

Erinnerung an die Tragödie in Brands Hatch

Am 24. Oktober 1971 verlor Freiburg einen seiner berühmtesten Söhne. Im Alter von gerade einmal 35 Jahren verunfallte Formel-1-Rennfahrer **Jo Siffert** bei einem Rennen in Brands Hatch tödlich. Die FN werfen einen Blick zurück auf die schicksalhaften letzten Rennrunden 15 und 16.

MIRO ZBINDEN

Als Joseph Siffert am 24. Oktober 1971, es ist ein sonniger Herbstsonntagnachmittag, in das Cockpit seines BRM P160 steigt, tut er das im Wissen darum, aus dem anstehenden Rennen als Sieger hervorgehen zu können. Denn die 4,2 Kilometer lange und neun Kurven umfassende Strecke von Brands Hatch liegt Siffert. Hier feierte er, der 1936 in der Freiburger Unterstadt in bescheidenen Verhältnissen zur



Welt gekommen und aufgewachsen war, drei Jahre zuvor einen seiner grössten sportlichen Erfolge. Im englischen Südosten war der bodenständige Selfmademan, den Familie und Freunde in der Heimat liebevoll «Seppi» nennen, zum allerersten Mal in einem Formel-1-Grand-Prix als Sieger über die Ziellinie gefahren.

Beispiellose Aufholjagd

Und hier in Brands Hatch, wo im Herbst 1971 das letzte Rennen der Formel-1-Saison zu Ehren des bereits als Weltmeister feststehenden Jackie Stewart stattfinden soll, erleben die Zuschauer einmal mehr einen Jo Siffert in Bestform: Am Vortag des Rennens hatte Siffert, der im Januar 1971 zum zweiten Mal Vater geworden war, einen inoffiziellen Rundenrekord aufgestellt und sich mit der Trainingsbestzeit auch gleich die Poleposition geschnappt.

Am rechten Rand der Strecke, leicht ausserhalb der Fahrlinie in einer Senke liegend, stellt die Poleposition beim Start in Brands Hatch aber leider keinen Vorteil dar. Der Rennwagen des Freiburgers kommt beim Start denn auch nur schlecht weg und bleibt zu allem Übel in der Startphase am Boliden des



Jo Siffert im Gespräch mit Ehefrau Simone. Die Aufnahme datiert aus dem Frühjahr 1971.

Bild Keystone/a

Schweden Ronnie Peterson hängen – es kommt zu einer ärgerlichen, aber zunächst völlig harmlos scheinenden Kollision zwischen beiden Boliden.

Vom schlechten Start lässt sich Siffert, der seine unbändige Leidenschaft für die hohen Geschwindigkeiten einst als Jungspund auf dem Sattel eines Rennmotorrades entdeckte, nicht beirren: Er startet eine beispiellose Aufholjagd, die ihn in weniger als zehn Rennrunden vom zehnten auf den vierten Platz nach vorne katapultiert.

Probleme in der 15. Runde

An der Spitze liegt zu diesem Zeitpunkt Sifferts Markengefährte Peter Getthin aus Grossbritannien. Dahinter folgen der Brasilianer Emerson Fittipaldi und Weltmeister Jackie Stewart. Siffert wittert eine

Chance, den Schotten in seinem Tyrrell-Ford Cosworth bald angreifen zu können.

Doch dazu wird es nicht mehr kommen. Das Rennen geht in die 15. Runde, in welcher der Abstand zwischen Jo Siffert und den Führenden wieder anwächst. Obwohl der Freiburger Champion in dieser Runde in keinerlei Überholmanöver verwickelt ist, verliert er über eine Sekunde auf seine Vorderleute. Ein Indiz dafür, das Sifferts Reifen beschädigt ist und daraus Luft entweicht? So, wie er es wenige Wochen zuvor schon in Spielberg beim Grossen Preis von Österreich erlebt hatte, als ihn ein schleichernder Plattfuss nicht daran hindern konnte, seinen zweiten grossen Triumph einzufahren und sich damit zu einem der grossen Favoriten für die nächste Meisterschafts-

saison zu machen? Von den Problemen scheint Siffert aber nichts mitzubekommen. Er hält weiter mutig drauf los. Tut das, was er am besten kann: Er geht ans Limit und versucht, das Letzte aus seinem BRM herauszuholen.

Der BRM steht in Flammen

Die 16. Rennrunde beginnt. In der langen Geraden von Hawthorne Hill drückt Siffert das Gaspedal ein allerletztes Mal bis zum Anschlag durch; nähert sich mit einer Geschwindigkeit weit jenseits der 200-Stundenkilometer-Marke der Mike-Hawthorn-Kurve. Jackie Stewart, der unmittelbar vor Siffert liegt, sieht, wie der Schweizer ins Schleudern gerät und die Piste rund 100 Meter vor der Stelle verlässt, an der er hätte abbremsen sollen.

Sifferts Wagen prallt heftig gegen eine Böschung. Dabei wird der seitliche Benzintank aufgerissen. Der BRM überschlägt sich, bleibt kopfüber liegen und geht sofort in Flammen auf. Eine pechschwarze Rauchsäule steigt über dem Inferno auf. Über Lautsprecher werden die Zuschauer auf den Tribünen darüber informiert, dass das Rennen aufgrund eines tragischen Unfalls unterbrochen werden musste.

Unklare Unfallursache

Herbeigeeilte Helfer versuchen vergeblich, sich dem in Vollbrand stehenden Wrack zu nähern. Und da ist es auch bereits zu spät: Mit schweren Beinverletzungen und bewusstlos im Cockpit eingeklemmt erstickt Jo Siffert im dichten Rauch. Erst als das Feuer gelöscht ist, kann sein

Beerdigung: 50 000 wollten Abschied nehmen

Das Joseph Siffert zu den populärsten und beliebtesten Schweizer Sportlern seiner Generation gehörte, zeigte sich auch im Moment grösster Trauer: 50 000 Menschen versammelten sich am 29. Oktober 1971 in Freiburg, um von Seppi Abschied zu nehmen: Die grösste Trauerfeier, welche das Land je zu Gesicht bekam. «Die St.-Nikolaus-Kathedrale war bis auf den letzten Platz besetzt, und ein Menschenmeer umlagerte den Platz vor der Kirche», berichteten die Freiburger Nachrichten am Tag nach der historischen Beerdigung. Bei der Beisetzung von Jo Sifferts Sarg auf dem Friedhof St. Leonhard, an welcher nur die engsten Angehörigen teilnahmen, sprach Sifferts Freund Père Duruz die bis heute unvergessenen Worte, die so symptomatisch für das Leben des bei Jung und Alt beliebten Rennfahrers sind: «Wo das Risiko ist, ist auch der Tod. Aber wo kein Risiko ist, gibt es auch kein Leben.»

mz

lebloser Körper aus den Trümmern geborgen werden.

Was die Ursache der Tragödie gewesen sein könnte, ist bis heute unklar. Zeugen berichten, dass sie gesehen haben wollen, wie Siffert Probleme mit seinem Getriebe bekundete. Andere sprechen von einer gebrochenen Radaufhängung. Der britische Rennfahrer John Surtess, der mit zwei Sekunden Rückstand auf den Schweizer folgt, sagt, er habe gesehen, wie Sifferts Wagen vor dem Unfall in eine Zick-Zack-Fahrt geriet. Vielleicht wegen eines geplatzten Reifens. Das Einzige, was sicher ist: In Brands Hatch hat Freiburg 1971 einen seiner berühmtesten Söhne für immer an den Himmel verloren.

Von 1 bis 24: Im **FN-Adventskalender** steht jeweils die Zahl auf dem Törchen im Mittelpunkt.



Geburtstag

Rosa Julmy-Aeby beginnt das 100. Lebensjahr

ULMIZ Rosa Julmy-Aeby hat am Montag von Staatsratspräsident Erwin Jutzet und einer Delegation des Düdinger Gemeinderates die Glückwünsche zu ihrem Eintritt ins 100. Lebensjahr entgegengenommen. Die Jubilarin hat bis 2012 in Düdingen gewohnt und lebt nun im Pflegeheim Ulmiz. Sie ist

in Plaffeien auf die Welt gekommen, die Familie zog dann nach Düdingen, wo sie eine Bäckerei übernahm. Als junge Frau hat sie in der Zündholzfabrik gearbeitet. Rosa Julmy ist Mutter von drei Kindern, fünffache Grossmutter und vierfache Urgrossmutter. im/Bild Corinne Aeberhard

Amag wird Kanton für Steuerverluste entschädigen

Wer ein energieeffizientes Auto fährt, bezahlt in Freiburg weniger Steuern. Da VW Angaben gefälscht hat, verlor der Kanton Steuergelder.

FREIBURG Ein Skandal folgte dem nächsten: Im September wurde aufgedeckt, dass der Autohersteller VW die Angaben zum Ausstoss der Stickoxidwerte von Dieselwagen gefälscht hatte. Im Oktober wurde zudem publik, dass VW bei einer zweiten Gruppe von Fahrzeugen die CO₂-Emissionen nicht richtig deklariert hatte; hier waren auch Benzinmotoren betroffen.

Grossrat Simon Bischof (SP, Ursy) hat sich nach Bekanntwerden dieser Fälle an den Staatsrat gewandt. Er wollte wissen, welche Auswirkungen

die gefälschten Angaben auf den Kanton haben. In Freiburg werden Autofahrer, die ein energieeffizientes Fahrzeug haben, nämlich belohnt: Bei einer Energieetikette A muss der Fahrzeughalter während drei Jahren keine Motorfahrzeugsteuer bezahlen. Für die Energieetiketten B und C gilt der Grundtarif; Fahrzeugbesitzer mit einem Auto der Kategorie D und E bezahlen eine erhöhte Steuer. Simon Bischof fragte, ob VW den Kanton für die fälschlicherweise gewährten Steuererleichterungen entschädige.

Einige Hundert Autos

Der Staatsrat hält in seiner Antwort fest, dass sich der Schweizer VW-Importeur Amag verpflichtet habe, Kantonen, die wie Freiburg mit einem Bonus/Malus-System arbeiten, die tatsächlich ge-

schuldeten Steuern zu bezahlen. Wie hoch der Betrag für Freiburg sein werde, sei noch unklar. Diese Untersuchungen führe der Bund zusammen mit Amag.

Der Staatsrat geht davon aus, dass «einige Hundert Fahrzeuge unrechtmässig von der Motorfahrzeugsteuer befreit worden sind». Die durchschnittliche Steuer belaufe sich auf 435 Franken pro Jahr und pro Fahrzeug.

Weiter schreibt die Kantonsregierung, dass sie die Rückerstattung der Amag im Rechnungsjahr 2017 dafür verwenden wolle, den Malus-Prozentsatz zu reduzieren. Dieser beläuft sich auf 3,1 Prozent, betrifft 157 000 Fahrzeuge der Kategorie D und E und macht 15 Franken pro Jahr und Fahrzeug aus. Der Malus dient dazu, die Steuerbefreiungen der A-Autos zu finanzieren. *mir*