

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 27 (1986)
Heft: 1-2

Artikel: Reisen : ein wichtiger Bestandteil des Canadian Way of Life
Autor: Lötscher, Lienhard
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1088697>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

REISEN – EIN WICHTIGER BESTANDTEIL DES CANADIAN WAY OF LIFE¹

LIENHARD LÖTSCHER

1 Einleitung

Für die meisten Kanadier ist das Reisen aus dem täglichen Leben nicht wegzudenken – es ist somit ein wichtiger Bestandteil des Canadian Way of Life. Im Alltag gilt es meist grössere Distanzen zur Arbeit, zur Schule oder zum Einkaufen zurückzulegen. Für solche Fahrten werden im nordamerikanischen Sprachgebrauch bezeichnenderweise die Wörter "journey" und "travel", also Reise benutzt. Am Wochenende und in den Ferien stehen zudem Reisen auf dem Programm, die Abwechslung in den Alltagstramp bringen. Wir können somit zwei Arten von Reisen unterscheiden: das Alltagsreisen und das Erholungsreisen. Wenden wir uns zunächst ersterem zu.

2 Alltagsreisen

Um Bedeutung und Ausmass des alltäglichen Reisens zu verstehen, müssen wir uns den Lebensraum der Bevölkerungsmehrheit vergegenwärtigen: Heute leben drei Viertel aller Kanadier in Städten und über die Hälfte in Stadtregionen von mehr als 100 000 Einwohnern, den CMA (Census Metropolitan Area): Diese Städte liegen in einem Ost-West Korridor entlang der Grenze zu den USA.²

Während der letzten 30 Jahre sind die CMA stark gewachsen – im zentralen CBD (Central Business District) in die Höhe und an der Peripherie in die Breite. Dabei hat sich der Bevölkerungsschwerpunkt vom Zentrum an die Peripherie verschoben. Seit den 50er Jahren werden diese neuen Vororte (new suburbs) nach dem Schema von Don Mills in Toronto, dem "Prototyp von Suburbia", erstellt. Innerhalb des weitmaschigen übergeordneten Strassennetzes (Grid Pattern System) werden freistehende Einfamilienhäuser im Bungalowstil um kurze, meist geschwungene Sackgassen (Curly Streets) angeordnet. Die Versorgung wird in Shopping Centers, die Arbeitsplätze des 2. Sektors in Industrie-, diejenigen des 3. Sektors in Technologie-Parks zusammengefasst. Durch diese extreme Funktionstrennung in reine Wohn-, Arbeits-, Versorgungs-, Bildungs- und Erholungsgebiete müssen täglich grosse Distanzen überwunden werden. Die niedrigen Wohndichten und die Sackgassen-Systeme der grossen verkehrsberuhigten Kammern verunmöglichen zudem den effizienten Einsatz öffentlicher Verkehrsmittel.

Lienhard Lötscher, Geographisches Institut der Universität Basel, Klingelbergstrasse 16, 4056 Basel



Abb. 1

Alltagsreisen — Pendlerverkehr auf einer der breitesten Autobahnen in Nordamerika, der 401 in Toronto. Rund drei Viertel der Erwerbstätigen benutzen für die Fahrt zum Arbeitsplatz das eigene Auto.

Diese lebensräumlichen Voraussetzungen der nordamerikanischen Städte haben den Humangeographen *D.M. Smith* zu folgender, sarkastischer Feststellung veranlasst: "The urban American family may 'need' at least one reliable automobile simply to get the husband to work, the wife to the shops and the children to school, such is the spatial form of the modern city and the inadequacy of public transport." Da also das Auto zur "Lebensnotwendigkeit" wurde, ist nicht weiter erstaunlich, dass in Kanada 1980 über 10 Mio. Personenwagen registriert waren. Bei einer Gesamtbevölkerung von 24 Mio. ergibt dies ein Auto auf 2,4 Personen. Jeder dritte Haushalt verfügt heute über einen Zweitwagen. In den Vororten westlicher CMA, wie Calgary oder Edmonton, sind 3 bis 4 Autos pro Familie nicht unüblich. Für die Fahrt bzw. Reise zum Arbeitsplatz benutzten denn auch 1981 73% der Erwerbstätigen das eigene Auto, wobei 52% der Pendler allein fuhren. Lediglich 16% benutzten für die gleiche Fahrt bzw. Reise ein öffentliches Verkehrsmittel, meist einen Autobus (vgl. Abb. 1).

Vergleicht man die statistischen Angaben der letzten Verkehrszählung vom November 1981, so fällt auf, dass in den Provinzen Québec und Ontario die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel über dem nationalen Durchschnitt liegt. Dazu ist zu sagen, dass Québec und Ontario den höchsten Anteil städtischer Bevölkerung, aber auch die am besten ausgebauten öffentlichen Verkehrssysteme der kanadischen Provinzen haben. Dass gut ausgebaute und attraktive öffentliche Verkehrsmittel das Umsteigen der Pendler fördern, zeigt das Beispiel der beiden grössten Städte Toronto (3 Mio. Einwohner) und Montréal (2,9 Mio. Einwohner). Beide Städte verfügen über integrierte Systeme von Untergrundbahnen und Buszubringern — in der Innenstadt von Toronto als Unikum in Nordamerika auch über Strassenbahnen. In beiden Städten benutzen fast ein Drittel der Pendler öffentliche Verkehrsmittel, was für nordamerikanische Verhältnisse sehr hoch ist. Vergleicht man aber den Zeitaufwand für die Fahrt zum Arbeitsplatz, so wird klar, dass das Privat-

auto noch immer im Vorteil ist. Während Autopendler in den New Suburbs der CMA von Toronto und Montréal für diese Alltagsreisen durchschnittlich 23 bzw. 24 Min. benötigen, gaben Pendler, die öffentliche Verkehrsmittel benützten, deutlich höhere Werte an, nämlich 47 Min. in Toronto und 43 Min. in Montréal.³ In beiden Städten werden denn auch die Schnellbahnsysteme ausgebaut, um noch mehr Pendler zum Umsteigen zu bewegen. Während man in Montréal das in den 60er Jahren in Angriff genommene Métro-System ausbaut, setzt man in Toronto auf Wunsch der Provinzregierung auf die neueste Technologie: Das durch lineare Induktionsmotoren angetriebene und durch Computer ferngesteuerte ICTS (Inter-Capacity-Transit-System) kann – wie die ersten Subways in New York und Chicago – platzsparend als Hochbahn geführt werden. Zugfolge und Zuglänge können dem Bedarf entsprechend kurzfristig angepasst werden. Dieses durch die Provinzregierung von Ontario in eigenen Entwicklungsbetrieben gebaute System wird auch in Vancouver und in der US-Autometropole Detroit gebaut. Durch diese Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel wird versucht, das Alltagsreisen umweltschonender zu gestalten.

3 Erholungsreisen

3.1 Wochenendreisen

Viele Mittelstandsfamilien in den beiden grössten Städten Toronto und Montréal besitzen ein Wochenendhaus (Cottage) auf dem Kanadischen Schild, vorzugsweise an einem See, um jeweils am Wochenende der sommerlichen Treibhaushitze der Städte entfliehen zu können. Die Reisedistanzen zu den beliebtesten Erholungsgebieten liegen im Bereich zwischen 200 und 250 km. Zum Wochenendhaus fährt man ausschliesslich im eigenen Wagen.

Gehört man nicht zu den privilegierten Ferienhausbesitzern, so kann man in diesen Gegenden das öffentliche Strassennetz kaum verlassen. Die Seeufer sind ebenso in Privatbesitz wie die meisten Nebenstrassen und dürfen nicht betreten werden (No Trespassing). Clevere gesellschaftliche Aufsteiger schaffen sich deshalb eine Motorjacht an. Mit solchen schwimmenden Wochenendhäusern wird das Problem des limitierten Grundbesitzes mit Seeanstoss buchstäblich umschifft.

Ist man nun aber weder Ferienhausbesitzer noch Schiffseigner, so muss man für das Naturerlebnis am Wochenende zum nächsten Provinzpark fahren, im Falle von Toronto zum Algonquin-Park, was eine 650 km lange Rundreise bedeutet. Ist einem diese Reise zu aufwendig oder gehört man zu den 20% der Bevölkerung, die über kein Auto verfügen, dann hat man im Falle von Toronto noch die Möglichkeit, mit dem öffentlichen Verkehrsmittel zu einem der 14 Naherholungsgebiete der Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority zu fahren (die Reise beträgt dann zwischen 10 und 30 km), in denen man wandern, schwimmen, picknicken, Kanu fahren oder campieren kann. Rund die Hälfte dieser "Conservation Areas" sind Naturschutzgebiete, wobei der Begriff Naturschutz weniger eng verstanden wird als bei uns. Lehrpfade und Führungen dienen dem Naturverständnis. Diese "Conservation Areas" nehmen insgesamt eine Fläche ein, die etwa doppelt so gross ist wie der Kanton Basel-Stadt. Die jährliche Besucherzahl von rund 1,5 Mio. zeigt, wie populär diese Naherholungsgebiete sind; d.h. sie werden demnach von jedem zweiten Einwohner Torontos einmal pro Jahr aufgesucht.

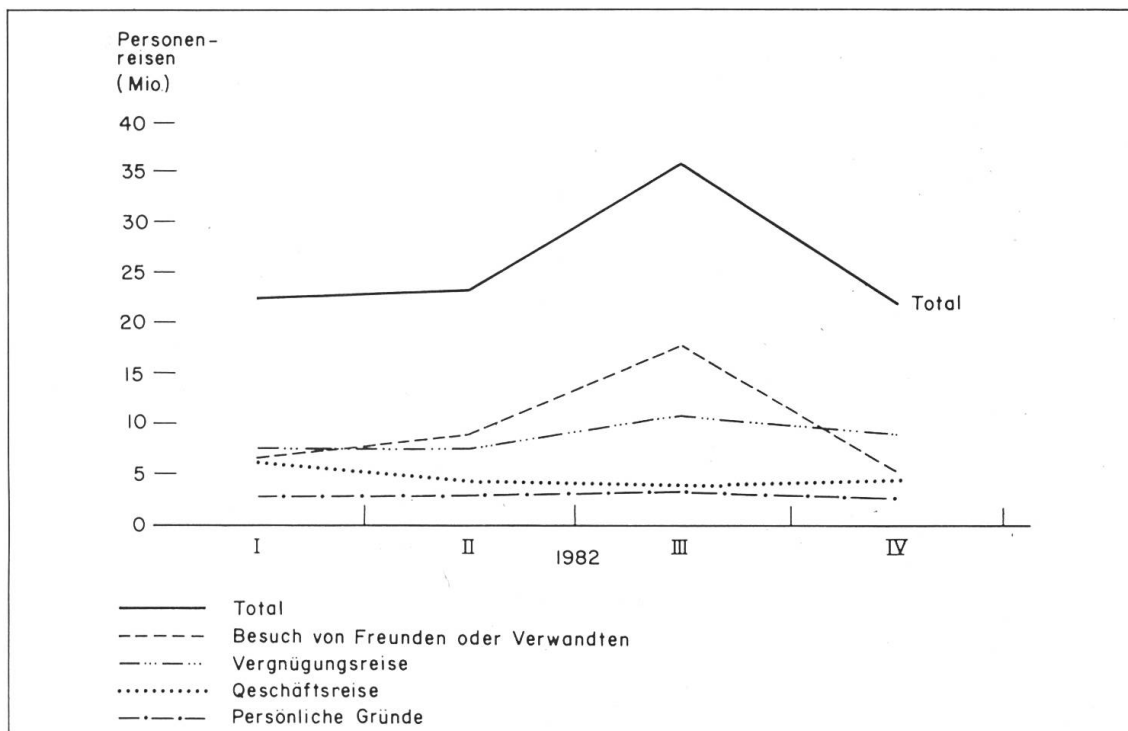


Abb. 2 Reisehäufigkeit nach Reisemotiven pro Quartal 1982 aufgeschlüsselt.

(aus: Canadian Travel Survey 1982. Statistics Canada, Ottawa 1984)

3.2 Ferienreisen

Wie in unseren Breiten ist es auch in Kanada üblich, während der Schulferien im Sommer eine grössere Reise zu unternehmen. Die Angaben des "Canadian Travel Survey" zeigen (vgl. Abb. 2), dass mehr als die Hälfte der kanadischen Bevölkerung während des Sommers 1982 mindestens eine Reise von mehr als 80 km zu einem kanadischen Reiseziel unternahm (die Reisen ins Ausland wurden hier also nicht mitgezählt). Die deutliche Spitze im dritten Quartal ist auf den markanten Anstieg der Ferienreisen zurückzuführen (vgl. die beiden gestrichelten Kurven in Abb. 2). Interessant ist, dass viele der Befragten den Besuch von Freunden oder Verwandten als Hauptgrund der Reise angegeben hatten. Berücksichtigt man, dass mehr als die Hälfte der Befragten auch bei Freunden und Verwandten übernachteten, so kann in diesem Reiseverhalten auch eine Auswirkung der wirtschaftlichen Rezession gesehen werden. Rund ein Fünftel der Übernachtungen wurden zudem auf Zeltplätzen oder in Ferienhäusern verbracht. Zeltplätze in Provinz- und Nationalparks sind wegen der landschaftlichen Vorzugslagen während der sommerlichen Hauptreisezeit völlig ausgebucht, so dass "Wartelisten" angelegt werden müssen.

Das Privatauto ist – wie bei uns – für Ferienreisen das bevorzugte Transportmittel. Die linke Darstellung in Abb. 3 zeigt, dass 1980 für mittlere Distanzen von 88% der Reisenden das Privatauto benutzt wurde. Aus der rechten Darstellung ist ersichtlich, dass 1980 auch bei Fernreisen von mindestens 800 km fast die Hälfte der Reisenden das eigene Auto bevorzugte. In diesen Zahlen sind allerdings auch die in Kanada beliebten Camperfahrzeuge enthalten. Bei den grossen Reisedistanzen ist eigentlich nicht weiter erstaun-

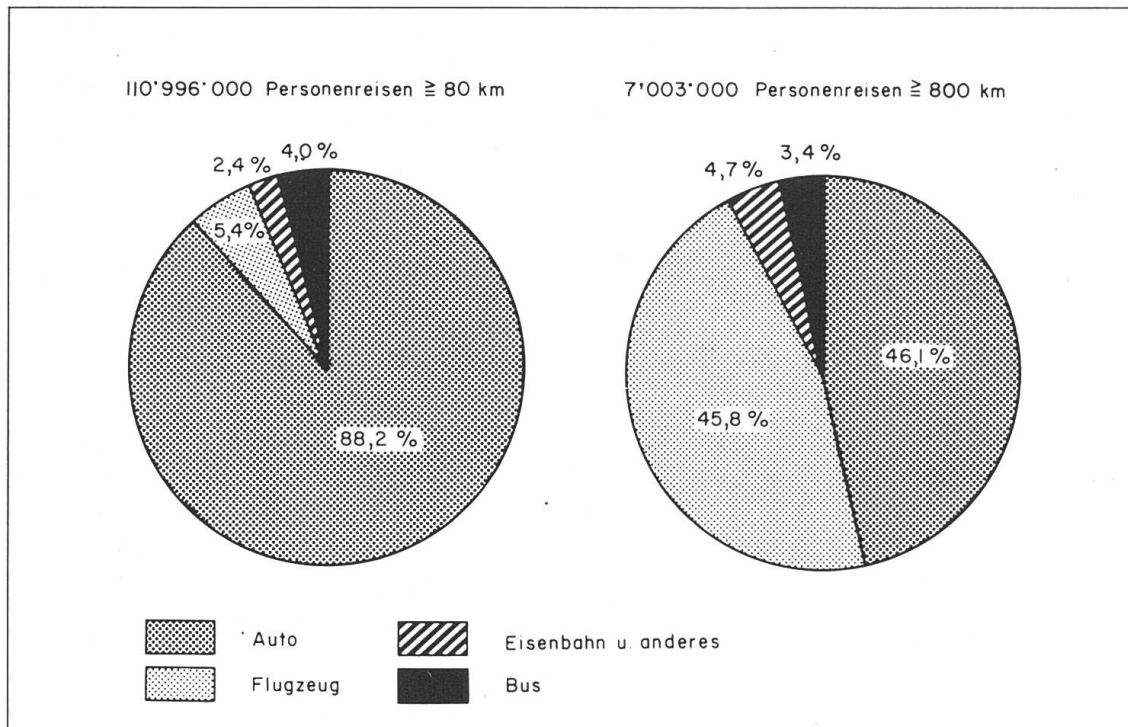


Abb. 3 Benützte Transportmittel 1980.

Linke Darstellung: Reisen von ≥ 80 km; rechte Darstellung: Reisen ≥ 800 km.
(Aus: Travel, Tourism and Outdoor Recreation. Statistics Canada. Ottawa 1983)

lich, dass der Anteil der Flugreisenden ebenso gross ist wie der Anteil der Autoreisenden, zumal die Flugreise deutlich günstiger sind als in Europa. Im Gegensatz zu unseren schweizerischen und europäischen Gewohnheiten reisten nur gerade 2,4% bei den mittleren und 4,7% bei den grossen Distanzen mit der Eisenbahn, deren Image heute in Nordamerika ja ziemlich schlecht ist.

Eines der beliebtesten Ziele für Ferienreisen sind die Nationalparks, deren 100jähriges Bestehen 1985 gefeiert wurde. Auf dem Umschlag der Sondernummer des "Canadian Geographic" (2/3, 1985) ist, nicht ganz zufällig, Lake Louise im Banff National Park abgebildet. Einerseits handelt es sich dabei um das wohl berühmteste Naturdenkmal im bekanntesten Nationalpark Kanadas; andererseits ist Banff zugleich der erste, vor 100 Jahren geschaffene Nationalpark.

Der Anstoss zur Gründung dieses Parks ging ebenso wie die Ankurbelung des Tourismus – und damit der Ferienreisen – von der Leitung der Canadian Pacific Railway (CPR) aus. Als CPR-Direktor *Van Horne* 1883 zum vorläufigen Ende der ersten transkontinentalen Bahnlinie nach Banff fuhr, war er von der aussergewöhnlichen Schönheit der Gebirgslandschaft ebenso beeindruckt, wie ihn die Tatsache beunruhigte, dass die hohen Kosten des Bahnbaus im Gebirge in keinem Verhältnis standen zum geringen Volumen des zu erwartenden lokalen Verkehrsaufkommens. Er kam deshalb zum Schluss: "If you can't export the scenery, you have to import the tourists."⁴ Nach dem Vorbild der amerikanischen Union Pacific Eisenbahn, die mit der touristischen Erschliessung des kurz zuvor (1872) geschaffenen Yellowstone Nationalparks grossen Erfolg hatte, sollte ein National-

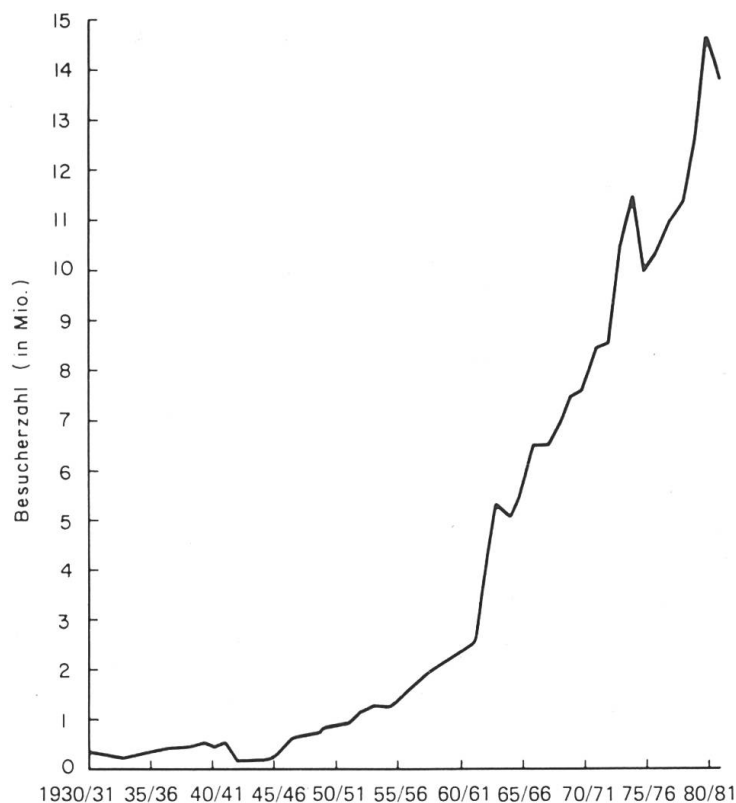


Abb. 4 Besucherfrequenzen der 7 Nationalparks in den kanadischen Rocky Mountains 1930/31 – 1980/81. (aus: H. Kariel: Tourism in the Canadian Cordillera: A Synthesis of Visitor Characteristics and Areal Use Patterns. Mountain Research and Development 4/3 1984, 214).

park geschaffen und an landschaftlich attraktiven Orten Luxushotels gebaut werden. Als wenig später Bahnarbeiter am Sulphur Mountain bei Banff eine Thermalquelle entdeckten, entstand 1885 das 26 km² umfassende Hot Springs Reservat, Kanadas erster Nationalpark. Bereits 1887 wurde es zum 676 km² grossen Rocky Mountains Park erweitert. 1930 wurde er in Banff National Park

umbenannt. 1985 umfasste er 6 641 km². In Banff und Lake Louise liess *Van Horne* die ersten einer Reihe von "Grands Hôtels" erstellen. Sie sind nach amerikanischem Stil den Loire-Schlössern nachempfunden und üben bis heute auf amerikanische und neuerdings japanische Touristen eine ungebrochene Faszination aus. So entwickelte sich Banff innerhalb weniger Jahrzehnte von der Barackensiedlung des Eisenbahnbaus zu einem der mondänsten Tourismuszentren in den Rocky Mountains, womit wir auch die Raumwirksamkeit des Reisens angesprochen haben.

Banff blieb nicht der einzige kanadische Nationalpark in den Rocky Mountains. Bis heute sind Jasper, Yoho, Glacier, Revelstoke, Kootenay und Waterton Lakes hinzugekommen. Nach H. Kariel (vgl. Abb. 4) stieg die Besucherzahl von 319 500 im Jahre 1931 auf 14 640 000 im Jahre 1981. In den letzten 50 Jahren hat die Zahl der Reisen somit um 4 583% zugenommen. Abgesehen von den Krisenjahren der Depression, des Zweiten Weltkrieges und der Energiekrise von 1973 zeigt die Kurve ein stetes Wachstum. Den leichten Besucherrückgang seit 1981 erklärt Kariel mit den steigenden Benzinkosten und der wirtschaftlichen Unsicherheit. Die Zunahme der Ferienreisen, vor allem seit dem Zweiten Weltkrieg, wird in der Regel mit steigendem Wohlstand und zunehmender Freizeit in Zusammenhang gebracht.

Nach Kariel kommt die Mehrheit der Besucher nicht aus den grossen Bevölkerungszentren des Ostens oder aus den USA, sondern aus dem weiteren Umfeld der Nationalparks. Vor allem Bewohner der beiden CMA Calgary und Edmonton verbringen manches Wochenende und teilweise auch ihre Ferien in den Nationalparks. Banff ist von Calgary nur gerade 130 Autobahnkilometer entfernt, Jasper von Edmonton 360 km. Beide Strecken



Abb. 5 Für die meisten Ferienreisenden wird die Fahrt auf dem 285 km langen Icefield Parkway zwischen Banff und Jasper zum unvergesslichen Erlebnis.

sind für kanadische Reisende keine grossen Distanzwiderstände. Besucher, die von weiter her kommen, fliegen oft bis Calgary oder Edmonton, um dort ein Auto oder einen Camper für die Reise durch die Nationalparks zu mieten. Touristen aus Übersee kommen in der Regel in geführten Busreisen ab den genannten Zentren. Der Anteil dieser Reisenden ist mit 5% aber relativ bescheiden.

Wie die Umfragen von "Parks Canada" zeigen, kommen die Besucher nach wie vor, um die Schönheit dieser Gebirgslandschaft zu geniessen: Rund drei Viertel der befragten Besucher gaben "Sightseeing" als Grund ihrer Reise an. Von besonderer Attraktivität ist der 285 km lange Icefield Parkway zwischen Banff und Jasper, dessen spektakuläre Kulisse vor allem weiter her gereiste Touristen sehen wollen (vgl. Abb. 5). Während Lake Louise ein "must see" für die meisten Besucher darstellt, erhält der unweit vom Icefield Parkway gelegene Moraine Lake nur wenig Aufmerksamkeit, obwohl er landschaftlich ebenso attraktiv ist. *Kariel* führt dies darauf zurück, dass das Publikumsinteresse direkt proportional zur Publizität ist, die ein Naturdenkmal erhält. So werden Athabasca Glacier und Columbia Icefield praktisch von allen Ferntouristen aufgesucht. Snowmobile-Fahrten auf den Gletscher bringen zusätzliche Attraktivität. Spektakuläre Aktivitäten, wie beispielsweise Heli-Skiing, ziehen vor allem weit entfernte Besucher an: 54% kommen aus den USA, insbesondere Kalifornien, 32% aus Europa, wovon 37% aus der Schweiz. Die meisten Besucher sind allerdings nicht so sportlich. Sie verlassen den Icefield Parkway höchstens für "Minispaziergänge", wie beispielsweise für den gut signalisierten Aussichtspunkt am Bow Pass. Nach wenigen Minuten werden die "Strapazen" durch einen prächtigen Ausblick über den Peyto Lake und das Tal des Saskatchewan River belohnt. Die

Parkverwaltung hat hier Tafeln aufgestellt, welche die Ursache der türkisblauen Farbe des Peyto Lakes erklären. Solche Informationen sind in Kanada sehr beliebt und würden der Schweizer Tourismusbranche ebenso gut anstehen.

Das Spektrum der Reisenden ist breit gefächert. Nach *Kariel* reicht es von den Autotouristen, die den Parkway kaum verlassen, bis zu den Alpinisten, die, völlig auf sich allein gestellt, Bergtouren in den "Backcountry"-Gebieten unternehmen, die vom Tourismus noch kaum berührt werden. *Kariel* hat noch eine dritte Nutzergruppe identifiziert, die sozusagen zwischen den beiden Extremen der Autotouristen und der Alpinisten liegt: Es sind die Wanderer. Um vom allgemeinen Touristenstrom wegzukommen, suchten sie Seitentäler auf, wo man im Durchschnitt während zwei Stunden wandert. Ein beliebter Abstecher führt aus der Gegend von Jasper zum Mt. Edith Cavell. Die Parkverwaltung unterhält dort Wanderwege sowie einen Gletscherlehrpfad. Beim Wandern bietet sich zudem die Möglichkeit, Pflanzen und Tiere zu beobachten, was von vielen Besuchern als wichtigstes Reiseziel angegeben wurde.

Nach *Kariel* übernachteten Wanderer viel häufiger auf Zeltplätzen als Autotouristen. Obwohl die Zeltplätze neben den allerdings landschaftlich besonders schönen Standplätzen mit Picknicktisch und Feuerstelle nur gerade Toiletten und Feuerholz anbieten, sind sie während der Hauptsaison stets voll belegt. Im Gegensatz zu den naturverbundenen Wanderern und Campern sieht *Kariel* jene Auto- und Motel-Touristen, die Banff oder Jasper nicht verlassen. Wie Umfragen zeigen, kennen sie weder das von der Parkverwaltung eingerichtete Informationszentrum noch dessen Führungen und sind für den Aufenthalt in den Bergen nicht gerüstet. Nur gerade 30% der befragten Moteltäste verfügte über marschtüchtiges Schuhwerk, und lediglich 2% hatten Wanderschuhe bei sich.

Reisen und Tourismus wirken sich bekanntlich sowohl positiv als auch negativ auf die betroffenen Gebiete aus. Für die Anwohner stehen zunächst die finanziellen Aspekte im Vordergrund: Steigende Umsätze erfreuen die lokale Geschäftswelt, und das wachsende Stellenangebot bremst die Abwanderung in die grossen städtischen Zentren. Die Expansion des Tourismus verlangt aber auch Investitionen der öffentlichen Hand. Die medizinische Versorgung muss ebenso ausgebaut werden wie die Leistungen von Polizei und Feuerwehr. Zudem sind teure Abwasserreinigungsanlagen zu erstellen. Die Preise in den lokalen Geschäften steigen ebenso wie die Landpreise, so dass die Einheimischen auf dem Wohnungsmarkt kaum noch mithalten können. Mit zunehmendem Wachstum realisieren die Bewohner, dass sich das frühere ruhige Leben mehr und mehr zu einem städtischen Lebensstil wandelt. *Kariel* weist darauf hin, dass sich die Licht- und Schattenseiten des Tourismus auch in der Einschätzung der sich wandelnden Lebenssituation durch die einheimische Bevölkerung spiegelt: Während steigendes Stellenangebot und Einkommen geschätzt werden, wird der hektische Lebensstil meist als negative Begleiterscheinung empfunden. Dass 14,5 Mio. Reisende pro Jahr nicht nur positive Spuren zurücklassen, dürfte einleuchten.

Zusammenfassend sei festgehalten, dass kanadische Familien, die mehrheitlich in Stadtregionen wohnen, auch im Alltag ständig unterwegs sind und reisend die teilweise beträchtlichen Distanzen zum Arbeitsplatz, zur Schule oder zum Shopping Center zurücklegen. Zur Bewältigung dieser Distanzen ist man in der Regel auf (mindestens) ein Auto angewiesen. Das Auto ist auch für die Wochenendausflüge und die Ferienreisen zum unentbehrlichen Fortbewegungsmittel geworden. Ferienreisen werden häufig mit einem

Besuch bei Freunden und Verwandten verbunden, die auch die Beherbergung sicherstellen. Eines der beliebtesten Ziele für Ferienreisen sind die Nationalparks. Am Beispiel der sieben Nationalparks der kanadischen Rocky Mountains wurde gezeigt, dass die Mehrheit der Besucher aus dem weiteren Umfeld der Parks stammt. Die beachtliche Zahl der Fernreisenden nimmt sich dagegen relativ bescheiden aus. Das Spektrum der Besucher reicht von den Autotouristen, die den Parkway kaum verlassen, über die Wanderer bis zu den Alpinisten, die sich vorwiegend im "Backcountry"-Gebiet aufhalten. Immerhin gaben rund drei Viertel der befragten Besucher "Sightseeing" als Grund ihrer Reise an. Dass das Reisen neben einer menschlichen auch eine wirtschaftliche und eine Umweltkomponente aufweist, wurde zumindest anzudeuten versucht.

RÉSUMÉ

La famille canadienne, vivant en majorité en milieu urbain, connaît une vie quotidienne qui est toujours en déplacements; les distances au lieu de travail, à l'école, au centre commercial, sont souvent fort importantes. Pour en venir à bout, au moins une auto est indispensable; elle l'est également pour les déplacements de week-end et les vacances. Les déplacements de vacances se trouvent souvent combinés avec des visites chez des parents ou amis, qui assurent d'ailleurs l'hébergement. L'un des buts les plus recherchés dans les voyages de vacances est la visite d'un parc naturel. Une étude sur les 7 parcs nationaux des Montagnes Rocheuses canadiennes a montré, que la majorité des visiteurs provient de la grande banlieue de ces parcs. Le contingent des voyageurs venant de plus loin, tout en étant important, ne constitue qu'un pourcentage relativement modeste. L'éventail des visiteurs va des touristes-automobilistes, qui quittent à peine le parkway, aux marcheurs et aux alpinistes qui se cantonnent dans les "Backcountry". Toujours est-il que les 3/4 des visiteurs interrogés donnent comme but de voyage la visite de curiosités, le "Sightseeing". Le voyage est ainsi, à côté de son aspect humain et économique, une composante écologique.

Résumé: *L. Lötscher*

Traduction: *P. Meyer*

ANMERKUNGEN

- ¹ Öffentliche Habilitationsvorlesung an der Universität Basel (19. Juni 1985). Der mit Dias illustrierte Vortrag wurde aus technischen Gründen in die vorliegende, leicht gekürzte Fassung umgearbeitet.
- ² Nördlich der am dichtesten besiedelten Gebiete in den Provinzen Québec und Ontario — vom kanadischen Geographen *M. Yeates* als "Main Street Canada" bezeichnet — liegen die naturnahen Gebiete des Kanadischen Schildes, die an Wochenenden und zur Ferienzeit häufiges Reiseziel sind.
- ³ Vgl. *Perspectives Canada III*, Statistics Canada, Ottawa 1980, S. 226.
- ⁴ Vgl. *D. Leighton*: Banff is where it all began. *Canadian Geographic* 2/3, 1985, S. 8 ff.

