

Zeitschrift: Appenzeller Kalender

Band: 283 (2004)

Artikel: Heute umstritten, damals ein touristischer Trumpf : das Walzenhauser Autorennen mobilisierte Tausende

Autor: Eggenberger, Peter

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-377250>

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>

454078

Heute umstritten, damals ein touristischer Trumpf: Das Walzenhauser Autorennen mobilisierte Tausende

PETER EGGENBERGER

Umweltschützerische und verkehrserzieherische Gründe führten Mitte der 1980er-Jahre zur Aufhebung des weitbekannten Auto-Bergrennens von Rheineck bis Walzenhausen-Lachen. Früher war der Anlass ein touristischer Trumpf erster Güte, der viele begeisterte Zuschauer aus dem In- und Ausland anlockte.

Erster automobilistischer Rennanlass in der Ostschweiz war die am 28. Mai 1907 durchgeführte Bergwettfahrt von Altstätten bis zur «Landmark» auf der Ruppen-Passhöhe. 1910 übernahm die sechs Jahre zuvor gegründete Sektion St. Gallen-Appenzell des Automobilclubs

der Schweiz (ACS) diesen Anlass, um auch in rennsportlicher Hinsicht aktiv zu werden. Dabei wurde auf das in Altstätten beginnende Rennen verzichtet und stattdessen zu einer Kombination im Raume Unterrheintal-Vorderland eingeladen. Nach dem Flachrennen auf der Strecke von Staad nach Buriet (Gemeinde Thal) folgte im zweiten Teil das Bergrennen Rheineck-Lutzenberg-Walzenhausen-Lachen. Im Rennkommentar des ACS wurde festgehalten, dass die neuartige Kombination überall in der Schweiz und im benachbarten Ausland auf lebhaftes Interesse gestossen sei. Bestzeit ver-

zeichnete damals sowohl im Tal als auch am Berg der mit einem Wagen der Marke «Cottin Desgouttes» startende Genfer Armand Borgeau. Auf der Flachstrecke erzielte er einen Stunden-durchschnitt von 106,5 Kilometern. Die 6500 Meter lange Bergstrecke legte er in 7,31 Minuten zurück, was einem Stundenmittel von gut 52 Kilometern entsprach.

32 Automobile und 23 Motorräder am Start

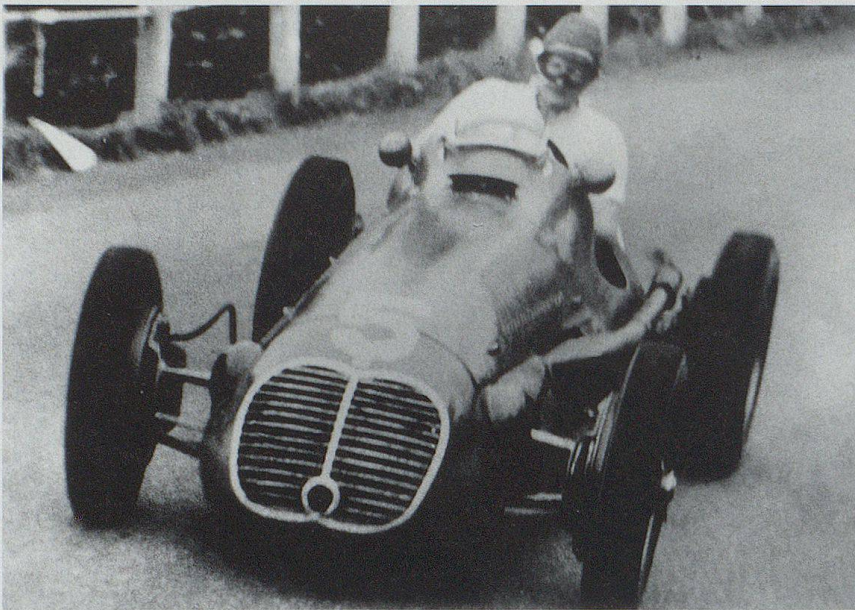
Erst 1924 indes fand der Anlass im Appenzeller Jahrbuch erstmals Erwähnung. Chronist Oscar Alder widmete dem für Walzenhausen zum wichtigen Ereignis gewordenen Bergrennen folgende Zeilen: «An der von der Sektion St. Gallen-Appenzell des ACS am 22. Juni veranstalteten Bergprüfung von Rheineck bis Lachen nahmen 32 Automobile und 23 Motorräder teil. Das Rennen brachte viel schaulustiges Publikum auf die Beine.»

Unterbruch in den Kriegsjahren

Mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs (1939) war es mit der Austragung des Rennens schlagartig vorbei. Erst 1947 war die



Das Autorennen in den 1920er-Jahren: Nach dem Rennen wurden die Wagen rund um das alte Bahnhofgebäude von Walzenhausen (links) parkiert, weil im Hotel Kurhaus-Bad (hinten) die mit Spannung verfolgte Rangverkündigung stattfand.



Anfang der 1950er-Jahre: Ein Fahrer braust mit seinem Rennwagen in Richtung Lachen.

Strecke Rheineck–Lachen wieder Rennaustragungsort. Chronist Albert Nägeli dazu im Jahrbuch: «Das Bergrennen Rheineck–Walzenhausen–Lachen, das älteste Bergrennen der Schweiz, das seit 1939 zum erstenmal wieder durchgeführt wurde, zog eine grosse Zuschauermenge an. Die 70 Konkurrenten hatten eine Strecke von 6,5 Kilometern mit einer Höhendifferenz von 433 Metern zu überwinden.»

Tückische Kurve in Lutzenberg

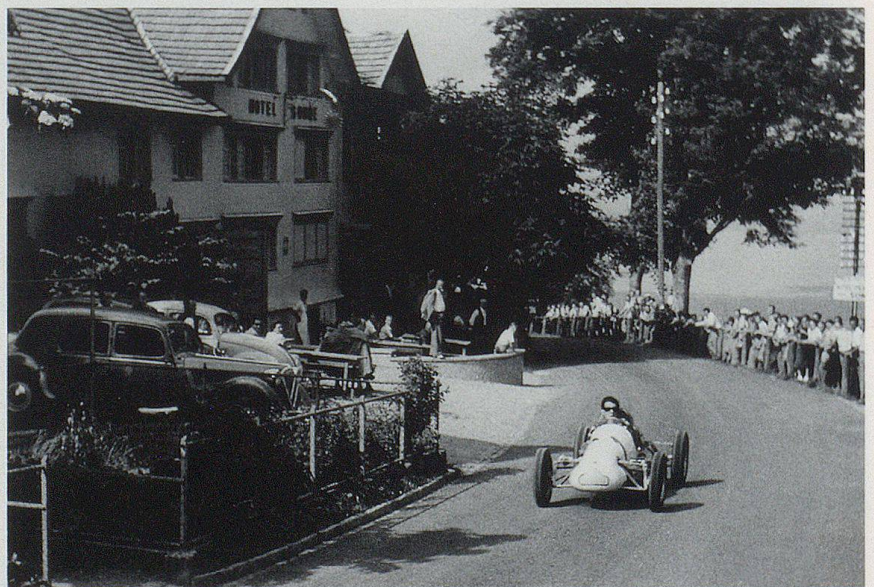
Die kurvenreiche, teils noch Naturstrassenabschnitte aufweisende Strecke war anspruchsvoll. Zu den gefürchteten Klippen gehörte der tückische Haslerrank in Lutzenberg, der regelmässig Fahrer ins Schleudern brachte. ACS-Berichterstatter Flury ver-

merkte zum 1947er-Anlass: «Beim Haslerrank irrte sich Fahrer Hardy Fortmann im Schätzen der Distanz. Er geriet ins Schleudern und kam in unsanften Kontakt mit einer Bö-

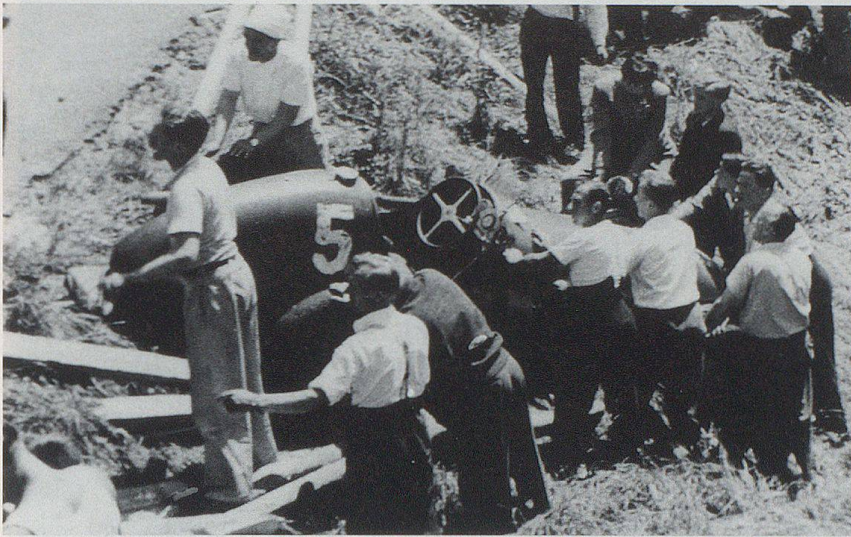
schungsmauer. Der Aufprall verursachte am Fahrzeug schwere Schäden. Der Fahrer selbst blieb – abgesehen von einigen Armschürfungen – unverletzt.»

Auch Damen am Start

Besondere Aufmerksamkeit wurde 1947 dem Rennverlauf der wenigen startenden Damen zuteil, und jedes Abweichen von der Optimallinie wurde peinlich genau vermerkt. «In der letzten Linkskurve vor dem Ziel in Lachen – im so genannten Lithenrank – berührte Fräulein Halter mit ihrem Wagen einen Randstein. Das Gefährt überschlug sich, und es bedeutete für die Teilnehmerin Glück im Unglück, dass der Salto für sie mit einigen Schürfungen abließ», hielt der Berichterstatter fest, um dann über zwei weitere Frauen zu berichten: «Bedeutend ruhiger, doch gleich-



Viel Volk säumt beim ehemaligen, 1959 niedergebrannten Hotel «Sonne» (links) im Weiler Moos die Rennstrecke.



Unfall im Lebaurank unterhalb des Schwimmbads Walzenhausen: Der Zwischenfall lief für Fahrer und Wagen glimpflich ab.

wohl mit Elan, fuhr Frau Habisreutinger ihr erstes Rennen. Sie erreichte in ihrer Kategorie den dritten Rang. Ausser Konkurrenz startete weiter die Griechin Lucie Pappou auf Ford am Rennen. Sie schlug sich mit der Zeit von 6 Minuten 40 ausgezeichnet. Dies vor allem deshalb, weil sie bei der äusserst verfänglichen Verzweigung Haslerrank zuerst geradeausfuhr und folglich ein zeitraubendes Wendemanöver einleiten musste.»

1954 letztes Rennen auf der Stammstrecke

Auf der Stammstrecke Rheineck – Lachen fand im Jahre 1954 das letzte Rennen statt. Die damalige Bestzeit wurde von Willy P. Datwyler mit einem Alfa Romeo erzielt, der für die 6,5 Kilometer nur gerade 4,32 Minuten benötigte. Die Autorennkata-

strophe im französischen Le Mans im Jahre 1955 führte zu einem sofortigen Verbot des Rundstreckenrennens in Bremgarten BE und auch des Auto-Bergrennens in Walzenhausen.



Zu jedem Autorennen gehörte die aus Holz erstellte Fussgängerüberführung, die im Walzenhauser Dorfzentrum während des Rennbetriebs den Zugang zum Bahnhof und zum Hotel Kurhaus-Bad ermöglichte.

Wiederaufnahme im Jahre 1970

1970 wurde die Wiederaufnahme des Rennens vom Ausserrhoder Regierungsrat gebilligt. Da der Kanton St. Gallen keine Einwilligung gab, fand das Rennen nur noch auf dem lediglich 1500 Meter langen Abschnitt von Walzenhausen Dorf bis Lachen statt. Die Wiederaufnahme der Renntradition war dem Berichterstatter im Jahrbuch nur wenige Zeilen wert: «Auf Anregung des Automobilclubs wurde das Autorennen Rheineck–Walzenhausen nach 16-jährigem Unterbruch wieder bewilligt und am 20. Juni durchgeführt.» 1984 wurde die Austragung untersagt, um dann 1985 und 1986 nochmals erlaubt zu werden. 1987 aber wurde das Walzenhauser Autorennen aus den eingangs erwähnten Gründen endgültig verboten.

Bilder: Peter Eggenberger