

Joanna Kunigielis

<https://orcid.org/0000-0003-2700-5226>

Instytut Historii im. Tadeusza Manteuffla Polskiej Akademii Nauk

## Organizacja funkcjonowania mostów i grobli w Wielkim Księstwie Litewskim od drugiej połowy XV do końca XVI wieku - zarys problematyki

### Zarys treści

W artykule przybliżono prawne i organizacyjne zasady funkcjonowania mostów i grobli w Wielkim Księstwie Litewskim m.in. w świetle regulacji prawnych wczesnej epoki nowożytnej. Podstawą badań były obowiązujące ogólnopaństwowe akty normatywne oraz przywileje nadawane przez władzę. Problemy te są rozpatrywane w dwóch aspektach: przestrzennym i gospodarczym.

### Abstract

The article presents the legal and organisational principles of the functioning of bridges and dikes in the Grand Duchy of Lithuania. The research is based on the legal regulations from the early modern era, including national legal norms and individual privileges. These provisions are considered in two aspects: spatial and economic ones.

**Słowa kluczowe:** most, grobla, prawo, Metryka Litewska, Wielkie Księstwo Litewskie

**Keywords:** bridge, dike, law, Lithuanian Metrica, Grand Duchy of Lithuania

„Istnienie miejsca nie poprzedza istnienia mostu. Wprawdzie zanim stanie most, wiele jest punktów wzdłuż rzeki, które mogą być przez coś zajęte. Ale dopiero jeden z nich okazuje się miejscem, i to dzięki mostowi [...]. Brzegi nie leżą bowiem niezależnie od siebie po obu stronach rzeki, lecz odnoszą się do siebie nawzajem właśnie dzięki mostom”<sup>1</sup>.

Mosty i groble można badać na dwóch głównych płaszczyznach: położenia przestrzennego oraz wykorzystania gospodarczego. Aspekty te są ze sobą ściśle powiązane. Ekonomiczne wykorzystanie tych konstrukcji związane jest m.in. z pobieraniem myta.

---

<sup>1</sup> M. Heidegger, *Budować, mieszkać, myśleć*, tłum. K. Michalski, „Teksty. Teoria Literatury, Krytyka, Interpretacja” 1974, nr 6(18), s. 143.

Wydane przywileje wspominają nie tylko o pozwoleniu na jego egzekwowanie w określonej kwocie, dostarczają także informacji, gdzie znajdowała się przeprawa, co jednocześnie umożliwia spojrzenie przestrzenne i ekonomiczne. W niniejszym artykule pragnę przedstawić prawne i organizacyjne aspekty funkcjonowania mostów i grobli. Przybliży to nas do uzyskania odpowiedzi na pytania: czym były te konstrukcje i jak je wykorzystywano w życiu codziennym.

Badania mostów i grobli jako urządzeń osadzonych w danej przestrzeni i ułatwiających pokonanie naturalnych przeszkód na drodze – w tym przypadku rzek i terenów podmokłych – wpisują się w kanon geografii historycznej<sup>2</sup>. Bezpośrednio związane są także z systemem komunikacji i rozwojem zarówno lokalnych dróg, jak i międzynarodowych traktów. Uchwycenie zależności między człowiekiem a środowiskiem na tle dynamiki zmian tak na płaszczyźnie rozwoju techniki i oddziaływania na środowisko, jak i wykorzystania ich gospodarczego jest przedmiotem moich dociekań. Ta prężnie rozwijająca się w ostatnich latach dziedzina historii nie jest wolna od problemów, które nastręcza przede wszystkim fragmentaryczność źródeł, uniemożliwiająca w wielu przypadkach stworzenie pełnego katalogu danych<sup>3</sup>. Istotne staje się więc korzystanie z dorobku nauk pokrewnych, m.in. hydrologii, klimatologii, dendrochronologii czy archeologii. Warto mieć na uwadze fakt, że tego typu interdyscyplinarne badania dotyczące terenów Wielkiego Księstwa Litewskiego stanowią niestety marginalny nurt historiografii i jeżeli już są prowadzone, to na skalę mikro<sup>4</sup>.

Przeprawy, w skład których oprócz mostów i grobli wchodzi także brody oraz konstrukcje typu gać<sup>5</sup> czy kamsza<sup>6</sup>, nie stanowiły przedmiotu badań w większym zakresie i ograniczały się zazwyczaj do wzmiankowania ich jako elementy ułatwiające podróż w kontekście badania stanu dróg lądowych<sup>7</sup>. Podejmowali je głównie historycy litewscy – Laimontas Karalius i Tomas Čelkis oraz badacz białoruski – Aliaksandr Doūnar<sup>8</sup>. Ścisłe powiązanie mostów z drogami wynika

<sup>2</sup> B. Szady, *Geografia historyczna w Polsce – rozwój i perspektywy*, „Studia Geohistorica” 1, 2013, s. 19–38.

<sup>3</sup> M. Praczyk, *Historia środowiskowa jako praktyka badawcza*, „Historyka. Studia Metodologiczne” 50, 2020, s. 351–376.

<sup>4</sup> Zob. G. Błaszczyk, *Geografia historyczna Wielkiego Księstwa Litewskiego. Stan i perspektywy badań*, Poznań 2012.

<sup>5</sup> Droga utwardzana faszyną, belkami lub bierwionami; zob. M. Maciejewska, *Gać*, w: *Słownik polszczyzny XVI w.*, t. 7, red. M.R. Mayen, Wrocław 1973, s. 163.

<sup>6</sup> Utwardzony bierwionami i faszyną odcinek drogi przebiegającej przez podmokły teren; zob. *Miežinio žodynas. Lietuviškai-latviškai-lenkiškai-rusiškas žodynas*, red. M. Miežinis, Tilžėje 1894, s. 105; *A Lithuanian Etymological Index*, red. H.H. Bender, Princeton–London 1921, s. 92.

<sup>7</sup> W. Szulta, *Przeprawy mostowe na ziemiach polskich w średniowieczu*, Toruń 2008, s. 27.

<sup>8</sup> Zob. A. Доўнар, „Масты ў паўтара пруты”. *Нарыс з гісторыі дарожных камунікацыяў Беларусі XVI–XVIII ст.*, „Спадчына” 2003, nr 2–3(152), s. 72–78; L. Karalius, *Tiltai, pervažiujamieji perkolai, kamsos, pagrandos, mediniai grindiniai, pylimai Lietuvos Didžiosios kunigaikštystės sausumos keliuose XVI amžiuje*, „Lietuvos istorijos metraštis” 2008, nr 1, s. 5–25; T. Čelkis, *Kelias*

także z chęci prześledzenia rozwoju szlaków komunikacyjnych, które w omawianym okresie wciąż wytyczane były intuicyjną koniecznością ominięcia trudnych przeszkód i dostosowania trasy do warunków fizjograficznych. Poza klasycznymi już publikacjami Janusza Jankowskiego<sup>9</sup>, Adrianu Rosset<sup>10</sup> czy Wojciecha Szulty<sup>11</sup> mosty i inne przeprawy nie doczekały się nowych, przekrojowych badań, w przypadku mostów w Wielkim Księstwie Litewskim zaś jest to tematyka praktycznie pominięta. Celem artykułu jest więc próba wypełnienia tej luki.

Definiowanie powyższych pojęć technicznych było intuicyjne, a najwcześniejsze akty normatywne milczą o powinnościach związanych z utrzymaniem dobrego stanu dróg i mostów. W źródłach XV w. pojawiają się wzmianki o „drodze Olgierdowej”<sup>12</sup> czy „Witoldowym moście”<sup>13</sup>, świadczące o tym, że wielcy książęta litewscy dostrzegali istotę utrzymania szlaków komunikacyjnych w dobrym stanie. Żywotność niespisanego obyczaju opieki nad szlakami przez ludność poddaną stała się asumptem do ujęcia go w ramy prawne.

Pierwszą próbą usystematyzowania prawa litewskiego był przywilej Kazimierza Jagiellończyka z 2 maja 1447 r. Zawarte w nim postanowienia znosiły m.in. wiele obciążających litewskich feudałów powinności na rzecz skarbu państwa. Nie zrezygnowano z obowiązku budowania i naprawiania mostów („wyjąwszy prace przy [...] mostów nowych robieniu, starych poprawianiu [...] w całości zachowujemy”<sup>14</sup>). Także wydany 29 lutego 1468 r. Sudiebnik potwierdzał wcześniejsze regulacje o naprawie mostów i dróg, zarówno w dobrach wielkksiążęcych, jak i prywatnych. Tym razem wprowadzono jednak obostrzenia mające na celu wyeliminowanie zaniedbań utrudniających i uniemożliwiających komunikację.

---

*po viduramžią Lietuvą. I: XIII–XV a. pirmosios pusės sausumos kelių samprata*, „Lituanistica” 59, 2013, nr 2(92), s. 61–76; *idem*, *Kelias po viduramžią Lietuvą. II: XIII–XV amžiaus pradžios karo žygių sąlygos*, „Lituanistica” 59, 2013, nr 3(93), s. 125–137; *idem*, *Stan dróg lądowych i struktura systemu połączeń w Wielkim Księstwie Litewskim w końcu XV–XVII w.*, „Zapiski Historyczne” 79, 2014, nr 3, s. 39–61; *idem*, *Wieškelių tinklo struktūra Lietuvos Didžiojoje Kunigaikštystėje XVI–XVII a.*, „Lietuvos istorijos metraštis” 2019, nr 1, s. 33–77; T. Čelkis, *Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės kelių evoliucija. Sausumos užvaldymas*, Vilnius 2021, s. 75–110.

<sup>9</sup> J. Jankowski, *Mosty w Polsce i mostowcy polscy (od czasów najdawniejszych do końca I wojny światowej)*, Wrocław 1973.

<sup>10</sup> A. Rosset, *Drogi i mosty w średniowieczu i w czasach odrodzenia*, Warszawa 1974.

<sup>11</sup> W. Szulta, *Przeprawy mostowe...*

<sup>12</sup> AGAD, AR, dz. X, sygn. 383, s. 1–2.

<sup>13</sup> *Lietuvos Metrika. Knyga nr. 25 (1387–1546). Užrašymų knyga 25*, wyd. D. Antanavičius, A. Baliulis, Vilnius 1998, nr 215, s. 268.

<sup>14</sup> Wielki przywilej Kazimierza Jagiellończyka dla Litwy, Wilno, 2 V 1447 r., w: *Codex epistolaris saeculi decimi quinti*, t. 3: 1392–1501, red. A. Lewicki, Kraków 1894, nr 7, s. 9–12; *Zbiór praw litewskich od roku 1389 do roku 1529, tudzież rozprawy sejmowe o tychże prawach od roku 1544 do roku 1563*, wyd. A.T. Działyński, Poznań 1841, s. 28–35; *Lietuvos Metrika. Knyga nr. 25...*, nr 2.4, s. 47–49, *Помнікі права Беларусі XIV–XVI стст.: агульназемскія прывілеі і акты дзяржаўных уній: крыніцзнаўчы дапаможнік*, wyd. Г.Я. Галенчанка, А.А. Жлутка, А.А. Мяцельскі, Мінск 2015, s. 47–60.

I tak gdy z powodu niewywiązania się z obowiązku naprawy podróżujący doznał straty, właściciel danego terenu winien uiścić odszkodowanie. Obowiązywała także kara 10 kop groszy za spóźnienie lub nienaprawienie mostu latem<sup>15</sup>. Należy pamiętać, że przeprawy przez rzekę wznoszono głównie po roztopach wiosną lub późną jesienią przed pierwszymi mrozami – był to czas, w którym można było właściwie ocenić poziom wody. Doraźnych napraw dokonywano zaś wczesnym latem.

Aleksander Jagiellończyk w swoim przywileju ziemskim z 6 sierpnia 1492 r. powtarzał wszystkie ustalenia z 1447 r.<sup>16</sup> Kwestii mostów nie pominięto też w ogłoszonym przez Zygmunta Starego na sejmie w Wilnie 29 września 1529 r. I Statucie Litewskim. Pierwsza wzmianka regulująca funkcjonowanie mostów i grobli dotyczyła ich znaczenia ekonomicznego, związanego z możliwością pobierania opłaty mytnej. W artykule 21 rozdziału I zakazuje się: „abi żadni człowiek w państwie nassim, Wielkijm Xiąstwie Litewskim, nie smial novih mit vimislać ani ustawiać na drogach anij na miastach, na mosciecj, groblach, vodach, targach, ani w imieniach swoich, krom które bi bili staradawna ustawione, a mielibi na to listi przotkow nassich, wielkijch xiądzow, albo nasse. A kto bi kolwiek miał ustawiać nove mita, tedi to imiennie, w ktorim ustavuie, traci i spada na nas, hospodara”<sup>17</sup>. Tym samym wyraźnie zaznaczono, że możliwość pobierania myta za przejazd po moście jest ściśle związana z wolą hospodara i zależy od jego przywileju<sup>18</sup>. Stan ten odzwierciedlają przywileje wpisane do ksiąg Metryki Litewskiej, które w dużej mierze stanowią podstawę badań nad powyższym zagadnieniem.

Uregulowano także kwestię obowiązków ludności poddańczej w zakresie usług komunikacyjnych, do których zaliczana jest konieczność utrzymania mostów w dobrym stanie, wliczając w to cykliczną naprawę. Normuje to artykuł 22 rozdziału I tegoż Statutu: „I chcem przy czalosci zachovacz: z dawna zvizczaine obiczaie podeimania stacji na staniach staradawna zvizczainich, mosti stare popravovać i nove na starich mieszczach budovać, i tamże na tich starich mieszczach dzielnice swoje znovu budovać, mostow novich budovanija i starich drog naprawienia i podvod pot honce nasse dawania, gdzie starodawna dawali są”<sup>19</sup>.

Konstrukcją inżynierską nieodzownie związaną z komunikacją oraz terenami podmokłymi i nadrzecznymi jest grobla. Także jej obecność w przestrzeni została

<sup>15</sup> И.П. Старостина, *Судебник Казимира 1468 г.*, w: *Древнейшие государства на территории СССР. 1988–1989*, Москва 1991, s. 340.

<sup>16</sup> *Lietuvos Metrika. Knyga nr. 25...*, nr 2.6, s. 52–54; *Zbiór praw litewskich od roku 1389 do roku 1529...*, s. 58–66.

<sup>17</sup> *Pirmasis Lietuvos Statutas. Tekstai senąja baltarusių, lotynų ir senąja lenkų kalbomis*, cz. 1, red. S. Lazutka, I. Valikonytė, E. Gudavičius, Vilnius 1991, s. 83.

<sup>18</sup> Zob. odpowiedź Zygmunta Starego z 14 III 1522 r. na skargę mieszczan łosickich na pobieranie przez możnowładców i urzędników myta w miejscach do tego nieprzeznaczonych. Władca pod groźbą sądu ukroił ten proceder; zob. A. Buczyło, J. Zawadzki, *Przywileje miejskie królewskiego miasta Łosice 1505–1779*, Ciechanowiec 2018, s. 51–52.

<sup>19</sup> *Pirmasis Lietuvos Statutas...*, s. 85.

prawnie uregulowana. W artykule 14 rozdziału VIII I Statutu Litewskiego pojawił się nakaz zadośćuczynienia, jeśli usypana na rzece grobla zniszczy okoliczne pola uprawne. Jej właściciel zobowiązany był również do jej rozkopania, gdyż „nikto ni ma bes dozwołenia ku czudzemu brzegu grobliej zasipować”<sup>20</sup>. Statut w artykule 8 rozdziału IX określa sankcje za powłóczenie (odłowienie ryb niewodem) cudzego jeziora bądź stawu oraz za spalenie młyna lub zniszczenie grobli. Oprócz wynagrodzenia szkody winowajca zobowiązany był także do zapłacenia 12 kop groszy litewskich<sup>21</sup>.

W II Statucie Litewskim (1566 r.) powyższe zasady zostały w większości powtórzone. Pewne artykuły uzupełniono, pojawiły się także nowe. W artykule 25 rozdziału I oprócz powielenia zapisu o nieustanawianiu nowych myt bez zgody władcy pojawiła się także wzmianka, że mytnik bądź właściciel ziemi, na której znajdowały się gacie, mosty, groble i rowy, był zobowiązany do ich napraw własnym nakładem. Jeśliby zaś obowiązków swych nie dopilnował, a przejeżdżający doznałby jakiejś krzywdy, to właściciel zobowiązany był do jej zadośćuczynienia<sup>22</sup>. Prace te wykonywane były przez poddanych, obowiązek napraw dróg i mostów został zaś utrzymany (rozd. III, art. 24)<sup>23</sup>. Istotny jest też przepis artykułu 22 rozdziału IX, nakazujący, by droga miała szerokość pozwalająca na wyminięcie się dwóch wozów<sup>24</sup>. Można przypuszczać, że szerokość mostów w dużych miastach (np. Wilnie czy Grodnie) odpowiadała szerokości drogi (została określona w art. 32 rozdz. X III Statutu Litewskiego na 1,5 pręta, czyli ok. 7,3 m<sup>25</sup>)<sup>26</sup>. Szerokość mniejszych zaś – w świetle osiemnastowiecznych lustracji – wynosiła najczęściej pręt, tj. 4,87 m<sup>27</sup>. Przy okazji ustalono zasady poruszania się i przekraczania przepraw, według których pierwszeństwo miał zapelniony wóz, jeździec przed pieszym, wóz zaś przed jeźdźcem<sup>28</sup>. W kwestii pobierania myta mostowego ważny jest też przepis z rozdziału I, zwalniający w artykule 26 z opłaty mostowej przewożących zboże i produkty wytworzone samodzielnie<sup>29</sup>.

III Statut Litewski (1588 r.) w omawianych kwestiach nie wnosi żadnych nowych ustaleń, a jedynie potwierdza dotychczasowe. Można więc uznać, że przepisy te odpowiadały potrzebom życia codziennego. To usystematyzowanie wynikało także z dbałości ostatnich Jagiellonów o rozwój infrastruktury, którą traktowano jako ważny element wzmacniania gospodarki. Dobre drogi i mosty miały

<sup>20</sup> *Ibidem*, s. 229.

<sup>21</sup> *Ibidem*, s. 251.

<sup>22</sup> *Статут Вялікага княства Літоўскага 1566 года*, red. Т.І. Доўнар, У.М. Саголін, Я.А. Юхо, Мінск 2003, s. 62–63.

<sup>23</sup> *Ibidem*, s. 88–89.

<sup>24</sup> *Ibidem*, s. 170.

<sup>25</sup> *Статут Вялікага княства Літоўскага 1588 года*, tłum. А.С. Шагун, Мінск 2010, s. 150.

<sup>26</sup> *Статут Вялікага княства Літоўскага 1566 года...*, s. 170.

<sup>27</sup> Nr. LVIA, SA 3939, k. 107–108v, 439–440v, 637–638v.

<sup>28</sup> *Статут Вялікага княства Літоўскага 1566 года...*, s. 170.

<sup>29</sup> *Ibidem*, s. 21–22.

się przyczynić do intensyfikacji handlu. Jednym z kryteriów, którym kierowali się kupcy, obierając trasę, był poziom jej bezpieczeństwa oraz stan techniczny danego szlaku. Stąd też uznawano, że utrzymanie dróg na właściwym poziomie leży we wspólnym interesie. Ponadto skuteczne egzekwowanie prawa świadczyło także o efektywności lokalnego zarządu.

Warto ukazać, czym – w fizycznym wymiarze tego słowa – były mosty na przełomie średniowiecza i nowożytności w tej części Europy<sup>30</sup>. Wobec braku zachowanych planów budowy, najpewniej zaś nietworzenia takowych w ogóle, warto skorzystać z dorobku archeologii podwodnej dla terenów Wielkiego Księstwa Litewskiego. Uzasadnione jest też wskazanie analogii w Koronie. Charakterystycznymi elementami mostu są: podpory dzielące się na przyczółki i filary (jarzma), przeszła dzielone na belki główne (dźwigary) oraz część przejazdową, w skład której wchodziły belki poprzeczne, podkład górny, podkład dolny, chodnik, oporęczowanie<sup>31</sup>. Części te odnaleziono w Trokach pomiędzy wyspami Karaimską a Cerkiewną<sup>32</sup>. Mostami drewnianymi, które dominowały w średniowieczu, były te jedno- i wieloprzęsłowe, niskowodne o belkach pojedynczych<sup>33</sup>. Laimontas Karalius podzielił funkcjonujące w litewskiej przestrzeni mosty na: zwykle drewniane, opierające się na brzegach rzeczek, wnoszone na palach, zbudowane na drewnianych bądź murowanych filarach oraz pontonowe, używane w trakcie działań wojennych<sup>34</sup>. Lokalnie do przeprawienia się wykorzystywano także brody<sup>35</sup>, nietrwałe kładki<sup>36</sup>, doraźne tratwy czy promy<sup>37</sup>.

<sup>30</sup> Niemiernodajne jest porównywanie przekazów źródłowych, materiału ikonograficznego oraz wyników badań archeologicznych prowadzonych w Europie Zachodniej. Odmienność wznoszenia mostów wynika z bardziej zaawansowanej techniki oraz użycia innego budulca, na drogach dalekobieżnych dominowały mosty kamienne (drewno stosowano do centrowania łuków, rusztowań czy szosy), lokalnie wykorzystywano zaś brody i mostki drewniane. Istotny jest także fakt, że w znacznie mierze mosty były pozostałościami dróg powstałych w okresie Cesarstwa Rzymskiego; zob. M.N. Boyer, *Medieval French Bridges. A History*, Cambridge (Mass.) 1976, s. 84–144; E. Maschke, *Die Brücke im Mittelalter*, „Historische Zeitschrift” 1977, nr 224, s. 92–265; D. Harrison, *The Bridges of Medieval England. Transport and Society 400–1800*, Oxford 2004, s. 99–145; A. Cooper, *Bridges, Law and Power in Medieval England, 700–1400*, Rochester 2006, s. 80–148; A. Petersen, *Roman, Medieval or Ottoman. Historic Bridges of the Lebanon Coast*, w: *Bridge of Civilizations. The Near East and Europe c. 1100–1300*, red. P. Edbury, D. Edbury, B. Major, D. Pringle, Oxford 2020, s. 175–203.

<sup>31</sup> W. Szulta, *Przeprawy mostowe...*, s. 27; A. Rosset, *op. cit.*, s. 51–53.

<sup>32</sup> W. Szulta, *Średniowieczne mosty Litwy w świetle podwodnych badań archeologicznych*, „Acta Historica Universitatis Klaipedensis” 15, 2007, s. 116–117.

<sup>33</sup> *Idem*, *Przeprawy mostowe...*, s. 22.

<sup>34</sup> L. Karalius, *op. cit.*, s. 9–14.

<sup>35</sup> Brody wykorzystywano także do przeprawiania się w trakcie kampanii wojennych. W raportach szpiegów krzyżackich znajdują się informacje o brodach m.in. na Niewiaży oraz Świętej; zob. *Die littauischen Wegeberichte*, w: *Scriptores rerum Prussicarum*, t. 2, wyd. Th. Hirsch, M. Toeppen, E. Strehlke, Leipzig 1863, W. 37, s. 681, W. 38, s. 682. Bród wraz z utwardzonym dnem rzeki wykorzystano do przeprawienia się przez Marchawę podczas kampanii Władysława Jagiełły przeciwko

Analiza ustawodawstwa hospodara pod kątem korzystania z mostów i grobli nie daje – bez odpowiedniej egzemplifikacji – pełnego obrazu ich funkcjonowania w życiu codziennym. Zasadniczą, jednak wcale nie najpowszechniejszą wzmianką o moście jest realizacja jego budowy. Powstawały one z inicjatywy władcy, jak w przypadku mostu w Kownie, którego budowę zlecił Kazimierz Jagiellończyk w 1486 r.<sup>38</sup>, oraz feudałów, którym budowę w dobrach prywatnych umożliwiały przywileje. W 1522 r. biskup łucki Paweł Holszański otrzymał pozwolenie na budowę mostu na Niemnie pod Wołpą<sup>39</sup>, a Iwan Fiodorowicz Massalski w 1554 r. na most na Świsłoczy w Olekszczech<sup>40</sup>.

Jak już wspomniano, drewno było głównym budulcem na Litwie aż do XIX w. i można uznać, że występujące w źródłach mosty były właśnie z niego zbudowane. Bezpośrednio o jego użyciu informuje wspomniany już dokument Kazimierza Jagiellończyka z 1486 r.: „Прото жь штобы еси тымь людем дали дерева на мость до Ковьна в пуцахь своихь подле Немьна колко будеть потреба”<sup>41</sup>.

Gdy do budowy nowego mostu miał być wykorzystany inny materiał, wyraźnie to zaznaczano. Tak było w przypadku pozwolenia z 27 sierpnia 1529 r. dla wojewody wileńskiego Olbrachta Gasztołda na budowę mostu murowanego („z kamienia albo czegły”) nieopodal bramy do Zamku Dolnego. Most ten znajdował się w miejscu współczesnego Mostu Zielonego. Przykład ten ukazuje także funkcjonowanie mostu w dużych miastach. Jego zadaniem było lepsze skomunikowanie dwóch części miasta i wspieranie rozwoju handlu. Przy moście powinny stanąć oczynszowane kramy kupieckie, a uzyskane przychody były dziedziczone przez potomków Gasztołda<sup>42</sup>. Praktycznie w niezmienionej wersji pozwolenie to zostało ponownie nadane 3 kwietnia 1533 r.<sup>43</sup>, a na opóźnienie prac musiał mieć wpływ pożar, który w marcu

---

Fedkowi z Nieświeża w 1432 r.; zob. T. Grabarczyk, „Suchą stopą” czy „skacząc w fale”. Przekraczanie rzek przez wojska polskie od XI do początku XVI wieku, „Acta Universitatis Lodziensis. Folia Historica” 99, 2017, s. 87. Niemożność przekroczenia rzeki brodem z powodu np. roztopów i podwyższonego poziomu wód powodowała także zaniechanie pochodu bądź duże komplikacje dla przemarszu wojsk. Stało się tak np. podczas rejsz krzyżackich w 1344, 1352, 1382 i 1393 r.; zob. Wigand von Marburg, *Nowa kronika pruska*, oprac. K. Kwiatkowski, S. Zonenberg, Toruń 2017, s. 214, 254, 454, 566.

<sup>36</sup> A. Rosset, *op. cit.*, s. 51.

<sup>37</sup> Wzmiankę o funkcjonującej przeprawie znajdujemy w rejestrze dworów gospodarskich z ciwuństwa wileńskiego z 1554 r. jako „mostowe y przewóz po rzece Wiliey”, funkcjonujący wiosną jako transport zastępczy z powodu zerwanego mostu; zob. *Istorijos archyvas*, t. 1: *XVI amžiaus Lietuvos inventoriai*, wyd. K. Jablonskis, Kaunas 1934, s. 82.

<sup>38</sup> *Lietuvos Metrika. Knyga nr. 25...*, nr 69, s. 128–129.

<sup>39</sup> *Lietuvos Metrika. Knyga nr. 1 (1380–1584). Užrašymų knyga 1*, wyd. A. Baliulis, R. Firkovičius, Vilnius 1998, nr 413, s. 89.

<sup>40</sup> *Метрыка Вялікага Княства Літоўскага. Кніга запісаў Nr 35 (1551–1558 гг.)*, wyd. А.А. Мяцельскі, Мінск 2020, nr 115, s. 243.

<sup>41</sup> *Lietuvos Metrika. Knyga nr. 25...*, nr 69, s. 128–129.

<sup>42</sup> *Lietuvos Metrika. Knyga nr. 1...*, nr 29, s. 28.

<sup>43</sup> *Ibidem*, nr 25, s. 27.

1530 r. strawił niemal dwie trzecie zabudowy Wilna<sup>44</sup>. Wznoszenie przeprawy ukończono w 1536 r., a opiekę nad nią sprawował (do śmierci w 1535 r.<sup>45</sup>) horodniczy wileński Ulrych Hozjusz, co potwierdza przywilej z 6 sierpnia tegoż roku<sup>46</sup>. Powód tej zamiany nie jest jednak znany, być może Gasztołd po prostu scedował swój przywilej na Hozjusza. Inwestor miał pobierać – dopóki nie zwróci się koszt budowy – opłatę mytną w wysokości 1 pieniążka (denara) od wołu lub krowy prowadzonego na targ i jednokonnego wozu z towarem, a 5 pieniążków od wozu wielokonnego<sup>47</sup>. Część dochodu przeznaczono także na utrzymanie szpitala-przytułku Świętego Ducha<sup>48</sup>. Sama budowa przebiegała nie bez komplikacji, most trzykrotnie się bowiem zapadł, co spowodowało pozwanie mistrza Jana Dyla. Na mocy wyroku powołano komisję, która miała określić przyczynę zarwania, budowę dokończył zaś bezimienny włoski mistrz<sup>49</sup>. Po śmierci Ulrycha w liście do jego syna Jana Hozjusza Zygmunt Stary pouczał o konieczności naprawy mostu, potwierdzał obowiązki i prawo do pobierania myta mostowego oraz przypominał o zobowiązaniu oddawania części dochodu na wspomniany przytułek przy klasztorze dominikanów. Ponadto, aby powiększyć dochód z mostu, zakazał wznoszenia nowych tego typu inwestycji na Wilii na odcinku Bystrzyca – Kiernów<sup>50</sup>. W 1545 r. w związku ze złym stanem zdrowia Jana Hozjusza opiekę nad mostem powierzono magistratowi<sup>51</sup>.

Warto podkreślić, że pozwolenie na budowę mostu z własnych środków nie było wyjątkiem, a celowym działaniem. Z perspektywy gospodarza decyzja ta była szczególnie korzystna, zwalniała go bowiem z obowiązku zapewnienia dojazdu oraz – jeśli mytnik miał oddawać część zarobku – zasilala skarb królewski. Tak było m.in. w przypadku pozwolenia nadanego 9 października 1513 r.

<sup>44</sup> J.I. Kraszewski, *Wilno od początków jego do roku 1750*, t. 1, Wilno 1840, s. 31–33; B. Manyś, „Wileński świat” *Zygmunta Augusta w monografii miasta pióra Józefa Ignacego Kraszewskiego*, „*Studia Europaea Gnesnensia*” 2015, nr 12, s. 279.

<sup>45</sup> K. Frejlich, *Horodnictwo wileńskie i jego jurydyka w XVII wieku*, Warszawa 2017, Wydział Historyczny Uniwersytetu Warszawskiego, mps pracy doktorskiej, s. 71–72.

<sup>46</sup> LVIA, f. 458, ap. 5, 231, k. 81v–83; *Zbior Praw Y Przywileiow Miastu Stołecznemu W. X. L. Wilnowi Nadanych: na żądanie wielu Miast Koronnych, jako też Wielkiego Księstwa Litewskiego Ułożony Y Wydany*, wyd. P. Dubiński, Wilno 1788, s. 48–52.

<sup>47</sup> LVIA, f. 458, ap. 5, 231, k. 81v–83.

<sup>48</sup> J. Maroszek, *Wileńskie przytułki – szpitale w XVI–XVIII w.*, w: *Cała historia to dzieje ludzi... Studia z historii społecznej ofiarowane profesorowi Andrzejowi Wyczańskiemu w 80-tą rocznicę urodzin i 55-lecie pracy naukowej*, red. C. Kukło, współudz. P. Guzowski, Białystok 2004, s. 199–201; S.Ch. Rowell, *The Role of Charitable Activity in the Formation of Vilnius Society in the 14<sup>th</sup> to mid-16<sup>th</sup> Centuries*, „*Lithuanian Historical Studies*” 17, 2012, s. 48–49.

<sup>49</sup> *Lietuvos Metrika. Knyga nr. 19 (1535–1537). Užrašymų knyga 19*, wyd. D. Vilimas, Vilnius 2009, nr 221, s. 229.

<sup>50</sup> LMAVB, f. 1-117.

<sup>51</sup> *Zbior Praw Y Przywileiow Miastu Stołecznemu W. X. L. Wilnowi Nadanych...*, s. 77–79.

Mojszy Mordyszewiczowi na budowę mostu w Brześciu<sup>52</sup> czy w 1514 r. Michałowi Ezofowiczowi na budowę mostu w Drohiczynie<sup>53</sup>.

Kwoty pobieranego myta ustalano indywidualnie. Na jego wysokość wpływało znaczenie szlaku, na którym znajdowała się dana przeprawa, częstotliwość ruchu wynikająca m.in. z targów i jarmarków czy rodzaj przewożonego towaru<sup>54</sup>. Za przejście po powyższych mostach pobierano opłatę w wysokości: w Drohiczynie – półgrosza od wozu kupieckiego i dwa pieniądze od bydła, w Brześciu zaś dwa pieniądze od wozu kupieckiego. Część dochodu z pobieranego myta była przeznaczana na cykliczne naprawy mostu. Informację tę umieszczano w samym przywileju, jak np. w Drohiczynie, lub przypominano o tym listem (20 czerwca – 6 lipca 1524 r.), jak miało to miejsce we Włodzimierzu, gdzie na poczet napraw pobierano opłatę w wysokości pieniążka od wwożonej kopy zboża<sup>55</sup>. Kwestię tę – jak już wspomniano – uregulowano w II Statucie Litewskim.

Możliwość pobierania myta zwłaszcza w dużych, położonych na najważniejszych szlakach miastach musiała być intratna zarówno dla dzierżawcy, jak i władcy. Arenda myta mostowego z 27 lipca 1486 r., przyznana Żydowi Jankowi Jackowiczowi<sup>56</sup> oraz jego synom Icchakowi i Moszkowi<sup>57</sup>, przedłużana była dwukrotnie<sup>58</sup>. Tym samym skarbiec hospodara zasilano corocznie 140 złotymi węgierskimi. Także w znajdujących się od 1536 r. w posiadaniu królowej Bony Mostach dochód z myta musiał być niemały. Wpływało na to ich położenie na skrzyżowaniu szlaku lądowego i wodnego. Po wygranej w 1537 r. konflikcie granicznym z Pacami<sup>59</sup> Bona otrzymała 26 sierpnia 1540 r. potwierdzenie prawa pobierania myta mostowego<sup>60</sup>.

Istotnym elementem systemu komunikacji było także zapewnienie podróżującym miejsca do odpoczynku, dlatego w niektórych przywilejach prócz pozwolenia na budowę mostu pojawiała się również zgoda na prowadzenie karczmy<sup>61</sup>.

<sup>52</sup> *Lietuvos Metrika. Knyga nr. 9 (1511–1518). Užrašymu knyga 9*, wyd. K. Pietkiewicz, Vilnius 2003, nr 129, s. 135.

<sup>53</sup> T. Jaszczółt, *Most w Drohiczynie i jego właściciele w I połowie XVI wieku*, w: *Małe miasta. Gospodarka*, red. M. Zemło, Lublin–Supraśl 2007, s. 13.

<sup>54</sup> М. Довнаръ-Запольскій, *Государственное хозяйство Великаго Княжества Литовскаго при Ягеллонахъ*, t. 1, Киевъ 1901, s. 377–386.

<sup>55</sup> *Lietuvos Metrika. Knyga nr. 14 (1524–1529). Užrašymu knyga 14*, wyd. L. Karalius, D. Antanavičius, Vilnius 2008, nr 295, s. 149.

<sup>56</sup> Od 1488 r. Jackowicz dzierżawił także most w Mereczu; VUB, Rankraščią skyrius, f. 102, JR-84, k. 32.

<sup>57</sup> *Lietuvos Metrika. Knyga nr. 4 (1479–1491). Užrašymu knyga 4*, wyd. L. Anužytė, A. Baliulis, Vilnius 1998, nr 3, s. 40.

<sup>58</sup> *Ibidem*, nr 9, s. 44–45; *Lietuvos Metrika. Knyga nr. 6 (1494–1506). Užrašymu knyga 6*, wyd. A. Baliulis, R. Firkovičius, D. Antanavičius, Vilnius 2007, nr 370, s. 236.

<sup>59</sup> W. Pocięcha, *Królowa Bona (1494–1557). Czasy i ludzie Odrodzenia*, t. 3, Poznań 1958, s. 180.

<sup>60</sup> *Lietuvos Metrika. Knyga nr. 1...*, nr 277, s. 65.

<sup>61</sup> J. Burszta, *Wieś i karczma. Rola karczmy w życiu wsi pańszczyźnianej*, Warszawa 1950, s. 24–27; М.Ю. Лайко, Д.А. Штыхно, *Мировая индустрия гостеприимства*, Москва 2006, s. 20–26;

Było tak w przypadku wspomnianego już mostu w Drohiczyńce czy mostu w Lubczy (4 września 1528 r.)<sup>62</sup>. Przywileje na organizowanie targu, budowę mostu wraz z pobieraniem myta oraz postawienie karczmy dają także wyobrażenie sposobu funkcjonowania i rozwoju wewnętrznego rynku handlowego. Wart uwagi jest też fakt, że od lat 20. XVI w. zauważalne jest uszczegółowienie pobieranej opłaty mytnej. Od tego czasu wymienia się opłaty za przewóz konkretnych towarów, takich jak zboże czy inwentarz żywy (który z czasem także dzielono na mniejszy i większy) lub za sposób przekroczenia mostu, tj. wozem, konno bądź pieszo<sup>63</sup>.

Most prócz funkcji komunikacyjnej i gospodarczej stawał się też punktem orientacyjnym przy wytyczaniu bądź opisywaniu granic. W intromisji prawosławnego biskupa smoleńskiego Józefa Sołtana z 7 kwietnia 1505 r. do dóbr Topilec, Baciuty, Piszczewo<sup>64</sup> mostki wymienione na rzeczkach *Wigołowka* i *Dobra Woda*<sup>65</sup> precyzują zasięg otrzymanych terenów<sup>66</sup>. Także wspomniany już wileński most murowany wykorzystywano jako punkt orientacyjny podczas rozstrzygania sporów granicznych czy w opisach gruntów<sup>67</sup>. Podczas wyznaczania części danej jednostki terytorialnej most określał wewnętrzne granice. Część włości jezierskiej położona między Hożą a Sałatami rozpoczynała się na drodze Micuty (prawdopodobnie leśniczego), kończył ją zaś „Мольдев мост”, znajdujący się na niewielkim dopływie Niemna<sup>68</sup>. Rzeki jako naturalną granicę wykorzystywano do delimitacji. Punkt orientacyjny stanowiły miejsca gospodarczej eksploatacji rzeki (jaz, młyn) bądź przepraw przez nią (mosty, groble), dającym tym samym początek ujazdu<sup>69</sup>. Świadczyło to też o tym, że most był konstrukcją na tyle trwałą, że wpisywał się w lokalny krajobraz i sieć drożną, stając się elementem charakterystycznym, umożliwiającym precyzowanie lokalizacji. Przy mostach stawiano także znaki drogowe wskazujące kierunek i odległość do miasta<sup>70</sup>. Tak było w przypadku opisu ziem niedaleko Pińska, na których to przy moście zlokalizowano słup drogowy: „до мосту и столпа, которы мостъ на дорозе Клецкой”<sup>71</sup>.

R. Simiński, *Od „solitudo do terra culta”. Przestrzeń jako przedmiot wyobrażeń w Inflantach i Prusach od XIII do początku XV wieku*, Toruń 2008, s. 222–227.

<sup>62</sup> *Lietuvos Metrika. Knyga nr. 22 (1547). Užrašymų knyga 22*, wyd. A. Blanutsa, D. Vashchuk, D. Antanavičius, Vilnius 2010, nr 9.16, s. 90.

<sup>63</sup> S. Alexandrowicz, *Miasteczka Białorusi i Litwy jako ośrodki handlu w XVI i w I połowie XVIII w.*, w: *idem, Studia z dziejów miasteczek Wielkiego Księstwa Litewskiego*, Toruń 2011, s. 169–176.

<sup>64</sup> *Lietuvos Metrika. Knyga nr. 25...*, nr 220, s. 273.

<sup>65</sup> Być może okolice wsi Dobrowoda.

<sup>66</sup> *Lietuvos Metrika. Knyga nr. 25...*, nr 221, s. 274–275.

<sup>67</sup> LVIA, f. 458, ap. 4, 1, k. 8v, 11–11v, 12.

<sup>68</sup> *Lietuvos Metrika. Knyga nr. 9...*, nr 683(64), s. 368.

<sup>69</sup> R. Kiersnowski, *Znaki graniczne w Polsce średniowiecznej*, „Archeologia Polski” 5, 1960, nr 2, s. 266–267.

<sup>70</sup> T. Čelkis, *Stan dróg lądowych...*, s. 51–52.

<sup>71</sup> *Ревизия пуц и переходов звериных в бывшем Великом Княжестве Литовском, с присокуплением грамот и привилегий на входы в пуци и на земли, составленная Григорием*

Ważnym elementem funkcjonowania mostu w danej przestrzeni było ustalenie, kto był odpowiedzialny za jego konserwację oraz przez kogo prace te były wykonywane. Obowiązek naprawy mostów wchodził w skład powinności podwodowych ludności poddanej<sup>72</sup>. Począwszy od skodyfikowania go w przywileju ziemskim Kazimierza Jagiellończyka w 1447 r., obecny jest we wszystkich ogólnopństwowych regulacjach. Trzeba zauważyć, że pomimo istnienia tej kodyfikacji rozwój własności prywatnych wraz z otrzymywaniem przywilejów immunitetowych wprowadził pewien chaos w organizacji powinności komunikacyjnych. Kres tej dezorganizacji położyła Ustawa o podwodach z 1558 r.<sup>73</sup>

Istotny jest także fakt, że przed wprowadzeniem w życie powyższych aktów na terenach województwa wileńskiego i trockiego funkcjonowały też specjalne grupy ludności poddanej, których obowiązkiem było dbanie o dobry stan sieci drożnej, w tym opieka nad mostami. Wielki książę litewski Trojden ok. 1278 r. udzielając schronienia ludności pochodzącej z pruskiej Barcji, zobowiązał ich do posług wojennych polegających na budowaniu i naprawianiu mostów oraz przepraw przez rzeki i tereny podmokłe. W związku z czym tzw. borciów osiedlono nieopodal przepraw przez środkowy Niemen wraz z jego prawobrzeżnymi dopływami – Wilią i Mereczanką<sup>74</sup>. Osadnictwo to dało początek starostwu borciańskiemu. Co ciekawe, borcie jako kategoria ludności służebnej nadal zobowiązanej do opieki nad mostami i naprawy dróg pojawiają się w Ustawie na wołoki. Ich obowiązki zostały rozszerzone także o konserwację szlaków komunikacyjnych w wyznaczanych przez króla miejscach<sup>75</sup>. Stało się tak w latach 1564–1565, kiedy to borciów ożskich i przełomskich zatrudniono jako specjalistów od naprawiania mostów i moszczenia dróg dla wojska<sup>76</sup>. Dbanie o dobry stan sieci

---

*Бодановичем Воловичем в 1559 году, с прибавлением другой актовоей книги, содержащей в себе привилегий, данныя дворянам и священникам Пинскаго повета, составленной в 1554 году. Виленская археографическая комиссия, Вильна 1867, s. 8.*

<sup>72</sup> S. Wysłouch, *Posługi komunikacyjne w miastach W. Ks. Litewskiego na prawie magdeburskiem do połowy XVI w.*, Wilno 1936, s. 13–18; K. Łopatecki, *The Introduction of the Transport Service Tax and Transport Service Treasury in the Grand Duchy of Lithuania*, „Lithuanian Historical Studies” 24, 2020, nr 1, s. 5–6.

<sup>73</sup> J. Jurkiewicz, *Powinności podwodowe włościan w Wielkim Księstwie Litewskim (XVI–XVIII w.). Z zagadnień ich terminologii i klasyfikacji*, w: *Istorijos akiračiai*, Vilnius 2004, s. 102–103.

<sup>74</sup> J. Ochmański, *Skolwa i Borcie. Zachodniobałtyjskie osadnictwo na Litwie średniowiecznej*, w: *Z polskich studiów slawistycznych*, red. J. Ochmański, Warszawa 1972, s. 82–89; *idem*, *Obcoetniczne osadnictwo na Litwie w XIII i XIV w.*, w: *idem*, *Dawna Litwa. Studia historyczne*, Olsztyn 1986, s. 55–74; H. Lulewicz, *Wójtostwo służebnych. Grodzieńszczyzna na szlaku królewskich podróży Jagiellonów*, „Гістарычна-Археалагічны зборнік” 2018, nr 3, s. 57.

<sup>75</sup> 1557 Октября 20. Дополнение и исправление „Уставы на волоки”, установления великим князем Сигизмундом Августом, w: *Литовская метрика Отдел первый-второй. Часть третья: Книги Публичных Дель*, w: *Русская Историческая Библиотека*, t. 30, Юрьев 1914, kol. 588–589.

<sup>76</sup> *Lietuvos Metrika. Knyga nr. 531/9 (1567–1569). Viešųjų reikalų knyga 9*, wyd. L. Anužytė, A. Baliulis, Vilnius 2001, nr 39, s. 62.

komunikacyjnej za panowania wielkiego księcia Witolda należało zapewne też do powinności Tatarów<sup>77</sup>.

Ludność poddana prócz cyklicznych napraw zobowiązana była także do wykonywania tych z polecenia hospodara. Można je zakwalifikować jako posługi na potrzeby władcy, odróżniając je tym samym od posług ziemskich<sup>78</sup>. Było tak w związku z wytyczaniem granicy wzdłuż Mereczanki, kiedy zarządcy Merecza Michałowi Jundzille polecono naprawić drogi, mosty i gacie<sup>79</sup>. Podobne polecenie naprawy na trasie Wilno – Nowogródek wydał w marcu 1527 r. Zygmunt Stary<sup>80</sup>.

Podróże władcy dawały możliwość weryfikowania stanu dróg, szczególnie tych wiodących do największych miast. W liście do podskarbiego ziemskiego i wojewody nowogródzkiego Iwana Hornostaja z sierpnia 1522 r. Zygmunta August opisał trasę swojej podróży do Gdańska, ze szczególnym uwzględnieniem stanu mostów, których naprawę zlecił<sup>81</sup>. O pracach remontowych, do których zobowiązana była ludność poddana, przypominały też przywileje mytne, jak np. nadanie (28 marca 1538 r.) Dymitrowi Bogdanowiczowi prawa dożywotniego pobierania myta mostowego w Połocku<sup>82</sup>.

Podobnie jak mosty, również groble wykorzystywano gospodarczo i komunikacyjnie. Zapewniały ciągłość drożną na terenach podmokłych, zabezpieczały okolice stawów przed zalaniem, a także przynosiły dochody z myta grobelnego. Warto zauważyć, że pozyskane w ten sposób fundusze wykorzystywano zazwyczaj na pokrycie cyklicznych napraw. Konieczność przeprowadzania prac konserwatorskich wynikała przede wszystkim ze zużywalności nasypu. Groble – rozumiane jako sztuczne konstrukcje usypane w celu spiętrzenia wody – powstawały na terenach podmokłych i grząskich, a przez jej powierzchnię prowadziły drogi. Ich eksploatacja – wynikająca ze zmiany poziomu wód, osuwania się ziemi czy też jej intensywnego przemieszczania się – zmuszała właścicieli do częstych napraw.

Od początku XVI w. zauważalna jest intensyfikacja wykorzystywania zasobów wodnych i rozwój gospodarki stawowej na terenach naturalnie obfitych w rzeki

<sup>77</sup> A. Konopacki, *Życie religijne Tatarów na ziemiach Wielkiego Księstwa Litewskiego w XVI–XIX w.*, Warszawa 2010, s. 32. Należy jednak pamiętać, że wniosek ten autor wysnuł na podstawie paszkwilu Piotra Czyżewskiego z 1616 r. Powinność ta dotyczyła jednak grupy Tatarów-kozaków (których położenie społeczno-prawne porównywalne było do bojarów putnych), celowo osadzanych w pobliżu najważniejszych szlaków komunikacyjnych; zob. J. Tyszkiewicz, *Służba tatarskich gońców w państwie Jagiellonów na tle dawnych posług komunikacyjnych*, w: *Komunikacja i komunikowanie w dawnej Polsce*, red. K. Stępnik, M. Rajewski, Lublin 2008, s. 315.

<sup>78</sup> S. Wysłouch, *op. cit.*, s. 52–56.

<sup>79</sup> *Lietuvos Metrika. Knyga nr. 231/12 (1540–1543). Teismų bylą knyga (XVI a. pabaigos kopija)*, wyd. I. Valikonytė, N. Šlimienė, S. Viskantaitė-Saviščeviėnė, L. Steponavičienė, Vilnius 2007, nr 594, s. 436.

<sup>80</sup> *Lietuvos Metrika. Knyga nr. 14...*, nr 849, s. 360–361.

<sup>81</sup> *Lietuvos Metrika. Knyga nr. 37 (1552–1561). Užrašymų knyga*, wyd. D. Baronas, Vilnius 2011, nr 29, s. 120–121.

<sup>82</sup> *Lietuvos Metrika. Knyga nr. 20 (1536–1539). Užrašymų knyga 20*, wyd. R. Ragauskienė, D. Antanavičius, Vilnius 2009, nr 101, s. 163.

i jeziora. Miało to miejsce m.in. na zachodniej Grodzieńszczyźnie<sup>83</sup>. Groble stanowiły swoiste obwarowanie stawu, piętrząc wodę i tym samym zapobiegając wylewom. Nie bez przyczyny więc statuty litewskie dokładnie określały wymiar kary dla właściciela stawów, gdyby – na skutek awarii bądź zaniedbania – doszło do zalania sąsiadujących ziem. W praktyce formą rekompensaty była zazwyczaj wymiana ziemi. Zasadę tę stosowano zarówno gdy szkodę wyrządziła woda ze stawów wielkksiążęcych<sup>84</sup>, jak i prywatnych<sup>85</sup>. Zdarzały się także specyficzne sprawy sądowe, których powodem było złe użytkowanie stawu i grobli. Tak było w przypadku klucznika grodzieńskiego Łukasza Hryńkiewicza Wołłowicza, który skarżył się (11 listopada 1539 r.), że ludzie hospodara bezprawnie korzystają z jego stawu na Sidrze, a także spowodowali zalanie jego sianozęci i ogrodów. W toku postępowania, po wezwaniu 35 świadków ze strony hospodara, okazało się, że nieprawnie, aczkolwiek za zgodą leśniczego, Wołłowicz zawłaszczył ziemię wielkksiążęcą wraz z groblą na rzece. Z powodu braku dokumentu potwierdzającego nadanie orzeczono, że tereny należą do hospodara, a Wołłowicz zobowiązany był w ciągu 12 tygodni uporządkowaną ziemię oddać zarządcom<sup>86</sup>. Podobną sprawę o bezpodstawne przywłaszczenie i włączenie do majątku Głębokie brzegu rzeki Niewiszy wytoczył leśniczy bersztański Andrzej Wierziński podkomorzemu lidzkiemu Aleksandrowi Połubińskiemu w 1597 r. Usypana na zagarniętym brzegu grobla zniszczyła wówczas okoliczne łąki, co stało się także dowodem w sprawie, którą przekazano pod sąd komisarSKI<sup>87</sup>.

Groble wykorzystywano nie tylko w gospodarce stawowej, jej usypanie na rzece było też istotne dla właściwego działania młyna. Piętrzyła ona wodę i wraz z systemem kanałów, rowów i przekopów zapewniała odpowiedni obieg wody<sup>88</sup>.

Usypywanie i naprawa grobli wchodziła także w skład powinności poddanych. Z tego obowiązku 24 stycznia 1498 r. Aleksander Jagiellończyk zwolnił mieszczan łuckich: „и ставу теж им не надобе сыпати и гатите на Стыру”<sup>89</sup>. Przytoczony fragment poświadcza, że grobla pełniła funkcję komunikacyjną, stąd też była gacona, czyli utwardzano jej powierzchnię bierwionami, faszyną

<sup>83</sup> A. Pytasz-Kołodziejczyk, *Zasoby wodne w dobrach wielkksiążęcych zachodniej Grodzieńszczyzny w XVI wieku. Administracja i eksploatacja*, Olsztyn 2017, s. 97–125.

<sup>84</sup> *Lietuvos Metrika. Knyga nr. 251/37 (1555–1558). 37-oji Teismų bylų knyga (XVI a. pabaigos kopija)*, wyd. I. Valikonytė, L. Steponavičienė, Vilnius 2010, nr 127, s. 152.

<sup>85</sup> *Метрыка Вялікага Княства Літоўскага. Кніга 30/30 (1480–1546)*, wyd. В.С. Мянжынскі, Мінск 2008, nr 163, s. 232.

<sup>86</sup> *Lietuvos Metrika. Knyga nr. 25...*, nr 168, s. 230–233.

<sup>87</sup> AGAD, AR, dz. X, sygn. 34, k. 8–9, 10.

<sup>88</sup> A. Kaniecki, D. Brychcy, *Średniowieczne młyny wodne i ich wpływ na przemiany stosunków wodnych na przykładzie zlewni Obry Skwierzyńskiej*, „Badania Fizjograficzne. Seria A. Geografia Fizyczna” 61, 2010, nr 1, s. 145–147; V. Milius, *Žemaitijos vandens malūnai, Lietuvos etnologija, Amatas ir kūryba*, Vilnius 1997, s. 23.

<sup>89</sup> *Lietuvos Metrika. Knyga nr. 6 (1494–1506). Užrašymų knyga 6*, wyd. A. Baliulis, R. Firkovičius, D. Antanavičius, Vilnius 2007, nr 247, s. 169.

lub belkami w celu ułatwienia przejazdu. We wspomnianych już pracach remontowych prowadzonych na trasie Wilno – Nowogródek groblę wymienia się wśród konstrukcji ułatwiających podróże. O takim wykorzystaniu świadczą przede wszystkim przywileje mytne. Tak samo jak w przypadku myta mostowego, grobelne miało przynosić dochód oraz pokrywać koszty budowy i konserwacji. Zygmunt Stary w odpowiedzi na skargę Niemiry Hrymalicza (w związku z nadmierną eksploatacją przez podróżnych jego grobli na stawie w Drażniewie w powiecie mielnickim) zezwolił na pobieranie myta w wysokości 2 pieniędzy od sztuki bydła i półgrosza litewskiego za przejazd wozem<sup>90</sup>. Wysokość pobieranej opłaty zależała zazwyczaj od rodzaju i wielkości transportu. W przywileju z 8 czerwca 1526 r. namiestnik krasnosielski Wasilij Jankowicz otrzymał pozwolenie na pobieranie grobelnego w swoich włościach Serkizów (starostwo włodzimierskie) w wysokości grosza od wozu z dwoma końmi, a półgrosza od wozu z jednym<sup>91</sup>. Nie zawsze dokładnie określano wysokość opłaty, ograniczając się jedynie do zatwierdzenia takiej możliwości. Jerzy Radziwiłł, starosta grodzieński, otrzymał na mocy przywileju z 15 października 1524 r. grobelne w majątku Korta<sup>92</sup>, a Hrehory Wołowicz w 1558 r. myto w dobrach w Lipsku na rzece Niedźwiedzicy<sup>93</sup>.

W przeciwieństwie do procesu wznoszenia mostów, który można opisać na podstawie badań archeologicznych oraz pozaźródłowej wiedzy inżynierskiej, prawidłowa budowa grobli została ukazana w poradniku Olbrachta Strumieńskiego *O sprawie, sypaniu, wymierzaniu i rybieniu stawów, także o przekopach, o ważeniu i prowadzeniu wody. Książki wszystkim gospodarzom potrzebne z 1573 r.* Autor zalecał, aby groblę usypywano w następujący sposób: „rozmierz sobie one groblę tego stawu na sztuki, a sztuka niesie cztery laski, a laska ośm łokci, to uczeni w sztukę łokci trzydzieści i dwa. A mierząc i ważąc on staw, pisz sobie wiele sztuk dwułoktowej będzie grobelej, a także trzyłoktowej, czterołoktowej i pięciółoktowej etc. A w tych wszystkich sztukach mierząc, stawiaj wszędy laski tak wysokie, jako już grobla ma być wysoka. Albowiem według tego nastknienia już będziesz wiedział, jako będziesz miał groblą sypać wysoko i z robotniki zamawiać”<sup>94</sup>. Wskazano także właściwy materiał: „Pilnuj tez tego, abyć w groblę nie kładli karczów, kłodzia, drewna albo jakich chróstów albo drządzdu jakiego

<sup>90</sup> *Lietuvos Metrika. Knyga nr. 8 (1499–1514). Užrašymų knyga 8*, wyd. A. Baliulis, R. Firkovičius, D. Antanavičius, Vilnius 1995, nr 500, s. 362.

<sup>91</sup> *Lietuvos Metrika. Knyga nr. 22...*, nr 7, s. 68–69.

<sup>92</sup> *Lietuvos Metrika. Knyga nr. 12 (1522–1529). Užrašymų knyga 12*, wyd. D. Antanavičius, A. Baliulis, Vilnius 2001, nr 407, s. 337.

<sup>93</sup> RGADA, f. 389, op. 1, ks. 41, k. 86v–87v.

<sup>94</sup> O. Strumieński, *O sprawie, sypaniu, wymierzaniu i rybieniu stawów, także o przekopach, o ważeniu i prowadzeniu wody. Książki wszystkim gospodarzom potrzebne*, wyd. G. Kucharzewski, Kraków 1897, s. 15.

połamanego, albowiem tego dosyć bywa na zwieraniu groblej; kładą łotrowie kłodzie, drwa etc., jako już o tym pisał. A kiedy nakładą, barzo rad się na tym miejscu staw przerwie, a zwłaszcza tam to radzi czynią, kędy robotę mają zamówiona na sztuki albo pola<sup>95</sup>. Zalecano także, aby grobla wiodąca przez drogę miała odpowiednią szerokość, umożliwiającą wyminięcie się dwóch wozów. Dokładny opis prac wykonywanych w trakcie usypywania grobli może sugerować, że czynności te wykonywali wynajęci fachowcy. Realia ówczesnego życia codziennego każą jednak sądzić, że za budowę odpowiadali poddani chłopię<sup>96</sup>.

Uwzględniając powyższy opis i zastosowanie grobli, można podzielić je na dwa rodzaje: podłużne i poprzeczne. Poprzeczne były zazwyczaj łączone z jazami, podłużne wykorzystywano zaś do odgrozdzenia stawów. Przeciętny staw miał ok. 2 m głębokości, a wysokość grobli wahała się między 4 a 5 m i zależała od ukształtowania terenu<sup>97</sup>. Zarówno przez jeden, jak i drugi typ grobli przebiegała droga. Taki nasyp wykorzystywano więc do usprawnienia lokalnej komunikacji na terenach podmokłych, jak np. we wjeździe do podwileńskiego majątku Kurpianiszki<sup>98</sup>.

Podsumowując: mosty i groble stanowiły ważny element sieci komunikacyjnej i przy odpowiednim zarządzaniu – dbaniu o konstrukcję i skutecznym pobieraniu opłaty mytnej – stanowiły jeden z kluczowych filarów infrastruktury. Stąd też stosunkowo wcześniej doprecyzowano ramy prawne określające zasady ich funkcjonowania, przy jednoczesnym zachowaniu należytej kontroli. Właściwe użytkowanie mostów i grobli oddziaływało na inne gałęzie gospodarki. Stanowiąc część sieci komunikacyjnej, usprawniały bowiem podróże, a co za tym idzie – handel, zarówno w skali mikro, jak i makro. Dobrze skonstruowane groble wspomagały zaś gospodarkę stawową oraz młyny. Ponadto obecność tego typu konstrukcji wraz z ich utrwaleniem na danym terenie było także miarą postępu technicznego.

Ukazane tu aspekty funkcjonowania mostów i grobli, a także innych urządzeń komunikacyjnych powinny stanowić podstawę do przeprowadzenia badań na szerszą skalę. Jest to tematyka szczególnie interesująca, zważywszy na zintensyfikowanie działalności Jagiellonów na płaszczyźnie prawnej, administracyjnej i gospodarczej. Uchwycenie tych zmian zarówno chronologicznie, jak i przestrzennie może zaowocować w przyszłości nowym spojrzeniem na kwestię zarządzania, komunikacji (zarówno dalekobieżnej, lokalnej, jak i miejskiej) oraz handlu na terenach Wielkiego Księstwa Litewskiego.

<sup>95</sup> *Ibidem*, s. 22.

<sup>96</sup> A. Wyczański, *Studia nad folwarkiem szlacheckim w Polsce w latach 1500–1580*, Warszawa 1960, s. 176.

<sup>97</sup> A. Pytasz-Kołodziejczyk, *op. cit.*, s. 216.

<sup>98</sup> LVIA, f. 458, ap. 1, 10/2, k. 6.

## Streszczenie

Celem artykułu jest chęć przybliżenia głównych obszarów życia społecznego i gospodarczego, na które oddziaływały mosty i groble od drugiej połowy XV do końca XVI w. Wybór tego okresu związany jest z istotnymi zmianami, do których dochodziło wówczas w litewskim prawodawstwie, administracji i intensyfikacji nadawania przywilejów feudałom. Egzemplifikacje bazujące w większości na wpisach z ksiąg Metryki Litewskiej odzwierciedliły powszechne wykorzystywanie mostów i grobli jako urządzeń usprawniających komunikację, przynoszących dochód w postaci myta, będących punktem orientacyjnym bądź źródłem sporów, a także elementem gospodarki stawowej.

### **The Functioning Organisation of Bridges and Dikes in the Grand Duchy of Lithuania from the Second Half of the Fifteenth to the End of the Sixteenth Century: An Outline of Problems Summary**

The purpose of the article is to shed light on the main areas of social and economic life influenced by the functioning of bridges and dikes in the period from the latter half of the fifteenth century to the end of the sixteenth century. The choice of this period was imposed by some significant changes in Lithuanian legislation and administration, resulting in an increased number of charters granted to feudal lords. The exemplifications, primarily based on entries to the Lithuanian Metrica, reflect the everyday use of bridges and dikes as a means to facilitate communication, generating revenue in the form of tolls, or serving as landmarks, being a source of disputes, or an element of pond management.

## Bibliografia

### Źródła rękopiśmienne

Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie (AGAD), Archiwum Warszawskie Radziwiłłów (AR), dz. X, Dokumenty Domów Obcych, sygn. 34.

Lietuvos mokslų akademijos Vrublevskių biblioteka (LMAVB), f. 1-117.

Lietuvos valstybės istorijos archyvas (LVIA), f. 458, ap. 1, 1; f. 458, ap. 1, 10/2; f. 458, ap. 4, 1; f. 458, ap. 5, 231, SA 3939.

Vilniaus universiteto bibliotekos (VUB), Rankraščių skyrius, f. 102, JR-84.

Российский государственный архив древних актов, Москва (RGADA), f. 389, op. 1, ks. 41.

### Źródła drukowane

*Codex epistolaris saeculi decimi quinti*, t. 3: 1392–1501, red. A. Lewicki, Kraków 1894.

*Istorijos archyvas*, t. 1: *XVI amžiaus Lietuvos inventoriai*, wyd. K. Jablonskis, Kaunas 1934.

*Lietuvos Metrika. Knyga nr. 1 (1380–1584). Užrašymų knyga 1*, wyd. A. Baliulis, R. Firkovičius, Vilnius 1998.

*Lietuvos Metrika. Knyga nr. 4 (1479–1491). Užrašymų knyga 4*, wyd. L. Anužytė, A. Baliulis, Vilnius 1998.

*Lietuvos Metrika. Knyga nr. 6 (1494–1506). Užrašymų knyga 6*, wyd. A. Baliulis, R. Firkovičius, D. Antanavičius, Vilnius 2007.

- Lietuvos Metrika. Knyga nr. 8 (1499–1514). Užrašymų knyga 8*, wyd. A. Baliulis, R. Firkovičius, D. Antanavičius, Vilnius 1995.
- Lietuvos Metrika. Knyga nr. 9 (1511–1518). Užrašymų knyga 9*, wyd. K. Pietkiewicz, Vilnius 2003.
- Lietuvos Metrika. Knyga nr. 12 (1522–1529). Užrašymų knyga 12*, wyd. D. Antanavičius, A. Baliulis, Vilnius 2001.
- Lietuvos Metrika. Knyga nr. 14 (1524–1529). Užrašymų knyga 14*, wyd. L. Karalius, D. Antanavičius, Vilnius 2008.
- Lietuvos Metrika. Knyga nr. 19 (1535–1537). Užrašymų knyga 19*, wyd. D. Vilimas, Vilnius 2009.
- Lietuvos Metrika. Knyga nr. 20 (1536–1539). Užrašymų knyga 20*, wyd. R. Ragauskienė, D. Antanavičius, Vilnius 2009.
- Lietuvos Metrika. Knyga nr. 22 (1547). Užrašymų knyga 22*, wyd. A. Blanutsa, D. Vashchuk, D. Antanavičius, Vilnius 2010.
- Lietuvos Metrika. Knyga nr. 25 (1387–1546). Užrašymų knyga 25*, wyd. D. Antanavičius, A. Baliulis, Vilnius 1998.
- Lietuvos Metrika. Knyga nr. 37 (1552–1561). Užrašymų knyga*, wyd. D. Baronas, Vilnius 2011.
- Lietuvos Metrika. Knyga nr. 231/12 (1540–1543). Teismų bylų knyga (XVI a. pabaigos kopija)*, wyd. I. Valikonytė, N. Šlimienė, S. Viskantaitė-Saviščeviene, L. Steponavičienė, Vilnius 2007.
- Lietuvos Metrika. Knyga nr. 251/37 (1555–1558). 37-oji Teismų bylų knyga (XVI a. pabaigos kopija)*, wyd. I. Valikonytė, L. Steponavičienė, Vilnius 2010.
- Lietuvos Metrika. Knyga nr. 531/9 (1567–1569). Viešųjų reikalų knyga 9*, wyd. L. Anužytė, A. Baliulis, Vilnius 2001.
- Die littauischen Wegeberichte*, w: *Scriptores rerum Prussicarum*, t. 2, wyd. Th. Hirsch, M. Toeppen, E. Strehlke, Leipzig 1863, s. 662–715.
- Pirmasis Lietuvos Statutas. Tekstai senąja baltarusių, lotynų ir senąja lenkų kalbomis*, cz. 1, red. S. Lazutka, I. Valikonytė, E. Gudavičius, Vilnius 1991.
- Statut Kazimierza Jagiellończyka, pomnik najdawniejszych uchwał litewskich z XV wieku wynaleziony i drukiem ogłoszony, staraniem Ignacego Daniłowicza*, Wilno 1826.
- Strumieński O., *O sprawie, sypaniu, wymierzaniu i rybieniu stawów, także o przekopach, o ważeniu i prowadzeniu wody. Książki wszystkim gospodarzom potrzebne*, wyd. G. Kucharzewski, Kraków 1897.
- Wigand von Marburg, *Nowa kronika pruska*, oprac. K. Kwiatkowski, S. Zonenberg, Toruń 2017.
- Zbiór Praw Y Przywileiów Miastu Stołecznemu W. X. L. Wilnowi Nadanych: na żądanie wielu Miast Koronnych, jako też Wielkiego Księstwa Litewskiego Ułożony Y Wydany*, wyd. P. Dubiński, Wilno 1788.
- 1557 Октября 20. Дополнение и исправление „Уставы на волоки”, установления великим князем Сигизмундом Августом, w: *Литовская метрика. Отдел первый-второй. Часть третья: Книги Публичных Дель*, w: *Русская Историческая Библиотека*, t. 30, Юрьев 1914 / 1557, Oktabrīa 20. Dopolnenie i ustanovlenie „Ustavy na voloki”, ustanovlenniā lielikim kniazem Sigizmundom Avgustom, w: *Litovskaīa metrika. Otdel pervyi-vtoroi. Chast' tret'ia: Knigi Publichnykh Del*, w: *Russkaīa Istoricheskaīa Biblioteka*, t. 30, Źur'ev 1914.
- Акты Виленской археографической комиссии*, t. 10: *Акты Виленского магистрата и магдебургии*, Вильно 1879 / *Akty Vilenskoī arkheograficheskoī komissii*, t. 10: *Akty Vilenskogo magistrata i magdeburgii*, Vilno 1879.
- Метрыка Вялікага Княства Літоўскага. Кніга 30/30 (1480–1546)*, wyd. В.С. Мянжынскі, Мінск 2008 / *Мetryka Vīalikaha knīastva Litoūskaha. Kniha 30/30 (1480–1546)*, wyd. W.S. Mianzhynski, Minsk 2008.
- Метрыка Вялікага Княства Літоўскага. Кніга запісаў № 35 (1551–1558 гг.)*, wyd. А.А. Мяцельскі, Мінск 2020 / *Мetryka Vīalikaha knīastva Litoūskaha. Kniha zapisaў № 35 (1551–1556 hh.)*, wyd. А.А. Miatseľski, Minsk 2020.

- Помнікі права Беларусі XIV–XVI стст.: агульназемскія прывілеі і акты дзяржаўных уній: крыніцазнаўчы дапаможнік, wyd. Г.Я. Галенчанка, А.А. Жлутка, А.А. Мяцельскі, Мінск 2015 / *Pomniki prava Belarusi XIV–XVI stst.: ahul'nazemskiia pryvilei i akty dzjarzhajnych unii: krynitsaznajchy darpatozhnik*, wyd. Н. Halenchanka, А.А. Zhlutka, А.А. Miatsel'ski, Minsk 2015.
- Ревизия пуцц и переходов звериных в бывшем Великом Княжестве Литовском, с присовокуплением грамот и привилегий на входы в пуцци и на земли, составленная Григорием Богдановичем Воловичем в 1559 году, с прибавлением другой актовой книги, содержащей в себе привилегий, данныя дворянам и священникам Пинскаго повета, составленной в 1554 году. Виленская археографическая комиссия, Вильна 1867 / *Reviziia pushch i perekhodov zverinykh v bywshem Vielikom Kniazhestvie Litovskom, s prosovokupleniem gramot i privilegi na vkhody v pushchi i na zemli, sostavlennaiâ Grigoriem Bogdanovichem Volovichem v 1559 godu, s pribavlaniem drugoi aktovoi knigi, sodierzhashchei v 1554 godu. Vilenskaia arkheograficheskaia kommissiia, Vilna 1867.*
- Старостина И.П., Судебник Казимира 1468 г., w: *Древнейшие государства на территории СССР. 1988–1989*, Москва 1991 / *Starostina I.P., Sudiebnik Kazimira 1468 g., w: Drevneishie gosudarstva na territorii SSSR. 1988–1989*, Moskva 1991.
- Статут Вялікага княства Літоўскага 1566 года, red. Т.І. Доўнар, У.М. Сатолін, Я.А. Юхо, Мінск 2003 / *Statut Vialikaha kniastva Litoŭskaha 1566 hoda*, red. T.U. Doŭnar, U.M. Stolin, Ya.A. Iukho, Minsk 2003.
- Статут Вялікага княства Літоўскага 1588 года, tłum. А.С. Шагун, Мінск 2010 / *Statut Vialikaha kniastva Litoŭskaha 1588 hoda*, tłum. A.S. Shahun, Minsk 2010.

## Opracowania

- Alexandrowicz S., *Miasteczka Białorusi i Litwy jako ośrodki handlu w XVI i w I połowie XVIII w.*, w: *idem, Studia z dziejów miasteczek Wielkiego Księstwa Litewskiego*, Toruń 2011, s. 151–235.
- Boyer M.N., *Medieval French Bridges. A History*, Cambridge (Mass.) 1976.
- Błaszczak G., *Geografia historyczna Wielkiego Księstwa Litewskiego. Stan i perspektywy badań*, Poznań 2012.
- Buczyło A., Zawadzki J., *Przywileje miejskie królewskiego miasta Łosice 1505–1779*, Ciechanowiec 2018.
- Burszta J., *Wieś i karczma. Rola karczmy w życiu wsi pańszczyźnianej*, Warszawa 1950.
- Cooper A., *Bridges, Law and Power in Medieval England, 700–1400*, Rochester 2006.
- Čelkis T., *Keliais po viduramžių Lietuvą. I: XIII–XV a. pirmosios pusės sausumos kelių samprata*, „Lituanistica” 59, 2013, nr 2(92), s. 61–76.
- Čelkis T., *Keliais po viduramžių Lietuvą. II: XIII–XV amžiaus pradžios karo žygių sąlygos*, „Lituanistica” 59, 2013, nr 3(93), s. 125–137.
- Čelkis T., *Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės kelio evoliucija. Sausumos užvaldymas*, Vilnius 2021.
- Čelkis T., *Stan dróg lądowych i struktura systemu połączeń w Wielkim Księstwie Litewskim w końcu XV–XVII w.*, „Zapiski Historyczne” 79, 2014, nr 3, s. 39–61.
- Čelkis T., *Vieškelių tinklo struktūra Lietuvos Didžiojoje Kunigaikštystėje XVI–XVII a.*, „Lietuvos istorijos metraštis” 2019, nr 1, s. 33–77.
- Frejlich K., *Horodnictwo wileńskie i jego jurydyka w XVII wieku*, Warszawa 2017, Wydział Historyczny Uniwersytetu Warszawskiego, mps pracy doktorskiej.
- Grabarczyk T., „Suchą stopą” czy „skacząc w fale”. *Przekraczanie rzek przez wojska polskie od XI do początku XVI wieku*, „Acta Universitatis Lodziensis. Folia Historica” 99, 2017, s. 83–109.
- Harrison D., *The Bridges of Medieval England. Transport and Society 400–1800*, Oxford 2004.
- Heidegger M., *Budować, mieszkać, myśleć*, tłum. K. Michalski, „Teksty. Teoria Literatury, Krytyka, Interpretacja” 1974, nr 6(18), s. 137–152.

- Jankowski J., *Mosty w Polsce i mostowcy polscy (od czasów najdawniejszych do końca I wojny światowej)*, Wrocław 1973.
- Jaszczołt T., *Most w Drohiczynie i jego właściciele w I połowie XVI wieku*, w: *Małe miasta. Gospodarka*, red. M. Zemło, Lublin–Supraśl 2007, s. 11–33.
- Jurkiewicz J., *Powinności podwodowe włościan w Wielkim Księstwie Litewskim (XVI–XVIII w.). Z zagadnień ich terminologii i klasyfikacji*, w: *Istorijos akiračiai*, Vilnius 2004, s. 101–126.
- Karalius L., *Tiltai, pervažiuojamieji perkolai, kamšos, pagrandos, mediniai grindiniai, pylimai Lietuvos Didžiosios kunigaikštystės sausumos keliuose XVI amžiuje*, „Lietuvos istorijos metraštis” 2008, nr 1, s. 5–25.
- Kaniecki A., Brychcy D., *Średniowieczne młyny wodne i ich wpływ na przemiany stosunków wodnych na przykładzie zlewni Obry Skwierzyńskiej*, „Badania Fizjograficzne. Seria A. Geografia Fizyczna” 61, 2010, nr 1, s. 145–156.
- Konopacki A., *Zycie religijne Tatarów na ziemiach Wielkiego Księstwa Litewskiego w XVI–XIX w.*, Warszawa 2010.
- A Lithuanian Etymological Index*, red. H.H. Bender, Princeton–London 1921.
- Lulewicz H., *Wójtowstwo służebnych. Grodzieńszczyzna na szlaku królewskich podróży Jagiellonów*, „Гістарычна-Археалагічны зборнік” 2018, nr 32, s. 56–67.
- Łopatecki K., *The Introduction of the Transport Service Tax and Transport Service Treasury in the Grand Duchy of Lithuania*, „Lithuanian Historical Studies” 24, 2020, nr 1, s. 1–30.
- Manys B., „Wileński świat” *Zygmunta Augusta w monografii miasta pióra Józefa Ignacego Kraszewskiego*, „Studia Europaea Gnesnensia” 2015, nr 12, s. 275–294.
- Maroszek J., *Wileńskie przytułki – szpitale w XVI–XVIII w.*, w: *Cała historia to dzieje ludzi... Studia z historii społecznej ofiarowane profesorowi Andrzejowi Wyczańskiemu w 80-tą rocznicę urodzin i 55-lecie pracy naukowej*, red. C. Kukło, współudz. P. Guzowski, Białystok 2004, s. 191–218.
- Maschke E., *Die Brücke im Mittelalter*, „Historische Zeitschrift” 1977, nr 224, s. 92–265.
- Miežinio žodynas. Lietuviškai-latviškai-lenkiškai-rusiškas žodynas*, red. M. Miežinis, Tilžėje 1894.
- Milius V., *Žemaitijos vandens malūnai, Lietuvos etnologija, Amatas ir kūryba*, Vilnius 1997.
- Ochmański J., *Obcoetniczne osadnictwo na Litwie w XIII i XIV w.*, w: *idem, Dawna Litwa. Studia historyczne*, Olsztyn 1986, s. 55–74.
- Ochmański J., *Skolwa i Borcie. Zachodniobałtyjskie osadnictwo na Litwie średniowiecznej*, w: *Z polskich studiów slawistycznych*, red. J. Ochmański, Warszawa 1972, s. 82–89.
- Petersen A., *Roman, Medieval or Ottoman. Historic Bridges of the Lebanon Coast*, w: *Bridge of Civilizations. The Near East and Europe c. 1100–1300*, red. P. Edbury, D. Edbury, B. Major, D. Pringle, Oxford 2020, s. 175–203.
- Pociecha W., *Królowa Bona (1494–1557). Czasy i ludzie Odrodzenia*, t. 3, Poznań 1958.
- Praczyk M., *Historia środowiskowa jako praktyka badawcza*, „Historyka. Studia Metodologiczne” 50, 2020, s. 351–376.
- Pytasz-Kołodziejczyk A., *Zasoby wodne w dobrach wielkksiążęcych zachodniej Grodzieńszczyzny w XVI wieku. Administracja i eksploatacja*, Olsztyn 2017.
- Rosset A., *Drogi i mosty w średniowieczu i w czasach odrodzenia*, Warszawa 1974.
- Rowell S.Ch., *The Role of Charitable Activity in the Formation of Vilnius Society in the 14<sup>th</sup> to mid-16<sup>th</sup> Centuries*, „Lithuanian Historical Studies” 17, 2012, s. 39–69.
- Simiński R., *Od „solitudo do terra culta”. Przestrzeń jako przedmiot wyobrażeń w Inflantach i Prusach od XIII do początku XV wieku*, Toruń 2008.
- Słownik polszczyzny XVI w.*, t. 7, red. M.R. Mayen, Wrocław 1973.
- Szady B., *Geografia historyczna w Polsce – rozwój i perspektywy*, „Studia Geohistorica” 1, 2013, s. 19–38.
- Szulta W., *Przeprawy mostowe na ziemiach polskich w średniowieczu*, Toruń 2008.

- Szulta W., *Średniowieczne mosty Litwy w świetle podwodnych badań archeologicznych*, „Acta Historica Universitatis Klaipedensis” 15, 2007, s. 115–126.
- Tyszkiewicz J., *Służba tatarskich gońców w państwie Jagiellonów na tle dawnych usług komunikacyjnych*, w: *Komunikacja i komunikowanie w dawnej Polsce*, red. K. Stępnik, M. Rajewski, Lublin 2008, s. 309–319.
- Wyczański A., *Studia nad folwarkiem szlacheckim w Polsce w latach 1500–1580*, Warszawa 1960.
- Wysłouch S., *Posługi komunikacyjne w miastach W. Ks. Litewskiego na prawie magdeburskiem do połowy XVI w.*, Wilno 1936.
- Доўнар А., „Масты ў паўтара пруты”. Нарыс з гісторыі дарожных камунікацыяў Беларусі XVI–XVIII ст., „Спадчына” 2003, nr 2–3(152), s. 72–78 / Доўнар А., „Масты ў паўтара пруты”. Нарыс з гісторыі дарожных камунікацыяў Беларусі XVI–XVIII ст., „Спадчына” 2003, nr 2–3(152), s. 72–78.
- Довнаръ-Запольскій М., *Государственное хозяйство Великаго Княжества Литовскаго при Ягеллонахъ*, t. 1, Киевъ 1901 / Dovnar’-Zapol’skii M., *Gosudarstvennoe khoziaistvo Velikago Kniazhestva Litovskago pri Iagellonakh*, t. 1, Kiev” 1901.
- Лайко М.Ю., Штыхно Д.А., *Мировая индустрия гостеприимства*, Москва 2006 / Laiko M.Ī., Shtykhno D.A., *Mirovaia industriia gostepriimstva*, Moskva 2006.

**Joanna Kunigielis** – doktorantka w Zakładzie Badań Źródłoznawczych i Edytorstwa oraz pracowniczka Działu Wydawniczego Instytutu Historii im. Tadeusza Manteuffla Polskiej Akademii Nauk. Zainteresowania badawcze: geografia historyczna Wielkiego Księstwa Litewskiego na przełomie średniowiecza i nowożytności. E-mail: kuroari89@gmail.com