

Prekybos keliai: Lietuvos pajūris-Vidurio Lietuva vėlyvajame geležies amžiuje

Jonas Genys

Iki šiol istoriografijoje prekybos kelių Lietuvoje tinklas Lietuvoje nušviestas nepakankamai. Aptartos tik kai kurios pavienės trasos. Vyrauja nuomonė, kad svarbiausi keliai buvo upės, visų pirma - Nemunas (*Volkaitė-Kulikauskienė R. 1970. P. 87-119; O.Kuncienė 1972. P. 149-254; O.Kuncienė 1981. P. 49-82 ir kiti*).

II tūkstantmečio pirmosios pusės Latvijos kelių analizė parodė, kad prekybiniuose ryšiuose svarbų vaidmenį vaidino ne tik vandens, bet ir sausumos keliai (*Mugurevičs E. 1961. P. 80*). Šią išvadą E.Mugurevičius parėmė tiek archeologiniais, tiek rašytiniais šaltiniais. Iš Lietuvos archeologų darbų reikėtų išskirti V. Žulkaus Lietuvos pajūrio kelių ankstyvaisiais viduramžiais rekonstrukciją (*Žulkus V. 1989. P. 56-58*). Jis atkreipė dėmesį į sausumos kelius. Būtina paminėti ir R. V. Sidrio gintarinių įkapių tyrinėjimus (*Sidrys R. V. 1994. P. 59-100*). Jo nuomone, gintaras į įvairias baltų gyvenvietes iš pajūrio pateko sausumos keliais.

Tyrinėjant Lietuvos ankstyvųjų viduramžių kelių sistemą pagrindiniu šaltiniu išlieka archeologiniai duomenys. Rašytiniai šaltiniai negausūs, fragmentiški, vėlyvi. Vis dėlto iš jų reikėtų išskirti XIV a. sudarytus kryžiuočių kelių aprašymus (*LKA 1983. P. 8-40*) bei jų pagrindu rekonstruotas kelių trasas (*Biržiška V. 1933. P. 1-53*). Šis šaltinis, jame pateiktos informacijos koreliavimas su archeologiniais duomenimis yra perspektyvus kalbant apie kelius ankstyvaisiais viduramžiais.

Kitų XIV-XV a. rašytinių šaltinių duomenys mažiau informatyvūs, labiau fragmentiški, tačiau ir jie naudingi atskirų kelių atkarpų rekonstravimui.

Tyrinėjant Lietuvos prekybos tinklą, pagrindiniais radiniais, leidžiančiais apibrėžti kelių kryptis, reikėtų laikyti importuotus dirbinius, sidabro ir žalvario dirbinių, monetų, sidabro lydinių lobius, pirklių kapus. Turima šio laikotarpio archeologinė medžiaga gana gausi, ji koncentruojasi vakarinėje Lietuvoje. Šis faktas ne vienam tyrinėtojui leido padaryti išvadą, kad II tūkst. pradžioje Vakarų Lietuvoje įsikūrusios gentys palaikė glaudesnius prekybinius ryšius nei gyvenusios Vidurio ar Rytų Lietuvoje. Statistinė importo, pirklių kapų analizė parodė, kad aktyviausi prekybiniai kontaktai vėlyvajame geležies amžiuje buvo palaikomi X a. pab. - XI a. (*Genys J. 1994. Pav. 2*). Tokią prekybos dinamiką sąlygojo visų pirma vikingų aktyvumas, jų kaip tarpininkų vaidmuo baltų ryšiams su tolimesniais kraštais.

Šio laikotarpio prekyba stipriai įtakojė ir svarbių prekybos centrų, tokių kaip Palanga ir Žardė, kūrimąsi kuršių žemėse. Šių gyvenviečių archeologinių tyrinėjimų rezultatai leidžia priskirti jas prie protomiesto bruožus turinčių gyvenviečių (*Žulkus V. 1989. P. 35-56; Genys J. 1994. P. 84-85*).

Šio straipsnio tikslas - įvertinti galimus prekybos kelius, jungusius Lietuvos pajūryje įsikūrusius prekybos centrus su kaimyninėmis į rytus įsikūrusiomis baltų gentimis, o pirmiausia - su Vidurio Lietuva.

Nemuno ir sausumos keliai iš pajūrio į Vidurio Lietuvą

Lietuvių archeologai Nemuno trasą laiko vienu svarbiausių prekybinių traktų, per kurį pateko importas iš įvairių Baltijos regiono ir tolimesnių centrų. Nagrinėjant Nemuno reikšmę prekybai ankstyvaisiais viduramžiais, reikia aptarti konkrečius archeologinius radinius, kurie paremtų šį teiginį.

Vėlyvojo geležies amžiaus laidojimo paminklų, piliakalnių kartografavimas, ribų tarp genčių nustatymas rodo, kad pats Nemuno žemupys iki pat santakos su Jūros upe (skalvių genties) yra neapgyvendintoje teritorijoje - tarpentinėje dykroje. Toliau, aukštupio kryptimi, pirmoji didesnė paminklų koncentracija yra Veliuonos-Seredžiaus apylinkėse. Pagal šį požymį palyginę Nemuno žemupį su Dauguvos baseinu (*LPSRA. 1974. Att. 90*) matome akivaizdžius skirtumus. Dauguvos baseinas išties nusėtas paminklais.

Arčiausiai Nemuno žemupio tankiai apgyvendinta ir importo (visų pirma, skandinaviškojo) koncentracija išsiskirianti teritorija yra pietvakarinė žemaičių genties dalis. Importuotais papuošalais, skandinaviškais kalavijų makštų apkalais, karoliais išsiskiria Bikavėnų, Žąsino, Paragaudžio ir kai kurie kiti žemaičių senkapiai (*Kuncienė O. 1981. P. 69-71; Vaitkunskienė L. 1983. P. 5-16; Kazakevičius V. 1990. P. 27-29; 1992. P. 91-106*). Tradiciškai teigiama, kad atvežtiniai dirbiniai į šį regioną pateko Nemuno-Jūros trasa. Kartu tai pagrįstų Nemuno žemupio svarbą ne tik vakarinių baltų genčių, bet ir Vidurio Lietuvos prekybiniams ryšiams.

Mūsų nuomone, prie šio teiginio būtina grįžti ir Nemuno trasą nagrinėti ne kaip vieną iš galimų prekybos kelių, bet kartu įvertinant jo vietą tarp kitų prekybos kelių, jungusių Lietuvos pajūrį su įvairiomis rytuose įsikūrusiomis baltų gentimis.

Taigi, Nemuno žemupys nepasižymi nei gyvenviečių, nei importo gausa. Be minėtų importuotų radinių, pietvakarinėje žemaičių dalyje aptiktas Vakarų Europos gamintojams skirtas kalavijas, rastas Viešvilėje, pirklio svorelis - Vilkyčiuose bei arabiškas Abasidų dinastijos kalifo dirhemas (*Kuncienė O. 1972. P. 242-254; Dukša Z. 1981. P. 93*). Jurbarke ir Pakalniškiuose rasti kalavijų makštų antgaliai, V.Kazakevičiaus nuomone, yra prūsiškos kilmės (*Kazakevičius V. 1992. P. 92*). Prie šios negausios medžiagos galima pridėti ir du XIII a. (vienas datuojamas) sidabro lydinių (lietuviškų, pusapvalių) lobius, rastus Veliuonoje (*Dukša Z. 1981. P. 114*).

Pagal šią archeologinę medžiagą negalima teigti, kad Nemuno trasa (bent jau jo žemupys) buvo svarbiausias baltų tarptautinės prekybos traktas.

Kalbant apie Nemuno kelio panaudojimo dinamiškumą ir reikšmę prekybiniam ryšiams, verta atkreipti dėmesį į XIV a. rašytinį šaltinį "Kelių aprašymai". Jame užfiksuota, kokiais keliais Ordino riteriai patekdavo į Žemaitiją. Anot V. Biržiškos, Ordino kariuomenė žygiuodavo trimis kryptimis. Viena kryptis buvo nuo Klaipėdos per Lamatos centrą į Kvėdarnos apylinkes ir toliau. Antroji - persikėlus iš Kuršių nerijos į Ventę, Lamatos centro link ir toliau - į Kvėdarnos-Laukuvos apylinkes. Trečioji kryptis vedė nuo pietrytinio Kuršių marių kranto tiesiai Tilžės kryptimi ir toliau Jūros upės baseinu į Žemaitiją (*Biržiška V. 1993. Žem.*).

Lietuvos kelių aprašymai svarbūs keliais atžvilgiais. Pirma, jie parodo kryptis. Antra, pateikia labai svarbius vieno ar kito kelio ruožo aprašymus. Šių aprašymų palyginimas su archeologiniais duomenimis leidžia patikimai įvertinti Nemuno reikšmę Vakarų Lietuvos kelių sistemoje.

Trumpai aptarę rašytinius duomenis grįžkime prie archeologinių šaltinių. Kokiu labiausiai tikėtiniu keliu dirbiniai patekdavo į pietvakarių Žemaitiją? Tai esminis klausimas, tiesiogiai susijęs su Nemuno svarba.

Akivaizdu, kad pietvakarinėje žemaičių dalyje vyrauja skandinaviškos kilmės dirbiniai. Importas daugiausia datuojamas X-XI a., iš dalies - XII a. (*Vaitkunskienė L. 1983. P. 15; Kazakevičius V. 1992. P. 93-100*). Suprantama, šie radiniai ir jų chronologija rodo juos susijus su Baltijos jūros prekybos sistema vikingų epochoje.

Turimi šaltiniai leidžia iškelti tris prielaidas:

Pirma, radiniai į šį regioną pateko pro ankstyvaisiais viduramžiais dar egzistavusią protaką (*Кулаков В. И. 1989. С. 95, 97*) pietiniame Kuršių nerijos gale arba per marias nuo Klaipėdos pusės, toliau Kuršių mariomis, Nemuno delta iki Jūros upės ir per skalvių žemę - į pietvakarių žemaičius.

Antra, į pietvakarinę Žemaitijos dalį dirbiniai pateko per Sambos pusiasalį, keliu, vedusiu Tilžės link, ir toliau Jūros upės baseinu.

Trečia, į pietvakarinę žemaičių dalį pirkliai prekes atveždavo sausumos keliu, kuris prasidėjo Klaipėdos apylinkėse, kirto Lamatos žemę ir toliau suko į Žemaitiją.

Atsižvelgiant į visus tris galimus maršrutus, pirmiausia reikėtų atkreipti dėmesį į nuotolius. Modeliuodami kryptis gauname tokius duomenis: jeigu pirkliai maršrutus veda pro Klaipėdos apylinkes Nemuno deltos link, toliau Nemunu ir Jūros upe iki Kvėdarnos apylinkių, susidaro ilgesnė nei 155 km trasa, einanti pro neapgyvendintą ar silpnai apgyvendintą teritoriją. Jeigu pirkliai kerta Kuršių neriją praplaukę pietine jos dalimi ir toliau plaukia Nemunu, Jūros upe (ar dalį kelio įveikia sausuma), atstumas dar didesnis - apie 170 km. Panašaus ilgio kelias susidarytų ir iš Sambos pusiasalio keliaujant "Kelių aprašymuose" nurodytu maršrutu. Trečiasis variantas yra toks: jeigu maršrutas prasideda Klaipėdos apylinkėse, atstumas per Lamatos žemę į Kvėdarnos apylinkes yra tik 55-60 km.

Nuotolio atžvilgiu trumpiausias yra sausumos kelias, eįs per Lamatos žemę. Detalesnis šio kelio aprašymas rodo, kad jis buvo palankesnis ir kitais atžvilgiais. Jis prasidėjo Klaipėdos apylinkėse. Pradinis taškas matyt buvo Žardė, kurios kaip prekybos centro reikšmė įvertinta anksčiau publikuotuose straipsniuose (*Genys J. 1994*). Iš čia kelias vedė pro Stragnus į Lamatos žemės centrą - Skomantus, toliau suko į Švėkšną, kur šakojosi dviem kryptimis: į Kvėdarnos-Paragaudžio apylinkes ir Šyšos baseino kryptimi. Lietuvos kelių aprašymuose šis kelias į Žemaitiją vertinamas kaip geras, o jo atkarpa nuo Kvėdarnos iki Ginioto sodybos pavadinta "senuoju keliu" (*Biržiška V. 1933. P. 20*).

Archeologiniai radiniai rodo, kad II tūkstantmečio pradžioje šiuo keliu, vedančiu nuo pajūrio, buvo aktyviai naudojama. Importuoti dirbiniai telkiasi centrinėje Lamatos žemės dalyje. Tokių radinių rasta Stragnų, Skomantų, Švėkšnos, Nikėlių, Paulaičių laidojimo paminkluose. Tarp importo vyrauja stiklo ir emalės karoliai, kurių vien Stragnuose rasta apie 740 (*Kuncienė O. 1981. P. 88-90*). Svarbu, kad šio kelio atkarpoje aptikta skandinaviškos kilmės segių (Stragnai, Paulaičiai), zoomorfinių diržų skirstiklių, aptikta ir pirklių kapų (*Kuncienė O. 1972. P. 253, 242-245*). Skandinaviškos segės datuojamos laikotarpiu nuo VIII a. pab. iki XI-XII a. Atskirai verta paminėti pasaginę segę ažuūriniais galais iš Stragnų senkapio, ji datuojama XI-XII a. Tokio pat tipo skandinaviška segė rasta ir mūsų aptariamame pietvakariniame žemaičių regione - Bikavėnuose (*Kuncienė O. 1972. Pav. 29:4,6*) - t.y. to paties kelio trasoje. Iš viso žalvarinių pasaginių segių ažuūriniais galais grupei priskiriamos šešios segės. Dvi iš jų rastos mūsų aprašyto kelio (Stragnai-Bikavėnai) trasoje, kitos - pačiame pajūryje (Palangoje) ir Pryšmančiuose, kurie, be abejonės, buvo Palangos centro įtakos zonoje (*Kuncienė O. 1972. P. 215*). Šio kelio įtakos zonoje aptikta kol kas vienintelė Lietuvoje Bizantijos moneta (imperatoriaus Nikiforo II Fokos (963-969) varinis folis (*Duksa Z. 1981. P. 98*)).

Pažymėtina tai, kad šio kelio trasoje (Švėkšnoje) rastas tik vienas radinys - šiferinis verpstukas, siejamas su Rytų slavų regionu (*Kuncienė O. 1972. P. 251*).

Trumpas radinių aptarimas sustiprina prielaidą, kad ankstyvaisiais viduramžiais pietvakarių žemaičiai ryšius su skandinavais palaikė šiuo sausumos keliu. Vadinas, Nemuno reikšmės nereikia pervertinti, nes jeigu mūsų prielaida dėl šio sausumos kelio teisinga, iš turimų archeologinių radinių lieka tik keli pavieniai dirbiniai, rasti prie Nemuno.

Vertinant minėto kelio reikšmę, turime atsižvelgti į egzistavusį prekybos traktą, vedusį iš Prūsijos Nemuno ir Jūros santakos link. Jurbarke ir Pakalniškioose rasti prūsiškos kilmės kalavijų makštų antgaliai patvirtina buvus tokiems prekybiniam ryšiams. Šio kelio egzistavimą patvirtina ir Linkūnuose (Tilžės apyl.) rasti skandinaviški radiniai. Tačiau šie faktai nepadidina Nemuno žemupio reikšmės ankstyvųjų viduramžių baltų prekyboje su skandinavų bei kitais kraštais.

Reikia atkreipti dėmesį į dar vieną vėlyvų šaltinių grupę. J.Kiaupienės tyrinėjimai rodo, kad XVII a. prekyba vandeniu (Nemunu) ir sausumos keliu, vedančiu Nemuno pakrante, buvo gana aktyvi (*Kiaupienė J. 1994. P. 40-42*). Tačiau daugiausia ji buvo orientuota į Karaliaučiaus, Gdanskos uostus. Tyrinėjimai rodo, kad nuo Tilžės ši trasa vedė pietvakarių kryptimi. Galbūt ją

apytikriai galima tapatinti su anksčiau minėtomis II tūkstantmečio pradžios - XIV a. kelio iš Prūsijos rekonstrukcijomis.

Aptarus galimus ankstyvųjų viduramžių kelių variantus reikia atsižvelgti į tai, kad Nemuno žemupio vaidmuo įvairiais priešistoriniais laikotarpiais galėjo būti ir kitoks.

Gana plačiai aptarus Nemuno bei kitus kelius, vedusius pajūriu, dar neatsakyta į klausimą - kaip į Kauno apylinkes pateko skandinaviškos ir kitų kraštų kilmės dirbiniai, kurių atgabenimas susijęs su jūros keliu. Galimi du variantai: arba per kuršių centrus Lamatos-žemaičių keliu, arba per prūsų centrus.

Savaime aišku, kad viduramžiais kelių sistema pajūryje, žemaičių gyventoje srityje, buvo daug didesnė. Kaip rodo negausūs archeologiniai radiniai, užuominos rašytiniuose šaltiniuose, nuo Kvėdarnos-Paragaudžio apylinkių kelias šakojosi dviem kryptimis. Viena iš jų kirta tokias žinomas vietas kaip Tverai, Paršapolis ir ties Varniais įsijungė į kelią, vedantį iš Akmenskynės į Betygalos apylinkes. Šiuo keliu buvo galima pasiekti ir Kražius. XVI amžiuje kelias nuo Tverų iki Varnių, nuo Varnių iki Paršo ežero, nuo Varnių iki Kražių laikomas geru keliu (*LKA 1983. P. 15*). Nuo Kražių per Raseinių apylinkes jis vedė į Betygalos centrą ir toliau į Vidurio Lietuvą. Raseinių apylinkėse rastas XII a. sidabro papuošalų lobis (*Urbanavičius V. 1970. P. 77-83*) nors ir nepakankamai tvirtai, tačiau sustiprina šią prielaidą. Beje, archeologinių radinių, liudijančių šią kelio vietą, labai mažai.

Kita kelio trasa iš Paragaudžio-Kvėdarnos apylinkių pro Žąsiną, Žvilius, Kaltinėnus vedė Betygalos kryptimi. Lietuvos kelių aprašymuose ji taip pat apibūdinama kaip geras kelias. Šio kelio įtakos zonoje žinomi ir X-XI a. bei XI-XIII a. dirbinių lobiai, rasti Kutimuose ir Jucaičiuose (*LAA 1977. P. 131-132*). Tikėtina, kad nuo Žvilių jis suko į Gegužės pilies apylinkę, paminėtą XIV a. rašytiniuose šaltiniuose (*Dusburgietis P. 1985. P. 430*). Šiame rajone tyrinėti Upynos ir Paežerio laidojimo paminklai, kuriuose rasta nemažai skandinaviško importo (VIII-IX a. ietigaliai), stiklo karoliai (*Kuncienė O. 1972. P. 254; 1981. P. 89*). Skaudvilėje rastas XII-XIII a. sidabro lydinių ir papuošalų lobis leidžia manyti, kad toliau šis kelias suko Raseinių kryptimi pro Betygalos apylinkes į Vidurio Lietuvą.

R. Batūros nuomone, ankstyvaisiais viduramžiais viena kelio trasa jungė Šiaulių žemės centrą su Centrine Žemaitija (*Batūra R. 1986. P. 9*). Detalesnei kelio rekonstrukcijai trūksta archeologinių duomenų. Lengviau nustatyti kelio atkarpą nuo Salduvės piliakalnio iki Bubių. Jakštaičių-Meškių kapinyne rasti stiklo karoliai, kauri kriauklelės, šiferinis verpstukas, pirklių įkapės (*Tautavičienė B., Urbanavičius V. 1977. P. 129-134; LAA 1978. P. 133-134; Urbanavičius V. 1984. P. 93-95*). Be importuotų radinių, kilusių iš Rytų slavų ir Artimųjų Pietų kraštų, čia jaučiama ir žiemgalių - kaimyninės žemaičių genties - įtaka.

Šios trasos kryptis nuo Bubių nėra visiškai aiški. Tikėtina, kad vienas kelias suko pietų kryptimi - į Betygalos, Derbutų apylinkes. Kaip tik čia kirtosi daug kelių, vedančių iš Centrinės Žemaitijos, Nemuno baseino, aukštaičių centrų. Beje, Betygalos apylinkėse E. Gudavičius lokalizuoja vieno iš žymiausių XIII a. žemaičių kunigaikščio Erdvilo valdas (*Gudavičius E. 1989. P. 32*).

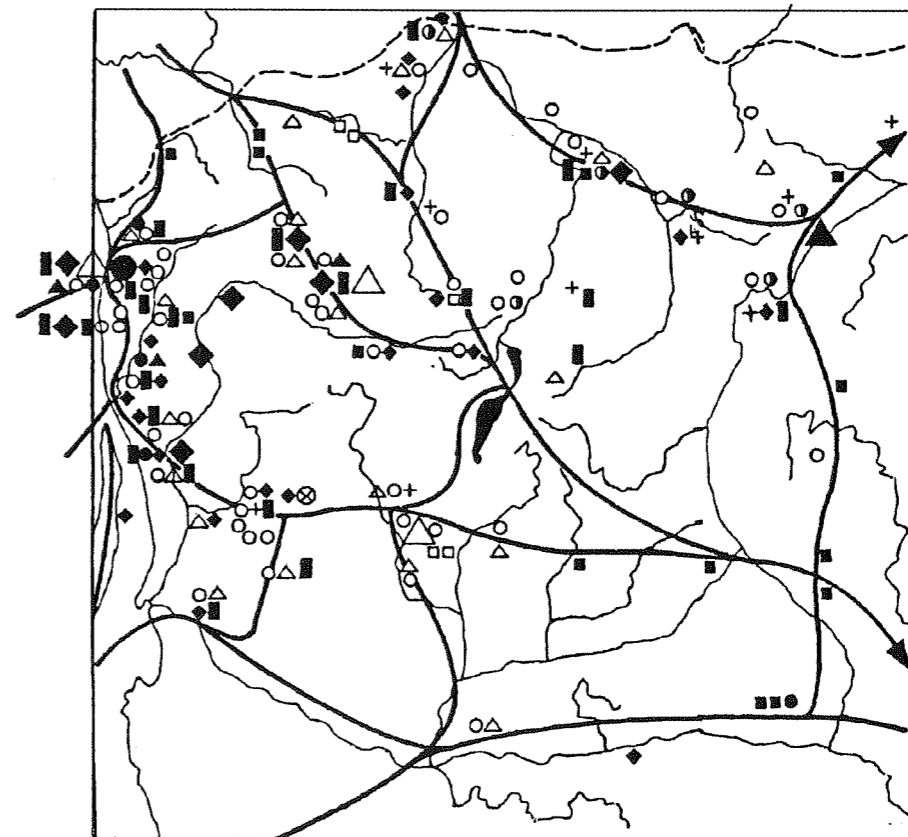
Išvados

1. Kelių sistema, per kurią importas iš Baltijos ir tolimesnių kraštų (per Baltiją) keliavo į kuršių, žemaičių, aukštaičių centrus, nebuvo labai sudėtinga. Skandinaviško, Artimųjų Rytų, Vakarų Europos importo radimvietės rodo, kad pirmiausia Baltijos prekybos (vikingų) įtaką jautė kuršių, iš dalies - žemaičių, žiemgalių gentys, Lamatos žemė. Vidurio Lietuvoje ši įtaka žymiai silpnesnė.

2. Konkreti archeologinė medžiaga leidžia išskirti prielaidą, kad viena dalis importo galėjo patekti per prūsų teritoriją, kita - didžioji dalis - per kuršių žemes.

3. Archeologiniai šaltiniai nepatvirtina Nemuno žemupio kaip svarbiausios prekybinės arterijos II tūkstantmečio pradžioje vaidmens. Importuotų dirbinių kartografavimas rodo, kad svarbus vaidmuo prekybiniuose ryšiuose teko sausumos keliams.

IMPORTAS IR KELIAI VAKARŲ LIETUVOJE



- | | | | | | | | |
|---|--|---|-------------------------------------|---|---------------------------------|---|----------------------|
| △ | - Vakarų Europos ir skandinavų dirbiniai | ▲ | - Vakarų Europos monetos ir lobiai | ● | - Rytų kraštų monetos ir lobiai | ⊗ | - Bizantijos monetos |
| ◆ | - Svoreliai (1-5, daugiau kaip 5) | □ | - Svarstyklės (1-5, daugiau kaip 5) | ○ | - Stiklo karoliai | ● | - Kauri kriauklelės |
| + | - Rytų slavų importas | ■ | - Sidabro lobiai | □ | - Žalvarinių dirbinių lobiai | | |

LITERATŪRA

- BATŪRA R. Šiaulių žemė karo su Ordinu metu: 1236 m. mūšio prie Šiaulių problemos // LIM 1985 metai. Vilnius. 1986. P. 5-20.
- BIRŽIŠKA V. Kryžiuočių keliai į Lietuvą XIV a. // Praeitis. Kaunas. 1933. T.2. P. 1-53.
- DUKSA Z. Pinigai ir apyvarta // LMK IX-XIII a. Vilnius. 1981. P. 83-129.
- DUSBURGIETIS P. Prūsijos žemės kronika. Vilnius. 1988.
- GENYS J. Protomiesto tipo gyvenvietės vakarų Lietuvoje // Gyvenviečių ir keramikos raida baltų žemėse. Vilnius. 1994. P. 80-88.
- GUDAVIČIUS E. Kryžiaus karai Pabaltijyje ir Lietuva XIII amžiuje. Vilnius. 1989.
- KAZAKEVIČIUS V. Sword chapes from Lithuania // Acta universitatis Stockholmensis. Studia Baltica Stockholmensia. 1992. 9. P. 91-107.
- KAZAKEVIČIUS V. Scandinavian bindings of the tips of sword sheaths from Lithuania // Austrumbaltijas un Skandinavijas kontakti agrajos viduslaikas. Riga. 1990. P. 27-29.
- KIAUPIENĖ J. Nemuno prekybos keliu į Baltijos jūros uostus. XVII a. // Acta Historica Universitatis Klaipedensis II. Klaipėdos miesto ir regiono archeologijos ir istorijos problemos. Vilnius. 1994. P. 40-43.
- KUNCIENĖ O. Prekybiniai ryšiai IX-XIII amžiais // Lietuvos gyventojų prekybiniai ryšiai I-XIII a. Vilnius. 1972. P. 149-254.
- KUNCIENĖ O. Prekyba // LMK IX-XIII a. Vilnius. 1981. P. 49-82.
- KUNCIENĖ O. IX-XIII a. stiklo karoliai Lietuvoje // Lietuvos archeologija. Vilnius. 1981. T.2. P. 77-92.
- LATVIJAS PSR ARCHEOLOGIJA. Riga. 1974.
- LIETUVOS ARCHEOLOGIJOS ATLASAS. Vilnius. 1977. T.3.
- LIETUVOS KELIŲ APRAŠYMAI, padaryti kryžiuočių žvalgų XIV amžiuje // Kraštas ir žmonės. Vilnius. 1983. P. 8-41.
- MUGUREVIČS E. Svarige celi libiešu un latgalu teritorija // Archeologija un etnografija. Riga. 1961. 3. P. 61-81.
- SIDRYS R. V. Vakarų baltų gintaro įkapės geležies amžiuje // Acta Historica Universitatis Klaipedensis II. Klaipėdos miesto ir regiono archeologijos ir istorijos problemos. Klaipėda. 1994. P. 59-100.
- URBANAVIČIUS V. Jakštaičių-Meškių plokštinio kapinyno tyrinėjimai 1982 m. // ATL 1982 ir 1983 metais. Vilnius. 1984. P. 93-95.
- URBANAVIČIUS V. Graužių lobis // MADA. Vilnius 1970. T. 3 (34). P. 77-83.
- VAITKUNSIENĖ L. Skandinaviški elementai žemaičių kultūroje X-XI a. // Lietuvos istorijos metraštis. 1982 metai. Vilnius. 1983. P. 5-17.
- VOLKAITĖ-KULIKAUSKIENĖ R. Lietuviai IX-XII amžiais. Vilnius. 1970.
- ŽULKUS V. Pajūrio žemės // Žulkus V., Klimka L. Lietuvos pajūrio žemės viduramžiais. Vilnius. 1989. P. 4-72.
- TAUTAVIČIENĖ B., URBANAVIČIUS V. Jakštaičių-Meškių (Šiaulių raj.) senkapio kasinėjimai 1973 ir 1974 m. Vilnius. 1974. L//AS Nr.416.
- КУЛАКОВ В. И. Кауп // Становление европейского средневекового города. Москва. 1989. С. 80-104.

Jonas Genys

TRADE ROUTES BETWEEN THE COAST AND CENTRAL LITHUANIA DURING THE LATE IRON AGE

Summary

Archaeological research in Lithuania has not yet provided a detailed picture of the early medieval road network. The prevailing (and poorly defined) opinion seems to be that exchange routes were water-based, and dominated by the Nemunas river. By contrast, Latvian archaeologists by the 1970's had already demonstrated that land-based trade routes were no less important to inland Latvia than those following rivers.

We are forced into a similar conclusion when examining the trade that linked major Lithuanian coastal centers (where imported goods first arrived) to neighboring eastern Baltic tribes. It seems likely that imports from the Near East, Western Europe and Scandinavia arrived in Baltic lands during the Late Iron Age through shipping routes in the Baltic Sea. Trade centers on the Baltic coast played an important role in transshipping these goods further to the east. This trade flow most strongly affected the Curonian region and Lamata, while in central Lithuania it was much less pronounced.

Analysis of archaeological data leads us to the premise that the dominant role for these trade contacts (between the coast and central Lithuania) was played by land routes starting from the coast and on through Lamata and south Samogitia. That a trade route through the Curonian lagoon and lower Nemunas was principally used during the Late Iron Age is doubtful, although the possibility of its existence can not be excluded. Apparently, among the more important routes we need to include the route from the Sembian peninsula towards the confluence of the Nemunas and Jura rivers, and then further up to Nemunas. Additional research is needed to evaluate the water-based routes from Sambia to the Nemunas.