

Zeitschrift: Scholion : Bulletin
Band: 6 (2010)

Artikel: AS in DS : Alison und Peter Smithson und ihre Publikation AS in DS :
an eye on the road

Autor: Stalder, Laurent

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-720004>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.10.2024

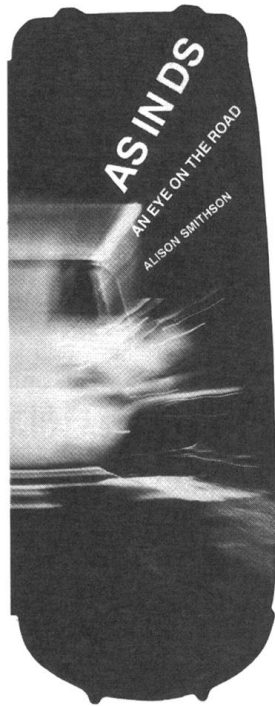
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

AS IN DS
ALISON UND PETER SMITHSON UND IHRE PUBLIKATION
AS IN DS. AN EYE ON THE ROAD

Laurent Stalder

1983 schlossen die englischen Architekten Alison und Peter Smithson ihre jahrelangen Studien zur "mobility" in einem kleinen Büchlein mit dem Titel *AS in DS. An Eye on the Road* ab. Als Tagebuch konzipiert und in den 1972 oder 1973er Jahren zusammengestellt,¹ zeichnet es, mit wenigen Ausnahmen, ihre zahlreichen Reisen auf der Nationalstrasse 303 nach, von ihrem Londoner Arbeits- und Wohnhaus in South Kensington zu ihrem Ferienhaus, dem Upperlawn Pavilion, in Fonthill Abbey im Süd-Westen Englands und zurück. Weitere Reisen führten, unter anderem, nach Cambridge oder Oxford, wo die beiden Architekten zu jener Zeit verschiedene Projekte oder Studien verfolgten. Mit AS war die Autorin der Tagebucheinträge und Zeichnungen, Alison Smithson gemeint, mit DS jene Automarke von Citroën, welche die Smithsons von Anfang der Sechziger- bis in die Achtzigerjahre in vier verschiedenen Ausführungen besitzen sollten.²

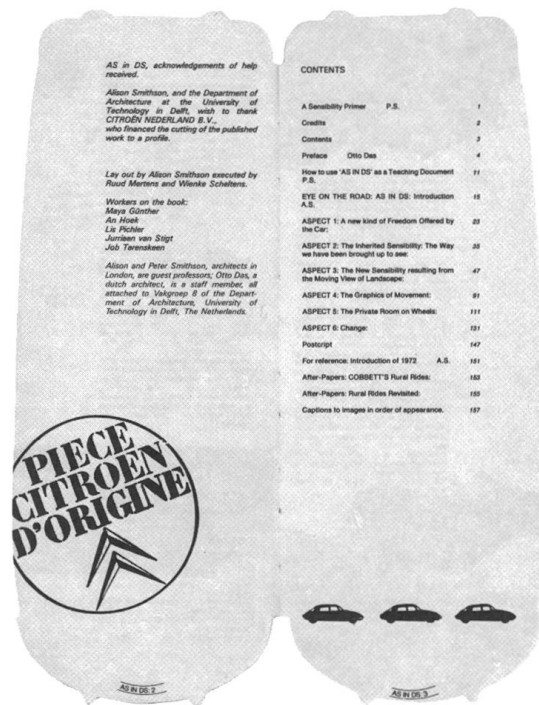
Doch das Wortspiel geht über die biographische Anekdote hinaus. Beim erwähnten Auto handelte es sich um das zwischen 1955 und 1975 produzierte äusserst populäre DS-Modell von Citroën.³ Vom italienischen Designer Flaminio Bertoni und von dem als Raumfahrtingenieur ausgebildeten André Lefebvre entwickelt,⁴ bestach es nicht nur durch eine Reihe technischer Erneuerungen, wie Vorderradantrieb, gute Strassenhaftung, weiter Achsenabstand, hydropneumatische Aufhängung, Servolenkung der wichtigsten Funktionen,⁵ breite, gekrümmte Windschutzscheibe oder aerodynamische Form, sondern wurde ebenso als Inbegriff modernen Komforts gefeiert: "Komfort, wie noch nie", ein "rollendes Heim", in dem man so bequem wie zu Hause leben könne, ein "Logenplatz" im Strassenverkehr, wie die DS abwechselnd in Werbeprospekten bezeichnet wurde. "Habitabilité" also, war das Schlagwort.⁶ In der Tat, der Citroën DS war mehr als ein Gebrauchswagen. Durch Bild und Gebrauch müsse die göttliche DS – La Déesse –, wie Roland Barthes die allgemeine Faszination resümierte, als vollkommene kollektive Leistung ihrer Zeit betrachtet werden.⁷



Alison Smithson, *As in DS. An Eye on the Road*, Delft: University Press 1983, Titel
(© Otto Das, Delft)

In diesem Sinne sollte auch in *AS in DS* argumentiert werden. Entsprechend wurde das Reisetagebuch, wie es Peter Smithson in der Einleitung formuliert hatte, als ein “sensitivity primer” der Gegenwart verstanden. Ähnlich, wie es Jane Austen in ihren Kurzgeschichten am Anfang des 19. Jh. getan hatte oder William Corbett in seinen Reiseberichten in der Mitte des 19. Jahrhunderts, um zwei Referenzen der Autoren zu nennen, sollten die Tagebucheinträge der veränderten Wahrnehmung durch das Auto in der “postindustriellen Landschaft” Ausdruck verleihen.⁸ In *AS in DS* ging es also darum, aus dem “private room on wheels”, ein “Eye on the Road” zu werfen, um jene vermeintliche “new sensibility” zu erforschen.

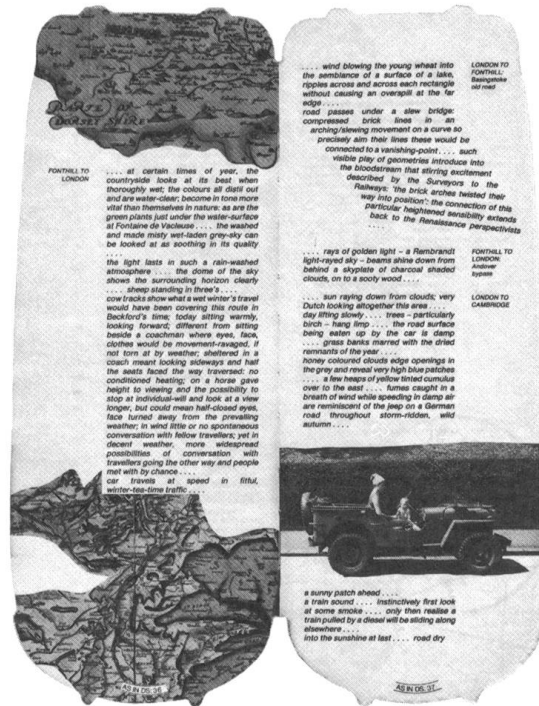
Thematisch auf sechs Kapitel verteilt, führen die Tagebucheinträge, nach einer kurzen Einführung, von der Frage der Mobilität – “A new kind of freedom offered by the car” – zu einer Gegenüberstellung der tradierten und neuen Wahrnehmungsformen – “The inherited sensibility”, bzw. “The new sensibility resulting from the moving view of landscape” –, zum Entwurf einer neuen Semiologie der Bewegung – “The Graphics of movement” – über die Häuslichkeit des Autos – “The private room on wheels” – bis hin zur Darstellung der Verbesserungen im Strassenbau unter dem Titel “change”.⁹ Die knappen Tagebucheinträge, stichwortartige Notizen, sind lediglich mit



Alison Smithson, *As in DS. An Eye on the Road*, Delft: University Press 1983, Inhalt
 (© Otto Das, Delft)

geographischen Angaben versehen, bei Abend- und Nachtfahrten zusätzlich mit Hinweisen wie "Nacht" oder "Abend", manchmal mit Bemerkungen zur Jahreszeit. Begleitet sind sie von einer Reihe feiner Handskizzen von Alison Smithson, von Ausschnitten historischer und zeitgenössischer Karten, sowie von einer Reihe photographischer Aufnahmen von Peter Smithson, die mit wenigen Ausnahmen zu Bildfolgen oder zu Panoramen verbunden sind. Im vorletzten Teil schliesslich – "The private room" – finden sich verschiedene Kinderzeichnungen, sowie zwei mäanderförmige, von Kindern gezeichnete Leiterspiele.

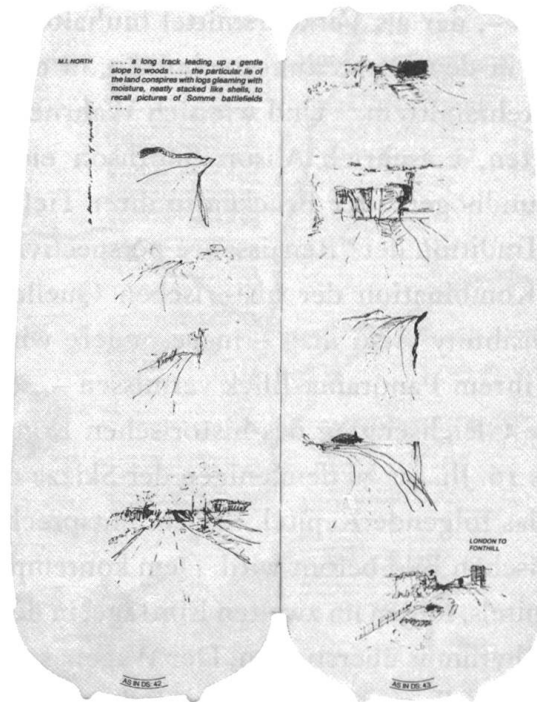
So persönlich und zufällig diese losen Reisenotizen der Smithsons auf den ersten Blick erscheinen mögen, so fügen sie sich gerade vor dem Hintergrund ihrer zahlreichen Publikationen, angefangen bei ihren Aufsätzen zu mobilen und nicht mobilen Wohnformen, über ihre Studien zur Reorganisation englischer Stadtzentren oder ihrem Nachruf auf das Eingangsportal des Bahnhofs "Euston Station", fugenlos in ihre lebenslange Auseinandersetzung mit den Folgen der Motorisierung auf Architektur und Städtebau ein. Wenn hier zwar der Citroën DS im Titel und in der Form der Publikation im Vordergrund steht, so geht es viel umfassender darum, aus der Perspektive des Autofahrers eine zeitgenössische Lebensform vorzustellen. Jenes vermeintlich



Aus Kapitel "ASPECT 2: The Inherited Sensibility: The Way we have been brought up to see:", in: Alison Smithson, *As in DS. An Eye on the Road*, Delft: University Press 1983, S. 36-37 (© Otto Das, Delft)

unmittelbare Verhältnis zwischen Verkehrsträger und Gesellschaft hat Peter Smithson an unterschiedlichen Stellen immer wieder betont, etwa in seinen Studien zum Strassenraum in der griechischen Antike,¹⁰ seiner Analyse der Stadt Bath, deren Bebauung vergangene "Technologien" widerspiegeln würde¹¹ oder in seiner Publikation zur Euston Station, Zeugnis eines verflochtenen "Railway Age": Diese Zeit habe mit der Liverpool & Manchester Linie 1830 begonnen und bis zum ersten Weltkrieg gedauert. Sie habe ihre Spuren sowohl in der sichtbaren Landschaft als auch in den sozialen Strukturen hinterlassen. Deutlich manifestiert sich in diesem Beispiel jenes Form-Funktion-Paradigma, das auf der Annahme einer Wechselwirkung zwischen Umwelt und Benutzer fusst und das in den 50er Jahren im Begriff des "Environment" oder "Habitat" seinen prägendsten Ausdruck finden sollte.

Lehrreich in dieser Hinsicht sind die zwei Kapitel "inherited sensibility" und "new sensibility, resulting from the moving view of landscape". Nicht zufällig und in bester pittoresker Tradition wird die Landschaft in den Einträgen im ersten Kapitel als Abfolge von – im wahrsten Sinne des Wortes – Standbildern nachgemalt: Einem durch leichte Strahlen durchzogener Rembrandt-Himmel folgt in den Tagebucheinträgen ein frühreifer Blust,



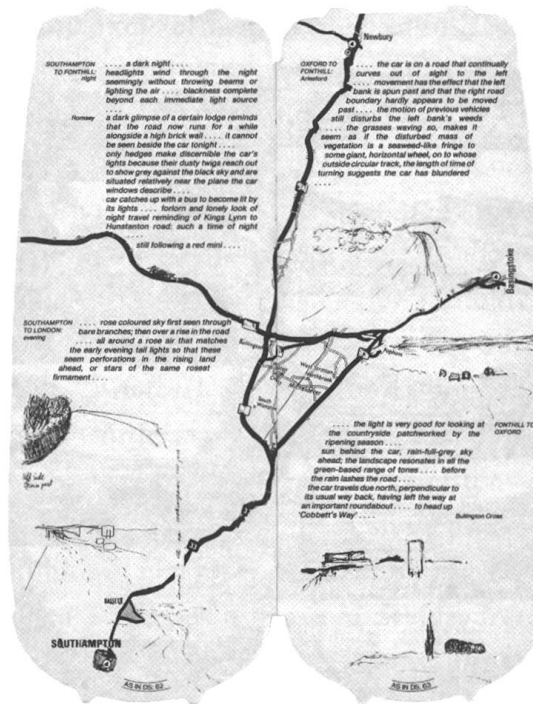
“to Stockton, end of April ’74”, in: Alison Smithson, *As in DS. An Eye on the Road*, Delft: University Press 1983, S. 42–43 (© Otto Das, Delft)

wie ihn Monet gesehen hätte, ein Himmel in Courbet-Licht, ein Millet-Grün, ein entzückendes Blaugrün, wie es von den Malern der Île de France geschätzt worden sei, ein bedrohlicher Himmel, wie es die viktorianischen bevorzugten, und nicht zuletzt, der englischen Tradition treu ein Landschaftsbild, wie aus einer regnerischen Reise durch die Schweiz.¹²

Entsprechend sind auch die begleitenden Illustrationen gewählt. So ist die Wegstrecke, und das im Gegensatz zum folgenden Kapitel, nicht mit der üblichen Strassenkarte illustriert, sondern mit zwei historischen Karten aus dem 16. und 19. Jahrhundert, in der die Umgebung von Fonthill nicht geographisch genau sondern in narrativen Figuren mit abstrakten Hecken oder Wäldern, Flüssen und Bergen dargestellt ist. Hier wird also weniger die zu bewältigende Wegstrecke beschrieben als vielmehr deren Ereignisse nacherzählt. Und auch die beigesteuerten Handskizzen beschränken sich auf die Darstellung von Landstrassen, wie sie bereits zu Zeiten der Kutsche existiert hätten und zeigen keine – auch dies im Gegensatz zum folgenden Kapitel – Skizzen von der Schnellstrasse. Und nicht zuletzt ist es der heroische amerikanische Militärjeep, den die Smithsons zur Zeit ihres Mies’schen Hunstanton-Entwurfs erworben hatten – und nicht die DS mit ihrem

feingefügten Chassis –, der als Verkehrsmittel hinhalten muss: Hauptsache also Vergangenheit, in den Darstellungstechniken, in den Wahrnehmungsformen, in den Verkehrsmitteln.¹³ Und wie sich Wahrnehmungsformen und Architektur bedingen, umschrieb Alison Smithson ebenfalls an gleicher Stelle, als sie die Rundbögen alter Brücken in ihrer Tiefenwirkung als Ausdrucksform in der Tradition der “Renaissance perspectivists” bezeichnete.¹⁴

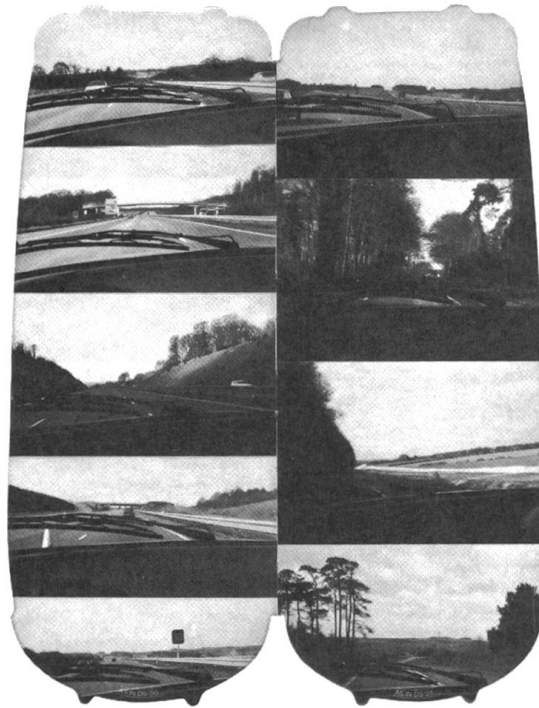
So gewagt die Kombination der historischen Quellen zur Darstellung jener “inherited sensibility” sein mag – insbesondere wird man das Fehlen der Eisenbahn mit ihrem Panorama-Blick vermissen –, so bildet sie, gerade durch die pauschale Gleichsetzung des historischen Kontextes (von demjenigen der Karte des 16. Jh. bis zu demjenigen der Skizze der 70er Jahre), die ideale Kulisse für das folgende Kapitel, in dem entsprechend bestimmt der Bruch mit dem statischen Bild betont wird. Dem kontemplativen, langsamen Blick des ersten Kapitels, folgen im zweiten Einträge, in denen sich die Ereignisse in schnellem Rhythmus überstürzen: Der Wagen, so Alison Smithson in einer Notiz, rase innerhalb eines trapezoiden Rahmens, gefasst von weissen Randsteinen, einer texturierten Fahrbahn, sich perspektivisch verjüngend. Das vorher erwähnte Standbild der Maler des 19. Jahrhunderts ist nun einem bewegten Bild gewichen, in dessen Rahmung die Strasse, wie die Autorin an gleicher Stelle in ihrem Tagebuch festhält, in die Landschaft eintaucht, die Landschaft durch eine Abfahrt verflacht und wieder verbreitert wird, bis eine Hecke wiederum jene soeben durchfahrene Senke ausradiert, die Strasse die nächste Anhöhe erreicht, und der Wagen von Neuem in eine auf- und absteigende Topographie eintaucht.¹⁵ Doch nicht nur das Bild der Landschaft ist ein bewegtes, sondern wahrgenommen werden jetzt auch viel intensiver die Bewegungen in der umliegenden Umwelt. Die Lage der Sonne, so die Autorin, auf dem Weg von Oxford nach London, schwenke wie verrückt, so dass nach zwei Minuten, bzw. nach einer Meile, der Sonnenschutz wieder nach rechts gestellt werden müsse.¹⁶ Auf dem Weg von Cambridge nach London bei Nacht ist es wiederum der Mond, der wortwörtlich aus dem Rahmen der Windschutzscheibe rutscht und die Beifahrerin dazu zwingt, den Kopf immer und immer mehr nach links über ihre Schulter zu drehen.¹⁷ Regen und Sonne, Winter und Sommer, Tag und Nacht folgen hier in rastloser Abfolge in den Notizen der zahlreichen Reisen von London nach Fonthill, von Bullington Cross nach Stonehenge, und wieder von Fonthill nach London, von Fonthill nach Southampton oder Oxford, von Harrow nach Kensington – und ja sogar Erinnerungen an eine Fahrt mit der Fähre von Djerba werden dabei wach.



“Southampton – Newbury”, in: Alison Smithson, *As in DS. An Eye on the Road*, Delft: University Press 1983, S. 62–63 (© Otto Das, Delft)

Die Beziehung zur Landschaft ist eine überaus ambivalente, durchqueren doch der Reisende und sein Fahrzeug die Landschaft in rascher Bewegung, aber ohne mit ihr in direkter Berührung zu sein. Auto und Fahrer, gefesselt an einen Streifen Asphalt, seien, wie Alison Smithson an gleicher Stelle wiederum notiert, aus dieser sich immer wieder öffnenden Landschaft ausgeschlossen. In der Tat, die Beziehung des Betrachters mit der Landschaft besteht aus einer Reihe sich schnell folgender Bildsequenzen, die sich im Rahmen des Fensters des Citroën ablösen. Der perspektivischen Tiefe des Landschaftsbildes steht hier eine Abfolge von Bildern unterschiedlicher Art gegenüber: flache im Rück- und Kosmetikspiegel reflektierte oder von der, je nach Wetterlage oder Sauberkeit mehr oder weniger transparenten, gekrümmten Windschutzscheibe projizierte.¹⁸

Die Landschaft erscheine, wie Alison Smithson folgerichtig jene Erfahrung zusammenfasst, als Abfolge von dekorativen Paneelen, als Abfolge von flachen abstrakten Ebenen aus Baumumrissen, Nebelschattierungen, die bei der Durchfahrt des Autos bis zur hintersten Bühne sich nach und nach voneinander abheben würden.¹⁹ Der Blick ist ein kinetischer: Autos, wie auf Kufen, die auf der linken Seite hinter einem Gehege verschwinden, um wiederum



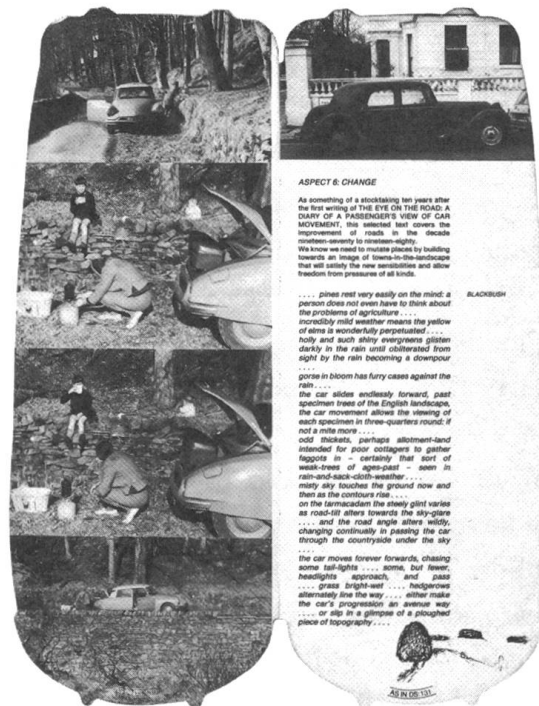
Aus Kapitel "EYE ON THE ROAD: AS IN DS: INTRODUCTION A.S.", in: Alison Smithson, *As in DS. An Eye on the Road*, Delft: University Press 1983, S. 20–21 (© Otto Das, Delft)

über dem eigenen fahrenden Auto zu erscheinen,²⁰ so Alison Smithson in einem Eintrag, oder Autos in "slow-motion", die einem mit Strohbällen beladenen Lastauto folgen oder eine Picknick-Szenerie, die aus einer zeitgenössischen Fernsehwerbung zu kommen scheine.²¹ Wie im Kino ist der Beobachter ein Sitzender, in einem nach vorwärts gerichteten Sitz, von dem aus man im Schutz der "glass-windowed box" die Landschaft beobachten könne.²² Und wie im Kino ist der Beobachter nicht frei. Sein Blick ist ein gerichteter, mit einem vorgegebenen Winkel von 25° nach links und 25° nach rechts, wie Alison die Weite des durch die Windschutzscheibe gerahmten Blickes ausmisst – bei einem englischen Auto zudem eher nach links gerichtet, wie sie penibel hinzufügt.²³ In der Beschreibung der optischen Täuschung zweier hintereinander liegender Hügel ist der Blick schliesslich ein durch die Fernsehwerbung oder das Kino geprägter, ein durch die Scheibe gerahmter, durch die Fahrtrichtung und Geschwindigkeit vorgezeichneter, gar ein teleskopischer.²⁴

Das Auto bildet also eine geschlossene Sphäre, aus der die Umgebung nur noch mit künstlichen Sichtapparaten und Instrumenten, wie Rück- oder Seitenspiegel oder auch Scheinwerfer, Blinker oder Strassenlampen bei Tag und bei Nacht, Regen und Sonne, im Winter und im Sommer, bei grosser

und kleiner Geschwindigkeit erfasst werden kann. Das von Wetter, Saison und Tageszeit unabhängige Auto ist jedoch bei weitem mehr als eine Blickmaschine. Viel umfassender, und bezüglich der hohen Anforderungen an Komfort und Fahrgefühl der DS in noch verstärkter Masse, kann der Innenraum als ein von den äusseren Bedingungen komplett unabhängiges, vollständig kontrolliertes und kontrollierbares Umfeld beschrieben werden, eine "Zelle perfekter Technologie", wie die Autorin an einer Stelle treffend notiert,²⁵ operativ unter "allen klimatischen Launen Europas, Tag oder Nacht", wie sie an gleicher Stelle festhält. "Eingeschweisst in einer Glaskiste auf Rädern" – in a "glas box on wheels" – würde man die Aussenluft nicht spüren, die Gerüche erst wahrnehmen, nachdem sie das Ventilationssystem durchlaufen hätten, das Wetter lediglich durch die Windschutzscheibe lesen, die Sonne nur durch das Glas hindurch fühlen.²⁶ Der Motor übertöne das Windgeräusch und der Regen sei lediglich ein Rauschen auf der Hülle des Wagens. Und auch die Kommunikation mit der Aussenwelt erfolge indirekt. Der Stau, in dem die Autoren auf einer Rückreise stecken, erkläre sich durch den Unfallbericht am Radio.²⁷ Die visuelle Kommunikation sei eine ebenfalls abstrakte durch eine reiche Palette von "Graphics of movement" geprägte: von den Verkehrszeichen entlang der Strasse, über die Lichter und Blinker der anderen Verkehrsteilnehmer, den menschlichen Zeichen, die durch die doppelte Schicht der Windschutzscheibe hindurch ausgetauscht werden, bis hin zum graphischen Bild der Strassenführung in der Landschaft: "Graphics", welche die "inherited sensibility" der französischen Naturalisten durch eine "Heraldry" von Strassenzeichen, die an Paul Klee erinnern, und durch Scheinwerferlichter, die sich im Nebel zu einem "Seurat-in-transit" fügen, ersetzen.²⁸

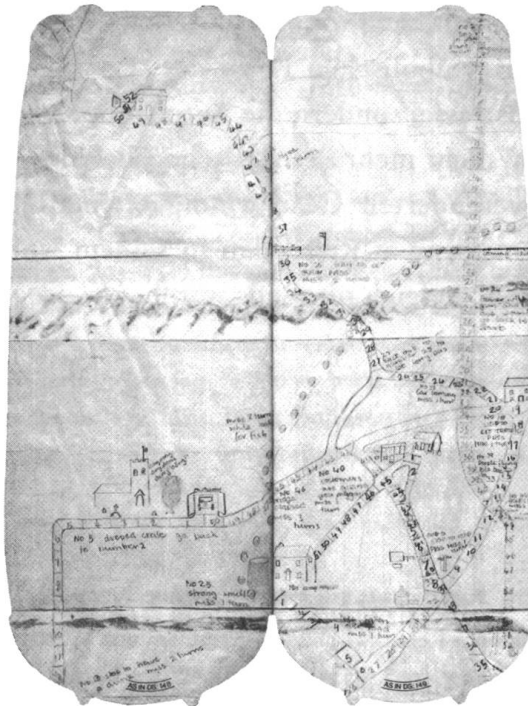
Doch das von den Smithsons beschriebene Auto lässt sich weder auf eine Blickmaschine, noch auf eine wohltemperierte "box on wheels" reduzieren. Das Auto, wie es hier beschrieben und erfahren wird, ist, wie Alison Smithson zu Recht erkannt hatte, in einem viel umfassenderen Sinn ein "private room on wheels", mit Sitzen auf denen man so komfortabel wie auf einem Schaukelstuhl das Picknick geniessen,²⁹ aber zugleich durch die samtschwarze Nacht rasen könne, ein Ort der Liebe ("love in a box"), des Spiels, des Zeichnens, aber auch eine Arbeitsstätte, ein Ort, in dem eine feine Balance zwischen Zusammen- und Getrenntsein stattfinden könne, ein Platz für Familie und für Haustiere, ein Raum mit Teppich und Radio, in dem man sogar auf der Autobahn die *Times* lesen könne.³⁰ Konsequenterweise konnte Alison Smithson in einer weiteren Reisenotiz festhalten: Angehalten, verwandle sich das Auto in ein Haus auf Rädern³¹ oder wie es Reyner Banham,



Aus Kapitel "ASPECT 5: The Private Room on Wheels:",
in: Alison Smithson, *As in DS. An Eye on the Road*,
Delft: University Press 1983, S. 130–131 (© Otto Das, Delft)

der Vordenker der englischen Avantgarde, jene These umkehrend bereits 1965 in seinem programmatischen Aufsatz "A House is not a Home" postuliert hatte: Das Auto erfülle bereits jetzt in weitem Masse die Anforderungen eines "standard of living-package".³² Wenn das Auto eine Behausung sein konnte, welches es erlaubte in einer bezüglich Heizung, Lüftung und Licht kontrollierten Sphäre von einer kontrollierten Umgebung in die andere zu reisen, so war der Schritt ein kleiner zur Auflösung der Differenzen zwischen Haus, Home und Mobilhome.

Alison Smithson hat diese Forderung in *AS in DS* in dieser Radikalität nie aufgestellt, dennoch spiegelt sich in jenen Notizen zum Reisen, die auf den ersten Blick so harmlos erscheinen mögen, jener Paradigmenwechsel in Architektur und Städtebau, den die Smithsons an anderer Stelle weit offensiver postuliert hatten: Etwa in ihrem Aufsatz "Caravan: embryo 'Appliance House'?", wo sie den Wohnwagen ein Symbol, aber auch ein Vorzeichen einer Gesellschaft in Bewegung genannt hatten, an dessen Beispiel das kleine Backsteinhaus mit seiner teuren Erschliessung und seinem winzigen Garten in Frage gestellt werden könne; oder in ihrem Aufsatz "Fix: permanence and transience", wo sie feststellten, dass die Architektur zugunsten der



“Childs’ invented game to do with the car”,
 in: Alison Smithson, *As in DS. An Eye on the Road*,
 Delft: University Press 1983, S. 148–149 (© Otto Das, Delft)

Infrastrukturen ihren permanenten Charakter verloren habe und einer “Ästhetik des Wechsels” folgen müsse.³³ Vor dem Hintergrund dieser in den 50er und 60er Jahren erhobenen Forderungen, reihen sich die im Tagebuch notierten Einträge, dass das Auto ein Haus auf Rädern sei, oder dass die Umgebung – auch die Stadt – nur noch in Profilen oder Flächen und nicht mehr in all ihren Details erfasst werden könne, fugenlos in jener in dieser Zeit immer wieder formulierten Bemühungen um eine Architektur, die den Anforderungen nach “Veränderung, Wachstum, Fluss und Leben” Form geben müsse.³⁴

Die Perspektive des Autofahrers, die die Smithsons hier einnahmen, führte dazu, dass die gebaute Umwelt nicht mehr in ihrer Vertikalität verstanden werden konnte, sondern als Infrastruktur von Landstrassen oder sechsspurigen Autobahnen, deren Linearität lediglich durch Brücken, Tunnel, Kurven, Kreuzungen oder Kreisel, die in den Einträgen penibel aufgeführt werden, unterbrochen wurden. In der Tat, der Blick aus dem Auto war nicht nur durch den Rahmen des Fensters und die Geschwindigkeit des Fahrzeuges gegeben, sondern darüber hinaus durch die Strassenführung vorgezeichnet, die dadurch eine neue doppelte Funktion erhielt. Sie war nicht nur Verkehrsträger, sondern, dem ständigen Blick des Fahrers ausgesetzt,

wurde sie zum Monument, zum topographischen Wahrzeichen in der Landschaft, gleichsam zur symbolischen Form des “Car Age”, dessen Merkmale nicht mehr die Landstrasse, sondern die Autobahn, nicht mehr die Kutsche, sondern der Citroën, nicht mehr der statische Blick des Wanderers, sondern dasjenige, das die veränderten Geschwindigkeiten, Raumwahrnehmungen und Zeitlichkeiten messenden Reisenden in seinem wohltemperierten Gehäuse, der überall und zugleich nirgends war.³⁵

- 1 Alison Smithson, *AS in DS. An Eye on the Road*, Delft 1983, S. 15. Die Idee zum Tagebuch ist, folgt man Alison Smithson, auf einer Reise zwischen Cheltenham und Worcester entstanden. Id., S. 89. Die Publikation entstand 1981–1982 während einer Gastprofessur der Smithsons an der TU Delft, an die sie nach dem Tod von J. Bakema auf Initiative von Otto Das und Izak Salomon – Assistenzprofessor an der TU Delft – berufen worden waren. Das Buch – insbesondere sein Umriss in Form einer DS – konnte dank der Unterstützung von Citroën Niederland publiziert werden. Freundliche Mitteilung von Otto Das im Gespräch mit dem Autor am 22.1.2008.
- 2 Die Smithsons besaßen vier unterschiedliche Citroën Modelle: bis 1965 ein ID Modell, von 1966 bis in die frühen Siebzigerjahre eine DS, bis 1981 eine DS Safari und ab 1981 die CX-Reflex. Vgl. dazu: Smithson, AS in DS, op. cit. (wie Anm. 1), S. 157–163.
- 3 Zur Geschichte der DS im Allgemeinen vgl. weiter: Olivier de Serres, *Le grand livre Citroën: tous les modèles*, Paris 1988; René Bellu, *Toutes les Citroën: des origines à nos jours*, Paris 1979; Jacques Borgé und Nicolas Viasnoff, *L'Album de la DS*, Ooaris 1992; Daniel Puiboube, *Das grosse Citroën-DS-Buch*, Königswinter 2002. Zur DS als Industrieprodukt, vgl.: “Mostra dell’Industrial Design”, in: Agnoldomenico Pica (Hg.), *Undicesima Triennale*, Mailand 1957, S. CV, CVII, sowie S. 143–144; *Modellfall Citroën: Produktgestaltung und Werbung* [Ausstellung im Kunstgewerbemuseum Zürich 18. Februar–9. April 1967], Zürich 1967.
- 4 Christian Sumi, “The Car: Citroën DS”, in: Alison Smithson, *AS in DS. An Eye on the Road*, Baden 2001, Anhang, o.S.
- 5 Wolfgang Schmittel, *Design, concept, realisation: Braun, Citroën, Miller, Olivetti, Sony, Swissair*, Zürich 1975, S. 60.
- 6 Vgl. die Werbeprospekte in: Smithson, AS in DS, op. cit. (wie Anm. 1), S. 13; Walter Zeichner, *Citroën ID/DS, 1955–76. Eine Dokumentation* [Schrader-Motor-Chronik], Stuttgart 2002, S. 10–83, hier, S. 25, 43, 40.
- 7 Roland Barthes, “La nouvelle Citroën”, in: id., *Mythologies*, Paris 1957, S. 169–171.
- 8 Peter Smithson: “AS in DS. An Eye on the Road. A sensibility Primer”, in: Smithson, AS in DS, op. cit. (wie Anm. 1), S. 1; sowie William Cobbett: *Rural Rides*, zitiert in: Smithson, AS in DS, op. cit. (wie Anm. 1), S. 153–155.
- 9 Eine kurze Einführung von Peter Smithson – und vom Herausgeber Otto Das –, sowie eine unveröffentlichte Einführung aus dem Jahre 1972 gefolgt von Tagebucheinträgen von William Cobbett runden die Publikation ab.

- 10 Peter Smithson, "Theories concerning the layout of classical Greek buildings", in: *Architectural Association Journal* 74 (1959), Heft 829, S. 194–209.
- 11 Alison und Peter Smithson, *Without Retboric. An Architectural Aesthetic 1955–1972*, Cambridge, Mass. 1974, S. 66.
- 12 Smithson, AS in DS, op. cit. (wie Anm. 1), u.a., S. 45.
- 13 Vgl. dazu die von Ian Nairn herausgegebene und von Gordon Cullen illustrierte Sondernummer von *The Architectural Review*: "Outrage", *The Architectural Review* 117 (1955), Heft 702. Unter dem Titel "Route Block" (S. 393–438) finden sich bereits jene Zusammenstellung von historischen und zeitgenössischen Karten, Photoaufnahmen von der Strasse (und auf die Strasse) sowie Skizzen. 1981 verweist Peter Smithson in einem Gespräch weiter auf den Einfluss der Schriften von John Brinckerhoff Jackson: "He does what we try to do on England. He tries to observe American landscape as it is." Aus: Peter Smithson im Gespräch mit Michiel Polak und Karin Theunissen, London Herbst 1981, unveröffentlichtes Interview. Freundliche Mitteilung von Otto Das.
- 14 Smithson, op. cit. (wie Anm. 1), S. 34, 38–39.
- 15 Id., S. 47.
- 16 Id., S. 64.
- 17 Id., S. 65.
- 18 Id., S. 111.
- 19 Id., S. 71, 76, 78.
- 20 Id., S. 76.
- 21 Id., S. 55.
- 22 Id., S. 84, 16.
- 23 Id., S. 16.
- 24 Id., S. 47. Vgl. dazu: Anne Friedberg, *The virtual window: from Alberti to Microsoft*, Cambridge, Mass. 2006, S. 128. Dort bezeichnet Friedberg den Betrachter in den Häusern Le Corbusiers, auf Grund der präzisen Setzung der Fenster, als "Camera-Cyborg"; vgl. ebenfalls zur Wechselwirkung von Mobilität und Wahrnehmung der Umwelt: Mitchell Schwarzer, *Zoomscape: architecture in motion and media*, New York 2004, dort insbesondere S. 104–110.
- 25 Smithson, AS in DS, op. cit. (wie Anm. 1), S. 111.
- 26 Id., S. 17.
- 27 Id., S. 32.
- 28 Id., S. 91, 93, 97.
- 29 Id., S. 111.
- 30 Id., S. 144, 141.
- 31 Id., S. 53.
- 32 Reyner Banham, "A house is not a house", in: id., *Design by Choice*, London 1981, S. 59 [Erstpublikation in *Art in America* (1965, April)].
- 33 Alison und Peter Smithson, "Caravan – embryo 'Appliance House'?", in: *Architectural design* 29 (1959), Heft 9, S. 348; id., "Fix: permanence and transience", in: *The Architectural Review* 128 (1960), Heft 766, S. 437–439.
- 34 Id., "Cluster City", in: *The Architectural Review* 122 (1957), Heft 730, S. 333.
- 35 Aus dieser Zeit stammt eine umfassende Literatur zur architektonischen Gestaltung von Strassen und Autobahnen: vgl. dazu u.a.: Donald Appleyard/Kevin Lynch/John R. Myer, *The view from the road*, Cambridge, Mass. 1964; Christopher Tunnard und Boris Pushkarev, *Man-Made America: chaos or control?: an inquiry into selected problems of design in the urbanized landscape*, New Haven 1963; Lawrence Halprin, *Freeways*, New York 1966.

