

VIA APPIA ANTICA – EINE ZEITREISE

Via Appia – das war die wichtigste der berühmten Kolonialstraßen, die zu Zeiten des römischen Imperiums den italienischen Stiefel überzogen. Ein TF-Team verfolgte das antike Pflaster von Rom bis nach Brindisi. Auf der Königin der Straßen und in ihrem Umfeld erlebten die Enduro-Fahrer nicht nur die abenteuerliche Geschichte, sondern auch die nicht minder spannende Gegenwart hautnah

Text und Fotos von Michaela und Udo Staleker

NICHTS BLIEB DER STRASSE ERSPART

**AUCH STUMME STEINE
KÖNNEN GESCHICHTEN
ERZÄHLEN**

Die Trulli-Häuser bei Ostuni sind eine von vielen Attraktionen an der Via Appia.





Das Original-Pflaster der Via Appia ist auch für Enduros eine Herausforderung.

DER BELAG ENTZÜCKTE DIE CHRONISTEN

**313 V. CHRISTUS: APPIUS
CLAUDIUS STARTETE
DEN GIGANTISCHEN BAU**



Steil am Fels hoch über der Pontinischen Ebene klebt Norma. Die Zufahrt hat spektakuläre Kurven (oben).

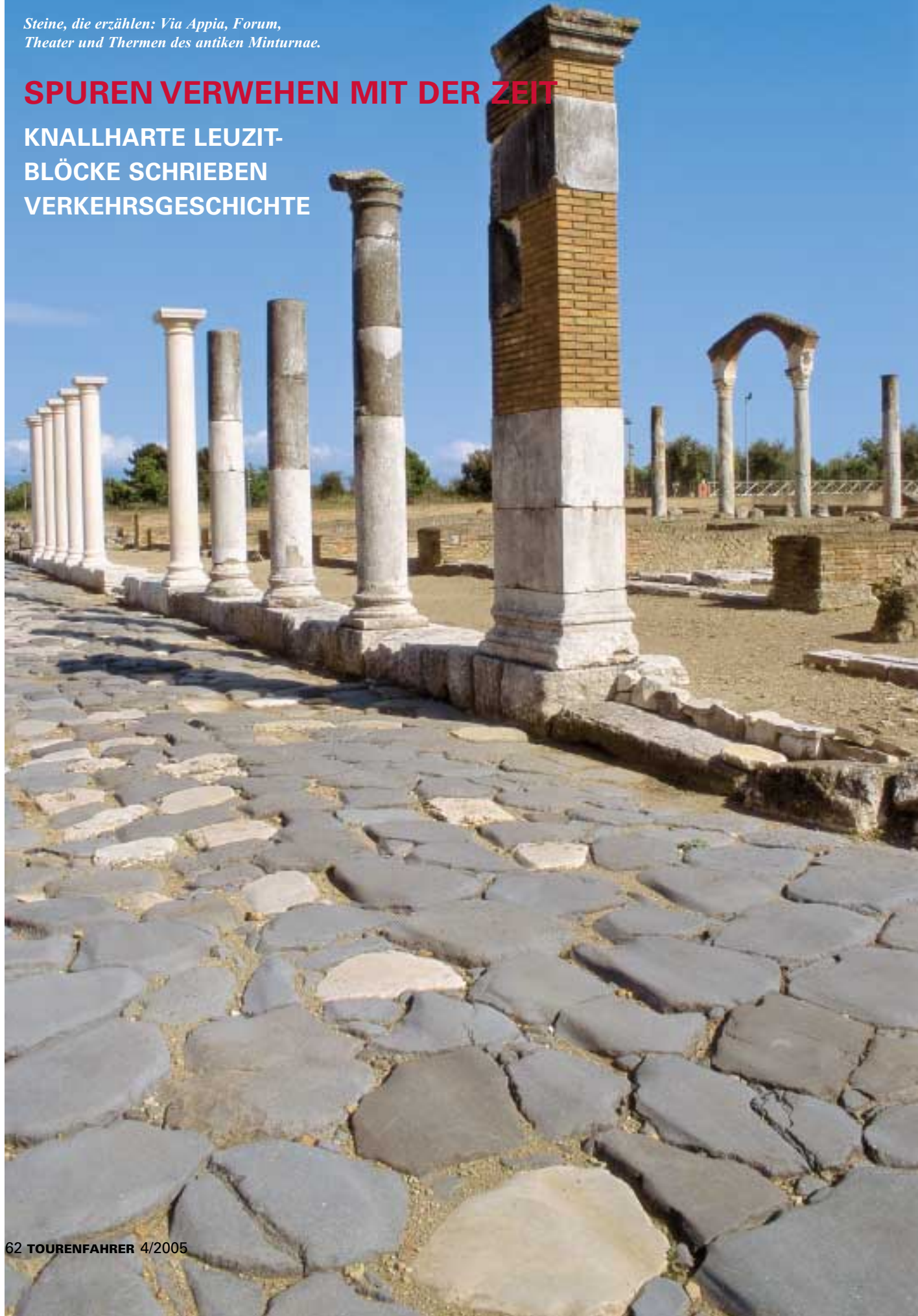
Monte San Biagio: am Felshang liegendes, malerisch-beschauliches Bergdorf auf dem Weg nach Fondi.



*Steine, die erzählen: Via Appia, Forum,
Theater und Thermen des antiken Minturnae.*

SPUREN VERWEHEN MIT DER ZEIT

**KNALLHARTE LEUZIT-
BLÖCKE SCHRIEBEN
VERKEHRSGESCHICHTE**



*Terracina I: kurvenreiche Auffahrt zum Tempio di
Giove Anxur, einem sehenswerten Heiligtum (oben).*

*Terracina II: Passegiata auf der Piazza del Municipio.
Eine Keimzelle der dörflichen Kommunikation (unten).*



Gangrein, Kupplung raus und Vollgas – nichts wie weg! Hinter uns summt und brummt bedrohlich ein Hornissenschwarm: Zahllose schwere, futuristische Roller powern in dichten Pulks bei jedem Ampelstart, setzen Verkehrsregeln hemmungslos außer Kraft und beweisen nachhaltig, dass Wagemut multipliziert mit Nervenkraft zwangsläufig zu Raumgewinn führen muss.

Arme Via Appia – was ist von deinen glorreichen Tagen geblieben? Unserer Honda hingegen gefällt diese moderne Form römischer Wagenrennen, und so ballert der V-Twin munter von Ampelstopp zu Ampelstopp. Der morgendliche Berufsverkehr auf der Via Appia Nuova hinein ins Stadtzentrum Roms kennt keine Gnade: schieben, drängeln, schneiden, hupen, röhren, knattern und brüllen. Wer bremst, verliert, also geben alle munter Gas. Plötzlich spinnt die Twin, walzt ohne Aufforderung quer über zwei Spuren, schlingert, schwankt. Der Hinterreifen ist platt, unser geplanter Bummel durch das antike Rom vorerst zu Ende. Wie alle Götter so bestraft auch der große Zeus kleine Sünden sofort. Na bravo! Immerhin verspricht eine überdachte Tankstelle am Rande der Gegenfahrbahn Schatten beim Montieren.

Als die Schwinge endlich das Hinterrad freigibt, ziehen kettenfettverschmierte Hän-

den den einzigen Nagel Roms aus dem Gummi. »Dove uno gommista, per favore?« Mitleidige Blicke, verständnisloses Kopfschütteln. Wer mit geschultertem Hinterrad in bunten Enduro-Klamotten an Roms Ausfallstraßen entlangstapft, kann nicht ganz richtig im Kopf sein. Nach eineinhalb Kilometern endet die »Via dolorosa« in der primitiven Werkstatt von Antonio Panessa. Sein sympathisches Lächeln verspricht eine baldige Genesung der verwundeten Enduristenseele. Und tatsächlich – eine knappe Stunde später taucht Antonio den vulkanisierten Schlauch ins Wasserbad und

»Wenn man das glänzende Pflaster der Via Appia erreicht, dann umgibt einen die plötzliche Ruhe einer erzwungenen Langsamkeit, lässt sie einen eintauchen in eine Dimension, die unendlich weit entfernt scheint von jener aufgeregten und geschwinden Betriebsamkeit, der wir unser Leben unterworfen haben«, beschreibt Vittorio Emiliani seine ersten Empfindungen und öffnet uns die Tür zu einem Stück Rom, wie es beschaulicher kaum vorstellbar scheint. Pinien, Lorbeer und Zypressen säumen den Wegesrand, hinter meterhohen, efeuberankten Mauern liegen die Grabmäler berühm-

nate lang hatte der Zensor Appianus Claudius in den Jahren 313 bis 312 v. Chr. Zeit, um sich mit der ersten gepflasterten Straße seines Staates ein ewiges Denkmal zu setzen. Er ließ die Bürger und ihr Vermögen schätzen, erhob Steuern und Zölle, besetzte staatliche Ämter, vergab Aufträge für öffentliche Arbeiten. »Sodann ließ er den größten Teil der nach ihm benannten appischen Straße von Rom bis Capua mit festen Steinen pflastern (...), wobei er die Anhöhen durchgrub und die Abgründe und Vertiefungen ebnete und sämtliche Staatseinkünfte darauf verwendete.« Die Kosten für das giganti-

DER BAU LEERTE DIE STAATSKASSE DIE STEINE WIRKEN WIE MITEINANDER VERWACHSEN

verkündet stolz: »No bubbles!« Ein unscheinbares Hinweisschild mit verwitterten Buchstaben keine 100 Meter von unserer Zwangspause entfernt: Via Appia Antica. Über den Appio Pignatelli verlässt die Enduro die Neuzeit und taucht hinein in das Reich des römischen Zensors Appius Claudius Caecus. Welch ein Stimmungswandel mit dem Betreten des Parco Regionale dell' Appia Antica! Nur äußerst schüchtern dirigiert die Gas- hand die Enduro über die ersten geschichtsträchtigen Meter.

ter Persönlichkeiten römischer Geschichte. Villen, Tore und Bogen künden von militärischen Eroberungen, vom Handel und Wandel, vom kulturellen Leben entlang einer Straße der Erinnerungen. Beinahe wie Frevel mutet es an, die ältesten Pflastersteine römischer Straßengeschichte unter die Stollen zu nehmen. Schnurgerade führte der erste Bauabschnitt der zweieinhalb Jahrtausende alten Appia vom Herzen Roms zum Fuß der Albaner Berge und von dort hinab in die ehemalige Kolonie Terracina. Militärische, taktische und finanzielle Überlegungen diktierten die Trassenführung, und so folgten die Meilensteine auf den ersten 132 Meilen bis ins einst feindliche Capua einer logistisch ökonomischen Route für Truppenverlegungen und Nachschub. Die Via Appia, eine Straße der Eroberungen. Nur 18 Mo-

sche Bauvorhaben müssen, glaubt man dem römischen Geschichtsschreiber Diodor, so enorm hoch gewesen sein, dass die ersten zweihundert Kilometer bis Capua die römische Staatskasse leerten. Man stelle sich das in der heutigen Zeit vor: Für die dringend notwendige Erneuerung der A 8 von Stuttgart nach München muss Finanzminister Eichel die Staatskasse plündern. Nicht, doch der Vergleich verdeutlicht anschaulich den Stellenwert und das Potenzial damaliger Staatsprojekte. Claudius' Meisterwerk war allerdings auch von 1A-Qualität. Sein Straßenbelag entzückte 900 Jahre später immer noch die Chronisten des 6. Jahrhunderts: »Appius ließ die Bruchsteine zunächst glatt und gleichmäßig zureichten sowie rechteckig behauen; dann wurden sie so dicht gesetzt, dass kein Bindemittel oder dergleichen nötig war; so fest sind die Steine zusammengefügt und verbunden, daß sie beim Betrachter den Eindruck erwecken, nicht miteinander verfugt, sondern verwachsen zu sein.« (Prokop von Caesarea) Die Via Appia – ein Beleg römischer Ingenieurskunst.

Weitere Vergleiche mit bundesdeutschen Autobahnbaustellen erübrigen sich ... Rast an der Porta Appia. Gleich hinter dem mächtigen, von zwei massiven Wehrtürmen bewachten Südtor der Aurelianischen Verteidigungsmauer Roms gibt es ein kühles

Plätzchen für unser Reiseross. Im Schatten des Drususbogens darf die Twin auf dem Seitenständer lümmeln und den Hardcore-Ritt über jahrtausendealtes Kopfsteinpflaster verdauen. Von wegen »fugenlos zusammengefügt«... Die Trasse,

welche Archäologen im denkmalgeschützten Appia-Regionalpark freilegten und vor dem Asphalttod bewahrten, ist heute nur noch ein blasses Abbild dessen, was einst Roms lebhaft pulsierende Verkehrsader in den Süden Italiens darstellte. Gute 14 römische

Fuß (4,15 m) maß die Via Appia einst, wobei auf jeder Seite noch gute elf Fuß breite Fußwege hinzukamen. Wo früher also locker zwei Kampfwagen nebeneinander Platz hatten, muss der Tourenfahrer heute auf etlichen Abschnitten seiner »Passeggiata Archeologica« mit »Schmalspur« vorlieb nehmen.

Zwischen der Villa der Quintilier und dem Mausoleum der Caecilia Metella, wo die Appia mitten durch die Ruinen des früher befestigten Kastells Castrum Caetani führt, ist für alle motorgetriebenen Reisewagen und -rösser unserer Tage äußerste Zurückhaltung angesagt. Körperliche Schmerzen bereiten einem die Schläge, welche das Enduro-Fahrwerk wegstecken muss, sobald ich es wage, den zweiten Gang zu bemühen. Lange genug hat die Via Appia Antica still gehalten, sich platt gemacht, sich überrollen lassen: von Roms Legionären, wenn sie in den Krieg zogen oder von zumeist siegreicher Schlacht heimkehrten. Von feindlichen Armeen, die zuweilen die Stadt belagerten. Von schweren, eisenbeschlagenen Wagenrädern, die Ausrüstung, Handelsgüter und Rohstoffe transportierten. Von Ochsen, Eseln und Pferden, die Fuhrwerke zogen oder stolze Reiter in die Levante führten.

Diese Straße hat alles gesehen und will nicht mehr. Wer sich die Mühe macht, abzusteigen und die antike Trasse ein paar hundert Meter mit Motorradstiefeln zu beschreiten, dem zeigen ihre stummen Pflastersteine die Spuren römischer Vergangenheit: den Aufstieg Roms zur Weltmacht unter Caesar und Pompejus. Die Bürgerversammlungen auf dem Forum Romanum und dem Kapitolsberg. Die Besucherströme zu den Wagenrennen und Gladiatorenkämpfen im Circus Maximus und im Kolosseum. Das Blut der Aufständischen, die sich unter dem verwegenen Gladiator Spartakus von Capua aus gegen Rom erhoben und



Gaeta: Hafen und Stadtpanorama laden zu einer kontemplativen Pause (oben).

Wirtschaftsgebäude der Abtei Abbazia di Fossanova, die als gotisches Kleinod gilt (unten).



von Marcus Grassus grausam bestraft wurden, indem er 5000 von ihnen an der Via Appia kreuzigen ließ. Nichts ist der Straße erspart geblieben: Triumphe und Niederlagen bis zum allmählichen Verfall eines Weltreiches in Kriegen, Intri-

gen, Machtkämpfen und Größenwahn. Stumme Steine können Geschichten erzählen ...

Die Nachmittagssonne senkt sich über dem Kapitolsberg, und ihre Strahlen werden endlich milde. Wir haben die Enduro zum historischen Zentrum

römischen Kulturlebens gelenkt – schön vorsichtig, mit beherrschter Gashand und stets Ausschau haltend nach heimtückisch auf dem Asphalt lauernenden Drahtstiften ... Die urbane Verlängerung der Via Appia an den Caracalla-Thermen

vorbei über die Porta Capena hinüber zum Circus Maximus zu Füßen des Palatin gestattet keinerlei Atemholen: mit-schwimmen, nicht anecken, sich nicht abdrängen lassen. Auf dem Weg verweigert die Appia ihr antikes Pflaster, ist längst abgetragen, überbaut, überpflastert oder mit Asphalt übergossen.

Ohne Luigi Canina wären selbst fantasievolle Zeitgenossen verloren. Nur mit Hilfe der Stiche, Aufrisse, Rekonstruktionen und Dokumentationen dieses römischen Antikenkommissars aus dem 19. Jahrhundert entsteht heute für den Reisenden ein stimmiges Bild der Häuser, Paläste, Thermen und Arenen am Rande der Appia.

Auf den Stufen von Michelangelo »Cordonata« hinauf zur Piazza del Campidoglio lässt sich trefflich recherchieren und rekonstruieren, was einmal war. Hier oben – auf der Balustrade der Kapitolsstufen – bewachen die monumentalen Skulpturen von Kastor und Pollux den 1. Meilenstein der Via Appia, eine Art Geburtsurkunde und Zeugnis ihrer einstigen Größe.

Sozusagen als Ausgleich zur Linken entdecken wir auch noch den besonders schönen 7. Meilenstein auf der Balustrade, bevor wir uns zu weiterer Veranschaulichung in das Ruinen-Wirrwarr des Forum Romanum begeben. Die Twin muss draußen bleiben und sich an der Piazza Venezia mit den Entartungen der Neuzeit vergnügen: brüllender Verkehrslärm und Roller fahrende Wespen-schwärme, die ihr respektlos um den Tank summen. »Quo vadis« – wohin nur führen die Straßen unserer Zeit?

»Hospes resiste!« – Oh Fremder, verweile! Bis an den Fuß der Albaner Berge reichen die Zuckungen römischer Verkehrsradpfadern, doch wir wollen die Heimat des Appia-Pflasters erkunden, das aus den bis knapp 1000 Meter aufragenden Albaner Bergen stammt. Hier wurden sie gebro-

chen, die knallharten Leuzitblöcke, welche gut 1000 Jahre römische Verkehrsgeschichte schrieben. Selbst nach Jahrhunderten der Vernachlässigung und des Zerfalls weisen sie auf allen wieder entdeckten, freigelegten und restaurierten Teilstücken noch immer jenen charakteristischen blaugrauen Glanz auf, welcher der Trasse eine zeitlose Schönheit verleiht.

In Ariccia darf die Twin endlich den Blinker setzen und in wildem Kurventwist die steilen Flanken des Monte Cavo zum Kastell von Rocca di Papa hinaufstürmen. Wenn Motorräder seufzen könnten ... Herrliche Kühle in grünen Laubtunneln entschädigt reichlich für urbane Stoßangenschieberei. Bereits zu Appia-Zeiten liebten Römer die Zuflucht der Albaner Vulkanberge und errichteten weiß schimmernde Traumvillen an den fruchtbaren Hängen dieser grünen Lunge vor den Toren der Stadt.

Wer ein vorzügliches Gläschen Frascati genießen möchte, dazu göttlich speisen und



Der italienische Frühling schmückt alte Olivenbäume und lockt auf jedem Quadratmeter zur entspannenden, selbstvergessenen Rast.

vergoldete Fassade der Abtei von Fossanova, deren riesiges Rosettenfenster als Musterbeispiel gotisch-zisterziensischer Architektur gilt und Kenner zum Zungenschnalzen bringt. Ein paar Gasstöße weiter öffnet sich bereits der Hafen von Terracina, Ziel und Endpunkt des ältesten und bedeutendsten Abschnitts unseres antiken Leitfadens. Hier gibt es die drei wichtigen Ks einer jeden Reise: Küche, Kultur und Campingplätze. Einen gilt es besonders zu loben: Drei Kilometer östlich der Stadt macht der »Camping Romantico« seinem Namen alle Ehre.

Spuren verwehen, überwachsen und zerfließen mit dem Strom der Zeit. »Mors tua, vita mea« – Dein Tod, mein Leben. Straßenspuren sind Wegspuren, die in Vergessenheit geraten, wenn sie nicht mehr begangen werden. Über die Jahrhunderte bekommt die Via Appia durch veränderte Siedlungsschwerpunkte, Versumpfung der Pontinischen Ebene und den allmählichen Zusammenbruch der römischen Straßenverwaltung ab dem 5. Jahrhundert n. Chr. immer größere Zahn-lücken und verliert ihre Pflastersteine. Spätestens mit der Besetzung Capuas durch die Langobarden Ende des 6. Jahrhunderts bricht Roms infrastrukturu-



Der Drususbogen vor der Porta Appia war einst Teil eines gewaltigen Aquädukts (o.).

Castellaneta, die Heimatstadt des Hollywood-Idols Rodolfo Valentino aus den 1920ern (u.).



KAISER CALIGULA MOCHTE DEN ORT

ER NUTZTE DIE SCHIFFE FÜR SEINE BESCHEIDENEN BANKETTE

anschließend eine kühle Nacht verbringen will, dem sei das schnuckelige Dreisterne-Hotel »Al Rifugio« am winzigen Nemi-See empfohlen. Schon der für seine zarte Seele bekannte Kaiser Caligula schätzte die Abgeschiedenheit dieses Ortes und ließ hier zwei luxuriöse Schiffe verankern, die er für seine bescheidenen Feste, Bankette und Empfänge nutzte. Ein römisches Gelage kann Nemi heute zwar nicht mehr bieten, aber in seiner romantischen Altstadt wird einem in der Pizzeria »Lo Specchio di Diana« Italiens Nationalspeise ausgewalzt auf immerhin

zwei (!) Tellern serviert, hauchdünn und knusprig und wunderbar abgeschmeckt mit Knoblauch und Oregano. »Una bella giornata – tante grazie, Via Appia ...«

Zwischen Cisterna di Latina und Terracina verläuft die überbeerte und von Pinien beschattete Via Appia strategisch konsequent bolzengerade, aber unter tourenfahrerischen Aspekten spannungslos. Historisch-kulturell ergiebiger und mit weitaus mehr Fahrge-nuss verbunden ist eine Wanderung am Fuße der Monti Lepini. So fliegt die Twin auf einer traumhaft verlaufenden Kammroute

ins einst gut befestigte Cori, das die Römer bereits 200 Jahre vor dem Bau der Via Appia als Brückenkopf für ihre Vorstöße in die fruchtbare und deshalb begehrte Pontinische Ebene nutzten.

Glockengeläute hallt durch die engen, mit buckligem Pflaster belegten steilen Gassen des Ortes, dann erliegt die Twin einer neuen Faszination: Die Gipfel der Monti Lepini haben sich mit verspielten Cumulus-Wolken geschmückt und laden zum Tanz. Steil windet sich eine spektakuläre Kurven- und Kehrentasse hinauf nach Norma, dessen Häuser derart exponiert am Felsrand kleben, dass man ihnen im wahrsten Sinne des Wortes »unter den Rock« schauen kann.

Als letzte Augenweide am Appia-Rand lockt die sonnen-

relles Rückgrat zusammen – seine Konsularstraßen zerfallen und werden funktionsunfähig, dienen als Steinbrüche für andere Bauprojekte und geraten schließlich in Vergessenheit. Wer heute den Asphalt der historischen Appia-Route un-

ter die Räder nimmt, braucht scharfe Augen und gute literarische Wegweiser, um auf antiken Resten zu stoßen.

Terracina überrascht mit einem solchen Relikt auf der kleinen, intimen Piazza del Municipio im Centro Storico

seiner Oberstadt. Völlig losgelöst vom Trubel des Hafens und der weitläufigen Strandpromenade kann man hier oben einen Spaziergang auf freigelegten Appiasteinen machen, die das einstige Forum Aemilianum überqueren, und die

wunderschönen Mosaiken des mittelalterlichen Doms bewundern. Terracinas antikes Pflaster hat schon Tausende von Touristen-Schuhen gespürt, manche gehörten berühmten Trägern: So notierte Dichterstern Goethe in den Tagebüchern seiner »Italienischen Reise« nach mühsamer Anfahrt: »Desto erfreulicher und erwünschter war uns die Felsenlage von Terracina, und kaum hatten wir uns daran vergnügt, als wir das Meer gleich davor erblickten ...«

Auch die XRV ist auf Spurensuche gegangen und hat die Panoramastraße hinauf zum Tempel des Iuppiter Anxur entdeckt. Hoch über Terracina thronen auf dem Gipfel des Monte S. Angelo weithin sichtbar noch zwölf Pfeilerarkaden und Reste eines befestigten Mauerrings, der einst Sullas Marsch auf Rom aufhalten sollte. Die Twin lässt sich allerdings durch gar nichts aufhalten, sondern genießt hörbar mit temperamentvollen Gasstößen die kurvenreiche Anfahrt zum Bergpanorama.

Noch mehr davon bietet eine Appia-Tour ins Hinterland Terracinas. Wie eine Seenlandschaft blinken die ehemaligen Sümpfe der Stadt in der Mittagshitze. In den steilen Gassen des Bergdorfes Monte San Biagio meint man die Zeit ticken zu hören, so still ist es. In saftiges Grün mit bunten Blumenwiesen mündet die kleine Passstraße nach Itri an den Flanken der Monti Aurunci. Und halt – da war doch was ...! Rechter Hand der Bergstraße verläuft offensichtlich noch eine Trasse, kaum wahrnehmbar, halb versunken im Grün. Keinerlei Hinweis auf der 200.000er-Generalkarte, doch eine kleine, geschotterte Zufahrt am Ende der Passstraße beseitigt jeden Zweifel.

Wir haben die archäologischen Reste der Grabungen im so genannten S.-Andrea-Graben erreicht und können mit der Enduro endlich wieder über antikes Appia-Pflaster poltern.

DER WEG EXISTIERT NICHT WIRKLICH

DER WEG ENTSTEHT ERST, WENN MAN IHN BESCHREIBT

Inzwischen allerdings holt sich die Natur zurück, was Lorenzo Quilicis vor Jahren freilegte und kartographisch festhielt. Die Zwischenräume der lückenhaften Trasse sind mit Gras und kleinen Büschen verwachsen, und herrlich bunte Blumentepiche bereiten ein erneutes Vergessen vor.

Ein fahrerisches »Schmanderl« sei noch verraten: Wer im burgbewehrten Itri den kleinen Abzweig nach Sperlonga findet, wird mit einer Bergtour der Extraklasse und mit herrlichen Ausblicken belohnt. Mit seinen weiß gekalkten Häusern lockt das auf einem Felssporn thronende Städtchen Sperlonga zum Gassenbummel, und seine weißen Strände versprechen Abkühlung und Entspannung bei einem Bad im Meer.

Wir beschließen, im Castrum der alten römischen Kolonie die Abendsonne zu erwarten. Die Tempelsäulen an der perfekt erhaltenen Straßendecke der Via Appia werfen lange Schatten, und auf den Stufen des einst 4500 Besucher fassenden Theaters lässt sich mühelos nachvollziehen, wie römisches Stadtleben wohl ausgesehen haben mag. Götterdämmerung live – anschaulich angerichtet von Jupiter, Juno und Minerva. Das Glück der Spurensucher ist – wie so oft – allerdings von kurzer Dauer. Am Horizont, von den Bergen her kommend, zieht Besorgnis erregend eine schwarze Wetterwand auf. Eine Stunde später lässt Jupiter Blitze zucken und öffnet die Himmelsschleusen. Die Twin rollt in die Campania ein – pudelnass und etwas traurig, denn von nun an soll es immer schwieriger werden, die Fährte unseres antiken Leitfadens aufzunehmen ...

Selbst Kaiser Traian war es in Benevento zu feucht, als wir ihn unter seinem reichlich mit historischen Szenen verzierten Triumphbogen zum Interview baten. Nur kurz und knapp erläuterte er sein Großprojekt einer alternativen Appia-Route, die als Via Appia Traiana in die Geschichte einging und mit



Das Amphitheater von Santa Maria Capua Vetere ist das zweitgrößte in Italien nach dem Kolosseum (oben).

ihren nur 60 Meilensteinen einen wesentlich kürzeren Weg an die Adria nach Bari ermöglichen. Man ist feucht-verschnupft und empfiehlt sich mit wehender Tunika. Gegen die Götter sind selbst Caesaren machtlos ...

Wir nehmen, was kommt, und halten die Twin auf Kurs. Gegen feuchte Witterung helfen nur Bäder, und so statten wir den Thermen des antiken Aclánum gute 15 Meilensteine hinter Benevento einen Besuch ab. Gleich anschließend zieht die Route dramatisch steil hinauf auf den Passo di Mirabella. Einer Kammstraße gleich arbeitet sich die Via Appia ins normannische Melfi vor. Dort tauchen erste Sonnenstrahlen den Vulkanhügel des örtlichen Kastells in ein pastellfarbenes Grün. Pardon, Jupiter, wir haben gewonnen!

Die verbleibenden Edelsteine am Wegesrand der Via Appia Antica sind gezählt. Der alte Handels- und Verkehrsknotenpunkt Venosa beherbergt im nahen Parco Archeologico gleich mehrere davon: Die Ruinen der Abtei SS. Trinità wecken romantische Gefühle, und die freigelegten Mosaikböden der angrenzenden Ausgrabungsstätte aus dem 1. und 2. Jahrhundert n. Chr. zählen zu den schönsten Süditaliens. Als die Twin die Grenze nach Apu-

lien überschreitet, reißt die Sonne immer größere Löcher in den Regenhimmel und durchflutet unsere Enduro-Jacken mit einer wohligen Wärme.

Und als die Strahlen der Nachmittagssonne die zerklüfteten Tuffhöhlen der Felsenstadt Gravina in mildes, cremefarbenes Licht tauchen, sind wir mit den Göttern wieder restlos im Reinen. Die Fensterrosette der staufischen Kathedrale von Altamura legen wir noch in unser Schatzkästchen, dann hält die XRV unerbittlich auf Brindisi zu. Es gilt, der Via Appia Antica das letzte Geleit zu geben. Direkt am Hafen findet sich eine Art Epilog für die Königin der Straßen: zwei Säulen mit kunstvollen Kapitellen, welche jahrhundertlang das Ende der ersten römischen Konsularstraße markierten. Eine von ihnen steht noch heute und piekst keck in den blauen Himmel Apuliens.

Mit den Pflastersteinen sind der Via Appia nun auch die Geschichten ausgegangen. Was dem Reisenden bleibt, ist der Blick hinaus aufs Meer – in die Ferne der Levante. Wir sitzen noch lange auf der Hafentreppe, schauen den ablegenden Schiffen zu, träumen und begreifen, was A. Machado meinte, als er schrieb: »Der Weg existiert nicht, er entsteht erst, wenn man ihn beschreibt.«



Montescaglioso: Rast an der Porta San'Angela mit weitem Ausblick ins Land (o.).

Auf dem Monte Corvino liegt die Abtei Abbazia di Valvisciolo mit dem filigranen Kreuzgang (u.).



Allgemeines: Gegen Ende des 4. Jhs. v. Chr. begann von Rom aus die Eroberung und Kolonisierung Südtaliens, zeitgleich startete der römische Zensor Appius Claudius das wohl nachhaltigste Straßenbauprogramm der Antike. So führte er die Via Appia vom Forum Romanum ausgehend zunächst über die Stadtgrenzen Roms hinaus in die Albaner Berge. Von dort aus schnurgerade durch die Pontinische Ebene in den Hafen der Kolonie Terracina. Dann eine Weile entlang der Küste, bis die Appia mit Minturnae das Tor zur römischen Kolonie Campania erreichte. Nach dem 2. Samnitischen Krieg (326-304 v. Chr.) konnte die militärische »Schnellstraße« bis nach Capua ausgebaut werden, das Rom lange den Weg in den Süden versperrt hatte. Mit jeder weiteren militärischen Eroberung Roms verlängerte sich auch die Via Appia Antica. Über Benevento und Venosa durchquerte sie alsbald die Region Apulien und erreichte mit Tarent und Brindisi zwei militärisch wichtige Brückenköpfe an der Adriaküste. Von hier aus erschloss sich den Römern der Seeweg nach Griechenland und in die Levante. Die Eroberung des Ostens konnte beginnen.

Mit dem Ausbau bis Brindisi 191 v. Chr. erreichte die Via Appia Antica eine Gesamtlänge von stolzen 364 römischen Meilen, was etwa 540 Kilometern entspricht. Eine exakte Vermessung und Markierung durch Meilensteine sowie eine verlässliche Pflege und Instandhaltung durch in Sektoren aufgeteilte antike »Straßenbauämter« trugen dazu bei, die Trasse bis ins 6. Jh. hinein als bedeutendste römische Handels- und Militärstraße zu erhalten. Straßenstrategisch geradezu revolutionär dachte der römische Kaiser Traian, der zwischen 98 und 112 n. Chr. Änderungen an der Streckenführung vornahm. So baute er zwischen Forum Appii und Terracina auf einer Länge von 19 Meilen einen parallel zur Straße verlaufenden schiffbaren Kanal, so dass man

mit dem Wagen oder dem Boot reisen konnte. Mit dem Bau der Via Appia Traiana von Benevento nach Bari verkürzte er die Reise an die Adria um 28 römische Meilen, was damals einer Tagesreise gleichkam. Die militärischen Niederlagen Roms gegen die Langobarden im 6. Jh. n. Chr. und der daraufhin einsetzende Zusammenbruch der römischen Straßenverwaltung leiteten den endgültigen Niedergang der Via Appia ein. Mit dem Untergang des weströmischen Reiches verglühte auch der Stern der »Regina viarum« – der wahren Königin aller Straßen.



Reiseregionen: Die Via Appia Antica führt durch die italienischen Regionen Latium, Kampanien, Basilikata und Apulien. Die deutlichsten Spuren und die am besten erhaltenen Abschnitte der Appia finden sich noch im Stadtgebiet Roms und wurden nach Jahrhunderten der Verwahrlosung endlich durch die Schaffung eines Parco Regional dell' Appia Antica vor weiterer Zerstörung geschützt. Außerhalb Roms ist Latium noch weitgehend touristisches Brachland. Die Mittelmeerküste der Region ist flach und bietet mit der fruchtbaren Pontinischen Ebene einen Gegensatz zu den vulkanisch geprägten Gebirgen des Hinterlandes, den Albaner Bergen sowie den Monti Lepini und Aurunci. Am Wegesrand der Via Appia liegen antike kulturelle Zentren wie Cori, Norba, Ninfa, Terracina und Minturnae, die erst kurz vor dem Bau der Appia kolonisiert wurden.

Mit Kampanien beginnt der Mezzogiorno Italiens. Die bemerkenswertesten Appia-Spuren und Beweise römischer Blüte finden sich im kampanischen Hinterland bei Benevento und im Amphitheater Santa Maria Capua Vetere, wo man bereits den Sog der Millionenstadt Neapel spürt. Eine Fahrt durch die entlegene und dünn besiedelte Gebirgslandschaft des Appennino Campano zwischen den Thermen von Aeclanum und dem Stauferkastell von Melfi zählt zu den eindrucklichsten Abschnitten dieser Reise.

Hier schneidet die Via Appia den nördlichen Teil der Basilikata, einer wenig bekannten Region Italiens mit ursprünglicher Naturlandschaft. Lohnend ist ein Abstecher in den Nationalpark um den Monte Vulture. Die Tuffsteinhöhlen der Felsenstadt Gravina sind das Eingangstor der Via Appia zur Region Apulien. Die Gebirge ebnen sich zu einer weit und sanft geschwungenen Flach- und Hügellandschaft.

Klima und Reisezeit: Da große Abschnitte der Via Appia

im Mezzogiorno Italiens liegen, empfehlen sich vor allem das Frühjahr sowie der Früh- und Spätsommer mit motorradgerechten Reisetemperaturen.

Anreise: Alle Wege führen bekanntlich nach Rom, doch für Tourenfahrer aus Germanien führt der Weg am einfachsten über die bekannten Alpenverbindungen Gotthard-, St. Bernardino- und Brennerpass, je nach Startpunkt in Deutschland.

Unterkunft: Entlang der Reiseroute findet man Hotels und Pensionen in ausreichender Menge, allerdings nur wenige Campingplätze. Vor allem in den Albaner Bergen, die sich als Ausgangspunkt für Rom-Exkursionen anbieten, und in den dünn besiedelten Gebieten Kampaniens und der Basilikata gibt es kaum Plätze. Empfehlungen:

Hotel Monte Artemisio, Via dei Laghi, 00040 Nemi-Velletri, Tel. 06/9634206 und 06/9631330, info@monteartemisio.it.

Hotel Al Rifugio, Via Nemorense 30, 00040 Nemi-Roma, Tel. 06/93659026, info@alrifugio.it.

Camping Villaggio Romantico, Via Flacca, 04019 Terracina, Tel. 0773/727620, info@campingvillaggiromantico.com.

Camping Parco Naturale Europa, Lago Grande di Monticchio, Tel. 0972/731008/716287, max.zed@virgilio.it.

Literatur und Karten: Ivana Della Portella (Hrsg.), »Via Appia«, Konrad Theiss Vlg., 38 Euro. DuMont »Italien – Der Süden«, DuMont Reiseverlag, 22,50 Euro. Spirallo Reiseführer »Rom«, Falk Verlag, 4,95 Euro.

Merian »Rom«, Hoffmann & Campe.

ADAC Spezial »Rom«, ADAC Verlag.

HB Bildatlas »Rom«, HB Verlagsgesellschaft.

Generalkarten »Latium (Extra 9)«, »Apulien (Extra 11)«, »Campania – Basilikata (Extra 12)«, Maßstab 1:200.000; Mairs Geographischer Verlag; je 7,50 Euro (sehr detailgenau).

DIE DETAILS MACHEN DEN UNTERSCHIED



Integrierte JSW Belüftung

Das neue VPS (Vision Protection System), die aufklappbare Sonnenblende

UV-400 Visier mit optimalem UV-Schutz, Beschlaghemmendes Innenvisier

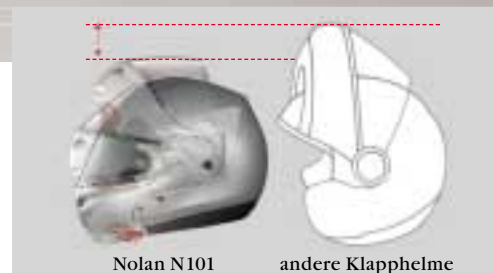
Herausnehmbares und waschbares Innenfutter

SMART LIFT Kinnteil mit einer Hand zu öffnen

MICROLOCK Zahnriemensteckverschluss mit Feinregulierung



N101



Durch die Exzentermechanik legt sich das aufgeklappte Kinnteil an die Helmschale an.

Nolan-Helme haben sich durch ihre überzeugenden Details eine herausragende Marktposition erworben. Entscheiden auch Sie sich für Qualität und Zuverlässigkeit, wie sie nur ein so bedeutender und erfahrener, europäischer Hersteller bieten kann.

Das neueste Beispiel ist der N 101: Seine Vorteile haben ihn zum Referenzmodell seiner Kategorie gemacht. Die ausgereifte Technik, das perfekte Design und die praxisgerechte Funktion sind schon jetzt der Maßstab für Klapphelme.

Ihr Fachhändler informiert Sie gerne ausführlich.



Nolangroup Deutschland GmbH
www.nolangroup.de · info@nolangroup.de