

CA1
EA930
F51

Apr. 1983
DOCS

MGL Z 8119 F

ISSN 0172-1666

LIBRARY E A / BIBLIOTHÈQUE A E
3 5036 01029847 2

TOCUS

canada



Vorfahrt für die Schiene

- 🍁 Kanadas Präsenz in Süddeutschland
- 🍁 Neue Impulse für kanadische Eisenbahnen
- 🍁 Zehn Jahre Akademiker-Austausch
- 🍁 Wasserstoff: Energie für die Zukunft
- 🍁 Die frommen Hutterer

Nummer 25, Bonn, April 1983

Inhalt	Seite
Generalkonsulat in München	3
Vorfahrt für die Schiene	4
Zehn Jahre Partnerschaft	7
Partner und Freunde	8
Treibstoff der Zukunft	10
Kritische Retrospektive	13
Die Hutterer	14
Horst Bulaus große Sprünge	15

Herausgeber:
Botschaft von Kanada
Der Leiter der Abteilung
für Öffentlichkeitsarbeit,
Serge Marcoux
Friedrich-Wilhelm-Straße 18
5300 Bonn 1
Telefon 02 28 / 23 10 61. FS 886 421

Redaktion:
Grit Porsch (verantw.)
J. J. Moskau, J. Broadbridge
Heussallee 2-10, Pressehaus II/209
5300 Bonn 1
Telefon 02 28 / 34 63 96, FS 886 660

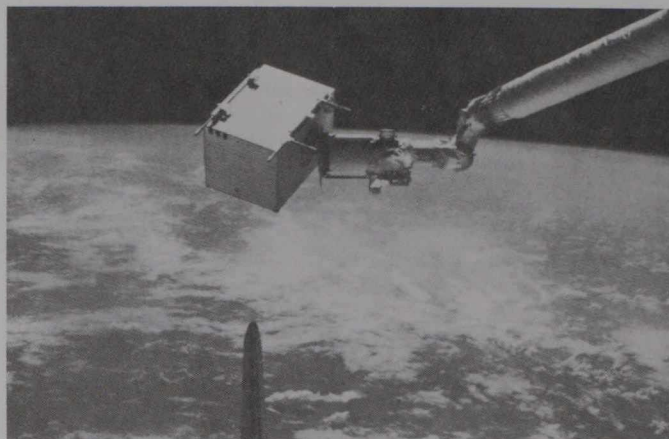
Druck und Verlag:
Courir Druck-, Werbe- und Ver-
lagsgesellschaft m. b. H.
Godesberger Allee 108-112
5300 Bonn 2


Layout: Horst Brandenburg
Nichtredaktionelle Anfragen zu Ka-
nada beantwortet die Abteilung
Öffentlichkeitsarbeit der Botschaft.

Hier wiedergegebene Meinungen
sind nicht notwendigerweise iden-
tisch mit denen der kanadischen
Regierung. Artikel aus „focus
canada“, sofern nicht ausdrücklich
durch Copyright geschützt, kön-
nen kostenfrei nachgedruckt wer-
den.

Bitte teilen Sie uns Adressenände-
rungen mit.

Die Titel-Einblendung zeigt
ein Gemälde von J. D. Kelly:
„Kanas erste Eisenbahn“.




 Was Millionen von Fernsehzuschauern in aller Welt mehrmals hatten beobachten können, den reibungslosen Einsatz des vom kanadischen Unternehmen Spar entwickelten und konstruierten Weltraumarms der US-amerikanischen Weltraumfähre „Columbia“, wurde vor kurzem als Beweis erfolgreicher US-amerikanisch-kanadischer Kooperation auch offiziell mit besten Noten versehen. Vertreter der US-amerikanischen Weltraumbehörde NASA erklärten den Raumarm, der im Weltall bis zu 30 000 kg Lasten bewegen kann, für den allgemeinen Gebrauch betriebsbereit und schlossen damit die Erprobungsphase des technischen Wunderwerks. Nach diesem erfolgreich absolvierten Erprobungsstadium wird die NASA bei Spar weitere Raumarme in Auftrag geben. Foto: NASA

Handelspartner DDR


 Die Deutsche Demokratische Republik wird in diesem Jahr erstmals Getreide aus Kanada im Rahmen eines offiziellen bilateralen Abkommens importieren. Vorgesehen ist die Lieferung von insgesamt einer Million Tonnen verschiedener Getreidesorten. Die staatliche kanadische Behörde für den Getreideexport bezeichnete den Abschluß mit der DDR als einen „wichtigen Schritt“ der Diversifizierung für den kanadischen Getreideaußenhandel. Wie aus zuständigen diplomatischen Kreisen zu hören ist, dürfte auch für die nächsten Jahre mit weiteren Getreideabschlüssen zwischen Kanada und der DDR zu rechnen sein.

Auch als Ambulanz

 Die Schweizer Luftrettungswacht in Zürich hat ein Flugzeug des Typs „Challenger 600“ der Canadair übernommen, das als komplette Ambulanz eingerichtet ist. Es

soll auf internationalen Flügen als fliegendes Krankenzimmer eingesetzt werden. Die Montreäler „Canadair“-Werke hatten damit erstmals den Auftrag für eine solche Ausrüstung ihres „Challenger 600“ übernommen.

Albertas Initiative

 In Sachen verstärkter wirtschaftlicher Zusammenarbeit zwischen bundesdeutschen Unternehmen und der ressourcenreichen Provinz Alberta ist der Wirtschaftsmini-

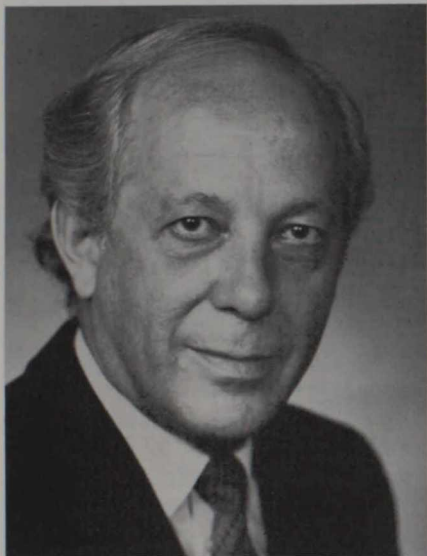


nister der Provinz, **Horst Schmid**, im April in der Bundesrepublik unterwegs. So ist ein Treffen mit Schmid's niedersächsischer Kollegin, Birgit Breuel, im Rahmen der Hannover Messe vorgesehen wie eine Rede des Kanadiers vor Repräsentanten der deutschen Wirtschaft in Hamburg. Auf der Hannover Messe ist die Provinz Alberta mit einem eigenen Stand vertreten.



 Im Verlauf einer Europareise besuchte der Minister für Wirtschaft und Entwicklung der kanadischen Provinz New Brunswick, **Paul Dawson**, auch den Deutsch-Kanadischen Klub in Hamburg. Unser Bild zeigt den Minister (Mitte) im Gespräch mit dem Präsidenten des HWWA-Instituts für Wirtschaftsforschung, **Professor Armin Gutowski** (links), und dem kanadischen Generalkonsul in Hamburg, **Ronald J. L. Berlet** (rechts). Foto: Kramer

Zur Vermittlung bereit



Wilmer J. Collett, Kanadas Generalkonsul in München.



Die Beziehungen zwischen Kanada und der Bundesrepublik Deutschland haben in den letzten Jahren merklich an Bedeutung gewonnen, denn beide Länder wurden sich in wachsendem Maße ihrer übereinstimmenden Interessen bewußt. In beiden Ländern gibt es föderative Regierungssysteme, und durch ihre Mitgliedschaft im nordatlantischen Bündnis sind sie beide darum bemüht, ihre sich gleichenden Wertvorstellungen zu verteidigen und zu fördern.

Die Bundesrepublik Deutschland ist Kanadas wichtigster Verteidigungspartner in Europa. Deutsche Soldaten halten sich zu militärischen Übungen in Manitoba und Labrador auf, und in Baden-Württemberg sind mehr als 5000 kanadische Soldaten stationiert. Es kann folglich nicht überraschen, daß die Konsultationen im weiten Feld politischer Fragen und gegenseitiger Gemeinsamkeiten, wie etwa bei der Rüstungskontrolle, zugenommen haben, insbesondere über solche Fragen, die sich mit einer Ausweitung unserer Wirtschaftsbeziehungen beschäftigen. Auch in den Nord-Süd-Gesprächen sowie in der Belebung der Ost-West-Beziehungen arbeiten beide Länder eng zusammen.

Um dieses Spektrum zu vervollständigen, sei auch auf die Unterschiede zwischen beiden Ländern verwiesen, angefangen bei der Größe beider Länder bis hin zur Bevölkerungszahl und zu unserer Bevölkerungsstruktur wie auch der Verfügbarkeit der Ressourcen.

Das Gefühl der Partnerschaft wurde von offizieller Seite verstärkt, als sich im Juli 1978 Premierminister Trudeau und Bundeskanzler Schmidt für eine Intensivierung der bilateralen Wirtschaftskontakte aussprachen, um so den Handel und andere Wirtschaftsbeziehungen weiter auszubauen. Diese Übereinkunft wurde 1981 als ein sich fortsetzender Teil dieses Prozesses erneuert und noch ein weiteres Mal, 1982, mit Bundeskanzler Kohl bestätigt. Gefördert wurde diese Beziehung noch durch ein rühriges Programm gegenseitiger Besuche von Ministern und Beamten, durch eine Vielzahl von Handels- und Wirtschaftsmissionen und zwischenstaatlichen Konsultationen, aber auch durch den Austausch von Studenten, Akademikern und Parlamentariern.

Diese verstärkte Betonung der Pflege wirtschaftlicher Beziehungen hat dazu geführt, daß in München ein neues kanadisches Generalkonsulat eingerichtet worden ist. Es soll den deutsch-kanadischen Beziehungen besonders in Süddeutschland dienen, weil diese Region erkennbar die größte Wachstumsrate in der Bundesrepublik Deutschland aufweist. Die Privatwirtschaft selbst betreibt dabei die Geschäfte.

Die kanadische Regierung wie auch ihre Dienststellen verstehen sich als Kontakt- und Beratungsstellen für private Firmen, die ihre Geschäftsbeziehungen völlig unabhängig betreiben. Als ein zusätzlicher Arm kanadischer Präsenz bemüht sich das Generalkonsulat auf jede nur mögliche Weise, engere Kontakte zwischen den privaten Sektoren, den offiziellen Institutionen, den kulturellen, sozialen und akademischen Gruppen, den Medien und Informationsquellen sowie zwischen Menschen aller Altersstufen in unseren beiden Nationen zu fördern. Das Ergebnis dieser Bemühungen sollte in einem verbesserten Verständnis für unsere Lebensweise, unsere politischen Interessen, unsere Vorstellungen und vor allem darin bestehen, daß wir uns in einer Welt sehen, in der die gegenseitigen wirtschaftlichen Abhängigkeiten ständig zunehmen.

Wilmer J. Collett

Innovative Transportsysteme

Vorfahrt für die Schiene



Für die einen hat der 1. Februar 1983 die langersehnte Bestätigung hoffnungsvoller Planungen gebracht. Für andere ist es ein Tag, an dem mit einem „Heiligtum der kanadischen Geschichte gebrochen wird“.

Für alle in irgendeiner Weise mit dem kanadischen Verkehrssystem verbundenen Kanadier aber ist dieser 1. Februar 1983 eine Wendemarke.

In Winnipeg wurde um 9.00 Uhr Ortszeit durch Verkehrsminister Jean-Luc Pepin eine neue Ära verkündet. Am Ende jahrelanger Studien und Diskussionen legte Pepin an diesem Morgen eine Konzeption zur Ausdehnung und radikalen Modernisierung des westkanadischen Eisenbahnsystems vor, die sich für die weitere wirtschaftliche Entwicklung Kanadas als folgenreich erweisen wird.

Innerhalb der nächsten zehn Jahre werden insgesamt 16,5 Milliarden Dollar in dieses Verkehrssystem investiert werden, damit Kanada seinen wachsenden Verpflichtungen gegenüber ausländischen Rohstoffabnehmern nachkommen kann. Getreide, Kohle, Kalisalze, Forstprodukte und andere überwiegend Massengüter sollen, mehr als schon heute, den großen Verschiffungshäfen zugeführt werden.

Das Modernisierungsprogramm wird – auf landesweiter Basis – Arbeitsplätze in einem Umfang von 375 000 Mannjahren sichern und damit Kanada weltweit zu einem der wichtigsten Produzenten neuer Transportmittel machen.

Schon heute ist Kanada, im Vergleich zur Bevölkerungszahl, das eisenbahnintensivste Land im Kreis westlicher Industriestaaten. Das Streckennetz der einzelnen kanadischen

EXPO '86



Alle Wege sollen nach Kanada führen, wenn vom 2. Mai bis 13. Oktober 1986 in Vancouver an der kanadischen Pazifikküste „Expo '86“, die erste Weltausstellung des Transportwesens, die außerhalb von Europa stattfindet, ihre Tore geöffnet hat. Ausgerichtet von der kanadischen Bundesregierung und der Provinzregierung von British Kolumbien soll hier in Vancouver, auf einer Ausstellungsfläche von 52 ha, alles gezeigt werden, was sich unter dem Motto der Weltausstellung „Der Mensch in Bewegung“ subsummieren läßt.

Die Bandbreite der „Expo '86“ reicht von einem Treffen der großen Segelschiffe der Welt bis zur modernsten Transporttechnologie. Man rechnet schon heute mit über 30 teilnehmenden Nationen.



Foto: CP Rail

Besonders im Gebirge ist Kanadas Schienennetz erweiterungsbedürftig.

Eisenbahngesellschaften übertrifft die kombinierte Länge derjenigen der Bundesrepublik Deutschland und Japans.

An Tonnenkilometern bewältigen Kanadas Eisenbahner dreimal so viel wie die der Deutschen Bundesbahn. Mit der geplanten Kapazitätserweiterung geht eine technologische Revolution einher, die auch im Weltmaßstab neue Wertvorstellungen erzeugen wird. Damit erhalten ganze Wirtschaftszweige Kanadas entscheidend neue Impulse. Sie verbessern ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit und werden Kanada zu einem der bedeutendsten Anbieter moderner Transportmittel machen.

Die Hersteller von Lokomotiven und Waggons, die Entwickler neuer Massengutumschlagseinrichtungen, die Produzenten elektronischer Steuer- und Kontrollsysteme, sie alle sehen sich einer großen organisatorischen, technischen und finanziellen Herausforderung gegenüber.

Die sich jetzt abzeichnende Entwick-



Die Eisenbahn – Transportmittel mit Zukunft.

lung trifft die einschlägigen Industriezweige nicht unvorbereitet. In wachsendem Maße haben sich wichtige Hersteller bereits seit Jahren auf dem gesamten nordamerikanischen Markt wie auf überseeischen Märkten durchgesetzt. So beim Bau schwerer Dieselloks in Montréal (Bombardier) und bei neuartigen

Personenzugentwicklungen (Hawker Siddeley, Toronto und – nochmals – Bombardier, Montréal). Bei der Bereitstellung vollautomatisierter Transportelektronik ebenso wie beim Betreten von Neuland auf Gebieten wie der Verkehrshydraulik, der Antriebssysteme und sonstiger technischer Ausrüstungen.

Beispielhaft für die schon heute erfolgreichen Bemühungen sind so wichtige Abschlüsse wie der der Montréal Bombardier-Werke über den Bau von mehr als 825 U-Bahnwagen im Gesamtwert von über 800 Millionen Mark für das Nahverkehrsnetz der Stadt New York, und der Verkauf von 143 Lokomotiven nach Ägypten (Exporterlös 155 Mio. Dollar) im Jahre 1981.

Aber nicht nur im schienengebundenen Verkehr haben kanadische Erzeuger ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig unter Beweis gestellt. Kanada ist führend bei der Entwicklung und beim Einsatz strapazierbarer Straßenbahnen und Omnibusse. Vor wenigen Monaten wurden 168 Busse mit Dieselmotoren an die Massachusetts Bay Transit Authority, die den Großraum Boston bedient, verkauft. Kanadische Firmen erhielten den Zuschlag für Entwicklung und Bau eines öffentlichen Nahverkehrssystems für die amerikanische Stadt Portland, Oregon.

Gegen den Hintergrund einer so hochentwickelten Verkehrsmittelindustrie gewinnt die 1986 in Vancouver stattfindende **EXPO 86 – Internationale Verkehrsleistungsschau** ihre ganz besondere Bedeutung. Kein anderes großes Industrieland kann,

Fortsetzung Seite 6

„Telerider“ Voll- automatische Fahrplan- auskunft



Man glaubt, eine ältere Tante des lieben E.T. an der Strippe zu haben: Volle 24 Stunden täglich, gebührenfrei, gibt ein zentral-programmierter Computer des Ottawaer Nahverkehrsverbundes „OC Transport“ geduldig Auskunft über Busabfahrten, präzise und zuverlässig. Maßgeschneidert für alle Haltestellen des Omnibusnetzes.

Nicht etwa – und dies das eigentlich Bemerkenswerte des „Telerider“-Systems der Torontoer Teleride Corporation – auf der Grundlage eines irgendwann einmal eingespeisten abstrakten Fahrplans, sondern haargenau auf die Minute, die Busroute und den jeweiligen Haltepunkt zugeschnitten. Mithin erfährt z. B. der potentielle Nutzer der Buslinie 65 abends um 22.22 Uhr, daß der gewünschte Bus in „einer, in 16 und 31 Minuten“ genau an der Ecke Bronson und Slater halten wird.

Das System wird, wiederum Mirakel der Technik, den jeweiligen Verkehrsgegebenheiten, witterungsbedingten Verzögerungen und anderen Faktoren entsprechend angepaßt.

Resultat: kein unnötiges Warten etwa im schneidend kalten Winterwind. Lohn der Mühe: ein ständig steigendes Passagieraufkommen, dies nicht nur in der kanadischen Hauptstadt Ottawa, sondern in allen Großkommunen, die sich landes- und weltweit dieses zunehmend beliebten kanadischen Auskunftsystems bedienen.

Weitere Anwendungsmöglichkeiten des „Telerider“-Systems schließen ein ebenfalls computergesteuertes Fahrplanalternativangebot ein. Wer also mit Fahrtroute „A“ nicht recht zufrieden ist, dem werden in Sekundenschnelle Ausweichmöglichkeiten angeboten, wiederum mit genauen, nicht fiktiven, Abfahrtszeiten, Umsteigemöglichkeiten, Fahrpreisunterschieden und ähnlich nützlichen Informationen.

Anruf genügt!



Fortsetzung von Seite 5

wie Kanada, einerseits auf ein so breit gefächertes heimisches Entwicklungspotential bei der Bewältigung anstehender Transportgroßvorhaben zurückgreifen. Kein anderes Land wird auf absehbare Zeit auch ähnlich große Möglichkeiten der kooperativen Zusammenarbeit auf diesem Sektor bieten.

Neben dem für Kanadas weitere Entwicklung entscheidenden Bereich der Massengüterbewältigung steht der öffentliche Nahverkehr eindeutig im Vordergrund des Interesses. Die rapide technische Entwicklung der auf diesem Gebiet tätigen kanadischen Firmen hat dem U-Bahn-Bau und dem straßengebundenen innerstädtischen Verkehr in den letzten zehn und mehr Jahren völlig neue Perspektiven eröffnet.

Angesichts wachsender Kosten – nicht zuletzt unter umweltbezogenen Aspekten – ist eine eindeutige Abkehr vom Individualverkehr – „das Auto bleibt in der Garage“ – festzustellen. In ganz kurzer Zeit konnten Kanadas überaus effizient arbeitende Nahverkehrsverbände ihr Passagiervolumen um mehr als 25 Prozent auf 1,22 Milliarden (1978) Personentransporte steigern. Die beiden Millionenstädte Mont-

Transportleistung der Eisenbahnen

	Netto-Tonnen-Kilometer (in Mio., 1980)	Streckenlänge (in km)
KANADA	228 120	59 900
Sowjetunion	3 435 600	141 100
Vereinigte Staaten	1 485 924 (1979)	306 600
Bundesrepublik Deutschland	65 292	28 500
Österreich	11 040	5 900
Schweiz	7 476	2 900

réal und Toronto verfügen heute über U-Bahn-Systeme, die in internationalen Fachkreisen größte Beachtung gefunden haben. Dafür spricht neben dem New Yorker Ankauf von 825 U-Bahnwagen auch die Entscheidung der Stadtväter von Mexiko City, in Kanada 180 U-Bahnwagen im Werte von 100 Mio. Dollar bauen zu lassen.

Die Stadtverwaltung von Detroit hat sich für den Erwerb des in Kanada entwickelten, „People Mover“ genannten innerstädtischen Verkehrssystems entschieden. Dies, nachdem das gleiche Konzept schon von der Stadtverwaltung von Vancouver akzeptiert worden war. Vancouver will, mit einem Investitionsvolumen von 720 Mio. Dollar, ein schienenge-

bundenes System einführen, das zwar dem Prinzip nach an die gute alte Straßenbahn erinnert, durch hohe Einsatzflexibilität, Geschwindigkeit, Sicherheit und Bequemlichkeit tatsächlich aber eher an die Übertragung der TEE- und IC-Technologien auf innerstädtische Straßen denken läßt.

Nicht zuletzt werden diese neuen Nahverkehrsentwicklungen durch die Arbeiten zweier staatlich geförderter Forschungseinrichtungen ermöglicht. Auf halber Strecke zwischen Toronto und Montréal befindet sich das „Transit Development Centre“, das über ein volles Arsenal jedweder Erprobungsinstallationen zur Entwicklung neuer Nahverkehrskonzeptionen verfügt. Dazu gehört auch eine Teststrecke von 2500 Metern Länge.

Was Einrichtungen dieser Art auch im internationalen Vergleich für potentielle überseeische Interessenten wichtig macht, ist neben dem hohen Stand neuer kanadischer Technologieentwicklungen der Umstand der Erprobung unter klimatisch extremen Bedingungen.

Während Konkurrenten in anderen Industrieländern ihre Entwicklungen durchweg auf die landeseigenen klimatischen Bedingungen zuschneiden – in der Bundesrepublik Deutschland also auf die durchweg moderaten Witterungsverhältnisse – sind kanadische Verkehrsplaner von vornherein gehalten, extreme Pendelausschläge zwischen winterlichen Tiefstwerten und sommerlichen Hochtemperaturen zu berücksichtigen.

Gegen den Hintergrund von Temperaturschwankungen – bis zu minus 40°C im Winter und plus 35°C im Hochsommer – wird deutlich, daß sich vergleichbare kanadische Verkehrsmittel schon heute in so entgegengesetzten Märkten wie Alaska und Norwegen einerseits, Saudi-Arabien, Tunesien und Australien andererseits finden.



Der neue Trend Weg vom Motor



Ein deutlicher Trend zu mehr Bewegung in der Freizeit hat sich im vergangenen Jahr bei den Kanadiern gezeigt. Das statistische Bundesamt Kanadas jedenfalls registrierte bei der Freizeitgestaltung seiner Landsleute eine merkliche Hinwendung zur Fortbewegung mittels Muskelkraft. Kanus, Ruder- und Segelboote, lange Jahre von den Motorbooten fast vom Markt verdrängt, sind 1982 stark in der Gunst der Kanadier gestiegen. Ein ähnlicher

Trend ließ sich auch bei den winterlichen Freizeitaktivitäten registrieren: Schneemobile mußten erstmals seit 1976 einen erheblichen Nachfrage-rückgang hinnehmen, während die Zahl der Skifahrer (vor allem der Langlaufers) ständig steigt.

Die Statistiker führen diese veränderten Freizeitgewohnheiten gleichermaßen auf den Wunsch vieler Kanadier nach einer gesünderen Lebensweise wie auf die teuren Treibstoffpreise zurück.

Zehn Jahre Akademiker-Austausch

„Waterloo in Germany“



Schon einige Jahre bevor Kanada und die Bundesrepublik Deutschland 1975

mit der Unterzeichnung eines Kulturabkommens eine neue Phase offizieller bilateraler Kulturpolitik begannen, hatte sich, Anfang der 70er Jahre, zwischen der Universität von Waterloo in der Provinz Ontario und der Mannheimer Universität ein akademisches Austauschprogramm entwickelt, dessen Bilanz es jetzt, nach zehnjähriger Praxis, als ebenso positiv wie nachahmenswert ausweist. Der Germanistikprofessor **H.W. Panthel** von der Waterloo-Universität beschreibt in dem folgenden Beitrag die erfolgreiche Wechselwirkung dieses kanadisch-deutschen Akademiker-Austauschs.

„Die Universitätsstadt Kitchener-Waterloo liegt rund 100km westlich von Toronto und ist eine Zwillingsstadt mit etwa 200 000 Einwohnern. Sie wurde Anfang des 19. Jahrhunderts von aus Pennsylvanien kommenden deutschsprachigen Siedlern gegründet. Heute allerdings kommt man mit Deutsch als Umgangssprache in Kitchener-Waterloo nicht mehr zurecht.

Doch erhalten bleibt – gleichsam als Ersatz für die sich mehr und mehr verlierende deutsche Sprachtradition – die deutsche Tradition insgesamt.



Auf dem Campus.

Dies zeigt sich im Bewußtsein der Herkunft, der Sitten und Gebräuche in Familie, Schule, Kirche und Öffentlichkeit.

Sprechen auch die Jüngeren die Sprache ihrer Eltern nicht mehr (oder nur noch bruchstückhaft), so gesteht man sich doch innerhalb des landesweit praktizierten Multikulturalismus ein, daß man einer als homogen erachteten Gruppe zugehört.

Von diesem historischen Hintergrund aus war es dann nur noch ein kleiner Schritt bis zu dem Wunsch

nach der Erforschung der eigenen Geschichte und Kultur. Die Verwirklichung dieses Schrittes war nur möglich über das Erlernen (oder das Wiedererlernen) der deutschen Sprache. So ist Deutsch als Fremdsprache besonders in Kitchener-Waterloo wieder sehr gefragt, und zwar auf nahezu allen Stufen des dortigen Bildungssystems.

Diese große Nachfrage schlug sich auch positiv in den Einschreibungs-

Fortsetzung Seite 12

Kartografisch erfaßt:

Am Ende der Welt...



Der Nordwest-Abschnitt vor der Ellesmere-Insel in der Arktis (mit einer Gesamtfläche von fast 200 000 km² annähernd doppelt so groß wie die DDR) wird seit Anfang März auf einer Länge von 100 Kilometern von kanadischen Hydrographen vermessen.

Die 26 Mitglieder einer wissenschaftlichen Expedition werden damit den letzten noch nicht voll erfaßten Teil

des Kontinental-Schildes kartografisch bestimmen.

Sobald es die Lichtverhältnisse erlauben, werden täglich bis zu drei Hubschrauberteams im Einsatz sein, um in Abständen von jeweils sechs Kilometern Messungen vorzunehmen. Dabei geht es darum, mittels hochsensitiver Ausrüstungen durch meterdicke Eisschichten die Konturen der Erdausläufer des Kontinen-

tal-Schildes zu erfassen. Die diesjährige Arbeitssaison wird etwa zehn Wochen dauern, da spätere Nebelentwicklungen die Flugtätigkeit behindern.

Insgesamt soll eine Unterwasserfläche von über 35 000 km² vermessen werden.

Als Vorbereitung für die Großexpedition mußten Ausrüstungsgegenstände und Versorgungsgüter mit einem Gesamtgewicht von 30 000 kg in den hohen Norden eingeflogen werden. Bei „Frühjahrstemperaturen“ von minus 20 bis 40° mußte man zudem 100 t Mineralöl in das Expeditionslager in der fast völlig unbewohnten Eiswildnis der nördlichen Ellesmere-Insel befördern.

Die im süddeutschen Raum, in Baden-Württemberg stationierten kanadischen NATO-Streitkräfte in Europa sind nicht nur ein militärischer Faktor in der NATO-Strategie. Für ihre deutsche Umgebung sind sie Nachbarn, Freunde, Mieter Kunden, Wirtschaftspartner, Sportfreunde. In dem Interview, das **focus canada** mit dem Kommandeur der kanadischen Truppen in Europa, **Generalmajor François Richard**, führte, steht die Frage nach der wirtschaftlichen und sozialen Integration dieser bundesdeutschen Verbündeten im Vordergrund.



Generalmajor François Richard

Kanadas NATO-Truppen in Süddeutschland

„Wir sind Partner und Freunde“

focus canada: Seit über zehn Jahren sind die kanadischen Streitkräfte in Europa nun in den baden-württembergischen Städten Baden-Söllingen und Lahr stationiert. Wie würden Sie die Beziehungen charakterisieren, die sich im Laufe der Zeit zwischen Kanadiern Ihrer Einheiten und ihrer unmittelbaren deutschen Umgebung entwickelt haben?

Richard: Kanadische Streitkräfte sind seit 30 Jahren in Baden-Württemberg stationiert, und in dieser Zeit wurden, wie es der Oberbürgermeister von Lahr, Werner Dietz, formuliert hat, „Kontakte auf vielen verschiedenen Ebenen geknüpft, und daraus sind viele Freundschaften entstanden.“

Ich bin mit Herrn Dietz einer Meinung, und ich weiß, daß zwischen den beiden Gemeinden eine von Freundschaft und Kooperation gekennzeichnete Beziehung besteht. Es gibt eine Städtepartnerschaft zwischen Lahr und Belleville in Ontario, Kanada, und jedes Jahr beteiligen sich bis zu 200 Leute an einem Freundschaftsflug, der, alternierend ein übers andere Jahr, von einer der beiden Städte abwechselnd durchgeführt wird. Diese Atmosphäre der Freundschaft und des Verständnisses, der gegenseitigen Achtung und Toleranz konnte sich dank der intensiven Arbeit sowohl auf Seiten der Ortsverwaltung wie der Militärkommandanten entwickeln, die eine allgemeine Atmosphäre echter Freundschaft und Gemeinsamkeit gefördert hat. Dieselbe freundschaftliche Atmosphäre findet sich zwischen Deutschen und Kanadiern in Baden-Söllingen und bei den vier kleineren Gruppen von Kanadiern, die in anderen Teilen Deutschlands, so in Heidelberg, Ramstein und Geilenkirchen stationiert sind.

focus canada: Worin sehen Sie und die Mitglieder der kanadischen Streitkräfte in Europa die wichtigsten Vor- und Nachteile, die sich aus einem Leben ergeben, das Tausende von Meilen von der Heimat entfernt geführt wird, und in dem – anders als bei einigen zahlenmäßig größeren NATO-Streitkräften auf deutschem Boden – viele der alltäglichen Annehmlichkeiten des kanadischen Lebens fehlen?

Richard: Für die kanadischen Männer und Frauen ist das Leben in Deutschland voller Widersprüche: zur alltäglichen Routine kommt die ständige Mahnung, daß sie teilhaben an der Verantwortung für die Verteidigung Europas. Das Unbehagen über das Leben in einer fremden und

andersgearteten Kultur wird durch die Leistung verringert, die darin besteht, daß man sich erstmals in einer fremden Sprache verständlich machen kann; und die zermürbenden, die Familien strapazierenden Auswirkungen der häufigen Manöver sind vergessen, wenn man zum ersten Mal in Europa Ferien macht. Für die meisten Kanadier, die in Deutschland leben, ist der Einsatz an Frustration, Familientrennung und beständiger Bereitschaft durch das Wissen, daß dieser Preis für fast vier Jahrzehnte Frieden gering ist, mehr als abgegolten.

Kanadier, die drei, vier Jahre in Europa leben, passen sich rasch den kulturellen und sprachlichen Veränderungen an. Da sie mit Gütern und Dienstleistungen versorgt werden, die ihnen vertraut sind, wird ihnen diese Anpassung leichter gemacht. In den Kinos werden nordamerikanische Filme gezeigt, in den Kantinen gibt es Hamburger und Pommes Frites, die Supermärkte sind mit bekannten Produkten wohlversorgt, Rundfunkstationen senden Nachrichten und Unterhaltung von daheim. Doch diese Annehmlichkeiten werden mit der Zeit immer überflüssiger, weil die einzelnen mit ihrer neuen Umgebung immer vertrauter werden. Innerhalb des ersten Jahres bemerkt der Kanadier, daß außerhalb seines komfortablen Kokons eine ganz neue Welt auf ihn wartet, eine Welt, die er ungeduldig erforschen will. Mit dem Ergebnis, daß deutsch-kanadische Freundschaftsclubs blühen und gedeihen. Vier kanadische Volksmarschclubs beteiligen sich an diesem überaus populären deutschen Sport, Klassen für den Deutschunterricht sind bis zur Kapazitätsgrenze besetzt, zwischengemeinschaftliche sportliche und gesellige Veranstaltungen machen heute einen Teil des kanadischen Lebens in Deutschland aus.

focus canada: Einige andere verbündete Streitkräfte, die in Deutschland stationiert sind, versorgen ihre Einheiten und deren Angehörige mit Gütern, die sie in der heimischen Wirtschaft eingekauft haben. Im Gegensatz zu ihnen werden die kanadischen Streitkräfte in Europa traditionsgemäß mehr in die Versorgung vor Ort eingebunden. Läßt sich der Gesamtwert dieser kanadischen Einkäufe in Deutschland pro Jahr abschätzen, und in welchem Umfang fließen kanadische Zahlungen auf dem Wege über Wohnungsmieten für Angehörige Ihrer Einheiten in die bundesdeutsche Volkswirtschaft ein?

Richard: Kanadier betrachten sich

selbst stolz als Teil der Gemeinde, in der sie leben, und die Gemeinde ist stolz auf sie. Gut 56 Prozent der Gemeinschaft der kanadischen Streitkräfte lebt innerhalb der deutschen Wirtschaft. Das Verhältnis zwischen Mietern und Vermietern ist ein Grundpfeiler, von dem aus sich die allgemeinen Beziehungen dank des Beitrags einzelner zur gegenseitigen Achtung und Integration entwickelt haben.

Die kanadischen Streitkräfte in Europa haben in den Gemeinden rund um die beiden Stützpunkte in Lahr und Baden-Söllingen 320 Millionen Mark ausgegeben. Davon fielen allein im letzten Jahr 24 Millionen Mark auf Neubauten, auf Ausgaben für Betrieb und Unterhalt 37 Millionen Mark, auf langfristiges Leasing 6,1 Millionen Mark. Alle Neubauvorhaben und die meisten der Betriebs- und Reparaturmaßnahmen gingen auf Verträge mit deutschen Firmen zurück, und das Material, das für diese Arbeiten benötigt wurde, wird hauptsächlich bei den örtlichen Unternehmen gekauft.

Es zeigt sich also, daß die Ausgaben der beiden kanadischen Stützpunkte, zusammen mit individuellen Ausgaben für Miete, Autos, Einrichtungen, Waren, Mahlzeiten, und sonstige Güter und Dienstleistungen einen wichtigen Beitrag zur Wirtschaftsstruktur der örtlichen Gemeinden leisten.

focus canada: In welcher Weise haben die kanadischen Streitkräfte in Europa auf die wachsende deutsche Sensibilität in Sachen Umweltschutz reagiert, sowohl was den möglichen Schaden durch Panzer anbelangt wie auch hinsichtlich von Maßnahmen zur Lärmreduzierung bei den Fliegern?

Richard: Deutschlands Umweltsorgen werden von Kanadiern verstanden. Aus der Notwendigkeit, ein Gleichgewicht zu finden zwischen einer harmonischen Umgebung und militärischer Bereitschaft, resultierten bilaterale Abkommen zwischen Kanada und der Bundesrepublik Deutschland, wonach Kanadas spärlich bevölkerte Regionen den militärischen Übungen der Deutschen zur Verfügung stehen. Deutsche Panzer- und Artillerie-Besatzungen führen Manöver und Schießübungen auf den kanadischen Stützpunkten in Shilo, Manitoba, und in Goose Bay, Labrador, durch. Auf diese Weise verringern sie Schäden in der deutschen Umwelt und verlagern sie nach Kanada.

Dieselbe Sensibilität für Umweltbelange legen auch die kanadischen

motorisierten Brigaden und die Flieger in Baden-Söllingen an den Tag. Sie geben sich große Mühe, den Schaden, der aus den unerläßlichen Erfordernissen militärischer Bereitschaft erwächst, so gering wie möglich zu halten. Vor jeder größeren militärischen Übung werden die Truppen über Schadenskontrollen informiert, und den Kommandeuren wird die Verantwortung übertragen, dafür zu sorgen, daß besonders gefährdete Gebiete wie Obstgärten, Weinberge und Hopfenfelder ausgespart bleiben. Es ist den Soldaten untersagt, Bäume zu fällen oder zu beschädigen. Zudem erhält jeder Kommandant und jeder Fahrer eines Fahrzeugs schriftliche Instruktionen über den sorgsamsten Umgang mit bürgerlichem Eigentum, inklusive Straßen. Kommandeure haben das Recht, Truppenmanöver abzusagen, wenn wegen besonderer Bedingungen, zum Beispiel heftiger Regenfälle, mit Manöverschäden zu rechnen wäre. Die wichtigsten jährlichen Manöver finden deshalb im Herbst statt, wenn der Boden fest und die Ernte eingebracht ist.

Auch die Flieger-Chefs wissen, daß ihre Aktivitäten Umweltgefahren implizieren, wenngleich es weit schwieriger ist, einen Ausgleich zu finden zwischen den divergierenden Forderungen nach einer Geräuschreduzierung und der Notwendigkeit, den Niedrigflug zu üben.

Im Jahre 1980 haben wir für den Luftstützpunkt Baden-Söllingen zwei Lärmdämpfungs-Einrichtungen erworben. Man benutzt sie, um den durch Triebwerke-Tests am Boden entstehenden Lärm zu reduzieren. Sie haben den Geräuschpegel für die umliegenden Gemeinden um bis zu 15 Dezibel gesenkt. Neure und wirkungsvollere Einrichtungen werden 1986 zur Verfügung stehen. Zudem fliegen die kanadischen Kampfflugzeugpiloten nicht an deutschen Feiertagen, auch nicht nach 17 Uhr und vor 8 Uhr morgens. Sie beachten außerdem eine Minimalflughöhe von etwa 170 Metern, um damit unausweichliche Umweltstörungen abzuschwächen.

focus canada: Hat die noch nicht lange zurückliegende Einführung des Kampfpanzers „Leopard I“ in nennenswerter Weise dazu geführt, daß die Zusammenarbeit mit ähnlich ausgerüsteten deutschen Truppen besser geworden ist?

Richard: Die enge Beziehung, die zwischen Kanada und Deutschland besteht, wurde bis zum Truppenübungsplatz ausgeweitet, wo Soldaten

und Flieger der beiden Nationen gemeinsam üben. Gleichzeitige Übungen werden häufig für Bodentruppen wie für Flieger beider Nationen durchgeführt, und Kanadas Übernahme des Kampfpanzers „Leopard“ im Jahre 1979 hat diese Seite an Seite stattfindenden Übungen für deutsche und kanadische Besatzungen, Einheiten und Verbände leichter gemacht. Da die wichtigste Ausrüstung der beiden Nationen dieselben Charakteristika aufweist, werden taktische Lehre und technische Information ständig ausgetauscht. Überdies wird seit Kanadas Beitritt zum „Leopard-Club“ dieser Austausch durch regelmäßige Treffen und Konferenzen formalisiert. Für die letzte dieser Konferenzen waren die kanadischen Streitkräfte in Lahr die Gastgeber.

Kanadier, die im Südwesten der Bundesrepublik Deutschland leben, können all das genießen, was diese Nation und ihre Menschen anzubieten haben, ohne sich dabei mit dem hektischen Leben in den „Großstädten“ abfinden zu müssen. Für mich war es ein Vergnügen, mehr als einmal bei den deutschen Bürgern und Soldaten zu leben. Ich kann für alle meine Leute sprechen wenn ich feststelle, daß die Bürger unserer beiden Länder sich einer Beziehung erfreuen, wie sie zwischen zwei Nationen freundlicher, kooperativer und verständnisvoller nicht sein kann. Ich kann nur wiederholen, was (der Lahrer, d. Red.) Oberbürgermeister Dietz aus Anlaß der 15jährigen kanadischen Präsenz in Lahr gesagt hatte: „Ich bin der festen Überzeugung, daß sich diese Zusammenarbeit in Zukunft fortsetzen wird, zum Wohle der deutschen wie der kanadischen Bürger.“

„Eine
Atmosphäre
der
Freundschaft
und der
Toleranz“

Treibstoff der Zukunft?

Mit Wasserstoff ins nächste Jahrtausend



„Vieles bleibt zu tun. Doch mit dem, was wir jetzt tun, und dem wir uns auch weiterhin verpflichten, ist die Zukunft klar umrissen. Wir Kanadier werden über eine Energiezukunft verfügen, die sowohl sicher als auch praktikabel ist, und die uns selbst gehört.“

Mit diesem emphatischen Satz schließt die 1982 vorgenommene Fortschreibung des nationalen Energieprogramms Kanadas, jener zukunftsweisenden Initiative der kanadischen Bundesregierung, die mit einer Doppelstrategie Kanadas langfristige Energieversorgung absichern soll:

- I. Kanada soll in einem weit größeren Maße als bisher seiner Energieressourcen in Besitz nehmen und sie in eigener Regie fördern und verkaufen, um so eine größere Autonomie bei der Versorgung und Preisgestaltung zu erzielen.
- II. Alternative Energiequellen und -träger sollten mit Hilfe einer deutlich verstärkten staatlichen Förderung erforscht und entwickelt werden. Ein Programm, in dem die Gesichtspunkte der Energiekonservierung und der Erneuerbarkeit von Energie einen besonderen Akzent erhielten.

Während also mit neuen Vorschriften und Gesetzen ein einschneidendes wirtschaftliches Instrumentarium geschaffen wurde, mit dessen Hilfe Kanada seinem erklärten Ziel einer größeren Energie-Autonomie näher zu kommen versuchte, durchforstete gleichzeitig eine eigens mit dieser Aufgabe betraute Parlamentskommission das weite Feld der Alternativenenergien – von der Biomasse bis zur Windmühle.

Das Ergebnis dieser gründlichen Sichtung fiel überraschend eindeutig aus: In ihrem Abschlußbericht (dem „Lefebvre – Report“) empfahl die Kommission, die kanadische Energiepolitik soll langfristig auf den Wasserstoff setzen, und zwar mit erster Präferenz. Gleichzeitig müsse dafür gesorgt werden, daß die immer knapper werdenden fossilen Brennstoffe – Kohle, Erdöl und Erdgas –

der Verarbeitung in der Petrochemie vorbehalten werden.

Wichtigste Argumente in diesem Plädoyer für Kanadas wasserstofforientierte Zukunft:

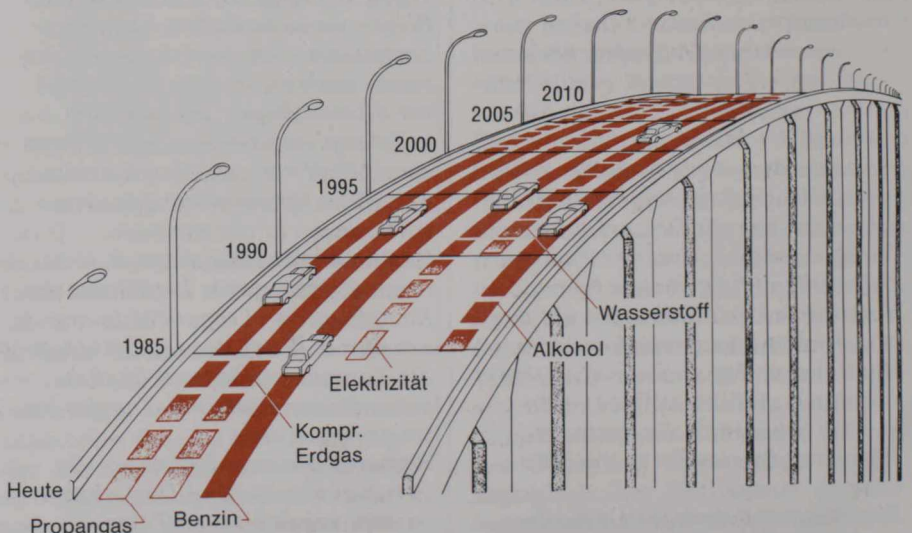
1. Wasserstoff steht, wenn auch in gebundener Form, überall reichlich (z.B. im Wasser) zur Verfügung. Marktbeherrschende politische oder wirtschaftliche Kartelle mit entsprechenden Angebots- und Preismanipulationen irgendwelcher Eigner sind somit ausgeschlossen.
2. Die Nutzung des Wasserstoffs ist mit keinerlei Umweltbelastungen verbunden. Wasserdampf ist der einzige „Rückstand“, der anfällt.
3. Ein auf Wasserstoff basierendes Energieversorgungssystem wäre flexibel genug, um in allen Regionen Kanadas den jeweiligen Energiebedarf zu decken.
4. Der schnell vorangetriebene Ausbau eines auf Wasserstoff und Elektrizität begründeten Energiesystems würde nicht nur im ganzen Lande neue Arbeitsplätze schaffen, sondern Kanada zudem einen technologischen Vorsprung sichern, der sich mit großem wirtschaftlichem Gewinn exportieren ließe.
5. Zur schnellstmöglichen Entwicklung eines solchen innovativen Systems mit der dazugehörigen Infrastruktur für Produktion, Lagerung, Transport und Verbrauch müsse die Bundesregierung aller-

dings ihre finanzielle Unterstützung, die bis dahin in einer Million Dollar für Forschung und Entwicklung von Wasserstofftechnologien besteht, in den nächsten Jahren auf etliche Hunderte Millionen Dollar aufstocken. In anderen Ländern, so unterstrich der Bericht, werden bereits ähnliche Überlegungen angestellt.

Überlegungen, das im frühen 16. Jahrhundert von Paracelsus entdeckte und später von Lavoisier Hydrogenium (Wasserbildner) genannte Element Wasserstoff als Energieträger zu nutzen, sind tatsächlich nicht neu. So konnte man schon 1870 bei Jules Verne nachlesen:

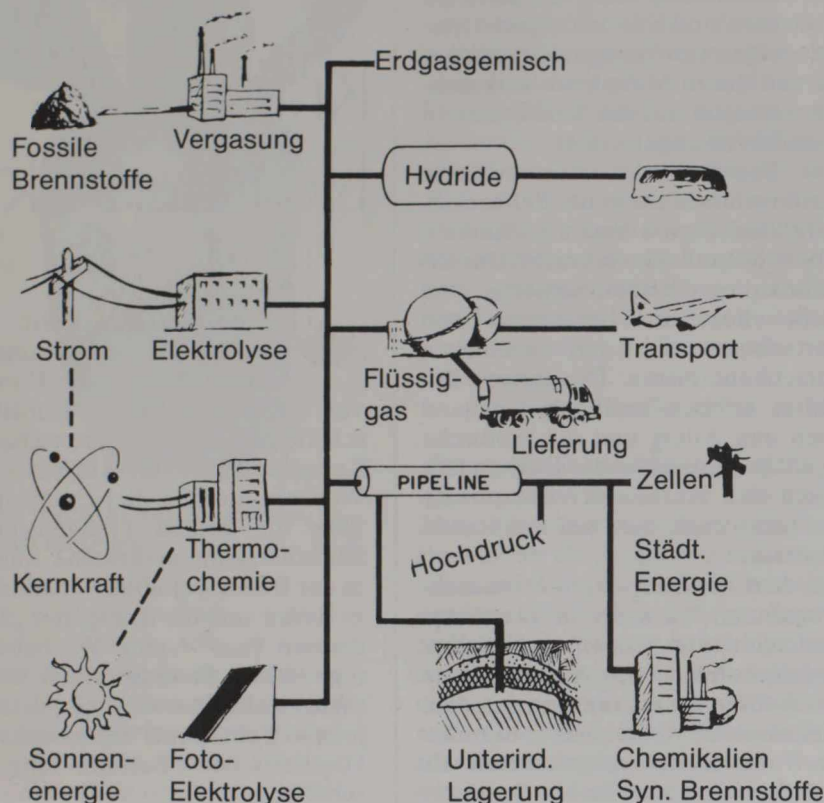
„Ich glaube, daß man eines Tages Wasser als Brennstoff nutzen wird, daß Wasserstoff und Sauerstoff, die beiden Stoffe, aus denen es besteht, entweder einzeln oder zusammen einmal eine unerschöpfliche Quelle für Heizung und Beleuchtung sein werden, und zwar mit viel stärkerer Intensität als die Kohle.“

In den dreißiger Jahren gab es nicht nur mit Wasserstoff gefüllte und teilweise auch angetriebene Luftschiffe, sondern kurzzeitig in Großbritannien und Deutschland wasserstoffbetriebene Kraftfahrzeuge. Heute wird Wasserstoff vorrangig bei der Kunstdüngerproduktion zur Umwandlung von Stickstoff in Ammoniak und bei der Kunststoffproduktion verwendet.



Kanadische Zukunftsvision: Treibstoffe für den Straßenverkehr.

GRUNDENERGIE PRODUKTION SPEICHERUNG + TRANSPORT VERBRAUCH



Wasserstoff läßt sich durch jede Primärenergie erzeugen. Er wird dann gelagert, mit Hilfe verschiedener Technologien weitergeleitet und schließlich für vielerlei Zwecke verwendet, wenn es darum geht, fossile Brennstoffe zu ersetzen.

Als vielseitiger Energieträger der Zukunft bietet sich Wasserstoff an, weil man ihn mit Hilfe verschiedenartiger Primärenergien wie Elektrizität, Kernkraft, Sonnenenergie oder fossiler Brennstoffe gewinnen kann und als Flüssiggas in der Luftfahrt, in Batterien für Elektroautos, für Brennstoffzellen und zur Anreicherung von Erdgas nutzen kann. Zum Transport bieten sich Druckgasbehälter, Pipelines oder Flüssiggastanks an. Die Elektrolyse ist das gebräuchlichste Verfahren zur Wasserstoffgewinnung. Wasser wird – durch Beigabe von Salzen leitfähig gemacht – mit Hilfe des elektrischen Stroms in seine Bestandteile Wasserstoff und Sauerstoff zerlegt. Kanadas hochindustrialisierte Provinzen Ontario und Québec verfügen beispielsweise schon heute über große Elektrizitätskapazitäten, die aus Kernkraftwerken (Ontario) und Wasserkraftwerken (Québec) stammen. Das kanadische Bundesministerium für Bergbau und Energie – als unmittelbarer Adressat des Lefebvre-Reports – legte in einer ausführlichen Stellungnahme dar, wie weit es den Erkenntnissen und Empfehlungen des Ausschusses werde Folge leisten können.

Zunächst soll ein nationales Forschungs- und Entwicklungsprogramm, das vom kanadischen Wissenschaftsbeirat (National Research Council) in Zusammenarbeit mit dem Energieministerium entwickelt wird, sich grundlegend mit Aspekten der Produktion von ungebundenem Wasserstoff, seiner Verteilung, Lagerung und seinen Verwendungsmöglichkeiten befassen. Die Bundesregierung räumt dem Wasserstoff als Energie der Zukunft eine ebenso vorrangige Bedeutung ein wie der Lefebvre-Bericht, allerdings erst für eine Zeit, die weit jenseits der Jahrtausendwende liegt. Zu einem früheren Zeitpunkt, so das Energieministerium, sei es nicht möglich, die ungeheuren Mengen an Elektrizität zu erzeugen, die man benötigt, um Wasserstoff in so umfassenden Mengen zu produzieren. Zudem ließe sich der Ausbau der benötigten kostspieligen Infrastruktur, ohne die eine sinnvolle Nutzung nicht denkbar ist, nur dann verantworten, wenn grundlegende Probleme (z. B. praktikable Batteriefahrzeuge, die Konstruktion von mit Wasserstoff betriebenen Langstreckenflugzeugen) zufriedenstellend gelöst werden und vor allem auch kon-

krete Vorausberechnungen der vom kanadischen Steuerzahler zu tragenden Entwicklungskosten für ein neuartiges Energiesystem vorliegen. Immerhin sagte der damalige Energieminister Marc Lalonde eine Erhöhung der staatlichen Forschungsmittel für den Bereich Wasserstoff für 1982–93 auf fünf Millionen Dollar und für das folgende Jahr auf zehn Millionen Dollar zu. Durch Zuschüsse der Provinzen und durch Universitätsstipendien ließen sich diese Beträge noch verdoppeln.

So plant die Provinzregierung von Ontario an der Torontoer Universität die Einrichtung eines Instituts für Wasserstoffsysteme, das mit fünf Millionen Dollar für die nächsten fünf Jahre ausgerüstet ist.

In Québec ist man dem Zeitalter des Wasserstoffs schon einen Schritt näher gekommen. Seit dem Juni vergangenen Jahres betreiben die Unternehmen „Electrolyser“ und „Noranda“ sowie das Forschungsinstitut von „Hydro Québec“ in Varennes, in der Nähe von Montréal eine Modellanlage für die kommerzielle elektrolytische Wasserstoffherzeugung. Angesichts der bislang erzielten Arbeits- und Produktionsergebnisse dieser Anlage spricht man schon von einer kommerziell rentablen Elektrolyse-Anlage, die, mit 100 Megawatt betrieben, eine Tageskapazität von über 6 Millionen Kubikmetern Wasserstoff und von drei Millionen Kubikmetern Sauerstoff haben könnte. Bundeswirtschaftsminister Herb Gray hatte schon bei der Inbetriebnahme dieser Anlage betont:

„Wasserstoff könnte die Kohle der Zukunft werden.“

Überdies könnte Kanada – auch was den Technologie-Transfer angeht – zum weltweit führenden Exporteur werden.

Ausländische Wissenschaftler, Ingenieure und einschlägig befaßte Unternehmen bekunden bereits ein starkes Interesse an diesen kanadischen Plänen und Ergebnissen. So hat beispielsweise BMW ein Kraftfahrzeug entwickelt, das, über Aggregate wasserstoffgetrieben, jeweils mit einer Maximalgeschwindigkeit von 100 Stundenkilometern bis zu 500 Kilometer weit fahren kann. Kostenpunkt dieses „Hydro-Autos“: rund 40 000 Mark. In den bilateralen deutsch-kanadischen Konsultationen spielt die Entwicklung und Einführung einer Wasserstoffindustrie ebenfalls eine zunehmend wichtigere Rolle.

zahlen der beiden dortigen Universitäten nieder. Deren Lehrer stellen sich eines Tages die Frage, ob sie ihr wenn auch breites Angebot an germanistischen Lehrveranstaltungen nicht dadurch verbessern könnten, daß sie Beziehungen zu einer deutschen Universität aufnehmen und damit ihren Studenten das bundesdeutsche Lehrangebot zusätzlich zugänglich machen würden.

Zudem gab es bei ihnen insgeheim die Befürchtung, das deutsche Lehrprogramm in der Diaspora könnte nicht genügend gegenwartsbezogen und lebendig gestaltet werden. Kanadische Universitäten verfügen zwar über gutbestückte Bibliotheken, doch fehlte häufig ein direkter, persönlicher und fachlicher Gedanken-

Auszeichnungen



Mit dem Austausch von Auszeichnungen wurden die Initiatoren des regen akademischen Studenten- und Dozentenaustauschs, der seit über zehn Jahren zwischen den Universitäten von Waterloo, Ontario und der Mannheimer Universität besteht, geehrt. Der Rektor der Universität Mannheim überreichte dem Leiter der Abteilung für Deutsch und Slavistik an der Universität von Waterloo, **Dr. J. W. Dyck**, die Universitätsmedaille für seine Initiative im Hinblick auf diese kanadisch-deutsche Universitätspartnerschaft. Sein Mannheimer Kollege **Kurt-Friedrich Bohrer** erhielt von der Universität Waterloo eine Anerkennungsurkunde für dieses Austauschprogramm.

austausch mit den Germanisten in Deutschland und anderen deutschsprachigen Ländern.

Dank des akademischen Austauschprogramms kommen heute jeweils zu Beginn des Wintersemesters Studenten nicht nur von der Universität Waterloo, sondern vielfach aus allen Provinzen Kanadas im Rahmen des Programms ‚Waterloo in Germany‘ für ein Studienjahr nach Mannheim, um hier vorwiegend ihre deutschen Sprachkenntnisse zu verbessern und gleichzeitig einem regulären Germanistik-Studium nachzugehen. Dabei können allerdings auch andere Fächer belegt werden.

Die Gruppe der kanadischen Austausch-Studenten zählt jeweils 12 bis 25 Teilnehmer. Alle kanadischen Studenten sind voll ins deutsche Studienprogramm integriert. Zudem werden die in Mannheim verbrachten Semester auf die Studienzeit in Kanada voll angerechnet.

Seit Bestehen des Austauschprogramms haben mehr als 200 kanadische Studenten ein ganzes Studienjahr in Mannheim verbracht. Das Ergebnis dieser beiden Semester sind nicht allein die beachtenswerten Fortschritte bei den deutschen Sprachkenntnissen. Die jungen Kanadier erleben in ihrem Gastland auch den Alltag und die politische Realität Deutschlands. Daß zudem durch den Austausch viele private Kontakte entstehen, sei am Rande vermerkt.

An dem akademischen Austauschprogramm ‚Waterloo in Germany‘ sind nicht nur Studenten beteiligt. Bislang haben auch zehn kanadische Professoren ein bis zwei Semester die Mannheimer Universität besucht. Drei von ihnen unterrichteten als Gastdozenten jeweils ein Semester lang in Mannheim. Seit dem Wintersemester 1980 führen die kanadischen Begleitprofessoren in Mannheim ein Pro- oder Hauptseminar in Literatur durch. Im Austausch haben bisher neun Mannheimer Hochschullehrer ein oder zwei Semester an der Universität Waterloo unterrichtet.

Aus Mannheim haben sich bislang auch 70 Studenten an der Waterloo-Universität eingeschrieben – ebenfalls für ein bis zwei Semester. Die ‚höheren Semester‘ unter ihnen erhielten dabei häufig eine bezahlte Tutoren- oder Lehrassistentenstelle an der deutschen Abteilung der Universität.

Zwischen der technischen Fakultät der Universität Waterloo und der Technischen Hochschule Braunschweig wird seit drei Jahren ebenfalls ein akademisches Austauschprogramm aufgebaut.“

Die Germanisten betreiben in Waterloo nicht allein ein solch reges und erfolgreiches akademisches Austauschprogramm. Am Institut für Computerforschung, einem der bekanntesten dieser Forschungsrichtungen in ganz Nordamerika, laufen ebenfalls Austauschprogramme mit bundesdeutschen Partnern, so mit dem Berliner Hahn-Meitner-Institut, der Technischen Hochschule Karlsruhe und mit dem Schweizer Tochterunternehmen eines führenden US-amerikanischen Computerkonzerns.

Pressestimmen

Kritische Retrospektive



Von „Kanas Reise nach Berlin“ war die Rede und von seinem „Weg nach Europa“, von „Kanas weiter Kunstlandschaft“ und von der „unterschätzten Kulturation“, wenn es in den letzten Wochen um die Berichterstattung über die beiden breitgefächerten Selbstdarstellungsversuche Kanadas in der Bundesrepublik – „OKanada“ in Berlin und die Stuttgarter „Kanadischen Tage“ – ging. Wir haben einige dieser Pressestimmen zusammengestellt, überwiegend solche, die jeweils Teilaspekte der kanadischen künstlerischen Selbstfindung beschreiben.

„Eine der wichtigsten Empfehlungen des Applebert-Reports (eines unlängst erschienenen Berichts über den Zustand der kanadischen Kultur, d. Red.) zielt darauf hin, über das Außenministerium verstärkt kanadische Kunst in alle Welt per Ausstellung und Gastspiel zu exportieren. Das große ‚Kanada‘-Projekt in Berlin kann man daher schon als kräftige Fanfare deuten. Tatsächlich ist Kanada hierzulande in kultureller Hinsicht weit unterschätzt. Dieses Land, das bewußt der Schmelztiegel-Ideologie der Vereinigten Staaten ein Konzept gegenüberstellt, das den vielen nationalen Gruppen ein Höchstmaß eigener kultureller Identität gewähren soll, hat in den letzten zwanzig Jahren in künstlerischer Hinsicht enorme Anstrengungen geleistet...“

Darmstädter Echo (4. 12. 82)

„Unter den drei Ausstellungen, die der ‚Architektur in Kanada seit 1950‘, der ‚Zeitgenössischen Bildenden Kunst‘ und der ‚Historischen Malerei Kanadas‘ gelten, ist die der Baukunst gewidmete die gelungenste. Optisch aufgezo-gen wie ein Leporello, setzt sie den Interessenten in die Lage, sich in ein bis zwei Stunden einen kompletten Überblick zu verschaffen. Man erfährt von der Sehnsucht der Kanadier, ein Häuschen im Grünen zu besitzen, das sich umschreiten läßt, und von der Ten-



Atliken – Maske von Ross Hunt, in Stuttgart zu sehen

Foto: Koch

Angesichts der Weite des Landes eine müßige Frage, müßig auch im Blick auf das Nachrichten- und Verkehrswesen unserer Zeit, die einen wirklichen Regionalismus verhindern. Und doch gibt es spezifische Entwicklungen unter Bedingungen, die zumindest aus Lage und Klima entstehen. ... In Kanada brachte die ‚Expo 67‘ in Montréal die erste Besinnung auf eigene Geschichte: hundert Jahre kanadische Konföderation. Seitdem entwickelt sich parallel zum Verständnis für zusammenhängende Planungen ein solches für Denkmalspflege.“

Der Tagesspiegel (5. 12. 82)

„Die ausgewählten Arbeiten von 15 kanadischen Künstlern im Alter von 20 bis 40 Jahren – sie haben ihre Projekte für die Stuttgarter Raumverhältnisse entworfen und größtenteils am Ort selbst realisiert – (repräsentieren) die subjektive, private Option des Kunstvereinsleiters Tilman Osterwold, der auf zwei Reisen durch Kanada Gelegenheit hatte, die kanadische Kunstszene nach Gusto zu entdecken... Sein Interesse galt ausschließlich den räumlich arbeitenden Künstlern... Architekten und Designer geben in der Ausstellung den Ton an. So versucht Melvin Charney aus Montréal mit dem Gegenentwurf einer ‚Festungsfront‘ auf die vorgegebene Fassade des Stuttgarter Kunstgebäudes zu reagieren... Andere Versuche, unsere Fremdbestimmtheit zu artikulieren, werden in den Medien

Fotografie und Videotape ausgetragen...“

Stuttgarter Zeitung (11. 2. 83)

„Die wichtigsten Themen: Landschaft, Natur, Menschen, die sich gleichsam verlieren in der Weiträumigkeit der dünnbesiedelten kanadischen Landschaft mit ihren anfangs detailliert, später mehr impressionistisch, fauvistisch, neusachlich und expressionistisch vereinfachten, stilisierten Gebirgen, Flüssen, Seen, Wäldern... Die knapp ausgewählten 54 Bilder wirken auf uns vertraut und fremdartig zugleich, fremdartig nicht nur in den Sujets, sondern auch im Klima, in mancherlei stilistischen Zügen, was sich dann im internationalen Finale, bei Postimpressionisten, abstrakten Expressionisten und Farbfeldmalern zunehmend verliert...“

Stuttgarter Nachrichten (10. 2. 83)

„Hat Kanada seinen Platz gefunden? Behauptet und entwickelt es Eigenart in unserer Gegenwart der Gleichmacherei und Anpassung? Für die ungeheuren Weiten der Arktis, in denen etwa jeder 1000. Kanadier lebt, gilt das sicher, auch für atlantische Provinzen wie Neufundland. Im dicht besiedelten, rund 5000 Kilometer langen Gürtel an der Grenze zu den USA... braucht man die Künste als unentbehrliche, wenn auch immer unterschätzte Mittel zur Entwicklung von Selbstbewußtsein und emotionaler Kraft.“

Handelsblatt (9. 12. 83)

denz zur Rückkehr in die verödeten Städte, die durch unterirdische Parkplätze und temperierte Ladenpassagen wieder wohnlich gemacht werden... Die offiziellen Lösungen für urbane Zweckbauten bleiben oft hinter dem Avantgardestandard in Europa und den Vereinigten Staaten zurück.“ Frankfurter Allgemeine Zeitung (16. 12. 82)

„Der Berliner Betrachter ist gefordert, diesen kanadischen Präsentkorb nicht allein mit lokalen Augen zu betrachten. Im internationalen Kulturdialog spielt die Bereitschaft, neue und unerwartete Einsichten zu fassen, Vorurteile zu korrigieren, Individualität kennenzulernen und Mentalität zu begreifen, eine beträchtliche Rolle. Allein vom Standpunkt eines kulturellen Austauschs zwischen den Kontinenten ist ‚OKanada‘ schon jetzt ein großer Erfolg.“

Berliner Morgenpost (7. 12. 82)

„Vorgeschichte, Familiengeschichte, Frauengeschichte: ‚OKanada‘ präsentiert jetzt seine junge Literatur. Drei im englischsprachigen Landesteil schon berühmte, darüber hinaus international namhaft werdende Schriftsteller (Margaret Atwood, Robert Kroetsch und Michael Odantje, d. Red.) lesen Poesie und Prosa... Und wir lernen diesen halben Kontinent in zwei Stunden besser kennen als durch die ganze Akademie-Ausstellung.“

Der Tagesspiegel (10. 1. 83)

„Was aber ist ‚kanadisch‘? Gibt es einen kanadischen Regionalismus?“

OKanada-Katalog Empfehlenswert



Längst haben sich die Tore der Berliner Akademie der Künste hinter der Kulturschau „OKanada“ geschlossen, längst sind die Exponate weitergereist – zu anderen Ausstellungen oder zurück in die Galerie, ins Archiv. Geblieben aber ist ein sehr gewichtiger Teil, gleichsam ein Kernstück der Ausstellung: der 480 Seiten umfassende Katalog.

Ein dicker, recht bescheiden aufgemachter Wälzer, der sich bei näherem Hinsehen jedoch als ein unentbehrliches Kompendium für jeden erweist, der an Kanadas Künsten, an ihrem hi-

storischen und sozialen Hintergrund ebenso interessiert ist wie an den kulturellen Verflechtungen Kanadas mit Europa und seiner kulturellen Selbstbehauptung.

Insbesondere der neueren kanadischen Architektur, dem zeitgenössischen Kunstschaffen (Performance, Video) und Kanadas Filmemachern sind ausführliche Kapitel dieses Katalogs gewidmet.

Ein Sammelband, der sich nicht mit Beschreibungen begnügt, sondern der beim Lesen und Betrachten Neugier auf Kanadas vielgestaltige Kunstszene weckt.

Zeugen der Vergangenheit

Die frommen Hutterer

„Alle Bürger und alle Gruppen von Bürgern sind nichts anderes als Kanadier, und alle sind gerecht zu behandeln.“

Pierre Elliott Trudeau



Auf den ersten Blick eine, wenn auch recht karg anmutende Bilderbuchidylle: inmitten der weiten Prärie eine Handvoll schlichter Giebelhäuser, die Bewohner der Siedlung in Trachten, wie sie vor 150 Jahren einmal in Süddeutschland von den einfachen Leuten getragen wurden, sogar die Mädchen mit gepunkteten Häubchen, die kleinen Jungen in altmodischen dunklen Röhrenhosen. Nostalgie, und dennoch Kanada 1983, ein „Bruderhof“ der Religionsgemeinschaft der Hutterer, wie es heute in den Prärieregionen Nordamerikas rund 200 gibt, mit einer auf rund 25 000 Personen geschätzten Gesamtgemeinde. Weit über die Hälfte der Hutterer hat sich in Kanada angesiedelt.

Unter dem ausladenden Schirm der Toleranz, wie er sich aus dem erklärten Konzept des kanadischen Multikulturalismus definiert, kann in dem weiträumigen Land neben vielen anderen Volksgruppen auch die aus Europa vertriebene Hutterer-Gemeinde gedeihen. Heute sind mehr

als 80 verschiedene Kulturgruppen in Kanada zu Hause, 72 verschiedene Sprachen können sich hier deutlich artikulieren. Nur wenige Gruppen verstehen allerdings ihre Selbstverwirklichung innerhalb der kanadischen Gesellschaft so rigoros wie die religiöse Gemeinschaft der Hutterer. Die zur Zeit der Wiedertäufer von Jakob Huter, einem Hutmacher aus dem Tiroler Pustertal im 16. Jahrhundert gegründete Religions- und Lebensgemeinschaft der Hutterer hatte sich zwischen 1874 und 1879 mit sämtlichen Mitgliedern nach Nordamerika eingeschifft. Hier, in der Neuen Welt, so hofften sie, würden sie nach zahllosen Diskriminierungen und Verfolgungen in Südosteuropa endlich ungestört nach ihren Regeln leben können, die vorrangig von Bibeltexten bestimmt sind und deren oberste Maxime das Leben in der Gemeinschaft der „Bruderhöfe“ ist, ohne Privatbesitz, und abgeschirmt von jeglichen „weltlichen“ Einflüssen.

Nach Kanada waren die Hutterer gegen Ende des Ersten Weltkriegs geflüchtet. Ihre jungen Männer hatten sich strikt geweigert, den ihnen übersandten US-amerikanischen Einberufungsbefehlen Folge zu leisten, denn ihre Überzeugung weist die

Hutterer als Pazifisten aus, die jeglichen Kriegs- und Ersatzdienst ablehnen. In den kanadischen Prärieprovinzen fanden viele von ihnen dann eine neue Zuflucht.

Auch hier, in Saskatchewan, Alberta und Manitoba blieben die Hutterer in ihren als weitgehend autonome landwirtschaftliche Genossenschaften konzipierten „Bruderhöfen“ ganz unter ihresgleichen. Mit ihrer altertümlichen, an ein bayerisch-böhmisch-österreichisches Sprachgemisch erinnernden Hutterersprache, ihrem kargen, in Glauben und Tradition tief verankerten sozialen System, dessen starres Gefüge Veränderungen nicht zuläßt, ohne sich selbst in Frage zu stellen, sind die Hutterer heute lebendige Zeugen einer längst vergangenen Zeit, deren Spuren man in der ursprünglichen Heimat vergeblich sucht.

Im gemeinschaftlich organisierten Leben der Hutterer wird alles durch ein hierarchisches System bestimmt, in dem lediglich die Männer das Sagen haben. Gottesdienst und Arbeitsplanung, Kinderaufzucht, selbst die überaus bescheidene Freizeit spielen sich gemeinschaftlich ab. Die beträchtlichen Erlöse, die die prosperierende hutterische Landwirtschaft abwirft, wandern in die Kasse des „Hausvaters“, des Verwalters dieses gemeinschaftlich erwirtschafteten Besitzes, auf den ein einzelnes Gemeindemitglied aber keinerlei Anspruch hat. Dafür bietet der „Bruderhof“ jedem seiner Mitglieder ein ganzes Leben lang Schutz und Geborgenheit vor der vermeintlich bedrohlichen Welt. So setzen die Hutterer noch heute gegen Kanadas hochmoderne Kommunikationssysteme unerschütterlich den Satz: „Elektrizität braucht man für die Beleuchtung und als Antriebskraft für Maschinen, aber nicht fürs Amüsement!“ Radio und Fernsehen, hutterisch „Tiwi“ genannt, bleiben tabu.

Auf ein Bindeglied mit der kanadischen Umwelt dürfen allerdings auch die Hutterer nicht verzichten: auf die von der kanadischen Schulbehörde abgestellten Lehrer, die bei den Sprößlingen der Hutterer für ein Minimum an obligater Schulpflicht und



Alte Trachten auch bei den Hutterer-Kindern.

Der Deutsch-Kanadier Horst Bulau



Große Sprünge



„Ich setze immer alles daran, zu gewinnen. An Platz zwei oder drei bin ich nicht unbedingt interessiert.“ Markige Worte eines gerade Zwanzigjährigen, der sich in dieser Saison ohnehin zu den vier, fünf führenden Weltklasseleuten seiner sportlichen Disziplin zählen kann.

Horst Bulau, das Skispringer-Ass aus der kanadischen Bundeshauptstadt Ottawa, hat in diesem Winter seine europäischen Konkurrenten das Fürchten gelehrt – wie es übrigens sein Teamkollege Steve Collins in den beiden Jahren zuvor getan hatte. Gleich zu Anfang der Skispringer-Saison hatte der schmale, 1,76 Meter große Kanadier mit dem teutonisch anmutenden Namen bei der deutsch-österreichischen Vier-Schanzen-

Tournee in Oberstdorf mit 114,5 Metern einen neuen Schanzenrekord erzielt und damit das erste Springen dieser traditionsreichen Konkurrenz für sich entschieden. Nach allen vier Wettbewerben war der Kanadier schließlich auf Platz drei gelandet, hinter dem Finnen Matti Nykänen und Jens Weißflog aus der DDR.

Im Heimatland seiner Eltern also heimste der junge Kanadier sportliche Erfolge ein, von denen seine bundesdeutschen Kollegen derzeit nicht einmal zu träumen wagen. Horst Bulaus Eltern sind gebürtige Deutsche: Sein Vater stammt aus Ostpreußen, seine Mutter aus Hannover. Heute ist Bulaus Vater in Ottawa ein erfolgreicher Geschäftsmann.

Seinen Sohn Horst hatte er schon früh auf die Skier gestellt. In Camp

Fortune in der Nähe von Ottawa begann Horst Bulau im Alter von neun Jahren mit dem Skispringen. Gelegenheit zum Training boten die langen kanadischen Winter zu Genüge. Zudem hatte er sich schon früh an sportlich schwierigen Wettkämpfen mit der ehrgeizigen nordamerikanischen Konkurrenz beteiligen können.

Doch die einschlägigen Medien schenkten dem Einwanderersproß Horst Bulau zunächst keine sonderliche Beachtung.

Das änderte sich schlagartig, als sich Horst Bulau im Jahre 1979 im kanadischen St. Anne den Junioren-Weltmeistertitel im Skispringen erkämpfte – gegen die favorisierten Konkurrenten aus „klassischen“ Skispringerländern wie Österreich, Skandinavien und der DDR.

Bulau behielt auch in den beiden folgenden Jahren die Nase – besser gesagt die Skispitzen – vorn, geriet aber nicht so ins Rampenlicht des öffentlichen Interesses wie sein Teamkollege Steve Collins, der, noch zwei Jahre jünger als Bulau, als leichtgewichtiges „Wunderkind“ in die Weltelite vorgestoßen war.

Im letzten Winter hatte Bulau den Versuch, in Sankt Moritz trotz widriger Windverhältnisse einen Schanzenrekord anzusteuern, mit einem schweren Sturz und einem Schlüsselbeinbruch bezahlt, der ihn für den Rest der Saison aus dem Rennen warf.

Für die nicht-sportliche Zukunft will Bulau jedoch kein Risiko eingehen und sich auf eine solide Ausbildung verlassen, anstatt nach einer erfolgreichen Sportlerkarriere etwa vom Job des kanadischen Skispringer-Coach zu träumen. „In einiger Zeit“, so formuliert es das Springertalent, will Horst Bulau Maschinenbau studieren.

für die notwendigste Unterweisung in der englischen Landessprache Sorge tragen. Doch bevor dieser „Englischlehrer“ morgens erscheint, haben die Huttererkinder schon eine „deutsche“ Stunde hinter sich, mit religiöser Unterweisung und Schönschreibe-Übungen.

Die relativ großen landwirtschaftlichen Produktionseinheiten der „Bruderhöfe“ werfen recht hohe Erträge ab, da die Hutterer zwar das „Tiwi“, nicht aber hochmoderne landwirtschaftliche Maschinen ablehnen. Wegen der außerordentlich hohen Geburtenrate, wie sie auf sämtlichen „Bruderhöfen“ selbstverständlich ist,

ist zudem die Zahl der Hutterergemeinden so stark angewachsen, daß benachbarte Farmer nicht selten gegen die Neuansiedlungen von „Bruderhöfen“ protestieren, wegen der landwirtschaftlichen Konkurrenz. Die Provinzen haben deshalb Bestimmungen erlassen, wonach derartige geplante Neugründungen und der ihr vorangehende Landankauf durch Hutterer genehmigt werden müssen.


Nicht geklärt ist dagegen bis heute die Frage, wie weit die Hutterer über die kommunalen Steuern hinaus steuerpflichtig sind. Die Hutterer selbst lehnen die allgemeine Einkommen-

steuer ab, weil „die Bundesregierung mit unserem Geld Waffen kaufen könnte“, und weil sie darauf verweisen können, daß ihre Gemeindemitglieder keinerlei staatliche Leistungen, weder Renten noch Arbeitslosenunterstützung, benötigen.

Sympathie trotz ihrer Isolierung wird den Hutterern heute wohl mehr entgegengebracht als je zuvor. Belohnen sie doch ihre Gemeinschaftsmitglieder bei aller Strenge und Kargheit des Alltags mit einer bemerkenswerten Geborgenheit und Sicherheit, etwas, was heute viele „Aussteiger“ fern von Supermarkt, Farbfernseher und Walkman vergeblich suchen.



Foto: Korff

 Ein wertvoller musikalischer Fund – Czerny's „Les Grandes Variations Brillantes sur la Campanilla, Op. 170“ war Mittelpunkt eines Konzertes, das das kanadische Klavierduo Ralph Markham/Kenneth Broadway aus Anlaß der Jahrestagung der Gesellschaft für Kanada-Studien in Grainau gaben. Die jungen Künstler hatten das Klavierstück in europäischen Archiven wiederentdeckt.

Neue Wege


 Mit dem Beginn ihres Sommerflugplans wird die kanadische Fluggesellschaft „Air Canada“ nach 17-jähriger Unterbrechung regelmäßig wieder Düsseldorf anfliegen. Via Paris und London lassen sich durch diese Erweiterung des deutsch-kanadischen Flugnetzes Kanadas östliche Metropolen Toronto und Montréal sowie – einmal pro Woche – auch Vancouver an der Pazifikküste von Düsseldorf aus erreichen.

Auch die deutsche Lufthansa vergrößert in diesem Frühjahr ihr Kanada-Angebot. Ab 15. Mai wird sie dreimal pro Woche von Frankfurt aus mit einer Maschine über Calgary bis nach Vancouver fliegen.

Der Erste

 Verfassungsrecht soll neben dem Zivil- und dem Strafrecht einen Schwerpunkt seiner anwaltlichen Arbeit bilden, unterstrich David Ward, als er seine Zulassung als Rechtsanwalt in der Provinz Alberta erhielt. Der 47-jährige Jurist ist der erste kanadische Inuit, der als Rechtsanwalt arbeitet. „Was ich erreicht habe, ist für mein Volk ein gutes Zeichen, sieht es doch, daß es immerhin möglich ist“, meinte Ward – sein ursprünglicher Inuit-Name ist Keeviak. Und er fügte hinzu: „Im kanadischen Gesetz wird der Inuit noch völlig ignoriert.“

Nach-Denker gesucht

 Weltweit ausgeschrieben wird ein 50 000-Dollar-Preis, der alle zwei Jahre für grundlegende Arbeiten in der Kommunikationsforschung und der Ergründung

der Einflüsse, die die moderne Technologie auf die Gesellschaft hat, vergeben wird. Kanadas bundeseigene **Tele-globe**, die für internationale Telekommunikationsdienste zuständig ist, will mit der Ausschreibung und Finanzierung dieses Preises das Andenken **Marshall McLuhans**, des berühmten kanadischen Kommunikationsforschers, ehren und die Fortsetzung seiner Pionierarbeit gewährleisten. Verwaltet wird die Auszeichnung von der UNESCO, deren

157 Mitgliedstaaten Nominierungen für geeignete Anwärter vorschlagen sollen. Der „Marshall McLuhan-Preis“ wird erstmals zum Jahresende 1983 verliehen.

In die Karibik


 Ab 1. Mai strahlt **Radio Canada International** seine englisch- und französischsprachigen Kurzwellenprogramme auch in die Inselwelt der Karibik aus. Der neue Dienst ist Teil eines langfristigen Erweiterungsprogramms, in dessen Rahmen jetzt auch Gelder zur mittelfristigen Verbesserung und Modernisierung von Sendeanlagen bewilligt worden sind.

Längerfristig arbeitet die in Montréal ansässige Anstalt an Plänen zur Erstellung von Kurzwellensendern an der kanadischen Pazifikküste und an der Einrichtung asiatischer Sprachdienste. Bislang spricht die „Stimme Kanadas“ in elf Sprachen – darunter deutsch. (Siehe auch den RCI-Sendeplan für das tägliche deutschsprachige Programm auf dieser Seite.)



den, die sich hier im kanadischen Mittelwesten als Teilnehmer der „Universitäts-Weltspiele“ angesagt haben. Diese Akademiker-Olympiade findet vom 1. bis 11. Juli statt. Die internationalen Wettkämpfe werden durch eine kulturelle „Universiade“ ergänzt, deren Veranstaltungen an 14 verschiedenen Schauplätzen stattfinden.


Weltspiele

 In Edmonton werden im kommenden Sommer 4500 Athleten erwartet, sportliche Gäste aus rund 80 Län-

Die Kanadische Münze hat die „Universiade“ in Edmonton zum Anlaß genommen, einen Silber-Gedenkdollar mit einem sportlichen Motiv herauszubringen.

Zum Jubiläum

„Kennen Sie die Milchstraße?“

 Das älteste, kontinuierlich arbeitende deutschsprachige Theater Kanadas feiert in diesem Jahr sein 25-jähriges Bestehen mit zwei Neuinszenierungen.

Den Anfang machten die in Montréal beheimateten Theaterbaren Anfang März mit Karl Wittlingers „Kennen Sie die Milchstraße?“ Mit dieser Produktion wird der deutsch-kanadische Thespiskarren im Mai nacheinander die westkanadischen Städte Winnipeg, Vancouver, Calgary, Edmonton und Regina besuchen. Für den Oktober ist die Einstudierung der Brecht/Weilschen „Dreigroschenoper“ vorgesehen.



Radio Canada International

Sendeplan

Ein tägliches Halbstundenprogramm in deutscher Sprache wird um 17.30 Weltzeit auf den folgenden Frequenzen ausgestrahlt:


Kurzwellen: (bis 30. Apr.)
5995 kHz (50 Meterband)
7235 kHz (41 M)
15325 kHz (19 M)
17820 kHz (16 M)
21695 kHz (13 M)

(ab 1. Mai)
7235 (41 M)
9555 (31 M)
15325 (19 M)
17820 (16 M)

Jeweils 17.30 Uhr im
Raum Berlin:
UKW: 90,2 MHz
MW: 810 MW (370 M)

Radio Canada International versendet auf Anfrage kostenlos einen Sendepan:
P.O. Box / C.P. 6000
Montréal, Canada
H3C 3A8

Der Wolf als Ente

 Für heftige Turbulenzen in den deutsch-kanadischen Touristikbeziehungen sorgte unlängst im nördlichen Whitehorse im Yukon eine Zeitungssente, die ein bundesdeutsches Boulevardblatt seinen Millionen Lesern – nach Art des Hauses recht blutrünstig garniert – serviert hatte. In der Umgebung von Whitehorse, so hieß es da in einer Meldung, terrorisierten Wölfe die Bevölkerung. Schon seien den Bestien zwei Kinder zum Opfer gefallen. Bei den Kanadiern löste diese Falschmeldung („Hier im Yukon ist noch niemand je von einem Wolf ge-

