

Keliais po viduramžių Lietuvą. II: XIII–XV amžiaus pradžios karo žygių sąlygos

TOMAS ČELKIS

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

El. paštas: pastas.tc@gmail.com

Straipsnyje tiriamos (1) XIII–XV a. pradžios Vokiečių ordino karo žygių į Lietuvą (kaip ir lietuvių į kitas teritorijas) sąlygos ir samprata. Analizuojamos geografinės ir klimato aplinkybės, nuo kurių itin priklausė žygių galimybės. Lietuvių ir baltų teritorijų kraštovaizdis buvo pelkėtas ir miškingas, dėl to daugiausia žygių rengta žiemą, kai šaltis sustingdydavo žemę. Drauge apžvelgtos pasirengimo karo žygiams aplinkybės, nes būdavo iš anksto numatomi maršrutai, kurių kelių dažniausiai rodydavo specialiai parinkti vedliai. Retai apgyvendintose teritorijose, ypač vasarą, tekdavo brautis pro miškus ir valyti kelią, klampius pelkėtus praėjimus sutvirtinti paklotais medžiais ir jų šakomis, o per upes statyti tiltus.

Raktažodžiai: keliai, karo žygiai, Lietuva, Vokiečių ordinas, istorinė geografija

ĮVADAS

Šis straipsnis yra XIII–XV a. pirmosios pusės sausumos kelių sampratos Lietuvoje (2) tyrimo tęsinys. Pirmajame straipsnyje išskirtos lietuviškų teritorijų sausumos kelių kategorijos ir jų tipai [12], o šiuo atveju telkiamasi į „praktinę“ kelių funkcionalumo pusę – keliavimo galimybes.

XVI–XVII a. kelionių po Lietuvos Didžiąją Kunigaikštystę (toliau – LDK) sąlygas ir sampratą geriausiai atskleidžia valstybių diplomatų, pasiuntinių ir pirklių kelionių liudijimai. Vieni ankstyviausių yra XV a. pirmosios pusės burgundų diplomato Ghillebert'o de Lannoy (Žileberto De Lanua) atsiminimai apie keliones po LDK [22]. Vis dėlto juose tik iš dalies atsiskleidžia keliavimo po kraštą galimybės, todėl pravartu remtis XIV a. Vokiečių ordino kronikomis, kuriose plačiai aprašyti karo žygiai į lietuvių žemes ir keliavimo sąlygos. Suprantama, tokių šaltinių naudojimas verčia apie keliavimo aplinkybes kalbėti karo žygių kontekste. Žygių maršrutai skirdavosi nuo kasdienių žmonių kelionių. Kariuomenės stengdavosi skubiai ir slapčia pasiekti gyvenvietes, kad žmonės nebūtų išsislapstę, ir jas niokoti. Vietos gyvenviečių keliais daugiausia būdavo pasinaudojama kariuomenei įžengus į apgyvendintą kraštą. Todėl tiriant kelionių sąlygas pirmiausia reikia turėti omenyje jų karinį

-
- (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) stažuocių įgyvendinimas Lietuvoje“.
 - (2) Šiuo atveju Lietuva suvokiama kaip lietuviškų etninių žemių kartu su Žemaitija teritorija.

pobūdį ir tik tai įvertinus mėginti įsivaizduoti keliavimo sąlygas dėl gyvenimiškų tikslų. Šio straipsnio tyrimo objektas yra XIII–XV a. pradžios karo žygių – kelionių į Lietuvą sąlygos ir samprata. Tai išreiškia šio tyrimo tikslą, kuris suponuoja pasirinktus uždavinius: 1) tirti karo žygių klimato ir geografinės sąlygas; 2) apžvelgti pasirengimo kelionei aplinkybes, išskirti žygių vedlių reikšmę; 3) rekonstruoti bendrą karo žygio vaizdą ir išskylančius sunkumus.

Darbo chronologinius rėmus lėmė šaltinių būklė. Apie Europos riterių karo žygius į Lietuvą XIII–XV a. pradžioje daugiausia žinoma iš Ordino kronikų, žygių maršrutų – *Wegebericht* į Lietuvą ir Žemaitiją aprašymų. Šaltinių duomenys padiktavo tiek chronologinius tyrimo rėmus, tiek ir aptariamos etninės Lietuvos (LDK teritorijos dalies) pasirinkimo aplinkybę, nes būtent į ją surengta daugiausiai Ordino žygių. Naratyviniuose šaltiniuose liudijami lietuvių karo žygiai į kaimynines šalis, jų detalės taip pat pateikiamos dėstyje, bet tai gana epizodiniai duomenys, kurie veikia papildo „universalų“ to meto karo žygių sąlygų vaizdą, nei išreiškia tam tikrą specifinį jų pobūdį.

Aptartini svarbiausi problemos istoriografijos kūriniai. Su šiuo tyrimo objektu siejasi ir sausumos kelių istoriografija, bet pagrindiniai darbai jau buvo pristatyti pirmajame straipsnyje. Vengiant pasikartojimo, šiuo atveju pateikiami konkretūs tyrimai, nagrinėjantys Vokiečių ordino ir Lietuvos karo žygių kaip ekspedicijų sampratą: pasirengimą ir keliavimo sąlygas.

Istoriografijoje Ordino ir Lietuvos (arba LDK) karo žygiai yra sulaukę plataus tyrėjų dėmesio. Apie juos rašyta daugelyje monografijų ir straipsnių, tačiau dažniausiai kalbama kaip apie politinės organizacijos funkcionalumo priemonę arba jie tiriami kaip karo istorijos tyrimų objektas. Iš tiesų su šiuo aspektu susiduria bene kiekvienas Vokiečių ordino istorijos tyrėjas, o riterių, taip pat ir Lietuvos (LDK), techninė kariuomenių mobilumo ir geografinių sąlygų santykio problema nagrinėta ne itin plačiai, todėl čia apžvelgiami pagrindiniai tyrimai, kuriuose atkreiptas dėmesys į pastaruosius aspektus.

Pirmiausia minėtini Edvardo Gudavičiaus darbai [25; 24; 26]. Išskirtina knyga apie XIII a. Ordino ir Lietuvos tiek politinius santykius, tiek ir karų pobūdį, turtinga duomenų apie to laiko karo sąlygas. Aktualūs istoriko Alvydo Nikžentaičio tyrimai [49; 48, 36–56], kuriuose išsamiau pažvelgta į XIII–XV a. lietuvių karybos detales. Minėtini panašios problematikos Vytenio Almonaičio straipsniai [3; 2; 1; 4] apie žemaičių krašto gynybą nuo Ordino žygių bei istorinės geografijos aspektus. Apie Lietuvos ir Vokiečių ordino karybą XIV a. ir kariuomenių žygius yra rašęs ir istorikas Darius Baronas [7; 6].

Šio darbo problematiką artimą straipsnį parengė istorikas Friedrichas Benninghovens [8] – jame nagrinėjo Ordino karo žygių techninę pusę, geografinių sąlygų reikšmę karybai. Svarbų tyrimą apie Vokiečių ordino karo žygius ir jų sąlygas atlikęs Werneris Paravicinis [50, 46–110] aptarė to meto pasiruošimą žygiams ir jų aprūpinimą, riterių naudotas transporto priemones, nagrinėjo karybos specifiką – rikiuotes, karo taktiką ir panašiai.

Panašios koncepcijos, bet platesnio konteksto kūrinių apie Šv. Romos imperijos (vokiečių žemių) riterių karo techniką ir žygius X–XII a. yra parengęs Konradas Schünemannas [55], minėtini šio straipsnio tyrimo objektui artimi Karolio Górsio [23], Sveno Ekdahlis [20; 21, 44–63] ir Williamo Urbano [56; 57] tyrinėjimai, kuriuose iš dalies paliesti straipsnyje nagrinėjami aktualūs aspektai.

Vis dėlto minėtose istoriografijos pozicijose apie Ordino karo žygius kalbama kaip apie karo istorijos elementus, o šiame straipsnyje į karo žygių duomenis siekiama pažvelgti kitu – geografinio mobilumo – rakursu, mėginant atskleisti keliavimo per lietuviškas teritorijas sąlygas, kurios priklausė nuo to laiko susisiekimo būklės.

Analizuojant iškeltą problemą, straipsnyje remiamasi publikuotais šaltiniais. Istoriniuose šaltiniuose negausūs duomenys apie kelius ir susisiekimo sąlygas yra tarsi „papildomos“ informatyvumo detalės, apie kurias „užsimenama“, todėl šiam tikslui itin vertingi naratyviniai šaltiniai – XIII–XV a. Vokiečių ordino kronikos (3), kai kurių detalių galima rasti ir rusų metraščiuose [61; 62; 63; 64; 65]. Labai svarbus šaltinis yra Ordino Wegeberichtai [16; 38, 7–41], kurių paskirtis buvo aprašyti žygių maršrutus ir keliavimo Lietuvoje bei Žemaitijoje ypatybes. Pavienių žinučių apie kelius galima rasti laiškuose, bet jos dažniausia lakoniškos. Išskirtinas 1427 m. valdovo Vytauto laiškas didžiajam Ordino magistrui, kuriame jis pasakoja apie savo kelionę po rusėnų žemes [11, 780].

KARO ŽYGLIAI: KLIMATO IR GEOGRAFINĖS SĄLYGOS

Vieni svarbiausių aspektų, lėmusių kelionių galimybes, buvo geografinės sąlygos, metų laikų sezoniskumas ir orai. Viduramžių keliautojai kelionių atsiminimuose itin pabrėždavo gamtos galybę, su kuria susidurdavo kelyje [14, 91–115]. Lietuvių ir apskritai baltų teritorijos pasižymėjo pelkėtu ir miškingu kraštovaizdžiu, nuo kurio labai priklausė susisiekimas [27; 33, 33–41]. Neatsitiktinai Ordino Wegeberichtuose aprašyti karo žygių maršrutai buvo skirstomi į vasaros ir žiemos (*Winterreise*) [16, 666–667]. Be to, kraštas buvo labai menkai apgyvendintas. Karo žygių metu tekdavo brautis pro dykras ir pelkynus, keltis per upes, gerais keliais buvo galima pasinaudoti tik pasiekus gyvenvietes, reikėdavo skubėti įveikti atstumus ir parsigabenti grobį, todėl šiltų ir drėgnų orų sezonai buvo ne itin patogūs rengti žygius. Henriko Latvio teigimu, 1206 m. lyvių Reminės gyvenvietė buvo saugi – rudenį lietuviai iki jų atžygiuoti negalėjo, nes nebuvo tam tinkamų kelių [28, 96]. 1225 m. popiežiaus legatas Vilhelmas Modenietis iš Rygos į estų žemes vykti galėjo tik „po Jėzaus krikščio šventės, kada sniegas ir šalčiai šituose kraštuose kelius padarė patogius keliauti“ [28, 316]. Apie klimato sąlygų reikšmę Ordino karo žygiams kronikininkas Petras Dusburgietis rašė: 1255 m. Brandenburgo markgrafas Jonas su kariuomene žiemą žygiavo prieš prūsus, bet kadangi žiema buvo šilta – negalėjo pasiekti gyvenviečių, nes pereiti pelkes ir kitas pavojingas vietas buvo galima tik joms užšalus (*sed quia hyems fuit tepida, ad hostes fidei vicinos transire non potuit. Sunt enim intermedie paludes et alia viarum discrimina, qui non nisi in intensissimo gelu indurantur, et eis sic non induratis, non patet transitus ad eos*) [52, 94]. Panašiai apie 1371 m. žiemą rašė ir Hermanas Vartbergė: ji buvo šlapia ir nepastovi, dėl to negalėta keliauti rogėmis (*vehiculum*) ir rengti karo žygių (4).

Žiemos žygius apsunkino dideli šalčiai ir sniegas. Pasak Petro Dusburgiečio, 1323 m. žiemą buvo toks didelis speigas, jog Ordino riteriai negalėjo tęsti žygio, nes būtų paprasčiausiai sušalę [52, 187]. Kronikininko Hermano Vartbergiečio teigimu, 1339 m. vasario mėn. surengtas Ordino žygis prieš žemaičius truko dvi naktis – teko grįžti atgal, nes prasidėjus dideliems šalčiams daug karių sušalo mirtinai arba apšalo kūno dalis (*fecit idem magister expeditionem contra Sameythas circa purificationem Marie. Per duas noctes mansit gravia*

(3) [52; vertimas: 51]; [30; vertimas: 29]; [59; vertimas: 58]; [28; vertimas: 29, 24–151]; [45; vertimas: 47, 197–365]; kai kurių detalių apie susisiekimą yra Ghillberto de Lannoy atsiminimuose [22].

(4) *Anno 1371 hiems adeo tapida et instabilis fuit, quod census de Karx vehiculis ad castrum nostrum Rigense advehi non potuit, nec aliqua expedicio fieri.* 1413 m. didžiojo Ordino magistro laiške kalbama apie pasienio su LDK dykrą, užsimenama apie sudėtingas oro ir keliavimo sąlygas: *unsere Lute unmessige und swere Mühe und Arbeyt müssen haben, sint is czmale vil Arbeyt kostet die Notdurft ken Ragnith und vort durch die Wiltnisse schicken in desem unsteten Weter und swerem Wege; und ist uns czmale unbeqweme das der Tag also vorschoben ist, dorczu sich unser Marschalk mit den seinen itczunt czweer ganz geschicket hatten uff den Weg was komen* [30, 97; 44, 78–79].

damna inferens. Propter nimium frigus rediit, multis ex frigore mortuis aut lesis in membris [30, 68]). O 1375 m. vasario mėn. Livonijos riterių žygio į lietuvių žemes metu spaudė ne tik didelis šaltis, bet trukdė ir labai gilus, kietas sniegas, todėl kariai galėjo eiti pirmyn tik vienas paskui kitą (*Frigus fuit maximum et nivium profunditas ac durities, quod totum exercitus non potuit nisi singillatim transire* [30, 106]). Nepaisant žiemiškų nepatogumų, šaltiniai rodo, kad daugiausiai karo žygių buvo rengiama žiemą. Antai XV–XVI a. rusų metraščiuose liudijama, jog ir lietuviai plėšikauti į rusėnų žemes dažniausiai žygiuodavo žiemos metu (5). Akivaizdu, jog tokiuose žygiuose, įveikiant ne tik didelius atstumus, bet ir gamtos „pasipriešinimą“, reikėjo didžiulės ištvermės ir fizinių jėgų.

Deja, šaltiniuose nėra konkrečių duomenų apie vietos gyventojų susisiekimą gyvenimiškais atvejais. Suprantama, jog gyventojų keliavimo sąlygas palengvindavo vietos keliai [12], tačiau galima prielaida, jog tam didelę reikšmę turėjo ir metų laikai (6).

Kalbant apie klimato sąlygų reikšmę kelionėms, būtina paminėti šaltiniuose randamas užuominas – detales apie to meto transportą. Atstumai būdavo įveikiami pėsčiomis, jojant ant žirgų, taip pat priklausomai nuo sezono naudotos ir kitos susisiekimo priemonės. Henrikas Latvis nurodo, jog 1207 m. gruodžio mėn. lietuviai žygio į Tureidos žemę metu grobį krovė į roges (*vehiculis*) [28, 104]. Šia transporto priemone naudojosi ir riteriai (7). Apie ratines susisiekimo priemones pavienių žinučių randama XIV–XV a. šaltiniuose. Hermanas Vartbergietis nurodo, jog vežimu (*currus*) važiuodavo ir pats Livonijos magistras [30, 102]. Riterių keleivinius vežimus mini Vygandas Marburgietis: 1357 m. prie Veliuonos riterius užpuolę lietuviai sukapojo jų vežimus (*redas fregerunt sive dissecarunt*) [59, 522–523]. Wegeberhtuose taip pat rašoma, jog gerais keliais būdavo važiuojama vežimais (vokiečių k. – *wagane*) [16, 681]. Šaltiniai liudija, jog tam tikrą ratinę transporto priemonę naudojo ir lietuviai. 1378 m. Ordino žygio metu iš Aristavo į Ariogalą ir toliau riteriai rado keturiasdešimt pakrautų (tikriausiai šieno) vežimų (*onusta plaustra*) (8). Įdomus faktas paminėtas rusų metraščiuose: 1428 m. Vytauto žygio į Naugarą metu gabenta didelė patranka (*бяху же съ нимъ и пушки, и тюфяки и пищали; едина же бе пушка съ нимъ велика велми, Галка именовъ, возяху ея на 40 конехъ до полудни, а другую другую половину дни на иныхъ сороцехъ конехъ*) (9). Jis atskleidžia technologines galimybes, kuriomis buvo naudotasi.

Nors dėmesys telkiamas į sausumos kelius, vis dėlto neišvengiamai šiame kontekste tenka paminėti vandens susisiekimo priemonę – laivus. Šaltiniuose neretai minima, jog tam

-
- (5) [61, 42]: *Тоу же зиме придоша Литва*; [61, 45, 64]; [63, 128]: *зимы приходила Литва и воеваша волость Чръниговъскую* (1220 m.); [63, 159; 62, 248]: *Тоу же зимы посылаѣ великий князь Витовтъ Литовъский рать на землю Рязанъскую* (1395 m.). Kartais ir rudenį – *осени приходила Литва къ Торжьку*.
- (6) Tai liudija vėlesni šaltiniai. Antai 1524 m. kunigaikščio Petro Michailovičiaus skunde Trakų pilininkui teigiama, kad pavasarį per jo žemę žmonės keliauja ir važiuoja, medgrindą nutiesė ir tiltą pastatė per balas [41, 150]. 1504 m. valdovo patvirtintame dokumente dėl Vosylius Glinkio žemių Dubičių ir Peleos apylinkėse valdymo minimas žiemos kelias – *по дороге зимнюю* [42, 373].
- (7) [30, 97]: *Anno 1371 hiems adeo tapida et instabilis fuit, quod census de Karx vehiculis ad castrum nostrum Rigense advehi non potuit, nec aliqua expedicio fieri*.
- (8) [59, 588]. Dera pažyminti, jog amatininkus – račius (*carpentariis*) savo 1323 m. gegužės 26 d. laiške mini ir valdovas Gediminas [10, 60].
- (9) [64, 94]. Apie tai rašoma ir Patriarcho Ilijos Nikono metraštyje, bet kiek plačiau iliustruojamas patrankos pervežimas: *взяху ея на сороце конехъ отъ утра до обеда, а отъ обеда до полудни на иныхъ сороце конехъ, а до вечера на иныхъ сороце конехъ. И пришедшу ему подъ градъ Порховъ* [65, 8].

tikras žygių maršrutų dalis riteriai plaukdavo laivais. Pavyzdžiui, 1338 m. laivais plaukta iki Veliuonos [59, 492–493], o 1362 m. (kovą–balandį) Ordino kariuomenė karo laivais plaukė griauti Kauno pilies (10). Vygandas Marburgietis nurodo, jog 1393 m. Ordino kariuomenė iš Prūsijos žygiavo į Žemaitiją iki Nemuno ir čia rado savo laivus su maistu (11). Į tam tikras vietas atskirai laivais gabentas maistas ir atsargos, nes plukdyti vandens keliais buvo kur kas patogiau ir saugiau. Drauge galima paminėti pavyzdį, kai 1427 m. šia susisiekimo priemonė naudojosi valdovas Vytautas, kelionės po rusėnų karštus metus nuo Smolensko plaukęs laivu Dniepro upe iki Kijevo: „prie Smolensko turime sėstis į laivą Dnepro upėje. Nuo čia toliau apačia mūsų krašte arti trijų savaičių keliaudami ta pačia upe turime atvykti į Kijevą“ (12).

ŽYGIŲ VEDLIAI

Ruošiantis karo žygiui, kaip rodo Ordino Wegeberichtų medžiaga, iš anksto būdavo numatomas maršrutas, kai kurie jų būdavo pažymimi (*Gilttil gegangen vnd geczeichint*) [16, 667]. Veikiausiai panašiai ruošdavosi ir LDK valdovai. Tai leidžia numanyti 1557 m. brastų per Dauguvą aprašyme minimi kelių atkarpų maršrutai iš Lietuvos į rusėnų kraštus. Čia nurodyta, jog netoli Polocko sienos buvo brasta, per kurią Vytautas su kariuomene žygiavo link Naugardo bei Maskvos, jog ir dabar dar ten yra „kryžiai“ [60, 140]. Tikriausiai taip dėl orientacijos žymėdavo žygio maršrutą. Sunku pasakyti, kaip nutolusiose teritorijose orientuodavosi kariai ir jų vadai, bet žinoma, kad karo žygiuose kariuomenės vesdavo ir kelią rodydavo specialiai parinkti vedliai.

XIII a. Eiliuotoje Livonijos kronikoje rašoma, jog, žygiui į Lietuvą išrikiavus Ordino kariuomenę, pačiame priekyje buvo vedliai, vedę per miškus, pelkes ir blogus kelius, kur nebuvo tiltų ir lieptų [45, 267]. Hermano Vartbergiečio teigimu, 1329 m. Rygos gyventojai išsiuntė keturis pasiuntinius pas LDK valdovą Gediminą, kad jie atvestų lietuvių kariuomenę karui prieš Ordiną, ir, kaip nurodoma, jie kariuomenę vedė patys, taip pat paskyrė vedlius (*ductores*) [30, 64]. 1386 m. viename Ordino Wegeberichte į Žemaitiją minima net dvylika vedlių [16, 667], kai kuriuose aprašuose kartojasi tie patys vedliai. Kelio į Medininkus apraše minima, jog vedliai nori vesti tris mylias nuo Paršpilio į Skradėnus, o toliau jie kelio nežino [16, 672]. Vadinasi, vedliai žinodavo tam tikrus maršrutus ir krašto dalis. Pasitaikydavo, jog vedliai pasiklysdavo. Antai Petras Dusburgietis nurodo, jog per 1303 m. Ordino žygį į Karšuvos žemę vedliai pasimetė, todėl vietos gyventojams pasisėkė išsislapstyti [52, 169, 142]. Kitas to paties kronikininko pateiktas pavyzdys yra net kurioziškas: 1311 m. riteriai ir jų vedliai prie Gardino pakliuvo į pelkes, po kurias klaidžiojo dvi dienas, kol galiausiai rado išėjimą (*versus castrum Gartham et cum venissent ad paludem, cujus fluvius dicitur Biber, ductores exercitus sui duobus diebus erraverunt in via* [52, 175]).

Kas būdavo vedliais? Kronikininkas Hermanas Vartbergietis pasakoja, jog 1361 m. į Ordino nelaisvę pateko lietuvių Zyvo šeima, ir, kaip nurodoma, jis tapo geru Livonijos krikščionių vedliu (*capta fuit tota familia Zywez Letwini. Idem ergo Zywamestus sequens*

(10) [30, 81]; [30, 90]: minima, jog 1367 m. pskoviečiai karo laivais atplaukė ir užpuolė Narvą; 1370 m. plaukta laivais pulti Gaižuvos žemės [30, 97]; taip pat žr. [52, 159]: *fratrubus et armigeris multa bella gloriose gessit contra Lethowinos. Navale bellum multiplex habuit.*

(11) [59, 651–652]: *veniunt ad Grauden vulgariter planantes transsitum, quia via profunda, et ad Mimilam, in quo invenerunt naves suas cum victalibus; transfretantes intrant silvam profundam et inviam veniunt in terram inavisatam Samaytarum.*

(12) [11, 780]. Apie transporto priemones viduramžių Europoje žr. [39].

suam familiam sponte factus est ductor optimus christianorum in Livonia [30, 81]). Vygandas Marburgietis liudija, jog 1364 m. riteriai Šatijo vietovėje prie Neries pagavo žynį (*sanctum virum*) ir šis nuvedė juos į Varlupos žemę, kur girioje tarp pelkių ir užtvartų (*ad paludes et vepres*) buvo pasislėpę žmonės [59, 542–543]. Pavyzdžiuose minimi belaisviai, bet nemaža jų dalis buvo tiesiog išdavikai. Viename *Wegeberichte* į Lietuvą minima, jog vedlį (*Medite*) turėjo Jonas Survila (*Hans Surwillen*) [16, 702]. Pastarasis, kaip ir jo brolis Tomas Survila, buvo kilmingasis, pabėgęs iš Lietuvos pas Ordiną. Jie minimi ir Ordino kronikose kaip talkininkai ir vedliai Ordino karo žygio metu [9, 16–24]. Panašiai galima kalbėti ir apie Ordino *Wegeberichtuose* minimą kunigaikštį Švitrigailą, kuris 1402 m. buvo nurodęs ne vieną žygio maršrutą [16, 704, 708]. Analogiškais atvejais iš Ordino į Lietuvą perbėgusių asmenų paslaugomis savo žygiuose naudodavosi ir lietuviai [7, 11–12]. Vedliai itin praversdavo žygių metu, bet pavyzdžiai neleidžia konkrečiai teigti, ar visais tiek lietuvių, tiek riterių žygių atvejais buvo naudojamosi jų paslaugomis.

„TILTŲ STATYBOS“ IR PAVOJAI KARO ŽYGIŲ METU

Ankstesniame straipsnyje, aptariant XIII–XV a. „kelio“ definiciją, išsiaiškinta, jog šaltiniuose karo žygių maršrutus įprasminusi „kelio“ sąvoka dažnai būdavo abstrakti ir nurodė žygio maršruto kryptį, o ne sausumos „kelio“ objektą [12]. Kronikininkas Janas Długoszas pasakoja, jog XIV a. antrojoje pusėje lietuviai žygiavo į Lenkijos žemes per miškingus kalnus, pelkes, upes ir jų brastas (*per saltus, stangą, paludes et flumina <...> ut iuxta morem solitum a Ducibus Lithuaniae Iagellone et Skirgalone ad explorandum vada fluminis Wisla*) (13). O Vygandas Marburgietis nurodo, jog 1352 m. lietuvių žygio į Prūsiją metu Giliją praėjusi kariuomenė pasidalijo į penkis būrius. Vienas jų žygiavo Kuršių marių pakrante ir ieškojo praėjimo per didelę pelkę, kuri pasitaikė žygyje (greičiausiai čia buvo upių intakai į mares), tačiau jos pereiti nepasisekė, nes balos buvo neužšalusios ir šiam lietuvių būriui teko grįžti atgal [59, 517–518]. Kelionės sąlygos pajūrio smėlynais turėjo būti kur kas patogesnės nei miškingu ir pelkėtu reljefu. Antai 1413–1414 m. sandūroje Ghillebert'o de Lannoy kelionės iš Karaliaučiaus į Klaipėdą maršrute minimas *chemin le Strang* [22, 28]. Petras Klimas nurodo, jog vokiečių kalba *Strand* – krantas, todėl reikėtų versti – „pakrantės kelias“ [35, 19]. Iš Klaipėdos jis vyko „Lietuvos pakrante“ (*Strang de Létaoen*) į Liepoją, o į rusėnų kraštus, kadangi buvo žiema, vyko per užšalusias upes ir ežerus [22, 31–32].

Karo žygiuose geri keliai pasitaikydavo tik pasiekus gyvenvietes, o per negyvenamas teritorijas, tiesiogine žodžio prasme, reikėdavo brautis valant kelią kariuomenei. Sudėtingiausia būdavo įveikti stambius geografinius objektus – pelkes arba dideles upes per vasaros žygius. 1376 m. lietuvių žygio į Prūsiją metu didiko Svirdeikio vadovaujamos pajėgos ties Įsrutimi valė kelią – kirtio užkardas, kuriomis Ordino gyventojai buvo užtvėrę savo pasienį [7, 13–14]. Vygandas Marburgietis nurodo, jog 1393 m. Ordino kariuomenė iš Prūsijos žygiavo į žemaičių žemę, kelyje per mišką klodama ir lygindama perėją (tikriausiai medžių

(13) [32, 240–241]. XIII a. Ordino kariuomenės žygio į Kuršą metu didelis atstumas jotas jūros pakrante (*des meres strant*) iki Kuldigos, o apie kitą atkarpą į Griežės pilį minima, jog buvo ypač blogas kelias, kai vos vienas žirgas galėjo eiti per pelkes ir sraunius upelius (*sie vurdēn bōser wege genūc, // dā kūme ein pfert sich eine trūc, // durch brūch und manche bōse bach* [45, 166]). Henrikas Latvīšs rašė, jog 1211 m. Livonijos riteriai kartu su latvių gentimis žygiavo į estų žemės – Sakkalą. Kariuomenė pirmiausiai vyko iki jūros, tada žygiavo jūros pakrante tris paras, vėliau per pelkes ir miškus tris paras brautasi link Sakkalos ir, kaip nurodoma, dėl tokio sunkaus kelio žirgai buvo išsekę ir jų krito apie 100: *per silvas et paludes via pessima, et defecerunt equi eorum in via et ceciderunt fere centum ex eis et mortui sunt* [28, 160].

ar šakų paklotais), nes kelias buvo klampus, o persikėlus per Nemuną įžengta į tankų mišką ir be kelio žygiuota į žemaičių žemę (14). Apie tai, jog būdavo klojami perėjimai per pelkes, minima ir Wegeberichtuose. 1387 m. sausio 14 d. kelyje į Žemaitiją nuo Švėkšnos iki Bareikių lauko kelią reikėjo valyti ir kloti keliose vietose (*do czwischen mus rumen und brucken an etzlichen enden*) [16, 664]. Maršruto dalyje į rytinę Žemaitiją minima, jog per pelkę reikėjo kloti šakų medgrindą, o už jos jau žygiuota „geru keliu“ (*do ist eyn brucht vor, eynes kulenwurfes, vor dem walde, das mus man brucken mit risechte, von dem bruche ist iij mile wegis vnd ist gut truge wald*) [16, 674]. Vygandas Marburgietis nurodo, jog 1394 m. didysis Ordino magistras žygiavo nuo Senojo Kauno keliu, vedusiu per dykrą (*circuiens per deserta*), ir skindamasis kelią (*dilantando viam*) priėjo dideles pelkes, per kurias darėsi tiltus (*per quas pontes fecerunt*) [59, 657]. Tie „tiltai“ galėjo būti medžio paklotai, kamšos.

Vokiečių ordino Wegeberichtuose neretai minimi akmenimis grįsti keliai per sunkiai pereinamas pelkes. 1386 m. Ordino žiemos kelio į Žemaitiją aprašyme nurodoma, jog dviejų mylių iki nakvynės vietos atstumas vadinamas *Jensetilte* [16, 668]. Šiuo atveju reikia pritarti Juozo Jurginio [38, 10] nuomonei, jog čia žodis *tilte* nereiškė „tilto“ šių dienų prasme. Sąvoka *tilte* veikiausiai įprasmino paklotą akmeninį grindinį – kulgrindą, medgrindą ar žemgrindą. Juolab kad *Jensetilte* driekėsi dviejų mylių atstumu (15), o Wegeberichtuose ši *Jensetilte* minima ne kartą (16). Atkreiptinas dėmesys, jog pavadinimas *Jensetilte* visais paminėjimo atvejais neverčiamas į vokiečių kalbą, ir tai gali reikšti, jog gyventojų padarytas akmeninis arba medinis „kelias“ gerai buvo žinomas ne tik vietos gyventojams, bet ir riteriams.

Apie tokią susisiekimo įrangą liudija ir vėlesnis pavyzdys: 1518 m. birželio mėnesio imperatoriaus, diplomato Francesco Da Collo (Frančesko Da Kolos) kelionės į Maskvą aprašyme nurodyta, jog nuo Lietuvos Brastos buvo didelės pelkės, todėl visą dieną važiuota „mediniu keliu“ [34, 364]. Archeologai panašių grindinių pelkėse randa ir šiais laikais (17).

Žygio metu kelią dažnai pastodavo ne tik pelkės, bet ir upės, per kurias reikėdavo keltis. Viena persikėlimo galimybė buvo jas perbristi, bet ne visada, ypač jei keliauta vežimais.

Vygandas Marburgietis rašė, jog 1336 m. Vokiečių ordino magistras Romainių saloje tarp Veliuonos ir Pieštivės pastatė Marienburgo pilį, bet tais metais Nemunas buvo sekclus ir nesunkiai perbrendamas, dėl to lietuvių kariuomenė lengvai užpuolė, sugriovė pilį ir išvarė riterius [59, 490]. Kitais atvejais reikėjo žinoti saugias perėjimo brastas. 1345 m. LDK kariuomenė perėjo Dauguvos upę per *perėją* (*ad transitum*) [59, 505]. Ordino Wegeberichtuose, aprašant brastas, kartais nurodomas jų gylis. Antai 1394 m. kelyje į Babtų

(14) [59, 651–652]: *Veniunt ad Grauden vulgariter planantes transsitum, quia via profunda, et ad Mimilam, in quo invenerunt naves suas cum victalibus; transfretantes intrant silvam profundam et inviam veniunt in terram inavisatam Samaytarum.*

(15) Lietuvių kalbos žodyne nurodyta sąvokos „tiltas“ trečia reikšmė atitinka gausą, būrį, didelį kiekį ko nors priaugusio ar priguldyto [40, 346–347].

(16) [16, 669]. Apie tokius paklotus kelius kronikoje užsimena ir Petras Dusburgietis. Dar 1239 m. Balgoje buvo pastatytas vandens malūnas, kuris buvo už „pelkės tilto“ šalia kelio: *edificaverunt molendinum extra pontem paludis juxta stratam nunc publicam super quodam flumine* [52, 63]. Apie atrastą Pikaičių kulgrindą (Šilalės r.), senesniais laikais vadintą „Kulgrindos pieva“, 1960 m. rašė A. Poška ir pabrėžė jos staigius kryptį keičiančius posūkius [53, 4].

(17) [43, 125–126, 143]. 1926 m. J. Klykūnas paskelbė straipsnį apie Biržų apskrities, Pūšaloto valsčiaus Šmūrų kaime esančią pelkę, per kurią driekėsi „paslėptas“ povandeninis akmenimis grįstas, vingiuotas iki 4 metrų pločio ir kelių kilometrų ilgio kelias. Jis vedė į viduryj pelkės buvusį kalną [36, 755–757]. Aleksejus Luchtanas paskelbė duomenis apie Kernavėje rastas XIII–XIV a. medgrindos ir akmeninio grindinio per pelkę liekanas [46, 137–142]. Žinomas XI–XIV a. Apulės piliakalnio 2–3,5 m pločio akmenimis grįstas kelias [13, 85].

apylinkes brastos per Nevėžį gylis buvo iki kelių (*eynin furt vf der Naweschen, der ist kny tief*) [16, 681], kitu to paties maršruto atveju – iki juosmens [16, 682]. Kartai jos būdavo grįstos akmenimis (18).

Brastos buvo svarbūs patogesnio maršruto elementai, kuriomis naudodavosi vietos gyventojai. Šios susisiekimo kryžkelės buvo strategiškai svarbios ir gerai žinomos [17, 61–64]. Pavyzdžiui, 1362 m. į Gardiną žygiavę riteriai norėjo persikelti Nemuno brastomis (*transire vadum fluvii*), bet to neleido padaryti LDK kariuomenė [59, 526–527]. Hermanas Vartbergietis nurodo, jog 1373 m. Ordino kariuomenė žygiavo į Aukštaitiją ir pasiekė brastą per Nerį, bet per ją neleido persikelti kunigaikščio Kęstučio kariuomenė (19). 1385 m. Ordino žygio į Lietuvą metu brasta per Nerį, netoli Senojo Kauno, Skirgailos nurodymu buvo įtvirtinta užtvara (*vadum tum constipaverat*) (20). Kad brastos neretai būdavo sudeamosios vietinių kelių dalys, rodo ir 1365 m. atvejis: riteriai, perėję didelį mišką (*grandem silvam*), prie Nevėžio brastos (*vadum*) rado bajoro Ivano dvarą [59, 552], o kiek toliau už Maišiagalos buvo tiltas, per kurį pereiti neleido LDK kariuomenė (*pontes, cuius transitum pagani prohibebant*) [59, 552–523].

Strategiškai svarbios buvo ne tik brastos, bet ir tiltai, neretai statomi žygio metu, kad būtų galima judėti pirmyn. XIII a. Eiliuotoje Livonijos kronikoje rašoma, jog dėl vieno lietuvių žygio į Livoniją Ordino žvalgai pranešė vadovybei ir nurodė, jog vienoje vietoje lietuviai ruošėsi tiesti tiltą (*ir einer zū dem andern sprach: „wir suln brucken uber die bach“*), kurį iš medžio pastatė per naktį [45, 272]. Apie tai, kad tam tikrose Ordino žygio maršruto atkarpose reikia statyti tiltus arba lieptus, gana dažnai nurodoma ir Wegeberichtuose. Žygio į Viduklę ir Kaltinėnus apraše minima, jog kelyje tarp Jūros ir Ančios upių reikėjo daryti tris lieptus (*iij brucher czu bruckin*) [16, 676], o kelyje link Medininkų statyti tiltą per Asarune upę [16, 676]. 1384 m. maršruto tarp Neries ir Nevėžio gairėse minima, jog reikėjo statyti net devynis lieptus per upes (21). Petras Dusburgietis teigė, jog 1313 m. riteriai prie Bisenės pilies per Nemuną padarė tiltą iš laivų (*fuit ibidem multitudo navium, quod factus fuit pons super Memelam de ipsis*) [52, 178], kuriuo, kaip nurodoma, labai stebėjosi pagonys. Beje, Hermanas Vartbergietis mini, jog 1375 m. lietuviai per Dauguvos upę persikėlė iš medžio žievės pasidarytomis valtėmis (*naviculas de corticibus*) [30, 108].

Reikia manyti, jog į žygius kartu su kariais veikiausiai vykdavo ir tiltus mokėję statyti meistras. Sunku patikėti, kad šio darbo imtūsi patys riteriai. Pasak Artūro Dubonio [18], XV a. antrosios pusės šaltiniai liudija, jog iš Ordino į Lietuvą atsikėlę bartai formavosi kaip tam tikra valdovo karo tarnų grupė ir „specializavosi“ tiltų bei kelių sutvirtinimų statyboje.

Žiemos metu, užšalus pelkėms, o vandens telkinius sukauščius ledui, anksčiau aptartos gamtinės kliūtys nebesudarydavo didelių sunkumų. Antai 1377 m. Ordino kariuomenė perėjo Nemuną per suplukdytų ledo lyčių sangrūdą (*Quo facto tantam conglobacionem repererunt glacierum, quod unus post alium timide transivit*) (22). Taip pat žinoma, jog žiemą būdavo patogu keliauti tiesiog užšalusiomis upių vagomis [54, 544; 31, 164]. Dėl

(18) 1358 m. kunigaikščio Kęstučio ir Mazovijos kunigaikščio Siemovito sutartyje minima „akmeninė brasta“: *Incipiendo in vulgari a Kamyonibrod directe ad Raygrad* [37, 76].

(19) [30, 104]: *Magister procedens ad terram Nerghe, ubi putabat setransiturum. Rex autem et ibi eum prohibuit, item etiam circa aliud vadum.*

(20) [59, 632]. Šis persikėlimas per brastą taip pat minimas Torunės analuose [5, 137].

(21) [16, 685]. Kelyje iš Perlamo į Eišiškes per Katros (*Kathre*) upę minimas vietos gyventojų tiltas, nes ši upė kirto „vieškelį“ – *gemeyne lanstrosze* [16, 703].

(22) [30, 115]. Panašus persikėlimo per Strėvą 1248 m. atvejis aprašytas Olyvos kronikoje [15, 724].

šalčio atsirasdavo kitų kliūčių. Hermanas Vartbergietis rašė, jog 1375 m. kovo mėn. valdovo Kęstučio ir lietuvių žygio į Livoniją metu buvo daug sniego ir dėl to net kritę arkliai, o prie *Gertzeke* pilies, mėginant perplaukti upę, nuskendo lietuviai: „Šeši Daugpilio komitūro sugauti lietuviai pasakojo, kad dėl blogo kelio neteko daugiau kaip tūkstančio arklių ir aštuoniasdešimt vyrų buvę užmušti. Be to, penkiasdešimt prigėrė su ginklais prie *Gertzeke* pilies, bandydami perplaukti upę“ [30, 107–108] (suprantama, žuvusiųjų skaičius padidintas). Tokiomis žiemos sąlygomis, kaip nurodoma 1386 m. *Wegeberichte* į Žemaitiją, Ordino kariuomenė per parą galėjo nukeliauti 7 mylias (*die vij mile mus man vndir eyns ryten tag und nacht*) [16, 668]. Karo žygių judėjimo tempas priklausė ne tik nuo gamtinių sąlygų, bet ir nuo to, kaip dažnai kelyje pasitaikydavo vietos gyventojų įrengtos užtvaros ir pasalos. Apie šiuos gynybinius įrenginius lietuvių teritorijose rašė V. Almonaitis ir A. Dubonis [1; 19], todėl čia apsiribojama keliais pavyzdžiais.

Henriko Latvio kronikoje nurodoma, jog 1208 m. lietuviams įsiveržus į Žiemgalą, žiemgaliai jų kelyje kirsdavo medžius ir jais užversdavo kelią (23). Daug apie užtvaras sužinoma iš *Wegeberichtų*: žygio į Žemaitiją kelyje minima, jog nuo Veiviržos (*Weywirs*) upės iki Jūros upės buvo užtvara (*sint hegene*) [16, 665–666]. Lietuvių įrengtą užtvaramą – pasalą (*poserunt insidias*) jūros pakrantėje, kelyje prie Šventosios upės, minėjo ir Hermanas Vartbergietis [30, 96].

Aptartos karo žygių į lietuvių teritorijas sąlygos leidžia daryti ir bendresnes to meto keliavimo aplinkybių prielaidas. Neabejotina, jog su panašiais sunkumais susidurdavo ir dėl gyvenimiškų tikslų į tolimas keliones vykę žmonės. Šio laikotarpio Lietuvos (LDK) valstybės kelių tinklas, kaip teritorinė komunikacijos sistema, dar tik formavosi.

IŠVADOS

1. XIII–XV a. pradžios lietuvių ir baltų teritorijos pasižymėjo pelkėtu, miškingu kraštovaizdžiu. Karo žygių galimybės labai priklausė nuo geografinių sąlygų ir metų laikų. Itin buvo nepatogu rengti žygius drėgnų orų sezonais. Gerais keliais buvo galima pasinaudoti tik pasiekus negausias gyvenvietes. Ilgus atstumus tekdavo brautis per dykras ir pelkynus, keltis per upes, todėl tiek lietuviai, tiek Ordino riteriai daugiausiai karo žygių rengdavo žiemą, kai šaltis sustingdydavo žemę, o ledas padengdavo upes. Tačiau ir žiemos žygiai buvo sunkūs dėl gilaus sniego ir didelių šalčių, nuo kurių net žūdavo kariai.

2. Šaltiniuose užsimenama apie transportą, kuriuo naudotasi žygiuose priklausomai nuo metų laiko ir klimato. 1207 m. žygio į Tureidos žemę metu lietuviai važiavo rogėmis. Jomis naudodavosi ir riteriai. XIV–XV a. šaltiniuose yra pavienių žinučių apie ratines susisiekimo priemones. 1372 m. į Prūsiją vežimu važiavo Livonijos magistras. Tam tikras ratines transporto priemones naudojo ir lietuviai, tik sunku jas įvardyti. 1428 m. Vytauto žygio į Naugardą metu gabenta didelė patranka, kurią traukė keturiasdešimties arklių kinkinys. Tam tikros žygių maršrutų atkarpos būdavo nuplaukiamos laivais.

3. Ruošiantis karo žygiui, iš anksto būdavo numatomi maršrutai, kai kurie jų žymėti. Retai apgyvendintuose kraštuose kariuomenės dažniausia vesdavo ir kelią rodydavo specialiai parinkti kraštą žinoję vedliai. Jais būdavo karo belaisviai arba pabėgėliai. XIV a. šaltiniuose minimi Ordinui talkinę Jonas ir Tomas Survilos, iš Lietuvos pabėgę kilmingieji. *Wegeberichtuose*, kaip antai 1386 m. maršruto į Žemaitiją apraše, minima net dvylika vedlių.

(23) [28, 116]: *Semigalli vero insidiantes eis in via et silvas succidentes in reditu fere omnes occiderunt.*

4. Žygių metu iki gyvenviečių ir vietinių kelių reikėdavo brautis pro miškus, keltis per pelkes ir upes, ypač vasarą. 1387 m. Ordinui žygiuojant į Žemaitiją, nuo Švėkšnos iki Bareikių lauko kelias buvo valomas, o klampūs praėjimai užkloti medžių paklotais. Tokie sutvirtinti praėjimai tęsdavosi kelias mylias. Žygiuose kelių pastodavo upės, dėl to ieškota brastų. Jos buvo svarbūs susisiekimo elementai – kryžkelės, kuriomis naudojosi vietos gyventojai, todėl dažnai saugotos. 1385 m. Ordino žygio į Lietuvą metu netoli Senojo Kauno Skirgailos nurodymu brasta per Nerį buvo įtvirtinta užtvara.

5. Žygių metu per upes ir pelkes būdavo statomi tiltai. Ši sąlyga dažnai minima Ordino Wegeberichtuose. 1384 m. riterių maršruto tarp Neries ir Nevėžio gairėse minima, jog reikėjo statyti net devynis tiltus. O 1313 m. prie Bisenės pilies per Nemuną riteriai padarė tiltą iš laivų. Tikėtina, jog į žygius kartu vykdavo ir tiltus mokėję statyti meistras. LDK atveju vėlesni XV–XVI a. šaltiniai liudija, jog iš Ordino į Lietuvą atsikėlę bartai buvo tam tikri valdovo karo tarnai ir „specializavosi“ tiltų bei kelių sutvirtinimų statyboje.

Gauta 2013 01 21
Priimta 2013 08 21

Šaltiniai ir literatūra

- [1] ALMONAITIS, Vytenis. Kaltinėnų kraštas XIV a. pabaigoje – XV a. pradžioje: istorinės geografijos bruožai. *Istorija*, 2009, t. 75(3), p. 3–16.
- [2] ALMONAITIS, Vytenis. Laukuvos apylinkės kryžiuočių karo kelių aprašymų duomenimis. Iš: *Laukuva*. Dalis 1. Vilnius, 2005, p. 171–183.
- [3] ALMONAITIS, Vytenis. Medininkų krašto pietinė dalis kryžiuočių karo kelių aprašymų duomenimis. *Dailė: Acta Academiae Artium Vilnensis. Kultūrinio landšafto raida Žemaičių aukštumoje*. Vilnius, 2004, t. 34, p. 163–174.
- [4] ALMONAITIS, Vytenis. Vokiečių ordino karo žygiai į Kaltinėnų kraštą. *Lietuvos istorijos metraštis 2009/1*. Vilnius, 2010, p. 31–49.
- [5] Annalista Thorunensis. *Scriptores Rerum Prussicarum*. Hrsg. Th. Hirsch, M. Töppen, E. Strehle. Bd. 3. Leipzig, 1866, S. 57–316.
- [6] BARONAS, Darius. Aukštaitija kovų su Livonijos ordinu metu (XIII–XIV a.). Iš: *Iš Panevėžio praeities: Upytės žemei 750 metų*. Panevėžys, 2004, p. 36–54.
- [7] BARONAS, Darius. Lietuvių ir vokiečių taikaus bendradarbiavimo bruožai XIV a. karo sūkurėje. *Lituanistica*, 2010, t. 56(1–4), p. 2–18.
- [8] BENNINGHOVEN, Friedrich. Zur Technik Spätmittelalterlicher Feldzüge im Ostbaltikum. *Zeitschrift für Ostforschung*, 1970, Bd. 19(4), S. 631–651.
- [9] BIAŁUŃSKI, Grzegorz. Surwiłowie. Przykład kariery Litwinów w Prusach. *Istorijos šaltinių tyrimai*. Sudarė A. Dubonis. Vilnius, 2012, t. 4, p. 13–44.
- [10] *Chartularium Lithuaniae res gestas magni ducis Gedeminne illustrans. Gedimino laišakai*. Parenė S. Christopher Rowell. Vilnius, 2003.
- [11] *Codex epistolaris Vitoldi magni ducis Lithuaniae 1376–1430*. Ed. A. Prochaska. Cracovia, 1882.
- [12] ČELKIS, Tomas. Keliais po viduramžių Lietuvą. I: XIII–XV amžiaus pirmosios pusės sausumos kelių samprata“. *Lituanistica*, 2013, t. 2(92), 61–76.
- [13] DAUGUDIS, Vytautas. *Senoji medinė statyba Lietuvoje*. Vilnius, 1982. 111 p.
- [14] DEMOTZ, François. L'homme des IX^e–XI^e siècles face aux plus hautes montagnes d'Europe. Espace connu, espace imaginé et espace vécu dans les récits de traversée des Alpes du nord. Iš: *Géographes et voyageurs au Moyen Âge*. Sous la direction d'Henri Bresc et d'Emmanuelle Tixier du Mesnil. Paris, 2012, p. 91–115.

- [15] Die ältere chronik von Oliva und die Schrifftafeln von Oliva. *Scriptores Rerum Prussicarum*. Hrsg. Th. Hirsch, M. Töppen, E. Strehlke. Bd. 1. Leipzig, 1861, S. 669–726.
- [16] Die littauischen Wegeberichte. *Scriptores Rerum Prussicarum*. Hrsg. Th. Hirsch, M. Töppen, E. Strehlke. Bd. 2. Liepzig, 1863, S. 664–711.
- [17] DORAN, Linda. Medieval Communication Routes Through Longford and Roscommon and Their Associated Settlements. *Proceedings of the Royal Irish Academy*, 2004, vol. 104C, Nr. 3, p. 57–80.
- [18] DUBONIS, Artūras. Bartai. *Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės enciklopedija*. T. 1 (įteikta spaudai).
- [19] DUBONIS, Artūras. Das Grenzgebiet Zwischen Litauen und dem Deutschen Orden: Soziale, Wirtschaftliche, Administrative, Etnische 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.
- [20] EKDAHL, Sven. Das Pferd und Seine Rolle im Kriegswesen des Deutschen Ordens. Iš: *Das Kriegswesen der Ritterorden im Mittelalter. Ordines Militares – Colloquia Torunensia Historica* 6. 1991, S. 29–47.
- [21] EKDAHL, Sven. Vokiečių ordino karo žirgai Prūsijoje. Iš: S. Ekdahl. *Žalgiris. Šiandienos žvilgsnis. Trys paskaitos Vilniuje*. Sudarė V. Dolinskas. Vilnius, 1999, p. 44–63.
- [22] *Ghillebert de Lannoy (1386–1462). Oeuvres de Ghillebert de Lannoy, voyageur, diplomate et moraliste*. Ed. Ch. Potvin, J.-Ch. Houzeau. Louvain, 1878.
- [23] GÓRSKI, Karol. Kawaleria krzyżacka. *Przegląd Kawaleryjski*, 1934, Nr. 12, s. 1–15.
- [24] GUDAVIČIUS, Edvardas. Baltramiejaus Hionekės kronikos duomenys apie Šiaulių žemę. *Lietuvos TSR mokslų akademijos darbai*. Serija A. 1988, t. 2(103), p. 56–65.
- [25] GUDAVIČIUS, Edvardas. *Kryžiaus karai Pabaltijyje ir Lietuvoje XIII amžiuje*. Vilnius, 1989. 191 p.
- [26] GUDAVIČIUS, Edvardas. Lietuvių pašauktinės kariuomenės organizacijos bruožai. *Karo archyvas*. T. 13. Vilnius, 1992, p. 43–118.
- [27] GUDMANTAS, Kęstutis. „Miškų ir pelkių kraštas“. Keletas pastabų apie Lietuvos įvaizdį XIII–XVII a. raštijoje. Iš: *Inter-studia humanitatis*, 2008, Nr. 7: *Pelkė lietuvių kultūroje*, p. 94–113.
- [28] Heinrici Chronicon. *Indriška Hronika*. Transl. Ā. Feldhūns, praef. Ē. Mugurēvič. Riga, 1993.
- [29] Henrikas Latvis, Hermanas Vartbergē. *Livonijos kronikos*. Iš lotynų kalbos vertė, įvadą ir paaikškinimus parašė J. Jurginis. Vilnius, 1991.
- [30] Hermann de Wartberge. *Chronicon Livoniae. Scriptores Rerum Prussicarum*. Hrsg. Th. Hirsch, M. Töppen, E. Strehlke. Bd. 2. Liepzig, 1863, S. 21–116.
- [31] HIRSCH, Theodor. *Danzigs Handels- und Gewerbsgeschichte unter der Herrschaft des Deutschen Ordens*. Leipzig, 1858. 344 S.
- [32] Joannis Długossii. *Historiae Polonicae*. Cura et impensis Aleksander Przedziecki. T. 3. Cracovia, 1876.
- [33] KAMUNTAVIČIUS, Rustis. Lietuvos įvaizdžio stereotipai italų ir prancūzų XVI–XVII a. literatūroje. Vytauto Didžiojo Universitetas. Daktaro disertacija. Humanitariniai mokslai. Istorija (05 H). Kaunas, 2002. *Lietuvos nacionalinė Martyno Mažvydo biblioteka*, Rankraščių skyrius, f. 132-2133. 158 p.
- [34] KAMUNTAVIČIUS, Rustis. XVI a. pirmosios pusės imperatoriaus pasiuntinys Frančeskas Da Kolas, Lietuva ir tarpininkavimo misija Maskvoje. Iš: *Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės istorijos kraštovaizdis*. Sudarė R. Šmigelskytė–Stukienė. Vilnius, 2012, p. 239–253.
- [35] KLIMAS, Petras. *Ghillebert de Lannoy. Dvi jo kelionės Lietuvon Vytauto Didžiojo laikais (1413–1414 ir 1421 metais)*. Atspaudas iš II „Praeities“ tomo. Kaunas, 1931. 67 p.

- [36] KLYKŪNAS, J. Šis tas iš mūsų senovės. Slaptieji karo keliai. Milžinkapiai. Bažnytiniai-istoriniai turtai. Alkakalniai. *Švietimo darbas*, 1926, Nr. 6, p. 755–757.
- [37] *Kodeks dyplomatyczny księstwa Mazowieckiego*. Warszawa, 1863.
- [38] *Kraštas ir žmonės. Lietuvos geografiniai ir etnografiniai aprašymai (XIV–XIX a.)*. Parengė J. Jurginis, A. Šidlauskas. Vilnius, 1983. 224 p.
- [39] LEIGHTON, C. Albert. *Transport and Communication in Early Medieval Europe AD 500–1100*. Newton Abbot: David & Charles, 1972. 257 p.
- [40] *Lietuvių kalbos žodynas*. T. 16. Vilnius, 1995. 1087 p.
- [41] *Lietuvos Metrika. Knyga Nr. 14 (1524–1529). Užrašymų knyga 14*. Parengė L. Karalius, D. Antanavičius. Vilnius, 2008.
- [42] *Lietuvos Metrika. Knyga Nr. 5 (1427–1506). Užrašymų knyga 5*. Parengė A. Baliulis, A. Dubonis, D. Antanavičius. Vilnius, 2012.
- [43] *Lietuvos valsčiai. Laukuva. Dalis 1*. Vilnius, 2005. 922 p.
- [44] *Lites ac res gestae inter Polonos Ordinemque Cruciferorum*. T. 2. Posnaniae, 1892.
- [45] *Livländische Reimchronik mit anmerkungen namenverzeichniss und glossar*. Hrsg. L. Meyer. Paderborn, 1876.
- [46] LUCHTANAS, Aleksejus. Tyrinėjimai Kernavėje. *Archeologiniai tyrinėjimai Lietuvoje 1986 ir 1987 metais*. Vilnius, 1988, p. 137–142.
- [47] *Mindaugo knyga: istorijos šaltiniai apie Lietuvos karalių*. Parengė ir į lietuvių kalbą išvertė D. Antanavičius, D. Baronas, A. Dubonis, R. Petrauskas. Vilnius, 2005.
- [48] NIKŽENTAITIS, Alvydas. *Acta historica universitatis Klaipedensis. Nuo Daumanto iki Gedimino. Iki krikščioniškos Lietuvos visuomenės bruožai*. T. 5. Klaipėda, 1996. 138 p.
- [49] NIKŽENTAITIS, Alvydas. XIII–XV a. lietuvių kariuomenės bruožai (organizacija, taktika, papročiai). *Karo archyvas*. T. 13. Vilnius, 1992, p. 3–33.
- [50] PARAVICINI, Werner. *Die Preußenreisen des europäischen Adels*. Teil 2. Thorbecke, Sigmaaringen, 1995. 345 S.
- [51] Petras Dusburgietis. *Prūsijos žemės kronika*. Vertė L. Valkūnas, parengė R. Batūra. Vilnius, 1985.
- [52] Petri de Dusburg. *Cronica terre Prussie, Scriptorum rerum prussicarum*. Hrsg. Th. Hirsch, M. Töppen, E. Strehlke. Bd. 1. Leipzig, 1861, S. 3–269.
- [53] POŠKA, A. Pikaičių kulgrinda. *Literatūra ir menas*, 1960, Nr. 35(721), p. 4.
- [54] 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.
- [55] SCHÜNEMANN, Konrad. Deutsche Kriegsführung im Osten während des Mittelalters. *Deutsches Archiv für Erforschung des Mittelalters*. Bd. 2. 1938, S. 54–84.
- [56] URBAN, William. Kryžiaus karas Žemaitijoje. Iš anglų kalbos vertė O. Stokys. Vilnius, 2005. 258 p.
- [57] URBAN, William. *The Baltic Crusade*. Chicago, 1994. 366 p.
- [58] Vygandas Marburgietis. *Naujoji Prūsijos kronika*. Vertė R. Jasas, redagavo K. Gudmantas. Vilnius, 1999.
- [59] Wigand von Marburg. *Cronica nova Prutenica. Scriptorum Rerum Prussicarum*. Hrsg. Th. Hirsch, M. Töppen, E. Strehlke. Bd. 2. Leipzig, 1863, S. 453–662.
- [60] *Акты, относящиеся к истории Южной и Западной России*. T. 1. С.-Петербург, 1863.
- [61] *Полное собрание Русскихъ летописей. IV. Новгородская летописи (I. Новгородская первая летопись)*. T. 3. С. Петербургъ, 1841.
- [62] *Полное собрание Русскихъ летописей. V. VI. Псковия и Софийския летописи (I. Софийская первая летопись)*. T. 5. С. Петербургъ, 1851.

[63] *Полное собрание Русскихъ летописей. VII. Летопись по Воскресенскому списку (Воскресенская летопись)*. Т. 7. С. Петербургъ, 1856.

[64] *Полное собрание Русскихъ летописей. VII. Продолжение летопись по Воскресенскому списку (Воскресенская летопись)*. Т. 8. С. Петербургъ, 1859.

[65] *Полное собрание Русскихъ летописей. VIII. Летописный сборникъ, именуемый патриаршею Или Никоновскою летописью*. Т. 12. С. Петербургъ, 1901.

TOMAS ČELKIS

By the Medieval Lithuania roads. II: Feats of arms in the 13th – the first half of the 15th centuries

Summary

The article discusses circumstances and conception of the feats of arms in Lithuania in the 13th – the first half of the 15th centuries. It focuses on the practical side of routing – the travelling facilities. This article realizes triple tasks: a) to disclose the climate and geographical conditions of feats of arms; b) to overlook readiness conditions to take the field, pointing out the importance of the military guides; c) to restore the feat of arms and all difficulties it faced.

The Lithuanian and Baltic landscape in the 13th – the first half of the 15th century could be characterized as wooded and swampy, what affected the feats of arms mostly. It was very uncomfortable to take the field on the wet season. Only a small part of the settlements could be reached by the main roads. In long distances, troops had to wander through the wasteland and swamps or cross the rivers. Therefore both Lithuanians and Teutonic knights used to take the fields in the wintertime when the earth was frozen. However, the roads were clogged with heavy snow.

Routes for the feat of arms were prepared in advance, and some of them were marked. Special military guides led troops through the unfamiliar territory. They were prisoners of war or traitors mostly. Routing by the wasteland, peculiarly in the summertime, required to wander through the forests and clear the tracks and the swamp passing needed to be battened. Such battens of trees and branches sometimes lasted for miles. River fords were important elements during the feat. It was like a “crossroad” used by local inhabitants. Usually river fords were fortified and protected. Sometimes bridges were built. Teutonic Order war roads descriptions (*Lithauische Wegebericht*) often document this condition. For example, in the 1384 knight route, even nine bridges were built in the section between the Neris and Nevėžis rivers. In 1313 near the Bisenė Castle by the Nemunas River, knights made a bridge of boats. Bridge builders likely used to travel together with the troops. 14th–15th century documents testify that the Bartians who moved to the Great Duchy of Lithuania from Livonia were some war men, “specialized” in the bridge building and road fortifying.

Key words: roads, routs, feat of arms, bridges, Lithuania, the Teutonic Order, historical geography