

CA1
EA958
C18

#1/1982

DOCS



Negende jaargang nr. 1
mei 1982

Driemaandelijks publiekatie
uitgegeven door de Canadese Ambassade
Sophialaan 7, 's-Gravenhage

LIBRARY E A / BIBLIOTHÈQUE A E
3 5036 01030089 8

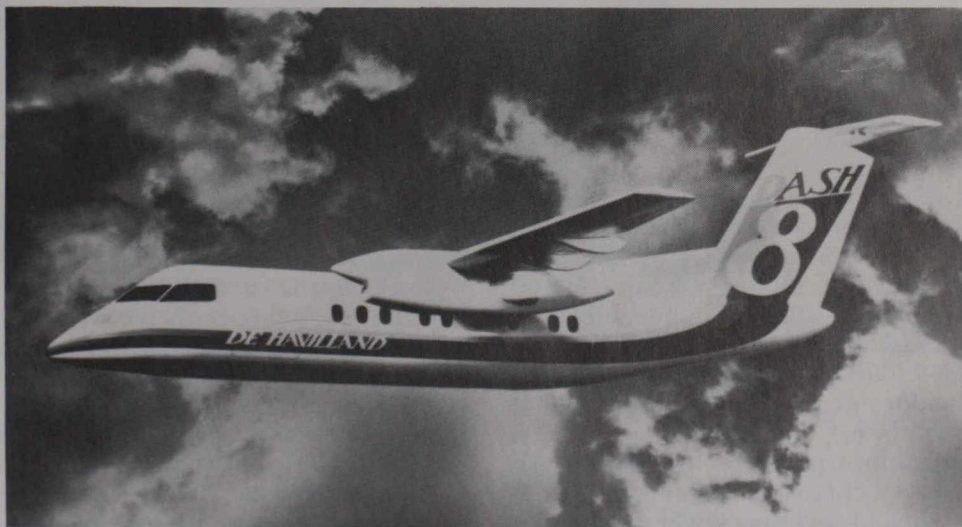
CANADA VANDAAG

Canadese Lucht- en Ruimtevaart Industrie neemt een grote vlucht



Zeer onlangs heeft de Canadese fabrikant van apparatuur voor luchtvaart CAE Electronics Ltd. te Toronto een vluchtnabootser ter waarde van \$ 35 miljoen (f 75 miljoen) geleverd aan de Koninklijke Marine ten behoeve van de Lockheed Oriëntoestellen voor lange-afstands-surveillance. Dit is slechts één bewijs voor het wellicht niet zo bekende feit dat Canada een vooraanstaande plaats inneemt op het gebied van luchtvaart- en ruimtevaarttechniek.

Gemeten naar de waarde van de omzet in 1980, staat Canada met \$ 2,3 miljard (f 6,9 miljard) als vijfde op de internationale ranglijst na de Verenigde Staten (de nummer 1), Frankrijk, Engeland en de Sovjet Unie. Canada bouwt weliswaar geen grote vliegtuigen voor civiele of militaire doeleinden, maar: "Binnen onze specialisaties kunnen we de concurrentie uitstekend de baas", aldus Jacques Des Roches, voorzitter van de Canadese Vereniging voor de Luchtvaartindustrie, waarbij meer dan 110 bedrijven in Canada zijn aangesloten. Des Roches voorziet een verdubbeling van de huidige omzet in deze sector in 1985, terwijl hij van het dan behaalde cijfer ook weer een verdubbeling verwacht tegen het eind van de jaren tachtig. Verder voorspelt hij een toeneming van het werknemersbestand in deze tak van industrie van 42.000 thans tot 57.000 in 1985 en 67.000 in 1990. Tussen het bedrijfsleven, de federale overheid en de provinciale regeringen bestaat een actief samenwerkingsverband gericht op de uitbreiding van de productie en de ontwikkeling van technische kennis. CAE Industries is dus slechts één van de vele bedrijven werkzaam in de Canadese lucht- en ruimtevaartindustrie, maar is internationaal gezien één van de meest bekende. Overigens mag CAE als representatief worden be-



schouwd voor het hoge technische niveau dat deze bedrijfstak in Canada thans kenmerkt. In vrij korte tijd heeft CAE zich kunnen ontwikkelen tot 's werelds belangrijkste fabrikant van vluchtnabootsers voor luchtvaartmaatschappijen, vliegtuigfabrikanten en militair gebruik. Op dit moment wordt meer dan 50% van de vlucht-simulators voor verkeersvliegtuigen zoals de Boeing 727, 737, 747, 757 en 767, de DC-8, 9 en 10, de Lockheed L-1011, de Fokker F-28 en de A-300 Airbus, gebouwd in de hallen van CAE. Het bedrijf is verder een vaste leverancier van vluchtnaboot-

sers voor militaire toestellen w.o. de CF-104 Starfighter, de C-130 Hercules, de Panavia Tornado, de Alpha jet, de Lockheed Orion en Aurora surveillancetoestellen, de E-3A NATO (AWACS) en uiteenlopende typen helicopters. Behalve CAE die zich toelegt op gespe-

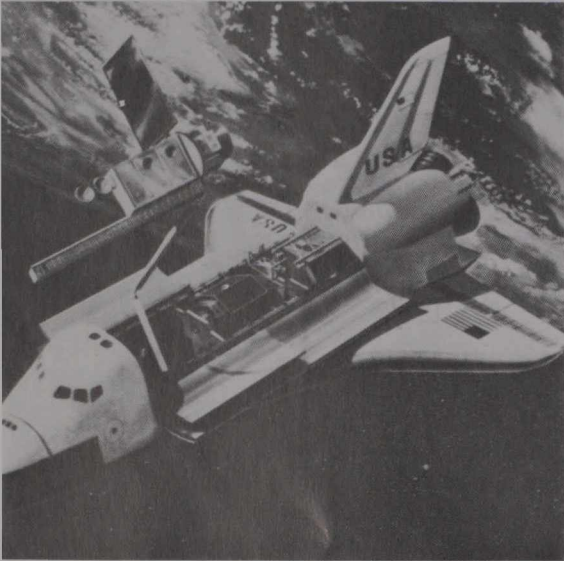
Het DASH-8 STOL vliegtuig van de Havilland

cialiseerde apparatuur binnen de luchtvaartindustrie, kent Canada een tweetal zuivere vliegtuigbouwers: de Havilland Aircraft of Canada Ltd. en Canadair Ltd. De Havilland heeft de DASH-7 en DASH-8 zg. STOL (short take-off and landing) toestellen speciaal voor forensenverkeer op korte afstand op zijn naam staan. Meer dan honderd DASH-7 vliegtuigen zijn thans geleverd aan luchtvaartmaatschappijen over de gehele wereld. Voor de DASH-8 zijn al

115 opties binnengekomen, hoewel dit type nog niet in serie wordt vervaardigd. Een versoepeling van de luchtvaartregels vooral in de Verenigde Staten heeft geleid tot een grotere vraag naar de Twin Otter, eveneens een toestel voor forensenvervoer. Daarentegen heeft het voor het eerst op de markt brengen van de Challenger, een

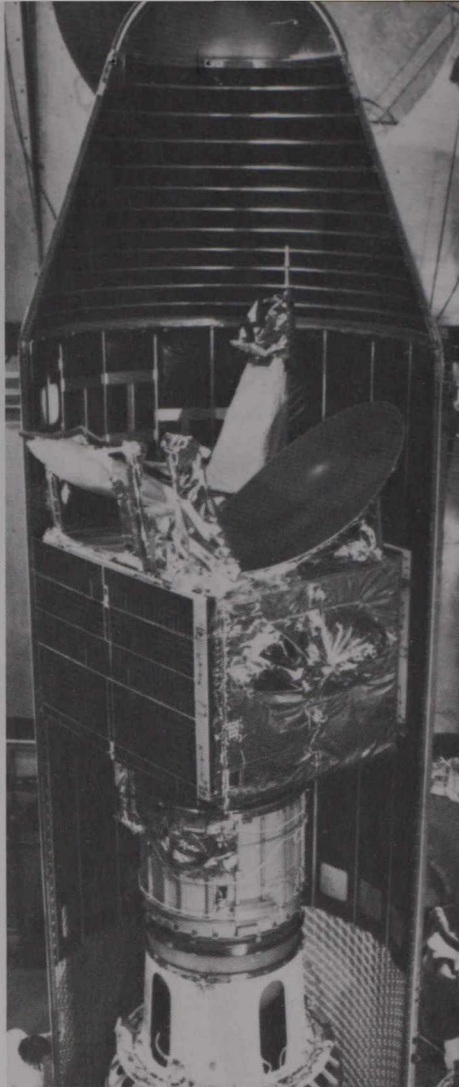
De ANIK-B satelliet die in 1978 werd gelanceerd

De mechanische arm (CANADARM) met de Space Shuttle van NASA



nieuw wide-body zakenvliegtuig voor de lange afstand van Canadair, bewezen een goede gok te zijn geweest. Van de Challenger zijn al veertien stuks verkocht terwijl een nieuwe versie, de Challenger E op de tekenafels van Canadair staat.

Even imposant maar wellicht spectaculairder zijn de verrichtingen van de Canadese industrie op het gebied van de ruimtevaart. Met het lanceren in 1962 van een satelliet voor onderzoek in de atmosfeer, de Alouette, werd Canada na de V.S. en de Sovjet Unie het derde land ter wereld dat het tijdperk van de ruimtevaart binnentrad. Door een verandering in het regeringsbeleid werd de ontwikkeling van de ruimtevaarttechniek uit de overheids sfeer naar het particuliere bedrijfsleven overgeheveld. Het gevolg hiervan was een aanzienlijke versnelling in het tempo van de ontwikkelingsactiviteiten. Zo zijn er sindsdien acht andere satellieten voor communicatie- en onderzoekingsdoelinden gelanceerd en is de op afstand bediende mechanische arm aan het Amerikaanse ruimteveer Columbia op zijn voorlaatste vlucht een succes gebleken. Ook zijn de oprichting van een landelijk communicatiesysteem per satelliet (Telesat Canada), de deelneming aan het internationale satellietnetwerk (Teleglobe Canada) en de bouw van ruimtevoertuigen door Spar Aerospace Ltd.



te Toronto als hoofdaannemer inmiddels tot stand gebracht.

Het belang dat de Canadese regering hecht aan de industrie wordt onderstreept door het in december 1981 aangekondigde besluit het bedrag voor ruimteonderzoek in het fiscale jaar 1984-1985 met \$ 132 miljoen te verhogen tot een totaal van \$ 475 miljoen.

Om dezelfde redenen die de grondslag vormen voor de bloei van het luchtvervoer in Canada - een relatief kleine bevolking verspreid over een enorme oppervlakte veelal ongestuurd land - heeft de Canadese ruimtevaartindustrie zo'n voorspoedige ontwikkeling te zien gegeven. Communicatie via satellieten is uitnemend geschikt voor die gebieden in het land waar het aanleggen van kabelnetten of zelfs het werken met ultrakortegolf apparatuur niet dan met schrikbarende hoge kosten kan worden gerealiseerd. Uit deze noodzaak is een van de meest volledige en technologisch hoogstaande ruimtevaartindustrieën in de westerse wereld voortgekomen.

Van Luchtschepen tot Satellieten...

Drie recente gebeurtenissen in drie totaal verschillende onderdelen van het lucht- en ruimtevaartgamma kunnen wellicht meer dan wat ook als symbool gelden voor de Canadese deskundigheid en de activiteiten die thans in Canada worden ondernomen op dit terrein

De LTA stijgt op

Een nieuw type luchtschip ontwikkeld door een bedrijf in Ottawa zou wel eens een ware omwenteling in de vliegtuigindustrie kunnen teweegbrengen. Op dit moment wordt een schaalmodel van het LTA (Lighter Than Air) luchtschip getest door de Van Dusen Development Corporation. In tegenstelling tot de gewoonlijk sigaarvormige luchtschepen is bij het Van Dusen ontwerp uitgegaan van een ronddraaiende bol. Het schip dat 48 meter lang wordt en naar verwachting een maximale beladingscapaciteit van 45 ton zal hebben, zal met een snelheid van 50 knopen vliegen tegen slechts 1/10 van de exploitatiekosten van een heli-copter.

STOL Vliegtuigen en toch hoge snelheid

STOL-toestellen zijn uitgerust met grote vleugels waarmee bij een lage snelheid van ongeveer 70 knopen een snelle stijging verkregen wordt met behulp van conventionele flappen. Doelmatig vliegen met grote snelheid kan echter alleen gebeuren met kleine vleugels. Voor korte afstanden is een lage kruissnelheid misschien nog aanvaardbaar, maar wanneer het gaat om langere vluchten is in zowel de civiele als militaire luchtvaart snelheid van groot belang en zal vergelijkbaar moeten zijn met die van de gangbare straalvliegtuigen.

De Havilland heeft zich in de afgelopen zeven jaar intensief beziggehouden met dit probleem, aanvankelijk in samen-

Als Stukken op het Schaakbord

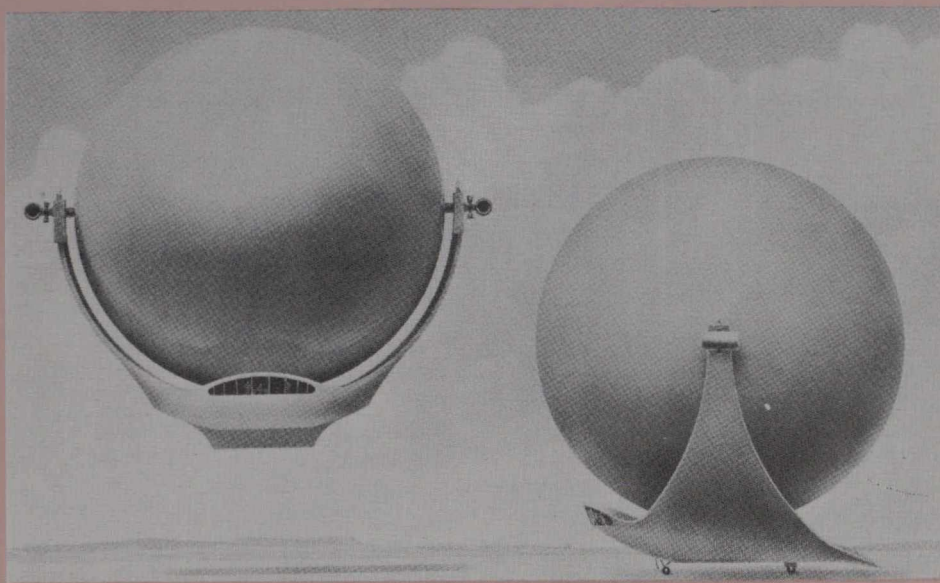
Aan het eind van 1981 groeide bij Telesat Canada het besef dat de grotere vraag naar het gebruik van kunstmanen een zware druk had gelegd op de commerciële satellieten die in de ruimte boven Canada zijn gestationeerd. Weliswaar was er een satelliet ter beschikking van de oudere ANIK-A2 serie, maar deze kon niet worden gebruikt omdat hij op een verkeerde plaats stond. Waarom hem dan niet in de juiste positie gezet? Makkelijker gezegd dan gedaan! Ge-

Van luchtschepen tot satellieten...

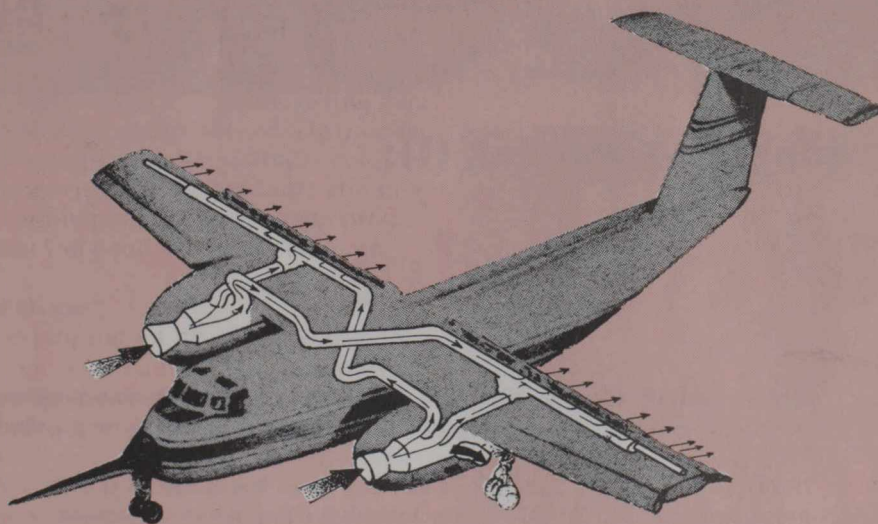
Drie recente gebeurtenissen in drie totaal verschillende onderdelen van het lucht- en ruimtevaartgamma kunnen wellicht meer dan wat ook als symbool gelden voor de Canadese deskundigheid en de activiteiten dit thans in Canada worden ondernomen op dit terrein.

Een reuzenballon op de rug van een mantarog - dat is zo ongeveer het beeld dat men kan maken wanneer te zijner tijd het schip door de lucht glijdt volgens hetzelfde aerodynamische principe als waarmee een golfbal zich voortbeweegt na de slag.

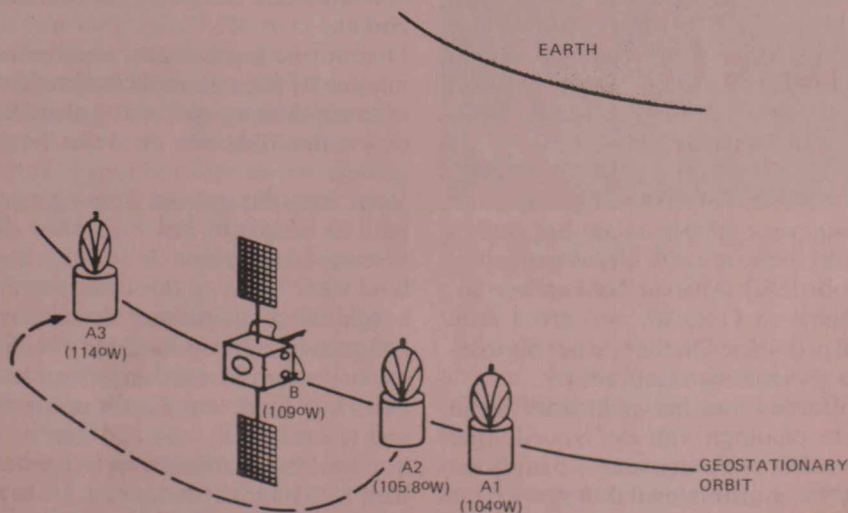
De ontwikkeling van het LTA luchtschip is gebaseerd op het "Magnus-effect". Wanneer de grote bol om zijn horizontale as draait, ontstaat er door het drukverschil tussen boven- en onderzijde een opwaartse druk. Hetzelfde valt te constateren bij andere snel om eigen as roterende bolvormige objecten zoals een tennisbal of golfbal, wanneer deze met "spin" geslagen wordt.



werking met de National Research Council of Canada en later met de National Space and Aeronautics Administration in the V.S. Door een Buffalotoestel (één van De Havillands eigen vliegtuigtypen) uit te rusten met kortere vleugels, turbostralmotoren i.p.v. de standaard turbo-props en een nieuw ontwikkeld tweelingflappen-systeem waardoorheen een gedeelte van de uitlaatgasen van de straalmotoren wordt geleid, wordt bij het opstijgen dezelfde stuwkracht verkregen als bij het oorspronkelijke model. Maar de kleinere vleugels maken een hogere snelheid mogelijk die niet onderdoet voor die van de thans gebruikte straalverkeersvliegtuigen.



bruikmakend van haar jarenlange ervaring op satellietgebied heeft Telesat Canada de ANIK-A2 opnieuw in werking gesteld en is erin geslaagd via een reeks ingewikkelde manoeuvres die 28 dagen hebben geduurd, de kunstmaan 5.300 km door de ruimte te dirigeren naar een stationaire positie naast een andere Canadese satelliet. Het was de eerste keer in de geschiedenis dat een dergelijke poging is ondernomen met een nationale communicatiesatelliet.





Canada stuk-voor-stuk (I):

Het Noorden



In een aantal artikelen willen wij de lezers van "Canada vandaag" eens wat meer vertellen over de verschillende Canadese gebieden en provincies

In dit eerste artikel gaan we 't hebben over het noordelijke deel van Canada, dat bijna de helft (3,9 miljoen km²) van het Canadese territorium beslaat en als zodanig ook het grootste afzonderlijke geografische gebied van het land vormt.

Gemeten vanaf de noordpunt van Ellesmere Island - minder dan 800 km van de Noordpool verwijderd - omvat het grondgebied van het Canadese Noorden de ijzige streken van de pool- en de sub-arctische gebieden van het Yukon Territory en de Northwest Territories (N.W.T.). Tot dit gebied, dat zich ongeveer 3000 km naar het zuiden uitstrekt, behoren ook kleine gedeelten van noordelijk Alberta, Saskatchewan, Manitoba en Ontario, een groot stuk van de provincie Quebec en het noordelijkste gedeelte van Labrador.

Ten noorden van het vasteland liggen de vele eilanden van de Noordelijke IJszee, die met ongeveer 2,3 miljoen km² land de grootste eilandengroep ter wereld vormen. Ook ligt hier een onafzienbare binnenzee, de Hudson Bay, waarin het Britse eilandenrijk zonder

een spoor na te laten zou kunnen verzinken.

Dit enorme territorium, waar zowel romantische legenden als keiharde realiteit nog samengaan, is nog altijd Canada's minst-bekende en dunst-bevolkte gebied.

Voor hen die gehard genoeg zijn om hier te leven, in het bijzonder de inheemse Indianen en de Inuit, is het een land waar leven en dood een onverbrekelijke verbintenis met de natuur zijn aangegaan, een land waar je moet jagen en vissen om je voedsel bijeen te krijgen, het land van kariboes (rendier-soort) en beren, van elanden en zeehonden, van walvissen en bergforellen. Een reis naar dit Noorden, in het bijzonder naar de Northwest Territories, is een tocht naar twee geheel verschillende beschavingen: de ene wordt ge-

dreven door de behoeften en de technologie van de hedendaagse samenleving, de andere is nog de traditionele inheemse levenswijze, die echter snel aan het verdwijnen is. Door de steeds toenemende winning van delfstoffen, het aanleggen van wegen en de uitvoering van projecten als de Alaska-pijpleiding, ziet de traditionele levenswijze zich genoodzaakt, zich aan te passen aan de moderne techniek en de verstedelijking, welke steeds meer van het Zuiden uit opdringen.

Zeer dun bevolkt

Met een bevolking van ca. 66.000 personen (minder dan een kwart procent van de totale Canadese bevolking) wordt dit enorme woeste gebied van bergen en toendra's, pakij's, geweldige meren en sub-arctische streken, bewoond door één mens per 65 vierkante kilometer!

Het grootste deel van de bevolking woont in de twee hoofdplaatsen: Whitehorse (16.000 inw.), Yukon Territory, en Yellowknife (10.000 inw.), Northwest Territories, en voorts nog in enkele kleinere plaatsen, voornamelijk in de N.W.T.

Terwijl ongeveer éénvijfde van de 25.000 bewoners van de Yukon uit Athapaskan-Indianen bestaat, is het opmerkelijk, dat van de bewoners der N.W.T. ruim de helft is samengesteld uit inheemse volksgroepen: Inuit (oorspronkelijke bevolking), Dene (van Indiaanse oorsprong) en een aantal Mestiezen (halfbloeden), afstammelingen van Franse en Indiaanse voorouders.

Ondanks het zware leven in een land, dat zulk een uitdaging vormt, is een gebruikelijke misvatting over het Noorden dat het klimaat er zó vijandig is, dat alleen poolberen en Inuit het kunnen verdragen. De winterstormen in de prairieën van West-Canada kunnen 't in woestheid en grimmige koude echter vaak opnemen tegen het allerongunstigste weer in het Noorden!

Droog klimaat

Merkwaardigerwijze is 't daar in het Noorden een heel droge wereld, met zeer weinig regen of sneeuw. Dat komt voornamelijk door de hoge barrière die de St. Elias Mountains, de scheiding tussen de Yukon en de Northwest Territories, vormen. Met verschillende toppen boven de 3000 meter - met inbegrip van de Mount Logan, met 6050 m de hoogste Canadese berg - houdt de St. Elias-keten de vochtige lucht van de Stille Oceaan vast.

In de winter ligt de sneeuw dikwijls hoger in Ottawa en Montreal en al zijn de winters in het Noorden weliswaar langer, ze zijn nauwelijks strenger dan in veel streken in het zuiden van Canada. De gemiddelde januari-temperatuur in

Whitehorse is -7°C ; het heeft een behaaglijk gemiddelde van 13°C in juli. Maar het is wel een klimaat van contrasten, want in de winter kan de temperatuur op sommige dagen tot -40°C dalen en in de zomer soms tot 30°C oplopen. Juli is de warmste maand in Yellowknife met een gemiddelde temperatuur van 16°C .

Er zijn in het Canadese Noorden maar twee echte seizoenen: winter en zomer, want de overgangperiodes zijn te verwaarlozen. In de nabijheid en ten Noorden van de poolcirkel verdwijnt de zon in de winter gedurende weken of maanden, maar in deze "lange nacht" is 't zelden echt donker. Het Noorderlicht (aurora borealis) geeft vaak een grote helderheid en het geschitter van de sterren tezamen met het blinkende licht van de maan geeft voldoende licht voor bijna alle normale activiteiten, óók voor de jacht. Gedurende de zomer is deze streek het beroemde "land van de midernachtzon".

Bestuursvorm

Eeuwenlang is het Noorden vanuit de verte bestuurd, eerst door Groot Britannië en later door de befaamde Hudson Bay Company. In 1880 werd de verantwoordelijkheid voor het Noorden overgedragen aan het nieuwe Canadese gouvernement en sindsdien wordt het uitsluitend vanuit Ottawa geregeerd. Oorspronkelijk werden de N.W.T. door een Commissioner en een benoemd bestuurscollege geleid; tegenwoordig worden alle 22 leden daarvan door de stemgerechtigden gekozen. In 1967 werd Yellowknife hoofdplaats, in plaats van Fort Smith. Op soortgelijke wijze wordt het Yukon Territory bestuurd door een Commissioner, die benoemd wordt door de federale regering; hij wordt geassisteerd door een raad van 12 gekozen leden.

Als bijlage tot het volgende nummer van "Canada vandaag" hopen wij onze lezers een duidelijk en overzichtelijk kaartje in kleuren van het Gehele Canadese grondgebied te kunnen aanbieden. Wij zouden u willen adviseren, dat kaartje dan goed te bewaren, zodat het u ook in de toekomst goede diensten kan bewijzen, b.v. bij de afleveringen van de serie "Canada stuk-voor-stuk", waarvan u in deze editie de eerste bijdrage ("Het Noorden") aantreft.

Delfstoffen

Terwijl de traditionele bezigheid van jagen, vallen zetten en vissen nog steeds een belangrijke rol in de noordelijke economie speelt, is de moderne ontwikkeling bijna geheel op het winnen van delfstoffen gericht.

Zelfs vóór de beroemde Gold Rush van Klondike in 1898 zochten ontdekkingsreizigers al naar delfstoffen en samen met latere onderzoekers hebben ze daardoor een groot aandeel in de ontsluiting van het Noorden gehad.

Terwijl er vóór de gold rush minder dan duizend mensen van blanke afstamming onder de Indianen woonden, was dit aantal in 1899 al tot meer dan 60.000 aangegroeid. De meesten van hen trokken naar de oorspronkelijke hoofdstad Dawson, die van de ene op de andere dag tot "boomtown" was geworden. Nu deze enorme toeloop nog slechts een romantische herinnering is, blijft de produktie van mineralen (meest zilver, goud, cadmium, lood en zink) de voornaamste bron van inkomsten van de Yukon; gedurende de laatste jaren bedroeg de gemiddelde opbrengst ongeveer 230 miljoen dollar.

Yellowknife had zijn eigen "gold rush" in de jaren dertig van deze eeuw, toen een aantal mijnen in de omgeving van de stad werd geëxploiteerd. De meeste daarvan zijn nu weer gesloten, maar in de omgeving van Yellowknife zijn nog twee mijnen die tot de grootste producenten van goud in Canada behoren.

Olie en gas

De exploratie en de ontwikkeling van olie en gas zijn andere belangrijke economische factoren in het Noorden. Het transport van Canadees en Amerikaans aardgas naar zuidelijke afnemers via een pijpleiding is er de laatste jaren een kwestie van vitaal belang geworden.

Na allerlei moeilijkheden - een openbare enquête, studies over milieubederf en onderhandelingen over landverordeningen van inheemse bewoners - is besloten om in de komende jaren voor enkele miljarden dollar aan pijpleidingen en soortgelijke transportmiddelen aan te leggen. Zo is er een pijpleiding geïmplementeerd voor het vervoer van gas uit Alaska naar de Verenigde Staten; 3362 van de 4442 km, dus driekwart van de totale lengte, zal over Canadees grondgebied voeren.

Transportwegen, zoals de Alaska Highway (1942), de Dempster Highway (in 1979 aangelegd om de zuidelijke Yukon te verbinden met Inuvik en de Mackenzie Delta in de N.W.T.), de aanleg van pijpleidingen en andere moderne installaties, hebben hun tol geëist. Toch blijven er gelukkig nog onafzienbare streken van onbedorven, woeste natuur over.

Nationale parken

Een paar gedeelten van het meest wilde en prachtige gebied in het Noorden worden als Nationale Parken beschermd, waarbij de Northwest Territories op drie van zulke reservaten kunnen bogen: Nahanni National Park (ten N.W. van Fort Liard) met de spectaculaire 90 meter hoge Virginia waterval (tweemaal zo hoog als de Niagara); Wood Buffalo National Park, het op één na grootste park ter wereld, gelegen aan de noordgrens van de provincie Alberta (bij Fort Smith en Fitzgerald) en Auyuittuq National Park op Baffin Island, het eerste park op aarde dat binnen de poolcirkel ligt.

Tussen de bergtoppen van de zuidwestelijke Yukon liggen de woeste rivieren, machtige gletsjers en een rijke flora en fauna van het 22.000 km² grote Kluane National Park, een van Canada's meest gevarieerde natuurwonderen.

Ondanks het steeds verder opdringen van de moderne ontwikkelingen blijft het Canadese Noorden voor velen een land van romantiek en avontuur, een beeld dat aangewakkerd wordt door auteurs als Robert Service ("The Spell of the Yukon"), Jack London ("The Call



Een Canadese Inuit kijkt over de zee in Pelle Bay, N.W.T.

of the White") en James Houston ("The White Dawn" en "Spirit Wrestler").

Het rijke en onstuimige verleden van het Noorden dat beschouwd wordt als "Canada's laatste grens", belooft plaats te maken voor een nog grootser toekomst.



Canada stuk-voor-stuk (II):

De Atlantische provincies



De Atlantische provincies van Canada, die zich langs de Oostkust uitstrekken, omvatten het in en aan zee gelegen New Brunswick, Nova Scotia en Prince Edward Island, en bovendien Newfoundland, dat in 1949 Canada's nieuwste provincie is geworden.

Het bovenomschreven gebied neemt iets minder dan 6% van het totale Canadese bodemoppervlak in en herbergt ongeveer 10% van de Canadese bevolking. Prince Edward Island, waar per vierkante kilometer 20 mensen wonen, is de dichtst bevolkte provincie van Canada, ofschoon haar 200.000 inwoners slechts een half procent van de totale bevolking uitmaken.

Toegangspoort

Door zijn ligging was Atlantisch Canada van oudsher de toegangspoort tot het nieuwe continent en één van de gebieden, waar Europeanen zich vestigden. Bewezen is, dat de streek reeds omstreeks 200 vóór Chr. door Baskische vissers werd bezocht en kort na het jaar 1000 van onze jaartelling zijn er Noormannen geland, lang voor de aankomst van John Cabot in 1497.

Newfoundland, met zijn rijke visgronden, was de oudste kolonie van Groot Brittannië, terwijl de eerste Franse vestiging in Noord-Amerika plaats had in

1604 in Port Royal, dat nu Nova Scotia heet.

Gedurende de bloeiperiode van de zeilvaart in de 19e eeuw profiteerde het Atlantische gebied van zijn lange en beschutte kustlijn, daardoor was het economische leven er ten nauwste met de zee verbonden. Scheepsbouw, visserij en handel droegen bij tot de welvaart van deze streken en er is een tijd geweest, dat men beweerde dat er in de maritieme provincies meer tonnen scheepsruimte per hoofd der bevolking werden geteld dan ergens anders ter wereld.

Ofschoon de economische ontwikkeling gedurende het koloniale tijdperk bijna geheel op de zee en de uitgestrekte wouden was gebaseerd, speelden de Atlantische kolonies ook een leidende rol in een wereldhandelssysteem waarin zij niet alleen de producenten van handelsprodukten waren, maar eveneens een belangrijke rol vervulden in het transportwezen.

Met het verdwijnen van de grote zeilschepen zijn de Atlantische provincies echter bij andere delen van Canada achtergebleven en hebben zij niet in gelijke mate geprofiteerd van groei en voorspoed.

Door de vestiging van de Confederatie in 1867 werden de maritieme provincies lid van een politiek en economisch systeem dat, door een grotere bevolking en superieure hulpbronnen, Centraal-Canada begunstigde. Door handelsbeperkingen, die het gevolg waren van een nationalistische protectionistische politiek, ontbrak het de fabrieken in de Atlantische regio ook aan economische mogelijkheden, die wél beschikbaar waren voor de fabrikanten in Centraal-Canada. Als gevolg daarvan waren zij ook niet in staat, het noodzakelijke kapitaal te vergaren om hun werkmethoden te moderniseren.

Economische 'comeback'

Ondanks deze tegenslagen in het verleden heeft Atlantisch Canada in de laatste tijd een economische 'comeback' beleefd en ofschoon het gebrek aan industriële diversiteit en de werkloosheid bepaalde gebieden blijven belemmeren, levert het gebied als geheel een belangrijke bijdrage tot het eigen karakter en de financiële voorspoed van Canada. De aanwezigheid van enorme reserves aan olie en aardgas voor de kusten heeft het gebied vervuld met optimisme, waardoor men de moed heeft gekregen om tot nieuwe investeringen over te gaan.

Met een totale bevolking van ongeveer 2,2 miljoen zielen (9,5% van het Canadese totaal) blijven de Atlantische provincies vertrouwen op de primaire industrieën: visserij, bosbouw, mijnbouw en landbouw, hoewel de nadruk van provincie tot provincie varieert. Mijnbouw is van bijzondere betekenis in Nova Scotia en Newfoundland (steenkool, gips, ijzererts), terwijl de bosbouw (timmerhout, houtpulp en papier) in New Brunswick en Newfoundland, en de landbouw (aardappelen en zuivelprodukten) op Prince Edward Island de boventoon voert. De visvangst, de oudste industrie in Atlantisch Canada, is van belang voor vrijwel alle inwoners en wordt sinds onheuglijke tijden uitgeoefend.

Rijke visgronden

De grillig-gevormde kust is bijzonder

geschiedt voor visserijhavens, terwijl vóór de kusten een oppervlakte van 518.000 km² ondiepe wateren ligt, die een van de grootste visgronden ter wereld vormt. De belangrijkste vissoort is van oudsher de kabeljauw, die al sedert eeuwen de visvangst in de Noord-atlantische wateren heeft beheerst. Andere soorten zijn bot en tong, schelvis, heilbot en 'hake', een soort kabeljauw.

Van commercieel belang zijn voorts haring, kreeft, inktvis en tonijn, waarvan een groot gedeelte wordt verkocht op de winstgevende Japanse markt. In de loop der tijden zijn kleine havens afgevallen en hetzelfde is 't geval geweest met kleine fabriekjes. Hoewel tegenwoordig in Newfoundland 95% van de vissers zich bezighoudt met de visvangst bij de kust, komt 25% van de vangst van de nieuwe trawlers die gebruikt worden bij de diepzee-visserij. Als gevolg daarvan raken de kleine vissersdorpjes in verval, omdat de industrie tegenwoordig in de grotere stedelijke centra is geconcentreerd.

Op Newfoundland zijn St. John's, Stephenville, Harbour Breton en Harbour Grace de voornaamste vissersplaatsen; in Nova Scotia zijn Halifax, Lunenburg, Yarmouth, Lockeport en Shelburne voor de visserij van het meeste belang.

Nieuwe structuur

De Atlantische provincies hebben in de voorbije twee decennia getracht, hun economische structuur te reorganiseren door minder de nadruk te leggen op de traditionele handelsprodukten en inplaats daarvan hun kracht te concentreren op fabricage, openbaar bestuur, dienstverlening, financiën, handel en bouwnijverheid. Defensie-uitgaven van de centrale regering hebben eveneens tot de werkgelegenheid bijgedragen. De groei van het toerisme en de aanwezigheid van olie- en gasvoorraden vóór de kust van Newfoundland vormen eveneens redenen voor een vermeerderd optimisme.

Historisch gezien zijn de vier Atlantische provincies nauw met elkaar verbonden; in aardrijkskundig opzicht hebben New Brunswick, Nova Scotia en Prince Edward Island veel met elkaar gemeen. De vier provincies omsluiten een groot deel van het enorme wateroppervlak van de Golf van St. Lawrence, een soort van binnenzee. De begrenzing in het noorden van deze Golf wordt gevormd door een deel van de provincie Quebec.

New Brunswick, Nova Scotia en Prince Edward Island vormden eens, samen met stukken van de Amerikaanse staat Maine, een gedeelte van de Franse kolonie Acadia (Nieuw-Schotland). Ofschoon 't meer dan twee eeuwen geleden is, dat Prince Edward Island in 1769

een aparte kolonie werd en bijna even lang sinds New Brunswick van Nova Scotia werd afgescheiden, hebben deze provincies - samen met het vroegere Dominion Newfoundland - zeer veel tradities en karakteristieken gemeen, waardoor ze zich duidelijk van de rest van Canada onderscheiden.

Klimaat

Wat het klimaat betreft is het opmerkelijk, dat de seizoenen in deze regio veel later beginnen dan in Centraal-Canada. Dit vindt z'n oorzaak vooral in de invloed van de zee. De lente komt niet eerder dan in mei of juni en de herfst strekt zich uit tot ver in oktober of zelfs tot in november.

Terwijl New Brunswick meer een vastelandsklimaat heeft - met grotere uitersten tussen zomer en winter - wordt het weer in Nova Scotia, Prince Edward Island en Newfoundland bepaald door de ligging aan zee. Daardoor hebben de kuststreken de neiging, in de zomer koeler te zijn dan het binnenland, en in de winter warmer.

's Winters neutraliseren koude luchtmassa's uit het noordelijke en continentale binnenland de warme stromingen van de zuidelijke en oostelijke kuststreken. Waar deze warme en koude stromingen samenkomen, ontstaat vaak dichte mist, waarvan men speciaal hinder ondervindt in zuidoostelijk Newfoundland en op het schiereiland Avalon. Terwijl de winters er koud en vochtig zijn met veel sneeuw, zijn de zomers er warm en behaaglijk. Het prettigste seizoen is gewoonlijk een rustige, zonnige herfst met schitterende herfstkleuren.

Een jongen bekijkt vis gevangen tijdens een viswedstrijd.



nige herfst met schitterende herfstkleuren.

Steden

Halifax, de hoofdstad van Nova Scotia en de snelst groeiende stad van de Atlantische provincies, is ook de voornaamste vissershaven in dit zeegebied. De stad, die op een klein schiereiland is gebouwd en een uitstekende haven bezit, is een reeds lang bestaande militaire- en marinebasis met een bevolking van omstreeks 120.000 zielen (met het vlakbij gelegen Dartmouth erbij: 186.000).

Andere belangrijke steden in de regio zijn de hoofdstad van Newfoundland: St. John's (90.000), in New Brunswick: Saint John (87.000), Fredericton (46.000) en Moncton (57.000). De hoofdstad van Prince Edward Island, Charlottetown, heeft 18.000 inwoners. Hoewel de eerste Franse kolonisten, de Acadians, door de Britten in 1713 werden verjaagd, kwamen velen van hen later terug naar hun vroegere landstreek en naar andere delen van de Atlantische provincies, met name naar het noorden van New Brunswick. Thans leven er in de maritieme provincies ongeveer 350.000 afstammelingen van de Acadians. Zij houden vast aan hun tradities, dialect en politieke opvattingen.

Culturele tradities

Door de komst van Schotten naar het eiland Cape Breton, het oosten van Prince Edward Island en het vasteland van Nova Scotia, van Ieren naar Newfoundland, Prince Edward Island en het zuiden van New Brunswick, is er door de vermenging van al deze volkeren een rijkdom aan culturele tradities ontstaan, die een belangrijke bijdrage levert aan kunst en ambacht van het hedendaagse Atlantische Canada.

Er is in dit gebied ook een aantal bekende universiteiten, zoals die van Dalhousie, St. Francis Xavier, Acadia, St. Mary's (alle in Nova Scotia), die van New Brunswick in Moncton en de Memorial University in Newfoundland. Zij bevorderen progressief onderwijs, maar dragen ook in belangrijke mate bij tot het instandhouden van het culturele erfgoed van de gehele regio.

Eminente schrijvers, afkomstig uit dit gebied, hebben hun literaire stempel ook op de rest van Canada gedrukt. In even belangrijke mate hebben de regionale kunstenaars bijgedragen tot de culturele ontwikkeling van de Atlantische provincies en van heel Canada.

Typerend voor Atlantisch Canada zijn de hechte familiebanden en de sterke gemeenschapszin, een diepgewortelde culturele belangstelling en een ontspannen en grootmoedige levenshouding, alles tezamen dingen die soms de jaloezie opwekken van de buurlanden.



**HET NEDERLANDSE
PUBLIEK DIEP
ONDER DE INDRUK
VAN HET ORFORD
QUARTET**

Het Orford Quartet uit Canada, een van de beroemdste strijkkwartetten van de wereld, maakte in maart j.l. een succesvolle tournee door Nederland. Het strijkkwartet, dat voorstellingen gaf in Den Haag, Deventer, Utrecht, Mill en opnamen maakte voor de NCRV-radio, werd overal zeer goed ontvangen zowel door het publiek als de critici.

Over de gehele wereld wordt het Orford Quartet geprezen voor zijn unieke muzikale kwaliteiten.

Het repertoire van het strijkkwartet bestaat uit meer dan 130 verschillende werken, variërend van Beethoven tot de meest vindingrijke van de huidige componisten.

Het Orford Quartet heeft het voornemen in 1983 wederom naar Nederland te komen.



Het Canadese Orford Quartet

**NIEUW SEIZOEN
VOOR TRANS-
ATLANTISCHE
VLUCHTEN VAN
WARDAIR**

Een van Canada's snelst groeiende luchtvaartmaatschappijen, Wardair, heeft het nieuwe seizoen ingeluid

voor zijn wekelijks lijnvluchten tussen Schiphol en Toronto, Montréal, Edmonton, Winnipeg en Vancouver. Om dit heuglijke feit te vieren maakte de directeur, Max Ward, een promotievlucht boven West-Europa in gezelschap van mensen uit de Nederlandse reiswereld.

Wardair zorgt tezamen met CP Air en KLM voor een directe luchtverbinding tussen Canada en Nederland.

**TENTOONSTELLING
OVER CANADESE
KUNST GEOPEND
TE SITTARD**



Z.E. Georges H. Blouin (midden) in gesprek met Mevrouw Blouin, en Burgemeester J. J. G. Tonnaer van Sittard

De Ambassadeur van Canada in Nederland, Z.E. Georges H. Blouin, heeft op 12 februari j.l. de tentoonstelling over Canadese kunst, *Abstractions Lyriques/Lyric Abstractions* geopend in het Kritzreadthuis in Sittard. Deze tentoonstelling laat het werk zien van de meest vooraanstaande Canadese grafici van deze tijd. De tentoonstelling werd tijdens haar tournee door Nederland druk bezocht.

**STRAAT
VERNOEMD NAAR
CANADESE
OORLOGSHELD**

Tijdens een indrukwekkende plechtigheid in Wilp op 16 april j.l. herdachten 23 Canadese oorlogsveteranen in aanwezigheid van Z.K.H. Prins Bernhard, vertegenwoordigers van het Nederlandse leger en de Canadese Ambassade, de nagedachtenis aan luitenant-kolonel Donald Mackenzie, commandant van het 48th Highlandersregiment

die in 1945 in Wilp sneuvelde. Terwijl de Band van het Eerste legerkorps "Heiland Lassie" speelde, onthulde Z.K.H. Prins Bernhard een gedenkplaat ter nagedachtenis van de 48th Highlanders. Tevens werd een straat vernoemd naar luitenant-kolonel MacKenzie; MacKenzie-plaats. De onthulling gebeurde door MacKenzie's broer: Robert.

Z.K.H. Prins Bernhard, Ambassadeur G. H. Blouin en Generaal Huysen prezen allen deze dappere en moedige gevallen Canadese commandant.

**CANADESE
IJSHOCKEY
VETERANEN BEHALEN
OVERWINNING**

Canada staat dan wel niet langer op de eerste plaats bij het amateur ijshockey, het is wel een feit dat deze sport altijd de hartstocht van de Canadezen weg zal blijven dragen. Een voorbeeld van dit enthousiasme is het vetera-



Het Canadese veteranenteam uit Lahr, West-Duitsland

nenteam van de Canadese strijdkrachten uit Lahr, West-Duitsland. Dit team speelt vele malen per jaar door geheel Europa voor liefdadige doeleinden.

Op 6 maart j.l. bezocht het team Den Haag waar het speelde tegen het veteranenteam van Houtrust.

Aangevoerd door hun 52-jarige oud-commandant verloor het Canadese team na een harde strijd de Nederlanders met 9-5.

**BURGEMEESTER
VAN TORONTO
BEZOekt AMSTERDAM**

De Burgemeester van Toron-

to, Tom Eggleton, is ter gelegenheid van Floriade naar Nederland gekomen. Hij maakte tevens van deze gelegenheid gebruik om een officieel bezoek aan Amsterdam te brengen van 20 tot 24 april j.l. In gezelschap van de Gemeenteraad van Toronto, van leden van de Kamer van Koophandel en leden van het Amsterdam-Toronto Comité, ontmoette Burgemeester Eggleton zijn ambtsgenoot Burgemeester Polak en andere vertegenwoordigers van de stad Amsterdam. Hij bracht een bezoek aan de Floriade waar de stad Toronto ook een tentoonstelling heeft ondergebracht. Toronto en Amsterdam zijn zustersteden sinds begin 1970.

**DRIE NIEUWE
STUDIEBEURZEN
UITGEREIKT**

Drie Canadese studiebeurzen voor het academisch jaar 1982/83 zijn toegekend aan drie veelbelovende Nederlandse studenten.

Het zijn: M. J. M. van den Akker, operazangeres die het voornemen heeft aan een conservatorium te Montréal te gaan studeren; de heer F. Lampe, een veelbelovende jonge kunstenaar, die de schilderkunst gaat bestuderen aan de Universiteit van Victoria; en Ms. E. Jacobs, een studente geschiedenis, die zich zal gaan verdiepen in de unieke Japanse cartografie



Mej. M. van den Akker



Mr. F. Lampe



Ms. E. Jacobs

collectie van de Universiteit van British Columbia. Wij allen wensen hen veel succes met hun studie in Canada.