

„VALDOVO KELIAI“ LIETUVOS DIDŽIOSIOS KUNIGAİKŠTYSTĖS TERITORINĖS STRUKTŪROS SANDAROJE XV–XVI AMŽIUIJE*

Tomas Čelkis

Vilnius

Europos Viduramžių ir ankstyvųjų Naujųjų laikų istorijos tyrimuose aktuali yra politinių struktūrų problema¹. Ją sprendžiant aiškinama valdžios sklaida teritorijose, valstybės institucijų ir valdymo organizacijos susiklostymas. Analogiškų problemų kyla ir tiriant Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės (toliau – LDK) istoriją². Šie klausimai gvildenami istorinėje geografijoje, nagrinėjant valstybės sienų sampratos atsiradimą ir teritorijų apgyvendinimą³. Dar viena galimybė aiškinti LDK teritorinės struktūros sandarą yra analizuoti kelių sistemą – susisiekimo reikšmę valstybės administravimui. Todėl šiame straipsnyje keliamas klausimas – kiek XV–XVI a. LDK valstybės valdymui buvo svarbus susisiekimas – sausumos keliai, ir kiek jie prisidėjo prie politinės erdvės struktūros brandos? Tai ir

* Tyrimas atliktas podoktorantūros stažuotės Lietuvos istorijos institute metais. Podoktorantūros stažuotė finansuota 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) stažuotių įgyvendinimas Lietuvoje“. Už konsultacijas, ruošiant šį straipsnį, dėkoju istorikui Laimontui Karaliui ir doc. dr. Aleksandrui Grušai.

¹ Žr. *Volckart O.* No Utopia: Government without Territorial Monopoly in Medieval Central Europe // *Journal of Institutional and Theoretical Economics (JITE)*. Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft. Vol. 158. 2002, No. 2, p. 325–343; *Boissellier S.* Introduction à un programme de recherches sur la territorialité: essai de réflexion globale et éléments d'analyse // *De l'espace aux territoires. La territorialité des processus sociaux et culturels au Moyen Âge. Actes de la table-ronde de 8–9 juin 2006, CESC (Poitiers) / Éd. par S. Boissellier. Brepols, 2010, p. 5–85; Boissellier S.* Les „grands territoires“ au Moyen Âge // *Cahiers de recherches médiévales et humanistes*. N 21. 2011, p. 1–6; *Dosse F.* Histoire du structuralisme. II. Le chent du cygne, 1967 à nos jours. Paris, 1992, p. 287–295.

² Pavyzdžiui, žr. *Gudavičius E.* Lietuvių pasaulinės kariuomenės organizacijos bruožai // *Karo archyvas*. T. 13. 1992, p. 43–118; *Dubonis A.* Lietuvos didžiojo kunigaikščio leičiai: iš Lietuvos ankstyvųjų valstybinių struktūrų praeities. Vilnius, 1998; *Petrauskas R.* Ankstyvosios valstybinės struktūros Lietuvoje XIII amžiuje–XV amžiaus pradžioje // *Lietuvos istorijos studijos*. T. 16. 2005, p. 19–30; *Volungevičius V.* Pilies Lietuvos Didžiojoje Kunigaikštystėje tyrimo modelis: tarp struktūrų ir socialinės istorijos // *Lietuvos istorijos metraštis 2011/2*. 2012, p. 5–20; *Wojtkowiak Z.* Litwa Zawilejska w XV i pierwszej połowie XVI w. Poznań, 1980.

³ Žr. *Bucevičiūtė L.* Lietuvos valstybės teritoriniai kontaktai rytuose XV–XVI a.: keletas sienų istorijos epizodų // *Istorija*. T. 78. 2010, p. 3–14; *Čelkis T.* Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės ir Vokiečių ordino sienų samprata ir delimitaciniai procesai XIII–XVI a. // *Istorijos šaltinių tyrimai*. T. 5 / Sud. A. Dubonis. Vilnius, 2014, p. 11–41; *Alexandrowicz S.* Studia z dziejów miasteczek Wielkiego Księstwa Litewskiego. Toruń, 2011.

suponuoja tyrimo objektą. Išties, sausumos keliai, skirtingai nei vandens, buvo gyventojų bendruomeninės veiklos padarinys, jų susiklostymas valstybėje priklausė ne tik nuo gyvenviečių tinklo, bet ir nuo šalies administracijos mobilumo ar prekybos cirkuliacijos.

Istoriografija liudija, jog daugiausia dėmesio skirta prekybos keliams. Minėtini Zenono Ivinskio⁴, Albino Gulbinsko⁵, Povilo Vitkevičiaus⁶, Jūratės Kiaupienės⁷ ir Vinco Žilėno⁸ tyrinėjimai. Deimantas Karvelis⁹ ir Laimontas Karalius¹⁰ nagrinėjo XV–XVII a. LDK kelių būklę, atspindėjusią susisiekimo galimybes šalyje. Kitų šalių mokslininkų darbuose taip pat vyrauja panašios tendencijos. Friedrichas Brunsas ir Hugo Weczerka tyrė Hanzos prekybinių kelių istoriją, aptarė jų trasas Baltijos regione, išryškindami traktus, vedusius į LDK¹¹. Apie prekybos

⁴ *Ivinskis Z.* Lietuvos prekyba su prūsais. Pirma dalis. Iki XVI amžiaus pradžios. Kaunas, 1934, p. 114–125.

⁵ *Gulbinskas A.* Sauskelių tinklas Lietuvoje iki 1940 m. // Lietuvos TSR Mokslų akademijos darbai. A serija. T. 3 (25). 1963, p. 15–28; *idem.* Lietuvos transporto tinklų formavimosi raida iki 1940 // Geografinis metraštis. Nr. 9, Lietuvos TSR gyventojai ir darbo jėgos ištekliai. Vilnius, 1971, p. 131–153; *idem.* Формирование и совершенствование транспортной системы Литовской ССР. Вильнюс, 1977, с. 9–31; *Gulbinskas V., Puronas V., Ragevičius V., Jurginienė S., Tamošaitienė V.* Transporto raida Lietuvoje. Vilnius, 1983.

⁶ *Виткевичюс П. П.* Старинная почта в Прибалтике // Из истории естествознания и техники Прибалтики. Вильнюс, 1980, с. 65–77.

⁷ *Kiaupienė J.* Nemuno prekybos keliu į Baltijos jūros uostus XVII a. // Klaipėdos miesto ir regiono archeologijos ir istorijos problemos // Acta Historica Universitatis Klaipedensis. T. 2. Klaipėda, 1994, p. 40–43.

⁸ *Žilėnas V.* Vilniaus miesto prekybos bruožai XVI ir XVII šimtmetyje // Mūsų praeitis 1994/4. Vilnius, 1995, p. 90–130.

⁹ *Karvelis D.* Radvilų Biržų kunigaikštystės visuomenė ir jos komunikacija 1589–1655 m. Daktaro disertacija. Humanitariniai mokslai. Istorija (05 H). Kaunas, 2009, p. 60–66, 356–364 (Lietuvos nacionalinė M. Mažvydo biblioteka, Rankraščių skyrius. F. 132-478).

¹⁰ *Karalius L.* Tiltai, pervažiuojamieji perkolai, kamšos, pagrandos, mediniai grindiniai, pylimai Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės sausumos keliuose XVI amžiuje // Lietuvos istorijos metraštis 2008/1. 2009, p. 5–25; *idem.* Privačių muitų sudėtis ir teisinė sudėtis Lietuvos Didžiojoje Kunigaikštystėje (XV a. II pusė–1566 m.). Magistro darbas. Vilnius, 1998 (darbas saugomas Vilniaus universiteto Istorijos fakulteto Istorijos teorijos ir kultūros istorijos katedroje); *idem.* Privatūs muitai XVI a. Lietuvos Didžiojoje Kunigaikštystėje: dar viena bajorų ekonominio aktyvumo sritis? // Tarp istorijos ir būtovės: studijos prof. Edvardo Gudavičiaus 70-mečiui / Sudarė A. Bumblauskas, R. Petrauskas. Vilnius, 1999, p. 263–276; *idem.* Upių kelių rinkliavos Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės muitų sistemoje XVI a. I pusėje // Mūsų praeitis. Nr. 6. 1999, p. 3–22. Panašia tema apie XIII–XV a. LDK susisiekimą yra rašęs šio straipsnio autorius, žr. *Čelkis T.* Keliais po viduramžių Lietuvą. I: XIII–XV amžiaus pirmosios pusės sausumos kelių samprata // Lituanistika. T. 59, Nr. 2 (92). 2013 (toliau – *Čelkis T.* Keliais), p. 61–76.

¹¹ *Bruns F., Weczerka H.* Hansische Handelsstrassen (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte. Neue Folge Bd. 13, T. 2). Weimar, 1967; *idem.* Hansische Handelsstrassen: Atlas (Quellen und Darstellungen zur Hansischen Geschichte. Neue Folge Bd. 13, T. 1). Köln, 1962.

kelius rašė Baltarusijos istorikai Zinovijus Kopyskis¹², Vladimiras Žučkevičius¹³, Armenas Sardarovas¹⁴, Vasilijus Meleško¹⁵ ir Alesis Daunaras¹⁶. Panašaus pobūdžio yra Alinos Wawrzyńczyk¹⁷ tyrimas, kuriame aptarti prekybos traktai, vedę iš LDK ir Lenkijos į rusėniškus kraštus. Minėtus darbus vienija tikslas – lokalizuoti prekybos kelių išsidėstymą. Todėl šiame kontekste išskirtinas Ukrainos istoriko Volodimiro Prišliako straipsnis apie XVI–XVII a. šaltiniuose minimą „Vytauto kelią“ Voluinėje¹⁸ ir Seweryno Wysloucho¹⁹ knyga apie LDK magdeburginių miestų komunikacijos sistemą ir tarnybą, kurioje telkiamasi į teisinius kelių priežiūros ir pastočių teikimo aspektus. Šie autoriai ir jau minėtas L. Karalius mėgino suvokti kelių reikšmę LDK administracijos ir valstybės valdymo kontekste. Negausūs iškelto tyrimo objekto tyrinėjimai pabrėžia jo aktualumą. Drauge įpareigoja peržvelgti plačią publikuotą ir iš dalies archyvinių šaltinių bazę, leidžiančią atskleisti XV–XVI a. LDK sausumos kelių reikšmę valstybės struktūros raidoje. Absoliučią daugumą šaltinių duomenų sudaro Lietuvos Metrika²⁰. Daugiausia žinių apie kelius pateikia žemėvaldos dokumentai arba valstybių sienų aprašai, fiksuojantys istorinio kraštovaizdžio panoramą. Duomenų apie prievoles, įpareigojusias pareigūnus ir gyventojus prižiūrėti bei taisyti kelius, neretai aptinkama privilegijose²¹, monarchų įsakymuose gyventojams aprūpinti

¹² *Копыцкий З. Ю.* Экономическое развитие городов Белоруссии в XVI–первой половине XVII в. Минск, 1966, с. 152–155.

¹³ *Жучкевич В. А.* Дороги и водные пути Белоруссии. Минск, 1977.

¹⁴ *Сардаров А. С.* История и архитектура дорог Белоруссии. Минск, 1978; *idem.* Путетворение: история и культура белорусских дорог. Минск, 2009.

¹⁵ *Мелешко В. И.* Могилев в XVI–середине XVII в. Минск, 1988, с. 96–119.

¹⁶ *Доўнар А.* «Масты ў паўтара пруты». Нарыс з гісторыі дарожных камунікацый Беларусі XVI–XVIII стст. // Спадчына. № 2–3. 2003 (152) (toliau – *Доўнар А.* «Масты ў паўтара пруты»), с. 63–69.

¹⁷ *Wawrzyńczyk A.* Studia z dziejów handlu Polski z Wielkim Księstwem Litewskim i Rosją w XVI wieku. Warszawa, 1956, s. 26–40.

¹⁸ *Пришляк В.* Старий «гостинець Вито́лов» (Вітовтова дорога XIV–XVII ст.) // Минуле і сучасне Волині та Полісся. Сереховичі та Старовижівщина історії України, Волині та Полісся. Вип. 21: Матеріали ХХІ Волинської науково-практичної історико-краєзнавчої конференції, 17 листопада 2006. Луцьк, 2006 (toliau – *Пришляк В.* Старий «гостинець Вито́лов»), с. 21–23.

¹⁹ *Wysłouch S.* Posługi komunikacyjne w miastach W. Ks. Litewskiego na prawie Magdeburgskim do połowy XVI w. Wilno, 1936 (toliau – *Wysłouch S.* Posługi komunikacyjne); taip pat žr. *idem.* Dawne drogi Polesia. Ze studiów nad historią gospodarczą Polesia XVI–XVIII w. // Ateneum Wileńskie. R. 12. Wilno, 1937, s. 146–204.

²⁰ Naudojamosi įvairiomis Lietuvos Metrikos publikacijomis, kurios tyrėjams gerai žinomos. Čia nurodyti kiekvieną leidinį nėra prasminga, nes dėstyme teikiamos nuorodos į juose skelbtus šaltinius.

²¹ Antai, 1447 m. Kazimiero Jogailaičio žemės privilegijoje nurodytos pastovių, tiltų taisymo, kelių taisymo ir tiesimo prievolės – Zbiór praw litewskich od roku 1389 do roku 1529. Tudzież

pasiuntinius kelionėse²². Šios detalės atsiskleidžia ir teismų bylų medžiagoje, kilus nesutarimų dėl prievolių atlikimo, kaip ir jų reglamentavimas 1468 m. Kazimiero teisyne²³ arba Pirmajame Lietuvos Statute²⁴.

Remiantis šaltiniais įgyvendinami du tyrimo uždaviniai: pirmas jų – paaiškinti XV–XVI a. LDK dokumentuose liudijamą „valdovo kelio“ sampratą, kuri siejasi su valstybės teritorinės ir administracinės struktūros susiklostymu; antras uždavinys – aptarti valstybės administracijos ir gyventojų prievoles, kurios užtikrina sausumos kelių priežiūrą ir valstybės pareigūnų aprūpinimą kelyje.

„VALDOVO KELIAI“ – VALSTYBĖS KELIAI

Įprasta manyti, kad LDK sausumos kelių sistema klostėsi spontaniškai, o jų išsidėstymas buvo nulemtas gyvenviečių tinklo sklaidos, gyventojų komunikacijos poreikio arba prekybos. Su tuo reikia sutikti iš dalies. Būtina atkreipti dėmesį į tai, jog kuriantis valstybei, t. y. sudėtingesnei teritorinei organizacijai, kuri apglėbė gausesnių gyvenviečių visumą, neišvengiamai kildavo poreikis sujungti keliais plačias teritorijas. Henrykas Łowmiański teigė, kad baltų gentys buvo itin izoliuotos ir tarpusavyje palaikė minimalius ryšius²⁵. Archajinės genčių žemes jungė pavieniai negausūs keliai. XIII a. šaltiniuose liudijamas „žiemgalių kelias“ ar „žiemgalių uostas“, o 1523 m. dokumente Merkinės valsčiuje minimas jotvingių kunigaikščio „Skomanto kelias“²⁶. Šie ir panašūs pavyzdžiai rodo, kad senuosiuose baltų valsčiuose ir žemėse egzistavo savita teritorinė struktūra su keliais. Tačiau kuriantis Lietuvos valstybei, o vėliau LDK, plėtėsi politinė teritorija, kuri apglėbė archajines žemes. Šalis valdyta po ją keliaujant monarchui arba jo

rozprawy sejmowe o tychże prawach od roku 1544 do roku 1563 / Wyd. T. Działyński. Poznań, 1841 (toliau – Zbiór praw litewskich), s. 33.

²² Pavyzdžiui, žr. Сборник материалов, относящихся к истории панов-рады Великого Княжества Литовского / Подготовил И. А. Малиновский. Томск, 1901 (toliau – СМВКА), № 47, c. 336 (1536).

²³ Kazimiero teisynas (1468 m.) / Parengė J. Jurginis, A. Tyla // Lietuvos TSR Mokslų akademija. Istorijos institutas, Acta historica Lituanica 1. Vilnius, 1967 (toliau – Kazimiero teisynas), p. 19, 32.

²⁴ Pirmasis Lietuvos Statutas. T. II, d. 1: Tekstai senąja baltarusių, lotynų ir senąja lenkų kalbomis / Parengė S. Lazutka ir kt. Vilnius, 1991 (toliau – PLS), sk. I, str. 22, p. 84.

²⁵ Žr. Łowmiański H. Studja nad początkami społeczeństwa i państwa Litewskiego. T. 2. Wilno, 1932, s. 99–104, 106.

²⁶ Žr. Čelkis T. Keliais, p. 65. 1563 m. ribonėje (konkrečią vietovę sunku nustatyti, tik testacijoje minimi Trakų valsčiaus pareigūnai) liudijama: *подле лесу моего Радивилишюк концем ка дорозе Сколвенской в другом месяцы на поле бочки при земли пана Дуцевича Бартовтишской <...> дорозе Сколвенской при леса Судимонтовичов* // Vilniaus universiteto biblioteka, Rankraščių skyrius (toliau – VUB RS). F. 69-66, l. 1.

valdžia reiškėsi panašia įgaliotų pareigūnų administravimo forma²⁷. Numanyti-
na, kad taip formavosi nuolatiniai „valstybiniai keliai“ su tam tikra infrastruk-
tūra, kurie jungė tolimas valstybės teritorijas²⁸. Antai, 1560 m. dokumente rašo-
ma, jog Slanimo pavieta prie kelio, kuriuo valdovas Vytautas keliaudavo lankyti
savo dvarų, buvo pastatytas namas, kur jis apsistodavo, o tą namą prižiūrėjo
vietos bajoras²⁹. 1559 m. LDK dykrų revizijoje, aprašant jų ribas, Pinsko dykrose
minimas „Vytauto šulinys“ netoli vieškelio į Pinską: *отъ того врочища Вулхи до
Витовтова колодезя врочищи Надлевъ <...> дорогою велькою Пинскою*³⁰. Matyti,
kad tai buvo valdovo kelio infrastruktūros sudedamasis elementas. Valstybės
teritorinio valdymo kontekste keliai buvo valdovo teisės ir kontrolės dėmuo.
Sławomiras Gawlas, kalbėdamas apie išskirtines monarcho teises Viduramžiais,
nurodo, jog vandens ir sausumos keliai buvo viena iš valdovo regalijų³¹. Pasak
Boženos Wyrozumskos, monarcho disponavimas kelių regalija stiprino valsty-
bės centralizaciją³².

Ryškėjantys nuolatiniai valdovo itinerariai ilgainiui įgydavo „valstybinių
kelių“ sampratą³³. Kai kurie jų net turėjo specialius tai liudijusius pavadinimus.

²⁷ Žr. Petrauskas R. Lietuvos diduomenė XIV a. pabaigoje–XV a. Sudėtis – struktūra – valdžia. Vilnius, 2003, p. 203; Gąsiorowski A. Podróże panującego w średniowiecznej Polsce // Czasopismo prawno-historyczne. T. 25, z. 2. 1973, s. 41–68.

²⁸ Žr. Rutkowska G. Podróże polskich królowych w XV wieku // Samotrzcę, w kompanii czy z orszakem? Społeczne aspekty podróżowania w średniowieczu i w czsach nowożytnych / Red. M. Szczyńska, E. Wólkiewicz. Warszawa, 2012, s. 175–197.

²⁹ Акты, издаваемые Виленскою комиссиею для разбора древних актов (toliau – АВАК). Т. 24: Акты о боярах. Вильна, 1897, № 139, с. 218 (1560): *на дарозе, и коли велики князь Витольдъ по дворехъ ездывалъ и в дому ихъ стоивалъ, а потомъ отецъ нашъ король его милость далъ и сыномъ ихъ свой (листь) по томужъ и в дому ихъ стоивалъ, а они подыимуютъ станицею, ино и намъ ся пригидитъ коли в дому ихъ стояти.*

³⁰ Ревизия пущ и переходов звериных в бывшем Великом Княжестве Литовском, с присо-
вокуплением грамот и привилегий на входы в пущи и на земли, составленная Григорием
Богдановичем Воловичем в 1559 году, с прибавлением другой актовой книги, содержащей
в себе привилегии, данные дворянам и священникам Пинского повета, составленной в
1554 году. Виленская археографическая комиссия. Вильна, 1867, с. 14.

³¹ Žr. Gawlas S. O kształt zjednoczonego Królestwa. Warszawa, 2000, s. 19–23; taip pat žr.
knygos 202 suorodoje pateiktus pavyzdžius. Išties, tai paliudyta 1253 m. karaliaus Mindaugo
privilegijoje Rygos miestiečiams, jog jie gali nevaržomai keliauti per „jo teritoriją“: *dovanoja-
me pilną ir amžiną teisę atvykti, būti ir grįžti per visus savo karalystės kraštus – tiek žemes, tiek
vandenį, – nemokant maito ir jokių mokesčių* // Senās Latvijas vēstures avoti / Ed. A. Švābe.
D. 2. Rīgā, 1940, Nr. 369, lpp. 346; vertimas: Mindaugo knyga / Parengė ir į lietuvių kalbą
išvertė D. Antanavičius, D. Baronas, A. Dubonis, R. Petrauskas. Vilnius, 2005, p. 68.

³² Wyrozumska B. Drogi w ziemi Krakowskiej do końca XVI wieku. Wrocław–Warszawa–Kra-
ków–Gdańsk, 1977, s. 14–18.

³³ Valdovo Vytauto laikų itinerarijus rodo, kad buvo 16 pagrindinių vizitų centrų, iš jų ilgiau-
siai viešėta Breste, Dubičiuose, Gardine, Kaune, Lucke, Naugarduke, Trakuose, Vilniuje,
Varniuose, žr. Purc J. Itinerarium Witolda Wielkiego Księcia Litwy (17 lutego 1370 roku–

1540 m. monarcho Žygimanto Augusto rašte minima „Kęstučio brasta“ – perkėla per Nemuną (*перевоз на Неме́н Кесу́тыв*), kurią kadaise valdė Trakų vai-vada Konstantinas Ostrogiškis³⁴. To meto komunikacinėje sistemoje brastos buvo svarbios „kryžkelės“, link kurių vesdavo daugelis kelių, o persikėlus per upę keliai vėl išsišakodavo tolesniais savo maršrutais. Tokios strateginės vietos pelnydavo ypatingą valdovų dėmesį, jos būdavo net įtvirtinamos, kad priešų kariuomenė negalėtų jomis pasinaudoti³⁵. 1639 m. Bobruisko seniūnijos inven-toriuje minima „Vytauto brasta“ per Ipos upę³⁶. Tačiau daugiausia dėmesio nu-sipelno dokumentuose liudijami „Vytauto keliai“. 1467 m. Markove žemių atri-bojimo dokumente minimas „Vytauto kelias“: *по Оленецъ а по великою дорогу по Витовътову*³⁷, kaip ir 1484 m. atveju: *по великою дорогу по Витовътову, почоншии отъ Марковского перевозу ажъ у каменный мостъ у Витовътовъ*³⁸. Toks kelias nurodytas 1536 m. dokumente aprašant Bielsko dykros ribas Goniondzo kryp-timi: *Витолтова дорожа была до того двора, што на Войдиловце ловища была*³⁹. Tikėtina, kad jis vedė į buvusius valdovo medžioklės plotus. Veikiausiai tas pats „Vytauto kelias“ pažymėtas viename ankstyviausių XVI a. dykrų Palenkėje atri-bojimo plane⁴⁰. „Vytauto vieškelis“ (*гостинца Витолтова*) liudijamas ir 1546 m.

27 paždiernika 1430 roku) // *Zeszyty naukowe Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu. Historia*. Nr 74, z. 11. 1971, s. 71–115. Aleksandro Jogailaičio laikų svarbiausi šalies centrai, itinerarijų duomenimis, buvo: Beržtai, Bielskas, Brestas, Eišiškės, Gardinas, Kamenecas, Melnikas, Merkinė, Naugardukas, Trakai, Vilnius, žr. *Neuman M., Pietkiewicz K.* Lietuvos didžiojo kunigaikščio ir Lenkijos karaliaus Aleksandro Jogailaičio itinerariumas (1492 m. birželis–1506 m. rugpjūtis) / Vertė E. Rimša, G. Vaskela // Lietuvos istorijos me-traštis 1995 metai. 1996, p. 154–240.

³⁴ VUB RS. F. 69-27, l. 1.

³⁵ *Čelkis T.* Keliais po viduramžių Lietuvą. II: XIII–XV amžiaus pradžios karo žygių sąlygos // *Lituanistica*. T. 59, Nr. 3 (93). 2013, p. 132.

³⁶ АВАК. Т. 25: Инвентари и разграничительные акты. Вильна, 1898, с. 296–297 (1639): *Poczynaiąc z brzegu rzeki Ipy, a zostawiając Witoldow brod wprawie, przez wroczysszcze nazwane Smiet, trybem prosto do narożnego kopca nowo zasypanego, który te obiedwie siola z siolem Plebanskim Dąbrową graniczy.*

³⁷ Lietuvos Metrika. Knyga Nr. 25 (1387–1546). Užrašymų knyga 25 / Parengė D. Antanavičius, A. Baliulis. Vilnius, 1998, Nr. 215, p. 269 (1467).

³⁸ Акты, относящиеся к истории Южной и Западной России (1361–1598) (toliau – АЮЗР). Т. 1. С.-Петербург, 1863, № 31, с. 21 (1483). Dėl dokumento datavimo palyginti šią do-kumento publikaciją: Lietuvos Metrika. Knyga Nr. 25 (1387–1546). Užrašymų knyga 25, Nr. 215, p. 268 (1467); taip pat žr. Nr. 214, p. 267: *от перевоза Марковского дорогом Витовътовою.*

³⁹ Археографический сборникъ документовъ относящихся к истории Северо-Западной Руси (toliau – АСЗР). Т. 1. Вильна, 1867, № 17, с. 16 (1536). 1528 m. valdovas patvirtino Alberto Goštauto ir Radvilų susitarimą dėl Radvilų Goniondzo ir Alberto Goštauto Tykocino valdų ribų, jų apraše netoli Supraslio upės minimas „Vytauto kelias“ // Pergamentų katalogas / Sudarė R. Jasas. Vilnius, 1980, Nr. 315, p. 126 (1528).

⁴⁰ VUB RS. F. 23-29.

LDK ir Lenkijos sienos Palenkėje apraše⁴¹. Šio valdovo kelių atminimas atspindėtas XVII a. dokumentuose. Antai, 1615 m. karaliaus Zigmanto Vazos įsakyme nurodyta, jog reikia pataisyti Slucko–Minsko kelią, kad jis būtų tvarkingas kaip Vytauto laikais⁴². Vis dėlto šaltiniuose liudijami „valdovo keliai“ nebuvo išimtinis Vytauto laikų fenomenas. XVI a. dokumentuose minimi ir „karališki keliai“. 1517 m. Pinsko paviete komisarams nustatant žemių ribas, jų apraše nurodyta: *къ дорогу великому къ дорозе вечной королевской*⁴³. Taip pat LDK ir Livonijos 1545 m. delimitacijos dokumente minima: *per regiam viam ad lacum Nedrowitz*⁴⁴ arba Rokiškio apylinkėse – *ad viam regiam duo lapides*⁴⁵. XVI a. šaltiniuose pasitaiko net „amžino kelio“ (*дорогу вечистую*) paminėjimas⁴⁶. Nors tokių žinučių dokumentuose nėra labai daug, pavyzdžiai aiškiai rodo, kad egzistavo „valstybiniai“ strateginės paskirties keliai, kurių dalis sieti su valdovų vardais. Suprantama, šie įvardijimai buvo vienetiniai, o dauguma valstybinės reikšmės kelių vadinti centru, kuriuos jie jungė, vardais.

„VALSTYBINIŲ“ KELIŲ PRIEŽIŪRA

Svarbiausiais valstybės traktais vykdavo ne tik „keliaujantis“ valdovas, bet ir šalies pareigūnai arba užsienio pasiuntiniai diplomatai. Tokių kelių reikėjo krašto gynybos tikslais – pražygiuoti kariuomenei. Pavyzdžiui, 1561 m. valdovo instrukcijoje nurodytas LDK kelių maršrutas, kuriuo Lenkijos Karalystės

⁴¹ АСЗР. Т. 1. № 31, с. 81 (1546). Analogiškų „valdovų kelių“ buvo ir Maskvos valstybėje, žr. Платонов С. Ф. Къ истории городовъ и путей на южной окраине Московскаго государства въ XVI веке // Журналъ Министерства Народнаго Просвещения. Ч. 316. Москва, 1898, с. 88. Apie XVI–XVII a. „Vytauto kelius“ Voluinėje žr. Пришляк В. Старий «гостинец Витолтов», с. 21–23.

⁴² Жг. Доўнар А. «Масты ў паўтара пруты», с. 64 (tai autorius nurodo remdamasis Lietuvos Metrikos duomenimis).

⁴³ Грушевский А. Пинское полесье. Киевъ, 1901 (priede skelbti šaltiniai), № 22, с. 27 (1517). 1536 m. aprašant Bielsko dykros ribas Goniondzo kryptimi: *на речце Чорнои, на великой дорозе, где околы, то есть стаини, королевский были* – АСЗР. Т. 1. № 17, с. 15 (1536).

⁴⁴ Čelkis T., Antanavičius D. 1545 metų Livonijos ir Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės sienos patikrinimas (Livonijos pareigūnų ataskaita) // Lietuvos istorijos studijos. T. 27. 2011 (toliau – Čelkis T., Antanavičius D. 1545 metų), p. 171 (1545).

⁴⁵ Čelkis T., Antanavičius D. 1545 metų, p. 174 (1545); taip pat: Русская историческая библиотека (toliau – РИБ). Т. 30: Литовская Метрика. Часть третья: книги публичныхъ дель. Юрьевъ, 1914, № 118, ст. 888 (1565–1566): *дороги, которая идетъ пушочно Беловезьского з бору и пушчи ажъ до Королева Мосту*. „Karališkas kelias“ – kryžkelė nurodyta minėtoje 1546 m. LDK ir Lenkijos delimitacijoje: *до дороги крыжовое, которую зовутъ Королевская дорога, котора иде зъ Лидухова до Олекса, а другая дорога съ Поповичъ иде до дуба* (АСЗР. Т. 1. № 31, с. 109 (1546)).

⁴⁶ АВАК. Т. 22: Акты Слонимского земского суда. Вильна, 1895, № 538, с. 286: *дорогу вечистую, которая идетъ з Сланима до Рожаное*.

kariuomenė turėjo žygiuoti į Livoniją⁴⁷. Buvo svarbu, kad kariuomenės įveiktų atstumus kuo sparčiau. Todėl kelius reikėjo ruošti ir taisyti, o tokio masto darbams galėjo sutelkti bene tik valdovas. Tai buvo monarcho ne tik teisė, bet ir pareiga. Antai, Motiejus Strijkovskis XVI a. kronikoje teigia, jog, ruošiantis žygiui į Maskvą, valdovas Algirdas įsakė sutvarkyti kelius per pelkes, kad kariuomenė pražygiuotų tiesiai per jas⁴⁸. Galima paminėti ilgą laiką egzistavusią valdovo tarnybinių žmonių kategoriją – bartus, kurie specializavosi statyti tiltus, tiesti medgrindas ir prižiūrėti karo kelius⁴⁹. Kitais atvejais valdovas per vietos pareigūnus nurodydavo gyventojams taisyti kelius, antai 1527 m. įsakė sutvarkyti „pasiuntinių kelią“ iš Vilniaus į Naugarduką per Geranainius: *его милост к намъ писал, ижъ по той дорозе везъде по речкамъ мосты казалъ помостити, а по болотомъ – гребли поробити, какъ жо вжо дорога на тьи его милости именья близъшая и лепъшая, и сушьшая нижли тая, которою тепер ездять з Вилни до Новогородка*⁵⁰.

Valstybės administracijos susisiekimo funkcionalumą užtikrindavo specialios prievolės⁵¹. Antai, 1535 m. rašte liudijama, kad prie Maladečinos–Polocko kelio buvusių kaimų ir miestelių gyventojai privalėjo prisidėti prie tiltų statybų, gerinant susisiekimą⁵². XVI a. penktame dešimtmetyje LDK ir Prūsijos komisarams ruošiantis atnaujinti šalių sieną prie Merkinės, valdovas įpareigojo Merkinės valdytoją Mykolą Jundilą sutvarkyti kelius, nutiesti medgrindas ir tiltus per pelkes ir upes, kad pareigūnai galėtų sėkmingai apvažiuoti ir apžiūrėti sieną⁵³. Prekybos tikslais taip pat rūpintasi prižiūrėti kelius. 1586 m. Abiejų Tautų Respublikos karalius įsakė taisyti kelius, kurie vedė į Rygą, svarbų prekybos uostą⁵⁴.

⁴⁷ Lietuvos Metrika. Knyga Nr. 564 (1553–1567). Viešųjų reikalų knyga 7 / Parengė A. Baliulis. Vilnius, 1996, Nr. 30, p. 51 (1561), viena jo atkarpa: *дорогою: з Берестья до Каменья, до Шерешева, до Нового двора, до Порозова, до Волковыиска, да Мостовъ, до Василишок, до Радуні, до Еушишокъ, до Рудникъ и мимо Вилню до Реши гостинцом господарским або на Немецьчину, на Дубъники, к Поволі.*

⁴⁸ Kronika Polska, Litewska, Żmódzka i wszystkiéj Rusi Macieja Strykowski. T. 2. Warszawa, 1846, s. 11.

⁴⁹ Žr. Ochmański J. Obcoetniczne osadnictwo na Litwie w XIII i XIV wieku // Dawna Litwa. Olsztyn, 1986, s. 65–68; Dubonis A. Bartai // Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės enciklopedija. T. 1 (įteikta spaudai).

⁵⁰ Lietuvos Metrika. Knyga Nr. 14 (1524–1529). Užrašymų knyga 14 / Parengė L. Karalius, D. Antanavičius. Vilnius, 2008, Nr. 849, p. 360 (1527).

⁵¹ Wysłouch S. Posługi komunikacyjne, s. 16.

⁵² АЮЗР. Т. 1. № 100, с. 85 (1535): *тою дорогою Полоцкою мость будуть мостити, одъ Молодечна до Полоцка и по иньимъ местцам.*

⁵³ Lietuvos Metrika (1540–1543). 12-oji Teismų bylų knyga / Parengė I. Valikonytė, N. Šlimienė, S. Viskantaitė-Saviščvienė, L. Steponavičienė. Vilnius, 2007, Nr. 107, p. 102 (tarp 1541 m. dokumentų): *на реках и на болотах, и на иньихъ трудныхъ местцах ку перебуванью мосты и гати робити, и дороги, куды оные комисары наши мають ехати.*

⁵⁴ Latvijas Valsts Vēstures Arhīvs. F. 1392, ap. 1 (4 dalis), b. 630, l. 3 (1586).

Išties, kad kelių priežiūra buvo išties svarbus valstybės rūpestis, liudija 1468 m. Kazimiero teisyne 25 straipsnis: *tie, kurie tiltus grindė mūsų dėdės didžiojo kunigaikščio Vytauto ir didžiojo kunigaikščio Žygimanto laikais, tai ir dabar turi kiekvienas savo tiltus statyti ir taisyti*⁵⁵.

Prievolės, užtikrinusios susisiekimą šalyje, fiksuotos Pirmajame Lietuvos Statute: *norime nepalietę palikti nuo seno įprastus papročius: pastovių davimo nuo seno įprastose stovyklose, senus tiltus taisyti ir naujus senose vietose statyti, <...> senus kelius taisyti, ir mūsų žygūnams duoti pastotes, kur nuo seno yra duodamos*⁵⁶. Be to, minimos egzistavusios kelių prievolės, nuo kurių bajorai atleisti: *nuo visokių vežiojimo naštų, kurios pastotėmis vadinamos*⁵⁷. Pastovius ir pastotes buvo privaloma teikti kelionės metu aprūpinant valdovą ir jo svitą, šalies pareigūnus, o kartais ir užsienio pasiuntinius. Išties, be šių sąlygų mobili šalies administracijos veikla būtų sunkiai įmanoma. 1444 m. bajoras Vasilijus Mikuliničius nurodė, kad kelyje nuo Vitebsko iki Smolensko ir nuo Smolensko iki Polocko Vytauto laikais teikdavo pastotes valdovui, bet ne vietininkams⁵⁸. Nors šių prievolių ištakos šaltiniuose siejamos su Vytauto laikais⁵⁹, nereikia manyti, kad jos tik tada atsirado, nes apie jas užsimenama ir valdovo Gedimino laikų dokumentuose⁶⁰. 1447 m. Kazimiero Jogailaičio žemės privilegijoje taip pat nurodytos pastovių, tiltų taisymo ir statybų, kelių taisymo ir naujų tiesimo prievolės⁶¹. Vis dėlto dokumentai rodo, kad šių prievolių tvarka turėjo savo niuansus ir ilgainiui keitėsi. Kaip minėta, iš šaltinių matyti, kad nuo pastočių prievolės bajorai ir kunigaikščiai buvo atleisti, aiškėja, kad ši prievolė krito ant žemesnio socialinio sluoksnio pečių. Tikėtina, kad bajorija nuo jos atleista Vytauto laikais. Ši prievolė buvo tarsi valstietiška, kuri „netiko“ iškilusiems didikams, nes bajorui, turėjusiam pareigas, reikalauti šios

⁵⁵ Kazimiero teisynas, p. 19, 32.

⁵⁶ PLS, sk. I, str. 22, p. 84 (vertimas: Pirmasis Lietuvos Statutas (1529 m.) / Parengė I. Valikonytė, S. Lazutka, E. Gudavičius. Vilnius, 2001, p. 136).

⁵⁷ PLS, sk. I, str. 22, p. 84.

⁵⁸ АЮЗР. Т. I. № 23, с. 17 (1444): *а подѣ наместники у подводахъ не хоживали; хоживали подѣ княземъ великимъ Витовтомъ дяди твоего отъ Вытебска до Смоленска, а отъ Смоленска до Полоцка*.

⁵⁹ Tai reikia aiškinti valstybės institucionalizacijos raida ir rašto kultūros plėtra, kai dokumentuose perteikiami ankstesnių raštų duomenys arba juose „atmenami“ dar senesni laikai. Tai paliudyta 1444 m. šaltinyje nurodant: *Олькгирда не помню, помню князя великого Витовта* – АЮЗР. Т. I. № 23, с. 17 (1444); Wysłouch S. Pasługi komunikacyjne, s. 6.

⁶⁰ 1323 m. Gedimino laiške Šv. Romos imperijos imperatoriui minimos susisiekimo ir pastočių prievolės (*angariarum et perangariarum*), nuo kurių žadėta atleisti atvyksiančius pirklus iš Europos – Chartularium Lithuaniae res gestas magni ducis Gedeminne illustrans. Gedimino laišakai / Parengė S. C. Rowell. Vilnius, 2003, p. 64.

⁶¹ Zbiór praw litewskich, s. 33: *Wyjmujuczi też, poddanyje kniazzej, panow, szlachty, bojarow, ot nas im danyje, a wedze staryje, i zdawna zwyklyje nam i potomkom naszym stacyi, pobory, mostow nowych budowanie, starych poprawowanie, doroh naprawowanie, w celasti zachowywajem*.

prievolės (mokesčių) iš kito, tokį pat statusą turėjusio bajoro, būtų problemiška. Taip pat matyti, kad, plintant Magdeburgo teisei, savivaldą turėję miestai neprivalėjo teikti pastočių. 1510 m. valdovo išduotoje Magdeburgo teisės konfirmacijoje privilegijoje Polockui paliudytos prievolės, nuo kurių atleisti gyventojai, ir nurodyta, kad pastoviai turi būti teikiami tik tada, kai pats valdovas keliauja⁶². Tuo metu vykstančių valstybės pareigūnų ir pasiuntinių aprūpinimą kelyje dažniausiai reglamentuodavo specialūs monarcho nurodymai. Pavyzdžiui, 1551 m. valdovas rašė Oršos miestiečiams dėl LDK pasiuntinių aprūpinimo, kad pastotės turi būti teikiamos kaip buvo nuo seno, bet nuo jų atleisti kunigaikščiai, bajorai ir žemionys⁶³. Žinomi specialūs valdovo išduoti vadinamieji „pastočių raštai“, kurie patvirtindavo teisę į aprūpinimą kelionėje, kaip antai 1536 m. atveju kelyje nuo Vilniaus iki Lenkijos sienos: *Лист подводный служебнику пана Познанского <...> на одну дорогу, где онъ тых часовъ посланъ, подводу а проводника на кони везде по той дорозе, почонъ отъ Вилни до границы полское, заховываючи дату, в семъ нашомя листе описаную, на одинъ мессецъ, на чотыры недели, нигде ничымъ не мешькаючи*⁶⁴.

Išties, ši kelionių prievolė gyventojams buvo sunki našta, ji dalyta „savaitėmis“, kai tiek laiko trukusią kelionės dalį gyvenviečių arba valsčių gyventojai turėdavo teikti pastotes ir pastovius⁶⁵. Pasiuntinybes neretai sudarydavo gausūs

⁶² Акты, относящиеся к истории Западной России (toliau – АЗР) (1506–1544). Т. 2. Санкт-Петербургъ, 1848, № 61, с. 78–79 (1510): *А въ заставу мещанъ Полоцкихъ не мають посылати: нижьли мають они на службу нашу, на войну везити. Тежъ стацей не мають они посломъ нашимъ и инымъ никому давати, только олижъ на нашия приезды мають стацею давати.* Taip pat žr. АЮЗР (1599–1637). Т. 2. С.-Петербургъ, 1865, № 103, с. 126–128.

⁶³ АЮЗР. Т. 1. № 122, с. 129 (1551): *што жъ дей они тыхъ часовъ ку великому знищенью и вбозству приили съ тыхъ причинъ, ижъ частокротъ черезъ тое место нашо гонцы и послы наши великии и Московские до насъ господаря и отъ насъ до Москвы зъ немалыми почты ходять, а они подвои завжды имъ даютъ, кромъ жадное помочи людей тыхъ, которые за предковъ нашихъ славное памети королей ихъ милости суть даны некоторымъ княземъ, паномъ и земьяномъ нашимъ.*

⁶⁴ СМВКЛ, № 47, с. 336 (1536). 1578 m. valdovo įsakymas vietovių pareigūnams ir miestiečiams, kad šie sutvarkytų kelius, kuriais važiuos Maskvos pasiuntiniai, ir kad juos reikia aprūpinti maistu: *княземъ, паномъ воеводамъ, каштеляномъ, старостамъ, державцамъ, кнегинямъ, панямъ, земляномъ и дворяномъ нашимъ, и тежъ войтомъ, бурмистрамъ, радцамъ местъ нашихъ господарскихъ и князьскихъ и паньскихъ и духовныхъ, въ панстве нашомя великомъ князстве Литовскомъ. Ижъ послы великого князя Московского до насъ господаря идуть, противко которыхъ приставами, для проваженья ихъ до насъ, послали есмо маршалка нашого пана Димитрия Скумина, и тивуна и городничого Троцкого пана Мартина Стравинского. А такъ приказуемъ вамъ всимъ и каждому засобно, абы есте на местцахъ звыклыхъ, водле повинности давное, для тыхъ пословъ мосты напровавати, гати гатити и станы робити казали, и стацей способити велели, также и подводу съ потребу додавали – АЗР (1544–1587). Т. 3. Санктпетербургъ, 1848, № 97, с. 225–226 (1578).*

⁶⁵ Žr. *Wyśłouch S. Poślugi komunikacyjne*, s. 9; *Любавский М. К. Областное деление и местное управление Литовско-русского государства ко времени издания Первого Литовского Статута*. Москва, 1892, с. 473, 491–495; 1558 m. valdovo Žygimanto Augusto nurody-

kelių šimtų, o kartais ir per tūkstantį asmenų būriai⁶⁶. Žinoma atveju, kai valdovas įpareigodavo pasiuntinius keliauti specialiu maršrutu, kad šie neklaidžiotų po kraštą, nereikalautų neteisėtų pastočių ir taip nedarytų gyventojams skriaudų⁶⁷. 1524 m. Valkavisko vaitas ir burmistras skundėsi valdovui Žygimantui Senajam, kad valsčių gyventojai, kurie turi teikti pastotes ir pastovius pasiuntiniams, jų neteikia ir dėl to neteisėtai pasisavinami žirgai iš miestiečių⁶⁸. 1566 m. liudijama, kad Breste pasiuntiniams žirgai buvo duoti už pinigus⁶⁹.

Prie minėtų prievolių priklausė ir svarbių valstybės kelių apsauga. To meto diplomatijoje egzistavo garantinių raštų tvarka – kitų šalių pasiuntiniai per šalį galėjo vykti tik gavę monarcho leidimą⁷⁰. XVI a. pasitaikydavo, kad valdovas neleisdavo keliauti per savo žemes, argumentuodamas, jog taip gali būti šnipinėjama⁷¹. Apie „kelių apsaugos“ prievoles liudija šaltiniai. Pavyzdžiui, 1449 m. Žygimantas Jogailaitis įpareigojo Valkavisko bajorus saugoti kelius taip, kaip buvo Vytauto laikais, o tokį apsaugos būrį sudarė dešimt žmonių⁷². Apie kelių

muose dėl pastočių rašoma, kad gyventojai turėjo mokėti skirtus mokesčius ir duoti natūrines duokles. Gyvenvietė privalėjo aprūpinti keliaujančiuosius 3–7 mylių atstumo kelyje. Vykstantys pareigūnai su savimi veždavosi valdovo raštą – įgaliojimą, kuris įrodydavo vietos pareigūnams, kad keliaujantieji turi teisę į pastotes ir aprūpinimą. Jei kisdavo žirgas, jį pasiuntiniai turėdavo išgyti už kelionės pinigus iš vietos gyventojų – РИБ. Т. 30. № 5, с. 592–598 (1558). Apie tai XVI a. rašė ir Mykolas Lietuvis (*Mykolas Lietuvis*. Apie totorių, lietuvių ir maskvėnų papročius / Vertė I. Jonynas. Vilnius, 1966, p. 58, faksimilė – p. 31).

⁶⁶ Žr. *Wysłouch S.* Posługi komunikacyjne, s. 41.

⁶⁷ Žr. Lietuvos Metrika (1522–1530). 4-oji teismų bylų knyga / Parengė S. Lazutka, I. Valikonytė, G. Kirkienė, E. Gudavičius (ir kiti). Vilnius, 1997, Nr. 319, p. 266 (1528). Kitais atvejais būdavo draudžiama pasiuntiniams reikalauti pastočių svečioje šalyje: *Литовскимъ посламъ по Новгородской волости подводи не имати, а Новгородскимъ посломъ по Литовской волости подводи не имати жъ* – АЗР (1340–1560). Т. 1. С. Петербург, 1846, № 39, с. 35 (1442).

⁶⁸ Акты Литовско-русского государства (1390–1529), изданные М. Довнар-Запольским. Вып. 1. Москва, 1899 (toliau – АЛРГ), № 171, с. 194 (1524): *тыи люди наши подводи и стацции на своей недели подъ пословъ и гонцовъ чужоземцовъ и инихъ гонцовъ давати не хотятъ; а за тымъ дей кони ихъ местскии берутъ и стацею дей меццане жъ наши зъ волостныхъ людей дають, въ томъ имъ кривда се дееть*.

⁶⁹ Документы Московского архива министерства юстиции. Т. 1 / Подготовил М. Довнар-Запольский. Москва, 1897, № 17, с. 231 (1566): *аби били волни от давания коней на подводи, водле старого звичаю. И било то через колко летъ, аже принявши оную горилку на замокъ, замку под гонци кони давано, а меццане от того волни zostали; а потомъ, гди устава новая постановена складатися всемъ на подводи, а за пенязи под гонци кони давати, опять тое береме на место вложено, ижъ кони за пенязи дають*.

⁷⁰ 1407 m. Vytauto garantinis raštas, išduotas Ordino magistrui į suvažiavimą Kaune: *Codex epistolaris Vitoldi magni ducis Lithuaniae 1376–1430* / Ed. A. Prochaska. Cracoviae, 1882, Nr. 371, p. 152 (1407). 1496 m. (?) valdovo duotas gleitas Maskvos pasiuntiniui ir jame aprašytas kelias per LDK: *po wielikomu kniazstwu litowskomu, poczanszy ot hranicy ot Brastawia, toju dorohoju na Wenicu, na Korec, na Dubrowicu, na Pinesk, do hranicy moskowskoje* – *Źródła dziejowe*. Т. 10: *Sprawy Wołoskie za Jagiellonów* / Wyd. A. Jabłonowski. Warszawa, 1878, nr 10, s. 65.

⁷¹ 1498 m. valdovo Aleksandro laiške nurodoma, jog Turkijos pasiuntinys su svita nepraleistas, nes, manoma, galėjo šnipinėti: Lietuvos Metrika. Knyga Nr. 6 (1494–1506). Užrašymų knyga 6 / Parengė A. Baliulis. Vilnius, 2007, Nr. 58, p. 86 (1498).

⁷² РИБ. Т. 27: Литовская Метрика. Часть первая: Книги записей. С. Петербург, 1910,

apsaugą rašoma ir 1499 m. valdovo sprendime, kad kelias buvo saugomas savaitėmis ir sykiu teikiamos pastotės⁷³. 1541 m. teismo byloje liudijama, kad Trakų valsčiaus gyventojai ėjo pastočių sargybą⁷⁴. Reikia manyti, kad tokio ypatingo dėmesio sulaukdavo svarbiausi didieji keliai, kuriais dažniausiai vykdavo valstybės pareigūnai, pasiuntiniai arba pirkliai.

ISVADOS

1. XV–XVI a. LDK sausumos kelių sistema formavosi ne tik veikiamą gyvenviečių tinklo sklaidos. Kuriantis valstybei, klostėsi teritorinė organizacija, apglėbusi gyvenviečių visumą. Tuo metu valstybė valdyta po ją keliaujant monarchui arba jo valdžia rėmėsi panašia įgaliotų pareigūnų administravimo forma. Taip susidarė nuolatiniai maršrutai – „valstybiniai keliai“ su infrastruktūra, kurie jungė tolimes teritorijas. Ryškėjantys valdovo itinerarijai ilgai niui įgydavo „valstybinių kelių“ sampratą. Kai kurie jų turėjo specialius pavadinimus: „Kęstučio brasta“, „Vytauto brasta“, „Vytauto kelias“, „karališkas kelias“ arba „amžinas kelias“. Tokie įvardijimai buvo pavieniai, nes dauguma valstybinės reikšmės kelių vadinti centrų ir miestų, kuriuos jie jungė, vardais.
2. Valstybės traktais vykdavo „keliaujantis“ valdovas, pareigūnai, pasiuntiniai, pirkliai, kariuomenė. Tuos traktus reikėjo taisyti. Žinoma ilgą laiką egzistavusi tarnybinių žmonių kategorija – bartai, kurie statydavo tiltus, tiesdavo

№ XXIV, ст. 104 (1449): *Волковыскъ. Незбодичомъ, десятемъ човекомъ, дороги стере-чи, а Лагирю на своей же дорозе десятемъ же, какъ здавна стерегивали при великомъ князи Витовте и при Жикгимонте.* Kelių sargai – *viam custodibus* – išskirti 1387 m. Jogailos privilegijoje Vilniui – *Codex diplomaticus ecclesiae cathedralis necnon dioeceseos Vilnensis* (1387–1468). T. 1, z. 1 / Wyd. J. Fijałek, W. Semkowicz. Kraków, 1932, s. 15. 1408 m. karaliaus Jogailos nuosprendžio rašas Josifui Bedunui, kuris, būdamas valdovo tarnybininku, buvo gavęs valdų Peremyšlio valsčiuje Raudonojoje Rusioje (bet vėliau jis nusikalto ir buvo nubaustas). Svarbu, kad valdovas, išvardydamas jam suteiktas valdas, nurodė ir jo pareigą: *Есифъ, имаеть служити намъ и нашимъ детемъ изъ того села двема стрелци, и на каждую нашу дорогу, где намъ потребизна* – АЮЗР. Т. 1. № 10, с. 6 (1408).

⁷³ АЛРГ, с. 93–94 (1499): *Жаловал намъ войтъ новгородский Свирид и вси мещане новгородскии на сорочника церинскаго на Сенька и мужей Церинцовъ, рекучи тымъ обычаемъ, штож они здавна за великого князя Витовта и Жикгимонта и за отца нашего короля его милости недели стерегивали с подводами в Новогородку;* taip pat žr. РИБ. Т. 20: Литовская Метрика. Петербург, 1903, № 109, ст. 144 (1514): *службы тяглое служити и въ подводы ходити, и дяколь давати имъ не казалъ, и велелъ имъ въ томъ дати <...> они служили за великого князя Витольта и за Жикгимонта.* Taip pat žr. Акты Литовской метрики / Собр. Ф. Н. Леонтович. Т. 1. Варшава, 1896, № 91, с. 40 (1494).

⁷⁴ Lietuvos Metrika. Knyga Nr. 27, Lietuvos valstybės istorijos archyvas. F. 389 (mikrofilmai), l. 43v–44: *Села тые Бортники а Нивъки, которые перво сего были боярские зъ давныхъ а зъ вechистыхъ часовъ, за великихъ князей Витовта а Жыкгимонта с нами посполу подводу стерегивали, пословъ стацями поднимывали, мосты моцывали и города рубливали.*

medgrindas. Kitais atvejais monarchas įpareigodavo vietos pareigūnus prižiūrėti vietos kelius. Administracijos susisiekimo funkcionalumą užtikrino specialios prievolės – pastoviai ir pastotės, kurie teikti kelionės metu aprūpinant valdovą, pareigūnus, o kartais ir užsienio pasiuntinius. Šios prievolės turėjo savo niuansus ir ilgainiui keitėsi. Veikiausiai Vytauto laikais bajorija ir kunigaikščiai buvo atleisti nuo pastočių ir ši prievolė perėjo žemesniems sluoksniams. Magdeburgo teisę turėję miestai teikti pastočių neprivalėjo. Išimtiniais atvejais pareigūnų ir pasiuntinių aprūpinimą kelyje reglamentuodavo monarcho išduoti specialūs raštai. Be to, prie minėtų priskirtina „kelių apsaugos“ prievolė, nes kai kuriuos jų saugojo karių būriai.

3. Nors šaltinių duomenys apie LDK kelių sistemą ir šalies administracijos cirkuliaciją gana fragmentiški ir painūs, jie leidžia susidaryti bendresnį LDK komunikacijos sistemos vaizdą, kuris rodo, kad valstybėje susisiekimas administruotas aukščiausiu lygmeniu. Tai buvo ne tik išskirtinė monarcho teisė, bet ir būtinybė, leidusi efektyviau valdyti teritorijas. Visa tai prisidėjo prie valstybės teritorinės struktūros brandos. Kita vertus, ši analizė iš naujo iškėlė LDK valdovų valdymo keliaujant maršrutų susiklostymo problemą, valstybės kelių priežiūros prievolių klausimą ir mėginimą nuosekliau suprasti LDK administracinės struktūros funkcionalumą. Todėl šis straipsnis prisideda prie minėtų problemų išsamesnių tyrimų perspektyvų.

“SOVEREIGN ROUTS” IN THE 15TH–16TH CENTURY GRAND DUCHY OF LITHUANIA TERRITORIAL STRUCTURE

Tomas Čelkis

Summary

The article offers an attempt to answer the questions: what was the importance of land roads as the means of the communication in the governance of the Grand Duchy of Lithuania (further – GDL) and how did it participate in the political space structure maturity. The spread of settlements was one of the reasons to develop the land road system. Some other reasons affected this process as well. As the state was building up, an enfolded entire settlement system territorial organization was forming. A sovereign reigned by travelling over the country or leaned upon a similar officer administration form. Constant routs – “sovereign routs” to the distant territories – appeared. Some of them had special names: “The Kęstutis passing”, “The road of Vytautas”, “King’s road” or even “the Eternal road”. Such roads were solitary instances. Most often, roads of state importance took name after the territorial centers they united. It is obvious that being named after the sovereigns means the development of the political territorial system. The formed road maintenance obligation system also confirms this principle. A sovereign obligated local officers to take care of local roads. The success of the administration communication function was based on special duties – to organize a substation and to supply sovereign officers or sometimes even foreign diplomats with dwelling, food, and horses.