

P. M. BIANCHIN

ERNST
KAMMERMAN
Bump-
Liz
Berns:
KASSEL
55...
Bern Bumps
TENNI



CASA EDITRICE CANOVA - TREVISO

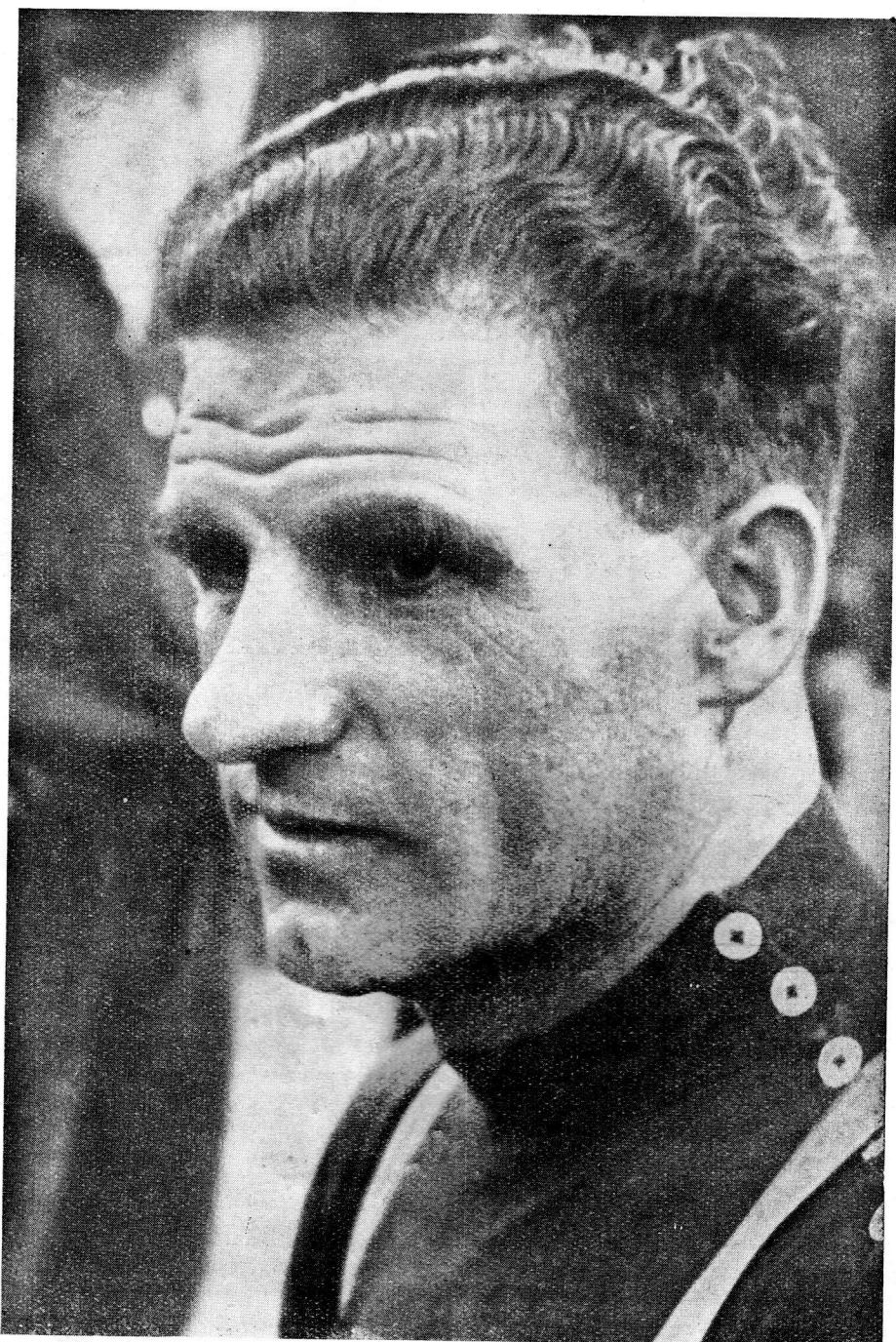
PIER MARIA BIANCHIN

T E N N I

DER KÜHNSTE MOTORRADFAHRER
DER WELT

CASA EDITRICE CANOVA - TREVISO (Italien)

1949



Das ist die kurze Geschichte des grossen Sportlebens Tennis. Die ganze Welt kannte ihn nach diesem einfachen, zweisilbigen Namen; bei jedem Rennen, bei jeder Tour, wobei er das Zeichen der Kühnheit auf seiner Maschine trug, wurde dieser Name von den Menschenmengen laut und leise ausgesprochen, buchstabiert, ausgeschrien.

Er trug den Sieg schon mit sich und sein grosses Mannes und Sportlerherz herrschte über den Weltkampf selbst, denn sein ganzer Körper vibrierte mit der Maschine zusammen, mit seiner Maschine, mit welcher er auf den Strassen aller Länder das Unmögliche zu wagen wusste.

Omobono, ein so seltener, ja fast sonderbar klingender Taufname, ist sein zweiter, Thomas ist eigentlich sein erster Name, die grossen Mengen aber nannten ihn so, erst als er berühmt und ein Weltmeister wurde, der jedesmal Ruhm für seine Heimat, seine Stadt, seine Firma bereitete; für diese letztere brachte er das Opfer seines kühnen Lebens dar.

Alle Weltsportler fühlten seine Angst mit, während jener schrecklich langen Stunden, bis das Zeichen des beflügelten Sieges auf seiner unbe-siegbaren Maschine erschien. Er war ja deren unüberwindlicher Lenker.

Er war die moderne Erscheinung des antiken Ritters ohne Furcht und Tadel, des Traumritters, der zur Wirklichkeit geworden, des menschlichen Wagemutes, der den Naturgesetzen zu trotzen wagte. Er war der Centaure, der aus dem Mythos auf die Erde zurückgekehrt war. Er stellte ein Symbol dar, das die Menschheit nicht vergisst; Kraft, Mut und Güte. Und mit der Güte, verbunden die Bescheidenheit, die den grossen Champions eigen ist und die einfachen Worte des Mannes aus dem Volke, der nur aus eigener Kraft und mit seinem intelligenten, beharrlichen und eisernen Willen zum höchsten Ruhm des Sportes aufgestiegen war. Um das Leben Tennis zu erzählen, braucht man keine grossen und schwierigen Worte. Wer ihn näher gekannt hat, weiss wie bescheiden er war. Fast eine franziskanische Demut im Zurückweisen aller Huldigungen für seine grossen Taten, auch im beschränkten Freundeskreis und in der Familie. Er schien alle äussere Kundgebung, die seinem Mut und seinem Wert gebracht wurde, mit dem Satz zu vermeiden, der das Motto seines sportlichen und menschlichen Lebens war; "Non nobis Domine, non nobis". Nicht für

uns!... Nicht für sich bot Tenni seine Verwegenheit, sondern für den Ruhm des italienischen Sportes in der Welt, und für die Familie, die er heiss liebte. Die Trevisaner, Mailänder, Bologneser und römischen Sportfreunde wissen es, und ebenso wissen es die ungezählten Reihen aller derer, die ihn kannten, von den einfachsten Mechanikern, für die er eine besondere Zuneigung hatte, bis zu den Exponenten der höchsten Wettbewerbe und seinen Sportleitern. Er sprach wenig, sehr wenig, und es war sehr mühsam, ihn nach einem Sieg die Einzelheiten und Impressionen der Taten, die dann legendar wurden, erzählen zu lassen. Die Sportchronik der ganzen Welt erhob ihn, begrüßte ihn mit den schönsten Namen, die die innigste Freude der Jugend bilden können, jener Jugend, die seine Unternehmungen in Erinnerung behalten wird, wie die schönsten Seiten der Abenteuerliteratur.

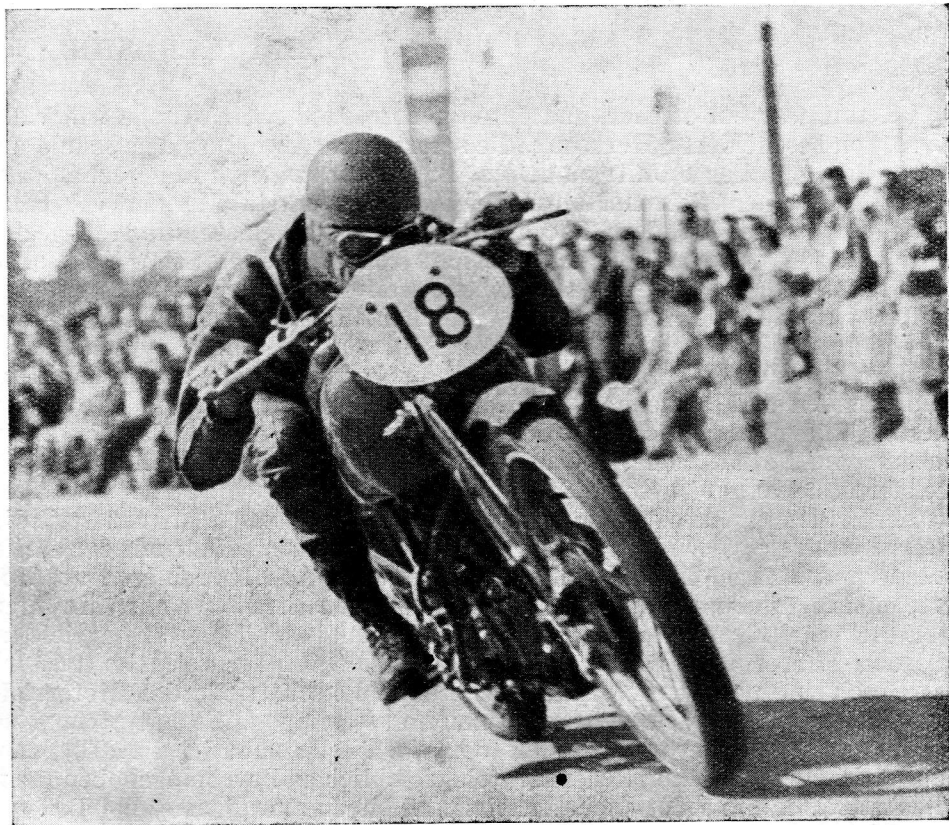
Der rote Meteor, "der feuergeflügelte Centaure", "der schwarze Teufel", derjenige, der aus dem Lande Cäsars kommt", "der Mann, der dem Tode trotzt", sind alle Ausdrücke, die Tenni noch nicht in seinem wahren Lichte erscheinen lassen. Er wurde der berühmteste Motorradfahrer der Erde, der kühnste und waghalsigste, er trotzte jedem physikalischen Gesetz, weil sein Herz und seine Seele ein Ganzes mit seiner Maschine bildeten.

"Der Kurvenkönig", "der Rennbahnbrecher", "der Triumphator des Tourist Trophy", der fliegende Teufel der Maninsele", dies alles sind Titel, die jeden andern Menschen stolz gemacht hätten. Tenni wurde es nicht, denn zum Unterschied von den andern Sportassen und Meistern bereitete er sich auf jede Fahrt mit der reinen Seele eines Anfängers, der ein Opfer feiert, vor. Er wagte es dem Tode zu trotzen, um den Sieg für die Familie, das Vaterland und sich selbst zu erringen. Er sprach wenig, weil er die Unruhe, die Sorgen, und die Angst in seiner Seele verbergen wollte und die Opferbereitschaft seines Lebens lasen jene, die ihm, so wie wir, während vieler Jahre nahe waren, in seinen leuchtenden, guten und verständnisvollen Augen.

Er war es, der die berühmtesten Journalisten der Welt in Verlegenheit brachte, wenn sie ihn ausfragen wollten, weil er mehr von den andern sprach, als von sich selbst. Er hob die anderen, auch die Unbekannten hervor und sprach wenig oder nicht von sich selbst. In seiner grossen Einfachheit zeigt sich das ganze Leben Tennis. Die folgenden Seiten sind mir in ihrem trocknen Wesen von Daten und Nummern von dem grossen Verblichenen, nach jahrelangen dringlichen Bitten, diktiert worden. Er wollte nicht, das andere erfahren, dass man seine Biographie schreiben wollte. Er wünschte nicht, dass ich ihn in der Werkstatt aufsuchte, wo "die Burschen" etwas gehört hätten, noch viel weniger zuhause in der Familie. Er scheute sich sogar vor seiner Frau und seinen geliebten Kindern, die ihn verehrten, von sich zu sprechen, weil er keinen Weihrauch gestreut haben wollte. Er zog es vor, allein in mein Büro zu kommen um

zu plauschen, wie er sagte. Es waren dies halbe oder ganze Stunden am Nachmittag zwischen zwei Wettfahrten und ich hatte die grösste Mühe ihn Daten, Namen und Ziffern und bedeutsame Episoden aus seinem Leben wiederholen zu lassen, obwohl er ein unglaubliches Gedächtnis hatte.

Diese kurzen, eilig geschriebenen Seiten, um sein Andenken in den Tagen zu feiern, da die ganze Sportwelt sein Verschwinden beweint, sollen ihn allen denen in Erinnerung bringen, die ihn kannten, liebten und bewunderten. Mit ihm verschwand ein antiker Held auf dem Schlachtfeld der Ehre, die legendäre Figur eines Menschen für den Mut, Waghalsigkeit und Opfer das Schild des Erdenlebens darstellten, ein unüberwindlicher Centaure, der auf der Welt den Namen seines Landes und des italienischen Sportes hochhielt.



Rennen von Legnano - 1946

DAS INTENSIVE SPORTLICHE LEBEN DES GROSSEN MEISTERS

Omobono Tenni « der Trevisaner Meister ». Alle bezeichneten ihn so, weil wenige wussten, dass er in Tirano (Sondrio) am. 25. Juli 1905 geboren wurde. Er war und fühlte sich Trevisaner, obwohl er erst mit 15 Jahren in dieser freundlichen Stadt Aufenthalt nahm, und zwar im Jahre 1920 nach dem ersten Weltkrieg, als man noch die schmerzlichen Spuren der Bombardements in den engen Gassen der Stadt sehen konnte. Denn auch im vorletzten Krieg war Treviso die Märtyrerstadt, die am meisten Bombenschäden aufzuweisen hatte, so wie jetzt im letzten Krieg.

EIN MECHANIKERLEHRLING

Tenni war ein offener und intelligenter Junge, ein Junge wie viele andere, von bescheidener Herkunft, die sofort nach Abschluss der Schule arbeiten gehen, um der Familie zu helfen. Er begann sogleich die Mechaniker-Laufbahn in einer kleinen Rad- und Motorrad-Werkstatt in der via Filodrammatici, bei den Brüdern Facchin, in jener engen Gasse, die steil gegen die Loggia dei Cavalieri abfällt. Vielleicht war diese erste Stufe der sportlichen Laufbahn Tennis ein gutes Omen, weil auch er ein Ritter des Wagemutes wurde. Das schlichte Leben eines Lehrlings in einer Werkstatt, wo die grüngrauen Militärräder, mit ihren schweren Vollreifen zwischen Motorrädern ältester Typen standen. Damals begannen die ersten kleinen, schnarchenden und lärmenden Motore in Erscheinung zu treten, die an die neuesten Räder angebracht wurden. Es wurden die ersten Namen dieser Neuerung im Rahmen des Motorsports für den sich Tenni immer mehr begeisterte, bekannt. Indem er sich als Lehrling ganz der Tätigkeit an den Motoren widmete, hatte er in kurzer Zeit jede Einzelheit erlernt und die Aelteren wunderten sich über seine ruhige, wissende Sicherheit mit der er die Vorteile und Mängel der Maschinen erkannte, wenn er sie reinigte, ausprobierte, überprüfte und knatternd durch die engen Strassen fuhr, hinunter bis in die Via Umberto mit ihrem holprigen Pflaster und den Tramgeleisen, die jeden Fahrer in Gefahr brachten.

Nach und nach entwickelte sich die Leidenschaft für den Motorsport und offenbarte sich in allen seinen Aeusserungen. Er hatte vor, aus der kleinen und finsternen Werkstatt der via Filodrammatici zu « fliehen » (wenn wir eine moderne Redensart oberflächlicher Psychologen benutzen wollen), aber er hielt die Sache geheim und häufte Verdienste und Ersparnisse, Lira auf Lira, bis er einen Sparpfennig zusammenbrachte, der es ihm ermöglichte, eine eigene Werkstatt zu mieten. « Eine eigene Werkstatt ha-

ben». Es war der Traum, der in seinem Geist Form annahm, auch als er, nach Verlassen der Werkstatt der via Filodrammatici, in eine andere Werkstatt in via Ortazzo als einfacher Meckaniker arbeiten ging. Der Plan reifte weiter und endlich verwirklichte er seinen grössten Wunsch und er öffnete eine kleine Werkstatt in der Nähe der Bahnstation und des Viaduktes, der zu jener Zeit ein einfacher vom Rauch der Züge geschwärzter Eisensteg war. Vielleicht waren die Pfliffe der Lokomotiven ein geheimer Ruf in der Seele Tenni, ein Wunsch weit zu gehen, schnell fahren zu können, wie sie, aber nicht auf einer vorgesteckten Bahn, sondern in der majestätischen Freiheit der grossen Trevisaner Strassen, die von herrlichen Platanen beschattet werden. Sie schienen ihm den wunderbaren Naturwegen zu gleichen, wo Blumen und Getreidefelder, Reihen von Maulbeerbäumen und Weinstöcken abwechselten.

Tenni fühlte dies alles in sich und träumte von den grossen Strassen auf denen er mit jenen einfachen Motoren rennen könnte, die er jeden Tag bis zum späten Abend zerlegte und zusammensetzte, putzte und überprüfte, versuchte und ausprobierte, bis ein Lächeln sein « ölbeschmutztes Gesicht erhellte, und man nur die Augen unter den dichten Brauen leuchten sah. Er sprang mit Genugtuung auf den Sattel, indem er das rechte Bein wie es seine Gewohnheit war, im Winkel von 45 Grad erhob. Eine charakteristische Haltung, die ihn sein ganzes Leben lang auszeichnete. Man las die Freude auf seinem Gesicht, wenn er brausend in die Werkstatt zurückkehrte, wo die Kunden und Mechaniker auf seinen Schiedspruch über die Leistungsfähigkeit der Maschine warteten.

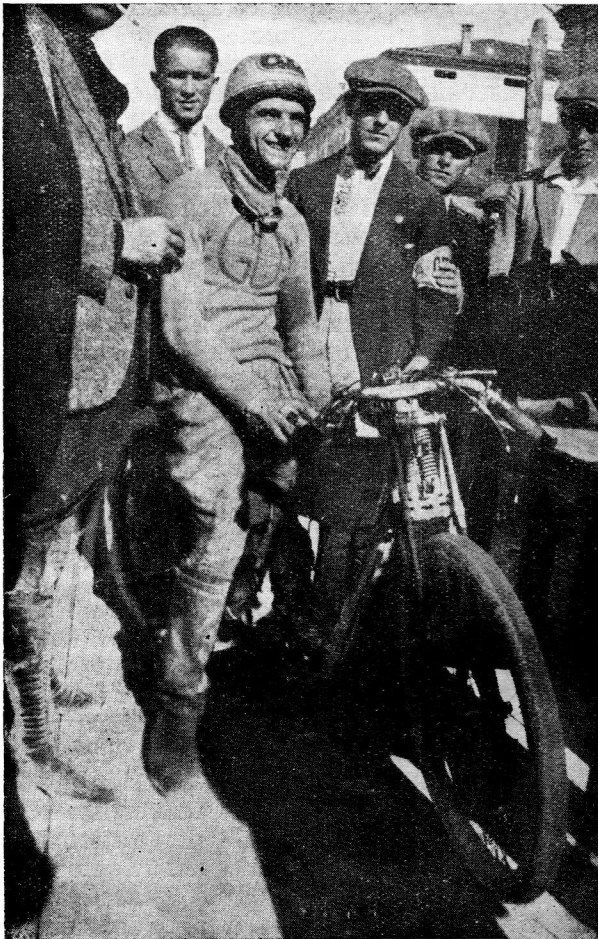
Denn kaum je irrte er sich in seinen Voraussagen über die Leistungsfähigkeit der Motoren, die er in seinen erfahrenen Händen gehabt hatte; er arbeitete mit Herz und Hirn und nicht nur mit Händen und Füssen und die Verwunderung über seine ungewöhnliche Sachverständigkeit war bei Freunden und Bewunderern gross. Sie konnten es nicht begreifen, dass er sein ganzes Ich in eine so einfache Aufgabe wie die eines Mechanikers, legte. Er aber tat es, weil er von der Picke auf gelernt hatte.

DER ERSTE SIEG

Nach dem Jahre 1920 wuchs die Leidenschaft für den Motorradsport immer mehr in ganz Italien und es zeigte sich ein ungewöhnlicher Eifer, neue Maschinen zu erzeugen, die den Ansprüchen der Kenner genügen könnten. Man importierte auch fremdländische Marken und die neuen italienischen wurden im Geiste eines regen Wettbewerbes der Industrie hervorgebracht. Tenni hatte verschiedene Typen versucht und seine Vorliebe der G.D. 125 zugewendet. Mit dieser Maschine nahm er an seinem ersten Wettlauf am 24. März 1924 auf der Strasse Postumia in Treviso teil, neben Nuvolari, Ghersi, Mentasti, ein Unbekannter auf dem Feld des nationalen Sports, aber den Trevisanern wohlbekannt wegen seiner « verrückten Flüge », wie seine Probefahrten die er mit Beharrlichkeit und Vorsatztreue fuhr, bezeichnet wurden. Er war ein kaum 19 jähriger Junge, der seinen Weg bahnte. Er war der Inhaber einer Werkstatt, die ihm lange Jahre teuer sein wird, ein Sammelort für Freunde und Liebhaber, besonders aber war er der « Inhaber » eines Herzens voll Mut und unbeugsamen Willens.

Seine G.D. 125 nahm erstmals am Wettbewerb Postumia teil, und die Erbauer dieses Maschinentyps wussten nicht, dass sie damit den zukünftigen grossen Meister auf die Pisten und Strassen der ganzen Welt schickten. Er war Tenni, einfach Tenni, wie ihn der Haufen der Burschen nannte, wenn sie ihn bei jeder Vorüberfahrt bewunderten und applaudierten. Sie beugten sich jedesmal nach vorne wenn er an einer Kurve ankam, schrien voll Begeisterung, weil sie sehen wollten, wie er die Kurve nahm, und seine Haltung, die berühmt werden sollte, wurde der unverkennliche Stil aller seiner Wettrennen.

Tenni aber schlägt das Herz schneller, denn es ist seine erste Fahrt, es ist die Ruhmestafe, wenn auch nur in der engen Umgebung der Provinz. Tenni siegt auf der 60 km. langen Bahn mit der unglaublichen *Durchschnittszeit von 64 km. in der Stunde!* Es ist dies ein Ereignis: die Begeisterung erfasst alle Zuschauer, die Sportler, die Freunde, die Menge der Jungen, die von überall her gekommen waren, aus Stadt und Land und die von nun an immer denselben zweisilbigen Namen wiederholen werden: Tenni.



Ein seltenes Bild: der erste Sieg in Treviso
(Rennen von Postumia, 24. März 1924)

sterung erfasst alle Zuschauer, die Sportler, die Freunde, die Menge der Jungen, die von überall her gekommen waren, aus Stadt und Land und die von nun an immer denselben zweisilbigen Namen wiederholen werden: Tenni. So begann das Karussell seiner Proben, Rennen und Siege, in denen er sich immer mehr behauptete. Er suchte sich einen Namen zu machen, sich im Kreis des nationalen Motorradsportes bemerkbar zu machen, er kämpfte mit Ritterlichkeit und Leidenschaft. Die ersten Jahre sind die schwierigsten, um den Kreis der Provinz zu durchbrechen und wenigstens in den der Region einzutreten. Er nahm am Rennen von Treviso teil; an dem von Castelfranco V., und Vittorio V., von Lodi, von Valvasone (Udine) und kam immer als erster an, nach jedem Sieg lächelnd und schweigend und begann so die Menge, die noch nicht an diese Geschwindigkeit auf den Strassen gewohnt war, in Erstaunen zu versetzen.

Er steigert sie immer mehr, weil sein Wille als Gashebel wirkt und ihn zu seinen Siegen treibt. Zwei Probejahre, in denen er an seiner Maschine konstante Verbesserungen vornimmt und 1926, auf der Rennbahn von Postumia wird er Zweiter, indem er auch die Kategorie 350 mit der *fantastischen* Durchschnittsgeschwindigkeit berührt. Eine Offenbarung!

Die Sportzeitungen beginnen sich um ihn zu kümmern, obwohl er noch zur « Sachverständigenkategorie » gehört und noch davon träumt, in die der Professionisten aufgenommen zu werden. Er hat viel Vertrauen auf seine G.D. 125 mit der er bis 1928 auf allen Strassen läuft, bis er 1929 an der Trieste-Opicina mit einer mächtigen « 500 Norton » dem schwarzen Meteor teilnimmt. Das ungeheure Gebrause der neuen Maschine, welche ihm unter den Knien wegzufliessen scheint, beeindruckt ihn nicht. Er ist betrunken von der Geschwindigkeit, saugt sie im Rennen ein, nährt sich von ihr, aber er fühlt, dass es noch zu früh ist um ein solches Stahlross zu zähmen. Es ist nötig die verbreitete Fabel, dass Tenni ein Sportnarr sei, der, fast unbewusst, alles wagte ohne an irgendwelche Hindernisse zu denken, zu berichtigen. Er war im Gegenteil ein perfekter Rechner, hatte das höchste Bewusstsein der Verantwortung, die er sich selbst, der Familie und dem Vertrauen schuldete, das von den Sportleitern in ihn gesetzt worden war. In den kühnsten Versuchen wusste er eine völlige Ruhe zu bewahren, die ihm erlaubte die Maschine und die Möglichkeiten der Strasse gänzlich auszunützen, denn er besass ein ungeheures Gedächtnis. Wenn er nur ein einziges Mal eine ihm unbekannte Strasse durchfahren hatte, erinnerte er sich jeder Einzelheit: von der Strassenbeschaffenheit bis zur Charakteristik einer bestimmten Kurve, eines Baumes, eines Prellsteines oder einer Hausecke.

1929 beschloss er mit der C.R.T. 250 dem Rennen von Monfalcone teilzunehmen. Aber auch diese Maschine befriedigte ihn nicht restlos und seine Wahl fiel auf die *Velocette* 350, mit welcher er 1930 daranging aus dem Kreis der Provinz und der Region zu treten, indem er an dem Rennen Prinz von Piemonte in Avellino teilnahm. Der Stil, der Mut und das Können Tennis behaupten sich vollkommen. Er klassifiziert sich als absolut Erster in diesem bedeutenden Rennen und zog damit die Beachtung der ganzen Nation auf sich. Er beginnt der Weg zum Uebertritt in die Kategorie und er hofft sich auch in den nationalen Wettbewerben zu behaupten. Er nahm immer neue Verbesserungen an seiner *Velocette* 350 vor, der er alle seine Liebe zuzuwenden schien, wie einer treuen Geliebten: mit ihr nimmt er am Rennen von Pesaro teil, schlägt den Rekord der Tour, und dann am Rennen von Rapallo, wo er nochmals seinen Sieg befestigt.

DER GROSSE PREIS VON ROM

Nicht alle Sportler wussten damals, dass Tenni schon verheiratet war. Unendlich gross war die Freude in seinem Herzen und ebenso gross die Aengste in dem der treuen Gefährtin, die ihm während seiner langen Laufbahn immer zur Seite stand und unaussprechliche Stunden zitternder Erwartung während des Ablaufes der Rennen und bei der Nachricht eines Unfalls, der ihm öfters zustiess, durchlebte. 1927 zwischen zwei Rennen hatte er auch einen Gang zum Altar von Treviso gemacht, um Frau Ida zu

heiraten, deren Güte und Hingabe alle Freunde, Sportler und Bewunderer kannten.

Unser Meister teilte sein Leben zwischen der Familie, der Werkstatt und jenen Stunden der Proberennen und Rennen in denen er verzweifelt um die Anerkennung im nationalen Kampffeld focht. Er hatte Vertrauen in sich selbst und seine eigenen Möglichkeiten. 1931 versucht er, immer noch mit der *Velocette* 350, einen grossen « coup »; nach dem Rennen von Avellino nimmt er am grossen königlichen Preis von Roma teil.

Sein Name beginnt sich endlich durchzusetzen und die römischen Sportleute kennen seinen Ruf als den eines wagemutigen Schnellfahrers, aber sie können ihren eigenen Augen nicht trauen, als sie innewurden, dass Tenni einen nach dem andern alle seine Gegner übertrifft. Er fährt an allen in einem wunderbaren Tempo vorbei, das die ungeheure Menge, die dem Rennen beiwohnt, begeistert und klassifiziert sich als absolut Erster und so entreisst er dem Publikum den Beifall und der Presse und den Sportleuten unbegrenzte Lobreden.

Aber er schläft auf seinen Lorbeeren nicht ein und denkt schon daran, schwierigere Aufgaben in Angriff zu nehmen. Das Rennen von Monza zieht ihn unwiderstehlich an, übt auf ihn einen besonderen Reiz aus, weil Monza Mailand besagen will, das heisst, das Zentrum der Motorräderindustrie, das Herz der Sportveranstaltungen, das Reich der grossen Presse, die Schmiede der Meister mit den grossen Namen. 1931 nimmt er zum erstenmal mit ein wenig Herzklopfen, aber einem eisernen Siegeswillen an dem Rennen von Monza teil. Schon bei den ersten Touren drängt er seine Klasse und seinen Stil der Aufmerksamkeit aller auf. Im Wettlauf fährt er einem nach dem anderen vor. Er ist schon an der Spitze und fährt das Rennen in wunderbarer Weise, als er auf der 12. Tour zu seinem grössten Schmerz das Rennen aufgeben muss, wegen eines Kolbenbruches. Er ist verzweifelt, niedergeschlagen und zornig denn er war schon sicher gewesen zu siegen, so wie es auch alle Zuschauer gewesen waren. Und Tenni schimpft zum erstenmal leise: « Für mich gibt es keine Maschine ».

Er beschliesst das Jahr 1931 indem er an den Rennen von Montebérico (Vicenza), Padova, Monfalcone teilnimmt und siegt auch auf der Rennbahn von Trieste. 1932 gibt er die *Velocette* auf und wählt die *Norton* 350 mit der er im Rennen von Forlì läuft. Aber noch ist er nicht befriedigt und kommt auf das Rennen von Verona mit einer *Miller* 250 mit der er sich als erster klassifiziert und in der Kategorie 350 rennt er mit der *Norton*, und klassifiziert sich als zweiter auf demselben Rennen von Arona.

Tenni ist unermüdlich, 1932 erscheint er auf dem Rennen von Montebérico mit der *Norton* 350, da er schon auf immer die *Velocette* und die *Miller* aufgegeben hatte, und klassifiziert sich als absolut Erster. Kurze Zeit darauf kommt er mit derselben Maschine zum Rennen von Treviso und wird auch dort absolut Erster. Es ist leicht, sich die Begeisterung seiner Mitbürger und die jubelkundgebungen, denen er sich nicht entziehen kann, vorzustellen.

Alle wollen « etwas mehr » von Tenni und dieser sagt ihnen Geduld zu haben, erklärt welche Schwierigkeiten zu überwinden sind und versucht mit der *Norton* 500 im Jahre 1933 das Rennen von Padua und mit der *Norton* 350 das von Lugo di Romagna, wo er viele Freunde und Bewunderer zählte. Auch in Lugo ist ihm das Glück nicht hold, gerade als er den

Sieg schon in der Faust hatte und absolut Erster war. Bei der letzten Tour muss er stehenbleiben, weil das Pneu am Hinterrad zerplatzte. Eine bittere Enttäuschung, die ihn den Mund schiefziehen und mit den Zähnen knirschen lässt. Ein stummer Zorn bemächtigt sich seiner aber er verzichtet nicht, mit der gleichen Maschine am Rennen von Ferrara teilzunehmen. nicht darauf mit der gleichen Maschine am Rennen von Ferrara teilzunehmen.

TENNI BESIEGT GHERSI IN RAPALLO

Es ist dies die Zeit in der sich unser junger Meister mit den grossen Namen des italienischen Motorradesportes misst: Mario Gherzi, Mario Colombo, Giuseppe Mantovani, Guido Cerato, Guido Landi, Aldo Pigorini, Terzo Bandini, Guglielmo Sandri und besonders Tazio Nuvolari, der älteste von allen.

Die Schar der Jungen und Jüngsten ist kampferprobt, kühn und gefährlich für Nuvolari, und gerade die jüngsten, ungemein raschen Meister sind es, die Nuvolari veranlassen das Motorrad aufzugeben, und sich dem Auto zuzuwenden, im Rennen von Forlì 1933. Die neuen Meister, die auf der Szene der nationalen Motorradesportes erscheinen, sind die voranschreitende Jugend und sie sind es, die Nuvolari dazu bewegen zu sagen: «Dieses wird mein letztes Rennen sein» und es war auch wirklich sein letztes. Am Morgen hatte Nuvolari am Bergrennen von Cansiglio (Treviso) teilgenommen und nachmittags begab er sich zum letzten Wettbewerb nach Forlì.

1933 nahm Tenni noch an dem Wettrennen von Vicenza mit der *Miller* 250 teil und beschliesst die Saison mit Rapallo, wo er im Rennen von Tigulia mit derselben Maschine fährt. Er beichtete mir, dass er damals zum erstenmal seine völlige Befriedigung als Motorradfahrer verwirklicht habe. Er kam als Erster an, vor dem grössten Ass des damaligen Motorradesportes Pietro Gherzi für den er die grösste Achtung, Vertrauen und besondere Bewunderung und Freundschaft hegte.

«Ich habe ihn in den ersten Touren nicht überholen wollen, vertraute mir Tenni an, weil es mir leid tat... es kam mir vor, als ob ich ihm weh täte...». Und bis zur letzten Tour fuhr der Trevisaner Meister ihm zur Seite, verliess ihn nicht einen Augenblick, ohne ihm aber vorzufahren, doch hatte er schon den Vorteil 30 Sekunden später abgefahren zu sein. Bei der letzten halben Tour, konnte Tenni dem Zauber des Sieges nicht mehr widerstehen, fährt Gherzi nach, überholt ihn, fährt noch schneller und kommt als Erster an. Das Sportass von Treviso fühlte in sich, dass er mehr hätte leisten können, denn schon 1932 in Arona nach dem Sieg, den er mit der *Miller* errungen hatte, sagte er mir, dass er fühle, dass er ein Meister werden könne und er sagte von sich selbst voraus, dass er 1935 am Tourist Trophy teilnehmen werde. Und er hielt Wort. Um aber dieses grosse Streben zu verwirklichen, musste Tenni enorme Hindernisse und Schwierigkeiten überwinden, wie zum Beispiel, die von einer grossen Firma engagiert zu werden, seinen Wert darzutun und sich das Vertrauen der Sporttechniker zu gewinnen. Mit Arbeit, Opfer und Geduld erreichte Tenni auch dies, er konnte seine zweite «grosse Befriedigung» wie er sie nannte, erleben: jene einer von der «Guzzi-Equipe» zu sein, was 1933 geschah. Nach dem brausenden Sieg von Rapallo, wo er Gherzi schlug, setzte sich Tenni auf

den ersten Platz im italienischen Motorradsport und rückte zum Anwärter auf den europäischen Meistertitel vor.

DIE TAUFE DER GUZZI

Tenni ist nun ein Meister, aber der Weg zum Ruhm ist lang und hart, mit Dornen und Steinen und nicht mit Rosenblättern besät. Er ist aus allem und aus nichts gemacht, aus Schmerzen, Opfern, Enttäuschungen und auch aus Freuden.

Im Oktober 1933 ist seine Taufe mit der Guzzi 500 in Rom, auf dem Rennplatz Littorio, um die Eroberung des ersehnten «Schnelligkeitspreises». Dieser Name genügt um Tenni zu begeistern, das ist Brot für seine Zähne, und treibt ihn noch mehr an.

Er herrschte eine grosse Erwartung auf diesen Wettbewerb der sich als aussergewöhnlich ankündigte, wegen der Namen aller Assen, die daran teilnahmen. Tenni fuhr wie

ein Meteor, den eine mytische Hand schleudert. Er hat dem Wind die Flügel geraubt aber gerade am Anfang des Rennens, nach den ersten Touren fällt er zum erstenmal, während er eine kolossale Geschwindigkeit erreicht hatte: 180 Stundenkilometer laut der Chronometristen, die es überprüft hatten.

Es ist ein furchtbarer Flug, unbeschreiblich, fantastisch. Die Menge brüllt vor Angst: er fällt in voller Fahrt nach 300 Meter Schleifen bei 180 km! Das Glück steht ihm bei, den er springt sozusagen unversehrt, nur mit einigen unbedeutenden Kratzwunden auf, führt laufend die Maschine weiter, um die unterbrochene Fahrt aufzunehmen, weil er glaubte, dass ihr nichts wiederfahren sei, so wie seinem Körper. Aber der Gashebel war gebrochen und er war gezwungen das Rennen aufzugeben.

In dem ersten Saisonrennen nimmt Tenni an der Mailand-Neapel mit der Guzzi 250 teil, wo er auf der Strecke Mailand-Bologna mit der Durchschnittsgeschwindigkeit von 127 km. ein Primat aufstellt. In Flo-



„ Der Schwarze Teufel „

renz kommt er als absolut Erster an, muss sich aber, wegen Schaden an der Maschine, zurückziehen. Es scheint, dass das grausame Schicksal seinen Willen und seine Ausdauer erproben wolle, denn auch im nachfolgenden Wettbewerb Mailand-Neapel 1934 ist er neuerdings gezwungen wegen Defekten an der «500» die Partie aufzugeben. Es ist dies die harte Probezeit zur Erreichung seiner ersten italienischen Meisterschaft, die er im selben Jahr erringt indem er die drei Meisterrennen von Verona, Ferrara und Turin gewinnt und alle anderen Meister schlägt.

Noch bevor er diesen Sieg erreichte, der unvergesslich bleibt, hatte er mit Erfolg eine andere harte Probe bestanden. Er hatte am grossen Schweizer Preisrennen von Bern zum erstenmal teilgenommen, an der Seite der grossen internationalen Namen, besonders J. H. Simpson, Stanley Woods und Ginger Wood mit der «*Excelsior*». Das Unternehmen war schwer, aber Tenni gab nicht nach und versetzte alle in Erstaunen, indem er die Asse schlug und sich nach Simpson als zweiter klassifizierte. Er war nun ein gefährlicher Rivale geworden und immer näher rückte die Verwirklichung seines Traumes, eines Tages an dem berühmtesten Motorradrennen der Welt teilnehmen zu können: am Tourist Trophy.

DER ERSTE TOURIST TROPHY

Zur Eröffnung der Saison 1935 siegt Tenni am Rennen von Verona. Er gewinnt es für die Kategorie 500. Darauf gewinnt er auf der Strecke Mailand-Neapel und stellt dabei einen neuen Rekord für dieselbe Kategorie mit 108 km. Durchschnittsgeschwindigkeit auf, und endlich gewinnt er auch das Rennen der Vittoria in Treviso (Kat. 500), vor Cerato und das von Arona, indem er sich als absolut Erster mit der Guzzi 250 klassifiziert. Es ist nun sicher, dass der ersehnte Wunsch, am *Tourist Trophy* teilzunehmen, in Erfüllung gehen wird und der Preis seiner bisherigen Siege sein wird. Und wirklich nimmt er 1935 zum erstenmal an diesem schwierigsten Motorradrennen der Welt teil, auf der *verfluchten* Bahn der Insel Man. Der italienische Meister befindet sich Seite an Seite mit den berühmtesten Fahrern, deren Namen allen Furcht und Respekt einflössen. Aber Tennis Herz zittert nicht auch wenn er neben Stanley Wood, der der Equipe *Guzzi* mit einer 250 angehört, rennen muss. Dort sind noch Tyrell Smiths mit der Rudge, Ginger Wood mit der *New Imperial*, Mellors mit derselben Maschine und noch viele andere grosse internationale Namen die ihn erschrecken könnten. Dagegen beeindruckt Tenni alle durch seinen Stil, seinen Mut und seine Kraft. Schon während der Probefahrten auf der ungemein schwierigen Strecke mit ihren fortwährenden Niveauunterschieden, mit ihren schrecklichen Kurven, den schwindelerregenden Niveauunterschieden gelang es ihm den Rekord auf den Trainingsfahrten aufzustellen und er bewirkte im Publikum und unter den Technikern blosses Erstaunen und zweifelnde Verwunderung: 30 Minuten und 10 Sekunden, eine verblüffende Zeit, die nicht einmal von dem Sieger des Rennens, Stanley Woods, übertroffen werden wird, obwohl dieser die rascheste Tour in 30' und 31' mit dem Durchschnitt von 74.19 Meilen fährt. Die englische Presse nennt Tenni *The black devil*, «den schwarzen Teufel», obwohl die puritanische Gewohnheit der korrekten Redensweise es verbietet, in der Konversation den Teufel zu nen-



**Der Präsident des englischen Motorradfahrer Vereines
beglückwünscht Tenni nach dem Sieg 1937 auf der Insel Man**

nen. Bei Totalisatoren und Bookmakers wird Tenni sehr hoch quotiert, nachdem man vom Primat der Trainingsfahrt erfahren hatte. Das Wetter ist schlecht, furchtbar schlecht für uns Südländer, die wir von reiner Luft und heisser Sonne leben. Kälte, Feuchtigkeit, Nebel umgeben die graue Landschaft. Bei der Abfahrt ist die Sicht von 18 Yards, das ist 17 m. und 82 cm. eine lächerliche Kleinigkeit für die Geschwindigkeit, die die mächtigen Rennmaschinen entwickeln. Es ist ein tragischer Schleier, der Zuschauer und Rennteilnehmer einhüllt. Die feuchte, schwärzliche Strasse ist kaum erkennbar. Die Kurven tauchen unerwartet auf, wenn man ihre genaue Distanz und Charakteristik nicht völlig erkennt; Tenni ist nunmehr mitten im Rennen. Er ist davongefahren brausend wie ein Meteor, was so seine Gewohnheit ist. Schon bei den ersten Touren steigert er seine Fahrt und fährt vor den verblüfften Augen der Zuschauer wie ein Phantom, wie der Blitz aus dem Nebel, vorbei. Seine Maschine braust und brüllt wie ein Herzkrampf, wie ein Krampf aller bis zum Unmöglichen angespannten Nerven. Der Durchschnitt der ersten Touren ist eindrucksvoll für alle, die diese schreckliche Bahn kennen. Bei der 5. Tour sind ihm die Höllengeiste verderblich: ein verdammter Rabe steigt im Nebel auf, vielleicht erschreckt vom Knattern der Maschinen und fliegt tief, dicht an der Strasse. Tenni sieht plötzlich einen Schatten vor sich, wegen der schlechten Sicht und der Geschwindigkeit weiss er nicht, was es ist. Er ist gezwungen instinktiv zu bremsen, als er schon an eine Kurve herankommt, mit 150 km. Geschwindigkeit und der geneigten Maschine. Das Bremsen zwingt

ihn zu einem gefährlichen Gleiten und dem darauffolgenden Sturz. Es hat Glück, denn er verwundet sich nicht. Er hebt die Maschine auf, springt wieder in den Sattel und nimmt das Rennen wieder auf, ohne eine Sekunde zu verlieren, aber bei der nächsten rechtwinkligen Kurve, während er auf angemessene Art bremst, bleibt ihm das Hinterrad, infolge des vorhergesehenen Sturzes stecken und es gelingt ihm nicht, die Maschine auf der Strasse zu halten. Er schlittet ab, springt von der Strasse und überfährt einen Signalisierer, der im Bewusstsein seiner Aufgabe und Verantwortung unerschrocken stehengeblieben war, obwohl er das Schlittern der Maschine Tennis gesehen hatte. Er ist der erste, der den Zusammenstoss des Meisters abschwächt, dessen Maschine entgleist, weiterläuft und gegen eine Restaurantmauer stösst, das Fenster eindrückt und in das Zimmer fährt. In das Spital der Insel gebracht, wird er sofort von den Aerzten untersucht und radiographiert. Es wird konstatiert, dass er zwei Wirbel gebrochen hat. Er muss das Bett hüten und 2 Tage darauf will er aufstehen und in der Kategorie 500 fahren, aber die italienischen Leiter widersetzen sich energisch und lassen ihn mit aller Vorsicht und Schnelligkeit nach Italien bringen, wo er rasch und völlig geheilt wird. Zwanzig Tage darauf ist der Meister von Treviso wiederhergestellt, bereit sich erneut einzusetzen, trotzdem ihn die englischen Doktoren für erledigt und seine Karriere für immer verloren erklärt hatten.

ZWEI GROSSE „ BEFRIEDIGUNGEN „

Hier möchte ich eine Einzelheit aus dem Privatleben Tennis erzählen, welche wenige kennen, die nicht zum engen Freundeskreis gehören und diese nebst andern Episoden, die ich weiter hinten erzählen werde, um nicht das Gesamtbild seiner intensiven Sporttätigkeit zu unterbrechen. Sie ist ein Beispiel der Höhe der Leidenschaft und des menschlichen Opfers, dem er sich unterwarf, um dem italienischen Motorsport auf dem internationalen Kampffeld zum Siege zu verhelfen.

Im Jahre 1933, dem Jahr in dem er seine erste « Befriedigung » erlebte auf dem Rennen von Tigullio, wo er Gherzi schlug, hatte er auch eine andere Freude ganz verschiedener Art. Es wurde ihm seine erste Tochter geboren, die kleine Bruna, die sein Idol wird, die Freude seiner Ruhestunden bei jeder Rückkehr in die Familie. 1935, als er sich anschickte über den Armelkanal zu setzen um am Tourist Trophy teilzunehmen, erwartete seine Frau das zweite Kind, aber er musste trotzdem fahren und seine Berufspflicht seinen väterlichen Gefühlen voransetzen. Man kann sich leicht vorstellen in welcher Gemütsverfassung er auf der Insel Man fuhr, voller Sorgen während der wechselnden Zufälle der Probefahrten in diesem schwierigsten Rennen der Welt und dazu noch mit der Sorge, die jeder Ehemann für seine Frau bei Eintritt eines so wichtigen Ereignisses, wie eine Geburt es ist, fühlt.

Auf der nebligen, britischen Insel erhielt er keine Nachricht aus Treviso und erst nach seinem schrecklichen Sturz und seiner Überführung in das Institut Rizzoli in Bologna, erhielt er die Mitteilung der Geburt seines Erben, dem der Name Josef gegeben wurde (Titino, wie er ihn immer nannte um das T.T. des « Tourist Trophy » in Erinnerung zu brin-

gen) am 28. Juni 1935. Es ist leicht, seinen Wunsch den Neugeborenen küssen und in die Arme nehmen zu können nachzufüllen, während er in dem schrecklichen Kampf auf Leben und Tod zum allgemeinen Erstaunen dank seiner eisernen Konstitution wunderbar siegte.

Tenni liess sich von seinem entsetzlichen Sturz nicht beeinflussen: 20 Tage nach seiner Entlassung aus der Klinik, nahm er an neuen Wettbewerben teil um die « Coppa Costanzo Ciano » die er natürlich errang, indem er auch seine Mannschaftsgefährten Aldrighetti und Baldini, den ersteren 10 Minuten, den zweiten eine halbe Stunde, hinter sich liess. Auch in Livorno stellte er einen Totalrekord auf, der dem Nuvolaris im Auto gleichkam.

DAS FEINDLICHE GESCHICK

Schon in England und in der Schweiz war er mit fremdländischen Rivalen und Zuschauern in Fühlung gekommen und nun versuchte er zum drittenmal die Grenzen zu übertreten, um am Rennen von Tripoli teilzunehmen. Diese bezaubernde, wenn auch gefährliche Bahn, die auf dem Asphalt vom weissen Tripoli nach Suk el Giuma, Tagiura, la Mellaha und Sidi Mesri führt, schlug ihn in ihre Bande.

Tenni atmete die heisse Luft des Wüstenrandes ein als ob es die Hitze seines Motors sei. Die Palmen, die aus gestampfter Erde gemachten Mauern, welche von Kakteen überwachsen waren, die Acker und Felder, welche so gut gepflegt sind, dass sie Gärten scheinen, und auch von den Arabern so genannt werden, der Duft des Jasmins und der Rosen, die rot leuchtenden Bougainvilleen, die wie das rote Band am Ziel aufprangten, alles das erregte ihn so sehr, dass er doppelt in die Kurven lag und nie sein Ziel des Sieges vergass.

Er hatte kein Glück, denn als er schon allen voraus war und daran war, den Sieg zu erringen, entglitt dieser seiner Hand und er war gezwungen sich eines Kettenbruches wegen zurückzuziehen. Er kehrte mit dem Wunsch im Herzen nach Italien zurück, sich nochmals auf afrikanischer Erde zu messen, aber es wird ihm das aus verschiedenen Gründen bis zum Jahre 1946 nicht möglich sein, wo er in Cairo in Auto für die *Cisitalia* fahren wird und auch, diesmal wird er das Rennen aufgeben müssen.

1935 nimmt er an der Coppa Acerbo in Pescara mit der Guzzi Kat. 500 teil und ist zweiter, da er am Ende des Rennens ohne Brennstoff geblieben war, als er schon den Rekord der raschesten Tour aufgestellt hatte. Für dieselbe Kategorie Guzzi, nimmt er im September desselben Jahres am Rennen von Monza teil, aber es scheint, das ihn das Glück zu jener Zeit nicht in seinen Schutz genommen habe und so wird es auch im darauffolgendem Jahre sein. 4 Jahre waren verflossen, seit er es das erstemal gewagt hatte an jenem Rennen teilzunehmen, in dem er gezwungen gewesen war, wegen eines Kolbenbruches das Rennen aufzugeben.

Im Rennen 1935 stellte er in Monza den Rekord für die rascheste Tour auf und klassifizierte sich zweiter, obwohl er auf Radlänge mit Baldini (erster) und Aldrighetti (dritter), alle von der Guzziformation, ankam.

Das Jahr 1936 ist das Jahr der Stürze unseres Meisters.

Jedoch gewinnt er den grossen Schweizer Preis auf dem Rennen in Bern in der Kategorie 250, indem er neue Rekorde aufstellt und mit den be-

rühm testen und tüchtigsten englischen und europäischen Meistern fährt. Später fährt er in Hönstein (Arstadt) im grossen Deutschlandpreis, wo er in der Kategorie 250 zweiter wird und auf demselben Rennen für die Kategorie 500 wird er von einem Konkurrenten angestossen, weswegen er auf gefährliche Weise fällt und das Rennen unterbrechen muss.

Im selben Jahr klassifiziert er sich als absolut Erster auf dem Rennen in Arona (Kat. 500) in dem von San Fermo und für die Coppa Taranto, und gewinnt die Kat. 250 im grossem Preis von Italien.

Im März 1937 während er auf den Strassen von Lario trainiert um an der Mailand-Neapel teilzunehmen, zwingt ihn ein schwerer Zwischenfall fast drei Monate lang bewegungslos zu liegen, und wer ihn damals mit dem Stock gehen sah, wird sich leicht daran erinnern. In der Nähe von Lecco überquert ein Wagen ganz unvorhergesehen seine Bahn. Bremsen und ausweichen ist in voller Geschwindigkeit unmöglich und er rennt unglücklicherweise gegen den Wagen, verwundet sich schwer am Fuss, von dem zwei Zehen abgebrochen wurden. Er verbindet sich so gut es geht, weil er allein und ohne jede Hilfe ist, hebt sogleich die zwei Zehen auf, die ihm abgerissen worden sind und knüpft sie in sein Taschentuch, das er in die Taschesteckt und fährt dann weiter, ohne dass ein Schmerzenslaut seinen Lippen entflieht, so stoisch war er im Schmerz!

Nachdem man ihn später verbunden hat, während er sich die Nase putzen will, fallen die zwei Zehen heraus, die er wieder aufhebt und murmelt: *« Ah, es sind die Zehen, ich hatte sie vergessen! »*.

DER SCHWARZE TEUFEL

Am 30. März nahm er am Rennen von Genua (Kat. 500) teil, wo er 2. nach Pignorini ankommt und anfangs Juni kehrt er nach England zurück

um zum zweitenmal am Tourist Trophy teilzunehmen. Noch keinem Ausländer war es gelungen ihn zu gewinnen. Die Fusswunde war trotz der sorgfältigen Pflege der Artze noch offen. Er hört nicht auf die Bitten der Frau, der Techniker und der Freunde. Er hat beschlossen an dem grossen internationalen Wettrennen teilzunehmen und in der englischen Sportwelt ist die Erwartung auf den *« Schwarzen Teufel »* sehr gross. Eine grosse Zeitung begrüsst ihn mit einem stolzen Titel über die ganze Seite: *« Der Mann der aus dem Lande Cäsars kommt. »* Kein Meister hat in England



Eine der letzten Aufnahmen: Tenni und seiner Familie (Treviso, Mai 1943)

solche Ehren und solche Reklame gehabt, nur unser Tenni, der seine bescheidene und ruhige Miene weiter beibehält, während ihn die Journalisten und Photoreporters belagern und er im Zweifel ist, ob er ihnen ein lächelndes oder finsteres Gesicht zeigen soll, was ihm nicht schwer fällt, wegen seiner kuriosen dichten Augenbrauen, weswegen die Freunde aus Bologna ihn mit einem sehr gelungenen Ausdruck, als den « *Mann mit den überdachten Augen bezeichnet haben* ».

« *Ich hatte mehr als genug von ihnen* », vertraute er mir lächelnd an, er war müde von den Interviews, Voraussagen und Photographien, an die er nicht gewöhnt war. Er rechnete nämlich nicht mit der enormen Reklame, die mit seinem Namen gemacht wurde durch Presse, Radio, Totalisatoren und Bookmakers, nicht nur auf der gefährlichen Insel Man, sondern in ganz England und sogar in den englischen Dominien und Kolonien. Eine ungewöhnliche Menge schaute schon mit etwas Herzklopfen für unseren Ass zu, von den Leitern bis zum letzten Mechaniker, der bemüht war ihm zu raten und das Instandsein der Maschine zu prüfen.

Während einer Trainingsfahrt mit der Guzzi 500, fährt Tenni eines Morgens in voller Geschwindigkeit und, im Gegensatz zu den englischen Fahrern, mit der Bahn wenig vertraut, gleich nach dem Ziel, in eine Kurve mit steilem Abstieg, die allerdings sehr kurz, aber mit gefährlichen Bindungen versehen ist. Wer zusah, schrie vor Entsetzen auf: « Er hat sich erschlagen » aber Tenni kam gleich darauf ruhig lächelnd und sicher wieder zum Vorschein und am Nachmittag veröffentlichten die Zeitungen: « Tenni ist ein Narr, aber ein Narr, der sich zu meistern weiss und ist ein sehr gefährlicher Konkurrent. Vor den Zuschauern hat er die Ziffern auf die Strasse geschrieben » wie man auf englisch zu sagen pflegt, das heisst, er hat sich in zig-zag gerettet und während des letzten Trainingstage hat er den Rekord der raschesten Tour aufgestellt. Am Renntag ist eine ungeheure Menge aus allen Teilen Englands und Europas erschienen. Die Engländer haben schon verstanden, dass: der « *Mann, der aus dem Lande Cäsars kommt* » — « *jener der dem Tode trotzt* » — « *der Kurvenkönig* » —, die englische Fahne vom Mast herunterholen kann, ein Ereignis, das für die englische Auffassung, obwohl sie ritterlich sportlich ist, und die Sportmeister vergöttert, unfassbar erscheint.

Die englische Hymne, das « *God save the king* » (Gott erhalte den König) wird gespielt und Tenni beginnt den Wettkampf in der Kategorie 250 und fährt in vollster Geschwindigkeit davon. Hinter ihm Ginger Wood und Tirell Smith (*Excelsior*) Stanley Wood (*Guzzi*) E. Kluge und Ernie Thomas (*D.K.W.*) und Les Archer (*New Imperial*) die auf den 37 Meilen langen Bahn die 7 mal durchmessen werden muss, angestrengt mit dem Chronometer kämpfen. Noch bevor er die erste Tour beendet hat, gleitet er auf dem in der glühenden Sonne weich gewordenen Asphalt aus und verliert dadurch 35 wertvolle Sekunden derentwegen er 2 Touren lang auf dem 2. Platz bleibt.

Aber er war entschlossen um jeden Preis zu gewinnen, wenn auch mit kalter rechnerischer Ruhe und bildete einen einzigen Block mit seinem roten Meteor (1). Er steigert die Geschwindigkeit und in der vierten Tour

(1) Das Titelbild dieser Monographie ist ein Lichtbild dieses berühmten Rennens.

ist er schon an der Spitze des Rennens vor den verblüfften Augen der Menge, die mit dem Herzen in der Kehle dem grossartigen Kampf beiwohnt und das traditionelle Phlegma verliert.

DER TRIUMPH AUF DER INSEL MAN

Auf dieser vierten Tour stellt er den Rekord von 29'8" auf dem Durchschnitt von 77,72 Meilen auf, und in der 7. Tour, der letzten, ist er gezwungen eine Kerze auszuwechsell. Er zittert in den Händen bei der Anstrengung sich ruhig zu erhalten, keine Zeit zu verlieren, denn es fehlt nunmehr eine halbe Tour bis zum Ziel. Er vertraute mir an, dass er das sichere Gefühl gehabt habe, nunmehr das Rennen verloren zu haben, aber er sprang erneut auf den Sattel und raste auf der Asphaltpiste weiter wie ein wirklicher Meteor, während der Motor mächtig schnaufte und es schien, dass sein Gebrüll der atemlose Schrei des Meisters sei, der den ersehnten Sieg erringen wollte.

« Er legte sich in die Kurven » wie man zu sagen pflegt, auf eine so erschreckende Art, dass die Radioreporter, die an den Mikrofonen standen, ansagten, sie zweifelten sehr ob Tenni « ganz » am Ziel eintreffen werde. Wer diese spasmodische Radiochronik mit ihren zerstückelten, ununterbrochen aufeinanderfolgenden Worten in englischer Sprache mitangehört hat, in der man kaum mehr den Sinn erfassen konnte, so gross war die Erwartung, Spannung und Begeisterung der Radioansager, wird sich vielleicht erinnern, mit welcher nervösen Anspannung alle nahen und fernen Italiener das letzte Wort erwarteten; das letzte Aufblitzen und das letzte Donnern der roten Siegermaschine.

Tenni siegte auf dem Tourist Trophy für die Kat. 250 in 3 h, 32'6" auf dem Durchschnitt von 74,72 Meilen (km. 20,224) gefolgt an zweiter Stelle von Stanley Woods, vor dem er einen Vorteil von 37 Sekunden, also mehr als eine halbe Minute hatte. Dritter war E. R. Thomas 4'30" nach Tenni. Das bedeutendste Rennen der Welt wurde zum erstenmal nach 25 Wiederholungen (in 30 Jahren) englischer Siege von einem Ausländer gewonnen, und die dreifarbige italienische Flagge wurde auf den Mast gehisst.

Es ist unnötig die Chronik jener Stunden und Tage zu wiederholen, an denen Tenni täglich einen Durchschnitt von 3000 Autogrammen schreiben musste: « Mir tat die Hand weh » sagte er um verstehen zu lassen, wie ihm die Hand müde wurde vom vielen Unterschreiben, Währenddessen warteten im fernen Treviso, seine Frau Ida, die kleine Bruna und der unruhige kleine Titino, der erst 2 Jahre alt war, in zitternder Angst auf Nachricht von ihrem Lieben, indem sie ununterbrochen am Radio hingen, bis ein Telegraphenbote, der direkt flog (vielleicht war es zum erstenmal, dass er so schnell fuhr) das lakonische Telegramm brachte: « *Erster im schnellsten Rennen, Tenni* ». Nichts mehr.

Es ist auch überflüssig zu erinnern, dass er nach der aufsehenerregenden Fahrt von Journalisten, Fotografen, Filmleuten bestürmt wurde und zu wiederholen, dass er damals die grösste Gemütsbewegung seines Daseins erlebte. Sogar die Schönheitskönigin, Miss England 1937 « bat ihn um ein Autogramm und er liess sich bitten, so wie auch von den Journalisten, wenn er behauptete, er wusste nichts über Eindrücke zu sagen und

er könne keine Voraussagen abgeben, die dann unter grossen Titel verkündet wurden. Es war ein Triumph!

Nach einem Ruhetag nahm unser Meister an dem zweiten Rennen des Tourist Trophy für die Kat. 500 teil während dem er, wie er mir später anvertraut hat, eigentlich die grösste Gemütsbewegung verspürte, als, vor der Abfahrt, die italienischen Farben auf den hohen Mast aufgezogen wurden und der « Königsmarsch » statt des üblichen « *God save the King* », gespielt wurde, die Hymnen die nur dem Sieger der Kategorie vor Beginn eines Rennens gespielt wurden.

Die Abfahrten vollzogen sich alle halben Minuten aber nach 4 Touren zerbrach die Gasleitung der Maschine Tennis und er war gezwungen, sich zurückzuziehen, da er schon Zweiter war und alle Vorhersagen ihn für den Sieger dieses Rennens ansahen.

Gefeiert von Freunden und Bewunderern kehrte er nach Treviso zurück und erzählte mir seine Eindrücke, die ich damals in der « *Gazzetta del Popolo* » veröffentlichte; « Dieses Mal hat es mir geschienen, als ob ich hierzulande führe und mein eigenes Publikum hätte. Ich war entschlossen, koste es was es wolle zu siegen: Italien musste den Tourist Trophy davontragen ».

Es blieb ihm wenig Zeit um auszuruhen, denn am 4. Juli musste er wieder fortfahren um am grossen Europapreis in Bern teilzunehmen.

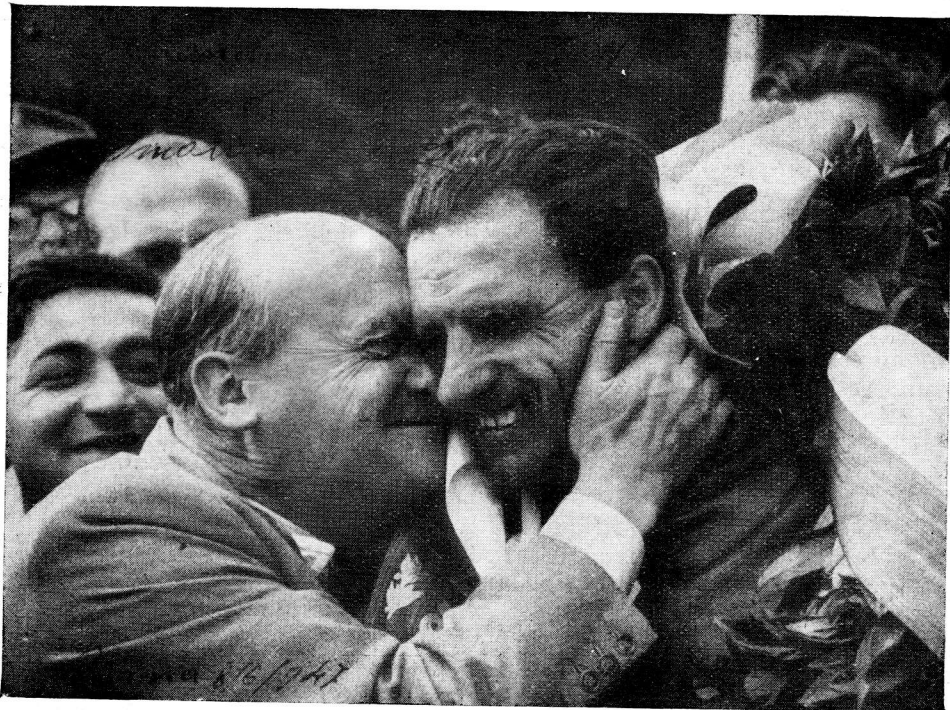
GROSSER EUROPAPREIS 1937

Ich sprach mit ihm wenige Stunden bevor er in die Schweiz fuhr, um seine Eindrücke zu erfahren und ihn einigemal zu fotografieren, wogegen er immer besonders abgeneigt war: « *Die werden von meinen Fotografien schon mehr als genug haben.* » sagte er, weil er fürchtete, dass das Publikum schon müde sei, sein Bild zu sehen. Er erzählte mir, dass ihm die Hand zitterte, weil er fürchtete seinen Namen nicht mehr schreiben zu können, als sie ihn um sein erstes Autogramm angingen. Als ich ihn ersuchte, mir seine Voraussagen für das Rennen, das Sonntag den 4. Juli stattfinden sollte, zu geben, wich er wie gewöhnlich aus, und weil er nicht wusste, was er sagen sollte, sagte er mit einem typischen Dialektausdruck: « *Ich hoffe sie zu besiegen* ».

Bezüglich dieses grossen internationalen Rennen ist es vielleicht nicht überflüssig zu bemerken, was ich damals in der obengenannten Turiner Zeitung schrieb, um die Wichtigkeit und Schwierigkeit des Wettbewerbes, der ihm 11 Jahre nachher fatal werden sollte, zu unterstreichen.

« Sein Sieg in Bern sollte noch einmal den Wert der italienischen Produktion und die Geschichtlichkeit und den Mut der italienischen Fahrer beweisen. Der Charakter und feurige Stil Tennis, sein grossmütiges Benehmen in den Wettbewerben macht aus ihm einen Meister, den die Mengen vorziehen und nicht so leicht vergehen können ».

Am grossen Europapreis der sich in Bern auf einer Strecke von cc. 320 km. für die Kategorie 250 und von 400 km. für die Kat. 500 abspielte, war das Rennen sehr schwierig wegen der vielen Niveauunterschiede, der Unebenheiten, Steigungen und Kurven von denen der Weg besät ist, der die Fahrer auf eine schwere Probe stellt Tenni hatte als nächste Rivalen



Die herzliche Umarmung des Herrn Bruno Santini
mit dem grossen Meister, nach dem Sieg von Bern 1947

die Engländer, Jim Guthrie und Ginger Wood auf der *Norton*, während Stanley Wood, der Sieger von 9 *Tourist Trophies* eine *Guzzi* fuhr, wie auf der Insel Man. Auch Pigorini und Pagani waren bei der Guzziformation.

Tenni siegte in der Kategorie 250 einen grossartigen Lauf mit zusammengebissenen Zähnen, indem er jede Hunderstelsekunde bei jeder Tour ausrechnet (wie er mir anvertraute). Er siegte mit einem Vorteil von mehr als einer Minute vor Kluge, der bis zur 9 ten Tour mit Winkler an der Spitze gewesen war. Bei der 10 Tour kam Tenni aus dem dritten Platz, beim der 12 ten, kam ihm Winkler wieder zuvor, dann führte Tenni wieder 5 Touren lang, wurde nachher vom Rivalen während zwei Touren zurückgedrängt, der schliesslich auch unserem Pagani vorlassen musste, der als Zweiter ankam, während auf dem Berner Mast 2 mal die italienische Fahne aufgezogen wurde.

Nach diesen 2 denkwürdigen Behauptungen auf internationalem Feld zählte Tenni kaum mehr seine Siege, die in konstantem Rythmus aufeinanderfolgten, auch wenn ihm manchmal das Glück nicht hold war. Aber, er will das Schicksal nicht zwingen, weil er weiss, dass die Menschen nicht gegen den Willen Gottes gehen können. So ist er beim grossen Deutschlandpreis 1937 in Hönstein gezwungen, sich nach dem halben Rennen wegen Schaden an der Maschine zurückzuziehen, als er das Rennen schon führte (kat. 250). Im selben Jahr gewinnt er das Ren-

nen von Monza für die kat. 250 an zweiter Stelle. Er siegt auch im Rennen von Arona 1938 in beiden Kategorien (250 und 500) und auch in dem Locarno (250 u. 500) und auch in dem von Taranto ist er absolut Erster.

DIE WELTREKORDE TENNIS

Hier kann man kurz seine Sieges Chronik unterbrechen um in Erinnerung zu bringen, dass er, nach der fatalen Rückkehr von der Insel Man, 1936 versucht war, sich auch im Autosport zu versuchen wie Nuvolari. Vielleicht hatte das Beispiel des grossen Meisters, vielleicht auch die Bitten seiner Familie und seiner Freunde auf sein Leben zu achten und neuen Stürzen und deren Verantwortungen auszuweichen Einfluss auf ihn gehabt. Tenni versuchte den 1000 Meilenlauf im Jahre 1936 auf einer « Maserati » wo er in der Kategorie 1500 siegte und nachher im grossen Preis von Montecarlo den Rekord einer Tour aufstellte. Als er aber schon an der Spitze des Rennens war, musste er sich wegen Defekten an der Maschine zurückziehen. Er nahm auch am grossen Deutschlandpreis am Nürburgring teil, wo er auch einen Tourrekord aufstellte, aber nicht unter den ersten ankam, weswegen er beschloss, wieder zum geliebten Motorrad zurückzukehren um die Farben Italiens besser im Ausland vertreten zu können. Denn im Ausland hat Tenni immer den Ehrgeiz gehabt, den Namen seines Vaterlands hochzuhalten, weil er wollte, das der italienische Sport in den internationalen Wettbewerben würdig auftrete.

Zum Motorradsport zurückgekehrt, stellte Tenni 1938 folgende Weltrekorde auf der Autobahn von Monza für die Kat. 250 und 500 auf. Diese Ziffern sind ein wunderbares Zeugnis seines Stiles und Mutes und machten aus ihm den grössten und schnellsten Motorradfahrer der Erde.

5 Km. mit Anlauf	im Durchschnitt von km.	187.832
5 Meilen mit Anlauf	»	187.503
10 km. ohne Anlauf	»	174.833
10 Meilen ohne Anlauf	»	178.485
50 km. ohne Anlauf	»	182.629
50 Meilen ohne Anlauf	»	177.779
100 km. ohne Anlauf	»	178.807
100 Meilen ohne Anlauf	»	179.914
eine Stunde	»	180.502

1939 siegte er im Rennen von Bologna in der Kat. 250 und nach einigen zweitrangigen Wettfahrten, wurde er gezwungen seine hingebungs-volle Sportleistung zu unterbrechen, denn am Horizont der Welt wurde das Schreckgespenst des Krieges sichtbar. Während dieser langen Zeit blieb Omobono Tenni bei seiner Familie in Treviso und widmete sich seiner Arbeit in der Werkstatt in Piazza Filodrammatici auch deshalb, weil es der Zustand seines zerstückelten, zermalmtten, schmerzenden und mit Wunden übersäten Organismus erforderte. Er hatte auch verschiedene Amputationen, Folgen von 60 Stürzen.

Nach Ende des Krieges konnte Omobono Tenni der Versuche widerstehen, seine Motorradfahrer Tätigkeit wieder aufzunehmen sich auf seinen Schultern schon die Jahre gehäuft hatten (er zäh

40 Jahre) und er ergab sich wieder der Leidenschaft, die während der langen Kriegszeit trotz seiner gemussten Untätigkeit in ihm weitergeglüht hatte.

“... EIN SCHNELLERER ALS ICH „

«Ich werde mich zurückziehen, wenn ich einen Schnelleren als ich finden kann», sagte er eines Tages, es ist nicht lange her, und in diesem Satz ist seine Figur als Sportler gekennzeichnet, seine Leidenschaft für Wettkämpfe und der Grund, weshalb er nicht auf den Rausch der Schnelligkeit verzichten wollte.

1945 erschien er wieder auf dem Sportplatz und gewann das Rennen von Riccione (kat. 500) und 1946 eröffnet er die Saison indem er nach Barcellona fährt, wo er den grossen Spanienpreis gewinnt. Ich schrieb damals, dass seine Leidenschaft der des berühmten Toreadors vergleichbar sei, der auf den Stierkampf nicht verzichten kann, weil er den Geruch der Arena und des Blutes einzieht, so wie Tenni Wind und Strassenstaub einsog. Auch der berühmteste Toreador kämpft bis die rote Capa sich zum letztenmal vor den gespitzten Hörnern des wütenden Stiers bewegt und ein nichts genügt, um das Ende herbeizuführen.

Der rote Meteor Tennis fährt weiter auf den breiten Strassen der Welt und erringt neue Siege, die es unnötig ist aufzuzählen, weil sie uns noch zu nahe sind, als dass wir sie schon vergessen haben. Wir geben nur die Zusammenfassung wieder, um den Einblick in seine Sporttätigkeit zu vervollständigen.

Es ist ein Aufeinanderfolgen von fast ununterbrochenen Siegen auch im Jahre 1946, wo er das Rennen von Piacenza (Kat. 500) Modena (250 und 500) Helvia Recina (500) Luino (250) Lecco (250) gewinnt bis zum ersten Rennen von Treviso (Mura di Treviso) von 13. Oktober, das einen der eindrucksvollsten Siege unseres Meisters gesehen hat, der als absolut Erster in den Kat. 250 und 500 hervorging vor den berühmtesten Namen des Motorradsportes. Er hielt sehr viel darauf in seiner Stadt zu fahren, weil er wusste, dass ihn alle gern hatten und er ihre Erwartung nicht enttäuschen wollte. Eine enorme Menge hat ihm an diesem Tag Beifall zugerufen und Tenni hat kein grössere Befriedigung gekannt, als dieses Vereintsein mit den Leuten seiner Stadt, die ihn 25 Jahre lang verehrten. Auf dem zweiten Rennen der «Mura di Treviso» (11 Mai 1947) welches zur Zulassung zur Meisterschaft gültig war, war er der unbestrittene Führer des Rennens bis zur 19. Tour in der er gezwungen war, wegen eines Tankbruches sich zurückzuziehen. An jenem Tag haben wir ihn wie ein Kind weinen sehen, wie wenn es sein erstes Rennen gewesen wäre, weil dies in seiner Vaterstadt vorgefallen war. In einer anderen würde er vielleicht nicht so gelitten haben.

DAS LETZTE RENNEN

1947 gewinnt er noch in Cesena, Varese, Forenz, Padua, Monza und besonders den grossen Europapreis in Bern, wo er nochmals seine Klasse mit einem eindrucksvollen Sieg in der Kat. 500 allen zum Eindruck brachte. Während der Probefahrten auf dieser schrecklichen Bahn, die ihm das

Leben kosten sollte, brach er sich einen Knochen der rechten Hand, weil er sich so in die Kurve gelegt hatte, dass er mit dem Stoss seiner Hand die Blechscheibe, welche die Kilometer anzeigt (40 cm. von Böden) verbog. Er siegte mit der verbundenen geschwollenen Hand und der Empfang, den ihm die Schweizer bereiteten war für ihn unvergesslich. Von der Rennbahn Bremgarten, 2 km. ausserhalb von Bern, bis zum Stadteingang wurde er im Triumph getragen unter den Hurrarufen der Menge, die Blumen auf seinen Weg warf: Um den Hals hatten sie ihm eine Lorbeerkrone mit der Aufschrift: «Europameister» gelegt.

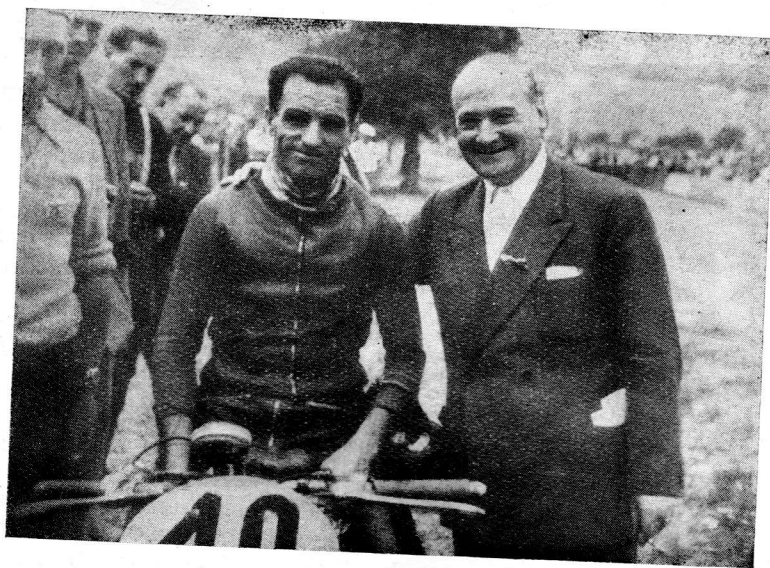
Tenni hatte eine besondere Sympathie für die Schweiz, sei es weil er dort so zahlreiche Siege errungen hatte, oder weil das schweizerische Sportpublikum ihn so dankbar verehrte. Im Jahre 1947 war er am Automobil-Salon in Genf, und während der zehntägigen Dauer der Ausstellung verteilte der grosse Meister ununterbrochen über 5000 Luftballons an all die Kinder, die am Stand von Herrn Bruno Santini um ihn herum standen. In diesem Stand waren die Motorräder ausgestellt, welche acht Tage vor der Eröffnung der Ausstellung im Kanton Wallis den Weltrekord geschlagen hatten.

Die Kinder bewunderten ihn ganz besonders, und klammerten sich an seine Beine, um von ihm zur Erinnerung einen Ballon zu erhalten. Die Erwachsenen dagegen, vor allem die Sportleute und seine Bewunderer, wollten ihm die Hand drücken und von ihm ein Autogramm haben; am Abend hatte er davon eine ganz lahme Hand! Sein stetes Lächeln erhellte sein Gesicht in dem freudigen Bewusstsein, der Gegenstand von so viel Sympathie zu sein, denn gerade das Schweizerpublikum war das erste gewesen, das so viel Vertrauen in ihn gesetzt hatte, damals noch, in jener ferneren Zeit des Jahres 1934, als Tenni sich zum erstenmal in einem internationalen Wettbewerb mit den grössten Meistern mass, und als Zweiter aus dem Rennen hervorging.

Im heurigen Jahr am 5. Mai gewann er noch auf der Rennbahn von Cesena (Kat. 500) mit einem Durchschnitt von 117 km. wo er vom Anfang an die Führung übernahm und alle Gegner übertraf, die mit seinem Stil und seinem Mut sich nicht vergleichen konnten. Auch beim Rennen von Monza schien es als ob sich der triumphale Sieg von Cesena wiederholen sollte, denn er war volle 22 Touren in der Führung des Rennens, bis ihn die Maschine im Stück liess und ihn zwang sich zu seinem Schmerzen zurückzuziehen. Am 11. Juni dieses Jahres nahm er zum drittenmal am Tourist Trophy teil, wo er den allergrössten Beweis seines Meisterkönnens gab. Er fuhr die rascheste Tour mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 141.800 km. (ohne Anlauf) wurde aber auch diesmal gezwungen sich zurückzuziehen, weil er in der 5. Tour Schaden an der Bremse und der Kerze hatte. Alle hatten ihn schon für den Sieger gehalten. Es war 11 Jahre her, dass ihn die Engländer nicht mehr auf der Insel Man gesehen hatten und nachdem sie ihn den «fliegenden Teufel» benannt hatten, hiessen sie ihn nun den «grössten Meister der Welt».

Trotz der Enttäuschung, die er am T.T. erfahren hatte, war er sicher seinen Sieg auf dem klassischen Grossen Preis von Bern zu behaupten, aber am 1. Juli fiel er in den Hinterhalt des widrigen Schicksals, an jener tragischen und fatalen Kurve von Eymatt, wo wenige Stunden spä-

ter auch ein anderer grosser italienischer Meister sein Leben liess: Achille Varzi. Das Schicksal wollte, das Tenni seine letzte Fahrt gerade dort machte, wo er seine grössten Befriedigungen gehabt hatte und die alten finsternen Bäume haben seinem letzten Flug zur Unendlichkeit zugesehen, einzige Zuschauer der letzten Fahrt des berühmtesten Schnellfahrers, den die Welt jemals bewundert hat.



Tenni und Herr Bruno Santini nach dem Sieg von Zürich 1947

KLEINE GESCHICHTEN VON GROSSEN TENNI

Das Leben jedes berühmten Meisters ist von einer Unmenge kleiner Episoden durchflochten, deren viele nur von einem kleinen Kreis Eingeweihter gekannt sind. Wir haben viele schon besprochen und wollen noch einige hinzufügen, denn es geht nicht, alle in diese kurze Lebensbeschreibung aufzunehmen. Wenige wissen zum Beispiel, dass er (als 17 jähriger Werkstatt-lehrjunge) von 1922 bis 1923 jeden Morgen den « Gazzettino » von der Spitze von S. Giuliano Lagunare bis Trento brachte, weil zu jener Zeit die Eisenbahnverbindung noch nicht gänzlich wiederhergestellt war. Jeden Tag um 3 Uhr morgens fuhr Tenni mit einem Lastciclo nach S. Giuliano, auf dem er die Zeitungspacken häufte und längs seiner Fahrt den Wiederverkäufern austeilte. Um 9 Uhr musste er fertig sein, das heisst, binnen 6 Stunden. Eines nachts, in der er bei Schnee und Wind wegen eines Motordefekts mit seiner halbzerrüttelten Maschine stehenbleiben musste, den seine 17 jährigen Hände dennoch ausbesserten, hatte er Erfrierungen an Händen und Füssen aufzuweisen und wurde dennoch wegen der Verspätung in der Zeitungsverteilung ausgeschimpft.

DER STOISCHE MEISTER

Es ist dies vielleicht das erste Beispiel von Stoizismus in physischen Schmerzen, denn alle italienischen und ausländischen Sportler haben seine Gleichgültigkeit bei schweren Stürzen und Wunden beobachten können. *Der fliegende Teufel der Insel Man*, wie ihn die englischen Zeitungen benannten, war der Meister der vielleicht auch einen Rekord in Stürzen aufgestellt hat. Wir haben schon an die Episode vom Verlust seiner beiden Zehen erinnert, die er bei einem Sturz während des Rennens von Lario den Mut hatte in die Tasche zu schieben. Auch bei einer anderen Fahrt auf derselben Bahn erinnert man sich, dass ihm ein Wagen in der Nähe von Como unvorhergesehen die Strasse kreuzte. Trotz des Bremsens stiess er gegen ein Rad des Wagens und wurde nach einem Flug von 21 m. in den Seitengraben geschleudert. Das Rennen war geschlossen und niemand konnte ihm sogleich helfen. Als man ihn endlich aufsuchte, fand man ihn 2' Studen später, halb bewusstlos mit gebrochenen Schenkelknochen, während er daran war Knochensplinter seiner zersprungenen Kniescheibe zusammenzusuchen, ohne eine Klage von sich zu geben. Während des Rennens Mailand-Neapel und Taranto zerbrach der Benzintank und es drohte ihm die Gefahr sich zurückziehen zu müssen, aber sein Opferwille war ungeheuer. Bei der ersten Tankstelle, die er in der Nähe von Neapel erreichte, liess er sich einen blechernen Benzinbehälter geben, band sich denselben auf den Rücken wie einen Rucksack und setzte das Rennen unerschrocken fort. Wenn er dachte, dass der Tank der Maschine fast leer sein musste

(weil er rannte) blieb er stehen, nahm den Behälter von den Schultern, goss Benzin in den Tank und fuhr weiter bis er in Taranto triumphierend einfuhr.

DAS MENSCHLICHE MOSAIK

Wieviele Stürze hat er aufzuzählen? Er zählte sie nicht mehr und erinnerte sich nicht daran. Bei sechzig, sagte er mir, aber es waren vielleicht auch mehr. Sein Körper war ein aussergewöhnliches Musterbuch von Wunden und Bruchen. Wir sahen ihn mit ausgestrecktem Arm, in Gips, mit steifen Fuss, der rechte Fuss war einen Zentimeter kürzer und er hatte 8 gebrochene Rippen. Eine Wunde hatte ihm den Mund etwas verunstaltet: aber er hatte immer den Kopfstürzen widerstanden wegen seiner formidablen physischen Beschaffenheit, die aus ihm ein Ausnahmewesen machte. Er hatte Nieren und Magenwanderungen mitgemacht, Wirbel, Hände, Puls und Vorderarmknochenbrüche, Verletzungen und Wunden an allen Teilen des Körpers, es waren ihrer 30 und die Brüche waren genau 34. Jedesmal wenn ihn die Ärzte pflegen sollten, lächelten sie und sagten, dass er ein Phänomen sei und gleich heilen werde.

Seine Frau, Ida, zündete während jedes Rennens vor dem Bild der Madonna eine Kerze an und betete, damit er lebend nach Hause käme. Sie sagte nicht gesund sondern lebend. Sie wollte niemals einem seiner Rennen beiwohnen, weil sie sagte, sie hätte die krampfhaftige Anspannung, die sie sicher befallen hätte, nicht aushalten können. Und Tenni, der nach jedem Rennen sogleich nach Hause eilte, um sie mit den Kindern zu umarmen, indem er das übliche Telegramm vorausschickte: «*Ais Erster angekommen, Küsse, Tenni*», oder das Ritual: «*Es geht mir gut, komme morgen*» lächelte ruhig und dachte immer daran, seiner kleinen Bruna und dem lebhaften Titino etwas mitzubringen. Wie jenes mal als er als Sieger vom Tourist Trophy zurückkehrte und als er am Flughafen von Mirafiori in Turin ankam, sah man ihn mit einer kleinen Angorakatze aussteigen, die er seinen Kindern zum Geschenk mitbrachte. Eine andere Erinnerung an jenen denkwürdigen Sieg war eine schöne goldene Uhr, die ihm ein englischer Bewunderer aus Verehrung geschenkt hatte. Mehr als einmal habe ich ihn gehört, wenn er die Uhr an seinem Puls bewunderte, wie er ausrief; «*Das sind Leute die etwas verstehen*». Worte die auch das wirtschaftliche Drama seiner ersten Jahre in Erinnerung brachten und die Versuche die er mit seinen bescheidenen Ersparnissen gemacht hatte, als er noch ein gewöhnlicher Meckaniker war und in seinem Herzen den mächtigen und vezweifelten Drang spürte zu kämpfen und zu siegen, denn er dachte, dass es keine Maschine gäbe die schnell genug für ihn sei.

Ich möchte da an einen Satz erinnern den ich über ihn vergangenen Monat in der grossen englischen Sportzeitung «*The Motor Cycle*» schrieb: «*Die Meinung al er auf der Insel Man ist, dass er heute wahrscheinlich der beste Fahrer der Welt sei*».

Vor einigen Monaten schrieb auch eine andere Zeitschrift von Tenni: «*Wenn er in Amerika wäre, würde er der atom'sche Fahrer genannt werden; in Deutschland würde man ihn das Landtorpedo nennen. In Italien heisst er dagegen nur Tenni*».



Das feierliche Begräbnis in Treviso: 4. Juli 1948

Alle beweinten seinen Tod und die ganze Welt war in Trauer. Seine Leiche wurde von Bern nach Mandello del Lario gebracht, wo er in den Werkstätten der « Guzzi » aufgebahrt wurde und wo ihn alle bis zum den einfachen Mechanikern kannten und liebten. Am Morgen des 4. Juli begleiteten ihn die Leiter und Freunde des Motorclubs bis zu seiner geliebten Vaterstadt, wo das ganze Volk ohne Standsunterschied auf ihn wartete, um ihm die letzten Grüsse zuzusenden, so wie sie ihn sonst erwartet hatten, um ihn als Sieger willkommen zu heissen nach den unvergesslichen Mühen und Kraftproben. Dies war seine letzte Fahrt und das Publikum dazu hat nicht gefehlt. Er fuhr zwischen zwei dichten Reihen, die von zehntausenden von Menschen gebildet waren, als ob er aus einem Wettbewerbe zurückkäme.

Schon während der ganzen Herfahrt war seine Leiche Gegenstand der Verehrung und der Trauer von Seiten der Leiter und Genossen jedes Motoklubs der durchfahrenen Provinzen gewesen, die immer neue Blumenkränze auf den Sarg häuften, der mit einem Auto der Guzzi überführt wurde.

Längs der Strasse wurden Blumen gestreut und vom Himmel fielen Blumen von einem Flugzeug des Aereoklubs von Treviso auf der ganzen Strecke con Castelfranco bis in die Stadt; während der grandiosen Leichenfeier, die im Dom abgehalten wurde, hielt sein Freund Ugo Fabris eine Gedenkrede und die Leute auf den Kirchenstufen weinten stehend. Eine

ungeheure Menge war auf dem Weg, der Omobono Tenni zur letzten Ruhe führte. Hunderte von Motorradfahrern, die aus Ländern und Städten herbeigeeilt waren, fuhren vor ihm ein schraubendes Ehrengelächte für den unbesiegtten Centauren aller Strassen.

Von Himmel hat er voll Dankbarkeit auf alle herabgelächelt, besonders um die geliebte Gattin zu ermuntern, die mit den Kindern, den Autoritäten, Freunden und Stellvertretern der Federationen des italienischen Motorradsportes und der Firma Guzzi hinter seinem Sarg ging. Weinend begleiteten ihn auch die Meister, die mit ihm soviele Freunden und Schmerzen geteilt hatten: Balzarotti, Sandri, Martelli, Luigi Ruggeri, und seine ihm ergebenden Mechaniker, *als ob er noch im Rennen wäre*. Ein Patenkind des grossen Meisters, las den letzten Gruss und warf ihm den letzten Abschiedskuss zu. Denn auch alle Kinder liebten ihn, erinnerten sich seiner und hielten ihn für einen Legendenhelden. Und ich kann heute noch meinem Kind nicht sagen, dass Tenni nicht mehr ist, weil es mir erwiedert hat: *« Das ist nicht wahr, Tenni ist nicht tot! »*. und es lief zum Fenster, stellte sich auf die Zehenspitze und zeigte mir einen Motorradfahrer und rief: *« Das ist Tenni, Papa, das ist Tenni! »* denn sein Mythos muss wie eine schöne Geschichte weiter bestehen besonders in den jungen Herzen der zukünftigen Sportgenerationen.

Omobono Tenni ist plötzlich verschwunden, wie die legendären Kämpfer, wie die mythischen Helden, deren Pulse und Herz aus Stahl waren umgeben von einer Sieges-Aureole, weswegen sein Name immer in den Seelen der Menge der ganzen Erde eingegraben sein wird, die ihm einst zujubelten und heute sich seiner erinnern. Er ist noch gegenwärtig auf den Strassen und Rennbahnen der Welt, die sein Schweiss benetzt hat, und auf denen er mit seinem Blut das Zeichen unvergänglichen Ruhmes eingegraben hat.

Treviso, 12. Juli 1948

PIER MARIA BIANCHIN

ungeheure Menge war auf dem Weg, der Omobono Tenni zur letzten Ruhe führte. Hunderte von Motorradfahrern, die aus Ländern und Städten herbeigeeilt waren, fuhren vor ihm ein schraubendes Ehrengelächte für den unbesiegtten Centauren aller Strassen.

Von Himmel hat er voll Dankbarkeit auf alle herabgelächelt, besonders um die geliebte Gattin zu ermuntern, die mit den Kindern, den Autoritäten, Freunden und Stellvertretern der Federationen des italienischen Motorradsportes und der Firma Guzzi hinter seinem Sarg ging. Weinend begleiteten ihn auch die Meister, die mit ihm soviele Freunden und Schmerzen geteilt hatten: Balzarotti, Sandri, Martelli, Luigi Ruggeri, und seine ihm ergebenen Mechaniker, *als ob er noch im Rennen wäre*. Ein Patenkind des grossen Meisters, las den letzten Gruss und warf ihm den letzten Abschiedskuss zu. Denn auch alle Kinder liebten ihn, erinnerten sich seiner und hielten ihn für einen Legendenhelden. Und ich kann heute noch meinem Kind nicht sagen, dass Tenni nicht mehr ist, weil es mir erwiedert hat: *«Das ist nicht wahr, Tenni ist nicht tot!»*. Und es lief zum Fenster, stellte sich auf die Zehenspitze und zeigte mir einen Motorradfahrer und rief: *«Das ist Tenni, Papa, das ist Tenni!»* denn sein Mythos muss wie eine schöne Geschichte weiter bestehen besonders in den jungen Herzen der zukünftigen Sportgenerationen.

Omobono Tenni ist plötzlich verschwunden, wie die legendären Kämpfer, wie die mythischen Helden, deren Pulse und Herz aus Stahl waren umgeben von einer Sieges-Aureole, weswegen sein Name immer in den Seelen der Menge der ganzen Erde eingegraben sein wird, die ihm einst zujubelten und heute sich seiner erinnern. Er ist noch gegenwärtig auf den Strassen und Rennbahnen der Welt, die sein Schweiss benetzt hat, und auf denen er mit seinem Blut das Zeichen unvergänglichen Ruhmes eingegraben hat.

Treviso, 12. Juli 1948

PIER MARIA BIANCHIN

DIE « MOTO GUZZI » IN DER SCHWEIZ



Der Sitz der Generalagentur für die Schweiz in Lausanne

Seit 15 Jahren nahm Tenni fast regelmässig an allen wichtigsten schweizerischen Motorradrennen teil : in Bern, Zürich, Genf, Lausanne und Lugano. Das grosse Publikum der Sportler bewunderte ihn sehr und betrachtete ihn ein wenig als Eigentum dank der grossen Kühnheit, die der grosse Entschlafene aufwies. Der Name der « Moto Guzzi » bekräftigt weiterhin auch seinen Wert, der in der ganzen Welt bewundert wird, und die Organisation der « Moto Guzzi » von Herrn Bruno Santini betreut, trägt in allen Kantonen der Schweiz dazu bei, diese Marke zu erheben, als diejenige des mächtigsten und schnellsten italienischen Motorrades, welches unzählige internationale Preise gedonnen hat.

Die « Moto Guzzi » wurde in den zwei Automobil-Salons in Genf, vom Jahre 1947 und 1948 bewundert, und ebenso wird es im Jahre 1949 sein. 1947 nahm die « Guzzi » an 13 Rennen in der Schweiz teil, und an ebensovielen im Jahre 1948, und zahlreiche Versuche um den Weltrekord fanden statt zwischen Charrat und Saxon (Wallis) Ein ausgedehntes und vollkommenes Netz von Agenten spannt sich über alle Schweizerkantone und beweist heute den hohen Grad der Organisation und Selbstbehauptung, die diese Marke erreicht hat, auf welchem der grösste Meister der Welt so viele Rekorde aufgestellt hat und so viel Ruhm geerntet hat.

TESSIN:	CARLO VICARI, Via Balestra 37,	Lugano	013- 2 10 26
	M. Focchetti, Grand Garage,	Tenero	013- 8 43 02
	E. Faggio, Garage Arabo, <i>Tessin et Mesolcina</i>	Bellinzona	013- 5 29 01
TURGOVIE:	W. Füchslin-Vogel, Schlosser, <i>Unterthurgau</i>	Pfyn	013- 8 12 58
	Wilh. Lang, Autogarage, <i>Ermattigen - Weinfelden, bis St. Gallen- Grenzen.</i>	Güttingen	072- 8 78 58
URI:	Fr. Rickenbach, Vélos & Motos, <i>Zoug, Schwyz et Uri</i>	Oberarth	041- 6 18 04
VALAIS:	AUG. ARLETTAZ, Garage,	Orsières	026- 6 81 40
	Angelo Brunetti, Motos, <i>Canton du Valais</i>	Sierre	027- 5 14 93
VAUD:	M. Labet, Garage, <i>District de Moudon, district d'Oron, Romont, Bulle, Albeuve, Châtel-St. Denis</i>	Oron-le-Châtel	021- 9 41 66
	Jean Schmutz, Grand'rue, Motos <i>Districts de Cossonay et d'Orbe.</i>	Cossonay	021- 8 01 79
	W. Aubry, Vélos & Motos, <i>Le Noirmont, St. Imier, Saigne-Légier, Tra- melan jusqu'à Gloverlier.</i>	Le Noirmont	039- 4 61 87
	Fred. Rupp, 51, av. Mont Pélerin, <i>District de Vevey, de Château d'Oex, d'Aigle jusqu'à St. Maurice non compris.</i>	Vevey	021- 5 28 13
	Marcel Candaux, 8, Grand'rue, <i>District de Morges.</i>	Morges	021- 7 23 01
	Aldo Hoffman, Garage <i>District de Lausanne</i>	Lausanne	021- 2 22 04
ZÜRICH	Aug. Herzog, Forchstrasse 107 <i>Canton de Zürich</i>	Zollekerberg	031-24 98 49

Printed in Italy

INDUSTRIE POLIGRAFICHE LONGO & ZOPPELLI - TREVISO (Italian)

DAS GEDENKALBUM SEINER SIEGE

1924

RENNEN VON POSTUMIA (TREVISO) 125 kat.

1930

RENNEN VON AVELLINO 350 kat. u. absolut Erster

1931

GROSSER KÖNIGLICHER PREIS VON ROM 350 kat. u. absolut Erster

1932

RENNEN VON ARONA 250 kat.

RENNEN VON MONTE BERICO (VICENZA) 350 kat. u. absolut Erster

RENNEN VON TREVISO 350 kat. u. absolut Erster

1933

RENNEN VON TIGULLIO (RAPALLO) 250 kat.

1934

RENNEN VON VERONA 500 kat.

RENNEN VON PESARO 500 kat.

RENNEN VON TURIN 500 kat.

GROSSER PREIS VON ITALIEN 500 kat.

RENNEN VON PESCARA 500 kat.

RENNEN VON ARONA 250 kat. u. absolut Erster

RENNEN VON TREVISO 500 kat.

RENNEN VON MADDALENA 500 kat.

1935

RENNEN VON VERONA 500 kat.

MAILAND - NEAPEL 500 kat.

RENNEN VON MONTENERO 500 kat.

RENNEN VON ARONA 500 kat.

1936

GROSSER PREIS DER SCHWEIZ 250 kat.

MAILAND - NEAPEL 500 kat.

RENNEN VON ARONA 250 kat. u. absolut Erster

RENNEN VON SAN FERMO 500 kat.

GROSSER PREIS VON ITALIEN 250 kat.

RENNEN VON TARANTO 500 kat.

(Schluss folgt in der vorletzten Seite)

1937

TOURIST TROPHY (INSEL MAN)	250 kat.
GROSSER EUROPAPREIS (BERN)	250 kat.

1938

RENNEN VON ARONA	250 u. 500 kat.
RENNEN VON LOKARN	250 u. 500 kat.
RENNEN VON TARANTO	500 kat.

1939

RENNEN VON BOLOGNA	250 kat.
--------------------	----------

1945

RENNEN VON RICCIONE	500 kat.
---------------------	----------

1946

GROSSER PREIS VON BARCELLONA	250 kat.
RENNEN VON PIACENZA	500 kat.
RENNEN VON MODENA	250 u. 500 kat.
RENNEN VON HELVIA RECINA (MACERATA)	500 kat.
RENNEN VON LUINO	250 kat.
RENNEN VON LEGNANO	250 kat.
RENNEN VON LECCO	250 kat.
RENNEN VON TREVISO	250 u. 500 kat.

1947

GROSSER EUROPAPREIS (BERN)	500 kat.
RENNEN VON CESENA	500 kat.
RENNEN VON VARESE	500 kat.
RENNEN VON FLORENZ	500 kat.
RENNEN VON ZÜRICH	500 kat.
RENNEN VON PADUA	500 kat.

1948

RENNEN VON CESENA	500 kat.
-------------------	----------



Von Herrn Bruno Santini Generalvertreter
der Schweiz für die "Moto Guzzi",
zum Geschenk dargeboten.