

Fortsetzung von Seite 9

tionen an die Erfordernisse der Menschen, die sich dem neuen Stadtbild nicht anpassen, sondern es mit Leben erfüllen sollen. Zeidler strebt eine Harmonisierung äußerer wie innerer räumlicher Gegebenheiten an. Jenseits strengster Bauhausideologie will er heute eine Synthese des Überlieferten mit der Moderne erreichen. Seine Vorstellungen zielen auf eine harmonisierte Abstimmung europäischer Bautradition und nordamerikanischer Erfordernisse ab. Er will, schreibt Adele Freedman in der Torontoer „Globe and Mail“, „Schönheit und Funktion, Essen und Einkaufen, die Notwendigkeit des

Wandels und das Bedürfnis nach Sicherheit miteinander integrieren“. Zeidler selbst spricht von einer „Einbildungskraft, die eine bessere Umwelt herbeizuführen vermag“. In einem Satz: „Wir müssen die Dinge wieder zusammenbringen.“

Während Zeidlers städtebauliche Konzepte den besonderen Erfordernissen der beiden ostkanadischen Großstädte Rechnung tragen, liegt der Schwerpunkt Ericksons bei jenem weniger unter klimatischem Gesichtswinkel zu sehenden normativen Faktor kanadischer Architektur, der geographischen Struktur. Sein Ausgangspunkt ist die einmalige landschaftliche Schönheit der Pazifikküste. „Die natürliche Umgebung

hat“, so schrieb er vor wenigen Jahren, „eine poetische Erwiderung durch einige Architekten gefördert. Für sie war das Haus eher ein Mittel, die magische Qualität des jeweiligen Ortes zu verstärken – sich der wechselnden Lichteffekte und unterschiedlichen Aussichtsmöglichkeiten zu bedienen, so daß man sich dem Erlebnis der Natur so aussetzte, als sei das Haus selbst Bestandteil der Landschaft.“

Ericksons stark umweltbezogene Arbeit bleibt jedoch längst nicht mehr nur auf den nordamerikanischen Raum beschränkt. Nach seinen Entwürfen sind zwischenzeitlich Bauten in der arabischen Welt und anderen Teilen der Welt entstanden.

Fernreiseziel Kanada

Luftverkehrsnetz von und nach Kanada wird dichter . . .



Das Mitte Januar zwischen der Bundesrepublik und Kanada unterzeichnete neue Luftverkehrsabkommen ermöglicht nicht nur eine für alle Kanada-Reisenden erfreuliche Flugfrequenzsteigerung, besonders in die westlichen Provinzen, sondern schafft erstmals auch Voraussetzungen, unter denen sich die beiden staatlichen Luftlinien Air Canada und Deutsche Lufthansa am Verkehrsaufkommen zwischen dem Partnerland und Zielen in Drittländern beteiligen dürfen.

So steht es der Air Canada jetzt weitgehend offen, innerhalb der Bundesrepublik auch andere Flughäfen als Frankfurt zu bedienen sowie eigene Anschlußmöglichkeiten nach Zielen in Afrika, dem Mittleren Osten und Asien über deutsche Flughäfen zu schaffen.

Desgleichen darf mit Inkrafttreten des neuen Abkommens die Lufthansa außer, wie schon bislang, Montréal und Toronto auch Calgary, Edmonton und Vancouver anfliegen und sich auf gewissen Strecken am Wettbewerb um Verkehrsaufkommen zwischen kanadischen Flughäfen und US-Flugzielen beteiligen.

Von besonderem Interesse für Reisende in Kanadas Atlantikprovinzen

dürfte darüber hinaus der seit November 1981 eingerichtete Dienst der CP Air von Amsterdam nach Halifax sein, der einmal wöchentlich (montags) durchgeführt wird und der die Flugzeit zwischen Kontinentaleuropa und Ostkanada auf 5 1/2 Stunden verkürzt.

. . . und noch ein Rekordjahr?

Im vergangenen Jahr zog es wieder mehr Besucher aus dem deutschsprachigen Europa nach Kanada als im

Jahr zuvor. Die Zahl der deutschen Touristen überstieg 1981 erstmals die 240 000-Grenze (241 024) und nahm um 1,5 Prozent zu. Aus Österreich kamen 15 542 Reisende nach Kanada (+0,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr). Zunehmender Beliebtheit erfreuen sich Winterreisen nach Kanada: Im Dezember 1981 waren 10 Prozent mehr Deutsche, 4,4 Prozent mehr Österreicher und 8,3 Prozent mehr Schweizer als im vergleichbaren Zeitraum des Vorjahres nach Kanada gereist.



Air Canada Jumbos – ständige Gäste in Frankfurt.