

Alter Handelsvertrag mit Frankreich gekündigt - kanadische Sektkellereien wittern Morgenluft

Kürzlich gab Bundesaußenminister Don Jamieson Kanadas Entschluß bekannt, den 1933 geschlossenen kanadisch-französischen Handelsvertrag zu beenden. Im großen ganzen ist der Vertrag nicht mehr für die Handelsbeziehungen zwischen Kanada und Frankreich maßgebend und durch die Mitgliedschaft beider Staaten im GATT sowie Frankreichs Mitgliedschaft in der EG und die sich zwischen Kanada und der Gemeinschaft entwickelnden Beziehungen überholt. Einzig der Artikel 11 des Vertrages über den gegenseitigen Schutz der Herkunftsbezeichnung von Gütern, die in diesen beiden Ländern erzeugt werden, hat heute noch Bedeutung.

Im Laufe der letzten Jahre hat sich dieser Artikel jedoch in zunehmendem Maße zu einem Störfaktor in den Handelsbeziehungen beider Länder entwickelt und zwar infolge verschiedener Gerichtsverfahren, welche die französische Industrie dagegen angestrengt hat, daß kanadische Hersteller die Bezeichnung "Champagner" verwenden. Nach kanadischer Auffassung bietet der Vertrag nicht mehr in ausgewogenem Maße Vorteile für beide Länder, sondern benachteiligt inzwischen die kanadische Industrie gegenüber den ausländischen Produzenten.

Gegenwärtig bereitet das Bundesministerium für Angelegenheiten der Verbraucher und Körperschaften im Zusammenhang mit der Neufassung des Markenschutzgesetzes neue Gesetze vor, die Schutzklauseln für viele heute im Rahmen des kanadisch-französischen Handelsvertrags registrierte Herkunftsbezeichnungen, jedoch nicht für Champagner und andere Bezeichnungen enthalten werden, welche von kanadischen Erzeugern als Markenname verwendet werden. Der Schutz der Herkunftsbezeichnung unter dem neuen Gesetz soll eine Täuschung der Verbraucher verhindern.

Wie in dem Vertrag vorgesehen, wird er drei Monate nach Aufkündigung außer Kraft gesetzt.

Einschienenbahn für Winnipeg?

Nachstehender Artikel von F.S. Manor wurde in überarbeiteter Form aus CANADIAN SCENE übernommen:

Winnipeg wird womöglich die erste Stadt Nordamerikas mit einem Einschienenbahnverkehrsnetz sein. Bisher hat Wuppertal als einzige Stadt der Welt die Einschienenbahn als Schnellverkehrssystem für ein nicht unbeträchtliches Gebiet. Um die Sicherheit dieses Verkehrsmittels zu beweisen und gleichzeitig für einen durchreisenden Zirkus zu werben, erlaubte Wuppertals Verkehrsdirektor unlängst, daß ein junger Elefant mit der Schwebebahn herumgefahren wurde. Leider behagte dieses Unternehmen dem Elefanten überhaupt nicht: er bekam es mit der Angst zu tun, brach durch die Wagenwand und fiel in die Wupper. Der Zug erlitt jedoch mit Ausnahme des einen Wagens keinen Schaden und blieb auf seiner Schiene, auch dem Elefanten passierte nichts. Das einzige Opfer war der Verkehrsdirektor, dem gekündigt wurde.

Bürgermeister Juba in Winnipeg hat viel für die Einschienenbahn übrig. Die Provinzregierung hat ihm zugesichert, daß sie einen Beitrag von 37,5 bis 50 % zu den auf 35,6 Mio Dollar veranschlagten Kosten leisten würde. Die Stadt Winnipeg hofft, die Bundesregierung zur Übernahme eines Teils der restlichen Kosten bewegen zu können. Eine Firma in der Schweiz hat angeboten, 85 % der in Winnipeg benötigten Ausrüstung herzustellen.

Die Einschienenbahn soll zwischen dem innerstädtischen Geschäftsviertel und der Universität Manitoba verkehren, wodurch die sich schnell ausbreitenden Vororte im Süden der Stadt an das Verkehrsnetz angeschlossen würden. Ein Zug soll aus drei bis fünf zusammengekuppelten Wagen bestehen, die mit rund 50 km/h die Hochbahnstrecke auf Gummirädern befahren und ihre Antriebsenergie aus seitlich angebrachten Stromschienen beziehen. Der Zug könnte maximal 10 900 Personen pro Stunde befördern.

Die große Frage ist, ob ein sinnvoller Einsatz des völlig neuen und bisher nicht erprobten schweizerischen Systems im rauen Winnipegger Klima möglich wäre. Aber wenn man bei