

A „VIA POSTUMIA” MEGHOSSZABBÍTÁSA AZ AQUILEIA–AQUINCUM SZAKASSZAL

A Földközi-tenger Liguriai-öblét az Adria északi csúcsával a legrövidebb távon, Genua–Aquileia között, a via Postumia kapcsolta össze. Építését Spurius Postumius Albinus consul rendelte el Kr.e. 148-ban azzal a céllal, hogy Tarraconensisből és Baeticából (Hispania), Narbonensisből (Dél-Gallia), valamint Észak-Afrikából érkező természeti kincseket (aranyat, ezüstöt, ólmot, sót) és mezőgazdasági termékeket (gabonát, olajat, bort) továbbítsa a gazdasági fellendülése küszöbén lévő Észak-Itáliába.¹

A Pó és az Alpok között a Kr. e. III–II. századok fordulóján szállta meg Róma az itt élő venét és kelta törzseket. A pun háborúk befejeztével (Kr. e. 195) e területen előbb hatezer majd további háromezer közép-itáliai telepessel az urbanizáció folyamát is beindították.

Aquileiát Kr. e. 181-ben alapították, a Pó két partján Platentiát és Cremonát a század közepén. Az út legfontosabb állomásaként, az említettek mellett, Dertona, Verona, Vicentia, Tarvisium, Opitergium, Concordia említendők. Amint az út Genuából északi irányban átkelt az Alpok utolsó nyúlványain, Dertonánál (Tortona) északkelet felé fordult, s a síkságon, vonalzóval meghúzható egyenes mentén ért Aquileiába. A Cisalpina névvel jelölt térség kapcsolatát Rómával ekkorra már több birodalmi főút biztosította. Még Kr. e. 175-ben meghosszabították észak felé a Pó völgyéig a via Aemiliát, majd a via Anniát, illetve a via Flaminiát.²

A kelet–nyugati irányú via Postumia kiépítését követő évszázad folyamán Észak-Itália rendezett gazdasági körülmények közé került, a stabil jólét előnyeit élvezte. Augustus császár idejében mindennek következtében közigazgatási szempontból is fontos lépést tehetett, X. Regio-ként sorolták Itália nagy területi egységeihez, s ez megkülönböztetett jogállást biztosított lakosságának.³

Változást hozott a terület életében Augustus császár újabb expanziós terve is, amennyiben az Alpokon túli területek meghódítását a via Postumiára alapozta. Erre a vállalkozásra azért volt szükség, mert a Rajna–Duna vonalának a megszerzésével Róma több ezer km-es természetes határhoz juthatott. Az ókori mentalitás szempontjából talán még fontosabb is volt, hogy a két folyam átszelte kelet–nyugati irányban a kontinenst, s így az óceántól a Földközi-tengerig (a Fekete tenger segítségével) a szárazföldinél lényegesen olcsóbb és biztonságosabb vízi utat birtokolhatott és használhatott az Imperium.⁴

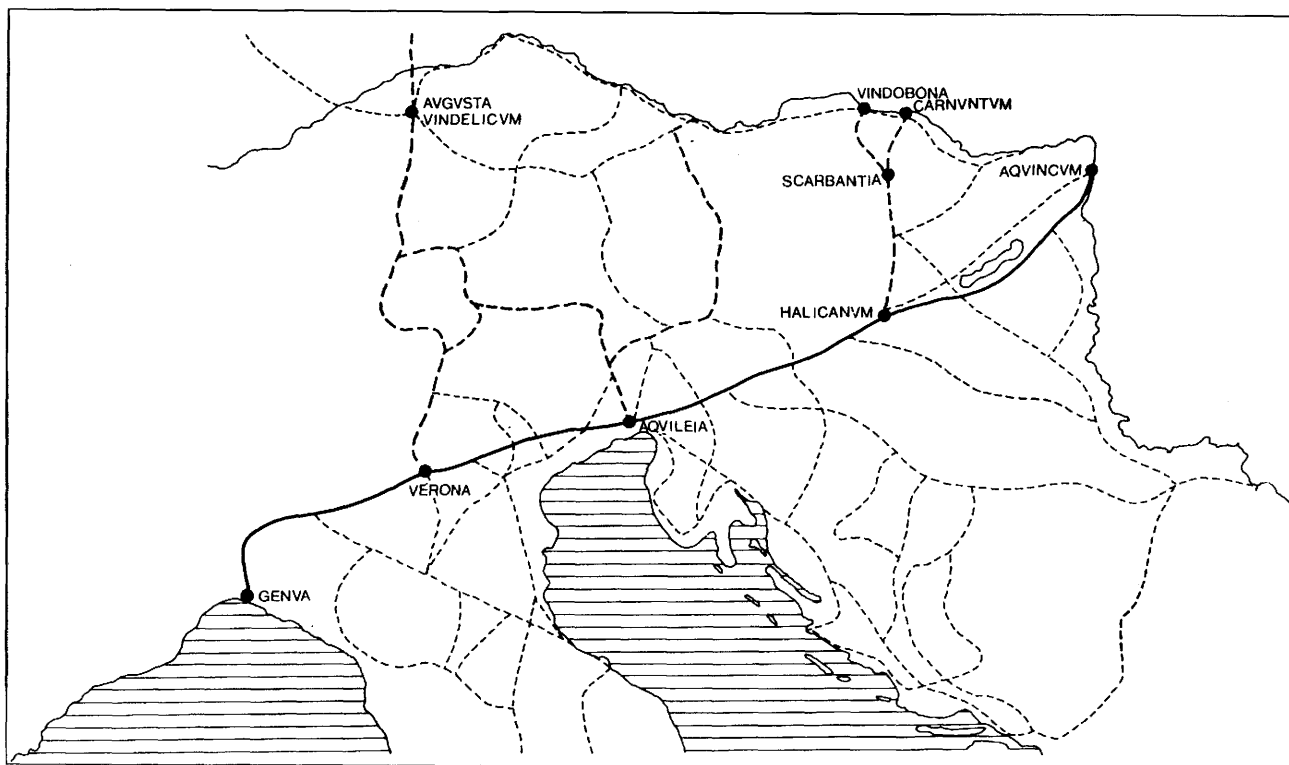
Fenti célok érdekében az Alpok–Adria és a Duna között három új provincia kialakítását indították el Kr.e. 35-ben, Raetia-t, Norcium-ot, és Pannonia-t (utóbbi ekkor még Illyrcium inferius néven szerepelt, s csak Kr. u. I. század közepétől jött használatba a Pannonia megnevezés). Mindhárom tervezett tartomány hadfelvonulását és a hadsereg utánpótlását a via Postumiának kellett ellátnia. A „Transalpini”, vagyis Al-

pokon túli provinciák főúttere egy-egy, a Postumiáról észak felé kiágazó távolsági út volt. Mindegyik az őskor óta használatos kereskedelmi út, amit most hadmérnökök és műszaki alakulataik a birodalmi állami utak technikai színvonalára építettek ki.

Raetiába Veronából futott ki az út északra a via Postumiáról. Ide Hostiliából, a Padus (Pó) egyik kikötőjéből érkezett. Eleinte az Adige majd a Piave völgyén haladt. Egy hosszú, később fontossá vált út az Adria-tenger Altinum nevű kikötőjéből indult, nagy ívben, északnyugati kanyarral a Postumiát keresztezve, Tridentumnál csatlakozott az előbb vázolt északi irányú úthoz. E hágó után Pons Drusi állomáson (Bolzano) át az út Augusta Vindelicum-ba (Augsburg), majd a közeli Dunához érkezett. Az út egyébként a Brenner fölött kapaszkodott, majd a Lech völgyét követte. (A Brennert később, a II. században nyitották meg a rómaiak 1374 m hosszán.)⁵ A raetiai észak–déli útról két felirat számol be Kr.u. 46 és 47-ből (CIL VI. 8002 és 8003). „Ab Altino usque ad flumen Danuvium...” és „A flumine Pado ad flumen Danuvium.” szövegekkel. E feliratok szerint az út neve via Claudia Augusta.⁶ Feltételezik, e császár idejében fejezték be a munkálatokat a teljes vonalon, így kaphatta az imperátor nevét. Az altinumi felirat az út teljes hosszát is megadja, a szöveg szerint 517 km-t tett ki.

Noricum területére Aquileiából ágazott ki az út észak–északnyugati irányba a Postumiáról. Az Isonzó völgyében haladt, s Iulium Carnicum (Zuglio) közelében élesen elfordult északkelet felé, majd átkelve a Dráván a Magdalensberg lábához érkezett, illetve a későbbi Zollfeldre–Virunumba, (Klagenfurt mellé). Innen már töretlenül tartotta az északi irányt a Dunáig.⁷

Az Aquileia–Virunum szakasznak volt egy ennél is rövidebb mellékút minőségű változata Forum Iulii (Cividale) érintésével, de ez is meredek és veszélyes, télen szinte járhatatlan volt. Ezért egy sokkal biztonságosabb, de hosszabb út is kiépült enyhébb kapaszkodókkal, s Claudiustól ez vált a hivatalos, állami úttá. Ez utóbbi érdekében meg kellett hosszabbítani a via Postumiát. Az ókori műszaki szemlélet, elv és gyakorlat szerint a lehető legegyszerűbb vonal mentén tűzték ki ezt az utat is. Tartották tehát a Dertona–Aquileia irányt, ennek folytatásaként az Aquileiatól kiépített út északkeleti végpontja éppen Aquincumnál érte el a Dunát.⁸ Szinte végig sík területen haladt, egyetlen kapaszkodót az Alpok keleti végében az Atrans (Trojane) emelkedő jelentette, ami azonban nem is hasonlítható a korábban leírt hágók nehézségeihez, megpróbáltatásaihoz. A vízvázlató túloldalán Celeianál (Celje) ágazott le az út a Postumiáról és visszakanyarodva, északnyugati irányban, de már sík területen, ért a Magdalensberg lábához, illetve Virunumba a Zollfeldre (Klagenfurt mellett). Innen északi útszakasz következett, ami felvezetett a Dunához.



A via Postumia Genuától–Aquileiaig és meghosszabbítása Aquincumig, valamint az erről a főútvonalról elágazó utak az Alpok–Adria és a Duna térségében

Pannoniába Aquileiatól Celeiaig ugyanezt az utat használták, majd tovább haladva, Poetovionál (Ptuj) átkelve a Dráván, Halicanumnál, a murai átkelőhelynél volt a következő fontos kiágazás a Postumia meghosszabbításáról és vett északi irányt. A Dunát Carnuntumnál érte el: Savaria, valamint Scarbantia (Szombathely és Sopron) voltak fontosabb állomásai a mai modern terminológiával jelölt „via dell’ Ambra”, vagyis Borostyánkő-útnak.⁹

Hangsúlyozzuk, hogy ez az útvonal is, – mint a már felsoroltak – ősi kereskedelmi út nyomvonalát követte, amelyet most a korszerű hadiutak igényei szerint szélesítettek, alapoztak, burkoltak.

Pannonia, Raetia és Noricum számára több mint négy évszázadon át Aquileia képviselte Rómát, kulcs helyzetben volt a hadi felvonulás, a kereskedelem, valamint a közigazgatás szempontjából. Egymást segítették vagy gyengítették az út végpontján lévő állomások, így Carnuntum és Aquincum is ezért élvezték a birodalmi politika kivételes támogatását. Az utat folyamatosan karbantartották az út menti erődökkel együtt.

Pannonia gazdasága tekintetében az Aquileiából érkező áru a Duna mentén elsődlegesen a római életformát reprezentálta, amikor a megszálló hadsereg, majd az újonnan érkezett telepesek igényeit elégítette ki itáliai importtal. Második lépésben a helyi ipar megteremtését segítette elő, amennyiben a tömegcikk olcsóbbá tétele érdekében az új pannoniai településeken leányvállalatokat alapítottak az itáliai vállalkozók. A mesterek áttelepültek az új piac közelébe. Harmadfokon már nem az itáliai mesterek, hanem helyi kézművesek állították elő a divatos holmit, mindenekelőtt a helyi lakosság előtt ismeretlen agyagmécsest, üvegtárgyakat, terra sigillatát, ékszert, néha kiváló minőségben.¹⁰ Ebben a folyamatban a Kr. u. I. század-

ban a Borostyánkő-út vitte a főszerepet, mind az áruk minősége és mennyisége, mind az itt élő itáliai vállalkozók fennmaradt feliratai tanúskodnak erről (az egyébként a szakirodalomban részletesen kidolgozott témák szerint).¹¹

A felsorolt áru fajták, a kereskedők és a lakosság névanyaga ugyanez is bizonyítja, hogy a Postumia Aquincumig meghosszabbított szakasza egyidős a Borostyánkő-úttal. Tiberius–Claudius-kori terra sigillaták, mécsesek, elvett üvegek és főként feliratok arra emlékeztetnek, hogy e korai időben ezen a vonalon Itáliából áttelepült nagybirtokosok éltek, akik a helyi mezőgazdasági termelésének a korszerű formáit vezették be. A Balaton körzetében nagy területeken elszórtan található udvarházak lakói távolról sem jelentettek akkora felvevőpiacot, mint a Borostyánkő-út menti városok és községek, lóváltóállomások és kisebb táborok.

Utóbbiak a Halicanum–Aquincum szakaszon is vigyáztak az utat, helyőrségük, a segédcapatok, és az őket kiszolgáló falvak lakossága vásárolta – a leletanyag szerint – az import árut amit a Gorsiumnál és az aquincumi első századtól itt állomásozó auxiliarius castrumoknál is megfigyeltek.¹²

A Postumia meghosszabbított, Aquileia–Aquincum szakaszának neve feledésbe merült. Megőrződött feliratokon pl. a via Aemilia északi irányú meghosszabbításainak a neve; a via Aemilia minor, secunda, „Altinata” jelzők maradtak fenn, megkülönböztetésül az eredeti úttól.¹³ S ugyanígy azonosították be a via Flamínia újabb szakaszainak megnevezéseit. Elképzeltető tehát hasonló megnevezés a pannoniai szakasz esetében is.

Jellemző adatként említendő a felsorolt utak hossza, ami véletlen is lehet. Az eredeti via Postumia a Genua–Aquileia távon kb. 530–540 km. A Raetiába irányuló via Claudia Augusta 517 km-es, a Noricumot átszelő út hossza 520–540 km-re te-

hető. Aquileiától mérve a Borostyánkő-út hossza 540–560 km, az Aquileia–Aquincumé 550–570 km. A rövidebb utak nehézségeit a valamivel hosszabb utak sík terepe kompenzálta.

Azonosság mutatkozik a szóbanforgó utak kiépítésének az időpontjában is: a munkálatok mindenütt még Augustus korában kezdődtek, s Claudius alatt fejeződtek be. Ezek az évtizedek egyébként éppen az Alpok–Adria és a Duna közti provinciák katonai megszállását és közigazgatási berendezését felelősségteljesítő mintegy fél évszázados periódusnak felelnek meg.¹⁴

Amire az állami főutak kiépültek, sor kerülhetett – ugyan ezen utak mentén – a provinciák fővárosának a helykijelölésére. Claudius alatt Raetiában Augusta Vindelicum (Augsburg), Noricumban Virunum (Klagenfurt mellett), Pannoniában Savaria (Szombathely) nyerte el a székváros tisztségét.

Pannoniában az I–II. századok fordulójára állt be először érezhető változás az észak–déli és az átlós út egymáshoz viszonyítható forgalmában. 106-ban Traianus császár Pannoniát két részre osztja, a területileg nagyobb és több légióval rendelkező Pannonia Superior székvárosa Carnuntumba kerül, a kisebb területű, egy légiós Pannonia Inferior fővárosa Aquincum lesz. Mindkét igazgatási központ felkerül a Dunához, a határra.¹⁵ A Borostyánkő-út forgalma szempontjából az új helyzet nem jelentett sok változást, hiszen ugyanazon a vonalon, a legrövidebb távon kellett tartania a helytartónak a kapcsolatot Aquileián keresztül Rómával, illetve Pannonia gazdasági központjával, Poetovioval, mint korábban. Aquincum esetében más a helyzet: a kapcsolattartás Poetovioval és Rómával érhetően, az előző időszakhoz képest több mozgást igényelt az úton.

Két egészen más jellegű változás is élénkítette a fentiek mellett az átlós út forgalmát ettől kezdve, s ez Dacia provincia megszállásának folyamatos előkészítése, ami Domitianus idejében kezdődött, illetve magának az új provinciának a megalakulása, ami Traianus alatt fejeződött be. 89-ben Aquincumba állandó, itt tartózkodó légiót helyeznek, az ebből adódó Aquileia–bázissal való kapcsolattartás fontosságáról már szó volt. Dacia 106-tól állt be a birodalom provinciáinak sorába. A stabilizációs korszakban fontos, hogy az ún. Meszes-límmessel, vagyis az új tartomány északi, valamint északkeleti határvonalával békében és háborúban Aquincumból tarthatta Aquileiából a leggyorsabb kapcsolatot a központi hadvezetés; valamint innen Aquincumból kereskedtek a „barbaricum”-mal és Dacia-val, illetve annak északi felével másfél évszázadon át.¹⁶

Az átlós út, vagyis a Postumia meghosszabításainak a szerepe a II. században azért szorult hosszabb magyarázatra, mert hiszen éppen ebben az időben, Domitianus–Traianus alatt épült ki a *limes-út*, ami alkalmas volt arra, hogy a hadsereg élelmiszer ellátását és környezete luxuskövetelményeit az akkoriban felvirágzó galliai exporttal elégítse ki. Az aquileiai fegyvergyárakkal és a hadvezetés központjával tartott kapcsolatok azonban nem szűnhettek meg a II. században, a markomann háborúk alatt folyamatosan szállított Észak-Itália is Pannoniába.¹⁷

Talán a legérdekesebb és a legmeggyőzőbb ebből a szempontból az a feliratos kömlékcsoport Aquincumból, amelynek az állíttatói a „collegium Agrippinensium Transalpini” nevű egyesületbe tömörültek. Rajna-menti kereskedőkről van tehát szó, akik, a „Transalpini” jelző szerint, a mai Köln helyén lévő római város *aquileiai leányvállalatának*, egy újabb még továb-

bi, Duna-menti filiálóját nyitották meg Aquincumban a II. század elején. Az üzleti élet tehát a Rajna-menti kereskedők részvételével, és a Rajna mentén „termelt” áruval, még a II. század közepéig a jól bejátszott adriai-tengeri kikötővárosból bonyolódott, mind a Száva-menti úton, mind a Postumia meghosszabításán, bár erre az időre már kiépült a Duna-menti limes-út is.¹⁸

A két pannoniai út viszonyában a következő jelentős változás Caracalla idejében állt be, amikor 214-ben határkiigazítást rendelt el a császár a két pannoniai provincia között. Az addig nagyobb Superior és kisebb Inferior területének megosztása ettől kezdve nagyjából azonosnak vehető, s lényeges, hogy politikai súlyuknak megfelelően mindkét tartományban mostantól két-két légió állomásozik. Ennek folytán Aquincumból is egy consulságot viselt helytartó irányítja Pannonia Inferior katonai és polgári igazgatását, s az *officium consularis* személyzete megduplázódik. Ezzel az intézkedéssel a császár a quad-markomann háborúk után kialakult politikai súlypont-eltolódást ismerte el.¹⁹

A kereskedelem forgalmában, az áruszállításban ebben az időben jelentősebb egyensúly váltásra került sor. A Borostyánkő-út forgalma jelentősen csökkent, az átlós úté növekedett, amit főként az Aquileiában kialakult, katasztrófálisnak mutató állapot okozott. A Marcus Aurelius alatt hosszúra nyúlt háború évtizedei során az áhított, gazdag kikötővárost a Duna túl partján élő törzsek többször lerohanták és kifosztották. Évtizedekre volt szükség, míg a kézműipar ott újra helyreállhatott. A Rajna menti nagyban árutermeléssel az adriai kikötőváros hosszú ideig nem is tudott konkurrálni.²⁰ Egyszerűbb borostyánékszerait ekkor csupán szarmata-földön az Aquincum előterében élő lovas népeknek tudta eladni.²¹ A limesen állomásozó hadsereg a katonai konjunktúra idején a galliai és raetiai árut vásárolta. A Dunától északra élő különböző germán népek pedig olyan mérvű vereséget szenvedtek, hogy egy ideig nem jelentettek számottevő felvevő piacot.

Az Aquileiából érkező két pannoniai út életében a következő, s talán utolsó változást Pannonia provincia négy részre osztása hozta. 296-ban Pannonia Inferior két közigazgatási egységre vált szét. Az északi tartomány, Valeria veszélyeztetett határára, Aquincumban, csupán a provincia hadseregének a parancsnoksága maradt. A polgári közigazgatást ettől kezdve Gorsiumból, a határtól 60 km-re lévő központból irányították.²² Lényeges, hogy a két közigazgatási központ között az átlós úton egy napi kocsitúnyi távolságról van szó, amit az állami futárszolgálat fél nap alatt teljesített. Szabálynak tűnik ez a Rajna–Duna menti provinciák új rendszerében. Így tarthatta egymással a gyors kapcsolatot a provinciák katonai és polgári vezetése.²³

A fenti intézkedéssel a kormányzat újból egy, már kialakult helyzethez igazodott. 260-ban érte ugyanis Pannoniát, több évszázados történetének legsúlyosabb megpróbáltatása. A határain beözönlő germánok, szarmaták, roxolánok végigdúlták a városokat és a kisebb településeket. Útjukat romok jelezték mind a rajnai, mind a dunai provinciákban. A támadásuk kisebb mértékben 270-ben is megismétlődött. 271-ben Daciát, alig több, mint másfél évszázados római fennhatóság után, hivatalosan is feladta a birodalom vezetősége, s ezzel az aquincumi limesszakaszt közvetlenül érték a népvándorlás első hullámaival érkező csoportok támadásai.²⁴ Amikor a tetrarchia idején a pol-

gári igazgatást hátrább vonták a limesről, a kormányzat volta-képpen elismerte, hogy a Dunán és a duna-menti főútvonalon, a limes-úton, a polgári szállításokat nem tartja többé ajánlatosnak, a biztonságról nem tud minden esetben gondoskodni.

Az állandó veszélyeztetettség ellenére Aquincumban, a város területén, sőt Pannonia belsejében is jelentős fellendülés mutatkozik a IV. század első felére.²⁵ Helyreáll az áruforgalom az átlós utakon (a Sopianae-Savaria és a Poetovio-Aquincum, illetve a Savaria-Aquincum utakról van szó). A határmenti provincia messzemenően élvezi a „felix temporis reparatio” hatását a Constantius-dinasztia korszakában.²⁶

Sőt, Aquileia közvetítésével Aquincumba itáliai, kisázsiai és afrikai áruk érkeznek, üveg selyem, parafa, déligyümölcs (füge, datolya), olaj és bor (a korábbi hispániai áruk helyett) most ezekről a területekről.²⁷ Voltaképpen csupa luxuscikk, a korszakra jellemző új helyzetnek megfelelően, megjelenik ismét az aquileiai borostyánkő ékszer.²⁸

Észak-Itália kapcsolatát Valeria provinciával, s ezen belül Aquincummal az ókeresztény egyház fűzte még szorosabbá a IV. század folyamán. Ezt a legutóbbi ásítások eredményei szélesebb perspektívában tárják a kutatók elé.²⁹

A felsorolt áruk mindenekelőtt az afrikai ókeresztény mécsesek, a terra sigillata chiara és az üvegáruk a IV. század végén, sőt 380 után az V. század első évtizedéig jelzik, hogy az Aquileia-Aquincum út mentén ilyen finom, törekeny és drága árukat lehetett forgalmazni.³⁰ Az út tehát szabad, sőt biztonságos volt, amelyen a kényes és értékes áruk szállítására is vállalkozni lehetett. Talán még feltűnőbb, hogy a lakosságnak igénye és pénze is volt a luxusnak számító áruk vásárlására.³¹ Egyfajta életszínvonalról és stabilitásról tanúskodnak a „leletek”. Mindez alaposan megváltoztatta a pannoniai limes északi szakaszának a feladásáról kialakított eddigi képet.

A Pannoniát délnyugat-északkelet irányban átszelő, a Balatont érintő átlós útnak a kutatás mostanáig nem sok jelentőséget tulajdonított. Mindenkor másodrendű szereplőként kezelte a Borostyánkő-út és a limes-út mellett. Ennek egyértelmű oka, hogy nem szerepel a Pannoniát feltüntető korabeli úthálózati térképeken. „Írásos forrásaink a provinciáknak csak néhány, keletkezésük korában és saját szempontjukból fontos, de korántsem valamennyi jelentős útját írták le... Az Itinerarium Antonini-ből hiányoznak pl. a korai időszakban fontos Poetovio-Aquincum közötti utak is”³²

Fenti összeállításunkból kitűnik, hogy ez utóbbi út volta-képpen a via Postumia meghosszabbítása Pannonia keleti határáig. Erről a meghosszabbításról, vagyis a pannoniai utak főtengeyéről ágazott ki a Borostyánkő-út északi Halikanum-Comuntum szakasza. A kutatás legújabb eredményeit összegezve, a leletanyag és a feliratok révén az is egyértelmű, hogy az Aquileia-Aquincum út nemcsak a korai időszakban volt jelentős hanem – váltakozó intenzitással bár, de – Pannonia fennállása alatt még az V. században is mindvégig az maradt.³³ Sőt, a IV–V. század folyamán újra a legforgalmasabb útvonal, jelezve a felerősödött kötöttséget Itáliához.

1. RADKE, Gerhard 1973 Sp. 1587–1588 és 1596–1598., PAVAN, Massimiliano (1990) 17., ZACCARIA, Claudio (1994) 53.
2. PANCIERA, Silvio (1957) 75–79., BUORA, Maurizio (1994) 193–195.
3. FRACCARO, Paulo (1952) 47–52. UGGERI (1990) 31., 33.
4. MÓCSY, András (1974) 78., BARKÓCZI, László 87.
5. CZYSZ, Wolfgang (1985) 265–75., CZYSZ, Wolfgang (1990) 136–39.
6. CZYSZ, Wolfgang (1990) 255., RADKE, Gerhard (1973) 1609.
7. ALFÖLDY, Géza (1974) 12. és 48. j., NOLL, Rudolf (1976) 895–6., PICO-COTTINI, Gernot (1990) 285–286., 291. WEBER, Ekkehard (1990) Nem mindig a legrövidebb út maradt főútvonalként: UGGERI erről (1990) 38–39., (1994) 101.
8. Ehhez térkép mellékleten a Genua-Aquincum tengely és FITZ, Jenő (1990) 339. és 1. kép, 343–345., ZACCARIA, Claudio (1994) 60., Az Aquileia-Aquincum szakaszhoz: äAäEL, Jaroslav (1973) Sp. 13.
9. SOPRONI, Sándor (1990) 351–353. és 1. kép., PANCIERA, Silvio (1957) 80., GABLER, Dénes (1980) 188. és 89–93. j.
10. PÓCZY, Klára (1995) 33–34., BUORA, Maurizio (1995) 19–20.
11. MÓCSY (1980) 118. és 332. 69–72. j., GABLER, Dénes (1979) 455.–, GABLER, Dénes (1979) 205., SPRINCZ, Emma (1957) 101–118., FACSDY, Annamária (1995) 49–52., GIOVANNINI, Annalisa (1995) 53–55., MASELLI-SCOTTI, Franca (1995) 56–57.
12. FITZ, Jenő (1976) 20. és 58., ZSIDI, Paula (1990) 156–161.
13. UGGERI (1990) 37., ZACCARIA, Claudio (1994) 52.
14. BARKÓCZI, László (1980) 92.
15. MÓCSY, András (1974) 106., BARKÓCZI, László (1980) 94.
16. MÓCSY, András-SZILÁGYI (1990) 123.
17. GABLER, Dénes (1990) 188–189., GABLER, Dénes (1984) 88–81 és 108–110.
18. PÓCZY, Klára (1961) 97–102., NAGY, Lajos (1932) 38–44.
19. FITZ, Jenő (1978) 71–86.
20. MANACORDA, Daniele (1994) 177., GABLER, Dénes (1976) 50.
21. PAVAN, Massimiliano (1986) 458–460.
22. FITZ, Jenő (1982) 61–62.
23. Hasonló távolság pl. Pannonia Prima esetében Carnuntum és Savaria, ahol a dux és a praeses tartja egymással a kapcsolatot.
24. BARKÓCZI, László (1980) 105.
25. BARKÓCZI, László (1968) 85., GABLER, Dénes (1990) 199–200.
26. SENA-CHIESA, Gemma (1992) 20–21.
27. PÓCZY, Klára (1964) 176.
28. PLESNICAR-GEC, Ljudmilla (1989) 37. és 40.
29. GABLER, Dénes (1980) 203–204.
30. GABLER (1982) 313. és Abb. 3., PÓCZY, Klára (1987) 508.
31. PÓCZY, Klára (1987) 509.
32. MÓCSY, András (1990) 121., SOPRONI, Sándor (1980) 508.
33. SALAMON, Ágnes-BARKÓCZI, László (1974) 179–191., SOPRONI, Sándor (1969) 69–78., SALAMON, Ágnes-BARKÓCZI, László (1982) 147–148. és 172.

IRODALOMJEGYZÉK

- ALFÖLDY Géza: Noricum. (1974) London–Boston. 1974. 12. és 48. j.
- BARKÓCZI László-SALAMON Ágnes: Spätromische Glasfunde vom Ende des 4. – Anfang des 5. Jh. in Ungarn. ArchÉrt 95, (1968) 29–29.
- BARKÓCZI László: Die Datierten Glasfunde aus dem 3–4. Jh von Brigetio. FolArch 19, (1968) 59–86.
- BARKÓCZI László: Pannonische Glasfunde in Ungarn. Bp., 1988.
- BARKÓCZI László: History of Pannonia. In: The Archaeology of Roman Pannonia. (Ed. Lengyel-Radan) Kentucky-Bp., 1980 85–120.
- BUORA Maurizio: I rapporti tra arco alpino orientale, Pannonia e le province del medio Danubio attraverso lo studio delle fibule. In: La Pannonia e l’Impero Romano. (Ed. Hajnóczi G.) Roma, 1994 193–212.
- BUORA Maurizio: Contatti tra Aquileia e Aquincum dal I. secolo al V. secolo d. C. In: Aquileia-Aquincum. (Ed. Szabó K.) Bp., 1995 19–20.

- BUORA Maurizio: Római fibulák Aquileia területén. In: Aquileia–Aquincum. Bp., 1995. 45–48.
- CZYSZ Wolfgang: Alle Wege führen nach Rom. In: Die Römer in Schwaben. (Ed. Petzet M.) München, 1985 132–147.
- CZYSZ Wolfgang: Römische Reichsstraße via Claudia Augusta. (1990) In: La Venetia nell' area Padano–Danubiana. (Ed. Pvan M.) Padova 1990 253–284.
- FACSÁDY Annamária: Borostyánkőékszerek. In: Aquileia–Aquincum. Bp., 1995. 49–52.
- FITZ Jenő: Gorsium–Herculia. Székesfehérvár, 1976.
- FITZ Jenő: Grenzberichtigung im Jahre 214 zwischen Pannonia Superior und Inferior. Alba Regia 16, (1978) 71–86.
- FITZ Jenő: Pannonok évszázada. (Pannonia 193–284) Bp., 1982.
- FITZ Jenő: La direttrice Emona–Aquincum. In: La Venetia nell'area Padano–Danubiana. Padova, 1990 337–348.
- FITZ Jenő: Die Verwaltung Pannoniens in der Römerzeit II. Bp. 1993.
- FRACCARO Paulo: La via Postumia nella Venezia. Festschrift für R. Egger. Wien–Graz 1952 7–15.
- GABLER Dénes: Die früheste Gruppe der italischen dünnwandigen Keramik in Pannonien. Acta ArchHung 28, (1976), 455.
- GABLER Dénes: Die Sigillaten vom Gebiete der Hercules–Villa. Acta ArchHung 28, (1976) 3–77.
- GABLER Dénes: Die Besitznahme Pannoniens im Spiegel der Sigillaten. ArchÉrt 106, (1979) 199–217.
- GABLER Dénes: "Nordafrikanische Sigillaten" in Pannonien. Savaria 16, (1982) 313–335.
- GABLER Dénes: Rapporti commerciali tra Italia e Pannonia in età romana. ArchClass 35 (1984) 88–110.
- GABLER Dénes: Kereskedelem. In: Pannonia régészeti kézikönyve. (Ed. Mócsy–Fitz) Bp. 1990 349–358.
- GIOVANNINI Annalisa: Gliptica –Gemmák. In: Aquileia–Aquincum. Bp., 1995. 53–55.
- MANACORDA Daniele: A proposito delle anfore della Pannonia romana appunti e riflessioni. In: Pannonia e l'Impero Romano. Roma, 1994 177–192.
- MASELLI–SCOTTI Franca: Üvegek és kerámia. In: Aquileia–Aquincum. Bp., 1995. 56–57.
- MÓCSY András: Pannonia and Upper Moesia. London–Boston, 1974.
- MÓCSY András–SZILÁGYI Mária: Úthálózat. In: Pannónia régészeti kézikönyve. (Ed. Mócsy–Fitz) Bp. 1990 118–124.
- NAGY Lajos: "Collegium Agrippinensium Transalpini" en Aquincum. L'Année Épigraphique 1932. 38.
- NOLL Rudolf: Virunum. In: The Princeton Encyclopedia of Classical Sites. (Ed. Stillwell R.) Princeton, 1976. 985–986.
- PANCIERA Silvio: La vita economica di Aquileia in età romana. Venezia, 1957.
- PAVAN Massimiliano: I rapporti tra la Venetia e Histria e la Pannonia romana. In: Il Veltro. 30, (1986), 56. 453–462.
- PAVAN Massimiliano: Il crocevia Veneto. In: La Venetia nell'area Padano–Dabuniana. Padova, 1990 11–20.
- PICCOTTINI Gernot: Verbindungen und Beziehungen zwischen Venetien und dem südlichen Noricum. In: La Venetia nell'area Padano–Dabuniana. Padova, 1990 285–298.
- PLESNICARGEC Ljudmila: Emona in età romana. In: Aquileia–Emona. Udine, 1989. 34–57.
- PÓCZY Klára: Die Rolle der Kölner Kaufleuten in der Entwicklung der Zivilstadt Aquincum. Acta ArchHung 13, (1961), 97–102.
- PÓCZY Klára: Ein neues Mumiengrab aus Aquincum. ArchÉrt 91 (1964) 176–191.
- PÓCZY Klára: Norditalische Sigillatanachahmungen als Zeitbestimmende Faktoren im Wirtschaftsleben Pannoniens. Atti del Convegno Int. sui problemi della ceramica romana della Valle padana dell'Alto Adriatico. Bologna, 1972 263–272.
- PÓCZY Klára: Wirtschaftsleben pannonischer Städte im Spiegel der Importkeramik. ActaRCRF 25/26, (1987).
- PÓCZY Klára: L'importanza di Aquileia per Aquincum. In: Aquileia–Aquincum. (Ed. Szabó K.) Bp., 1995. 32–36.
- RADKE Gerhard: Viae publicae Romanae. RE Suppl. 13. (1973), 1587–1596.
- SALAMON Ágnes–BARKÓCZI, László: Archaeologische Angaben zur spätromischen Geschichte des pannonischen Limes. MittArchInst 4, (1975). 73–95.
- SALAMON Ágnes–BARKÓCZI, László: Pannonien in nachvalentinianischer Zeit (376–476), ActaArchHung 34 (1982), 147–178.
- SASEL Jaroslav: Alpium Iuliarium claustra. RE Suppl. 13. (1973), 11–14.
- SENA–CHIESA Gemma: „Felix temporis reparatio”. Atti del Convegno Archeologico Internazionale. II. Milano, 1992. 20–21.
- SPRINCZ Emma: Római borostyánkőgyűrűk a Nemzeti Múzeumban. FolArch 9, (1957), 101–118.
- SOPRONI Sándor: Über den Münzumschlag in Pannonien zu Ende des 4. Jhs in Pannonien. FolArch 20, (1969) 69–79.
- SOPRONI Sándor: Roads. In: The Archaeology Roman Pannonia. Kentucky–Bp., 1980. 207–216.
- SOPRONI Sándor: L'importanza della strada dell'ambra nello sviluppo della città pannoniche. In: La Venetia nell'area Padano–Dabuniana. Padova, 1990. 31–40.
- UGGERI Giovanni: I collegamenti stradali tra Roma e la decima regio. (1990) In: La Venetia nell'area Padano–Dabuniana. Padova, 1990.
- UGGERI Giovanni: Metologia della ricostruzione della viabilità romana. (1994) Journal of Ancient Topography 4, (1994). 91–101.
- WEBER Ekkehard: Die Beziehungen zwischen dem Venetia und Nordnoricum. In: La Venetia nell'area Padano–Dabuniana. Padova, 1990. 299–304.
- ZACCARIA Claudio: Il ruolo di Aquileia e dell'Istria nel processo di romanizzazione della Pannonia. In: La Pannonia e l'Impero Romano. Roma, 1994. 51–71.
- ZACCARIA Claudio: Aquileia–Emona. Da Aquileia ad Emona e da Emona ad Aquileia. In: Udine, 1989. 22–34.
- ZSIDI Paula: Aquincum polgárvárosának városfala és védművei az újabb kutatás tükrében. (1990) CommArchHung 1990. 144–169.

Die ligurische Bucht des Mittelmeers wurde durch die Via Postumia mit dem nördlichen Rand der Adria auf der kürzesten Weise verbunden. Die Bauarbeiten wurden auf Befehl Consuls Spurius Postumius Albinus 148 v. Ch. angeordnet, mit dem Ziel die Lieferung der Naturschätze (Gold, Silber, Blei, Salz) und für die Beförderung von landwirtschaftlichen Gütern (Getreide, Öl, Wein) aus den Städten der *Tarraconensis*, *Baetica* (Hispanien), der *Narbonensis* (Südgalien), sowie aus Nordafrika, nach Norditalien zur Zeit des wirtschaftlichen Aufschwungs zu übermitteln.

Dieser Weg wurde in den Jahrzehnten um Christi Geburt so verlängert, daß die Richtung des Weges beibehalten wurde und erreichte bei Aquincum die östliche Limesstrecke Pannoniens.

Die Forschungen gab dem Diagonalweg, der Pannonien in südwest-nordöstlicher Richtung durchquerte und den Balaton berührte, bis jetzt keinen großen Wert.

Der Weg wurde im Bezug zur Bernsteinstraße und Limesstraße immer

als zweitrangig betrachtet. Der eindeutige Grund dafür war, daß dieser Weg auf den damaligen römerzeitlichen Itinerarien nicht vermerkt wurde. „Die schriftlichen Quellen beschreiben nur einige aus ihrer Sicht und aus ihrer Entstehungsperiode wichtigen Straßen, aber längst nicht alle bedeutenden Straßen der Provinzen. Aus dem *Itinerarium Antonini* fehlen z.B. die wichtigen Straßen des früheren Zeitalters zwischen *Poetovio-Aquincum*. Die obere Zusammenstellung bzw. unser Aufsatz zeigt, daß die letztgenannte Straße die eigentliche Verlängerung der Via Postumia bis an die östliche Grenze von Pannonien war. Von dieser Verlängerung aus, also von der Hauptachse der pannonischen Wege verzweigte sich die nördliche Strecke der Bernsteinstraße. Aus der Zusammenfassung der neuesten Resultate der Forschung des Fundmaterials und den Inschriften geht eindeutig hervor, daß die Aquileia–Aquincum Straße nicht nur in der früheren Periode wichtig war. Sie blieb, und wurde während des Bestehens Pannoniens, sogar im 5. Jahrhundert immer bedeutender.