

Het welzijn van wedstrijd duiven tijdens vervoer, lossing en op het thuishok



Auteurs: Willem Mulder en Steven van Breemen

Copyright © Alle rechten voorbehouden. Publicatie, vermenigvuldiging of overname van teksten op welke manier dan ook is niet toegestaan zonder voorafgaande toestemming van de auteurs.

Versie 9, 2 mei 2023

Voorwoord

Voor een goed verloop van een duivenvlucht is een drietal factoren van groot belang:

1. De conditie van de duif op het moment van inkorven;
2. De wijze van vervoer en de verzorging tijdens het vervoer naar de losplaats;
3. De weersomstandigheden tijdens het lossen en op de vluchtlijn.

Deze drie factoren bepalen gezamenlijk het succesvol verlopen van een wedvlucht.

Dit voorjaar heeft de NPO tijdens de algemene ledenvergadering het door de WOWN geactualiseerde Reglement Vervoer en Lossingen NPO aangenomen. In artikel 11, lid 3, staan de eisen wat betreft het transportvoer voor onze duiven waarmee het welzijn van de duiven tijdens transport nog verder verbetert. Deze eisen staan als volgt vermeld in het reglement:

Het convoyage voer bestaat uit ofwel enkelvoudige maïs ofwel een mengeling dat voldoet aan de volgende eisen:

- a. bestaande uit minimaal 50% maïs, maximaal 10% peulvruchten, aangevuld tot honderd procent met granen en zaden;
- b. bestanddelen hebben een korrelgrootte van minimaal 3 mm;
- c. bestanddelen komen algemeen voor in duivenvoerders;
- d. bestanddelen hebben een hoge houdbaarheid.

Graag willen wij in dit artikel nader in gaan op de totstandkoming van het transportvoer en nog enkele aanbevelingen doen die mogelijk kunnen leiden tot een nog hoger welzijn van de duiven.

Een woord van dank willen wij richten aan diegenen die veel tijd en energie gestopt hebben in de totstandkoming van Transportvoer versie 1.0: het toenmalige bestuur van afdeling 7 onder voorzitterschap van Erwin van Wijk, Huib Bransen (lossingscoördinator), Geurt Doppenberg (vervoerscoördinator), de combinatie Verbree uit Putten en de overige

liefhebbers die welwillend als testhokken hebben gefunctioneerd. Alsmede aan Albert Winkel van de WOWD voor zijn positieve suggesties om dit artikel nog beter uit de verf te laten komen.

Introductie

Openheid is het toverwoord voor de toekomst. Net als dierenwelzijn. Daar ontkomen we niet meer aan. Alle “in’s en out’s” van onze overheid zijn niet of onvoldoende bekend, maar het is aan te raden, dat de onderweg zijnde duivencontainers vanuit een centraal punt digitaal uit te lezen zijn, uitgerust zijn met camera’s en een black box. Bij problemen dient er adequaat en direct actie te worden genomen. Net zoals dat nu al gebeurt bij veel transport ondernemers buiten de duivensport, zoals bij veetransporten of gekoelde transporten van levensmiddelen. De tijd van wat manden op een vrachtwagen met een zeiltje er over is voorgoed voorbij. Het aantal duiven in de mand is met de hiervoor genoemde actualisatie van het vervoersreglement flink verlaagd en in lijn gebracht met de uitkomsten van wetenschappelijk onderzoek over wat voor de duiven gunstig is. Andere aanpassingen in het reglement gingen over het op gezette tijden rusten onderweg, water geven en dergelijke. Belangrijk in deze is het per wedvlucht bijhouden van een logboek door de convoyeurs waaruit de zorg overduidelijk blijkt die zij steeds aan de duiven geven. Omdat ieder jaar nieuwe convoyeurs worden aangesteld en oude met pensioen gaan is het voor de nieuwkomers gemakkelijk om zich in de verzorging en begeleiding van de duiven in te kunnen lezen als er een goed naslagwerk voor handen is. Regelmatig worden nog nieuwe convoyeurs in het diepe gegooid en dit moet logischerwijs worden voorkomen.

De overheid stelt zich op het standpunt dat de duivensport zelf onderzoek moet doen en aan de hand daarvan regels moet opstellen om het welzijn en de gezondheid van onze duiven te borgen. De overheid kijkt daarbij over onze schouders mee. Dit principe wordt “zelfregulering” genoemd. Op 2 mei jl. publiceerde de Raad voor Dier Aangelegenheden (RDA), een belangrijk adviesorgaan op dit punt, het rapport “Plezier voor mens én dier?”. In dat rapport adviseert de RDA dat elke sector een Dierwelzijnsplan op gaat stellen, ook de duivensport. In dat plan moet komen te staan op welke manier de sector het welzijn van de dieren gaat borgen. Moeten we daar zorgen over maken? We kunnen ons maar beter niet laten verrassen. Tot op heden heeft de overheid de duivensport de gelegenheid gegeven om de welzijnsomstandigheden voor duiven tijdens transport zelf in te vullen. Laten we dat aub zo goed mogelijk en in alle openheid proberen te doen. En niet alleen van de kant van de NPO, de WOWD, de vervoersinstanties, maar ook van de kant van de liefhebbers zelf. Dit artikel gaat hier nader op in en verschaft naar wij hopen de nodige handvaten om het welzijn van wedstrijdduiven tijdens vervoer en op het thuishok verder te helpen optimaliseren en de verliezen te beperken.

De aanleiding

De gemiddeld matige wedvluchtverloop percentages van afdeling 7 op de vluchten van twee nachten mand tijdens het seizoen 2010 waren aanleiding voor Steven van Breemen om actie te ondernemen. Het bestuur van de afdeling onder voorzitterschap van Erwin van Wijk stond er in 2011 voor open om diverse tests plaats te laten vinden. Steven verzocht vervolgens

Willem Mulder om een tweetal transport mengelingen samen te stellen voor twee en drie nachten mand plus een speciale maismengeling voor de overnachtluchten. De bedoeling was om de voeding voor de wedvlucht duiven duidelijk te verbeteren. De basisgedachte was een mengeling te ontwikkelen die goed opgenomen werd, licht verteerbaar, energierijk en water absorberend was.



Willem koos voor granen en zaden die duiven graag eten, die voor zowel koude als warme omstandigheden nuttig zijn en die vocht toevoegen aan het lichaam zoals: mais (3 soorten), tarwe, milocorn, witte dari, saffloorpitten, hennep, een klein percentage erwten en een ruim percentage gepolijste rondrijst. Dit voor de vochtbalans in het lichaam en in de hersenen voor een goede oriëntatie. Kleine en lange dunne granen en zaden werden vermeden, omdat deze in de ribbels van het golfkarton of in de mest zouden belanden. Doel was dat er keuze is voor de duiven onder verschillende omstandigheden, zodat er zoveel mogelijk duiven gaan eten en drinken.

In vorm zijnde duiven eten de laatste dagen voorafgaand aan de inkorving met name overwegend kleine(re) zaden en granen. Mais geeft warmte af en als het al behoorlijk warm is, zal alleen mais niet het meest gewenste transportvoer zijn voor duiven. Maar we voeren al zeker meer dan 50 jaar mais in de manden. Waarom zou dat dan nu ineens anders moeten? De duivensport is op veel gebieden tijdens de laatste 25 jaar flink veranderd. Als eerste kunnen we noemen: de selectie van de duiven voor de verschillende onderdelen. Duiven die het goed doen op de dagfond of op de overnacht fond, worden daarop speciaal geselecteerd. En daaruit kweken we weer duiven uit die op die specifieke onderdelen steeds beter en beter worden. Echter wat betreft het verstrekken van het meest geschikte transportvoer zijn we stil blijven staan.

De voeding voor de duiven heeft de laatste 25 jaar ook een enorme ontwikkeling doorgemaakt. Die is helemaal aangepast aan de vlucht, de weersomstandigheden en de afstanden die gespeeld worden. Zelfs op de geschatte vliegrekken. Dankzij windtunnel testen die door wetenschappers met duiven zijn uitgevoerd kennen we het exacte vetverbruik per vlieguur. Koolhydraten voor het eerste uur vliegen, eiwitten voor de spieren en vetten als de belangrijkste brandstof. Er is wetenschappelijke kennis over welke koolhydraten, welke eiwitten, welke vetten en op welk moment het beste gevoerd kunnen worden.

De opzet van de test

Er gingen een aantal vergaderingen vooraf aan de tests. Tijdens deze vergaderingen met het bestuur van afdeling 7 waren zowel Steven als Willem aanwezig. Ook de convoyeurs van deze afdeling waren op de vergaderingen uitgenodigd. Het bestuur wees diverse test hokken aan die rapporteerden hoe de duiven op het thuis hok voorbereid werden op de wedvlucht en hoe de duiven ervan thuis kwamen. De test hokken werd uitdrukkelijk verzocht om geen mededelingen aan derden te doen.

Doel

Het doel was het welzijn van de duiven te verbeteren tijdens het transport door alle duiven voldoende te laten eten en drinken zodat zij beter voorbereid zijn op de vlucht naar het thuis hok. Bij 22°C heeft de duif al 1,7 ml water per uur nodig. Is de duif 10 uur op transport, dan verliest deze 4% van zijn lichaamsgewicht. Bij 24°C is de waterbehoefte 2,6 ml per uur. Tijdens 10 uur op transport verliest de duif 8% van het lichaamsgewicht. Als de lichaam- en hersenfuncties beter functioneren middels voldoende vocht en voeropname, zullen de duiven zich mogelijk beter kunnen oriënteren, sneller en in goede conditie thuiskomen om de week erna zonder problemen opnieuw te kunnen worden ingekorfd. Voordeel voor de liefhebber is dat wanneer de duiven beter en vlotter thuiskomen, hij of zij beter kan selecteren en zodoende meer plezier beleeft aan zijn of haar hobby. Voordeel voor de afdelingen is dat er, over het gehele seizoen gemeten, meer duiven worden ingekorfd en de wagens een hoger bezettingspercentage hebben. Dit levert voor de afdelingen een behoorlijk financieel voordeel op.

De voorbereidingen

Het plan was deze mengeling(en) te testen in afdelingsverband en niet op nationale vluchten uit het oogpunt van concurrentievervalsing. Naast de testrapporten voor de convoyeurs werden ook testrapporten ontwikkeld voor de testhokken. Deze invulformulieren werden door Steven samengesteld. Hij verrichtte verreweg het meeste werk door de waarnemingen te verzamelen, uit te werken, te bespreken en zo nodig ook een corrigerend gesprek te voeren als de gemaakte afspraken niet of onvoldoende werden nageleefd.

De testformulieren voor het transport

De convoyeurs dienden na elke vlucht een vragenlijst in te vullen met vragen zoals:

- hoe laat werd er van de verzamelplaats vertrokken naar de losplaats?
- waar en hoe laat werden er tussenstops gemaakt?
- wel/geen water gegeven tijdens de tussenstop?
- hoe lang duurde de tussenstop?
- hoe laat op de losplaats aangekomen?
- hoe laat voor het eerst water gegeven op de losplaats?
- hoe laat voer gegeven?
- eten de duiven goed?
- eten ze allemaal?
- wat laten ze liggen?
- hoeveel eten de duiven precies en wordt dat na verloop van tijd meer of minder?
- hoeveel drinken de duiven en hoeveel keer moet er water worden bij gegeven?

Alles met de bedoeling om te kijken waar nodig het welzijn van de duiven verder kon worden verbeterd.

De testformulieren voor op het thuis hok

Op het testformulier dienden de deelnemers ook in te vullen hoe de duiven door hen thuis werden voorbereid naar de vlucht toe. Verder werden een aantal zaken ingevuld zoals:

- hoe vlot kwamen de duiven als team thuis?
- hoe was de conditie bij thuiskomst?
- was er gewichtsverlies te constateren?
- waren ze dorstig?
- waren ze hongerig?
- hoe was de eerste mest?
- was er voldoende aandacht voor de partner?
- hoe was de mest de volgende dag?
- hoe was het herstel?
- wel of geen slagpennen op het hok gevonden tijdens de eerste dagen na thuiskomst?
- wel of geen dons rui?
- was er de volgende dag veel of juist weinig trainingslust?

Waarnemingen tijdens het transport en losplaats

De convoyeurs dienden zich te houden aan een vooraf afgesproken vertrek- en aankomstschema zodat de duiven steeds op dezelfde gezette tijden water en voer ter beschikking kregen. De verbazing bij de convoyeurs was groot toen er na het voeren steeds weer water moest worden bijgevuld. Dit was nog nooit eerder voorgekomen. Zeker niet bij lagere temperaturen in het begin van het seizoen. Dit bleef het geval tot en met de laatste vlucht. Wel bleef het kleinere voer de eerste twee transporten het langst liggen. Daarna werd alles direct goed opgegeten. De duiven deden wel langer over het opeten van het voer. Na een aantal vluchten bleek ook, dat er naast meer water ook meer voer werd gegeten. Zodoende werd eerst 25% en later zelfs 50% meer voer gegeven (22 tot 23 gram per duif). Dit voer werd allemaal opgegeten. De convoyeurs waren unaniem zeer tevreden over deze nieuwe transportmengeling.

Op de nationale overnacht vluchten werd een speciale mais mengeling getest (Franse mais, popcorn en Marano mais in gelijke delen). Dit om concurrentie vervalsing te voorkomen. De hoofdconvoyeur van St. Vincent was enorm verrast hoeveel beter de duiven van afdeling 7 deze speciale mais mengeling aten in vergelijking tot de duiven van de overige afdelingen die de traditionele grote paardentand mais te eten kregen.

Waarnemingen bij de test hokken

Van de ingezonden rapportage formulieren werd steeds de beste en de slechtste uit het onderzoek genomen zodat een gemiddeld beeld ontstond. Uit de testen kon het volgende worden geconcludeerd: de duiven kwamen over het algemeen goed af. Er was nauwelijks gewichtsverlies. Geen dorst mits voldoende rust tijdens transport, na tijdige aankomst op de losplaats en als de regels strikt werden nageleefd. Goede interesse in de partner,

goede mest, dons op de mest, goed herstel en prima eerstvolgende training. Zo wil iedere liefhebber zijn duiven graag thuis krijgen van de wedvlucht.

Op sommige vluchten werd er honger en dorst vastgesteld. Dit had steeds te maken met een te laat vertrek en te laat aankomen op de losplaats. Als de duiven te laat op de losplaats aankomen, dus onvoldoende rust krijgen en er na aankomst te snel wordt gevoerd, wordt er slecht gegeten en gedronken. Het overgebleven voer wordt bevuild en later niet meer opgegeten. Het gevolg is dat de duiven uitgedroogd en hongerig thuis komen met teveel gewichtsverlies. Ook is het voorgekomen dat er onderweg niet werd gerust en er dus geen extra water werd gegeven.

Bijzondere test

De eerste van de twee hete dagfond vluchten in het seizoen 2011 kende een zeer slecht vluchtverloop. De thuis komende duiven waren dorstig en hongerig met teveel gewichtsverlies. Bij de volgende hete dagfond vlucht (2 weken later) werd door Steven geadviseerd om de duiven over twee auto's te verdelen en horizontaal en verticaal lege rijen manden voor extra frisse lucht en ventilatie open te laten. Ook werd het aantal duiven in de mand terug gebracht naar 18 stuks. Het verloop van deze vlucht was uitstekend en veel beter dan de vlucht verlopen van de overige afdelingen. Waarom?

Koolstofdioxide

Koolstofdioxide(CO₂) in te hoge concentraties veroorzaakt een verzuring van het lichaam en beïnvloedt als zodanig sterk de prestaties. Het verstoort namelijk de omzetting van energie bestemd voor de spieren. Alle dieren, zo ook duiven, ademen CO₂ uit met hun ademlucht. Dit moet worden verwijderd door de ventilatie in de duivenwagen. Het CO₂-gehalte in de ingeademde lucht neemt toe bij onvoldoende ventilatie en bij veel duiven in de mand, of veel manden in de wagen. Het heeft dus zeker grote voordelen voor het welzijn van de duiven als de belading en de aantallen duiven in de mand bij warm weer wordt aangepast.

Conclusie

Als: 1) de juiste vertrektijden worden nageleefd, 2) aan de duiven tijdens de tussenstop(s) altijd water wordt gegeven, 3) het transport 's middags uiterlijk om 14.00 uur op de losplaats is aangekomen, 4) de duiven direct van water worden voorzien en 5) de belading bij heet weer wordt aangepast, kenden de wedvluchten zonder uitzondering een uitstekend verloop. De transportmengeling werd door veel meer duiven gegeten waardoor er na de maaltijd veel meer werd gedronken. De duiven kwamen zo fitter thuis zonder dorst en honger.

Resultaten

De resultaten van diverse leden in de desbetreffende afdeling bleken ook op landelijk niveau veel beter te zijn dan in de voorgaande jaren. Diverse liefhebbers wisten zich te nestelen in de absolute kop van de landelijke competities bij WHZB en TBOTB.

Wetenschappelijk?

Bij een wetenschappelijk onderzoek zou een tweede container nodig zijn geweest waar de duiven alleen mais werden gevoerd. Dit was echter niet uitvoerbaar in de praktijk zonder aantasting van eerlijk spel. Immers: als de resultaten van een van de auto's veel minder zou

zijn geweest dan de andere, dan was Leiden begrijpelijk in last geweest. Dan zou men kunnen spreken van oneerlijke concurrentie. Toch moet je ergens beginnen. Zo werd ook door Steven al rond 1994 de eerste duiven container met mechanische ventilatie ontwikkeld. Soms kan het niet anders dan even flink doorbijten in een nieuwe, totaal andere situatie om een verbetering te bewerkstelligen. En wat is het uiteindelijke resultaat? Elke container is vandaag de dag voorzien van een mechanisch verluchtingssysteem en van de nodige extra's want de ontwikkelingen in de duivencontainerbouw zijn gelukkig niet stil blijven staan. Hetzelfde geldt voor het ontwikkelen van de Lossingswijzer in 1998, ook door Steven, die heeft geleid tot aanzienlijke verbeteringen en veranderingen op het gebied van het lossen. En de duiven zijn er meer dan wel bij gevaren daarover bestaat allang geen enkele twijfel meer.

De huidige situatie

Tot zo ver de resultaten van de eerste testen van ruim tien jaar geleden. Steeds meer afdelingen worden zich ervan bewust dat de duiven op de eerste plaats dienen te staan tijdens de transporten. Ook dierenwelzijn speelt daarbij een steeds dominantere rol. Elke voerfabrikant kan nu een transportmengeling maken, als zij voldoen aan de juiste voorwaarden die door de WOWD aan de NPO zijn geadviseerd en door de ledenvergadering zijn aangenomen: minimaal 50% mais, maximaal 10% peulvruchten, ronde granen en zaden die minimaal 3 mm groot zijn, geen lange dunne granen, omdat deze in de rillen van het golfkarton vallen, waar de duiven op zitten.

Aanbevelingen voor verdere verbeteringen:

Tenslotte willen we graag enkele aanbevelingen doen die het welzijn van onze duiven tijdens transport en thuis in het hok nog verder kunnen verbeteren. Tevens treft u aan de uitkomst van een studie die Steven heeft gedaan met betrekking tot de structuur van de keel in relatie tot het ademhalingsstelsel. Met de uitkomst hiervan kan de WOWD mogelijk verdere verbeterstappen richting vervoer nemen en kunnen de liefhebbers aan de slag om de kwaliteit van hun duiven te verbeteren. Als de overheid ons de vraag zou stellen hoe wij de kwaliteiten van postduiven beoordelen en verbeteren en wij zouden daarop antwoorden met: "dat doet de mand voor ons want niemand kan in een duif kijken", dan slaan wij een modderfiguur. Daarom is het voor de liefhebbers zelf ook de hoogste tijd om zich qua kennis verder te ontwikkelen. Daar heeft de sport in zijn totaliteit veel baat bij.

Vluchten met jonge duiven

Het zijn juist onze jonge duiven die het water drinken nog niet of niet helemaal onder de knie hebben als de vluchten beginnen. Juist een goede vochtbalans is essentieel voor de oriëntatie van duiven. Zonder voldoende vocht in de hersenen is de oriëntatie slecht tot bijna onmogelijk en zullen de verliezen groot zijn. Ook is vocht nodig voor het koelen van het duivenlichaam tijdens transport en de vlucht naar het thuis hok. Hier ligt dus de schone taak voor de liefhebbers zelf om thuis de jonge duiven op tijd aan te leren om in de reismand te drinken. Nog beter zou zijn om de jonge duiven thuis al aan het transportvoer te laten wennen.

Witte rondrijst aanbevolen

Het is aan te bevelen om in de mengeling de gepolijste rondrijst speciaal voor jonge duiven toe te voegen en minder mais in de mengeling op te nemen, omdat jonge duiven van nature minder gemakkelijk mais opnemen. Rondrijst is licht verteerbaar en neemt veel vocht op. Deze korrels voldoen aan de grootte van 3 mm en zijn ovaal rond van vorm. De lange witte rijstkorrels voldoen niet aan de voorwaarden en zouden deels ook in de ribbels van het golfkarton, waarop de duiven zitten, verdwijnen. Voorstel zou zijn om tussen de 7,5 en 15% rondrijst toe te voegen. Natuurlijk zijn ook oude duiven daarbij gebaat als het heet weer is.

De overnachtduiven

Het is ook toegestaan om maximaal 10% peulvruchten in een transport mengeling te doen. De achterliggende gedachte is, dat bij duiven die langer dan twee tot drie nachten in de mand zitten, de eiwit stofwisseling stopt. Met name van het zwaar verteerbare deel uit peulvruchten. Als de vlucht zwaar is, zullen de spieren van de duiven ook meer van dat soort eiwit nodig hebben en dat is dan niet meer beschikbaar. Met alle gevolgen van dien. Als we een klein deel peulvruchten toevoegen, is het zeer waarschijnlijk dat er meer duiven gaan thuiskomen op de dag dat we die graag willen klokken. Een wat lager percentage is beter (de 10% is de bovengrens), maar 10% is voor de duiven nog redelijk goed te verteren. Te veel peulvruchten werken juist weer de verkeerde kant op, dus dit is echt wel de ultieme grens.

Andere voordelen

Als het erg warm is hebben de duiven geen behoefte aan voer dat alleen maar meer warmte geeft. Mais dus. Als ze dan naast de minimale hoeveelheid van 50% mais ook kunnen kiezen voor andere granen en zaden, is dat alleen maar gunstig. Ze zullen dan ook zeker voor de rondrijst kiezen. Dat houdt vocht vast en geeft meteen ook evenveel energie als dat van de mais. Dat is een groot voordeel en een flinke verbetering voor de duiven. De eerste één tot twee keer een transport mengeling voeren is voor de duiven even wennen. Maar daarna levert het alleen maar voordelen op voor de sport die we samen beoefenen.

Golfkarton

Verder moeten we naar onze mening af van het golfkarton in de manden van duiven die meerdere nachten moeten wachten op de lossing. Waarom? Omdat het uit oogpunt van dierenwelzijn niet uit te leggen is dat duiven op stront doorweekt golfkarton moeten zitten en daar ook nog eens hun voer uit moeten eten. Dat heeft niets, maar dan ook helemaal niets te maken met dierenwelzijn. Ook is het een mogelijke bron van ziektes zoals paratyfus, wormen, coccidiose, adeno/coli, circo, andere virussen, bacteriën en overige ziekteverwekkers. Uw duiven kwamen ziek thuis? Nog maar weer eens naar de dierenarts dan en weer geld neertellen voor de volgende kuur? We moeten echt meer denken in oplossingen en niet in problemen. De ouderwetse houtmot is zeker een betere oplossing, maar dan moet er wel een verplichting komen om de losplaats schoon op te leveren, deze te filmen en verplicht op te sturen naar de afdelingen. Alleen dan zijn we weer welkom op die losplaats. Of iets anders? Geen houtmot? Bedenk het maar. Maar denk in oplossingen. Gedacht kan worden aan een verbeterde soort golfkarton. Dikker zodat vocht van de mest beter wordt geabsorbeerd. Ribbels zowel in de lengte als in de breedte, kort op elkaar, zodat het kleinere voer er niet of minder in weg zakt zodat de duiven het gemakkelijker kunnen oppikken. En stel nou eens,

dat er controleurs van de overheid op de losplaats langs zouden komen om de duiven te controleren op o.a. hygiëne? Wat zou het dan fijn zijn dat u als convoyeur trots de deuren los opent en laat zien hoe goed wij, de duivensport, dat allemaal voor elkaar hebben.



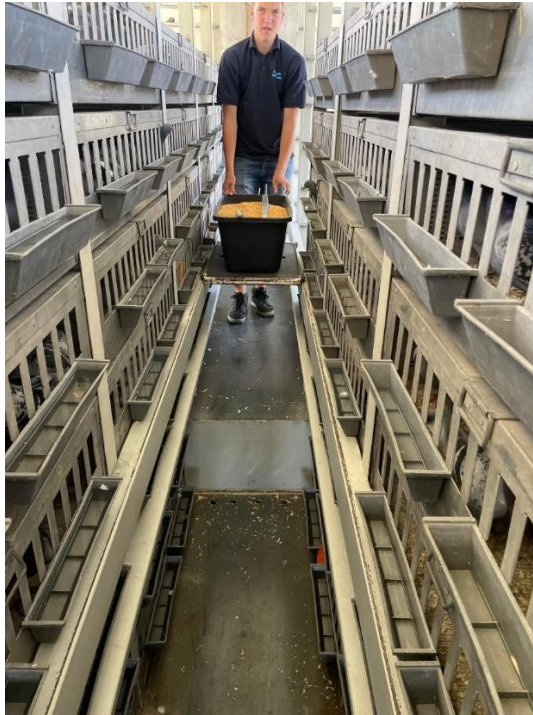
Wateropslag en water geven

Het water dient schoon te zijn en zonder ziektekiemen. Het is daarom van groot belang, dat de watertanks na de vlucht worden gelegegd, gereinigd en gedroogd, voordat er weer schoon water in komt voor een volgende vlucht. Wellicht met een controlelijst en een handtekening erbij van degene die de verantwoording heeft gehad die week? We moeten de fouten kunnen opsporen en niet onze schouders ophalen als er iets mis is gegaan. De duiven mogen nimmer de dupe zijn. Daar moeten we voor waken.

Tijdens het aanleveren van de duiven door de clubs op de laadplaats en wanneer er een tussenstop wordt gemaakt de duiven altijd water geven. Het verdient aanbeveling om landelijk alle containers te inventariseren hoeveel liter water er kan worden ingenomen. Meerdere malen extra water geven kan alleen plaats vinden als er voldoende water voorradig is. Misschien is het wel nodig om extra watertanks in sommige containers te installeren.

Speciale drinkbakjes

Afdeling 5 heeft speciale waterbakjes ontwikkeld die bij het aanleveren van de duiven op de overlaadplaats voor de helft gevuld worden met water en tijdens het rijden gevuld blijven met water. De duiven hebben zodoende steeds de beschikking over drinkwater. Elke mand is voorzien van twee van deze drinkbakjes. De ervaring is dat er tijdens het rijden wel water wordt gemorst maar dat dit reuze mee valt. Er kan natuurlijk worden gedacht aan een verbeterde versie met hogere tussenschotjes waardoor het morsen nog meer wordt tegengegaan. Het verdient aanbeveling eens te kijken of dit systeem niet in alle andere containers kan worden toegepast omdat het veel beter voor de duiven is als deze altijd de gelegenheid hebben om te drinken. Misschien levert dit extraatje wel een positieve bijdrage het verminderen van verliezen met jonge duiven. Wat dat betreft steekt afdeling 5 daar wel positief bovenuit in vergelijking met andere afdelingen als je kijkt naar de bezettingspercentages en minder verliezen vooral met jonge duiven.



Speciaal regen werend scherm

Het verdient aanbeveling de mogelijkheid te creëren om aan elke kant van de container een scherm te kunnen bevestigen dat de kant waar de regen op staat, als dat het geval is, kan behoeden voor inslag van de regen. Zodoende kunnen aan die kant de deuren ook open gezet worden en blijven de manden droog. Zonder scherm en bij dichte deuren omwille van regen komt het welzijn van de duiven, die achter de gesloten deuren zitten, ernstig in het gedrang.

Mandbezetting bij meer nachten mand

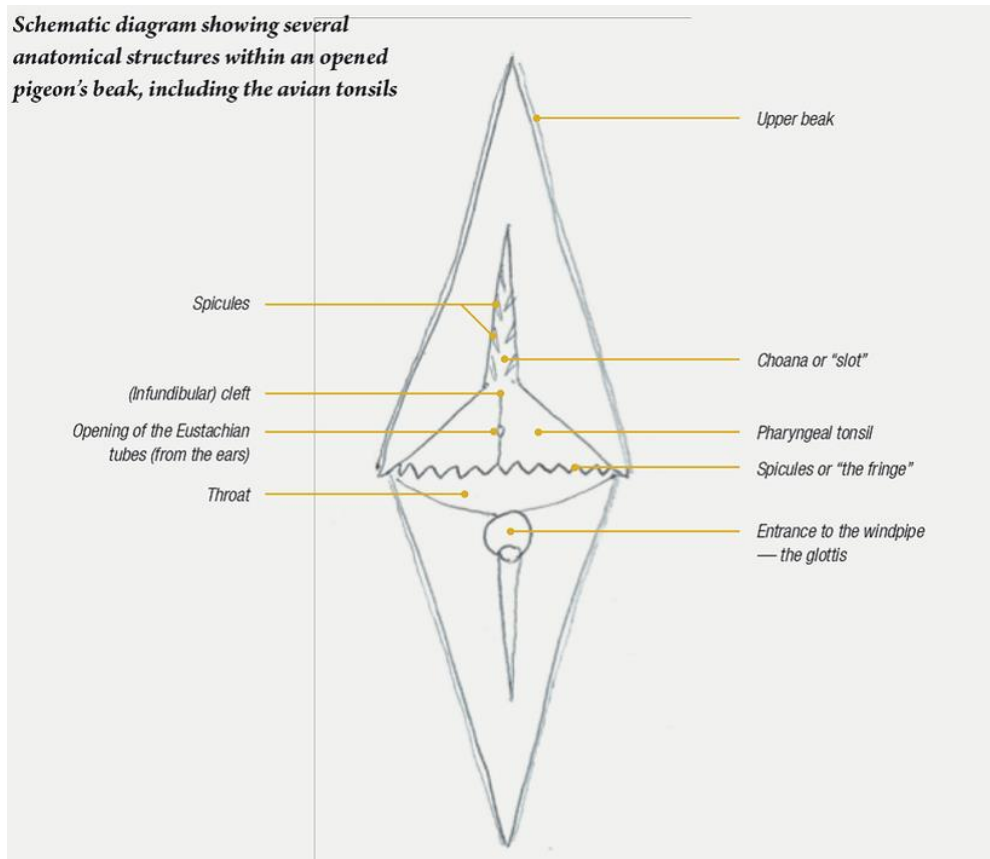
Het welzijn komt ook in het gedrang als het een vlucht is die door het slechte weer een dag wordt uitgesteld. Voor de maatstaven van meer nachten mand zitten er dan, ook bij de norm van het nieuwe vervoersreglement, veel te veel duiven in de mand. Bij dergelijke omstandigheden komt voor de helft van de duiven die zich dan in de container bevinden hun welzijn ernstig in het gedrang. In het nieuwe vervoersreglement is de "oude" norm van 350 vierkante centimeter per duif (24 duiven in een grote Ruco mand) voor twee nachten of meer ook van toepassing geworden op vluchten met één en twee nachten mand. Naar onze mening zou de mandbezetting bij meer dan twee nachten mand nog verder verlaagd moeten worden en zou het verstandig zijn om ook bij een slechtweer voorspelling, bij een vlucht van een nacht mand, de mandbezetting omlaag te brengen.

Waarom komen grote fond duiven bij extreem warm weer relatief beter naar huis dan programma duiven?

Dit fenomeen heeft Steven dermate getriggerd dat hij een serie bewezen grote fond duiven, vliegers zowel als kwekers, heeft aangeschaft met de bedoeling deze te kunnen bestuderen en vergelijken met zijn oude bewezen stam dagfond duiven.

Het functioneren van de ademhaling van een duif in relatie tot de structuur van de keel

Vaak werd waargenomen dat wanneer de ademhaling niet op de juiste manier functioneert, door een niet op de juiste manier functionerende structuur van de keel, de luchttoevoer naar de longen en luchtzakken is verstoord. Daardoor wordt een juiste en goede ademhaling om lang en succesvol te vliegen, al dan niet ernstig, gehinderd.



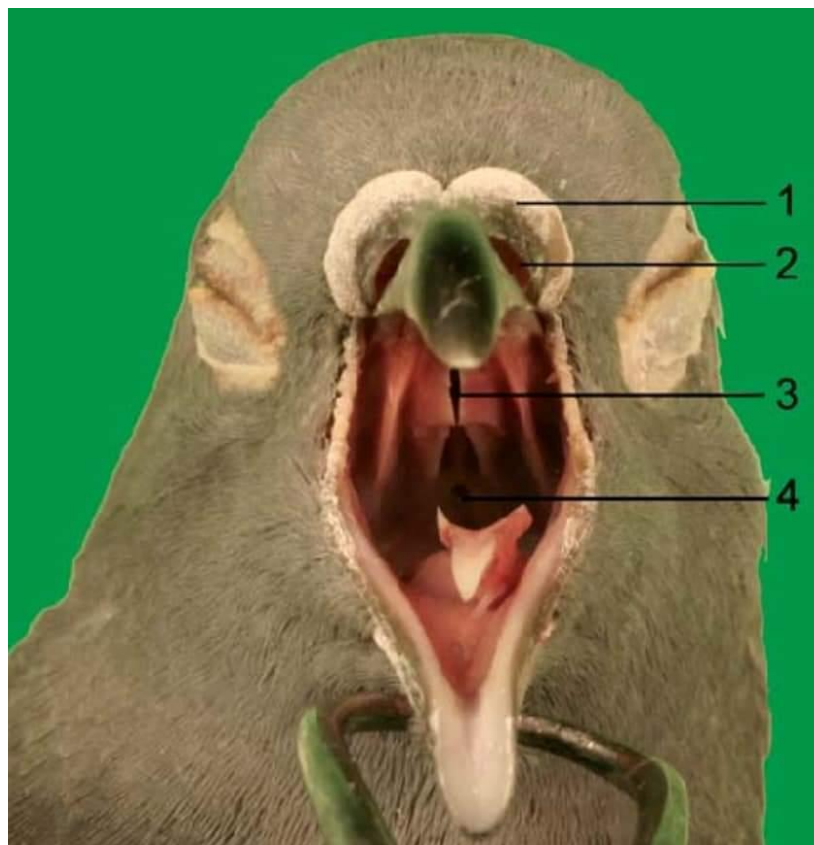
Ook een snelle(re) ademhaling, nodig bij extreme temperaturen, is dan niet mogelijk. Als de structuur van de keel niet juist is dan komt de ingeademde lucht namelijk niet in zijn geheel in de luchtpijp terecht, maar voor een groot gedeelte in de bek en van daaruit direct weer naar buiten. Het gevolg is dat er niet genoeg frisse lucht in de longen terecht komt nodig voor een snelle en succesvolle vlucht naar het thuis hok. De luchttoevoer naar de longen en luchtzakken moet dus optimaal zijn. Dat wil zeggen: de opening van de luchtpijp moet vlakbij de tonsillen liggen. En dat is alleen mogelijk bij een juiste structuur van de keel.

Over een periode van ruim vijf jaar werden eerst de kelen van bewezen grote fond duiven op het gebied van kweken en prestaties bekeken en vergeleken. Zonder uitzondering waren de kelen van deze duiven gelijk van structuur. Deze structuur werd vervolgens vergeleken met die van de dagfond duiven die ook bewezen goed waren op de wedvluchten en op het kweekhok. Er was veel overeenkomst, maar er werd af en toe een verschil geconstateerd en dat was een kleine tot soms grote opening tussen de beide tonsil helften.

Over dezelfde periode werd de ontwikkeling van de tonsillen, want het zijn twee helften links en rechts, nauwgezet geobserveerd bij jonge duiven. Gebleken is dat het bij jonge duiven

jonger dan een half jaar weinig tot geen zin heeft de tonsillen te beoordelen en te vergelijken met die van oude duiven. De reden is, dat net zoals andere kwaliteiten van het duivenlichaam, de keel ook de tijd nodig heeft om zich volledig te kunnen ontwikkelen. Uit het vergelijken van de notities van jonge duiven van een half jaar oud met dezelfde van een jaar oud bleek, dat de keelstructuur van de duiven van een jaar oud bijna altijd beter of veel beter was. En dat de jaarlingen waarvan de keelstructuur voor het vliegseizoen niet goed genoeg was of slecht presteerden of werden verspeeld.

Ook werd op het kweekhok geëxperimenteerd door duiven met een slechte keelstructuur op elkaar te zetten. Uit de koppelingen van deze duiven werd zelden of nooit een jong geboren met een goede keelstructuur en gingen deze vrijwel allemaal verloren tijdens de wedvluchten of presteerden ze slecht. Hieruit bleek dat het wel degelijk zin heeft om op een juiste keelstructuur te selecteren bij zowel kweek als vliegduiven om op die manier de kwaliteit van de volgende generatie(s) te verhogen.



Figuur 1. Rostraal aanzicht van de kop van de duif. Aan de snavelbasis bevindt zich een dikke, zachte washuid (1) die de neusgaten (2) caudaal begrenst. Door de wijd geopende bek ziet men de choanenspleet (3) en de infundibulairespleet (4).

Bovenstaand een afbeelding van de geopende bek van een duif. Ongeveer in het midden ziet u de zgn. Pharyngeal tonsil (keelamandelen) links en rechts van de aanwijzer van het cijfer 3, de Belgische benaming hiervoor in de volksmond is “gordijn”, die bestaat uit twee helften met ertussen de choanenspleet(3) die in meer of mindere mate open of gesloten is. Aan de onderkant is al dan niet een kartelrand waarneembaar.

Hoe beoordeel je de structuur van de tonsillen op de juiste manier? Om te beginnen moet de te beoordelen duif in de hand in rust zijn. Dit duurt meestal een seconde of tien. Open daarna voorzichtig de bek en wacht met beoordelen totdat de duif helemaal rustig is. Na een seconde of vijf is de keel in rust en gereed voor beoordeling. Bekijk de keel bij een goede verlichting want alleen dan is de al dan niet aanwezige opening, de zogenaamde choanenspleet (3) tussen beide tonsil helften, goed waarneembaar. De winterperiode, wanneer de duiven allemaal in rust zijn, is de beste tijd voor een optimale beoordeling van deze kwaliteit. De luchttoevoer wordt het best geregeld als de tonsillen nauw aaneengesloten zijn. De beste opening ertussen is maar een haar dik. Dit wordt minder naar mate de opening tussen de tonsillen groter wordt. Is de opening duidelijk waarneembaar dan neemt de sportieve waarde van de duif in kwestie flink af. De keel op de foto is hier een goed voorbeeld van. Ze zijn dan volgens de waarnemingen slecht bruikbaar voor de kweek en die wedvluchten waar hard gewerkt moet worden. Als dan de optimale ademhaling door de opening tussen de tonsillen wordt verstoord laat het resultaat zich gemakkelijk raden.

Soms zie je littekens op de tonsillen of is de scheidingslijn ertussen vervormd. Dit zijn duidelijke tekenen van slijtage naar aanleiding van een slechte vlucht die veel kracht heeft gekost. Soms is ook een ziekte de oorzaak van de vervorming. Hetzelfde is het geval met de kartelrand aan de onderkant van de tonsillen. Is deze afwezig dan is dit geen goed teken en kan een ziekte aan het ademhalingssysteem of het geel dit veroorzaakt hebben.

Uit de waarnemingen die over een periode van vijf jaar gedaan werden mag worden geconcludeerd dat het geruime tijd in beslag neemt voordat de structuur van de keel van een duif zich optimaal heeft ontwikkeld en dat je pas de juiste conclusie kan trekken als een duif een jaar oud is. Omdat de ademhaling van een duif dus tijd nodig heeft om perfect te kunnen functioneren, is het raadzaam om met name voor de vluchten met jonge duiven de aantallen duiven in de mand naar aan te passen. Tijdens de zomermaanden komt vaak extreem weer voor en dan heeft een duif veel meer zuurstof nodig om zich optimaal te kunnen koelen tijdens het transport naar de losplaats. Het moge duidelijk zijn dat dit positief wordt beïnvloed door minder duiven in de mand te doen en de belading aan te passen. Wat nog te vaak gebeurd is, dat wanneer er veel jonge duiven zijn verspeeld, de week erop twee containers worden samen gevoegd tot één. En dat die ene container van de bodem tot de nok wordt vol gestouwd. Overall wordt nog een duif extra in de mand gedaan omdat er geen plaats meer is voor de restmanden. Dit bespaart uiteraard geld maar de verliezen nemen er zeker niet door af. Bedenk dat iedere jonge duif die wordt verspeeld nooit meer een euro oplevert ten bate van de vervoerskas. Het welzijn van onze duiven moet te allen tijde voorop staan. Het mes snijdt hier aan twee kanten!

Het moge voor de geïnteresseerde liefhebbers duidelijk zijn dat het niet veel zin heeft om duiven zonder ze zelf beoordeeld te hebben blind van internet te kopen omwille van een mooie, meestal gefotoshopte, foto en voorzien van een pedigree met beroemde duiven in de achtergrond. Dat draait maar al te vaak op een teleurstelling uit. Zorg daarom voor voldoende parate kennis op het gebied van het beoordelen van een duif en gebruik dat op de juiste manier bij het aankopen ervan op het hok van de liefhebber van uw keuze of tijdens een openbare totale verkoop.

Literatuurlijst:

Steven van Breemen: Hints voor modern postduiven vervoer (1994)

Dr Colin Walker: The Flying Vet's Pigeon Health & Management (2000)

C. Casteleyn, J. Scheers, P. Simoens, W. Van den Broeck: Respiratie bij vogels: een functioneel-anatomische benadering (2011)

Willem Mulder en Steven van Breemen: Rapportage en aanbevelingen vervoer en voeding (2012)

Willem Mulder: Dierenwelzijn tijdens vervoer (2023)

Willem Mulder: De WOWD transportvoer richtlijnen (2023)

NPO: Reglement vervoer en lossingen (2023)