

BLICK ZURÜCK

Wo ist Charlie Chaplins Leiche?

Anfang März 1978 entführten Kriminelle in Corsier-sur-Vevey den Sarg des ersten Kino-Weltstars

MARC TRIBELHORN

Nicht einmal Tote können mit Ruhe rechnen. In Corsier-sur-Vevey, einem Dorf oberhalb des Genfersees, schleichen sich zwei Männer auf den Friedhof. Es ist die Nacht vom 1. auf den 2. März 1978, und zu dieser Uhrzeit treibt sich nicht einmal eine Katze dort herum, wie Anwohner später der Polizei berichten werden. Mit Schaufeln und Hacken wühlen sich die beiden Grabräuber durch das Erdreich. Volle vier Stunden dauert es, bis sie haben, was sie wollen: Den 150 Kilogramm schweren Eichen-sarg hieven sie auf einen Lieferwagen und verschwinden. Erst am Nachmittag entdeckt der Friedhofsgärtner die offene Grube und die Reifenspuren. Er schlägt Alarm: Die sterblichen Überreste von Charlie Chaplin sind gestohlen worden! Der bizarre Fall macht international Schlagzeilen. Was soll das? Und wieso ausgerechnet Chaplin?

Nur wenige Wochen zuvor, an Weihnachten 1977, ist der erste Weltstar des Films 88-jährig verstorben und in Corsier-sur-Vevey bestattet worden, im engen Familienkreis, aber beobachtet von über 150 Journalisten und Schaulustigen. Trauerbekundungen von nah und fern erreichen die Familie, sogar aus China, wo Chaplin «Cho Pieh-lin» ausgesprochen wird, wie die NZZ berichtet. Bundesrat Hans Hürlimann kondoliert der Witwe: «Charlie Chaplin hat die Welt bewegt, wie wenige Künstler hat er sie zu verändern versucht in Richtung der Gerechtigkeit und des Friedens.»

Tatsächlich hat Chaplin eine märchenhafte Karriere hingelegt. 1889 in London als Sohn armer Komödianten aufgewachsen, begibt er sich 1910 ein erstes Mal in die USA. Kurzfilme in der Rolle des «Tramps» – mit Spazierstock, Frack, zu kleiner Melone und zu grossen Schuhen – machen ihn schnell berühmt. Es folgen in den 1920er Jahren längere Stummfilme wie «The Kid» und ab den 1930er Jahren weitere Klassiker wie «Modern Times» oder die Hitler-Persiflage «The Great Dictator».

«Friedenshetzer» im Exil

Chaplin ist nicht nur Schauspieler, sondern auch Drehbuchautor, Regisseur, Produzent und Komponist seiner Filmmusik. Aber trotz allen Erfolgen gerät er in seiner Wahlheimat unter Verdacht – wegen angeblich «unamerikanischer Umtriebe». Es herrscht der Kalte Krieg, und der republikanische Senator Joseph McCarthy bläst zur Kommunistenjagd.



Die beiden Täter stehen im Dezember 1978 vor dem Bezirksgericht in Vevey.



Der wiedergefundene Sarg mit Charlie Chaplins sterblichen Überresten, der in einem Maisfeld in Noville vergraben worden war.

Der mächtige FBI-Chef Edgar J. Hoover sieht in Chaplin einen «Salonbo-sche-wisten» und lässt ihn überwachen. Über 2000 Seiten wird seine Akte umfasst. Chaplin reagiert auf die Verdächtigungen mit Spott: «Ich bin kein Kommunist (...) Ich bin, was man einen Friedenshetzer nennt. Ich hoffe, das stört Sie nicht.»

Doch das tut es. Als dem Kino-Star während eines England-Aufenthalts die Einreisebewilligung für die USA entzogen wird, landet Chaplin Anfang Dezember 1952 in Genf. «Mister Charles Chaplin aus Hollywood kommt

zu uns in die Winterferien», jubelt die Schweizer Filmwochenschau. Bis Weihnachten wolle er bleiben. Schon vor gut zwanzig Jahren hat Chaplin einen Winter im «Palace» in St. Moritz verbracht. Nun steigt er im «Beau Rivage» in Lausanne ab. Aus dem geplanten mehrwöchigen Besuch wird ein Umzug in die neue Wahlheimat.

In Corsier-sur-Vevey kauft er das «Manoir de Ban», ein Anwesen, das die Nachbarn «Little White House» nennen, mit fünfzehn Zimmern, zehn Hektaren grossem Park sowie Blick auf den See,

die Alpen und Reben. Ein Dutzend Bedienstete kümmert sich fortan um Chaplin, seine Ehefrau Oona und die acht gemeinsamen Kinder. Der Filmstar bleibt bis zu seinem Lebensende, weil es ihm so gut gefällt: «Wir lieben Vevey, wir mögen die Leute, sie sind charmant, gastfreundlich und echt.»

Aber auch hier überwacht die Bundespolizei den berühmten Gast, um sicherzugehen, dass er sich nicht politisch betätigt. Fleissig werden Kontakte registriert und rapportiert. Seine Fiche umfasst über 30 Seiten, aber der Dilettantismus zeigt sich schon in der fehlerhaften Beschriftung: «Charly Chaplin, Filmautor und Schauspieler». Und als im März 1978 der Sarg mit den sterblichen Überresten des Weltstars gesucht wird, tappen die Behörden im Dunkeln.

Einfrieren für die Nachwelt

Über das Motiv können die Ermittler zunächst nur rätseln. «Ich bin entsetzt über diesen grausamen und frevelhaften Akt», erklärt derweil der britische Botschafter in der Schweiz. Interpol wird eingeschaltet für eine grenzüberschreitende Grossfahndung nach dem Sarg.

Bald jagen sich Gerüchte und Vermutungen. Ist es das Werk einer internationalen Erpresserbande, waren es Trophäenjäger? Handelt es sich «nur» um einen makabren Scherz oder gar um einen Akt von Fanatikern, etwa Neonazis, die sich rächen wollten für Chaplins Hitler-Parodie? Spekuliert wird auch, ob die Familie selbst dahinterstecke, die Chaplin lieber in seiner alten Heimat England begraben sähe. Eine Zeitschrift aus Los Angeles mutmasst, der Diebstahl habe einen religiösen Hintergrund: Die christlichen Einwohner von Corsier-sur-Vevey hätten den als Juden geborenen Chaplin nicht auf dem Friedhof gewollt – allein, Chaplin war nicht jüdisch. Noch grotesker ist, was der «Blick» verbreitet: «Chaplin solle kryogenisiert werden, das heisst, durch Einfrieren für die Nachwelt erhalten bleiben!»

In Wahrheit ist der Plot so tragikomisch, als stamme er aus einem Chaplin-Film. Eines Tages klingelt das Telefon am Familiensitz «Manoir de Ban». Es ist ein «Monsieur Rochat», und er verlangt für den Sarg ein Lösegeld in der Höhe von 600 000 Dollar. Immer wieder ruft er an, droht mit der Erschiessung eines Chaplin-Kindes, sollte man seiner Forderung nicht nachkommen. Die Witwe Oona sagt: «Ich werde keinen Rappen zahlen.» Ihr Mann «würde die Forderung eines Lösegeldes für lächerlich halten». Und gegen-

über ihrem Anwalt, der mit den Erpressern verhandelt, betont sie: «Eine Leiche ist nur eine Leiche. Mein Mann ist im Himmel und in meinem Herzen.»

Dennoch wird weitergefeilscht, zwei Monate lang. Der Erpresser geht auf eine halbe Million hinunter, die Familie bietet 100 000. Längst hört die Polizei mit. Zweimal bereitet sie die Übergabe des Geldes vor, zweimal wartet sie vergebens. Mitte Mai 1978 wird es dann konkret. Die finale Verabredung solle am Dienstag, dem 16. Mai, um 9 Uhr 30 telefonisch erfolgen, sagt «Monsieur Rochat». Die Waadt-länder Kriminalpolizei lässt an jenem Morgen jede öffentliche Telefonkabine in Lausanne und Umgebung beobachten. In der Avenue de la Dôle schlägt sie schliesslich zu, als der Erpresser zum insgesamt 27. Mal zum Hörer greift.

Es ist ein 24-jähriger Pole, kein kaltblütiger Gangster, sondern ein arbeitsloser Automechaniker, der sich beinahe zu Tode geängstigt hat, als der Raub des Sargs weltweit Wellen schlug. Das Geld habe ihn gelockt, gibt er zu Protokoll. Und als er in einer italienischen Zeitung über Leichenkidnapping gelesen habe, dachte er, das sei eine gute Idee. Seinen Komplizen, einen 38-jährigen Bulgaren, braucht er, um den schweren Sarg zu transportieren. Sie vergraben ihn noch in der gleichen Nacht auf einem Maisfeld im Dorf Noville, etwa 20 Kilometer vom Friedhof entfernt.

Da die beiden Erpresser nach ihrer Verhaftung nicht mehr wissen, wo muss mit Metalldetektoren gesucht werden, bis die Beschläge des Sargs angeben. «Es tut uns leid», schreiben sie der Witwe Chaplins. Diese antwortet: «Alles ist vergeben.» Vor Gericht müssen sie sich trotz-dem verantworten. Wegen Störung der Totenruhe und versuchter Erpressung wandert der Pole für vierzehn Jahre ins Zuchthaus, sein Komplize kommt am Prozess im Dezember 1978 mit ein-halb Jahren bedingt davon.

Und Charlie Chaplins Sarg? Er ist kurz nach Wiederauffinden an seinem angestammten Platz auf dem Friedhof in Corsier-sur-Vevey erneut vergraben worden. Diesmal bedeckt mit einer dicken Betonplatte.

BLICK ZURÜCK

Jede Woche beleuchtet die NZZ ein historisches Ereignis. Die Beiträge der Serie finden Sie auf

NZZ nzz.ch/schweiz

Liechtenstein debattiert über Road Pricing

Täglich pendeln rund 22 000 Erwerbstätige ins Fürstentum und wieder zurück – die Fortschrittliche Bürgerpartei warnt vor einem «Verkehrskollaps»

GÜNTHER MEIER, VADUZ

Mehr Arbeitsplätze als Einwohner – die Entwicklung Liechtensteins gleicht aus wirtschaftlicher Sicht einer Erfolgsgeschichte, hat aber auch eine weniger erfreuliche Seite. Die rund 22 000 Zupendler aus der Schweiz und aus Österreich kommen in einem relativ kleinen Zeitfenster am Morgen zur Arbeit und verlassen das Land am späteren Nachmittag wiederum in einem kurzen Zeitraum. Die Folge davon sind tägliche Staus an den Grenzübergängen, deren Beseitigung seit Jahren von unterschiedlichen Gruppierungen gefordert wird.

Den jüngsten Vorstoss in dieser Richtung unternahm die Fortschrittliche Bürgerpartei (FBP), die von der Regierung Massnahmen zur «Umgestaltung der Motorfahrzeugsteuer in ein Road-Pricing-System» fordert. Die FBP ist der Auffassung, die geltende Pauschalbesteuerung der Personewagen sei nicht mehr zeitgemäss und werde den «bevorstehenden Verkehrskollaps» nicht abwenden können.

Die Forderung nach Einführung eines Road-Pricing-Systems, um Stauungen während des Berufsverkehrs am Morgen und am Abend zu reduzieren oder gar zu vermeiden, ist nicht neu. Mit dem FBP-Vorstoss ist das Thema nun aber auf die politische Bühne gehoben worden. Über die Möglichkeiten und die Ausgestaltung von Road-Pricing in Liechtenstein sind bereits zwei Studien veröffentlicht worden. Mobility-Pricing wäre ein «idealer Baustein, um einen Beitrag zu einer effizienten Verkehrssteuerung zu leisten», fasst das Schweizer Beratungsunternehmen Infrast seine Untersuchung zusammen.

Fällt Motorfahrzeugsteuer weg?

Vorgeschlagen wird eine flächen-deckende Abgabe für die Spitzenzeiten des Verkehrsaufkommens, eventuell verbunden mit einer Basisabgabe für die gefahrenen Kilometer und einer Kompensation für die Motorfahrzeugsteuer. Die Denkfabrik Stiftung Zukunft.li plädiert ebenfalls für die Einführung von Road

Pricing, weil sich andere Massnahmen wie der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur aufgrund der knappen Bodenressourcen kaum verwirklichen liessen. Gemäss dem Vorschlag wäre eine Fahrgeldgebühr für die Nutzung der Verkehrswege, abhängig von Zeit und Streckenlänge, zu entrichten, wobei die Gebühren als Steuerungselement ausgestaltet werden könnten.

Vorgeschlagen wird das Maut-System nur für die Spitzenzeiten und nur für Personewagen. Über den Preis, so die Hoffnung der Autoren, könnte eine Verhaltensänderung erreicht werden: Der Verkehrsteilnehmer könne selbst entscheiden, ob er zu diesen Spitzenzeiten sein Fahrzeug benutzen und die Verkehrs-geldgebühr bezahlen möchte oder ob er die Fahrt auf einen späteren Zeitpunkt verschieben beziehungsweise auf die öffentlichen Verkehrsmittel umsteigen wolle.

Im Zentrum der Diskussionen über Road-Pricing stehen zwar die Zupendler, die täglich für Staus bei den Grenzübergängen sorgen. In den Studien wird aber auch darauf verwiesen, dass die Strassen zusätzlich von 10 000 Binnenpendlern

benützt werden. Aufgrund der gescheiterten «Ausländer-Maut» in Deutschland wäre es wohl nicht möglich, das Road-Pricing-System nur bei ausländischen Fahrzeugen anzuwenden. Damit Einheimische nicht doppelt zur Kasse gebeten werden, steht die Forderung im Raum, die Motorfahrzeugsteuer abzuschaffen.

Bau von Busspuren bevorzugt

Schon die Infrast-Studie hatte vorgeschlagen, die Einnahmen der inländischen Fahrzeuge für die Abschaffung der Motorfahrzeugsteuer zu verwenden, während die Gebühren von ausländischen Autos dafür eingesetzt werden könnten, die Kapazitäten im grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr zu verbessern. Diese Möglichkeiten scheinen freilich begrenzt zu sein. Obwohl LIEmobil die Buslinien in die Schweiz und nach Österreich stetig ausgebaut hat, ist keine bemerkenswerte Reduktion der täglichen Autokolonnen zu beobachten. Zudem ist der Ausbau der Bahnlinie von Feldkirch nach Buchs zu einer S-Bahn-

Linie bei der Volksabstimmung 2020 mit beinahe zwei Drittel Nein-Stimmen deutlich abgelehnt worden.

Auch wenn zwei Studien das Road-Pricing-System als geeignete Massnahme zur Verkehrssteuerung und zur Reduzierung der täglichen Spitzenbelastungen an den Grenzübergängen erachten, stösst dessen Einführung nicht überall auf Zustimmung. Einzelne Politiker brandmarkten das System bereits als «Raubzug auf die Geldbörse der Arbeiter», weil die neuen Gebühren in den geplanten Zeitfenstern vor allem die zu den Arbeitsplätzen strebenden Arbeitnehmer belasten. Auch der Verkehrs-Club Liechtenstein kann der «Arbeiter-Maut» nicht viel abgewinnen, sondern regt den Ausbau des Radwegenetzes und die konsequente Bevorzugung der LIEmobil-Busse durch den Bau von Busspuren an. Zur Reduktion der Staus durch den motorisierten Individualverkehr bietet sich das betriebliche Mobilitätsmanagement an, dessen Umsetzung laut Verkehrs-Club zu einer Reduktion der Arbeitswege mit dem privaten Auto um etwa 20 Prozent führe.