

# Keliais po viduramžių Lietuvą. I: XIII–XV a. pirmosios pusės sausumos kelių samprata

TOMAS ČELKIS

Lietuvos istorijos institutas, Kražių g. 5, LT-01108 Vilnius; Vilniaus universitetas, Universiteto g. 7, LT-01513 Vilnius

El. paštas: paštas.tc@gmail.com

---

Straipsnyje tiriama (1) XIII–XV a. pirmosios pusės Lietuvos sausumos kelių samprata ir pobūdis. To meto traktai skirstyti į „mažus keliukus“, „didelius kelius“ ir „vieškelius“. Analizuojama įvairiakalbiuose šaltiniuose aptinkamų bendrinių „kelio“ definicijų turinio problema. XIII–XV a. pirmosios pusės dokumentuose minimi archajiniai baltiški „keliai“ savo samprata skyrėsi nuo kelių, išryškėjusių Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės politinės organizacijos formavimosi laikais.

**Raktažodžiai:** keliai, vieškeliai, Lietuva, Vokiečių ordinas, istorinė geografija

---

## IVADAS

Istorinėje geografijoje plačiausiai tiriama teritorijų kolonizacija, valstybių politinių sienų samprata ir kelių sistemos raida. Šios disciplinos pradininkas XIX a. geografas Friedrichas Ratzelis, o vėliau ir istorikas Lucienas Febvrea, tirdami žmonijos santykį su teritorijų geografinėmis sąlygomis, kelius laikė gyventojų sąryšio su kolonizuota erdve išraiška, o šį reiškinį įprasmino „cirkuliacijos“ sąvoka [74; 27, 374–397]. Europos viduramžių kelių problema yra sulaukusi nemažai mokslininkų dėmesio ir nagrinėta ne vienoje studijoje [46; 45; 59; 77]. Istorikai kelius analizuoja kaip gyventojų geografinės komunikacijos priemonę, atskleidžiančią žmonių mobilumo kaitą. Kuriantis valstybėms keliai laikomi efektyvaus krašto valdymo ir gynybos išraiška, ypač turint omenyje ankstyvųjų valstybių teritorinę sandarą. Valdovai keliaudavo po valstybes ir taip jas valdydavo. Ekonomikos istorikų darbuose keliai, galima sakyti, yra „neišvengiama“ tyrimų dalis, nes jie buvo svarbios ekonominių pasaulių arterijos, liudijusios įvairiapusių žmonių „mainus“ plačiąja prasme [18, 7–31].

Istoriografijoje skiriamos kelios pagrindinės kelių grupės: vandens ir sausumos keliai (taip pat oro, bet tai vėlyvas išradimas). Kiekvieną jų sudaro dar kitos kategorijos, pavyzdžiui, upių ir jūrų (pakrančių) keliai arba sausumos kalnų ir lygumų, prekybos, karo ir kiti. Šiame straipsnyje dėmesys sutelkiamas į XIII–XV a. pirmosios pusės Lietuvos (2) sausumos

- (1) Tyrimas atliktas podoktorantūros stažuotės metais. Podoktorantūros stažuotė finansuojama pagal Europos Sąjungos struktūrinių fondų Žmogiškųjų išteklių plėtros veiksmų programos Mokslininkų ir kitų tyrėjų mobilumo ir studentų mokslinių darbų skatinimo priemonės (VP1-3.1-ŠMM-01) įgyvendinamą projektą „Podoktorantūros (post doc) stažuotėjų įgyvendinimas Lietuvoje“.
- (2) Šiuo atveju Lietuva suvokiama kaip lietuviškų etninių žemių kartu su Žemaitija teritorija. Kalbėti apie minėto laikotarpio LDK kelius apskritai būtų per platus tyrimas, jam reikėtų atskiro straipsnio. Kelių sistemos susiklostymas (ištakos) priklausė nuo gyvenviečių struktūros, apgyvendinimo masto, politinės situacijos ir kitų aspektų. Šie veiksniai, kaip ir daugelis kitų, lietuvių (baltų) ir rusėnų teritorijose buvo skirtingi [21, 199–207, 270–282].

kelių sampratą ir pobūdį. Upės ir kiti vandens telkiniai buvo savaime susiformavę gamtiniai objektai, kuriuos žmonės pritaikydavo susisiekimo reikmėms, kartais juos patobulindavo – įrengdavo uostus ar prieplaukas, o sausumos kelių „objektai“ buvo konkrečios intensyvios žmonių veiklos ir mobilumo išraiškos padariniai. Taigi klostėsi atitinkamos teritorijos gyventojų geografinės komunikacijos – sausumos kelių sistema.

Viduramžių ir ankstyvųjų naujųjų laikų valstybių teritorinėse struktūrose keliai buvo teritoriją jungianti sistema. Tiriant senųjų sausumos kelių struktūrų susidarymo raidą ir jų įrangą, atsiranda galimybė pažinti gyventojų mobilumo intensyvumą, krašto apgyvendinimo detales, komunikacijos traktų reikšmę valstybės organizacijai. Šie etninės Lietuvos sausumos kelių aspektai istoriografijoje aptarti fragmentiškai, todėl straipsnio tikslas yra ištirti XIII–XV a. pirmosios pusės Lietuvos kelių sampratą, nes būtent čia formavosi ankstyvosios politinės organizacijos struktūros. Analizės metu siekta šių uždavinių: a) ištirti XIII–XV a. pirmosios pusės šaltiniuose vartotų bendrinių „kelio“ definicijų turinio problemą ir b) atskleisti to meto kelių sampratą išskiriant jų kategorijas ir tipus, kiek tai leidžia pažinti empiriniai duomenys.

Tiriant ankstyvo laikotarpio kelių problemą susiduriama su itin ribota naudotinių šaltinių baze, kuri nulemia tyrimo metodologijos logiką. Peržvelgus gausų šaltinių kiekį (žr. šaltinių aptarimą) matyti, jog konkrečių duomenų apie senuosius lietuvių kelius bei susisiekimą yra nedaug. Siekis kuo aiškiau atskleisti tyrimo objektą neišvengiamai skatina pasinaudoti kuo didesniu šaltinių skaičiumi, todėl išsiplečia duomenų paieškos chronologiniai rėmai – pradedant XIII a., panaudojant net XII a. šaltinių žinutes, ir baigiant XV a. pirmąją pusę. Į šios chronologijos šaltinių masę įtraukti ne tik tiesiogiai Lietuvą liečiantys dokumentai, bet ir analogiška Prūsijos bei Livonijos medžiaga, papildanti duomenis ir patikslinanti tyrimo interpretacijas. Juolab kad šių teritorijų (Baltijos regiono) klimatinės ir geografinės sąlygos, nuo kurių itin priklausė susisiekimas, buvo labai panašios. Be to, XIII–XIV a. šaltinių informaciją apie archajinių baltų visuomenių susisiekimo detales galima sieti su vėlesnių XV a. šaltinių duomenimis ir retrospektyviai remtis XVI a. dokumentuose minimomis ankstyvesnių kelių realijomis. Tai yra svarbu dėl to, jog būtent XIII–XV a. laikotarpiu kūrėsi Lietuvos valstybė ir formavosi Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės (toliau – LDK), kaip ir jos kaimynystėje Vokiečių ordino, politinė organizacija. Valstybiniai-politiniai procesai neišvengiamai integravo archajines žemes, kurios sudarė valstybių teritorijų pagrindą ir formavo „naują“ vidinę, erdvinę struktūrą. Dėl to, reikia manyti, klostėsi ir „nauji“ jau valstybių politinių organizacijų sąlygoti keliai. Tuo pasižymėjo Vytauto laikai, nes šaltiniuose dažnai minima „Vytauto kelio“ samprata, ir (o tai svarbu) ne vien valstybės branduolyje, bet ir jos periferijose (3). Todėl XIII–XV a. pirmosios pusės duomenų analizė apie lietuvių žemių sausumos kelius leistų pamėginti suvokti vidinės geografinės komunikacijos struktūros kaitą nuo archajinių kelių link LDK laikais susiformavusių, galbūt naujai nutiestų kelių, kurie vadinti valdovų vardais. Todėl baigtinę tyrimo chronologinę ribą – XV a. pirmąją pusę – kaip tik ir žymi intensyvus valdovo Vytauto laikų valstybės politinės organizacijos formavimasis.

Aptartini svarbiausi problemos istoriografijos kūriniai (4). Senaisiais LDK sausumos keliais susidomėta tarpukariu. 1934 m. Zenonas Ivinskis [38, 114–125], tirdamas Lietuvos prekybą su Prūsija iki XVI a. pabaigos, aprašė kai kuriuos vandens ir sausumos kelius.

(3) Pavyzdžiui, XVI a. „Vytauto kelias“ Palenkėje [3, 85–89]; XVI–XVII a. šaltiniuose minimas „Vytauto kelias“ ir Voluinėje [85].

(4) Platesnį, bet ne visą LDK kelių istoriografijos aptarimą žr. [11, 78–84].

Ilgainiui šis tyrimo objektas liko nuošalyje ir tik po kurio laiko pasirodė naujų darbų. 1963 m. Jonas Remeika [75, 521–565], nagrinėdamas XIV a. – 1430 m. LDK prekybą su Vokiečių ordinu, pateikė detalių ir apie sausumos kelius. 1967 m. Albinas Gulbinskas [32; 31; 84, 9–31; 33] mokslo populiarinimo žanrui artimuose straipsniuose fragmentiškai apžvelgė susisiekimo raidą Lietuvoje, tačiau šiuose darbuose keliai yra tik sudedamoji bendresnio tyrimo objekto dalis, arba fragmentiškas problemos nagrinėjimas. Neišsamių apžvalgų galima rasti ir daugiau. Kompleksiškai į tyrimo objektą pažvelgta vienuose naujausių istoriko Laimonto Karaliaus [40; 39] kūriniuose apie XV–XVII a. LDK kelių būklę ir jų įrenginius.

Svarbus kaimyninių šalių mokslininkų įdirbis. 1931 m. apie senuosius prekybos kelius, iš Klaipėdos krašto vedusius įvairiomis kryptimis, rašė vokiečių autorius Kurtas Forstreuteris [28, 26–33]. Reikšmingas istoriografijos pavyzdys – Friedricho Brunso ir Hugo Weczerkos Hanzos prekybos kelių istorijos tyrimas [13; 14]. Analizuojami šaltiniai atspindi bendrą susisiekimo padėtį Baltijos regione ir LDK. Pažymėtina, jog šie vokiečių autoriai ypač daug dėmesio skyrė pirminiams šaltiniams. Išsamiai empiriniais duomenimis grįsta fundamentali Vilnio Pāvulāns [68] 1971 m. knyga apie dabartinės Latvijos teritorijos vandens ir sausumos kelių tinklą XIII–XVII amžiuje. Joje nemenkai paliestos LDK susisiekimo aktualijos.

Atskirą istoriografijos grupę sudaro specifinio rašytinio šaltinio, XIV a. Vokiečių ordino karo žygių maršrutų aprašymų – *Wegeberichtų*, tyrinėjimai. Ordino *Wegeberichtus* į Žemaitiją 1930 m. tyrė Vaclovas Biržiška [10], juos komentavo, sudarė žygių maršrutų žemėlapi. Šiuos šaltinius įvairiais aspektais nagrinėjo Vytenis Almonaitis [6; 5; 4; 7]. Vokiečių istoriografijoje šie dokumentai paminėti anksti. Vieną pirmųjų tyrimų 1885 m. parengė Alfredas Thomas [79], kiek vėliau, 1927 m., apie juos straipsnį paskelbė H. Mülleris [66]. XX a. pirmojoje pusėje šaltinius tyrė Hansas ir Gertruda Mortensenai [64, 44–51; 65]. Bene naujausia jų interpretacija – 2010 m. Stefano Strieglerio [78] magistro darbas, kuriame *Wegeberichtai* analizuojami kaip mentalinis žemėlapis. Ypatinga pastarojo darbo vertė ta, kad jos autorius Berlyno slaptajame archyve surado iki šiol nežinotus kelis naujus *Wegeberichtus*. Reikia tikėtis, jog šis atradimas bus publikuotas artimiausiu metu.

Lietuvos archeologijoje kelių ir susisiekimo problema vis dar laukia dėmesio. Antai 1988 m. Zenonas Baubonis [9] parengė archeologinius duomenis apibendrinantį straipsnį apie kūrgrindas, medgrindas ir žemgrindas, išryškindamas galimo tyrimo objekto aktualumą. Žinių apie šiuos archeologijos paminklus ir jų atspindį tautosakoje dar 1903 m. pateikė Ludwikas Krzywickis [43; 44].

Visgi pristatytų autorių darbuose nebuvo mėginta specialiai nagrinėti šiame straipsnyje suformuoto tyrimo objekto, gal tik paliesti vieni kiti niuansai. Tai pabrėžia jo aktualumą, o drauge įpareigoja peržvelgti plačią įvairiakalbių šaltinių bazę. Absoliuti dauguma šio laikotarpio dokumentų yra publikuoti, juolab kad jų yra ne tiek ir daug. Rasti naujų šaltinių archyvuose šia tema būtų sudėtinga, be to, ir publikuotuose šaltiniuose duomenys apie to meto susisiekimą labai skurdūs.

Skelbtų XII–XV a. šaltinių rinkiniuose, pirmiausia Prūsijos ir Livonijos, yra normatyvinių aktų, žemių dalybų ar dovanojimų dokumentų, kuriuose, aprašant valdų ribas, minimi keliai ir keliukai [15; 16; 52; 53; 54; 55; 56; 57; 58; 72; 73]. Itin vertingas kompleksinis šaltinis – Ordino *Wegeberichtai* [22], kuriuose randama daug žinių apie sausumos kelius etninėje Lietuvoje, jie įvairiai apibūdinti, aprašytos brastos ir kitos detalės. Remiantis *Wegeberichtais*, galima susidaryti keliavimo per kraštą bendrą vaizdą. 1983 m. Juozas

Jurginis parengė vokiečių kalba surašytų pastarųjų šaltinių vertimą į lietuvių kalbą [41, 7–41]. Palyginti su originalu, šis vertimas gana netikslus ir nesklandus, vietomis neteisingai suprastos sąvokos, todėl į jį reikia žvelgti kritiškai, jis labiau tinka bendram šaltinio kontekstui suprasti.

Kita itin vertinga naratyvinių šaltinių grupė – Vokiečių ordino kronikos (5). Pasakotojai, aprašydami karo žygius ar kasdienybės realijas, neretai mini kelius ir susisiekimo sąlygas. Rasti užuominų šia tema galima daugelyje vėlyvesnių dokumentų, pavyzdžiui, Lietuvos Metrikos 25 knygoje 1523 m. dokumente minimas jotvingių kunigaikščio „Skomanto kelias“ [49, 99]. Tokie duomenys tyrime naudotini retrospektyviai.

## DEFINICIJA „KELIAS“ XIII–XV A. PIRMOSIOS PUSĖS ŠALTINIUISE

*Lietuvių kalbos žodyne* „kelio“ definicija apibrėžiama taip: žemės ruožas, kuriuo einama, važiuojama, arba bet kokia erdvė, kryptis, kuria vyksta judėjimas [47, 510–511]. Visgi panašias sąvokas verčiant iš senųjų kalbų į dabartinę lietuvių kalbą, susiduriama su jų perteikimo sunkumais. Būtina aptarti XIII–XV a. pirmosios pusės dokumentuose ir naratyviniuose šaltiniuose vartojamų terminų turinio sampratą.

Kalbant apie įvairiakalbiuose šaltiniuose randamus „kelių“ įprasminimus, pirmiausia dera atkreipti dėmesį į esminius jų turinio skirtumus. Kaip teigia Artūras Dubonis [8, 68–69], neretai sąvoka „kelias“ tiesiog reikšdavo keliavimo kryptį. Tai gerai matyti XIV a. Ordino Wegeberichtuose, kai sąvoka *weg* nurodydavo kelionės maršrutą per pelkes, miškus, laukus, kartais žygiuose būdavo pasinaudojama pasiektais vietos gyvenviečių keliais [22, 664–711]. Kronikose minimi „vedliai“ žinoję tokius maršrutus ir karo žygio metu rodydavę kelią. XIV a. antrosios pusės Hermano Vartbergiečio kronikoje liudijama, jog 1329 m. Rygos miestiečiai pasiuntė keturis pasiuntinius pas LDK valdovą Gediminą, kad šie pakviestų ir vestų lietuvių kariuomenę 40 mylių į Livoniją, taip suteikdami pagalbą prieš riterius (6). Suprantama, kelių tinkas buvo itin retas, jų gairės leisdavo numanyti, kiek toli ir kur buvo galima jais nukeliauti, ypač negausiai apgyvendintose teritorijose. Pasitaikydavo, jog pasiklysdavo ir patys vedliai: 1303 m. Ordino žygio į Karšuvos žemę metu vedliai pasiklydo ir kol jie klaidžiojo, vietos gyventojai išsislapstė [71, 169]. Visa tai rodo, jog reikia skirti šaltiniuose aptinkamas labiau bendrines „kelio“ sąvokas nuo įprasminusių sausumos kelių objektus.

XIII–XIV a. Vokiečių ordino parengtuose Prūsijos ir Livonijos baltų teritorijų padalijimų ir valdų suteikčių aprašymuose lotynų kalba randama įvairių „kelio“ įprasminimų. Dažniausiai vartota „kelio“ sąvoka – *via: pro via pecorum unitus funis latam* (1285 m.) [72, 290]; ir veikiausiai ši sąvoka buvo artimesnė tam tikrai „didesnio kelio“ sampratai: *viam communem* (1304 m.) [72, 523]. Ordino aplinkoje parašytose kronikose, pasakojant apie lietuviškas teritorijas, taip pat plačiai vartota sąvoka *via*. Vygandas Marburgietis teigia, jog 1394 m. didysis Ordino magistras, baimindamasis sutikti Vytauto kariuomenę prie Senojo Kauno, žygiavo kitu keliu – *aliam viam* [82, 657].

Kitais atvejais Ordino Prūsijos dokumentuose aptinkama „keliuko“ arba „takelio“ lotyniška sąvoka – *semita: viis et semitis* (1262 m.) [72, 141]; *pertinent, in agris cultis et incultis, pratis et pascuis, viis et semitis* [72, 142]. Drauge prūsiškuose dokumentuose minima

(5) Žr. [71; vertimas: 69; 37; vertimas: 36, 166–208; 82; vertimas: 81; 35; vertimas: 36, 24–151; 30; 60; vertimas: 63, 197–365] ir kiti panašūs šaltiniai.

(6) *Duxerunt per XL miliaria per diocesim Rigensem cum exercitum suo dantes ei ductores et necessarie* [37, 64].

sunkiai verčiama sąvoka *strata* – tarsi tam tikras „sutvirtintas“ ar „nutiestas kelias“: *publicarum stratarum nobis reservare volumus, iudicia vero privatarum stratarum* (1290 m.) [72, 348] arba net – *strate vie* [72, 293]. Nors pastarosios sąvokos šaltiniuose itin retos, jos rodo, jog riterių raštininkai žinojo ir skyrė įvairių „kelių“ kategorijas.

Senąja vokiečių kalba surašytuose dokumentuose „kelias“ dažniausia įvardytas sąvoka *wege*: *bóse wege* (XIII a.) [60, 158]; Ordino žygių maršrutų aprašymuose: *ijj mile gutis hertis wegis* (XIV a. pabaiga) [22, 667]. 1426 m. LDK ir Livonijos pasienyje minima: *eine mile weges baven dem berge Rottow* [55, 326]. XIII a. pabaigos Eiliuotoje Livonijos kronikoje vartojama „tako“ arba „praėjimo“ sąvoka – *stíge*: *waz im der stíge wart bekant* [60, 151], *Wegeberichtuose* minimi ir „vieškeliai“ – *gemeyne lantstrosze* [22, 703].

Šio tyrimo kontekste rusėnų kalba sudarytų dokumentų, kuriuose minimi „keliai“, yra nedaug. Juose „keliai“ dažniausiai įprasminti sąvoka *noymb, nymb*. Toks įvardijimas yra 1284 m. Livonijos ir Smolensko prekybos sutartyje [52, 606], kaip ir 1407 m. Polocko ir Rygos prekybos sutartyje – *чистъ нымъ* [54, 582].

Įvairiakalbiuose šaltiniuose vartotos „kelio“ sąvokos žymėjo didesnius ir mažesnius kelius. Verbaliniai apibrėžimai įprasmindavo tam tikrą jų paskirtį ir reikšmę, ir tai verčia įžvelgti atitinkamos kelių sistemos prielaidas.

## „KELIŲ“ KATEGORIJOS XIII–XV A. PIRMOSIOS PUSĖS ŠALTINIUOSE

Skyriuje nagrinėjami šaltiniuose aptinkami XIII–XV a. pirmosios pusės baltų ir Lietuvos „kelių“ apibrėžimai, išskiriamos jų kategorijos ir sampratos. Mėginama įžvelgti archajinių kelių (susiklosčiusių ikivalstybiniais laikais) struktūros detales ir įvertinti susisiekiimo reikšmę valstybės politinių struktūrų kontekste.

### *Senieji gyvenviečių keliai*

Apie archajinius baltų bendruomenių laikais susiformavusius kelius nemažai sužinoma iš Ordino žemėvaldos dokumentų, fiksavusių Livonijos ir Prūsijos realijas. 1226 m. Kalavijuočių ordino pareigūnams aprašant Rygos apylinkių ribas minimas „žiemgalių kelias“ (*incipit via Semigallorum, et deinde, hoc est, de principio viae, mensuretur directa linea usque in flumen Semigallorum*) [52, 95], 1263 m. dokumente – „žiemgalių uostas“ (*portiubus maris, quae nobis competebant duae portus, videlicet Semegaller*) [52, 476]. Charakteringas veikiausiai vieno svarbesnių kelių pavadinimas rodo gentinių žemių susisiekiimo struktūros elementus. Panašus archajinis kelias minimas vėlesniame 1523 m. dokumente: LDK pareigūnams su vietos žmonėmis žymint dykros ribas Merkinės valsčiuje prie Leipalingio dvaro, buvo prieitas jotvingių kunigaikščio vardu vadinamas „Skomanto kelias“ (*переехавъши Немон з великое дороги налево по Скумонтову дорогу*) [49, 99; 50, 286; 48, 80; 26, 179–182]. Vėlgi tai liudija senųjų kelių liekanas, o ilgalaikę pavadinimo tradiciją galėjo sąlygoti ne tik žmonių atmintis, bet ir funkcionalumas: jei gyvenvietes jungęs kelias buvo intensyviai naudotas, dėl to ir „nepamirštas“.

Šaltiniuose yra žinučių apie „lokalius“ kelius, jungusius senąsias gyvenvietes. 1253 m. Ordino Kuršo žemių dalybų apraše išvardyti stambūs teritoriniai vienetai ir jų gyvenvietės. Pilsotos žemėje nurodytas kelias vedęs į Žardę (*iuxta Nimiam, secus viam, quae ducit ad Sarde*) [52, 327]. Tikriausiai tas pats kelias fiksuotas ir 1291 m. Klaipėdos komtūrijos apraše, tik pateikta ilgesnė atkarpa [52, 673–674]. Jis jungė pilis ir gyvenvietes: *via, qua itur de castro Poys ad castro Sarde, ab illa parte Pelliten ad arbores cruce signata iuxta viam et ad alia signa ibi facta <...> iuxta viam, qui itur Octen <...> non longo a via, qua itur Octen de*

*Lassiten, et sic ulterius in rivum Sarden <...> Via, qua itur de Poys Sarden* [52, 673]. Daugeliu atvejų kelias sutapo su žemių ribomis, todėl šalia jo kryžiais žymėti medžiai ir daryti kiti ribų ženklai.

1262 m. Ordino valdų Prūsijoje suteikčių dokumentuose gyvenviečių „keliai“ ir „ta-keliai“ minimi kaip dalis „turto“, priklausančio kaimui nuo seno: *Keymal, sitam in terrula nomine Meidenewe, et aliam que vocatur Hewksene, cum omnibus, que ad predictas villas antiquitus pertinere noscuntur et attinenciis suis, agris cultis et incultis, pratis, pascuis, viis et semitis* [72, 141]; *ad campum, qui vocatur Sirbelauk <...> pertinent, in agris cultis et incultis, pratis et pascuis, viis et semitis* [72, 142]. Prūsijoje 1285 m. Ordino magistro suteiktyje yra įdomi detalė: valdos Rehdene atribojime minimas bandotakis (*Item stratum publicam pro via pecorum unitus funis latam*) [72, 290]. Suprantama, jog šie gyvenimiškai susiklostę ir vietos žmonių reikmėms pritaikyti keliai buvo bendro naudojimo „turtas“, kurio vertę kėlė jų priežiūra. 1290 m. Prūsijos magistras Meinhardas von Querfurtas suteikė valdą pavaldiniams Pokarvės lauke (*Pocarwe*); aprašytos jos ribos ir nurodyti priklausiniai, tarp kurių buvo „suvirtinti“ („nutiesti“, „medžiu kloti“) keliai bei takai: *omnes usus iure Culmensi hereditarie et perpetuo possidenda, iudicia tamen publicarum stratarum nobis reservare volumus, iudicia vero privatarum stratarum, ut sunt vie lignorum aut semitarum, ad eos volumus pertinere* [72, 348, 425]. Reikia manyti, jog dalis šių kelių (*publicarum stratum*) jau buvo tvarkomi ir prižiūrimi Ordino administracijos, tačiau pažymėtina, jog drauge išskirti ir *privatarum stratarum*. Tai rodo, kad egzistavusių senųjų gyvenviečių kelių sistemą pamažu „dubliavo“ Ordino valstybės politinių procesų veikiama kelių raida.

Nors šaltinių duomenys apie kelius gana fragmentiški, jie leidžia išvelgti detales, rodančias, jog XIII a. baltų teritorijose egzistavo tam tikri nuolatiniai vietos gyvenviečių keliai. Antai Henrikas Latvis liudija, jog 1221 m. polockiečių ir lietuvių žygio į Livoniją metu pirmieji atžygiavo polockiečiai; kiek pastovėję, bet nesulaukę lietuvių, jie judėjo tolyn. Vėliau po jų „tuo pačiu keliu“ žygiavo ir lietuvių kariai (*Letones vero venientes eadem via prope Wendam sequebantur Ruthenos*) (7). Tikriausiai kronikininkas omenyje turėjo gyvenviečių kelius, kuriais pasinaudota žygio metu pasiekus apgyvendintą kraštą.

Lietuvos atveju vienas ankstyviausių yra *Köpweck* kelio atkarpos aprašymas Ordino XIV a. falsifikate, kuriame kalbama apie 1261 m. Mindaugo dovanotą Sėlą Ordinui (*directe super viam, volgariter dictam Köpweck, eadem viam sequendo usque ad rivum, qui dicitur Lödenbecke, eande, viam sequendo usque ad rivum, qui dicitur Lödenbecke, rivum Lodenbecke, descendendo quousque pervenitur, ubi alio nomine vocatur, scil. Die Dussethe*) [52, 464; 63, 85; 62, 28–49]. Apie XIV a. etninės Lietuvos gyvenviečių kelius ir jų būklę nemažai sužinoma iš Ordino kronikų, kuriose aprašomi karo žygiai. Vygando Marburgiečio kronikoje rašoma, jog 1364 m. Ordino kariuomenė, žygiuodama į Lietuvą, netoli Labūnavos (prie Nevėžio, žemiau Kėdainių) priėjo vietovę, apsaugotą stipriomis užtvaramis, kurias riteriai išardė ir padegė, o vietovę išplėšė. Toliau kariuomenė pasuko „keliu“, kuriuo prieš tai jau buvo pražygiavę Ragainės riteriai, ir perėjo kitas užtvaras (8). Būtent pasikartojantis maršrutas ir užtvaros leidžia numanyti gyvenvietes jungusių

(7) Žr. [35, 274]. Eiliuotoje Livonijos kronikoje taip pat nurodyta, jog Treniota ir lietuviai veržėsi į Livoniją „blogais keliais“ ir „siaurais takais“ (*böse wege und smalen stie*) [60, 158].

(8) *Fortiter circumsepta erat vepribus etc., et tamen fratres septis destructis comburunt et predantur tericulam sitam prope Labuno et revertuntur ad magistrum, qui cum toto exercitu convertit se ad viam, quam fratres de Ragnita processerant* [82, 541].



kelių. Užtvaramis kelyje siekta pristabdyti riterių tempą, kad žmonės spėtų pasislėpti. Tokie įtvirtinimai dažnai minimi XIV a. Ordino Wegeberichtuose. Žygyje į Žemaitiją nuo Minijos per Bareikius nurodyta, jog nuo Veiviržos upės (*Weywirs*) iki Jūros upės buvo užtvara (*sint hegene*) [22, 665–666]. Kronikininkas Vygandas Marburgietis pasakoja, jog 1378 m. Ordino žygyje pasiektos gyvenviečių kelių gairės: iš Aristavos vykta į *Pastewyn* ir „tiesiu keliu“ (*in via recta*) į Ariogalą ir Pernaravą, toliau žygis tęstas „tiesiais keliais“ (*vias directsa*) [82, 588]. Šiuo atveju „tiesus kelias“ įprasmino gyvenviečių kelius. Wegeberichtuose „geru keliu“ vadinamas toks, kuriuo galima važiuoti vežimu (*vnd wol die helfte do durch faren mochte mit einem wagene*) [22, 681]. 1385 m. apraše nurodyta, jog nuo Labūnavos iki Kernavės pilies buvo dvi mylios *gut wege*, kaip ir nuo Kernavės iki Maišiagalos taip pat *gut weg* [22, 693]. Akivaizdu, jog „gerais keliais“ vadinti vietos gyventojų naudoti keliai.

Wegeberichtuose fiksuotos riterių keliavimo sąlygos itin priklausė nuo teritorijos apgyvendinimo tankumo, nes būtent valstybės branduolyje dažniausiai minimi atviri laukai ir geras kelias [22, 697–699]. Antai burgundų diplomatas Ghillbertas de Lannoy (Žilbertas De Lanua) savo žiemos kelionės 1413–1414 m. sandūrą atsiminimuose nurodo, jog nuo Daugpilio važiavo rogėmis dvi dienas per didelę, miškingą ir ežeringą dykrą, kurioje nematė jokių žmonių ir tik po dviejų dienų pasiekė LDK „karaliaus dvarą“ [30, 38]. Vadinas, tik pervažiavus dykrą pasiektas gyvenviečių tinklas.

Aptarus šaltinių duomenis apie lokalių gyvenviečių kelius, tenka juos kiek interpretuoti bendrame Lietuvos, o ilgainiui ir LDK politinės raidos kontekste. Kelių tinklo mastas XIII a. baltų teritorijose priklausė nuo archajinių gyvenviečių sklaidos. XIV a. suaktyvėjus LDK ir Ordino karams dažniausia žmonės išsiskeldavo iš nesaugių teritorijų [67, 73–82]. Kitas dalykas – lietuvių teritorijose egzistavo mažesni ir didesni apgyvendintų teritorijų vienetai – „kaimai“ („ūkiai“), „laukai“, „valsčiai“ ir kiti, kurių struktūra buvo kintanti [21, 38–67]. Antai didiko „kaimas“ galėjo išaugti iki giminės „lauko“ arba atvirkščiai – „laukas“ galėjo susitraukti iki „kaimo“ ir panašiai. Todėl reikia turėti omenyje, jog nuo to priklausė ir kelių išsidėstymas. Keičiantis apgyvendinimo sklaidai, dalį senųjų lokalių kelių keitė kiti. Formuojantis valstybės politinei organizacijai, neišvengiamai keitėsi ir teritorinė struktūra: nyko gentinės žemės, nes plėtėsi monarcho valdžia ir domenas, formavosi valdovo dvarų sistema (9). Todėl logiška manyti, jog plečiantis valstybės teritorinei struktūrai, klostėsi tolimesnių distancijų „didieji“ traktai, jungę strateginius centrus ir nutolusias gyvenvietes, ir tai efektyvino krašto valdymą. Tą liudija „didžiųjų kelių“ arba „vieškelių“ paminėjimai šaltiniuose. Taigi, kalbant apie tiriamo laikotarpio kelius, būtina skirti ikivalstybinius ir XIII a. kelius nuo kelių, kurių formavimąsi veikė valstybės politinės organizacijos raida.

### ***Vieškeliai ir „dideli keliai“***

Šaltiniuose aptinkama atskira kelių grupė – „vieškeliai“ ir „didieji keliai“, neretai minimi ankstyvesniuose Ordino žemėvaldos dokumentuose. 1304 m. Krisburgo komturijoje, atribojant valdą, išskirtas kelias ir „vieškėlis“: *eandem viam eundo usque ad aliam viam communem, que ducit se a Prutenicali Foro versus civitatem nostram Cristburg* [72, 523]. Tikėtina, jog pastarasis buvo svarbus traktas, kurio priežiūra jau rūpinosi Ordino

(9) Pavyzdžiui, galima paminėti A. Dubonio tyrime atskleistą valdovo žmonių – leičių – sklaidą teritorijose [24, 51–67], taip pat ir valdovo dvarų tinklo steigimą [23, 150–155; 70, 153–167; 21, 68–75].

administracija. Kitas atvejis – 1318 m. Ordino magistras suteikė žemės Tidemanui iš Talsų (*Talsen*) *Wilkunpene* vietovėje, prie „senojo Rygos kelio“ (*usque ad antiquam viam Rigensem*) [53, 107], o Kulmo vyskupo valdų ir Liubavo žemės atribojime 1338 m. išskirtas *via Ruthenicali* (10).

Konkretesnių duomenų apie „didelius kelius“ XIV a. Lietuvoje sužinoma iš *Wegeberichtų*. Antai žygyje iš Perlamo į Eišiškes per Katros (*Kathre*) upę minimas vietos gyventojų pastatytas tiltas, nes upė kirto „vieškelį“ – *gemeyne lantstrosze* [22, 703]. 1393 m. riterių žygio maršruto į Žemaitiją apraše nurodyta, jog nuo Ančios ir Šešuvies upių santakos link Kražių krašto tris mylias tęsėsi „didelis kelias“ (*vnd do ist eyn gros weg*), o jo kairėje buvo Kaltinėnų kraštas, dešinėje – Viduklės [22, 674]. Kito 1385 m. liepos 17 d. žygio palei Nerį į Vilnių apraše minimas „Neries kelias“ (*der Nergin kele vnd wil furen vff das velt czu Wilkee, do der kompther von Rangnit her Wilgant wart dirslagin vnd ist ij mile, das ist gut weg, do czwisschin ist eyn clein hagen, den mus man rümen*) [22, 693–694], kuris tęsėsi dvi mylias ir vadintas „geru keliu“ su viena užtvara. Įsidėmėtina, jog vokiečių kalba parašytame dokumente jo pavadinimas neverčiamas – *Nergin kele*. Tikriausiai dėl to, jog tai buvo gerai žinomas „didelis“ kelias, juolab kad *Wegeberichtuose* ta pačia užrašymo forma – *Neryen kele* [22, 695] – minimas ne kartą. Apie „didelį kelią“ leidžia numanyti ir 1393 m. žygio apraše paliudytas „taikus laisvas kelias“ – *fredeweg* – iš Ragainės į Žemaitijos gilumą, kaip taikios prekybos traktas [22, 672; 76, 274; 25].

Sunku kalbėti apie šių kelių susiformavimo aplinkybes. Viena vertus, kaip jau buvo minėta, kelių raidą ypač veikė valstybės formavimosi procesas, kita vertus, jiems turėjo įtakos ir senosios baltiškos kelių sistemos palikimas. Ir nors tai tvirtai teigti sunku, prielaidą galima mėginti grįsti tam tikrais šaltinių liudijimais. Antai 1385 m. Ordino karo žygių į Lietuvą aprašymuose aptinkamas įdomus „seno kelio“ paminėjimas – nuo Veprių (netoli Ukmergės) iki Vaitelio kiemo (*Wayteldorffe*), toliau dvi mylios iki Salininkų ir nuo čia buvo patenkama į „senąjį kelią“ (*do komt man wedir in dy aldin wege*) [22, 695]. Kelio į Kauną apraše apie jį užsimenama ne kartą: *do kumpt man wedir in dan aldin weg* [22, 669]. Labai tikėtina, jog čia buvo nuolatinio kelio maršrutas, įprasminęs „seną kelią“, nes ir kitų maršrutų aprašuose minima: *in den aldin weg; in der alden weg wedir* [22, 670, 672]. Dar vienas „seno kelio“ pavyzdys pateiktas žygio į Lietuvą apraše – nurodomas „Senasis Merkinės kelias“: *alden weg czu Merken* (11).

Šaltiniuose išsiskiria konkrečios paskirties – „karo keliai“, neabejotinai valstybės politinės organizacijos funkcijoms pritaikyti traktai (12). *Wegeberichtuose* minimas *heerweg* [22, 672] vedė į Medininkus, o žygio apraše į Lietuvą *herwege* driekėsi nuo Barčių iki Girdavos [22, 690]. Maršruto iš Gardino į Šalčininkus gairėse nurodyta, jog nuo Šalčininkų iki Pervalko („karaliaus dvaro“) ir persikėlus per Nemuną išeita į „karo kelią“ (*heerweg*) [22, 701]. Tikriausiai apie pastarąjį užsimenama ir kitame apraše: nuo Perlamo iki Treikų

(10) *In via Ruthenicali inde eadem via procedendo, usque ad monticulum sive collem lapideum, Inde viam continue eundo, usque ad quandam arbore cumulatam, ubi via Ruthenicalis transit Rivum qui Pranthenicz dicitur* [15, 11]. Vieškelis minimas ir 1354 m. Sembos vyskupo valdų apraše (*viam publicam*) [16, 9].

(11) Žr. [22, 698]. 1398 m. Salyno sutartyje LDK ir Ordino sienų gairių apraše minimas Brengeliškių kelias: *uulgariter nuncupatam der Brengelische weg* [20, 255]. 1435 m. Livonijos ordino dokumente nurodytas kelias į Biržus: *uppe tween wegesccheiden, de eyne geit to Dalen wert und de ander greit upp de Berze* [56, 627].

(12) Istoriografijoje kariaunų reikšmė (apskritai kariuomenės) Lietuvos valstybės politinės organizacijos kūrimuisi laikoma vienu svarbiausių veiksnių [61, 426–434].



ir toliau nuo Gardino už keturių mylių išeita į „karo kelią“ (*heerweg*) [22, 705]. Manytina, jog šie keliai buvo prižiūrimi ir taisomi valdovo pavaldinių. Analogiškame 1381 m. birželio 29 d. Ordino karo žygio apraše nurodyta, kad maršrute Kauno kryptimi Ordino pareigūnai „karo kelius“ prižiūrėdavo, taisydavo ir valydavo (13). „Karo keliai“ buvo struktūra, kuriai išlaikyti reikėjo žmonių ir pajamų, todėl galima kalbėti apie vadinamosios valdovo kelių regalijos išryškėjimą [29, 19–21]. Neatsitiktinai 1323 m. spalio 2 d. Livonijos bei Estijos didikų, vyskupų, Rygos miestiečių ir danų karaliaus vietininko sudarytoje taikos ir prekybos sutartyje su LDK valdovu Gediminu pastarasis žadėjo pirkliais laisvus kelius sausuma ir vandeniui (*Dat alle wege in lande unde in watere opere unde vrie wesen scullen eme jewelken minsden to komende und to varende*) (14). Tų pačių metų Gedimino laiške vienuoliams pranciškonams minimos susisiekimo ir pastočių prievolės (*angariarum et perangariarum*), nuo kurių jis žadėjo atleisti atvyksiančius pirklus iš Europos [17, 64].

Keliai ne tik lengvindavo susisiekimą, bet leido valdovui efektyviau valdyti teritorijas, rinkti mokesčius, o karo atveju ginti kraštą. Šaltiniai rodo, jog keliai, suprantama, ne visi, būdavo ne tik prižiūrimi, bet ir saugomi. 1338 m. Gedimino ir Vokiečių ordino taikos ir prekybos sutartyje rašoma: „Nuo Aivikštės žiočių tiesiogiai **tuo keliu, kurį valdo Lietuvos karalius Gediminas** [išskirta – T. Č.], Nicevros kryptimi ir nuo Aiviškītės žiočių per Dauguvą iki dvarvietės, Uspalde vadinamos, ir nuo jos tiesiogiai į tą kaimą, vadinamą Stripaine, o aukščiau to kaimo nei kelio, nei tame kelyje [17, 258] <...> neturi būti jokių pavojų“ ir turi būti saugu keliauti. Kartu šiame dokumente minimas ir „laisvasis kelias“ (*Vortmer scal de kopiman hebben eynen, vrighen wegh, de ghe heren is de loyse wegh*) (15), juo galėjo saugiai vykti pirkliai. Valdovas kontroliavo ne tik karo, bet ir prekybos kelius. Šaltiniuose yra labai įdomių XIV a. vidurio duomenų apie „regioninius“ prekybos kelius, besidriekusius per lietuviškas žemes. 1355 m. Vroclavo miesto skunde Šv. Romos imperijos imperatoriui dėstoma, jog Ordinas nukreipė prekybos kelią per Lietuvą į rusėnų teritorijas (*mercatores inter dominos terre Prussye et Lytwaniam tractum sit de qua quadam strata propingque ducente de Prussia per Lytwaniam wersus Russiam* [12, 172]), dėl to tiek šis miestas, tiek Lenkijos karalystė prarado dalį surenkamų muitų. Panašiai kalbama 1356 m. Lenkijos karaliaus skunde popiežiui, jog Ordinas remia pagonis lietuvius ginklais bei žmonėmis, o per pagonių teritoriją nutiesė kelius ir tiltus, kurie nukreipė nemažą

(13) *Von der stadt czu Marienwerderde ij mile. Ouch wisseuwer erbirkeit, als ir mir geschrebin hat, das ich euch solde losin wissen, ab die wege güt weren adir nicht, wissz das vf der heiden an dren enden ist, do man bruckin müs, an deme einen ende ist is wol czweer seile breit, an den andirn czwen an ichlichim ende wol eins seilis breit, das man bruckin müs, und czwischen der heide vnd der Suppe ist ein walt, der heist der Kempe, den müs man rümen, andirs ist do nicht basis, vnd czwischin der Rausen vnd Wissensedin ist ouch ein clein bruch, das is kume einis halbin seiles breit, das man ouch bruckin müs* [22, 683]. Kronikoje Motiejus Strijkovskis mini, jog valdovas Algirdas, norėdamas kuo greičiau įveikti žygio į Maskvą kelią (data neminima), liepė sutvirtinti kelią per pelkes [42, 11].

(14) Žr. [17, 72]. Eiliuotoje Livonijos kronikoje pasakojama, jog valdovui Mindaugui sulaužius taiką, magistras apstatė sargyba kiek žinojo krašto „kelių“ į Lietuvą (*er greif sin ding menlichen an // unde legate hūte vor daz lant. // waz im der stige wart bekant, // die von Lettowen giengen dar, // der liez er aller nemen war*) [60, 151].

(15) Žr. [17, 258]. 1424 m. Hanzos kelių per Lenkiją aprašuose minimas susisiekimas ir su Lietuva (*Item begern wir eyne strasse gegen Littauwen von Thorun uff Leibchin, Belsk, Plonczke, Nuwenstat, Poltofske, Nuure und uff Briesk, und von Breisk zu wassir den Bueg nrdir vor Milnig und vor Grogeczin, und vordan in die Nar, us der Nare in die Weizel und die Weizel nedir gegen Thorun*) [34, 309; taip pat 34, 319].

prekybos srautą nuo Lenkijos (16). Išskirta prekybos reikšmė rodo, jog net vykstant intensyviems šalių karams, Ordinas ir LDK sugebėdavo pasiekti politinius susitarimus ir tiesdavo prekybos traktus. Tai labai gerai iliustruoja politinės teritorinės struktūros raidą, kuri rodo, jog susisiekimo kontrolė ir priežiūra buvo valstybės kompetencija. Kronikose šie dalykai taip pat atsispindi. Vygandas Marburgietis nurodo, jog 1341 m. Ordino magistras dėl prūsų žemės apsaugos įsakė nutiesti į lietuvių teritorijas tris plačius kelius su perkasomis (*in profectum terre Pruszie tres vias amplas in terram Lithwanorum cum fossatis*) (17). Kronikininkas Hermanas Vartbergietis pasakoja, jog 1370 m. lietuviai jūros pakrantėje, kelyje prie Šventosios upės, buvo įrengę užtvarą – pasalą (*poserunt insidiaso* [37, 96]). Šį kelią saugojo (žvalgė) „lietuvių plėšikai“ (lotyniškai – *latrones Letwinorum*) (18), kaip ir Ordino kariai.

Akivaizdžiausiai kelių kaip valstybės erdvinės struktūros komunikacijos paskirtį liudija vėlesniuose šaltiniuose minimi valdovų vardais pavadinti susisiekimo traktai. 1467 m. pono Jono Alekno Sudimantaičio ir pono Jurijaus Zenavičiaus bylos dėl žemės prie Markovo už Olenco sprendime minimas „didysis Vytauto kelias ir tiltas“ (*земля моихъ [Sudimantaičio – T. Č.] людеи Лялевичъ по тую речъку по Оленецъ а по великою дорогу по Витовътову, почонъши отъ Марковъского перевозу ажъ у Каменьи мостъ у Витовътовъ*) (19). 1557 m. brastų per Dauguvos upę aprašyme minimi tam tikrų kelių atkarpų maršrutai iš Lietuvos į rusėnų kraštus ir nurodoma, jog netoli Polocko sienos *Отъ Невчинни въ трохъ миляхъ на Лучосне естъ перевозъ, але броду нетъ, и туды Витолтъ ходилъ до великого Новагорода къ Москве, где и теперъ тамъ еще крыжы естъ* (20). 1511 m. Žygimanto Senojo privilegijoje, Merkinės miestiečiams atribojant duotą girią, ribų apraše minimas „Dovydo kelias“, kurio pavadinimas sietinas su Gardino vietininko kunigaikščio Dovydo Gardiniškio vardu (*почонъши отъ великое дороги Городенское а отъ*

(16) *Infideles et eorum exercitum contra Regem eundem vestris favoribus roborantes, eis in armis et gentis aliisque necessariis occultam subsidia prestittis, passus et itinera, que estivo saltem tempore nullis patere solebant, aperuistis eisdem, pontes fabricastis insolitos, ac mercatorum et aliorum, qui de vestris et etiam alienis partibus per Renum predictum ad Tartarorum et Russie partes transire consueverant, hactenus iter et transitum, ex quo eidem Regi et regnicolis multa proveniebant utilitates et commoda, per terras dictorum infidelium* [80, 577–578]. Registras [73, 255, 259]. 1412 m. Benedikto iš Makros tarpininkavimo Vytauto ir Ordino ginče dėl teritorijų aprašyme minimas Vilniaus–Varšuvos kelias (*Acta in via Vilna ad Warschoviam. In veniendo de Wilna ad Warschoviam in domo Czupurna est restitutus unus captivus Pruthenus*) [51, 164].

(17) Žr. [82, 497]. Vertimo į lietuvių kalbą autoriai komentaruose nurodo, jog ši kronikos vieta yra neaiški – ar čia iš tiesų supilti keliai, ar pylimais užtvertos vietovės, pro kurias lietuviai žygiuodavo gilyn į Sembą [81, 87, 268]. Z. Ivinskis juos laiko vieškeliais [38, 123].

(18) 1372 m. būtent juo važiavo vežimu (*currus*) Livonijos magistras į Marienburgą, o vėliau jį, grįžtantį tuo pačiu keliu, kartu su palyda prie Šventosios upės, kur tikriausiai buvo perkėla, užpuolė lietuviai [37, 102]. Apie šiuos plėšikus žr. Dariaus Barono tyrimą [8, 267–273]. Apie tai, jog keliai būdavo saugomi, liudija ir Petras Dusburgietis. 1283 m. Ordinas pastatė pilį prie Kuršių nerijos, siekdamas užkirsti šį „slaptą kelią“ (*viam utique occultam*), kuriuo lietuviai braudavosi į Sembos žemę [71, 144]. Pastarasis kronikininkas liudija, jog 1290 m. iš Aukaimio lietuviai ruošėsi žygiuoti į Ragainę, dėl to Ragainės komtūras pasiuntė žvalgus saugoti kelių (*miserunt nuncios, qui vias custodirent*) [71, 153]. *Viarum custodibus* – kelių sargai išskirti 1387 m. Jogailos privilegijoje Vilniui [19, 15].

(19) 1522 m. pono Jurijaus Zenavičiaus byloje dėl žemių ribų su Markovo žmonėmis, valdų ribų apraše-liudijime, minimas *Vytauto kelias* (*ведеш не Витовътою дорогою, але то ест дорога по нашоу паини*) [49, 267–268].

(20) Žr. [83, 140]. Naujausioje šaltinio publikacijoje vietovardis *Невчинни* perskaitytas – *Невгинни* [50, 496].

*мосту Утехою рекою до Давыдовы дороги*) [49, 133]. O 1540 m. Žygimanto Augusto raš-  
te nurodyta kunigaikštieni Beatai Ostrogiškienei gražinti bajorams Jacyničiams „Kęstučio  
brastą“ – perkėlą per Nemuną (*перевоз на Немен Кестутов*) ir dalį girios, kurią buvo  
užgrobę jos velionis šešuras Trakų vaivada Konstantinas Ostrogiškis (21). Taigi kai kurie  
valdovų keliai XVI a. vadinti „didžiaisiais“. Galiausiai stiprėjančią valstybės politinės or-  
ganizacijos erdvinę struktūrą liudija atsiradę „nauji“ kelių pavadinimai. 1533 m. Hanzos  
prekybos tikslams parengtas kelio iš Livonijos (Rygos) į LDK, kuris vadinamas „Lietuvos  
keliu“ (*Lettowische strate*), aprašas [2, 843].

Apibendrinant galima teigti, jog Lietuvos valstybės ir LDK formavimosi laikotarpiu  
kurį laiką egzistavo senieji archajinių gyvenviečių keliai. Nors šaltiniuose apie juos dau-  
giausia žinių, dokumentai neleidžia įvertinti jų masto. Galima tik prielaida, jog daugeliu  
atvejų tai buvo „lokalūs“ tam tikras netolimas gyvenvietes jungę keliai. Tą patvirtina Ordino  
Wegeberichtai: tik riteriams įveikus plačias negyvenamas teritorijas, būdavo pasiekiamos  
tarp girių išsidėsčiusios gyvenvietės. Tolimas kolonizuotas teritorijas jungę „didieji keliai“  
ir „vieškeliai“ minimi gana retai. Pastarųjų traktų kaip komunikacijos poreikį lėmė politinės  
organizacijos formavimasis. Klostantis valstybės teritorijos sampratai, suprantama, ryškėjo  
ir tolimesnių distancijų kelių, leidusių valdovui geriau valdyti platesnę teritoriją, būtinybė.  
Be to, tik politinė struktūra galėjo užtikrinti „didelių kelių“ funkcionavimą, priešingu atveju  
jie būtų netekę savo paskirties. Ir nors šis apibendrinimas gana hipotetiškas, jis gali tapti  
išsamesnių temos tyrimų gaire.

## IŠVADOS

1. Įvairiakalbiuose šaltiniuose sąvoka „kelias“ neretai įprasmindavo ne kelio „objektą“, bet  
keliavimo kryptį – nurodydavo maršrutą per pelkes, miškus, laukus. Kartais žygių metu  
naudotasi atsitiktinai pasiektais gyvenviečių keliais. Tą liudija šaltiniuose minimi vedliai,  
žinoję ir rodydavę maršrutus.

2. XIII–XIV a. lotyniškuose šaltiniuose dažniausia buvo vartota „kelio“ sąvoka *via*, regis,  
turėjusi „didesnio kelio“ sampratą. Lotyniška sąvoka *semita* reiškė „keliuką“ arba „takelį“.  
Prūsikiškuose dokumentuose pasitaiko sunkiai verčiama lotyniška sąvoka *strata* – tarsi tam  
tikras „sutvirtintas“ ar „nutiestas kelias“. Senąją vokiečių kalba „kelias“ dažniausia įvardytas  
sąvoka *wege*. XIII a. pabaigos Eiliuotoje Livonijos kronikoje paliudyta „tako“, arba „praė-  
jimo“, sąvoka *stige*. XIV a. Ordino Wegeberichtuose aptinkamas „vieškelio“ įprasminimas  
*lantstrosze*, o ankstyvuosiuose dokumentuose rusėnų kalba „kelias“ dažniausia vadintas  
*noym*.

3. XIII–XV a. pirmosios pusės šaltiniuose minimi archajiniai baltų „keliai“. 1226 m.  
Kalavijuočių ordino pareigūnams aprašant Rygos apylinkių ribas, išskirtas „žiemgalių ke-  
lias“. XIII a. dokumentuose liudijami vietos keliai, jungę gyvenvietes ir pilis. XIV a. Ordino  
kronikose ir Wegeberichtuose lokalūs gyvenviečių kelių objektai vadinti „gerais keliais“  
arba „tiesiais keliais“.

4. Kelių tinklo mastas XIII a. baltų teritorijose priklausė nuo archajinių gyvenviečių  
sklaidos. XIV a. aktyvėjant LDK ir Ordino karams, žmonės neretai persikeldavo iš nesaugių  
teritorijų. Keičiantis apgyvendinimo sklaidai, dalis senųjų kelių nyko. Formuojantis valsty-  
bės politinei organizacijai, plėtėsi ir keitėsi teritorinė struktūra: tapo aktualesni tolimesnių

(21) Žr. [1]. Analogiškos tendencijos pastebimos Ordino valstybėje, 1456 m. Livonijos žemėvaldos doku-  
mente minimas „vyskupo kelias“ – *bischofes wege* [57, 478]. 1508 m. Ordino dokumente minimas  
„magistro kelias“ – *Meisters Weg* [58, 335].

distancijų traktai, jungę strateginius centrus ir taip efektyvinę krašto valdymą. Tą liudija „didžiųjų kelių“, arba „vieškelių“, paminėjimai XIV–XV a. šaltiniuose, kaip antai „geras“ dviejų mylių „Neries kelias“, „Senasis Merkinės kelias“ ir panašūs.

5. Šaltiniuose minimi tiek svarbūs prekybos, tiek „karo keliai“, kurių raidą stipriai sąlygojo LDK politiniai procesai. Šie keliai priklausė valdovui, todėl juos prižiūrėjo jo pavaldiniai. Juolab kad kelių atžvilgiu valdovas turėjo išskirtinę teisę – regaliją. 1338 m. valdovo Gedimino ir Vokiečių ordino taikos ir prekybos sutartyje minimas kelias, „kurį valdė Lietuvos karalius Gediminas“. Tą liudija ir vėlesniuose – XVI a. šaltiniuose randami specialūs „Vytauto kelio“ ar „Kęstučio brastos“ įprasminimai.

Gauta 2013 01 21  
Priimta 2013 04 05

### Šaltiniai ir literatūra

- [1] 1540 m. raštas, kuriuo Lietuvos didysis kunigaikštis Žygimantas Augustas nurodo Breslaujos ir Vinicos seniūnieni kunigaikštieni Beatai Ostrogiškienei gražinti bajorams Jacyničiams Kęstučio brastą per Nemuną ir kelias mylias girios, užgrobtas jos velionio šešuro Trakų vaivados Konstantino Ostrogiškio, ir sudrausti savo vietininką Zdetelio dvare. *Vilniaus universiteto biblioteka, Rankraščių skyrius*, f. 69–27, l. 1.
- [2] *Akten und Rezesse der livländischen Ständetage (1494–1535)*. Bd. 3. Hrsg. L. Arbusow. Riga, 1910.
- [3] ALEXANDROWICZ, Stanisław. *Rozwój kartografii Wielkiego Księstwa Litewskiego od XV do połowy XVIII wieku*. Poznań, 1971. 141 s.
- [4] ALMONAITIS, Vytenis. Kaltinėnų kraštas XIV a. pabaigoje – XV a. pradžioje: istorinės geografijos bruožai. *Istorija*, 2009, t. 75(3), p. 3–16.
- [5] ALMONAITIS, Vytenis. Laukuvos apylinkės kryžiuočių karo kelių aprašymų duomenimis. Iš: *Laukuva*. Dalis 1. Vilnius, 2005, p. 171–183.
- [6] ALMONAITIS, Vytenis. Medininkų krašto pietinė dalis kryžiuočių karo kelių aprašymų duomenimis. Dailė: Acta Academiae Artium Vilnensis. *Kultūrinio landšafto raida Žemaičių aukštumoje*, 2004, t. 34, p. 163–174.
- [7] ALMONAITIS, Vytenis. Vokiečių ordino karo žygiai į Kaltinėnų kraštą. *Lietuvos istorijos metraštis 2009/1*. Vilnius, 2010, p. 31–49.
- [8] BARONAS, Darius; DUBONIS, Artūras; PETRAUSKAS, Rimvydas. *Lietuvos istorija. XIII a. – 1385 m. valstybės iškilimas tarp Rytų ir Vakarų*. T. 3. Vilnius, 2011. 615 p.
- [9] BAUBONIS, Zenonas. Kūlgrindų, medgrindų ir žemgrindų klausimu. Iš: *Aktualūs kultūros paminklų tyrinėjimo uždaviniai*. Vilnius, 1988, p. 47–53.
- [10] BIRŽIŠKA, Vaclovas. *Kryžiuočių keliai į Lietuvą XIV amžiuje. I Kelias į Žemaitiją* (atspaudas iš I „Praeities“ tomo). Kaunas, 1930. 63 p.
- [11] BŁASZCZYK, Grzegorz. *Geografia historyczna Wielkiego Księstwa Litewskiego* (wydanie 2 poprawione i uzupełnione). Poznań, 2012. 200 s.
- [12] *Breslauer Urkundenbuch*. Bd. 1. Bearbeitet von G. Korn. Breslau, 1870.
- [13] BRUNS, Friedrich; WECZERKA, Hugo. *Hansische Handelsstrassen* (Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte. Neue Folge Bd. 13, T. 2). Weimar, 1967. 792 S.
- [14] BRUNS, Friedrich; WECZERKA, Hugo. *Hansische Handelsstrassen: Atlas* (Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte. Neue Folge Bd. 13, T. 1). Köln, 1962. 50 S.
- [15] *Codex diplomaticus Prussicus*. Bd. 3. Hrsg. J. Voigt. Königsberg, 1848.
- [16] *Codex diplomaticus Prussicus*. Bd. 5. Hrsg. J. Voigt. Königsberg, 1857.

- [17] *Chartularium Lithuaniae res gestas magni ducis Gedeminne illustrans. Gedimino laiškai*. Parengė S. Christopher Rowell. Vilnius, 2003.
- [18] CLOZIER, René. *Géographie de la circulation*. T. 1: *L'Économie des Transports terrestres (rail, route et eau)*. Paris, 1963. 385 p.
- [19] *Codex diplomaticus ecclesiae cathedralis necnon dioeceseos Vilmensis (1387–1468)*. T. 1, z. 1. Wyd. J. Fijałek, W. Semkowicz. Kraków, 1932.
- [20] *Codex diplomaticus Lithuaniae*. Ed. E. Raczyński. Bratislaviae, 1845.
- [21] ČELKIS, Tomas. Valdžia ir erdvė: Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės teritorializacijos procesas XIV–XVI a. Daktaro disertacija (05 H). *Vilniaus universiteto biblioteka, Rankraščių skyrius*, f 76–5308. Vilnius, 2011. 320 p.
- [22] Die littauischen Wegeberichte. *Scriptores Rerum Prussicarum*. Bd. 2. Hrsg. T. Hirsch, M. Töppen, E. Strehlke. Leipzig, 1863, S. 664–711.
- [23] DUBONIS, Artūras. Dvaras. Iš: *Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės kultūra: tyrinėjimai ir vaizdai*. Vilnius, 2001, p. 150–165.
- [24] DUBONIS, Artūras. *Lietuvos didžiojo kunigaikščio leičiai. Iš Lietuvos ankstyvųjų valstybinių struktūrų praeities*. Vilnius, 1998. 160 p.
- [25] DUBONIS, Artūras. Das Grenzgebiet zwischen Litauen und dem Deutschen Orden: soziale, wirtschaftliche, administrative, ethnische und kulturelle Kommunikation in den Jahren 1290–1422. Iš: *Tannenberg – Grunwald – Žalgiris 1410: Krieg und Frieden im späten Mittelalter*. Herausgegeben von W. Paravicini, R. Petrauskas und G. Vercamer. Harrassowitz Verlag–Wiesbaden, 2012, S. 53–65.
- [26] DUBONIS, Artūras. *Traidenis: monarcho valdžios atkūrimas Lietuvoje, 1268–1282*. Vilnius, 2009. 241 p.
- [27] FEBVRE, Lucien. *La terre et l'évolution humaine*. Paris, 1949. 475 p.
- [28] FORSTREUTER, Kurt. *Die Memel als Handelsstraße Preußens nach Osten*. Königsberg, 1931. 108 S.
- [29] GAWLAS, Sławomir. *O kształt zjednoczonego Królestwa*. Warszawa, 2000. 211 s.
- [30] *Ghillebert de Lannoy (1386–1462). Oeuvres de Ghillebert de Lannoy, voyageur, diplomate et moraliste*. Ed. Ch. Potvin, J.-Ch. Houzeau. Louvain, 1878.
- [31] GULBINSKAS, Albinas. Lietuvos transporto tinklų formavimosi raida iki 1940. *Geografinis metraštis*, Nr. 9: *Lietuvos TSR gyventojai ir darbo jėgos ištekliai*. Vilnius, 1971, p. 131–153.
- [32] GULBINSKAS, Albinas. Sauskelių tinklas Lietuvoje iki 1940 m. *Lietuvos TSR Mokslų akademijos darbai*, A serija, t. 3(25), 1963, p. 15–28.
- [33] GULBINSKAS, Albinas; PURONAS, V.; RAGEVIČIUS, V.; JURGINIENĖ, S.; TAMOŠAITIENĖ, V. *Transporto raida Lietuvoje*. Vilnius, 1983. 206 p.
- [34] *Hansisches Urkundenbuch*. Bd. 6. Hrsg. K. Kunze. Leipzig, 1905.
- [35] *Heinrici Chronicon*. Indriķa Hronika. Transl. A. Feldhūns, praef. Ē. Mugarēvič. Riga, 1993.
- [36] Henrikas Latvis, Hermanas Vartbergē. *Livonijos kronikos*. Iš lotynų kalbos vertė, įvadą ir paaiškinimus parašė J. Jurginis. Vilnius, 1991.
- [37] Hermann de Wartberge. *Chronicon Livoniae. Scriptores Rerum Prussicarum*. Bd. 2. Hrsg. T. Hirsch, M. Töppen, E. Strehlke. Leipzig, 1863, S. 21–116.
- [38] IVINSKIS, Zenonas. *Lietuvos prekyba su prūsais. Pirma dalis. Iki XVI amžiaus pradžios*. Kaunas, 1934. 208 p.
- [39] KARALIUS, Laimontas. *Privačių muitų sudėtis ir teisinė sudėtis Lietuvos Didžiojoje Kunigaikštystėje (XV a. II pusė – 1566 m.)*. Magistro darbas. Vilniaus universitetas, Istorijos fakultetas, saugomas Istorijos teorijos ir kultūros istorijos katedroje. Vilnius, 1998. 150 p.

- [40] KARALIUS, Laimontas. Tiltai, pervažiuojamieji perkolai, kamšos, pagrandos, mediniai grindiniai, pylimai Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės sausumos keliuose XVI amžiuje. *Lietuvos istorijos metraštis, 2008/1*. Vilnius, 2009, p. 5–25.
- [41] *Kraštas ir žmonės. Lietuvos geografiniai ir etnografiniai aprašymai (XIV–XIX a.)*. Parengė J. Jurginis, A. Šidlauskas. Vilnius, 1983. 224 p.
- [42] *Kronika Polska, Litewska, Żmódzka i wszystkichj Rusi Maciej Strykowskiego*. T. 2. Warszawa, 1846.
- [43] KRZYWICKI, Ludwik. *Żmudź starożytna. Dawni żmudziny i ich warownie*. Warszawa, 1906. 89 s.
- [44] KŠIVICKIS, Liudvikas. *Žemaičių senovė*. Kaunas–Marijampolė, 1928. 90 p.
- [45] LAY, Maxwell, Gordon. *Ways of the World. A History of the World's Roads and of the Vehicles that Used Them*. New Brunswick, New Jersey, 1992. 401 p.
- [46] LEIGHTON, C. Albert. *Transport and Communication in Early Medieval Europe AD 500–1100*. Newton Abbot: David & Charles. 1972, 257 p.
- [47] *Lietuvių kalbos žodynas*. T. 5. Vilnius, 1959. 1008 p.
- [48] *Lietuvos Metrika (1540–1543). 12-oji Teismų bylių knyga*. Parengė I. Valikonytė, N. Šlimienė, S. Viskantaitė-Saviščevienė, L. Steponavičienė. Vilnius, 2007.
- [49] *Lietuvos Metrika. Knyga Nr. 25 (1387–1546). Užrašymų knyga 25*. Parengė D. Antanavičius, A. Baliulis. Vilnius, 1998.
- [50] *Lietuvos Metrika. Knyga Nr. 37 (1552–1561). Užrašymų knyga 37*. Parengė D. Baronas. Vilnius, 2011.
- [51] *Lites ac res gestae inter Polonos Ordinemque Cruciferorum*. T. 2. Posnaniae, 1892.
- [52] *Liv,-Est-und Curländisches Urkundenbuch*. Bd. 1. Hrsg. F. G. Bunge. Reval, 1853.
- [53] *Liv,-Est-und Curländisches Urkundenbuch*. Bd. 2. Hrsg. F. G. Bunge. Reval, 1855.
- [54] *Liv,-Est-und Curländisches Urkundenbuch*. Bd. 4. Hrsg. F. G. Bunge. Reval, 1859.
- [55] *Liv,-Est-und Curländisches Urkundenbuch*. Bd. 7. Hrsg. F. G. Bunge. Riga–Moskau, 1881.
- [56] *Liv,-Est-und Curländisches Urkundenbuch*. Bd. 8. Hrsg. F. G. Bunge. Riga–Moskau, 1884.
- [57] *Liv,-Est-und Curländisches Urkundenbuch*. Bd. 11. Hrsg. F. G. Bunge. Riga–Moskau, 1905.
- [58] *Liv,-Est-und Curländisches Urkundenbuch*. Bd. 3 (Zweite Abteilung). Hrsg. L. Arbusow. Riga–Moskau, 1914.
- [59] LIVET, Georges. *Histoire des routes et des transports en Europe. Des chemins de Saint-Jacques à l'âge d'or des diligences*. Strasbourg, 2003. 608 p.
- [60] *Livländische Reimchronik mit anmerkungen namenverzeichniss und glossar*. Hrsg. L. Meyer. Paderborn, 1876.
- [61] ŁOWMIANŃSKI, Henryk. *Studja nad początkami społeczeństwa i państwa Litewskiego*. T. 1. Wilno, 1931. 444 s.
- [62] MALECZYŃSKI, Karol. W sprawie autentyczności dokumentów Mendoga z lat 1253–1261. *Ateneum Wileńskie*, 1936, t. 11, s. 1–59.
- [63] *Mindaugo knyga: istorijos šaltiniai apie Lietuvos karalių*. Parengė ir į lietuvių kalbą išvertė D. Antanavičius, D. Baronas, A. Dubonis, R. Petrauskas. Vilnius, 2005.
- [64] MORTENSEN, Gertrud. *Beiträge zu den Nationalitäten und Siedlungsverhältnissen von Preussisch-Litauen*. Berlin, 1927. 87 S.
- [65] MORTENSEN, Hans; MORTENSEN, Gertrud. *Die Wildnis im östlichen Preußen, ihre Zustand um 1400 und ihre frühere Besiedlung. Die Besiedlung des nordöstlichen Ostpreußens bis zum Beginn des 17. Jahrhunderts*. Bd. 7–8, Teil 1–2. Leipzig, 1937–1938.



- [66] MÜLLER, H. Über die Örtlichkeiten der „Wegeberichte“ (W. B.) Innerhalb der Heutigen Landesgrenze. *Altpreußische Forschungen* 4, H. 2. Königsberg, 1927 (perleista iš: *Altpreußische Forschungen*, 3 und 4. Jahrgang 1926 und 1927. Sonderschriften des Vereins für Familienforschung in Ost- und Westpreußen e V. Nr. 65/2. Hamburg, 1989), S. 43–64.
- [67] OCHMANSKIS, Ježis. Kitų etninių grupių Lietuvos gyventojai XIII ir XIV a. Iš: Ochmanskis, Ježis. *Senoji Lietuva*. Vilnius, 1996, p. 63–87.
- [68] PĀVULĀNS, Vilnis. *Satiksmes ceļi Latvijā XIII–XVII gs.* Rīgā, 1971. 235 p.
- [69] Petras Dusburgietis. *Prūsijos žemės kronika*. Vertė L. Valkūnas, parengė R. Batūra. Vilnius, 1985.
- [70] PETRAUSKAS, Rimvydas. *Lietuvos diduomenė XIV a. pabaigoje – XV a. Sudėtis–Struktūra–Valdžia*. Vilnius, 2003. 379 p.
- [71] Petri de Dusburg. *Cronica terre Prussie. Scriptores Rerum Prussicarum*. Bd. 1. Hrsg. T. Hirsch, M. Töppen, E. Strehlke. Leipzig, 1861, S. 3–269.
- [72] *Preußisches Urkundenbuch*. Bd. 1(2). Hrsg. A. Seraphim. Aken, 1961.
- [73] *Preußisches Urkundenbuch*. Bd. 5(2). Hrsg. K. Conrad. Marburg, 1969.
- [74] RATZEL, Friedrich. *Anthropogeographie*. Stuttgart, 1882. 400 S.
- [75] REMEIKA, Jonas. Prekyba Nemunu iki 1430. Pirmųjų Gediminaičių laikų Lietuvos prekybiniai ryšiai su vakarais. *Tautos praeitis*. T. 1, knyga 4. Chicago, 1963, p. 521–565.
- [76] ROWELL, S. Christopher. *Iš viduramžių ūkų kylanti Lietuva. Pagonių imperija Rytų ir Vidurio Europoje, 1295–1345*. Iš anglų k. vertė O. Aleksa. Vilnius, 2001. 381 p.
- [77] *Straßen-und Verkehrswesen im Hohen und Späten Mittelalter* (Vorträge und Forschungen, Bd. 66). Hg. R. Ch. Schwinges. Ostfildern, 2007. 408 S.
- [78] STRIEGLER, Stefan. *Die „littauischen Wegeberichte“. Rekonstruktion und Konstruktion Eines Historischen Grenzraumes 1384–1402*. Masterarbeit zur Erlangung des Akademischen Grades „Master of Arts“ am Historischen Institut der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald. Greifswald, 2010. 156 S.
- [79] THOMAS, Alfred. Litauen Nach den Wegeberichten im Ausgang des 14. Jahrhunderts. *Beiträge zur Geschichte der Preußen* (Tolkemita–Texte, 60). Dieburg, 2001, S. 29–53.
- [80] *Vetera monumenta Poloniae et Lithuaniae gentiumque finitimarum historiam illustrantia. Maximam partem nondum edita ex tabularis Vaticanis deprompta collecta ac serie chronologica disposita ab Augustino Theiner*. T. 1. Roma, 1860.
- [81] Vygandas Marburgietis. *Naujoji Prūsijos*. Vertė R. Jasas, redagavo K. Gudmanas. Vilnius, 1999.
- [82] Wigand von Marburg. *Cronica nova Prutenica. Scriptores Rerum Prussicarum*. Bd. 2. Hrsg. T. Hirsch, M. Töppen, E. Strehlke. Leipzig, 1863, S. 453–662.
- [83] *Акты, относящиеся к истории Южной и Западной России*. Т. 1. С.-Петербург, 1863.
- [84] ГУЛЬБИНСКАС, Албинас. *Формирование и совершенствование транспортной системы Литовской ССР*. Вильнюс, 1977. 265.
- [85] ПРИШЛЯК, Володимир. Старий „гостинец Витолтов“ (Вітовтова дорога XIV–XVII ст.). *Минуле і сучасне Волині та Полісся. Сереховичі та Старовижівщина історії України, Волині та Полісся*: Наук. зб.: Випуск 21: Матеріали XXI Волинської науково-практичної історико-краєзнавчої конференції, 17 листопада 2006, Луцьк, 2006, с. 21–23.

TOMAS ČELKIS

## By the Medieval Lithuania roads. 1: The conception of the overland routes in the 13th – the first half of the 15th centuries

### *Summary*

The article discusses the conception and nature of the Lithuanian overland routes in the 13th – the first half of the 15th centuries. Double tasks are realized in it: a) to analyze the problem of the appellative definition of the “road” found in the 13th – the first half of the 15th century’s documents; b) to disclose the conception of the routes, to clear their categories and types, based on the empiric data. In the multilingual documents, “road” used to mean not only the object of the journey, but also the way of it – routes through swamps, forests and wealds. Sometimes troops used to take the accidental settlement tracks to reach the aim. In documents of this period, we can find “main roads” and “country roads”, at times real fortified or especial blazed trails or country roads appear.

The old archaic Baltic “roads” are documented in the 13th – the first half of the 15th centuries. Describing the locality of the Riga City, Teutonic Order officers mentioned “semigallians road”. Local roads between settlements and the castle are mentioned in the 13th century documents. In the 15th century Teutonic Order chronicles and descriptions of war roads (*Lithauische Wegebericht*), settlement roads are called “good roads” or “straight roads”.

The degree of the road net spread in the Baltic States depended on the spread of archaic settlements. Ahead of the war activity between the Grand Duchy of Lithuania (further – GDL) and the Teutonic Order, populace often moved to the secure places. Changed spread of the colonization led to the desertion of some old roads. The formation of the state political organization conditioned the expansion of its territorial structure. So, far distance tracts, which were connecting the main strategic centers, made country governance more effective. In the 13th – the first half of the 15th century’s sources, “main roads” and “country roads” are mentioned. And in some of them, two-mile *Neris Waterway* or the *Old Merkinė Route* are documented.

All those routes were extremely important in the trade and war affairs, and the development of them was strongly affected by the political processes of GDL. Roads were in the competence of the sovereign and special officers were looking after them. In the 1338 war and trade treaty between the Teutonic Order and the Grand Duke Gediminas, a road controlled by the latter is mentioned. Some others – *the Road of the Vytautas the Great* and *the Kęstutis Wade* could be found in the documents as well.

**Key words:** roads, routs, main roads, country roads, Lithuania, the Teutonic Order, historical geography