

Olivenöl und Transistorradios

Der Grundstein für die Autostrada del Sole wurde vor 50 Jahren gelegt

Von Barbara Schaefer

„Mamma, wo fährst du denn hin?!?“ Vincenzo saß auf dem Rücksitz, nach vorne gelehnt, die Ellbogen zwischen den Vordersitzen aufgestützt. Zehn Stunden, fünfzehn Stunden, wie lange sie schon fuhren, wusste er nicht. Es musste kurz vor Mailand sein, so viel Verkehr wie hier war. Seine Haut war spröde vom Sommer am Meer, den ganzen August war er nur zum Schlafen ins Haus seiner Großmutter gekommen. Den ganzen August hatte er mit seinen Eltern in Süditalien verbracht, wie jedes Jahr. Nun waren sie auf der Rückfahrt, von Kampanien nach Köln. Der Vater Italiener, die Mutter Deutsche. Natürlich fuhren sie die Strecke am Stück, sie hatten kein Geld, um unterwegs in einem Hotel zu übernachten und keine Verwandten, die zum Arbeiten statt nach Deutschland nur bis in die Poebene emigriert waren. Selten genug, dass die Mutter fuhr. An diesem Tag aber hatten die Eltern kurz nach Florenz gewechselt, der Vater schnarchte, den Kopf weit zurückgelegt auf dem Beifahrersitz, Kopfstützen, das gab es noch nicht, in den 70er-Jahren. Der kleine Bruder hatte sich auf dem Rücksitz des Cinquecento zusammengerollt. Und nun schlief, allem Anschein nach, auch die Mutter. Vincenzo schrie sie an, sie zuckte zusammen, riss das Lenkrad herum, der Vater wachte auf, schrie ebenfalls, vor Schreck. Halt an, halt sofort an. Nun fuhr wieder er.

Vincenzo Cammarano erinnert sich mit Grausen an diese Fahrten seiner Kindheit. Sein Vater war aus Süditalien nach Deutschland zum Arbeiten gegangen, Vincenzo kam in Köln zur Welt, „mindestens 150 Mal“ in seinem Leben sei er die Autostrada del Sole schon gefahren, erst als Kind, dann selbst, alle Jahre mehrmals, ein Pendler zwischen zwei Heimaten, wie viele seiner Generation. Sein Vater war anfangs mit dem Zug nach Deutschland gereist, doch so bald wie möglich hatte er sich ein Auto gekauft. Das war wichtig, nicht nur als Verkehrsmittel, sondern auch um zuhause, im Süden, zu zeigen, dass man es zu etwas gebracht hatte in der Fremde. Mit dem Bau der A1, der Autostrada del Sole, verkürzte sich die Fahrzeit

zwischen Mailand und Neapel von zwei Tagen auf einen langen Tag. „Symbol der nationalen Einheit und der Solidarität zwischen dem Norden und dem Süden“, nichts weniger sollte nach Politiker-Bekundungen das 577 Kilometer lange Asphaltband sein, dessen Grundstein Staatspräsident Giovanni Gronchi am 19. Mai 1956 in San Donato Milanese gelegt hatte. Im September 1956, nach Beginn des Autobahnbaus wohlgemerkt, fuhr eine Abordnung italienischer Politiker und Ingenieure in die USA, um Highways und Motorways zu besichtigen. Nach dieser Reise wurden die Pläne geändert, das ursprüngliche Vorhaben, die Autostrada dreispurig - mit einer abschnittsweise die Richtung ändernden Mittelspur - zu bauen, fallengelassen.

Wie soll man essen ohne Wein?

Vincenzos Vater hielt an den Raststätten nur an, um zu tanken. Vor allem auf der Rückreise liebte Vincenzo die Schätze aus der Kühltasche. Dann hatte die Großmutter sie versorgt, mit Acqua sale etwa: In Plastikschüsseln lag steinhartes Maisbrot, aufgeweicht mit Salzwasser, darüber zerquetschte winzige Tomaten aus dem Gemüsegarten der Oma und reichlich Olivenöl vom Nachbarn. Das traditionelle Essen der Fischer für die Fahrt aufs Meer passte auch für die Reise am Ende des Sommers. Einige Male fuhr die „nonna“ mit nach Deutschland. Dann war es zwar auf dem Rücksitz enger, dafür unterhaltsamer. Und ohne Rotwein in der Verpflegungstasche durfte gar nicht losgefahren werden. „Wie soll man denn essen, ohne Wein dazu zu trinken“, fragte die stets schwarz gekleidete Großmutter empört.

Der Bau der A1 war eine Pionierarbeit, so kam etwa nach Beendigung der 1176 Meter lange Brücke über den Po heraus, dass kein Gesetz die Freigabe so einer Brücke regelte. Kurzerhand stellte die Armee zehn Panzer zur Verfügung, sie fuhren über die Brücke, diese hielt, die Sache war erledigt.

Natürlich hatte es in Italien zuvor schon Autobahnen gegeben, wie in Deutschland während der Zeit des Faschismus erbaut. Im September 1924 war der erste Autobahnabschnitt Europas eingeweiht worden, er führte von Mailand in Richtung der Oberitalienischen Seen. Mussolini schwärmte, die Autobahn sei eine

großartige italienische Errungenschaft, „den Söhnen des alten Roms nicht unwürdig“.

Im Februar 1959 wurde mit der Strecke Neapel-Capua schließlich der erste Teil der A1 eröffnet, Mailand - Bologna folgte im Juli desselben Jahres, 2135 Fälle von Notenteignung gab es allein auf dieser Strecke, um komplizierte Entschädigungen von Grundeigentümern zu regeln, wie die italienische Autoclub-Zeitschrift „Touring“ recherchierte. Am 3. Dezember 1960 war Florenz erreicht und am 4. August 1964 startete in Mailand und in Neapel je ein Fiat 500, am Steuer saß je eine Studentin, um dem Bürgermeister der entfernten Stadt die Grüße des jeweils anderen zu überbringen. Die „Autosole“ war eröffnet.

Benzingutscheine

Und sie brachte nicht nur die damals Gastarbeiter genannten Arbeitsemigranten auf ihre Pendelstrecke, sondern deutsche Touristen ins Land, schon bald ausgestattet mit Benzingutscheinen, des hohen Spritpreises wegen. Bald setzte ein Handel mit den Schecks ein. Wer angab, bis nach Taranto zu fahren, warum auch immer, bekam für 3000 km vergünstigte Bons. Der Schwarzmarktpreis für die Zettel lag auf einer Kompromissebene: die eine Seite strich eine Aufbesserung ihres Urlaubsetats ein, wenn sie, ganz ungeplant, versteht sich, doch nur bis an den Gardasee fuhr, die andere freute sich, günstiger tanken zu können.

Acht Jahre und drei Monate hatte der Bau der A1 gedauert, wengleich Spötter sagen, das diesjährige Jubiläum müsste nicht „50 Jahre Beginn des Autobahnbaus“, sondern „50 Jahre Autobahnbau“ heißen. Im ersten Jahr fuhren täglich nur rund 6000 Fahrzeuge auf der Autostrada del Sole, was ihr den Spitznamen „dei soli“, „der Wenigen“, einbrachte. Ab dem Jahr 2000 waren es über 80 000 einzelne Fahrten pro Tag.

Wirklich schnell seien die Reisen der Kindheit nicht gewesen, erinnert sich Vincenzo. Offiziell erreichten zwar die 15 PS von Vaters „Nuova 500“, wie der kugelige Fiat offiziell hieß, eine Spitzengeschwindigkeit von 90 Stundenkilometern. Aber wohl mit nur einem Fahrgast - und ohne den Gepäckträger. Von Deutschland wurden Elektrogeräte, Transistorradios,

Cassettenrekorder in den Süden geschafft, und von dort über die Alpen Überlebensmittel wie Olivenöl, Tomaten, Nudeln und natürlich Wein, nicht nur die Tagesration für die nonna. Auch wenn Vincenzo im Auto immer starr nach vorne blickte, auf die Straße und auf den Fahrer, nachdem der Vater einmal zu ihm gesagt hatte, er müsse ständig mit ihm reden, um ihn wach zu halten, erinnert er sich an eine Fahrt, die er fast nur rückwärts erlebte. „Kucke mal ob der Anhänger schlingert,“ hatte ihm Vater aufgetragen. Und der schlingerte wirklich, beladen mit 500 Liter Rotwein in 50-Liter-Glasflaschen. Nicht die Belieferung eines Weingroßhändlers in Düren, sondern die Getränkeversorgung für die Erstkommunion des Sohnes.

Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf italienischen Autobahnen beträgt seit einigen Jahren 130 Stundenkilometer, die Bußgelder sind hoch. Auf dem Streckenabschnitt der A1 zwischen Modena und Bologna wird man kaum in Gefahr geraten, es ist der vielbefahrenste Abschnitt aller italienischen Autobahnen, hier mündet sowohl die Brenner-Autobahn als auch die Ost-West-Verbindung in die „autosole“. Dieser Teil wird derzeit vierspurig ausgebaut.

Der weiß-blaue Lamborghini

Später fuhr Vincenzo mit seinem eigenen Auto zwischen Deutschland und Italien hin und her, es war kein Fiat 500, sondern, auch der Sohn hatte es zu etwas gebracht, ein Alfa Spider. 130 Stundenkilometer erschien ihm ziemlich langsam. „Ich fuhr 200“, gesteht er. Nur im Vorbeihuschen sah er am Straßenrand kurz vor Neapel den Lamborghini Gallardo. Er hatte eine für dieses Auto ungewöhnliche Lackierung: weiß-blau. Er gehört der Autobahnpolizei. Vincenzo ging vom Gaspedal, ohne die Bremse zu berühren, wurde einfach immer langsamer, der Lamborghini holte auf, scherte vor ihm ein, ziemlich rüde wurde er auf den Standstreifen gedrängt. Er verstehe fast kein Italienisch, behauptete er, was die Polizistin ihm nicht glaubte. Vincenzo ahnte, das würde kein gutes Ende nehmen. Also rückte er mit der Wahrheit heraus. „Ich bin schon so spät dran, und die Oma wartet mit dem Abendessen, sie weiß, dass ich heute aus Deutschland komme.“ Als die Großmutter die Fusilli in den Kochtopf warf, war Vincenzo bei ihr.