

CAI R EAS
C18G
Apr. 30/75
DOCS

rofil **Kanada**

EXTERNAL AFFAIRS
AFFAIRES EXTERIEURES
OTTAWA



JUN 18 1975

Jahrgang 2, Nr. 8

30. April 1975

Ottawa, Kanada

LIBRARY / BIBLIOTHÈQUE
REFERENCE

Trudeau fand Unterstützung für vertragsmäßige Verbindung zur EWG, S. 1

Kanadisches Konsortium entwickelt neuen Personenschnellzug, S. 3

Kanadisch-schwedische Zusammenarbeit in der Wehrforschung, S. 4

Kanadischer Kredit für tunesische Talsperre, S. 4

Neues Verfahren zur Gewinnung von Ahornsafte, S. 5

Kanadischer Wohnungsbau 1974 in Zahlen, S. 6

Weitere Broschüren, Informationsblätter usw. über Kanada sind bei folgenden kanadischen Auslandsvertretungen erhältlich:

Kanadische Botschaft
53 Bonn/BRD
Friedrich-Wilhelm-Str. 18

Kanadische Militärmission und
Kanadisches Konsulat
1 Berlin 30
Europa-Center

Kanadisches Generalkonsulat
4 Düsseldorf/BRD
Immermannstr. 3

Kanadisches Generalkonsulat
7000 Stuttgart 1/BRD
Königstr. 20

Kanadisches Generalkonsulat
2000 Hamburg 36/BRD
Esplanade 41-47

Kanadische Botschaft
1010 Wien/Österreich
Dr.-Karl-Lueger-Ring 10

Kanadische Botschaft
3000 Bern/Schweiz
Kirchenfeldstr. 88

Trudeau fand Unterstützung für vertragsmäßige Verbindung zur EWG

Am 17. März erklärte Premierminister Trudeau vor dem kanadischen Unterhaus, daß alle maßgeblichen Vertreter der EWG-Länder ihm bei seinem kürzlichen Besuch ihre Unterstützung für Kanadas Ziel angedeutet hätten, eine vertragsmäßige Verbindung zum Gemeinsamen Markt zu schaffen. "Sie unterstützen", sagte er, "die gegenwärtig laufenden Verhandlungen und den bereits stattfindenden Meinungsaustausch zwischen der Gemeinschaft und Kanada, in deren Verlauf schon letzten Monat eine Sitzung in Ottawa abgehalten wurde und weitere zwei Treffen vorgesehen sind, ehe der Bericht dem Ministerrat vorgelegt werden wird."

Herr Trudeau war gerade von einer zweieinhalbwöchigen Europareise zurückgekehrt, auf der er die Hauptstädte von fünf der neun Mitgliedsländer der Europäischen Gemeinschaft besucht hatte: Den Haag, Bonn, Rom, London und Dublin. Außerdem hatte er eine Audienz beim Papst.

Bei einem Frühstück, das ihm der Oberbürgermeister von London am 13. März gab, erläuterte Herr Trudeau in einer Ansprache den Zweck seiner Reise folgendermaßen:

* * * *

Herr Oberbürgermeister,
Wie bereits im letzten Oktober bin ich auch diesmal wieder in Europa, um mit den Regierungschefs von Mitgliedstaaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft zusammenzukommen. Ich habe jedem von ihnen und auch der Europäischen Kommission in Brüssel den Wunsch Kanadas übermittelt, in eine vertragsmäßige Verbindung zu der Gemeinschaft zu treten - in eine Verbindung, durch die gewährleistet würde, daß die EG und Kanada einander auf dem Laufenden halten, in regelmäßige und zweckdienliche Beratungen eintreten, einander nicht bewußt durch ihre Maßnahmen schädigen sowie Zusammenarbeit im Handel und in allen Bereichen anstreben, in denen die Gemeinschaft tätig wird.

Die Erreichung einer vertragsmäßigen Bindung haben wir als unser Ziel bezeichnet. Wir wissen nicht - und sogar Europa selbst weiß das

nicht -, wie weit Europas Versuch zur Integration führen und wie schnell er voranschreiten oder welche Form das integrierte Europa dann letzten Endes annehmen wird. Deshalb ist es zu diesem Zeitpunkt nicht möglich, eine globale Abmachung zu treffen, wohl kann man aber einen Mechanismus erstellen, durch den die Mittel und Wege (d.h. die "Verbindung") und die Verpflichtung (daher "vertragsmäßig") zur Beratung und Absprache geschaffen werden. Das Rüstzeug hierfür sollte so elastisch und leicht zu handhaben sein, daß es in den kommenden Jahren jeder Zuständigkeit angepaßt werden kann, die von der Europäischen Gemeinschaft im Laufe der Zeit übernommen wird.

Auf der Suche nach einer Garantie für faire Behandlung

In allen jetzt besuchten Hauptstädten fand ich die Bereitschaft der betreffenden Regierung zur Prüfung derartiger Vorstellungen ermutigend. Nirgends brauchte ich zu betonen, daß Kanada weder eine Vorzugsbehandlung noch besondere Vorteile sucht - denn das würde dem GATT widersprechen -, sondern nur eine Garantie für faire Behandlung durch die Gemeinschaft anstrebt, die auf dem besten Wege ist, sich zum mächtigsten Wirtschaftsblock der Welt zu entwickeln. Seit meiner letzten Europareise im vergangenen Herbst wurde eine Reihe von Sondierungsgesprächen mit dem Ziel eingeleitet, den erforderlichen Rahmen zu schaffen, in dem die offiziellen Verhandlungen stattfinden werden.

* * * *



Papst Paul VI. begrüßt Ministerpräsident Pierre Elliott Trudeau am 7. März bei einer Privataudienz im Vatikan. Herr Trudeau befand sich zu Gesprächen mit Regierungschefs der EG-Länder in Europa

Kanadisches Konsortium entwickelt neuen Personenschnellzug

Ein kanadisches Konsortium, das aus den Firmen Alcan Canada Products Limited, Dominion Foundries and Steel Limited (Dofasco) und MLW Industries besteht, hat einen neuartigen, sehr schnellen Personenzug entwickelt, dessen Vorserienlokomotive und -wagen jetzt eingehend auf Hauptstrecken erprobt werden.

Der Zug läuft unter dem Namen LRC (Lightweight, Rapid, Comfortable = leicht, schnell, bequem). Er ist für den wirtschaftlichen Einsatz als Standardzug gedacht, der aus einer Lokomotive und fünf Wagen besteht, aber auch als Wendezug mit zehn Wagen oder in jeder anderen Zusammensetzung eingesetzt werden kann. Die konstruktiven Grundelemente sind geringes Gewicht, niedriger Schwerpunkt und eine Aufhängung mit elektronischen Sensoren und Hydraulikzylindern zum Neigen der Wagen in Querrichtung in den Kurven, wodurch größtmöglicher Fahrkomfort für die Passagiere gewährleistet wird.

Nach den Vorstellungen der Konstrukteure und ihrer Geldgeber (darunter das kanadische Bundesministerium für Industrie, Handel und Gewerbe, das sich mit 2,5 Mio \$ aus seinem Förderungsprogramm "Fortschritt in der industriellen Technik" an den Entwicklungskosten beteiligt) wird der LRC-Zug dem Luftverkehr Konkurrenz machen können, wenn man Faktoren wie Komfort, bequeme Erreichbarkeit, Reisezeit von Innenstadt zu Innenstadt und Fahrplandichte berücksichtigt.

Auf Grund seines niedrigen Gewichts und seiner kompakten Stromlinienform hat der Zug eine hohe Beschleunigungsfähigkeit und verbraucht bei Geschwindigkeiten bis zu 200 km/h verhältnismäßig wenig Energie.

Angenehme Kurvenfahrt

Die Zwangsneigung bei der Kurvenfahrt als wichtigster technischer Aspekt des Zuges ist in das Aufhängungssystem einkonstruiert: der Zug befördert die Passagiere höchst komfortabel und um 35 bis 40 % schneller durch die Kurven, als es mit konventionellen Wagen möglich ist. Das Hydrauliksystem gestattet eine durch Sensoren gesteuerte Querneigung bis zu 10 Grad gegen die Senkrechte, wodurch die Auswirkungen der Fliehkraft ausgeschaltet werden, die sonst die Passagiere zur Kurvenaußenseite drücken würde. Durch das LRC-System wird der seitliche Druck auf ein kaum spürbares Zwanzigstel der Erdbeschleunigung beschränkt, so daß die Passagiere genau wie in einem Flugzeug in der Kurve aufrecht und entspannt auf ihren Sitzen bleiben, wenn der Zug von Stadt zu Stadt mit Durchschnittsgeschwindigkeiten bis über 160 km/h dahinbraust.

Das Zwangsneigungssystem zur schnellen Kurvenfahrt ermöglicht dem LRC eine hohe Durchschnittsgeschwindigkeit und maximalen Komfort bei geringem Energieverbrauch. Die Mitglieder des LRC-Konsortiums hoffen zuversichtlich, dadurch und mit Hilfe anderer Vorteile, darunter weitgehende Gewichtsverminderung und Verwendung des wirtschaftlichen dieselelektrischen Antriebs, ein schnelles und bequemes Verkehrsmittel mit konkurrenzlos niedrigen Betriebskosten anbieten zu können.

Wie sieht der LRC aus?

Die Wagen haben großflächige Fenster und eine niedrige Stromlinienform. Der Aufbau besteht aus Aluminium mit glattflächiger Außenhaut. Die Wagenlänge beträgt 25 m und die Züge sind 60 cm niedriger als bei der herkömmlichen Bauart.

An einem Ende jedes Wagens befindet sich ein Übergangsraum mit Gummibandverschluß zum folgenden Wagen. Dadurch ist die Möglichkeit gegeben, die Türen an den Wagenenden offenzulassen, so daß die Reisenden während der Fahrt ungehindert durch den ganzen Zug gehen können. Auf Grund des glatt von einem Wagenende zum anderen durchgehenden Fußbodens und der schmalen Fenstersäulen kann man die Zahl und Anordnung der Sitze in hohem Maße variieren.

Schalldämmung

Die Frage der Schalldämmung wurde von den LRC-Ingenieuren besonders sorgfältig behandelt. Während der Entwicklungsarbeiten nahmen sie die Hilfe der großen kanadischen Firma Cominco und der Universität von Montreal in Anspruch und benutzten die akustische Kammer des Nationalen Forschungsinstituts (National Research Council) in Ottawa. Die Wirkung des verwendeten Systems beruht teils auf elastischer Pufferung und teils auf Isolierung.

So besteht beispielsweise keine unmittelbare Verbindung von Metall zu Metall in das Wageninnere, und der Wagenboden ruht auf Neopren-Pufferelementen. Das gesamte Wageninnere ist mit Schallisoliermaterial und einer Kondensationssperre ausgekleidet. Die Drehgestelle, von denen immer erhebliche Fahrtgeräusche und Vibrationen ausgehen, sind nach oben mit einer Bleiplatte abgeschirmt, die sich in den Versuchen als besonders wirksamer Schallschluck erwies.

Die Firma Jacques Dillon Designers, Inc. in Montreal erhielt den Auftrag, gemeinsam mit Alcan und MLW das Design für das Äußere des Zugs und die Inneneinrichtung des Prototypwagens auszuarbeiten.

Kanadisch-schwedische Zusammenarbeit in der Wehrforschung

Im Februar haben Kanada und Schweden ein Abkommen unterzeichnet, durch das ihre Zusammenarbeit im Bereich der wehrtechnischen Forschung, Entwicklung und Produktion erleichtert werden soll.

Beide Länder verfolgen mit dem Abkommen in erster Linie das Ziel, die Kosten für bestimmte Beschaffungsvorhaben zu senken. Der Vertrag sieht regelmäßige Zusammenkünfte der zuständigen Beamten aus Kanada und Schweden vor, auf denen festgestellt werden soll, welche Möglichkeiten für gemeinsame Forschungs-, Entwicklungs- und Produktionsprogramme bestehen und wie man das Interesse kanadischer und schwedischer Firmen an der Aufnahme fruchtbarer Geschäftsbeziehungen fördern könnte.

Alastair Gillespie, der kanadische Bundesminister für Industrie, Handel und Gewerbe, erklärte dazu, das Abkommen könne für die bereits auf Spezialgebieten tätigen kanadischen Industrieunternehmen bedeutende und langfristige Vorteile mit sich bringen und käme zu einem Zeitpunkt, in dem eine allgemeine Tendenz zu verstärkter industrieller Zusammenarbeit zwischen Schweden und Kanada festzustellen sei.

Kanadischer Kredit für tunesische Talsperre

Kanada und Tunesien haben einen Kreditvertrag abgeschlossen, in dem Kanada sich bereiterklärt, 55 Mio \$ für den Bau der Talsperre in Sidi-Saad bereitzustellen. Dies gab Außenminister Allan J. MacEachen unlängst bekannt.

Die Sidi-Saad-Talsperre am Zeroud-Fluß in Tunesien wird die Ebene von Kairouan gegen plötzliche Überschwemmungen schützen und die landwirtschaftliche Erschließung dieser Gegend durch Bewässerung weiterer 4000 ha Anbaufläche beschleunigen. Die Gesamtkosten der Talsperre werden auf 90 Mio \$ veranschlagt, den restlichen Betrag wird die tunesische Regierung finanzieren.

Die Fertigstellung des Projekts wird sieben Jahre erfordern, doch wird der größte Teil der Arbeiten voraussichtlich bis 1980 abgeschlossen sein. Die Talsperre wird 60 km von der Stadt Kairouan entfernt sein und soll nur als ein 60 m tiefes und 618 m langes Wasserreservoir mit einem Fassungsvermögen von 5,3 Mio Kubikmeter dienen.

Neben dem Hauptdamm soll die Talsperre in Sidi-Saad einen Staudamm aus Erde und einen Abflußkanal sowie einen Fangdamm zum Schutze der Baustelle bekommen.

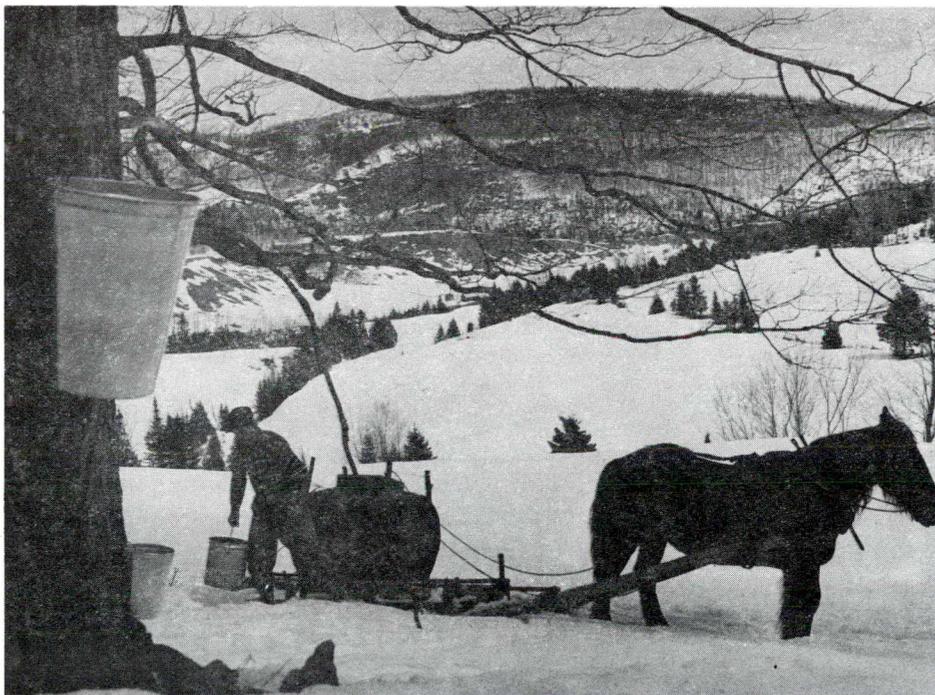
Mit den Mitteln aus Kanada sind Vorstudien und die Verwaltung des Projekts zu finanzieren, die eine Gruppe von technischen Beratern aus Kanada übernehmen wird. Ferner sollen mit diesen Mitteln auch die Transportkosten zur Baustelle für Material und Ausrüstung aus Kanada bestritten werden.

Tunesien wird Arbeitslöhne und sonstige Kosten finanzieren, z.B. für bestimmte Baustoffe, Ausrüstung, Brennstoff und für die tunesischen Arbeitskräfte.

Der Vertrag gilt für fünf Jahre und kann danach um bis zu fünf Jahre verlängert werden. Sowohl der Bund als auch die Provinz Alberta werden pro Jahr je 2 Mio \$ aufwenden.

Neues Verfahren zur Gewinnung von Ahornsafte

Die Entwicklung einer Saugpumpe, die den hoch zuckerhaltigen Ahornsafte in Plastikschläuche leitet, könnte die Ahornzucker ("Maple Sugar")-Industrie revolutionieren und die stark um sich greifende Vernachlässigung der Ahornhaine aufhalten.



Eimer, Fässer und Pferdeschlitten, die bisher bei der Gewinnung des Ahornsirups gebraucht wurden, könnten bald von Schläuchen abgelöst werden, an deren Ende eine Saugpumpe den Saft aus den Stämmen zieht.

Bei dem neuen Verfahren werden die Ahornbäume durch Schläuche miteinander verbunden, die ihrerseits an einen großen Schlauch angeschlossen sind, der die zuckerige Flüssigkeit in das Hauptbecken leitet.

Die Saugpumpe arbeitet nach dem Prinzip der Melkmaschine. Bis zu einem gewissen Grade zieht sie den Saft aus dem Stamm heraus, bevor er von selber ausfließt. Bei Versuchen im Jahre 1972 war eine Ertragssteigerung von bis zu 154,4 % zu verzeichnen und zwar ohne merkliche Auswirkungen auf Wachstum oder Vitalität der Stämme.

Das Landwirtschaftsministerium von Quebec führte Versuche mit diesem Verfahren in Saint-Norbert-d'Arthabaska durch und konnte eine Zunahme der gewonnenen Saftmenge feststellen. Das eröffnete die Möglichkeit einer Einkommenserhöhung für die Ahornfarmer und einer Vermeidung gewisser Verluste in der Saftausbeute.

Damals wurde im Naturpark der Provinz Quebec in Mont-Orford ein Ahornhain für Versuchs- und Lehrzwecke reserviert, um einen Vergleich zwischen den Ergebnissen des herkömmlichen und des neuen Verfahrens zu ermöglichen.

Die Saugpumpe wurde von Denis Désilets, einem Agrartechniker der Universität Laval in Quebec City, entwickelt und im letzten Frühjahr in zwei Ahornhainen im Kreis Bellechasse (je einem in Saint-Lazare und in Armagh) ausprobiert. Die Produktionssteigerung betrug dort 136 % und 131 % im Vergleich zur durchschnittlichen Ausbeute in den Vorjahren, als der Saft noch in Kübeln aufgefangen wurde. Ferner ergaben die Berechnungen eine 25prozentige Verringerung der erforderlichen Arbeitskräfte bei Anwendung des neuen Verfahrens.

Rund 80 % des Ahornsirups der Welt werden in Quebec erzeugt. Die letzten Jahre brachten zudem eine wesentliche Steigerung der Nachfrage nach "Maple Syrup". Die Erzeugung ist jedoch von Jahr zu Jahr starken Schwankungen unterworfen, da die Wetterverhältnisse manchmal die Saftgewinnung ungünstig beeinflussen.

Kanadischer Wohnungsbau 1974 in Zahlen

Ende Januar gab die kanadische Zentralanstalt für Hypotheken und Wohnungsbau das Ergebnis der endgültigen Zählung der 1974 in Kanada begonnenen Wohnungsneubauten bekannt, die sich auf 222 123 Einheiten beläuft. Das entspricht einem Rückgang von 17 % gegenüber der 1973 erreichten Spitzenleistung von 268 529 angefangenen Wohnungseinheiten.

Die Zahl der 1974 begonnenen Neubauten verteilt sich folgendermaßen auf die einzelnen Provinzen (Vergleichszahlen für 1973 in Klammern): 4911 (4831) in Neufundland, 1334 (2122) auf der Prinz-Eduard-Insel, 6008 (7734) in Neuschottland, 5861 (7235) in Neubraunschweig, 51 642 (59 550) in Quebec, 85 503 (110 536) in Ontario, 8752 (11 531) in Manitoba, 7864 (6386) in Saskatchewan, 19 008 (20 977) in Alberta und 31 420 (37 627) in Britisch-Kolumbien.

Fertiggestellt wurden 1974 insgesamt 257 243 Neubauwohnungen, eine bisher unerreichte Rekordzahl, wobei die höchste Zunahme bei freistehenden Einfamilienhäusern zu verzeichnen war: 129 704 Einheiten im Jahre 1974 gegenüber der im Vorjahre erzielten Spitzenleistung von 122 696. Die Gesamtzahlen für andere Wohnungstypen betragen: 12 509 (13 479) vertikal oder horizontal geteilte Zweifamilienhäuser, 19 225 (14 832) Reihenhäuser und 95 805 (95 574) Etagenwohnungen.

Auch die Zahl der Ende 1974 in Bau befindlichen Wohneinheiten blieb mit 168 406 hinter dem Höchststand von 207 236 im Jahre 1973 spürbar zurück.

1974 finanzierte die Zentralanstalt für Hypotheken und Wohnungsbau insgesamt 30 352 neue Wohnungsbauprojekte gegenüber 29 027 im Vorjahr; 31 057 (75 649 im Vorjahr) Wohnungsneubauten wurden von anerkannten Kreditinstituten, 160 714 (im Jahre 1973 164 033) von sonstigen Geldgebern unterstützt.

Herausgegeben von der Informationsstelle des Ministeriums für Auswärtige Angelegenheiten, Ottawa K1A 0G2.

Nachdruck unter Quellenangabe gestattet; Quellennachweise für Photos sind im Bedarfsfall von der Redaktion (Mrs. Miki Sheldon) erhältlich. Ähnliche Ausgaben dieses Informationsblatts erscheinen auch in englischer, französischer und spanischer Sprache.

This publication appears in English under the title Canada Weekly. Cette publication existe également en français sous le titre Hebdo Canada. Algunos números de esta publicación parecen también en español bajo el título Noticiario de Canadá.