

**Zeitschrift:** Appenzeller Kalender  
**Band:** 283 (2004)

**Artikel:** Das "Automobil-Wettrennen Altstätten-Ruppen" im Jahr 1907 : eine kommentierte Fotoreportage  
**Autor:** Weishaupt, Matthias  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-377237>

### **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:** 04.04.2025

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

454026

# Das «Automobil-Wettrennen Altstätten-Ruppen» im Jahr 1907. Eine kommentierte Fotoreportage

MATTHIAS WEISHAUPT

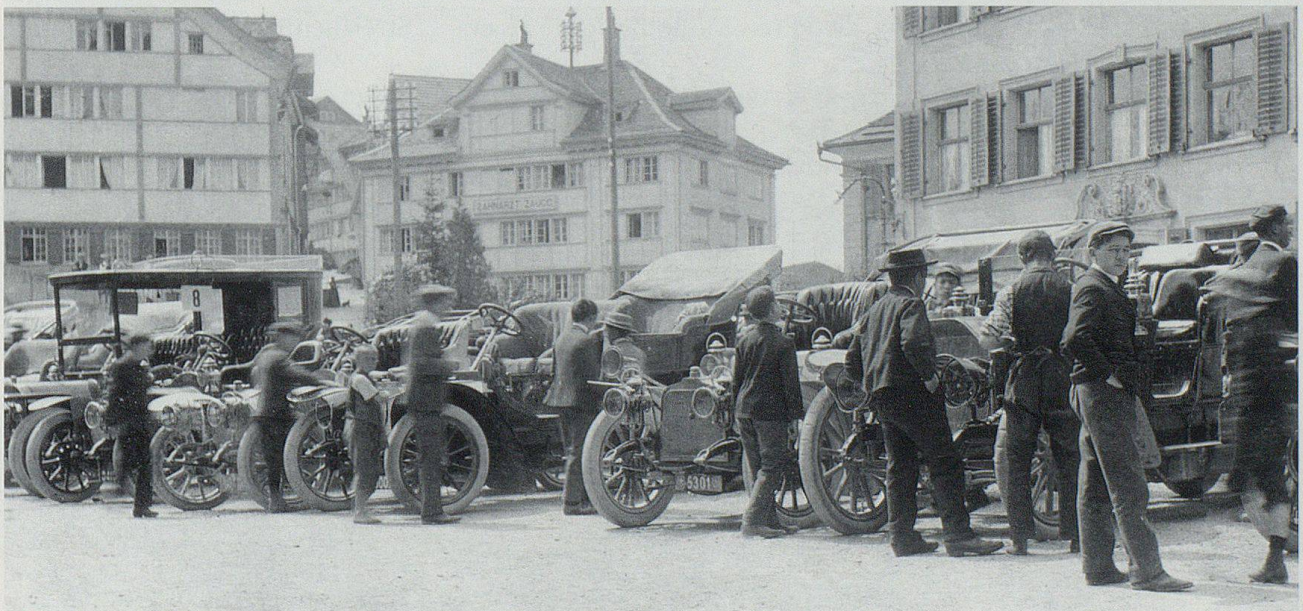
Im Sommer 1907 fand auf der Staatsstrasse zwischen dem rheintalischen Altstätten und dem appenzell-ausserrhodischen Trogen das «Automobil-Wettrennen Altstätten-Ruppen» statt. Der Trogner Primarschullehrer und spätere Gemeindevorstand Emil Schindler (1873–1956) hatte dieses Aufsehen erregende Ereignis mit eindrücklichen Fotografien dokumentiert.

Motorisierte Fahrzeuge waren zu Beginn des 20. Jahrhunderts auf den Strassen des Appenzellerlandes noch seltene Erscheinungen. Um 1910 zählte man in Appenzell Ausserrhoden erst 104 Personenwagen, Nutzfahrzeuge

und schwere Motorräder. Liest man in der ersten «Vereinbarung betreffend Motorwagen- und Fahrradverkehr» vom 1. Januar 1904, wird ebenfalls deutlich, dass sich die damaligen Verhältnisse im Strassenverkehr deutlich von den heutigen unterscheiden. Die Höchstgeschwindigkeit von Motorwagen durfte im hügeligen Gelände «unter keinen Umständen zehn Kilometer in der Stunde, also die Geschwindigkeit eines trabenden Pferdes, überschreiten»; im flachen Land betrug die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h. Auf Bergstrassen war der Lenker eines Motorwagens verpflichtet,

«denselben jedes Mal anzuhalten, wenn ihm Personenpostwagen begegnen». Zudem durfte er «niemals ... einem die Strasse durchquerenden Wagen oder Fussgänger den Weg sperren», sondern musste «hinter demselben durchfahren».

Als sich am Dienstag, dem 28. Mai 1907, nicht weniger als 28 Motorwagen und drei Motorradfahrzeuge auf der Ruppenstrasse in einem Wettrennen massen, war das angesichts des Stellenwertes, den die Automobile damals im täglichen Strassenverkehr hatten, ein ausserordentliches Ereignis. Bereits im Vorfeld hatte die Presse mehr-



Bilder: Emil Schindler

Vor dem Mittag treffen die Renn- und Begleitfahrzeuge in Trogen ein.



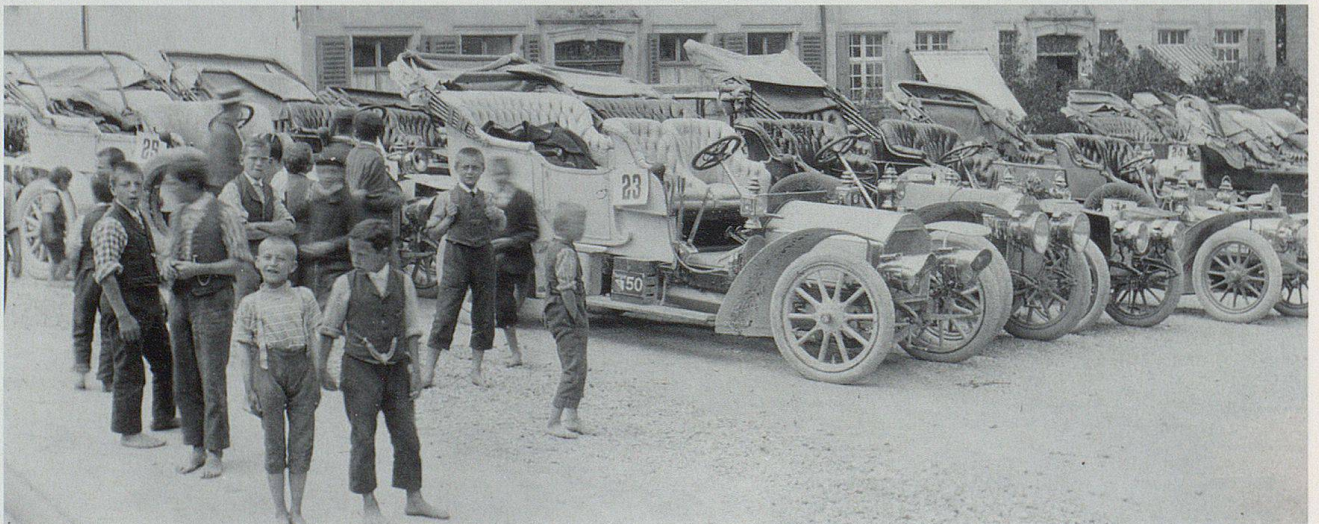
Die nach dem Rennen auf dem Landsgemeindeplatz von Trogen abgestellten Automobile.

mals über das bevorstehende Autorennen berichtet, und verschiedene Rennfahrer waren Wochen im Voraus angereist, um auf der Bergstrecke Testfahrten durchzuführen. Wenige Zuschauer aus dem zahlreichen Publikum hatten wohl in ihrem

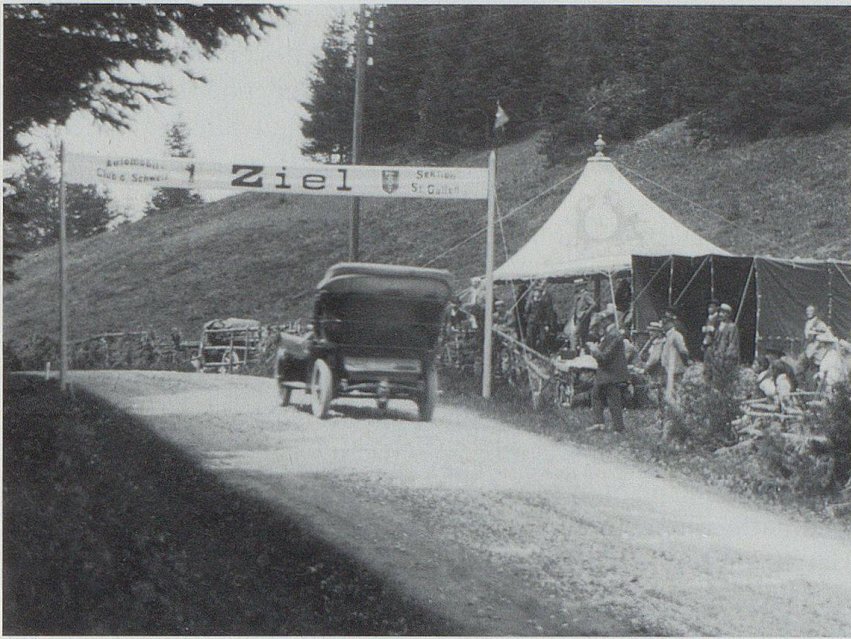
Leben je einmal so viele motorisierte Fahrzeuge an einem Tag gesehen. Und auch der Anblick von «rasenden» Fahrzeugen war nichts Alltägliches.

Die «Berg-Wett-Fahrt für Motorwagen und Motorräder um den Preis Monod» wurde als ers-

tes Clubrennen der Sektion St.Gallen-Appenzell des Automobil-Clubs der Schweiz (A.C.S.) organisiert. Die Sektion war 1904 gegründet worden, und aus dem Appenzellerland waren der Fabrikant Georges Streichenberg aus Lutzenberg



Die barfuss gehenden Knaben von Trogen haben wohl noch nie in ihrem Leben so viele Automobile gesehen.



Zielgelände bei der Ruppenhöhe, 500 Meter westlich des Restaurants Landmark.

sowie Dr. med. Paul Meyer und Ingenieur Gottlieb Suhner aus Herisau unter den ersten Mitgliedern: Die Strecke zwischen dem Viehmarktplatz in Altstätten und der Ruppenhöhe hatte eine Länge von 8,2 Kilometern, einen Höhenunterschied von 550 Metern, eine höchste Steigung von 7,8 % und eine durchschnittliche Steigung von 6,7 %. Zugelassen waren ein-, zwei- und vierzylindrige «Wagen mit zweckentsprechenden komfortablen, vollständig besetzten Carrosserien». Für Wagen über zwei Zylindern war «ein feststehendes oder aufklappbares, alle Sitze schützendes Verdeck» er-



Während die Herrschaften im Hotel Krone das Mittagessen einnehmen, werden ihre motorisierten Fahrzeuge auf dem Landsgemeindeplatz bestaunt.

Bilder: Emil Schindler

forderlich. Ein- und zweizylindrige Fahrzeuge mussten zwei gepolsterte Sitze haben, solche mit vier Zylindern vier Sitze. Für das Rennen waren die Wagen mit zwei bzw. vier Personen zu besetzen, die im Durchschnitt 75 Kilogramm schwer sein mussten. Die besetzten Fahrzeuge wurden vor dem Start gewogen und fehlendes Gewicht durch Ballast ergänzt. Zugelassen waren als Fahrer nur Mitglieder des A.C.S. Beim Start erhielt jeder Teilnehmer einen Zettel, auf dem der Name des Fahrers und die Abfahrtszeit vermerkt war. Dieser Zettel musste dann nach der Zieldurchfahrt dem Zeitnehmer abgegeben werden.

Bei den Motorwagen war Herr Perret aus Genf auf Peugeot mit 13 Min. 20 Sek. der Schnellste, gefolgt von Herrn Saurer aus Arbon mit einem Wagen aus der eigenen Werkstatt (14 Min. 40 Sek.) und Herrn Schmidheiny aus Heerbrugg auf Fiat (15 Min. 5 Sek.). Gewonnen wurde der Coupe Monod im Wert von hundert Franken aber von Dr. vet. Daniel Rehsteiner auf Peugeot, obwohl der in Speicher wohnende Tierarzt keine Spitzenzeit erzielt hatte. Dies ist damit zu erklären, dass die Klassifizierung so berechnet wurde, «dass die Zeit für die Bergfahrt in Sekunden mit dem Zylinderinhalt in Litern multipliziert und durch

das Totalgewicht des Wagens oder Motorrades in Fahrbereit mit Personenbelastung in Kilogrammen dividiert» wurde.

Nach dem Rennen fuhr der ganze Fahrzeugtross nach Trogen. Zusammen mit den Begleitfahrzeugen waren es um die 50 motorisierte Fahrzeuge, die auf dem Landsgemeindeplatz parkiert wurden: ein imposanter Anblick und zweifellos eine machtvolle Demonstration «jener Männer mit weit ausschauendem Blick..., die wagemutig und initiativ dem neuartigen Verkehrsmittel die Wege ebneten». Im Hotel Krone nahm die noble Gesellschaft das Mittagessen ein, während draussen ein

# Beltone

**Ihr Partner für gutes Hören**

**9050 Appenzell**  
c/o Engel-Optik 071 787 32 66

**9100 Herisau**  
c/o Würsch-Optik, Platz 16 071 351 11 85

**8590 Romanshorn**  
Alleestrasse 42 071 461 26 46

**9001 St. Gallen**  
Poststrasse 4 071 222 22 02

**8260 Stein am Rhein**  
c/o Optik Allram 052 741 12 00

**9500 Wil**  
Gallusstrasse 5 071 911 22 63

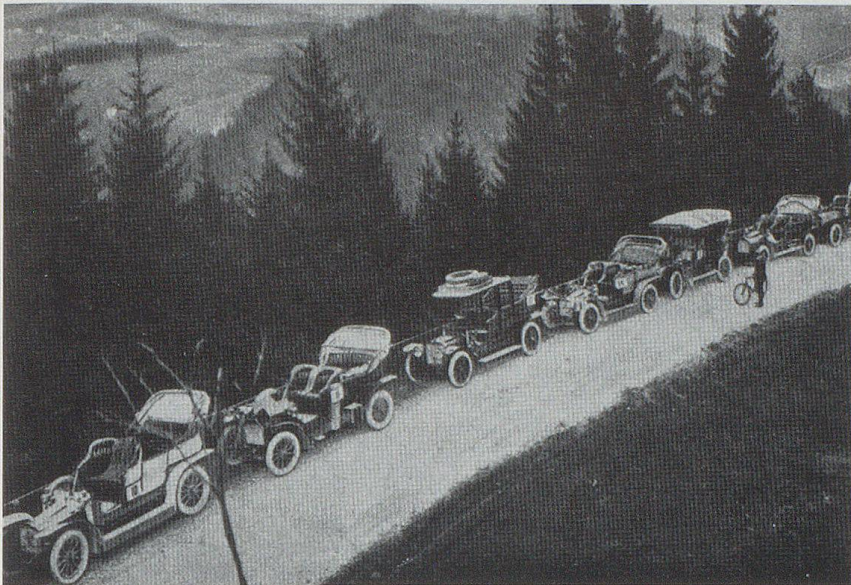
**Hörgeräte, Hörberatung  
gratis Hörtest**



**EST**

**Elektro Speicher - Trogen AG**  
Platzmonteur Bruno Niederer  
Bergstrasse 4  
9038 Rehetobel  
Tel. 071 877 14 88  
info@est-ag.ch  
www.est-ag.ch

**Energieversorgung / Elektro-Installationen  
Telekommunikation / EDV-Netzwerke  
Reparaturen / Elektro-Shop**



*Aufstellung der Wagen nach dem Ziel bei der Ruppenhöhe.*

staunendes Publikum die motorisierten Vehikel aus der Nähe betrachten konnte. Was da alles gefragt, erzählt und kommentiert wurde, ist uns leider nicht überliefert. Dass es aber auch kritische Stimmen gab, wissen wir aufgrund eines Leserbriefes, den ein anonymes Schreiben eine Woche nach dem Autorennen in der Appenzeller Landes-Zeitung und in der Rheintalischen Volkszeitung publizierte. Der mit dem Pseudonym «Luigi» unterzeichnete Text ist ein fiktiver Brief eines italienischen Fremdarbeiters an seine Geliebte: «Mia carissima Caroline! Will i dir hütä scriba von die Carozza-Fahrt, wo sie hend magt uf der Strassa, wo got von Altstetta auf die Ruppa», beginnt der Brief des im Steinbruch arbeitenden Luigi. Neben dem Gestank und dem Staub, den die «Carozza» machen, stiess er sich an der behördlichen Verfügung,

dass während des Rennens die Strasse für alle anderen Verkehrsteilnehmer gesperrt worden war: «Ggeine Appeseller darfi rässe Käs bringe in Stadtelie oder a alti vacca, ggeine Lüchinger darfi bring Erdöffili oder Salate in Stadt St.Galla». Weiter störte ihn

das protzige Auftreten der Fahrer – «der Ma, wo die Carozza hört, er setza uf ein grosse Brilla, wo hett Schiba wie swarzi Suppateller» – und am Schluss gipfelte sein sozialkritischer Kommentar in folgendem Satz: «Mini Meister seit, die Signori, wo hört die Carozza, tüend nüt saffa und hende doch mehr Monette wie alli Steinbrecher tutti quanti.»

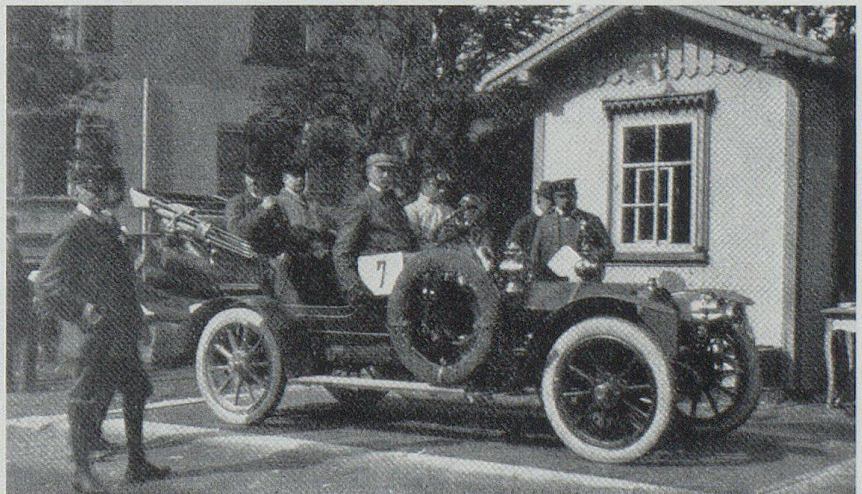
Die Martinis, Saurers, Schmidheins und Sulzers liessen sich von solchen bissigen Kommentaren nicht irritieren und fuhren fort, dem Automobil den Weg ins 20. Jahrhundert zu ebnen.

*Literatur:*

Appenzeller Landes-Zeitung, 29. Jg., 11. u. 22. Mai, 1. u. 5. Juni 1907.

Frühe Photographie im Appenzellerland 1860 – 1950. Hrsg. von Iris Blum, Roland Inauen, Matthias Weishaupt. (Appenzeller Hefte). Herisau: Appenzeller Verlag 2003.

25 Jahre Sektion St.Gallen-Appenzel des Automobil-Club der Schweiz, 1904-1929. St.Gallen o. J.



*Bei der Waage in Altstätten: Links Baron Sulzer-Wart, am Steuer des «Martini» Max von Martini aus Neuchâtel, daneben als Kontrolleur der Industrielle Antoine Dufour aus Thal.*

Repro aus: 25 Jahre A. C. S. St. Gallen-Appenzel