

Autorennen durch Schwarzenbach 1902

Obacht! Automobile!

Im Juni 1902 bekamen die meisten Bewohner unserer Gegend wohl erstmals ein Automobil zu sehen. Das Autorennen Paris – Wien führte über unser Gemeindegebiet, von Wil über Schwarzenbach nach Oberuzwil und St. Gallen und dann weiter nach Bregenz, dem nächsten Etappenort.

Der Gemeinderat hatte als Vorsichtsmaßnahme beschlossen, entlang der Fahrstrecke Flugblätter aufzuhängen, um Fussgänger und Fuhrleute zu warnen. Der motorisierte Verkehr und damit zusammenhängende Verhaltensregeln waren hierzulande fast gänzlich unbekannt. Schnellzüge waren zwar schon mit über 50 Stundenkilometern Geschwindigkeit unterwegs, aber auf den Strassen ging es noch beschaulich zu und her.

Die grösste Gefahr drohte den Fuhrleuten, da sie auf den schmalen Strassen, welche damals eher unbefestigten Feldwegen glichen, kaum ausweichen konnten und ihre Pferde beim ungewohnten Geknatter der Motoren scheuten.

Der *Wiler Bote* warnte am Tag vor der Durchfahrt seine Leserschaft noch etwas eindringlicher vor dem ungewohnten Schauspiel:

Da gilt denn Vorsicht auf den Straßen, damit den «rasenden Ungeheuern» nichts zum Opfer fällt. Wir machen nochmals speziell die Eltern aufmerksam, ihre Kinder von der Straße ferne zu halten; auch werden die Fuhrleute gemahnt, den Automobilen rechts auszuweichen, bzw. links vorzufahren.

Das Automobil-Unsinn-Rennen

Das eigentliche Rennen startete am 26. Juni 1902 in Paris. In vier Etappen sollte Wien erreicht werden. Einige Tage zuvor hatte sich in Paris bereits eine sogenannte Touristenfahrt mit etwa 50 Wagen auf den Weg gemacht, welcher auf Schweizer Gebiet über Bern, Interlaken, Luzern und Sargans führte. Die vornehmen Leute wollten rechtzeitig zur Ankunft des Rennens in Wien sein.

Bevor die ersten Autos unsere Gegend erreichten, trafen Meldungen über Unglücksfälle bei den Zeitungsredaktionen ein. Doch was hat das Publikum von jeher mehr interessiert als Schreckensnachrichten! So war die Neugier doppelt geweckt, auch wenn andererseits die Skepsis gross war. Der Redaktor des Gossauer *Fürstenländer* titelte seinen Bericht vom 24. Juni *Das Automobil-Unsinn-Rennen* und nutzte die Schilderung der Unfälle, um seine persönliche Meinung gleich als Volksmeinung zu verkaufen:

Die Automobil-Touristenfahrt Paris-Wien führte in und bei Bern zu mehreren Unglücksfällen. In der Laupenstrasse stiess ein Pariser Motorwagen, ein Tramwagen und ein Bernerwägel-

Obacht!

Nächsten Freitag den 27. Juni,
um die Mittagsstunde, werden die bei der Wettfahrt

Paris – Wien

beteiligten Automobile diese Straße passieren.

Das Publikum überhaupt, speziell aber die Fuhrleute, werden ersucht, die zum eigenen Schutze wie demjenigen der Fahrer nötige Vorsicht walten zu lassen, indem die Straße beim Passieren der 100 bis 150 Motorwagen möglichst frei gehalten und vorschriftsgemäß ausgewichen wird.

Jonschwil, den 26. Juni 1902.

Der Gemeinderat.

chen zusammen, ein in letzterem stehendes Mädchen wurde hinausgeschleudert und am Fuss stark verletzt. Auf der Strasse zwischen Bern und Muri sprang Schmiedemeister Baumann aus Bern vom Fuhrwerk, um das beunruhigte Pferd zu halten; in diesem Augenblick hörte er ein Automobil; im Begriffe, auf das Trottoir zu springen, wurde er vom Automobil des Holländers Brantschen überfahren. Baumann erlitt mehrere Rippenbrüche und äusserst schwere innere Verletzungen, Brantschen verstauchte den Fuss und musste in Bern in Behandlung gehen. Sein Automobil, welches einen Baum rammte, ist demoliert.

Man ist allgemein erbost über die schwere Belästigung und Gefährdung unserer Strassen durch derlei unnötige und unnütze Massen-Spazierfahrten der Herren Automobilisten. Dieselben sollten im Interesse der öffentlichen Sicherheit ein für allemal untersagt werden. Zu den obigen, Menschen und Tiere gefährdenden Experimenten sind unsere Strassen nicht gemacht.

Rollender Automobil-Salon

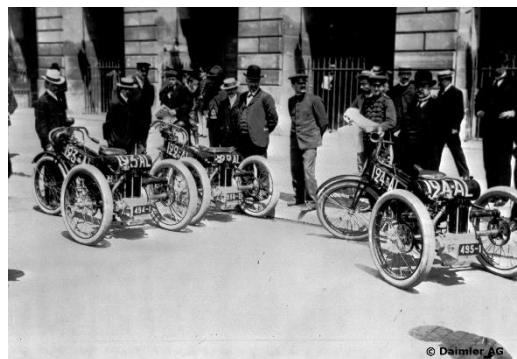
Für das Rennen hatten sich etwa 180 Teilnehmer angemeldet und die meisten europäischen Autohersteller beteiligten sich daran. Die aufkommende Industrie wollte sich zeigen und hatte die namhaftesten Rennfahrer verpflichtet, von denen die meisten schon ein ordentliches Startgeld erhielten. Der Sieger sollte einen Scheck über 25'000 Franken erhalten. Panhard-Lavasseur hatte zudem 350'000 Franken Preisgeld ausgesetzt, wenn einer ihrer Wagen das Rennen gewinnen sollte. Der Redaktor des *Tagblatts der Stadt St. Gallen* hielt nicht viel von diesem Werbe-Schaulaufen und schloss einen Tagesbericht mit folgender kritischen Bemerkung:

... lebhafter als je ist aber heute noch unser Gefühl, dass es bei dem gestrigen Spektakulum sein Bewenden haben soll. Einmal und nicht wieder! Die treibende Kraft bei Veranstaltung dieser Rennen ist die Spekulation der diversen Automobilfabrikanten: es ist aber nicht angezeigt, um dieser Interessen willen diejenigen des öffentlichen Verkehrs und der öffentlichen Sicherheit zu gefährden.

Schon damals waren die Rennfahrer mit über 100 Stundenkilometern unterwegs, und das mit schwer zu steuernden Fahrzeugen und langsam reagierenden Bremsen. Die grösseren Wagen hatten einen Mechaniker mit an Bord und in den Etappenorten verfügten die verschiedenen Hersteller über improvisierte Werkstätten, in denen die Fahrzeuge repariert werden konnten.

Der bedeutendste und erfolgreichste Autohersteller war damals Panhard-Lavasseur, der auf der ersten Etappe gleich mit mehreren Wagen in Führung lag. Neben den herkömmlichen Automobilen waren auch drei- und zweirädrige Fahrzeuge zum Rennen zugelassen, wozu obiger Schreiber bemerkte:

Gegen 5 Uhr änderte sich das Gesamtbild in der Weise, dass wir neben den erwähnten Rennwagentypen auch noch andere, teilweise sehr originelle Vehikel zu Gesicht bekamen. Bald kamen bis 2 ½ Meter lange, möglichst niedere Wagen, dann wieder hohe, verhältnismässig breite und recht schwerfällige, ferner dreirädrige mit zwei oder sogar mehr Sitzen, ferner begegneten uns auch Bicycle mit Motorbetrieb, anscheinend echte Mordinstrumente, geeignet für solche, die ihrem Leben in unsinniger Weise ein Ende machen wollen.



Am Rennen beteiligte Dreiräder von De-Dion-Bouton

Die Rennstrecke

In den Jahren zuvor hatten bereits solche Rennen stattgefunden, von Paris nach Berlin oder nach Bordeaux. Frankreich war das Mutterland des Automobilrennsports, aber auch in Deutschland, England und in den USA hatte es schon ähnliche Veranstaltungen gegeben.

Erstes Etappenziel war nach 408 km Belfort, welches der französische Rennfahrer René de Knyff nach einer reinen Fahrzeit von 4 Stunden und 6 Minuten erreichte, also mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von fast 100 km/h. Und wenn man bedenkt, dass die Strecke durch Dörfer und Städte führte und die Strassen fast überall unbefestigt waren, kann man sich gut vorstellen, welch abenteuerlicher Ritt eine solche Fahrt war.

In der Schweiz wollte man nichts von dieser Raserei wissen. Mehrere Kantone verboten die Durchfahrt. Erst als man sich darauf einigte, das Rennen auf Schweizer Gebiet zu neutralisieren, wurde grünes Licht gegeben. So sollten die Wagen unser Land von Basel nach Bregenz mit maximal 30 km/h, innerorts mit lediglich 12 km/h durchqueren.

Ab Bregenz durfte dann wieder Vollgas gegeben werden, bevor am Arlbergpass dem einen oder anderen Vehikel der Schnauf ausging. Letzte Zwischenstation war Salzburg, von wo es am letzten Tag dem Ziel in der Wiener Pferderennbahn entgegenging.

Ankunft in Wil

Damit in der Schweiz die Geschwindigkeit eingehalten wurde, waren alle 20 bis 30 Kilometer Kontrollposten eingerichtet – in unserer Gegend in Winterthur, Wil und St. Gallen –, welche den Fahrern mit einer Laufkarte die Richtzeiten mitgaben. Wer zu schnell fuhr, hatte am nächsten Kontrollpunkt zu warten, bis die für die Strecke berechnete Zeit abgelaufen war.

Von Winterthur über Aadorf und Eschlikon sollten am Freitagmittag die ersten Rennwagen in Wil eintreffen, aber wegen verspäteter Abfahrt am Winterthurer Kontrollposten wurde die Geduld der Zuschauer auf die Probe gestellt. Der *Wiler Anzeiger*, eine der beiden damaligen Wiler Tageszeitungen, berichtete in seiner Samstagausgabe:

Die von Alt und Jung längst ersehnten Automobilrenner haben gestern Freitag nachmittag auf ihrer Wettfahrt Paris-Wien im sausenden Galopp zur grössten Freude der Einwohnerschaft und der zahlreich erschienenen Fremden die Stadt Wyl passiert. Schon gegen halb 12 Uhr sammelte sich an der von Herrn Adolf Martini von Frauenfeld mit grosser Umsicht besorgten Kontrollstelle beim «Freihof» eine Menge Volkes, um die interessanten und kostbilligen Vehikel vom Bild her heransausen zu sehen. ... Immer mehr Volk belebte den Schwanenplatz und die beiden Restaurants, als gegen 1 Uhr vom Asyl her eine dichte Staubwolke sichtbar wurde, eine grosse, tiefgebaute und dicht mit Staub bedeckte Maschine Nr. 5 daher gerannt kam, deren Lenker Baron de Knyff unter brausendem Hurrah empfangen wurde. Baron de Knyff, in einen dickwattierten Staubmantel eingemummt, präsentierte, vom Publikum zahlreich umringt, seine Fahrkarte, es erfolgte die Coupierung der Karte und dann gings nach wenigen Minuten die obere Bahnhofstrasse hinauf «hurre, hurre, hopp, hopp, hopp, vorwärts in sausendem Galopp», wie es in Bürgers «Leonore» heisst, mit staunenswerter Sicherheit und Eleganz bei der «Rose» und «Sonne» vorbei in die Toggenburgerstrasse dem Dorfe Schwarzenbach zu. Dem Wagen Nr. 5 folgten in Abständen von zwei bis drei Minuten die mit den Nr. 7, 6, 45; einer sah dem andern gleich, verummte, unheimlich starrende Figuren und Staub, viel Staub...



Obere Bahnhofstrasse Wil zu Beginn des 20. Jahrhunderts

So ging es den ganzen Tag weiter. Der *Wiler Bote* berichtete, dass der letzte Fahrer um halb 9 Uhr eingetroffen sei, nachdem die Kontrollstation bereits geschlossen war. Einige der Nachzügler hatten es übrigens vorgezogen, in Wil zu übernachten, so dass sie sich mit ihren Wagen erst am nächsten Morgen auf den Weg Richtung Bregenz machten. So bot sich der hiesigen Bevölkerung die Gelegenheit, die Rennwagen noch genauer zu begutachten und ihre Meinung über deren Sinn oder Unsinn auszutauschen.

Von Wil nach St. Gallen

In 70 Minuten sollten die Fahrer über Schwarzenbach, Oberuzwil, Flawil, Gossau zum Kontrollposten in St. Gallen gelangen. Das hinderte aber die meisten Fahrer nicht daran, die Kraft ihrer Fahrzeuge auszureizen. So traf einer bereits 20 Minuten nach seiner Abfahrt bei der St. Galler Kontrollstelle ein! Ein Einziger soll sich laut *Tagblatt der Stadt St. Gallen* an die Richtzeit gehalten haben.

Der Gossauer *Fürstenländer* berichtete ausführlich, aber nicht gerade wohlgesinnt über die Wettfahrt und bemängelte vor allem, dass die vorgeschriebenen Geschwindigkeiten nicht eingehalten worden seien. Auch Gossau passierte Baron de Knyff wieder als Erster. Die meisten Wagen sollen mit 30 bis 50 km/h durchs Dorf gerast sein, wobei auch einige vorwitzige Hunde und Hühner verletzt oder getötet worden seien. Ein Dampfwagen erlitt beim Restaurant «Schiff» einen schweren Defekt, was die Weiterfahrt verunmöglichte, so dass das Gefährt vom Gossauer Bahnhof nach Paris zurückspediert werden musste. Seinen Bericht schloss der Redaktor mit dem vernichtenden Urteil:

Gottlob, dass sie vorbei ist, die wilde, verwegene, unsinnige Jagd!



Baron de Knyff an der Kontrollstelle in St. Gallen

In der Stadt St. Gallen war die Kontrollstelle beim Stahl eingerichtet. Damit die Fahrt durch die Stadt ordnungsgemäss erfolgte, hatte die Polizei vorgesorgt. An jeder Kreuzung stand ein Verkehrspolizist und zudem fuhr ein Radfahrer den Rennfahrern voraus und zeigte so den Weg durch die Stadt.

Mit grossem Interesse wurden in St. Gallen die beiden Multimillionäre Vanderbilt und Rothschild erwartet, welche auch an der Wettfahrt teilnahmen. Diese waren wohl von Stadt und Landschaft so beeindruckt, dass sie – wie eine Zeitung berichtete – das Rennen in St. Gallen abbrachen, um eine Vergnügungsreise durch die Schweiz zu machen.

Wilde Raserei...

In Frankreich und Österreich galt keine Geschwindigkeitsbegrenzung. Der Redaktor des *Flawiler Volksfreund* hatte sich mit dem Zug nach Bregenz begeben und an der Rennstrecke einen Augenschein genommen.

Eine Momentaufnahme des Rennens 7 Kilometer von Bregenz. Hinter einander drei Wagen, die Vorsprung à tout prix erjagen wollen. Der mittlere biegt aus, um vorzufahren, der hintere schliesst sich sofort dem ersten an, und nun der mittlere: im Bogen rast er hinein bis zur Hälfte im Graben, schräg liegt der Wagen, schräg hängen die Fahrer darin, aber sie rasen weiter, ob auch der Schlamm spritzt, und im günstigen Momente erklettern sie wieder die Böschung, erjagen den Vorsprung und weiter geht's dem nächsten nach.



Farman und sein Mechaniker auf einem Panhard bei den Rheinbrücken in der Nähe von Bregenz

Da – ein Bahnübergang, ein herannahender Zug, lebhaftes Haltwinken mit blauer Fahne ... Aber er muss noch durch, und unter sich senkender Barriere durch, zusammengekauert über das Lenkrad, gelingt's ihm noch – und nun erst los, los, rasend und vorwärts, den Vorsprung ausnutzend, den ihm der durchfahrende Zug bietet ... und ist dieser durch und die Barriere hebt sich, dann stürzen ihm nach fünf, sechs, sieben Wagen, die sich dort gestaut haben, und die Gefahren türmen sich haushoch ...

... viele Unfälle...

In den Zeitungen häuften sich unter der Rubrik *Unglücksfälle und Verbrechen* die Meldungen, welche die Sensationslust der Leserinnen und Leser befriedigten. Auf den französischen und österreichischen Strassen ereigneten sich spektakuläre Unfälle. So kamen bereits auf der Strecke von Paris nach Belfort schon mehrere Fahrer ums Leben, wie die *Ostschweiz* berichtete:

Die Tollkühnheit, welche von mehreren Fahrern ... entwickelt wurde, war mitunter geradezu wahnwitzig und hat sich denn auch gelegentlich schwer gerächt, so an Herrn Domptet, der nicht weit von Troyes mit seinem leichten Wagen die Panhardmaschine des Ägypters Sabis Bey überholen wollte. Es gelang ihm denn auch mit rasender Geschwindigkeit, gewiss mit hundert Kilometer in der Stunde, wie Sabis Bey erklärte, welche letzterer die rechte Seite der Strasse einhielt, vorbeizukommen. Da sah er zwei Lastwagen vor sich, welchen er ausweichen wollte; er machte inmitten der grössten Geschwindigkeit die ausweichende Wendung, aber er konnte den Wagen angesichts dieses unerhörten Tempos nicht mehr meistern und ihn nicht mehr auf die Strasse zurückwenden, nachdem er ausgewichen war. Die Maschine setzte den ihr zum Ausweichen gegebenen Kurs fort, überschritt die Strasse, bäumte sich hoch auf und stürzte auf der anderen Seite in den Graben. Als der Ägypter anhielt und sich dem Verunglückten näherte, sah er ihn tot oder doch dem sichern Tode nahe unter der Maschine liegen.

Am gleichen Tag kam in der Nähe von Beaune der Maschinist eines Wagens zu Tode, als dessen Fahrer das Gefährt bei einem Ausweichmanöver gegen einen Baum setzte. Der Fahrer selbst kam glimpflicher davon und musste verletzt ins Spital eingeliefert werden.

Dank der Neutralisierung des Rennens auf Schweizer Gebiet kam es in unserer Gegend zu keinen schwereren Unfällen, abgesehen einigen kleineren Zwischenfällen. So geriet in St. Gallen der Mantel eines Fahrers in Brand, was aber auch ohne Personenschaden endete.

Nach der eher ruhigen Fahrt durch die Schweiz setzte sich in Österreich die Unfallserie fort. Allein von der Etappe von Bregenz nach Salzburg vermeldete die *Ostschweiz* sieben Unfälle mit mehreren Schwerverletzten.

... und grosses Publikumsinteresse

Überall sorgte die Durchfahrt der Automobile für grosse Aufregung und entsprechenden Publikumsaufmarsch, vergleichbar mit der Durchfahrt eines bedeutenden Radrennens. Die Frauenfeld-Wil-Bahn sah sich gezwungen, einen Extrazug einzusetzen, damit der Ansturm der Schaulustigen bewältigt werden konnte, die in Wil die verschiedenen Rennmaschinen bestaunen wollten.

Auch in St. Gallen stand schon eine Stunde vor der Durchfahrt des ersten Wagens, welcher dann mit lautem Hurra begrüsst wurde, eine dichtgedrängte Menschenmenge am Strassenrand. Die Polizei hatte Mühe, die Neugierigen an den Strassenrand zu drängen, damit die Fahrzeuge ungehindert passieren konnten.

Und von St. Gallen ging nachts noch ein Extrazug ab nach Bregenz, damit am Morgen um 4 Uhr der Start mitverfolgt werden konnte. Alle 30 Sekunden wurde dort ein Wagen losgeschickt. Viele Zuschauer platzierten sich etwas ausserhalb der Stadt, um die Wagen in vollem Tempo beobachten zu können.

Während die lokale Bevölkerung einen kurzen Einblick in den Automobilsport bekam, brachte ein Sonderzug eine illustre Gesellschaft von Schlachtenbummlern von Etappenort zu Etappenort, wo abends rauschende Feste gefeiert wurden. So gab es in Bregenz am 27. Juni ein Parkfest am See mit Gondelkorso und Feuerwerk. Ein Schreiber des *Tagblatts der Stadt St. Gallen* konnte oder wollte die Begeisterung des Publikums nicht teilen:

Jedenfalls kommen die Fahrer eher auf die Rechnung als die Neugier der Zuschauer. Die Geduld dieser letzteren wurde zeitweise auf eine harte Probe gestellt und viele, die aus ziemlich weiter Ferne an die Route geeilt waren, bekamen herzlich wenig zu sehen. Sie rechneten eben nicht mit der Raschheit dieser modernen Vehikel und – mit der Ungenauigkeit der Berichterstattung. ... Denn erst um 2 ¼ Uhr sausten die ersten Gefährte bei drückender Hitze und unter enormer Staubaufwirbelung durch die Stadt.

Ein Sieger mit berühmtem Namen

Das Rennen wurde schliesslich vom französischen Autokonstrukteur Marcel Renault gewonnen, der mit seinem vergleichsweise leichten Wagen die schwierigen österreichischen Passstrassen am besten meisterte. Dem zuvor führenden de Knyff war hinter dem Arlberg das Differentialgetriebe gebrochen, so dass er das Rennen aufgeben musste.

Marcel Renault kam dann im folgenden Jahr beim Rennen Paris – Madrid ums Leben, und weil noch vier andere Fahrer und drei Zuschauer das gleiche Schicksal erlitten, wurde jenes Rennen in Bordeaux abgebrochen. Die französischen Behörden verboten solche Fernfahrtrennen, womit sich der Automobilsport auf Rundrennen beschränken musste.

Kein nachhaltiger Eindruck

Alle regionalen Zeitungen hatten mehr oder weniger ausführlich über den Rennverlauf berichtet, einige wenige am neuartigen Fortbewegungsmittel neugierig interessiert, die meisten überaus ablehnend. Der Redaktor des *Wylers Anzeigers* fühlte sich durch Bemerkungen einiger Rennfahrer in seinem Nationalstolz verletzt und schloss seine Berichterstattung folgendermassen:

— **Automobil-Wettfahrten.** Da und dort fragt man sich, ob unsere Schweizerstrassen zu ferneren Wettrennen sollen hergegeben werden oder nicht. Die Frage sei um so berechtigter, als dieselben Leute für unser Strassenwesen, wie über die gesamten Verkehrsverhältnisse doch keine andern Worte als solche der Verachtung und unberechtigten Tadeln hätten, und ferner die strassenpolizeilichen Extravorkehren von den betreffenden Kantonen und Städten getragen werden mussten, ohne Aussicht auf Rückvergütung oder nur auch Dank.



Überall grosse Zuschauermengen entlang der Rennstrecke.



Sieger Marcel Renault mit Wagen Nr. 147

Leider ist aus unserer Gemeinde lediglich das am Anfang des Berichts gezeigte Flugblatt vorhanden sowie ein kurzer Eintrag dazu im Gemeinderatsprotokoll. Pfarrer Karl Bischofberger, der über Jahre hinweg die aus seiner Sicht wichtigsten Vorkommnisse aufgezeichnet hatte, erwähnte in seinem Tagebuch das Rennen mit keinem Wort. Für ihn hatte in jenen Tagen der Bau der Oberrindaler Kapelle oberste Priorität.

Auf die Frage, welche die grösste technische Errungenschaft in ihrem Leben gewesen sei, antwortete die 1895 in Schwarzenbach geborene Fini Strasser-Eisenring, als sie an ihrem 105. Geburtstag von ihrer Heimatgemeinde eingeladen wurde: «Das war im Jahr 1905, als ich als zehnjähriges Mädchen am Karsamstag an der Auferstehungsfeier in der Kirche Jonschwil war. Plötzlich ging das Licht an und dies war ein ganz besonderes Ereignis. Dies war für mich sogar von grösserer Bedeutung als die ersten Autos, die ich im Jahr 1917, als ich nach Zürich zog, durch die Stadt fahren sah.» Anscheinend hatten sich die Lehrer mit ihren Klassen nicht an den Strassenrand gestellt, um die Durchfahrt zu bestaunen. Die damals 7-jährige Fini Strasser-Eisenring hätte sich sicher daran erinnert, aber anscheinend dauerte es noch 15 Jahre, bis sie ihr erstes Auto zu Gesicht bekam.

Dieses Rennen war für unsere Gemeinde ein schnell vorübergehender Spuk und über viele Jahre liessen sich keine Autos mehr sehen. Fuhrwerke beherrschten wieder das Strassenbild. Das Automobil war ein Luxusprodukt und Freizeitvergnügen für die reichen Leute. Bis es sich endgültig als Volksverkehrsmittel durchsetzte, dauerte es noch Jahrzehnte. Im Jahr vor dem Autorennen Paris - Wien hatte es im ganzen Kanton St. Gallen lediglich vier Automobile gegeben.

Wie die meisten Zeitungsausschnitte belegen, waren die meisten Leute dem neuen Verkehrsmittel gegenüber skeptisch eingestellt. Graubünden hatte 1900 sogar ein allgemeines Automobilfahrverbot erlassen, welches erst ein Vierteljahrhundert später – in der 10. Volksabstimmung darüber – aufgehoben wurde.



Das erste Wiler Auto, wohl eines der ersten im Kanton St. Gallen überhaupt
Besitzer: Herr Brunner vom Rebstock

Bildnachweis:

- www.daimler-benz-publicarchive.com
- Stadtarchiv Wil
- Kantonsbibliothek St. Gallen (VMisc S 105/7 S. 5)