

Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin
Band: 129 (2003)
Heft: 6

Artikel: Das Damenvelo und die weissen Socken
Autor: Renggli, Sepp
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-605050>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.02.2026

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

Das Damenvelo und die weissen Socken

SEPP RENGLI

Vor hundert Jahren, 29 Jahre nach der «Nebelspalter»-Premiere, hüpfte in England das erste Flugzeug ein paar Meter ab Boden, vor hundert Jahren suchten 60 Velozipedisten Frankreich heim. Das Flugzeug und der «Nebi» haben sich inzwischen ziemlich verändert, aber das Velo besteht weiterhin aus einem Rahmen, einem Lenker, einem Sattel, je zwei Rädern, Pedalen und Bremsen. Damit fahren sie demnächst, wie anno 1903, rund um die Grande Nation. Die Tour de France feiert anfangs Juli ihren 100. Geburtstag. Der erste Tour de France-Sieger war Kaminfeger und gewann mit 169 Minuten Vorsprung. Sein Nachfolger 2003 russt keine Kamine und könnte das Hotel, in dem der Kaminfeger 1903 für einen Franc übernachtete, mit seiner Gage kaufen.

Die Geschichte und Geschichten von Europas spektakulärstem Open-air füllen Bibliotheken. Fahrer meuterten, Zuschauer streuten Nägel, Bauern blockierten Strassen, einsame Pedaleure wehrten sich in den Pyrenäen mit Velpumpen gegen neugierige Bären. Saboteure sägten Lenker und Rahmen «feindlicher» Teilnehmer an. Gekaufte Hotelköche fügten den Speisen Abführmittel bei. Verschwörer tröpfelten Gift in die Bidons der Gegner. Apotheker und Ärzte versuchten (schon damals) schwindende Kräfte mit alchemistischen Wässerchen zu ersetzen. Auch unter Frankreichs Sonne geschieht nichts Neues (frei nach Ben Akiba). Von 1906 bis 1909 ging die Tour de France fremd. Etappenort war die nach dem Deutsch-Französischen Krieg an Deutschland abgetretene Garnisonstadt Metz. Weil

dort 1909 zum ersten Mal seit 1871 französische Plakate hingen, einige Zuschauer die Marseillaise sangen und der Musikverein Metz den Marsch «Le Régiment de Sambre et Meuse» spielte, verbot Deutslands letzter Kaiser der Tour de France ab 1910 den Grenzübergang. Wilhelm II. starb 1941, die Tour lebt noch immer, und Elsass-Lothringen gehört wieder den Franzosen.

1910 mussten erstmals die Pyrenäen erklimmen werden. Der aus Rouen stammende Gesamterste Paul Duboc liess am Tourmalet alle Rivalen stehen. Einziger ernsthafter Gegner war der Durst. Der vermeintliche Retter vor dem Verdurstenden stand am Strassenrand und reichte Duboc einen kühlen Trank. Der beste Rennfahrer jener Epoche erlaubte sich... und brach zusammen. Vergiftet! Von Bauchkrämpfen geplagt, setzte Duboc das Rennen nach einer Stunde fort und erreichte den Etappensieg Bayonne als Letzter. In Rouen schworen Dubocs Anhänger dem neuen Leader Gustave Garrigou, dem schuldlosen Nutzniesser dieser Schandtat, bittere Rache. Bei der Passage in Rouen wollten sie zur Tat schreiten. Der Rennleiter bekam jedoch Wind von der geplanten Lynchjustiz, liess Garrigous Velo mit einer anderen Farbe überpinseln, wechselte dessen Trikot und maskierte ihn mit einer dunklen Brille. Als die Rächer, bewaffnet mit allerlei Kampfgegenständen, nach Garrigou äugten, hatte er die Stadt längst verlassen und trampete seinem Tour-Triumph vor Rouens Lokalheld Duboc entgegen.

Nach dem ersten Weltkrieg führte die Tour de France über vernachlässigte, löchrige Strassen. Nur 11 von 69

Gestarteten erreichten 1919 Paris. Dafür war eine neue Farbe ins Rennen gekommen. Der Tour-Chef wollte den Leader für die Zuschauer visuell kenntlich machen und entschied sich für ein leuchtendes Gelb. Das «Maillot jaune» war geboren. Gelb ist seither weltweit die Farbe des Siegers. Nur Italien verzweigt sich dieser Tradition. Dort kreist der Giro-Campionissimo nach wie vor in der «Maglia rosa» um den Stiefel. Dagegen legte Benito Mussolini einst höchstpersönlich sein Veto ein. Rosa sei eine weiche Farbe und erinnere statt an harte Rennfahrer an zarte Damenunterwäsche. Die Giro-Männer verschmähten des Duces Lieblingsfarbe Schwarz, blieben hart und wählten weich.

100 Jahre Tour de France, Geschichte und Geschichten. Ernest Hemingway schrieb sie, Kurt Tucholsky schrieb sie, Tristan Bernard schrieb sie. Heute haben die Profis nach vier- oder fünfstündiger Fahrt Feierabend, 1923 sass der Schnellste von Les Sables d'Oldonne nach Bayonne (482 km) 20 Stunden und 16 Minuten im Sattel. Und 1928 behändigte der Luxemburger Nicolas Frantz nach einem Sturz 100 Kilometer vor dem Ziel stante pede ein Damenvelo. Auf diesem scheppernden Göppel mit Schutzblechen und Beleuchtung handelte sich Frantz 28 Minuten Rückstand ein, gewann aber zwei Tage später trotzdem die «Grande boucle».

Geschichte und Geschichten. Die Tour de France beeinflusste, wie Frankreich, sogar die Mode. Charles Pélissier, achtfacher Etappensieger 1930, trug als erster Rennfahrer weisse Socken. Der Radrennsport verlor inzwischen die weisse Weste, doch die weissen Socken sind geblieben.