

Voorzieningen ter voorkoming van verkeers- en verdrinkings-slachtoffers onder in het wild levende dieren

J.L. van Haften

Door toename van het verkeer en uitbreiding van het wegennet zijn in het wild levende dieren meer en meer gedwongen op kleinere oppervlakten 'leefgebied' te leven. Wanneer deze dieren, die door menselijke activiteiten van allerlei aard vooral in de schemer en 's nachts actief zijn, op zoek gaan naar voedsel of soortgenoten, moeten ze veelal verkeerswegen oversteken met alle gevolgen van dien.

Om zo veel mogelijk aanrijdingen van overstekende dieren te voorkomen, kunnen verschillende voorzieningen worden getroffen. Zo ook in gevallen waarbij dieren te water raken en vanwege te steile oevers niet meer op het 'droge' kunnen komen en daardoor de verdrinkingsdood moeten sterven.

In deze publicatie bespreken wij enkele voorzieningen, die het aantal slachtoffers onder de in het wild levende dieren door verkeer en verdrinking zo gering mogelijk trachten te maken.

A. Voorzieningen ter voorkoming van verkeersslachtoffers:

1. Het plaatsen van *verkeersborden* met 'overstekend wild' is de onder automobilisten meest bekende poging om aanrijdingen met wild te voorkomen. De werking, die hiervan uitgaat, is echter zeer gering. Verminderen van snelheid wordt hierdoor in negen van de tien gevallen niet verkregen. Alleen toen op de weg Ugchelen-Hoenderlo een geweldig groot waarschuwingsbord werd geplaatst, waarop een hert in aanvaring met een auto staat afgebeeld, — met daaronder: 'aanbevolen snelheid 70 km', — werd aanvankelijk hierop door de meeste automobilisten gereageerd. Later trad ook hier enige gewenning op. Dat men niet of nauwelijks reageert bij het zien van een verkeersbord met een afbeelding van een 'witstaarthert', dat in Amerika voorkomt, is nog enigszins te begrijpen. Ik heb trouwens de indruk dat dit bord meestal niet als waarschuwing dan wel als seintje, dat er mogelijk ree- of roodwild te zien is, wordt beschouwd.

Het zou beter zijn wanneer wij in ons land eindelijk eens waarschuwingsborden kregen met een echt Ree, een duidelijk Edelhert of een Wild Zwijn, zodat de mensen weten welke dieren hun weg mogelijk kunnen kruisen. Zo zien wij bijvoorbeeld in Duitsland verkeersborden met een springende, goedgetekende reebok. Ook in andere landen zien wij

foto's 8, 11, 19, 21, 22 en 23 : RIN.
foto 14 : KNJV.
overige foto's : Dr. J.L. van Haften.



fig. 1

fig. 1. Het in ons land meest gebruikte waarschuwingsbord voor 'overstekend wild'.
fig. 2. Het 'grote' verkeersbord langs de weg Ugchelen—Hoenderloo, die dwars door het 'Staatswildreservaat' loopt.



fig. 2

fig. 3



fig. 4a

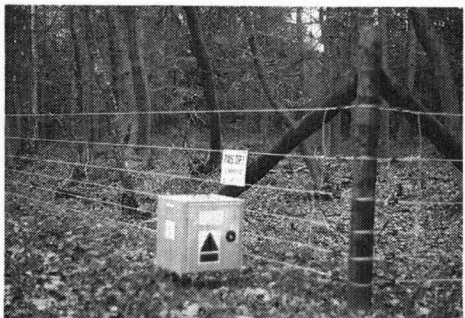


fig. 4b



fig. 3. Wildkerend raster langs een Oostenrijkse auto-
weg.
fig. 4a en 4b. Schrikdraadraster bij Tongeren.
fig. 5. Hertenwerend schrikdraad op de Noordoost-
Veluwe.

fig. 5



afbeeldingen die de werkelijk aanwezige diersoorten weergeven, onder andere van het Eland in Scandinavië. Daarbij zou met de woorden 'matig uw snelheid' mogelijk meer worden bereikt dan zonder extra waarschuwing of met uitsluitend het bordje 'max. snelheid 70 km'.

2. Als maatregel om dieren te beletten op wegen te komen is het plaatsen van een raster de enige afdoende. Dit heeft echter één geweldig groot bezwaar, namelijk dat men door aanbrengen van rasters de leefgebieden van bepaalde diersoorten kleiner maakt. Naarmate er meer wegen komen die moeten worden uitgerasterd betekent dit dat genoemde leefgebieden steeds kleiner worden en tenslotte de kans lopen te klein te zijn geworden om nog een redelijke populatie van een bepaalde soort te kunnen herbergen.

Er bestaan verschillende soorten rasters afhankelijk van de diersoort waarvoor het in eerste instantie is bedoeld. Dit heeft niet alleen betrekking op de hoogte, maar ook op het soort gaas en de maaswijdte. Zo moet men in geval van Edelherten met rasters van 1.80 m tot 2.00 m hoog (gaas + enkele prikkeldraden) rekenen; voor reewild kan men met een hoogte van 1.50 m volstaan, terwijl voor Wilde Zwijnen 1 m voldoende is. Bij zwijnen verdient het echter nog aanbeveling vlak over de grond één prikkeldraad goed strak te spannen, zodat de zwijnen het gaas met hun snuit niet kunnen opduwen en er toch nog onder door gaan. Ook wordt tegenwoordig nog al eens gebruik gemaakt van schrikdraadrasters. Het eerste werd dit voor reewild gebruikt in de omgeving van Pesse langs de weg Hoogeveen-Assen. Om te voorkomen dat op de een of andere wijze toch op de weg gekomen Reeën daar ook moeten blijven lopen (en daardoor een gevaar voor het verkeer gedurende langere tijd kunnen vormen) heeft men zogenaamde insprongen gemaakt. Een Ree, dat langs het raster blijft lopen, komt dan op een gegeven moment in een hoek van het raster, waar de grond verhoogd is, (alleen aan de straatzijde van het raster) waardoor het Ree gemakkelijk over het raster kan springen.

Verder wordt op de Veluwe, in de omgeving van Tongeren, een schrikdraadraster gebruikt om de zwijnen binnen het voor hen toegestane gedeelte van het terrein te hou-

den. Sinds kort is ook een dergelijk raster in gebruik om Edelherten te weren. Vanzelfsprekend is het aantal schrikdraden en de hoogte van het raster afhankelijk van de diersoort waar het in de betreffende gevallen om gaat.

Het voordeel van dit soort rasters, boven die waarbij gaas gebruikt moet worden, is dat ze in de eerste plaats minder kostbaar zijn en dat ze kleinere diersoorten niet belemmeren in hun bewegingsvrijheid. In combinatie met rasters moeten, daar waar wegen of paden de rasters doorkruisen, roosters in de wegen worden gemaakt, zodat de dieren niet via deze wegen toch nog buiten de rasters kunnen komen. Het plotseling 'stoppen' van rasters heeft met name in Duitsland nog al wat slachtoffers geëist.

3. Langs veel snelwegen in het buitenland zien wij rasters van ongeveer twee meter hoog om aanrijdingen met grofwild (Hert, Ree, Moeflon, Damhert, Wild Zwijn) te voorkomen. Om er voor te zorgen dat door deze rasters niet te kleine leefgebieden voor deze diersoorten ontstaan heeft men hier en daar *wildviaducten* en *wildtunnels* aangelegd. Tot nu toe blijken echte tunnels van de grootte van een rioolpijp tot een viaduct, waar een landweg onder door loopt, door Reeën en kleinere diersoorten te worden gebruikt. Er worden met goed succes pijpen met een doorsnede van ± 50 cm als dassentunnels gebruikt. Deze worden onder wegen aangelegd die een veel gebruikte route (wissel) tussen de burcht (verblijf van de Das onder de grond) en zijn voedselgronden afsnijdt). Zo zijn onder de A50, die tussen Arnhem en Beekbergen zal komen en waarvan de aanleg dit jaar is begonnen, enkele dassentunnels gepland. Omdat juist op de Veluwe de Das zich niet alleen weet te handhaven, maar zich ook uitbreidt, zou het aanleggen van deze snelweg een negatieve invloed hierop kunnen hebben, maar gelukkig heeft men op tijd besloten genoemde maatregelen te treffen.

Voor grotere dieren blijkt het gebruik van een tunnel niet altijd even vanzelfsprekend te verlopen. De ligging, de grootte, de beplanting in de directe omgeving en de rust zijn enkele van de factoren die hierbij een belangrijke rol spelen. Grote viaducten, zoals wij die in het bergland van Oostenrijk, Zwitserland



fig. 6a

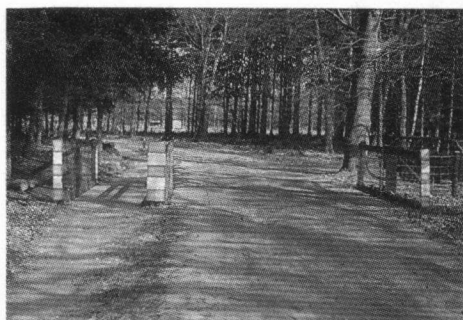


fig. 6b

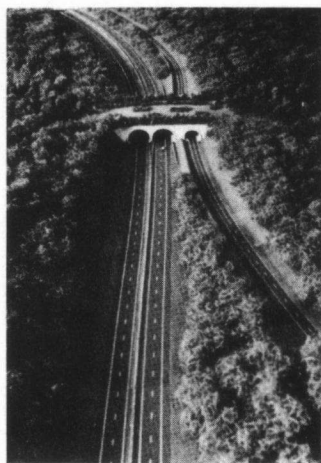


fig. 7

fig. 6a en 6b. Wildrooster in weg en fietspad.
fig. 7. Een viaduct waar onder andere door Ree en Vos regelmatig gebruik wordt gemaakt.
fig. 8. 'Dassentunnel'.

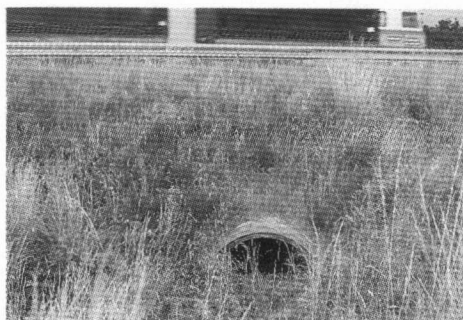


fig. 8

fig. 9

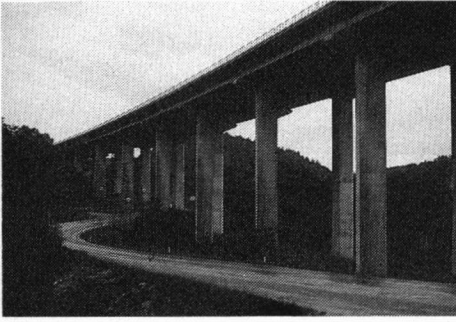


fig. 10

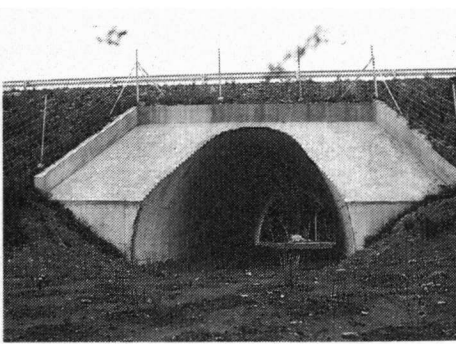


fig. 11



fig. 9. Wilduitwisseling is onder deze snelweg (bij Postojna, Joegoslavië) geen probleem.
 fig. 10. Wildtunnel in Frankrijk, die wel door Ree en Vos, maar niet door Edelherten wordt gebruikt.
 fig. 11. Brug over de Schipbeek, die tevens als 'wild-tunnel' dienst doet.

fig. 12a



en Joegoslavië kennen, waar de snelweg op in een dal geplaatste pilaren wordt gedragen, vormen voor geen enkel dier een belemmering zodra de rust na de aanleg van een dergelijk bouwwerk is weergekeerd. Ook het Edelhert en de Bruine Beer blijken aan dit soort door de mens gemaakte constructies te kunnen wennen.

Dit zijn in wezen wel onderdoorgangen, maar worden natuurlijk door hun enorme afmetingen niet als zodanig ervaren. De vegetatie kan immers onder zo'n viaduct praktisch ongestoord blijven, hetgeen bij 'echte' tunnels onder de wegen niet het geval is. Vaak zijn tunnels erg donker en ontbreekt het aan elke vorm van plantengroei.

Voor kleinere en met name nachtdieren is dit geen probleem. Voor grotere zoogdieren blijkt dit echter wel het geval te zijn. In Frankrijk mocht ik onder andere een tunnel bezoeken, die speciaal voor Edelherten was bedoeld. Helaas werd de tunnel wel door allerlei andere dieren gebruikt (Vos, Ree), maar niet door het Edelhert. Wanneer de dekkingbiedende vegetatie tot aan de ingang van de tunnel zou doorlopen was de kans groter dat de herten de tunnel zouden accepteren.

In ons land zijn nog geen 'grotere' tunnels speciaal voor in het wild levende dieren aangelegd. Wel worden bestaande tunnels, waar secundaire wegen, fietspaden of watergangen doorlopen, mede gebruikt door allerlei diersoorten, inclusief reewild, en slechts zelden ook door het Edelhert. Er bestaat een plan om onder de weg, die het Almeerderhout (Z. Flevoland) zal gaan doorsnijden, enkele wildtunnels aan te leggen. Wanneer deze tunnels niet te laag zijn en de vegetatie zo ver mogelijk tot de ingang van de tunnel door zal lopen, zal het reewild — na enige gewenning — vast en zeker gebruik maken van deze uitwisselingsmogelijkheid.

Voor de grotere zoogdieren, met name voor het Edelhert, blijken oversteekplaatsen in de vorm van wildtunnels goed te worden geaccepteerd. Wel moeten deze overgangen aan verschillende eisen voldoen. In de eerste plaats moeten ze dáár worden aangelegd waar het roodwild (Edelherten) gewend is bepaalde 'wissels' te gebruiken. Daarnaast moet de overgang op de zelfde hoogte als het maaiveld liggen, waardoor de herten niet behoeven te klimmen of te dalen. Het moet ze

zo gemakkelijk mogelijk worden gemaakt. Dan zijn wij echter nóg niet, want ook hier moet de vegetatie niet opeens ophouden, met als gevolg dat de dieren een kale brug over moeten lopen. Nee, de vegetatie moet geleidelijk over gaan van de bestaande naar een op het viaduct aan te brengen struikbeplanting met allerlei kruiden als bodemvegetatie. Aan te bevelen is om er voor te zorgen dat in de directe omgeving van zo'n viaduct drinkgelegenheden aanwezig zijn. Ten slotte moet een deel van het gebied, dat direct aan het viaduct grenst 'rustgebied' worden, waar dus niemand de daar heersende rust mag verstoren.

In Frankrijk bezocht ik voorjaar '84 en slecht en enkele goed functionerende wildviaducten. Dat het slecht functionerende viaduct (in de omgeving van Saverne) niet aan zijn doel beantwoordde lag aan de volgende feiten: in de eerste plaats werd het viaduct daar aangelegd waar het technisch gezien het gemakkelijkst te construeren was. Dat hield echter in dat het niet op de trekroute van het roodwild werd aangelegd, dat een eerste vereiste is. De trekroute lag namelijk in het dal en niet zo'n twintig meter hoger. Verder lag het viaduct niet op het zelfde niveau als het maaiveld; dat wil zeggen dat de herten, die gebruik van het viaduct wilden maken, eerst moesten afdalen om daarna, aan de overkant gekomen, te moeten klimmen vóór ze de dekking konden bereiken. Daarbij komt nog dat de beplanting niet was doorgetrokken tot op het viaduct zelf, zodat de herten vanuit de dekking komend over een kale brug moeten wandelen. Geen wonder dus dat zij hier niet veel voor voelen. Tenslotte liepen er aan beide zijden van het viaduct op enkele meters afstand paden en wegen, die zeer frequent werden gebruikt. Deze wegen hadden minstens voor gemotoriseerd verkeer afgesloten moeten worden. Tot overmaat van ramp liep een gemarkeerde wandelroute over het wildviaduct. Al met al dus absoluut niet zo rustig. Zo moet het dus niet!

In de omgeving van Mulhouse vinden wij 4 wildovergangen over de A36, die dwars door het Forêt Dominiale de la Hardt werden aangelegd. Drie van de vier viaducten werden door het daar aanwezige Wilde Zwijn, Ree, Sikahert, Vos, Haas en Das duidelijk gebruikt. Eén van de viaducten lag te dicht bij een industrieterrein waardoor het te onrustig

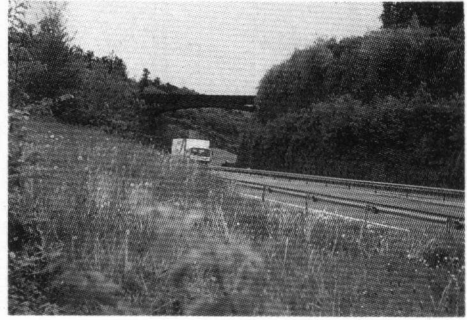


fig. 12b

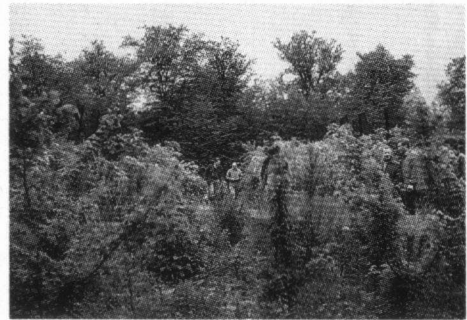


fig. 13a

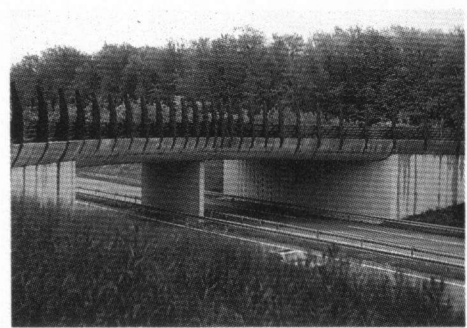


fig. 13b



fig. 14



fig. 15



fig. 16

fig. 12a en 12b. Wildviaduct bij Saverne, Frankrijk.
 fig. 13a en 13b. Eén van de goed functionerende wild-
 viaducten met struikbeplanting.
 fig. 14. Zo wordt het 'Woeste Hoeve viaduct'.
 fig. 15. Wildspiegel om reewild te beschermen.
 fig. 16. Combinatie van reewild- en dassenspiegel.

voor het wild was geworden. In tegenstelling tot het viaduct bij Saverne was hier wél gebruik gemaakt van de plaats waar de wildwissels lagen. De viaducten werden op het niveau van het maaiveld geconstrueerd en met diverse struiken was voor een geleidelijke overgang van het bos naar het viaduct gezorgd. De dieren konden door de dekking-biedende beplanting het viaduct oversteken, terwijl een kronkelende met kruidenvegetatie begroeide 'dienstweg' voor eventueel gewenst uitzicht kon zorgen. Verder was er water aan-

wezig in de directe nabijheid van de viaducten, terwijl voor een goede afwatering van het regenwater op de viaducten was gezorgd. In ons land hebben wij tot dusver nog geen speciale wildviaducten. Wel is de aanleg van twee dergelijke voorzieningen over de eerder genoemde A50 goedgekeurd. Het eerste viaduct van 50 meter breed zal iets ten noorden van 'De Woeste Hoeve' de herten in staat blijven stellen uit te wisselen op een plaats, waar ze dit sinds mensenheugenis al doen. Dit geldt trouwens ook voor de tweede overgang, die iets ten noorden van het zweefvliegcentrum 'Terlet' de A50 zal overbruggen. In beide gevallen zal het viaduct, — waar uiteraard niet alleen Edelherten, maar ook Wilde Zwijnen, Reeën, Vossen, Dassen, etc. van zullen profiteren —, op maaiveldhoogte worden aangelegd. Ze worden beplant met struiken en kruiden en begrensd door rustgebieden. Met de beheerders van de aangrenzende terreinen zullen beheersovereenkomsten moeten worden opgesteld betreffende de aard van de beplanting in de genoemde rustgebieden.

Op deze wijze moeten straks aanrijdingen met dieren op dit traject tot het verleden behoren en is de uitwisseling van de grote zoogdieren — waarvoor dit bijzonder belangrijk is — gewaarborgd.

4. Een andere manier om het wild tegen het steeds toenemende verkeer te beschermen, bestaat uit het plaatsen van zogenaamde *wildspiegels* langs de wegen. De bedoeling van deze spiegels is het licht van de koplampen van auto's en motorfietsen terug te kaatsen in de richting van de berm, waardoor een eventueel zich in de berm bevindend dier (hert, Ree, Wild Zwijn, Das, etc.) schrikt en daardoor even stilstaat, juist lang genoeg om een aanrijdende auto of motor te laten passeren.

De reewildspiegels zijn in de loop der jaren wel iets van vorm veranderd maar het principe is gelijk gebleven. Het materiaal bestaat uit een roestvrij stalen plaatje van 9 x 9 cm. Om de weerkaatsing wat te nuanceren heeft men er vijf deukjes in aangebracht.

De spiegels moeten onder een hoek van 45° ten opzichte van de weg worden geplaatst. Het hart van de spiegel moet op ± 50 cm hoogte boven de grond zijn, wanneer het speciaal voor reewild is bedoeld.

De geadviseerde afstand tussen de spiegels is 20 m, terwijl de spiegel verspringend (dus niet recht tegenover elkaar) in beide wegbermen worden opgesteld.

Soms worden de spiegels aan de normale wegbewaking bevestigd. Hierdoor is de onderlinge afstand iets groter namelijk 30 m. Belangrijk in verband met het gewenste effect is dat de spiegels goed worden geplaatst, schoon zijn en niet verschuild gaan achter grassen of andere kruiden. Duidelijk is dat spiegels overdag en bij dichte sneeuwval en mist geen effect hebben.

Tegenwoordig maakt men op plaatsen waar Dassen de gewoonte hebben wegen over te steken ook gebruik van wildspiegels, zij het dan op veel lager niveau geplaatst dan de reeënspiegel. Het laaghouden van de vegetatie vóór de spiegel is hierbij dus nog belangrijker dan wanneer het de reeënspiegel betreft.

De in het buitenland hier en daar aangebrachte paaltjes met reflectoren bleken niet te voldoen, in tegenstelling tot de eerder genoemde spiegels. In Duitsland had men de beste resultaat met aluminium strips van 1.20 lang en 2 - 4 cm breed, die op een afstand van 5 - 6 m op 2,5 m hoogte aan een draad werden opgehangen. Door het steeds beweging zijn zouden ze een nog betere werking hebben dan de bij ons gebruikte spiegels. Een nadeel is dat ze na enige tijd dof worden en aan vervanging toe zijn.

B. Voorzieningen ter voorkoming van verdrinkingslachtoffers:

Hoewel vrij veel in het wild levende dieren kunnen zwemmen, zullen ze dat niet altijd vrijwillig doen en verdrinken er jaarlijks een groot aantal in onze kanalen, waarvan de oevers te steil zijn om de dieren een kans te bieden weer uit het water te komen.

Door het aanbrengen van beschoeiingen van hout of metaal wordt voorkomen dat de oevers van de kanalen afkalven door de golfslag veroorzaakt door de scheepvaart.

Daar de beschoeiing, meestal ongeveer 40 cm boven het wateroppervlak uitsteekt, is het bijvoorbeeld voor te water geraakte Reeën volkomen onmogelijk om over de beschoeiing heen te komen.

Om verdrinking te voorkomen heeft men in de loop der jaren met allerlei soorten 'uit-



fig. 17



fig. 18

fig. 17. Reflectoren, zoals deze in Oostenrijk werden aangebracht.

fig. 18. Uitstapje in de vorm van een dubbele 'kippe-trap'.

fig. 19. Trapjes vóór plaatsing; duidelijk is het gaas ter afsluiting van de 'dode hoek' te zien.

fig. 20a en 20b. Een van de in Frankrijk in gebruik zijnde stalen trappen.

fig. 21. Reewilduitstapjes met grind talud.

fig. 22. Uitstapje met betongeteg. talud.



fig. 19



fig. 20a

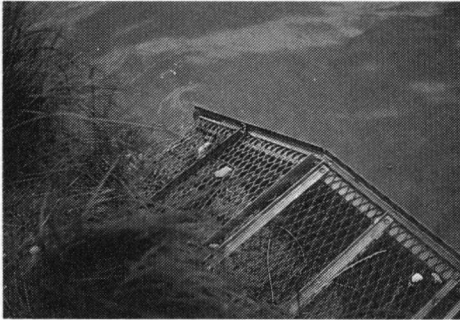


fig. 20b



fig. 21



fig. 22

stapjes' geëxperimenteerd.

1. Van *bossen rijshout* van 25 m lang en 1 m breed heeft men de eerste uitstapjes gemaakt. Daar de scheepvaart hinder ondervond van los geraakte takken moesten deze weer verdwijnen.

2. *Boomstammen* of balken tegen de beschoeiing bevestigd bleken onvoldoende, daar met name Reeën zich niet met de voorlopers alleen kunnen optrekken. Bovendien werden de balken door algengroei spiegelglad.

3. Beter functioneerden de dubbele '*kippe-trap*', die tegen de beschoeiing werd aangebracht. De mogelijkheid gemakkelijk tegen de trapjes op te klauteren wordt door dwarslatjes of inkepingen vergroot.

Om te voorkomen dat dieren onder het uitstapje terechtkomen en dus toch nog verdrinken moet de voorzijde worden afgesloten met stevig gaas of een staalplaat.

In Frankrijk werden deze trapjes, zoals men ze bij ons had gezien, nagemaakt van stalen stabielroosterplaat, waardoor de dieren goed houvast hebben en waarop bovendien geen algengroei mogelijk is. Over het resultaat was men zeer tevreden!

4. Een andere mogelijkheid is de *beschoeiing* over een lengte van 8 m, 50 cm onder de waterspiegel te *laten zakken*. Hierachter wordt de oever ingegraven en gedeeltelijk met grind en stenen opgevuld waardoor er een helling van 1 : 2¼ ontstaat. Om deze uitstapjes werden jonge boompjes en struiken gepoot om de uitklimplaats aantrekkelijk te maken.

Daar de grindtaluds nogal eens werden uitgespoeld heeft men hier en daar de taluds met grasbeton stenen bekleed. De gaten van het grasbeton werden onder water gevuld met grind en boven water met zand. Hierdoor breken de Reeën hun lopers niet in de gaten en kan zich boven de waterspiegel een kruidenvegetatie ontwikkelen (*Willemsvaart*). Deze uitstapjes, ook wel '*wildstoepen*' genoemd, worden met een onderlinge afstand van 100 m aangebracht en blijken goed te voldoen.

Voorwaarden waaraan uitstapjes moeten voldoen willen ze het gewenste resultaat opleveren zijn:

a. Ze moeten niet vlak bij bebouwing of andere drukbezochte plaatsen langs de oever worden aangebracht. Rust in de directe omgeving is noodzakelijk.

- b. Ze moeten niet te breed vanaf de beschoeiing het water in steken, anders ondervindt de scheepvaart hinder van deze voorzieningen.
- c. Uitstapjes moeten niet door sportvissers worden bezocht.
- d. Wanneer uitstapjes speciaal voor reewild worden geconstrueerd moet men bij de aanleg rekening houden met bestaande wissels.
- e. Bepanting om een uitstapje schept de mogelijkheid dat Reeën, die uit het water komen, eerst even kunnen uitrusten voor ze verder trekken.
- f. De uitklimmogelijkheden moeten voldoende diep onder de waterspiegel liggen zodat in droge zomers de te water geraakte dieren de uitstapjes toch kunnen vinden.
- g. Zogenaamde dode hoeken onder uitstapjes moeten worden vermeden, daar hier in terechtgekomen dieren uit angst verdrinken.
- h. Het gebruik van staal in plaats van hout heeft het voordeel langer mee te gaan en niet glad door algen groei.

Natuurlijk is bij de aanleg van kanalen, zoals

■ Dr. J.L. van Haften, Rijksinstituut voor Natuurbeheer, Kemperbergerweg 67, 6816 RM Arnhem.

Correspondentiekaarten met otterfoto

De Vereniging voor Zoogdierkunde en Zoogdierbescherming geeft is kortgeleden gestart met de uitgave van prentbriefkaarten met een kleurenfoto van een Otter (genomen door E.J. Ouwerkerk en U. Glimmerveen, Mainland, Shetland, 18 mei 1983) en dubbele correspondentiekaarten (inclusief enveloppe)



met de zelfde afbeelding. De correspondentiekaarten zijn niet alleen goed te gebruiken als wenskaart voor de diverse feestdagen, maar zijn ook als brief heel geschikt en aantrekkelijk.

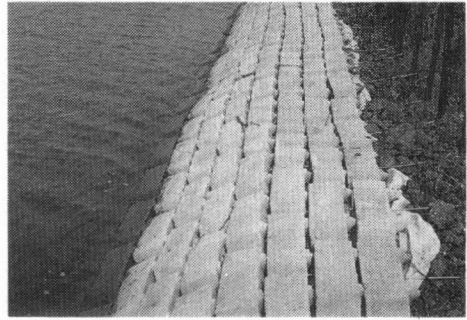


fig. 23. Kanaaltalud met betonblokkenmat bekleed.

fig. 23

dat in Zuidelijk Flevoland gebeurde, een talud bekleed met betonblokken of tegels verreweg de mooiste en meest doeltreffende manier om en afkalving van de oever door waterstromingen en verdrinking van te water geraakte dieren te voorkomen.

Al met al kunnen wij dus door goed gebruik van de bestaande voorzieningen te maken een hoop dierenleed voorkomen.

Hierbij drukken wij de afbeelding af in zwart-wit.

De prentbriefkaarten kosten f 1,25 per stuk, elf stuks f 12,50 en vijftientig stuks f 25,--. De correspondentiekaarten met enveloppe kosten f 2,-- per stuk, elf stuks voor f 20,-- en vijftientig stuks f 40,--.

Te bestellen door overmaking op postgirorekening 203 737 ten name van de Penningmeester Vereniging voor Zoogdierkunde en Zoogdierbescherming, Bornsestraat 118, 7601 GK Almelo, onder vermelding van het gewenste.

Deense actie voor Otter

De Otter is in Denemarken, evenals elders in Europa, één van de meest bedreigde diersoorten. Ondanks de bescherming, in 1967 ingesteld, is de bevolking van 4000 exemplaren teruggelopen tot minder dan 200 waaronder niet meer dan 40 geslachtsrijpe vrouwelijke dieren. Daarom heeft de bond voor de bescherming van dieren het initiatief genomen voor een reddingsprogramma op lange termijn van de Otter en zijn habitat. Er is een 'Otterfonds' opgericht en er wordt gewerkt aan een centrum voor de kweek en voor wetenschappelijk onderzoek.

Politiken, 21.4.84.