste plaats is natuurlijk. Alleen dan kun je vroege prijzen pakken. Kijk, onderin, dan komt de wind er bij het lossen meteen onder en dat betekent meters en seconden voorsprong en dus winst. Echt wetenschappelijk bewijs dat de ene plaats beter is dan de andere, is nooit geleverd. Vele verhitte discussies in talrijke clubs zijn al over dit onderwerp gevoerd. En menig chauffeur en convoyeur mag dit steeds weer aanhoren.

Op de vuist

Ook Emmeloord is geschorst geweest omdat bij het terugbrengen van de lege boxen onenigheid ontstond over de wijze waarop dit moest gebeuren met enkele leden van de

club. Er is toen een handgemeen ontstaan met de chauffeur wat resulteerde in een schorsing van de club. In 1996 is Emmeloord er weer bijgekomen vanwege het samengaan van afd. Friesland en afd. K.

Gewekt door schapen

Ergens in de tachtiger jaren stond Ede op het programma. De vlucht vanuit Ede mocht in die tijd nog gelost worden op de heide. Het was snikheet weer en convoyeur Wiebren Klijsma besloot niet binnen te slapen maar de slaapzak uit te rollen buiten op de lange voorklep van de aanhanger. Dat heeft hij geweten! Wiebren hoefde de wekker niet te zetten, want in alle vroegte had hij al een blètende schaapskudde om hem heen staan.



Diepe sporen!

Wytze was de oudste zoon van Piet en de oudere broer van Joop. Hij zat in de VOF (vennootschap onder firma) en werkte natuurlijk als chauffeur. Wytze was ook actief in het postduivenvervoer, maar deed daarnaast veel aan liefdadigheid. Zo vervoerde hij voedselpakketten en andere noodzakelijke materialen naar Polen. Op een van deze reizen is Wytze in 1987 op de terugweg vanuit Polen verongelukt. Wytze is slechts 47 jaar geworden. Dit was een enorme tragedie voor de familie Vlasman.

Wytze tijdens het transport 10-7-1982

(bron LC: Wytze reed toen 23 jaar met postduiven)



De lossing in St. Ghislain op 10-7-1982

(Bron LC Sneon & Snein)



Staking in Frankrijk

Vroeger jaren stond als laatste dagfond vlucht altijd Tours op het programma. Dit was in die tijd de 'Koninginnevlucht' met een afstand naar Drachten van ± 740 km. Er was in 1992 een grote staking gaande in Frankrijk en bijna al de hoofdwegen waren afgesloten en er werd niemand doorgelaten. Gelukkig zat er op de vrachtauto van Vlasman de ervaren chauffeur S. Plantinga met convoyeur Wiebren Klijsma.

Ze zijn 's nachts doorgereden via binnenwegen en hebben bij pompstations steeds gebeld met het thuisfront over waar in Frankrijk wel gereden kon worden. Zo wisselden de chauffeurs onderling informatie uit waar je redelijkerwijs nog langs kon/mocht rijden. Door zo handelend op te treden was Afd. Friesland als enige afdeling op tijd op de lossingsplaats van heel Nederland. Al de andere Nederlandse postduiven zijn **niet gelost in Frankrijk!** Toen ze in Tours arriveerden moest Wiebren om 21.30 uur de duiven nog voeren en van drinken voorzien. Daarna op de matras. Toen de volgende dag Sietze in de gaten kreeg dat Wiebren nog sliep maakte deze veel kabaal. Wiebren schoot in zijn kleren en maakte snel contact met Friesland om mee te delen dat er gelost kon worden. In de tussentijd werd Jopie platgebeld door verschillende bestuursleden, want de communicatie verliep toen wel anders dan tegenwoordig.

Na het lossen van de duiven besloten beide mannen toch maar te proberen hoever ze konden komen en begonnen aan de terugreis. Op een gegeven moment kwamen ze vast te zitten en besloten daar dan maar van een wel verdiende slaap te genieten. Ze lagen nog maar net te slapen toen er op de deur werd geklopt, dit was een plaatselijke chauffeur die voorstelde achter hem aan te rijden om zo de terugtocht naar Nederland te aanvaarden. Deze terugreis staat in het geheugen van Wiebren gegrift. Het eerste deel van de terugweg ging via landwegen en over kleine weggetjes en zelf over (vee)roosters en door piep kleine dorpjes, dit allemaal om de stakers te mijden. Toen ze uiteindelijk bij de autoweg aankwamen was de weg naar de grens vrij en zo lukte het beide mannen ook nog zondagmorgen op tijd thuis te komen. Dit allemaal naar tevredenheid van Joop.

Bijlage 7: er is zelfs een dankbrief bewaard gebleven over dit incident.



Joop zijn overpeinzing

In de periode 1958 tot 1995 waren op gebied van vervoer afdeling Friesland en Vlasman een echte eenheid. Alles ging in overleg en in de besluitvorming over vervoer en lossingsplaatsen (en vliegprogramma), daar werd Vlasman altijd bij betrokken.

Alleen in 1971 en 1972 zat er een kink in de kabel. Toen had afd. Friesland ervoor gekozen om het vervoer door Van Gent & Loos te laten uitvoeren, omdat deze transporteur goedkoper kon. Dit was achteraf niet een goede keuze en is het bestuur weer met veel plezier bij Vlasman teruggekomen.

In 1996 kreeg je door de fusie tussen afd. Friesland en afd. K een ander bestuur en ook een ander bestuursklimaat. Joop vindt het logisch dat er dingen veranderen en dat er compromissen gesloten moeten worden. Dit is volgens Joop allemaal redelijk goed verlopen. Zo heeft Vlasman ook een deel van de financiering op zich genomen van de eerste 2 nieuw aangeschafte duivencontainers. Dat zegt natuurlijk wel iets over het prima onderlinge vertrouwen.

Vanaf ± 2000 kun je zeggen dat de verhoudingen langzaam aan zijn veranderd. Veel wisselende bestuursleden en diverse commissies die niet flexibel waren.

De laatste jaren werd Joop Vlasman in de besluitvorming niet meer meegenomen en werd er veel met mensen buiten Friesland afgestemd. Dit komt deels omdat vanuit de NPO de regels strakker worden gehanteerd (meer gereguleerd) en daarnaast de afstemming op gebied van gezamenlijk vervoer met Afd. 10. Ook heeft Joop zich vaak afgevraagd wie het nu eigenlijk allemaal regelt, is dit het bestuur, of 1 of 2 commissieleden. Dit was voor Joop niet inzichtelijk (geen juiste/duidelijke communicatie). Toch vindt hij het jammer dat er niet genoeg gebruik gemaakt is van zijn expertise en zijn pragmatisme die hem zo eigen zijn.



Foto's uit de oude doos (van Joop):

Duiven klaarzetten voor de lossing



Ziet er mooi al uit.



Genoeg duiven om te lossen



Ze staan te trappelen



De losploeg zit al te wachten



Behouden thuiskomst



Bijlagen

Bijlage 1

VERVOERSCONTRACT 1958 .

- Ondergetekenden, bestuur van de afd. Fryslân van de Ned. Bond v. Zaterdagsvliegers en de heer P. Vlasman, expediteur, resp. wonende: afd. Fryslân ten huize van haar voorzitter dhr. T. Wegman, v. Roonhuijsestraat 14 te Leeuwarden en de expediteur te Ternaard Fr., zijn heden als opdrachtgever en opdracht - nemer het navolgende overeengekomen.
- 1e. Wekelijks postduivenvervoer naar van te voren vastgestelde plaatsen . (nader te vermelden) op van te voren vastgestelde data.
- 2e. Dit vervoer te zullen uitvoeren tegen van te voren overeengekomen be - dragen . (nader te vermelden) .
- 3e. De manden met duiven wekelijks te halen uit de navolgende plaatsen: Anjum, Kollum, Twijzelerheide, Zwaagwesteinde, Akkerwoude, Dokkum, Blija, Hallum, Leeuwarden, Harlingen, Makkum, Koudum, Lemmer, Emmeloord, Vollenhove, Bergum, Drachten, Harkema Opeinde, Augustinusga, Surhuisterveen en Gron. Opende en verder te vervoeren naar de plaats van bestemming cq. lossing.
- 4e. Na lossing de ledige manden mede terug te nemen naar Ternaard en deze ledige manden aldaar op te bergen in zijn garage.
- 5e. De ledige manden de daarop volgende week terug te bezorgen op de plaats harer bestemming .
- 6e. Bij niet lossing der duiven op de lossingsplaats de manden met duiven mee terug te nemen naar Ternaard en deze duiven na overleg met het bestuur, eerder genoemd, te lossen op een nader overeen te komen dag en uur .
- 7e. Bij terugvervoer der duiven naar Ternaard de duiven, nadat deze langer dan 24 uur in de mand hebben gezeten te voorzien van vers drinkwater en bij langere duur dan 36 uur deze duiven te voederen .
- 8e. Het in punt 7 genoemde voeder aan te schaffen door de vervoerder welke deze dan in rekening brengt bij eerder vermeld bestuur, alles tegen kost - prijs.
- 9e. Indien door bijzondere omstandigheden bepaalde aan gegeven ritten geen doorgang kunnen vinden, dan zal voor deze niet uitgevoerde ritten geen ver - goeding kunnen worden gevraagd of gegeven.
- 10e. De vervoerder verplicht zich tegenover het afd. bestuur, dat het vervoer der duiven regelmatig voortgang zal vinden en dat hij bij voor hem optre - dende moeilijkheden, hetzij persoonlijk of in zijn bedrijf, zijnerzijds voor goede vervanging zal zorgdragen .
- 11e. De vervoerder verplicht zich tegenover het afd. bestuur de ritten te zul - len uitvoeren met het auto materieel als haar getoond op Woensdagavond 12 Maart 1958 te Leeuwarden .
- 12e. Wekelijks/~~maandelijks~~ het te vorderen/te betalen bedrag/bedragen in re - kening te zullen brengen/te zullen betalen.
- 13e. De in punt 1 vermelde plaatsen en data zijn: 18/4 Deventer, 25/4 Elst, 2/5 Tilburg, 9/5, 16/5, 23/5, 30/5, 5/6, 12/6, 19/6, 26/6, 3/7 Roosendaal, 4/7 Deventer, 11/7 Elst, 18/7 Venlo, 25/7 Weert, 1/8 Roermond, 8/8 Sittard, 15/8 Deventer, 22/8 Elst, 29/8 Venlo, 5/9 Roermond en 12/9 Sittard . (zie ook punt 9) .
- 14e. De in punt 2 vermelde bedragen wegens autovervoer van (ophalen der duiven van de in punt 3 genoemde plaatsen) naar Wezep f. 100,-- (één honderd gulden) verder naar Deventer verhoogd met f. 15,-- als meerdere vervoerskosten. Naar Elst f. 40,--, Naar Tilburg f. 85,--. Naar Roosendaal f. 95,--. Naar Venlo f. 85,--. Naar Weert f. 95,--. Naar Roermond f. 95,-- en Sittard f. 100, alles verhoogd met f. 13,-- bij gebruik van aanhangwagen.
- 15e. Deze meerdere bedragen verder als Wezep te zullen halveren indien vanaf Wezep in combinatie met een andere afdeling zal worden gereden.
- 16e. De te vervoeren manden en duiven zijn door de vervoerder verzekerd tegen alle voorkomende schade, inbegrepen opslag manden. Totaal verzekerd be - drag f. 24.000,--
- Aldus overeengekomen en gesloten dit contact te Leeuwarden de 21e Maart
Namens het afdelingbestuur: 1958.
Het dagelijks bestuur:
Voorzitter; Penningmeester; Secretaris; De Vervoerder;
- [Handwritten signatures]*
- Contract opgemaakt in drievoud, waarvan één ex. voor archief afd. bestuur;
2 " " afd. penningmeester;
" " " vervoerder .

VERVOERSCONTRACT . 1958

Ondergetekenden, bestuur van de Afd.Noord van de Ned.Wond van Zaterdags-vliegers en de Heer P.Vlasman, expediteur, resp.wonende: Afd.Noord ten huize van haar secretaris dhr.K.J.Koops, van Wassenaerstraat 2a, Groningen en de expediteur te Ternaard Fr., zijn heden als opdrachtgever en opdrachtnemer het navolgende overeengekomen.

- 1e. Wekelijks postduivenvervoer naar van te voren vastgestelde plaatsen. (nader te vermelden) op van te voren vastgestelde data.
- 2e. Dit vervoer te zullen uitvoeren tegen van te voren overeengekomen bedragen (nader te vermelden).
- 3e. De manden met duiven wekelijks te halen uit de navolgende plaatsen. (alfabetisch.) Assen, Beilen, Groningen, Hogeveen, Meppel, Stadskanaal en Winschoten en verder naar de plaats van bestemming o.g. lossing.
- 4e. Na lossing de ledige manden mede terug te nemen naar Ternaard en deze ledige manden aldaar op te bergen in zijn garage.
- 5e. Deze ledige manden de daarop volgende week terug te bezorgen op de plaats harer bestemming.
- 6e. Bij niet lossing der duiven op de lossingsplaats de manden met duiven mee terug te nemen naar Ternaard en deze duiven na overleg met het bestuur, eerder genoemd, te lossen op een nader overeen te komen dag en uur.
- 7e. Bij terugvoer der duiven naar Ternaard de duiven, nadat deze langer dan 24 uren in de mand hebben gezeten te voorzien van vers drinkwater en bij langere duur dan 36 uren deze duiven te voederen.
- 8e. Het in punt 7 genoemde voeder aan te schaffen door de vervoerder welke deze dan in rekening brengt bij eerder vermeld bestuur, alles tegen kostprijs.
- 9e. Indien door bijzondere omstandigheden bepaalde aangegeven ritten geen door gang kunnen vinden, dan wel voor deze niet uitgevoerde ritten geen vergoeding worden gegeven of gevraagd.
- 10e. De vervoerder verplicht zich tegenover het afd.bestuur de ritten te zullen uitvoeren met het auto materieel als hen getoond op woensdagavond de 12 maart 1958 te Leeuwarden.
- 11e. De vervoerder verplicht zich tegenover het afd.bestuur, dat het vervoer der duiven regelmatig voortgang zal vinden en dat bij voor hem optredende moeilijkheden, hetzij persoonlijk of in zijn bedrijf, zijnerzijds voor goede vervanging wordt zorggedragen.
- 12e. ~~Wekelijks/maandelijks~~ het te vorderen/te betalen bedrag/~~bedragen in rekening te zullen brengen/~~ te zullen betalen. *GIR 639/59*
- 13e. De in punt 1 vermelde plaatsen en data: 18/4 Deventer, 25/4 Elst, 2/5 Tilburg 9/5, 16/5, 23/5, 30/5, 5/6, 12/6, 19/6, 26/6 en 3/7 Roosendaal, 4/7 Deventer, 11/7 Elst, 18/7 Venlo, 25/7 Weert, 1/8 Roermond, 8/8 Sittard, 15/8 Deventer, 22/8 Elst, 29/8 Venlo, 5/9 Roermond en 12/9 Sittard, alles in 1958 (zie ook punt 9.)
- 14e. De in punt 2 vermelde bedragen: wegens autovervoer van Groningen via Winschoten, Stadskanaal, Assen, Beilen, Hogeveen, Meppel naar Wezep f. 100.00 (één honderd gulden) verder naar Deventer verhoogd met f. 20.00 als meerdere vervoerskosten. Naar Elst f. 40.00, Naar Tilburg f. 85.00, naar Roosendaal f. 95.00, naar Venlo f. 85.00, naar Weert f. 95.00, naar Roermond f. 95.00 en Sittard 100.00, alles verhoogd met f. 13.00 bij gebruik van aanhangwagen.
- 15e. Deze meerdere bedragen verder als Wezep te zullen halveren indien vanaf Wezep in combinatie met een andere afdeling zal worden gereden.
- 16e. De te vervoeren manden en duiven zijn door de vervoerder verzekerd tegen alle voorkomende schade, inbegrepen opslag manden. Totaal verzekerd bedrag *f. 24 000,-*

Aldus overeengekomen en gesloten dit contract te Groningen de 8 april 1958.

Namens het Afd. Bestuur.
De Secr. Penn. meester.

De vervoerder.

K.J.Koops.
K.J.Koops.

P.Vlasman.
P.Vlasman.

Contract opgemaakt in tweevoud. (één exemplaar voor de Afd. één exemplaar voor de vervoerder.)

Bijlage 3a

NEDERLANDSE BOND VAN ZATERDAGSVLIEGERS - Afd. FRYSLÂN.

Voorz. T. Wegman,
v. Roonhuijsestr. 14,
LEEWARDEN. Tel. 21616.

Sekr. A. Brouwer, Elija 228.
Postgirorekening: 598843.

P R I J S O P G A V E per rit wordt ingewicht voor de volgende groepen:

GROEP A.

- | | | |
|--------------------------|------------------------|-----------------------|
| 1. 18-4-58 naar Deventer | 9-5-58 naar Roosendaal | 15-8-58 naar Deventer |
| 25-4-58 " Elst | 4-7-58 " Deventer | 22-8-58 " Elst |
| 2-5-58 " Tilburg | 11-7-58 " Elst | |

De manden met duiven moeten bij de bij de afd. Fryslân aangesloten verenigingen worden opgehaald en vervoerd worden naar het op de betreffende datum aangegeven vliegstation. Aanvang ophalen der duiven des namiddags om plm. 6 uur. Terugtocht met de lege manden des anderen dags na de lossing der duiven. Lege manden moeten door de vervoerder worden opgeslagen en de daarop volgende week, bij het ophalen der volle manden, weer bij de diverse verenigingen worden terugbezorgd. De lossingen vinden voor de binnenlandse vluchten plaats tussen 10 en 1 uur des zaterdags. Kunnen door slechte weersomstandigheden de duiven niet worden gelost, dan moeten de duiven naar Ierland mee worden teruggenomen en moet de vervoerder contact opnemen met het afdelingsbestuur hoe verder gehandeld moet worden.

2. 13 ritten naar Kruispunt Wezep of Zwolle.

Hier eveneens op onderstaande data de manden met duiven bij de diverse verenigingen van de afd. Fryslân ophalen. Aanvang ophalen der duiven eveneens plm. 6 uur des avonds en ervoor zorgdragen dat de manden met duiven des nachts om 12 uur op het kruispunt Wezep of event. in Zwolle aanwezig zijn om aldaar overgeven te worden aan de vervoerder, die de manden van de afd. Fryslân en afd. Noord (Groningen en Drente) zal doorvervoeren. De eerste maal kan leeg worden teruggereiden. De andere keren lege manden mee terugnemen, opslaan, en de daarop volgende week bij het ophalen der volle manden weer bij de verenigingen afgeven.

Data: 16-5-58, 23-5-58, 30-5-58, 5-6-58, 12-6-58, 19-6-58, 8-7-58, 25-7-58, 1-8-58, 8-8-58, 29-8-58, 5-9-58 en 12-9-58.

3. Tenslotte 3 ritten naar Apeldoorn en wel op de volgende data:
26-6-58, 3-7-58 en 10-7-58.

Wat betreft ophalen der manden, terugbezorgen der manden enz., alles gelijk als aangegeven onder punt 2. Tijd van aankomst in Apeldoorn uitorlijk des nachts om 1 uur.

Algemene opmerkingen. Voor al de onder 1, 2 en 3 aangegeven ritten moet op vervoer van maximum 70 manden worden gerekend.

GROEP B.

Duiven ophalen bij de diverse verenigingen van de afdeling Fryslân en op de aangegeven data, aanvangende des avonds om 6 uur, vervoeren naar:

- | | |
|------------------------|--|
| 18-4-58 naar Deventer, | 9-5-58, 16-5-58, 22-5-58, 30-5-58, 5-6-58, |
| 25-4-58 " Elst | 12-6-58, 19-6-58, 26-6-58, 3-7-58 en 10-7-58 |
| 2-5-58 " Tilburg | naar Roosendaal. |
| 4-7-58 " Deventer | |
| 11-7-58 " Elst | 15-8-58 naar Deventer |
| 28-7-58 " Venlo * | 22-8-58 " Elst |
| 25-7-58 " Weert * | 29-8-58 " Venlo * |
| 1-8-58 " Roosendaal * | 5-9-58 " Roermond * |
| 8-8-58 " Sittard * | 12-9-58 " Sittard. * |

24 ritten

Z.O.Z.

Bijlage 3b

Na iedere rit, na lossing der duiven, de lege manden mee terugnemen, opslaan en bij het ophalen der volle manden in de daaropvolgende week weer terugbezorgen bij de diverse verenigingen. Betreft het buitenlandse stations (vervoer naar Roosendaal), dan steeds de in Roosendaal van Fryslân aanwezige lege manden mee terugnemen en hiermede handelen zoals reeds meerdere malen is aangegeven. Voor de buitenlandse vluchten (vervoer naar Roosendaal) moeten de duiven om 4.30 u. des morgens in Roosendaal aanwezig zijn. Voor alle aangegeven ritten te rekenen op een vervoer van maximum 70 manden.

GROEP C.

Tot station Elst zelfde ritten als aangegeven onder groep B en rekening houden met een vervoerscapaciteit van max. 70 manden. Vanaf Elst zelfde ritten als onder B genoemd, doch dan rekening houden met een vervoerscapaciteit van max. 130 manden. Hogere vervoerscapaciteit wordt vanaf Elst n.l. nodig omdat bv. in Zwolle of Kampen de manden met duiven van de afdeling Noord (Groningen en Drente) moeten worden overgenomen voor verder vervoer. Ook hier geldt dat de lege manden steeds mee moeten worden teruggenomen en voor wat betreft de lege manden van de afd. Noord op een aangegeven plaats in Zwolle of Kampen moeten worden afgegeven.

GROEP D.

Geheel als groep C, met dien verstande, dat vanaf Elst de vervoerders van de afd. Noord en van de afd. Fryslân om en om van Zwolle of Kampen af voor doorvervoer zullen zorgdragen. Hier geldt vanzelfsprekend, dat ook steeds lege manden moeten mee worden teruggenomen.

Algemene Mededelingen.

De bij de afd. Fryslân van de N.B.v.Z. aangesloten verenigingen zijn: Akkerwoude, Anjum, Bergum, Blija, Dokkum, Drachten, Hallum, Harkema Opeinde, Harlingen, Kollum, Koudum, Lemmer, Leeuwarden, Makkum, Gr.Opende, Surhuisterveen, Tzengstersteinde (2 ver.), Emmeloord, Dame v. Vollenhove, OFK, Twijzelerveide.

In overleg met het afd.bestuur kan de volgorde van de zgn. ophaaldienst worden geregeld. In zeer bijzondere gevallen kan voor een vereniging, die zeer uitzonderlijk slecht gelegen is, door het afd.bestuur worden bepaald, dat deze vereniging de manden met duiven naar een andere vereniging zendt waar deze manden dan gelijk kunnen worden medegenomen.

AFMETINGEN DER DUIVENMANDEN : 1.25 m x 0.85 m x 0.30 à 0.35 m.

BESCHIKBAAR VERVOERSMATERIAAL. Bij Uw prijsopgave wordt tevens een opgave verwacht over het materiaal waarover U voor het vervoer beschikt. Vanzelfsprekend moet het vervoersmiddel geheel voldoen aan de eisen, welke voor het vervoer van duiven gesteld kunnen worden.
Hoeveel wagens?

BIJZONDERE OMSTANDIGHEDEN. Mochten door bijzondere omstandigheden bepaalde aangegeven ritten geen doorgang kunnen vinden, dan zal vanzelfsprekend voor deze niet uitgevoerde ritten geen vergoeding kunnen worden gegeven.

DE VERVOERDER moet ervoor instaan, dat het vervoer der duiven regelmatig voortgang kan vinden en dat bij voor de vervoerder optredende moeilijkheden, hetzij persoonlijk of in zijn bedrijf, zijnerzijds voor goede vervanging wordt zorggedragen.

PRIJSOPGAVEN MOETEN vóór 22 februari a.s. worden ingezonden bij de sekretaris A. Brouwer, Blija 228.

K. J. Hoops

Z.O.Z.

Bijlage 4



**TRANSPORTBEDRIJF
P. VLASMAN
TERNAARD**

TELEFOON K 5198-228 GIRO 639139
BANK: COOP. BOERENLEENBANK TERNAARD

LUXE AUTOVERHUUR
VEEVERVOER - VERHUIZINGEN - TRANSPORTEN

Ternaard, _____ 1958.



**TRANSPORTBEDRIJF
P. VLASMAN
TERNAARD**

TELEFOON K 5198-228 GIRO 639139
BANK: COOP. BOERENLEENBANK TERNAARD

LUXE AUTOVERHUUR
VEEVERVOER - VERHUIZINGEN - TRANSPORTEN

Ternaard, _____ 1958.

NOTA voor Auto. Friesland

	Zegel	0	1	5
6 naar Anjum				
625 " Hallum				
645 " Oudevenne				
655 " Bakken				
715 " Slija				
725 " Hallum				
745 " Kruiswilde				
825 " Wiering				
845 " Makkum				
910 " Houtdam				
950 " Lommum				
1025 " Wijk				
1045 " Ommeloord				
1100 " Nallemore				
12 - " Wierp. of Zwalpe				

NOTA voor Auto - aasch. Friesland Groningen

	Zegel	0	1	5
6 naar Zwagewesthoek				
615 " Ewijderheide				
630 " Bergum				
650 " Braakham				
710 " Raskum Opinde				
720 " Surhuisterveen				
730 " Gron. Opinde				
8 - " Groningen				
815 " "				
855 " Winsholm				
925 " Hallkanaal				
1005 " Assen				
1030 " Zeiden				
1055 " Hoogerum				
1130 " Rhippel				
12 - " Wierp. of Zwalpe				

Bijlage 5


NEDERLANDSE
POSTDUIVENHOUDERS
ORGANISATIE

goedgekeurd bij koninklijk besluit
d.d. 29 augustus 1947 - no. 96

bureau: mallestraat 10 - 3581 SL utrecht
telefoon (030) 314920
postgiro 19666 n.p.o. utrecht

Aan de Afdeling Friesland
de Weledele heer A.Brouwer,
Farebuorren 18,
9171 MB BLIJA



betreft. corresp.nr. utrecht, 1 februari 1984
1949 ref.FM

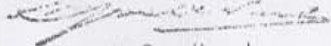
Geachte Heer,

Naar aanleiding van uw schrijven van 31.1.'83 delen
wij U mede dat de door U gebruikte boxen geschikt zijn voor het
volgende aantal duiven:

40 duiven bij 1 nacht mand
36 duiven bij 2 nachten mand
30 duiven bij de overige vluchten bij 3 of meer nachten mand

Bovenstaande is conform artikel 1 van het N.P.O.Ver-
voersreglement.

Hopende U hiermede van dienst te zijn geweest, ver-
blijven wij,

namens Bureau N.P.O.,
hoogachtend,

H. Goedhart
Hoofdadministrateur

Bijlage:
Fotokopie vervoersreglement

Bijlage 6a

JAAR	AANTAL VLUCHT.	AANTAL BOXEN	AANTAL DUIVEN	DUIVEN PER BOX	KM	PRJS P/KM	KOSTEN INCL T W	KOSTEN PER DUIF	AFD. FRIESLAND
1995	33	14.907	534.093	35,83	71.021	0,9756	87709	16,42 CT	Afd. Friesland 1996
1996	34	18.570	667.918	35,97	98.136	0,9964	118.545	17,75 -	
2001	34	22.237	696.504	31,32	102.228	1,0891	134.714	19,34 -	
2005	34	21.202	631.889	29,80	101.128	1,12	149.285	23,63 -	
OITVAHLEN									
2011	34	18.997	554.022	29,16	89.796	1,55	554.022	30,40 CT	A. De Jong
2012	33	17.906	514.660	28,74	87.061	1,60	514.660	32,75 -	T. Boleers
2013	35	17.324	485.917	28,05	85.888	1,63	485.917	34,86 -	
2014	33	17.458	499.544	28,61	83.917	1,68	499.544	34,18 -	
2015	33	19.409	522.836	26,94	93.139	1,64	522.836	35,35 -	
2016	34	19.103	503.803	26,37	90.005	1,64	503.803	35,55 -	
2017	34	17.921	472.901	26,39	89.765	1,72	472.901	39,50 -	
2018	35	17.993	465.908	25,89	89.850	1,76	465.908	41,07 -	
2019	38	16.563	429.385	25,92	89.108	1,80	429.385	45,20 -	
2020	27	14.679	372.076	25,35	76.723	1,80	372.076	44,91 -	
2020 T.O.V 1996 40% VERHOOGING DOOR 10,5 DUIVEN MINDEER IN BOX									
40% " " " VRACHTKOSTEN									

Bijlage 6b

	<u>BOXEN</u>	<u>DUIVEN</u>	<u>GEM. IN BOX</u>	
1989 t/m 1995 GEM.	14.811	535.433	36,15	7 JAAR
1996 1 ^e JAAR MET K	18.570	867.918	35,97	1 "
1997 t/m 2009 GEM.	22.004	681.233	30,96	12 "
2006 NIET MEEGEREKEND I.V.M. VOGELPEST				
2010 t/m 2014 GEM.	18.139	520.737	28,71	5 "
2015 - 2019 -	18.197	478.967	26,32	5 "
2020 NIET MEEGEREKEND I.V.M. CARONA				
2021	14.154	365.822	25,85	1 "

Bijlage 7

3-07-1992

Geacht bestuur afd. Friesland
en duivenvervoer Vlasma,

Namens alle duivenmelkers afd. Friesland zijn we zeer
ingenomen dat u alles in het werk heeft gesteld om onze
duiven toch nog op tijd in Tours te hebben gekregen,
dit is voor ons, melkers, een koningin vlucht.

zeer veel dank voor deze prestatie namens,

PV Noordervlucht Blija
Penn. Nicolai:

Nicolai

DIT WAS I.V.M. GROTE STAKKING WAARBĲ HEEL FRANKRIJK
ZO GOED ALS DICHT ZAT.

AFDELING FRIESLAND WAS TOEN DE ENIGE DIE DE BESTEMDE
LOSPLAATS HEEFT BEREIKT EN OP ZATERDAG GELOST.

Bijdrage van duivensportpommeranten

Johannes Keuning, Albert Jan de Jong en Dirk Buwalda

Punctueel!

Toen ik in 2011 gekozen werd in het bestuur van de afdeling Friesland'96 had ik geen idee van wat mij te wachten stond. De naam Vlasman had ik wel op de auto's zien staan maar welke persoon hier achter schuil ging wist ik niet. Als penningmeester van de afdeling kwam ik nu regelmatig in contact met de heer Vlasman. In de latere jaren werd de naam Vlasman veranderd in Joop. Wij (Joop en ik) hadden elkaar nodig. Joop omdat hij graag wilde dat de facturen die hij stuurde op tijd betaald werden en ik omdat ik vaak afhankelijk was van de informatie, zoals een overzicht van de gereden kilometers en het overzicht van het aantal manden en duiven per vereniging die op een vlucht waren meegegeven. Wij beiden hadden ook iets gemeen, namelijk dat wij erg punctueel waren. Ik ben Joop hiervoor zeer erkentelijk en bedank hem voor de zeer prettige samenwerking. Ik heb begrepen dat hij nu eindelijk van zijn pensioen gaat genieten en wens hem en zijn vrouw nog veel gezonde jaren toe.



Johannes Keuning
Penningmeester afd. Friesland '96

Vlasman

In 1997 was mijn kennismaking met Joop Vlasman **de** vervoerder van de Friese duiven. “de” bewust vet gedrukt.

Joop een man die groot is in het organiseren daarnaast klein van stuk evenals zijn lontje als de dingen bij een vereniging of in het vervoer niet naar wens gingen. Kwaliteit stond bij hem voorop. Commentaar was niet gewenst en wie dat wel had belandde soms in een aanwezige vijver. Joop groeide op met het vervoer van de duiven dat zijn vader aangenomen had. Vanaf het moment dat hij zijn rijbewijs had reed hij ook zelf naar de diverse losplaatsen. Een tijd zonder snelheidsbeperkingen en verkeersdrempels! Een tijd waarin de dagfond op vrijdagmorgen vroeg gelost werd en dezelfde wagens en chauffeurs 's avonds weer voor de vitesse reden. Een convoyeur hoefde Joop niet iedere week op zijn wagen want dan was de bijrijders stoel gereserveerd voor zijn vriendin/verloofde, Betty. De organisatie van het ophalen, planning routes en tijden was zijn zorg. Daar hoefde verder niemand zich druk om te maken.

Hij instrueerde chauffeurs en convoyeurs. Voorzag ze van lijsten met aantallen manden van een vorige vlucht zodat de convoyeur alleen maar het aantal ,meer of minder manden ,hoefde in te vullen. Rond 21.00 uur werd het aantal plus of min doorgebeld. Joop kon voor aankomst op het overlaadpunt al aangeven welke auto overgeladen moest worden. Bepaald werd dan ook al wie Urk er nog bij kon laden en daarna meteen door kon naar de losplaats. Tijdwinst. Op de terugweg de manden van Urk terugbezorgen dan was mogelijk dat de vrijdag erop de andere wagen Urk kon halen. Efficiëntie en flexibiliteit ten top . Altijd ook het streven geen auto te veel door te laten rijden naar de losplaats terwijl het voor hem als vervoerder beter was om met een auto meer door te gaan. Bij twijfel altijd een telefoontje om te overleggen wat wijs was. Denken ook in het belang van de klant. Een voorbeeld voor andere vervoerders .

Snelheid was een ding. Op tijd in Emmeloord zijn om het optimale transport samen te kunnen stellen. Overladen met eigen krachten, chauffeurs en convoyeurs. Wie dat niet wilde kon beter bij een ander gaan werken. Een voorbeeld voor veel afdelingen waar overlaad ploegen dit doen.

Wie van buiten de planning verstoorde kreeg te maken met een zeer boze Joop. Op zeker moment stond er een aantal mensen in Emmeloord die een dopingcontrole wilden uitvoeren en daarmee het tijdschema overhoop gooien. Ik denk dat de controleurs Joop nog niet vergeten zijn. De duiven uit Friesland moesten op tijd op de losplaats zijn en dan moet niemand dat komen verstoren.

Als het om organiseren ging was Joop heel flexibel. Er was indertijd een weekend waarin we dachten precies genoeg vervoer te hebben voor een midfond- en een jonge duivenvlucht. We kenden niet de opgave van manden en in Emmeloord was de conclusie er moet een extra wagen mee door naar de midfond. Geen paniek maar kijken naar een oplossing. Een oplegger lenen. Jan Eskes van afd 5 uit bed gebeld. Die nacht rijdt een trekker naar Streefkerk en haalt een oplegger met helaas andere manden. 's Morgens manden uitgereden naar een aantal verenigingen. De betreffende verenigingen waren niet blij met andere manden maar vrijdag was er voldoende vervoer. Een weekend met 10 opleggers onderweg! Joop was en voelde zich **de** vervoerder van de duiven van afdeling Friesland '96. Meegeven aan een andere afdeling was hij niet enthousiast over. De NPO was helemaal ver weg. Het bestuur van Friesland bepaalt. Vroeger bij een fondvlucht die op zaterdag niet gelost werd was de regeling dat er een stuk teruggereden werd waardoor na de lossing op zondag de

wagens toch op een redelijk tijdstip thuis waren. Toen de NPO eisen gingen stellen aan afstanden e.d. Vond Joop dat maar niets.

Overstaan naar de zondag bracht altijd spanning. De vastgelegde afspraak was om 08.00 uur wordt meegedeeld of er en hoe laat er gelost gaat worden. Het dan genoemde tijdstip van lossing werd veelal niet gehaald omdat het weer minder snel opknapte om verantwoord te kunnen lossen. Nog even wachten, het gaat opklaren . Nog weer wachten. Joop kon dan roepen ik koppel af en ga naar huis! Heeft hij echter nooit gedaan. Toegegeven moet worden dat Joop nogal eens gelijk kreeg en dat er gelost werd bij minder gunstige omstandigheden dan enkele uren daarvoor.

Na terugkeer van de opleggers moesten de manden ,van soms twee vluchten, weer overgezet worden in de auto's die donderdag of vrijdag de ophaalroutes gingen rijden. Tevens de controle of er nog voldoende voer op de mogelijk doorgaande wagens aanwezig was.

Wekelijks hadden we op maandagmorgen contact en bespraken we het vervoer van het weekend. Na soms wat stoom afgeblazen te hebben ,keken we weer vooruit.

Alle opleggers stonden geparkeerd bij Joop . Eerst in Ternaard en later in Stiens. Onderhoud van de opleggers, APK e.d., Joop regelde het. Wel altijd op maandag bij de bespreking een melding als er iets gerepareerd moest worden . Maar hij had het initiatief.

Betty mag in het verhaal niet vergeten worden want zij maakte de overzichten en stuurde het verslag naar bestuur en vervoerscommissie.

Ik zie met veel genoegen terug op de buitengewoon plezierige , zeer professionele vervoerder. Joop Vlasman een markant mens!



Albert Jan de Jong
Ras bestuurder in veel hoedanigheden

Samenwerking met Vlasman

Ik heb als secretaris/voorzitter van "Afdeling Friesland '96" vanaf 1996 contac met Vlasman gehad. Voorheen was ik secretaris van "Afdeling K Friesland". In de fusiebesprekingen tussen de besturen van "Afdeling K Friesland" en "Afdeling Fryslân van de N.B.v. Z" is uiteraard breedvoerig aandacht geschonken aan het vervoeren van de duiven. Ik denk dat Vlasman de eerste vervoerder was die de duiven met een vrachtwagen ophaalde. Daarvoor ging het vervoer per trein. Althans dat herinner ik me van mijn eerste jaar als lid van PV De Ooievaar te Franeker. Wij brachten in 1958 nog duiven per bakfiets in rieten manden naar het station. Afdeling Fryslân was ons een stap voor. Kort na 1958 kreeg Afdeling K Friesland ook een vervoerder. Wie dat was weet ik niet meer (kan hier ook niet achter komen). In de fusie bespreking is echter volmondig voor Vlasman gekozen. Vlasman had voldoende vervoerscapaciteit en was een betrouwbare zakenrelatie. De andere vervoerder viel direct af omdat wij niet overtuigd waren of deze vervoerder voldoende capaciteit had.

Voor zover ik weet heeft Vlasman altijd vanuit Stiens geopereerd. Hij was zeer betrokken bij het vervoer. Veel aandacht voor het welzijn van onze duiven. Van belang was het overleg in zijn kantoor te Stiens. Op het terrein van Vlasman stonden onze containers. Het onderhoud en de indeling van manden was wekelijks een forse klus. De indeling van het aantal manden per container was steeds wisselend en moest dus wekelijks worden aangepast. Ik ben zelf vaak samen met Cor Tolsma bij Vlasman geweest. Deze gesprekken waren altijd maandagmorgen ca. 10.00 uur. In deze gesprekken werd gesproken over de af te leggen route naar de losplaats, donderdag of vrijdag inkorven, het aantal manden per vereniging en daaraan gekoppeld het totaal benodigde aantal manden per container en het benodigde voer voor de duiven. De ophaalroute werd ook besproken. De ophaalroute was afhankelijk van het aantal inkorvende verenigingen. Vooral bij de fond was dit een belangrijk aandachtspunt. Vlasman had veel ervaring met wijzigingen in het geheel. Dat was voor ons als bestuur een belangrijk punt.

Daarnaast dienen we te beseffen dat er vroeger geen sprake was van lange drinkgoten aan de manden. Per mand werden drinkgoten bevestigd welke werden gevuld als de container op de losplaats was of werden gevuld als bij lange ritten moest worden gestopt. Dit is veel werk geweest hetgeen door de convoyeur en de chauffeur werd verricht. Als de containers uiteindelijk weer op de parkeerplaats van Vlasman te Stiens stonden werd door Vlasman alles nagekeken en schoongemaakt.

Vervoerstechnisch is er sprake van een een forse verandering geweest. Vroeger auto's met een zeer eenvoudig laadsysteem. Na de rieten manden kregen we een auto met een mogelijkheid om aan de zijkant manden in te schuiven de zogenaamde "Oomens"manden. Dat was al een hele verandering en verbetering. Nadien kregen we containers met zogenaamde "geforceerde verluchting". Een forse vooruitgang in het welzijn voor de duiven. Met Vlasman zijn steeds deze ontwikkelingen en vooruitgang in het vervoer besproken.

De gesprekken met Vlasman als persoon waren steeds plezierig. Soms kwam het voor dat verenigingen onvoldoende aandacht besteden aan het op tijd klaar staan met de manden of onvoldoende mankracht beschikbaar hadden als de auto kwam. Dit was steeds goed bespreekbaar en vervolgens werden betreffende verenigingen gewezen op tekortkomingen door ons als bestuur.

De verhoudingen met Vlasman in mijn bestuurders tijd (25 jaar) zijn steeds uitstekend geweest. Na

mijn bestuurstijd bij Afdeling Friesland '96 kwam Vlasman nog een aantal malen aan het eind van het jaar een kalender bij mij thuis brengen. Ik heb dat zeer op prijs gesteld en deze daad zegt veel over het sociale karakter van een persoon.

Op onze feestavonden was Vlasman samen met zijn vrouw vaak aanwezig. Dit werd door ons als bestuur ook zeer op prijs gesteld.

Ik heb ook nog navraag gedaan bij de leden van onze vereniging in Harlingen (0227). Een van onze leden heeft al foto's gestuurd. Verder geen enkele wanklank. De auto was altijd goed op tijd, Er waren goede contacten met de convoyeurs en chauffeurs. We kennen elkaar. Dit kwam ook omdat velen van hen al jaren bij Vlasman werkten of voor onze afdeling convoyeurs diensten deden. Onze vereniging werd altijd goed op de hoogte gehouden van wijzigingen in de route tijden. Dit is zeer belangrijk omdat ver vooruit de inkomtijden bekend moeten zijn.

Een groot compliment van onze leden is op zijn plaats. Wij hopen dat Vlasman samen met zijn vrouw en kinderen nog mag genieten van een goede tijd en veel gezondheid gewenst.



Franeke 26 april 2022

Dirk Buwalda

Was vele jaren secretaris en voorzitter van de afdeling en NPO voorzitter.

Bijdrage van diverse verenigingen:

“Blauwband” te Balk.

Omdat in Balk de heer W. Klijnsma woont, die tussen 1982 en 2018 de duiven van de afdeling Friesland begeleid heeft, hebben wij ook hem gevraagd naar opvallende voorvallen met betrekking tot Jopie Vlasman.

Verhaal 1: Toen het nieuwe onderkomen van de vereniging in Balk geopend werd was Jopie Vlasman bereid om aan een van de chauffeurs een trekker af te staan zodat die dag er op het centrale plein in Balk een duivenlossing kon plaats vinden. De onderstaande foto is daarvan het bewijs. Dank hiervoor aan de heer J. Vlasman.



Verhaal 2: In de negentiger jaren was de afdeling Friesland op weg naar Tours. Tekst verwerkt in: **Staking in Frankrijk**

Verhaal 3: Vlucht vanuit Keulen. Tekst verwerkt in: **Eigen convoyeurs**

Verhaal 4: In 1976 had Jopie en ook de andere chauffeurs moeite om in Koudum langs het inkorflokaal te rijden. De gemeente had sterke, hardhouten paaltjes langs de weg laten

plaatsen. Nu stond er 1 paaltje vlak voor de bocht van de straat en volgens Jopie zou die er niet moeten staan. Omdat Jopie goed voor onze duiven zorgde heeft een onbekend lid van de Thusfleaners deze paal dan ook verwijderd. Op de foto hierna staat het slachtoffer.

Het roemruchte paaltje (is bewaard gebleven)



PV De Rode Doffer Drachten.

Hierbij willen we Joop bedanken voor de jarenlange samenwerking en niet te vergeten zijn chauffeurs. Als Joop zelf kwam, was hij altijd haastig, wat resulteerde dat hij een keer wegreed met de deuren van de auto nog open. Hij zal ze even later wel dicht hebben gedaan, maar wij zeiden: Als dit maar goed komt. Joop bedankt namens onze vereniging.

P.V. de Noordervlucht Blije

Wij als vereniging P.V. de Noordervlucht willen Joop bedanken voor al de jaren inzet. Joop was het gezicht van de Friesland 96 vrachtwagen bij ons aan de club. We zijn hem dankbaar dat Joop toch bijna elke week er weer stond. Gelukkig konden we altijd even een grapje en een lolletje met Joop maken, en natuurlijk werden er ook wel eens andere dingen besproken.

Joop nogmaals Bedankt voor al je jaren inzet.

PV De Zwaluw

Joop Vlasman

Het is vast meer dan 20 jaar geleden maar het exacte jaartal weet ik niet meer. Het was net na de installatie van een nieuw bestuur of een nieuwe voorzitter, na de periode Eibert Veenstra dus maar ik vermoed ook nog na de eerste termijn van Albert de Jong.

Jopie Vlasman belde. Ik (Piet Broersma) was toen voorzitter van De Zwaluw en kende Jopie ook van uit het werk omdat hij ook reed voor het bedrijf waar ik voor werkte en ik had wel regelmatig contact met hem over de werkzaamheden en de betaling daarvan.

Jopie belde dus en klonk nogal overstuurd. "Piet jonge dit gijt op e harses ferkeerd, je jeije olle jilt er troch hinne, je binne lang net wiis, do mast er wot oan dwaan os jim matte der wot oan dwaan" Ik had geen idee waar het over ging want wie waren "je" en wiens geld werd er doorheen gejaagd. Na een paar momenten rust en een paar vragen van mij waar Jopie nog geen antwoord op gaf, bleek dat het over Friesland '96 ging. Jopie bleek betrokken te zijn in een gedachteronde van het bestuur over nieuwe plannen, nieuw beleid. Allemaal nog prematuur maar Jopie had daarbij al wel kennis kunnen nemen van de opvattingen van enkele bestuursleden en zag de ondergang van de afdeling aan de horizon opdoemen. Na het wisselen van een paar overwegingen werd Joop weer rustig en na de belofte dat ik er in zou duiken om te kijken wat er ging gebeuren, werd Joop weer de oude.

Achteraf bleken de plannen allemaal niet concreet te worden en vielen de desastreuze gevolgen wel mee of bleven zelfs helemaal achterwege.

Het was voor mij wel een stevige bevestiging van wat ik al wist omdat ik Jopie al wel kende: hart voor zijn werk, hart voor de afdeling en bekwaam en betrouwbaar als geen ander.

Eigenlijk had ik verwacht dat we Vlasman als vervoerder zouden behouden totdat het bedrijf stopte of tot Jopie erbij neer viel. Jammer dat dat niet zo mocht wezen. Toch hebben we geweldige herinneringen aan de firma Vlasman en haar personeel en heeft de Friese Duivensport meer dan 50 jaar van hun hoogwaardige dienstverlening mogen genieten. We zijn hen onmetelijk veel dank verschuldigd.

De Ameland Koerier.

Ook wij werden gevraagd om een paar regels op papier te zetten over Joop Vlasman.

Dit valt voor ons niet mee omdat we weinig of helemaal geen contact hadden met Joop. Tot 2011 werden onze duiven vervoerd door de HTO naar Holwerd en werden de duiven daar door Vlasman weg gehaald.

Hoe e.e.a. in zijn werk ging is mij niet geheel duidelijk maar we hadden nogal veel schade aan de manden.

In 2012 heeft onze vereniging zelf een auto aan geschaft om de duiven te vervoeren naar Holwerd.

Om 17.00 uur vertrekken we met de duiven vanaf Ameland en als alles goed gaat kunnen we weer met de boot vanaf 20.00 uur richting Ameland.

Het was mogelijk om bij PV De Kustvliegers de duiven aan te leveren en de leden van die vereniging zorgden er mede voor dat de duiven werden overgeladen.

Soms als het laagwater was i.v.m. de oostenwind waren we te laat in Holwerd en was Vlasman al vertrokken met de auto richting Leeuwarden.
Een lid van PV De Kustvliegers reed dan met de auto van de Amelande koerier naar Leeuwarden om de duiven bij PV De Orion over te laden.
Joop Vlasman zelf kon maar moeilijk wachten, zat er een ander chauffeur op de wagen dan ging het wat gemakkelijker.

De Vliegende Post Minnertsga

Hierbij toch nog even een stukje betreffende vervoer Vlasman.

De Firma Vlasman werd vanaf het begin, dat de postduivenvereniging, De Vliegende Post, een eigen inkorf lokaal had met een bar!, altijd van koffie en/of fris voorzien,

Minnertsga was namelijk het beginpunt van Route 1,

De betrokken mensen van Vlasman werden eigenlijk vrienden, gezelligheid en bereidheid elkaar altijd te helpen stond voorop.

Dit is door de leden van de Vliegende Post altijd enorm gewaardeerd,

Wij wensen alle betrokkenen dan ook het allerbeste toe, voor de naaste en verre toekomst.

De leden van PV Franeker97.

Beste heer Vlasman,

Graag willen wij, PV Franeker97, deelnemen aan het boek als afscheidscadeau voor uw jaren lange verzorging van het vervoer van onze duiven.

PV Franeker is u dankbaar voor al de goede zorgen tijdens, in en om het vervoer van de duiven van onze vereniging.

Eerlijk gezegd zijn we wel eens te laat geweest met de opgave van het aantal manden maar na een telefoontje naar de firma Vlasman werd dit gauw weer recht gezet.

Indien nodig bracht u na de vlucht de manden op zaterdag leeg terug.

Uw besluit om het duivenvervoer als bedrijfstak af te stoten hebben we vol ongeloof aangehoord. Er was, zo werd ervaren door de leden, een vertrouwde pijler weggefallen in onze sport.

Samen met u hebben we de buitensporige kritiek en bedreigingen aan uw adres veroordeeld. Onder de leden die dit vol ongeloof aanhoorden was een plaatsvervangend schamen. Erg nare gebeurtenissen.

P.V. De Postduif Harlingen

Vlasman in Harlingen, los bij lokaal, 2006

Op 22 juli 2006 reed Vlasman de duiven van P.V. De Postduif Harlingen terug naar het lokaal. Vanwege de slechte omstandigheden op de lossingsplaats werden ze gelost op de plaats waar ze kort tevoren in de mand waren gegaan.





P.V. Vice Versa (0259) te Drachten

Met het afscheid van de firma Vlasman als vervoerder van onze duiven komt er ook voor P.V. Vice Versa te Drachten een einde aan een tijdperk. Zelfs onze oudere leden kunnen zich niet anders herinneren dan dat de firma Vlasman de duiven kwam ophalen. Efficiënt, vakkundig en snelheid zijn de termen die ons opvielen aan de manier van werken van de

firma. Een bijzondere herinnering van sommige leden is bijvoorbeeld hoe handig duiven werden overgeladen door twee manden op de grond te plaatsen met de schuifopeningen tegen elkaar aan, waarna de schuiven werden opengetrokken en de duiven uit de ene mand met en stokje eenvoudig en in mum van tijd naar de andere mand werden gedreven. We maken graag van deze gelegenheid gebruik om de firma Vlasman van harte te bedanken en we wensen Joop en alle andere betrokkenen alle goeds toe voor de toekomst.

Vlasman

Toen in een ver verleden onze vereniging nog in de oude Smederij van de familie Broersma in Opende-Oost inkorfde was de firma Vlasman de vaste vervoerder. Op vrijdagavond en donderdagavond werden de gevleugelde atleten door de vertrouwde convoyeurs opgehaald. Zo in het begin van de jaren tachtig bestond onze vereniging uit een 15 tal vliegende leden. De duivensport in ons dorp en omgeving was echter populair en de jaren erop groeide het ledenaantallen gestaag tot een aantal van 33 leden.

Dat was er mede de reden van dat de vereniging in 1993 overstapte naar een nieuw verenigingsgebouw aan de Drachtsterweg in ons dorp; de plek waar de vereniging nog steeds haar vast honk heeft.

Noemenswaardig is de keer dat Joop Vlasman op een zaterdag de lege korven terug moest komen brengen van een wedvlucht maar toen op de stoet met versierde wagens stootte. Deze optocht werd afgesloten door de beroemde zigeunerwagen waar de opgeschoten jeugd zich tot doel had gesteld om zoveel mogelijk dorpsgenoten en toeschouwers de stuipen op het lijf te jagen door ze met pispotten gevuld met water nat toe gooien en daar was het weer ook prima voor want het was die dag schitterend weer. De stoet naderde de vrachtwagen waar Joop hoog en droog zat..... althans dat dacht hij want toen juist die laatste wagen passeerde werd een emmer water tegen zijn ruit in de deur gegooid en..... inderdaad die stond open. Daarmee had Joop ook op een natte maar sportieve manier kennis gemaakt met dit evenement in Opende als onderdeel van het Dorpsfeest.

Ook ter gelegenheid van het jaarlijkse Dorpsfeest kon de organisatie rekenen op de medewerking van de firma Vlasman toen de duiven nu eens niet uit het inkorflokaal moest worden opgehaald maar bij het lokaal multifunctioneel centrum De Veste. Daar waren voor een speciale vlucht de duiven door de kinderen van het dorp ingekorfd voor de eendagsrace vanuit Lommel.

De kinderen uit het dorp mochten de duif die voor hun klas vloog een naam geven. Eén daarvan kreeg de naam Superstar.

De kinderen mogen de duiven nog één keer aaien voordat deze de korf in gaat.



Met Vlasman was de afspraak gemaakt om de duiven bij het MFC op te komen halen.

Korven laden bij MFC De Veste



Die vluchten waren 4 hokken online te zien middels camera gemonteerd op de kleppen van de hokken. De volgende dag konden de kinderen en ouders van het dorp de duiven op en groot scherm in het Barontheater zien aankomen.

Op de achtergrond de vier hokken online. Voor “notaris” Klaas Blaam en presentator Geert de Jong



Gespannen gezichten bij het volgen van het thuiskomen op het scherm



Voor deze vlucht waren de duiven uitgerust met een heuse (ouderwetse) gummiring. Na thuiskomst werd de gummiring meegegeven aan de fietser die voor die klas fietste. Op één hok konden duiven van verschillende klassen vallen en dus werd met spanning op het vallen van de duiven gelet

Algemeen

Diverse telefoontjes, appjes en korte mailtjes zijn binnen gekomen van verschillende verenigingen die Joop graag willen bedanken voor de vele jaren dat ze hebben samen gewerkt. Velen vinden het lastig dit op papier te zetten. (SJK)



Nawoord

Het was een mooie belevenis om samen met Joop te duiken in de historie en de ontwikkeling van het duivenvervoer in het noorden. 63 jaar is de firma Vlasman actief geweest in duivensportvervoer en dat is niet niks. Vele besturen heeft Vlasman meegemaakt en dan al die veranderingen op gebied van organisatie en eisen die gesteld worden aan het vervoer van duiven. Je moet van bijzonder goede huize komen om dit al die jaren met succes te kunnen volbrengen, en Joop is zo iemand. Hij heeft enorm veel knowhow op gebied van transport in het algemeen en specialist in het vervoer van postduiven in het bijzonder. Joop spreekt met passie over zijn vak en dat heeft geresulteerd in een uniek overzicht van duivensportvervoer vanaf 1958!

Het was een voorrecht om dit boekwerk met Joop en veel enthousiaste leden van afd. Friesland '96 te mogen maken.

SJK



Joop zijn laatste klusje

Druk in de paperassen tijdens het interview

