

रोमायण

'रात्री निजानीज झाल्याझाल्या त्याने घोडा भरधाव सोडला. वाटेतल्या प्रत्येक डाक-बंगल्यापाशी नवा, ताज्या दमाचा घोडा घेऊन त्याने दौड चालू ठेवली. त्याच्या जिवावर उठलेल्या जुलमी सम्राटाला जाग येण्यापूर्वीच त्याने कित्येक कोसांचं अंतर पार केलं. रोमन सम्राटाने ओलीस ठेवून घेतलेला कॉन्स्टंटॉईन इ.स.३०५ मध्ये प्राणसंकटातून बचावला. ३०६ साली तो स्वतःच रोमचा प्रभावशाली सम्राट बनला.'

कॉन्स्टंटॉईनला ते पलायन जमलं कारण त्याला रोमन साम्राज्यातल्या रस्त्यांचे आराखडे पाठ होते. त्या काळच्या रोमसाम्राज्यात सुमारे ५०००० मैल लांबीचं फरसबंदी रस्त्यांचं जाळं होतं. कुठेही जरा खुट्टे झालं तर रोमन सैन्य वेगाने तिथे पोचू शकत असे. त्या निश्चिंतीमुळे प्रजाजन निर्धास्त राहू शकत. मात्र त्या साऱ्या रस्त्यांची धाव साम्राज्याच्या सीमेपर्यंतच होती.



रोमन रस्ता

रस्त्यांचा मुख्य वापर सैन्यासाठीच असल्याने ते बांधायचं कामही सैनिकांवरच सोपवलेलं होतं. 'सैनिकांच्या नसत्या उचापती टाळायच्या असल्या तर त्यांना बांधकामात गुंग ठेवावं', असं ऑगस्टसचं धोरण होतं. सेनेच्या तुकड्यांत भूमिती उत्तम जाणणारे वास्तुशिल्पविशारद आणि त्यांच्यासोबत जमिनीची पाहणी करणारे, मोजमापं घेणारे, जमीन सपाट करणारे वगैरेंचा ताफा असे. प्रत्येक जवानाच्या हत्यारांमध्ये ढाल-तलवार-भाल्यासोबत कोयता-कुदळ-फावडं ह्यांचाही समावेश सक्तीने केला जाई. मोजून-मापून-आखून, एकमेकांशी काटकोनात जुळणारे, लांबसडक रस्ते बांधले जात. सरळ जाणारा रस्ता आठ फूट(आठ रोमन पेस) आणि वळणदार रस्ता सोळा फूट रुंदीचा असावा असा दंडक होता. मोजमापाप्रमाणे लांबरुंदखोल खड्डा खणून त्यात ठिकऱ्या, गोटे, रेती वगैरेंची वरपर्यंत भर घालून दोन्ही बाजूंनी उतरता, काँक्रीटवर फरसबंदी केलेला रस्ता बांधला जाई. त्याच्यावरून पाण्याचा निचरा सहज होई. फारशी डागडुजीही लागत नसे. बांधकाम इतकं भक्कम असे की त्यांच्यापैकी काही रस्ते अजूनही सध्याच्या गाडीवाटांखाली आधार देताहेत.

वाटेतल्या अडथळ्यांना वळसा घालण्याऐवजी त्यांच्यावर मात करून सरळसोट रस्ते बांधणं हे रोमनांचं ब्रीद होतं. ते पाळण्यासाठी त्यांना अभियांत्रिकी करामती कराव्या लागल्या. त्यांनी डोंगरांतून बोगदे काढले. वेगवेगळ्या नद्यांवर दगडी-लाकडी किंवा काँक्रीटचे नऊशेहून अधिक अनेकखांबी किंवा कमानदार पूलही बांधले. तांत्रिकदृष्ट्या प्रगत असल्यामुळे त्यांच्यापैकी बरेचसे पूल अजूनही वाहतूक पेलताहेत. पण धोरणाचा अतिरेक होऊन रोमनांनी डोंगरावरचे रस्तेही वळणावळणाचे न करता ताठेताठ उभे चढवले. काही काळाने त्या हट्टातले दोष ध्यानात येऊन त्यांनी पध्दत बदलली.

रस्ते सेनेने, सेनेसाठी बांधलेले असले तरी त्यांच्यामुळे संस्कृती आणि व्यापारउदीम यांचाही सर्वदूर प्रसार झाला. बांधून झालेल्या रस्त्याची देखभाल करायचं काम मात्र नगरपालिकेवर सोपवलेलं असे. साम्राज्याच्या कायद्यानुसार हिंडणं-फिरणं हा नागरिकांचा हक्क होता. एखाद्या तालेवाराच्या वाडीबाहेरचा वहिवाटीचा रस्ता खराब झाला तर वाटसरूंना त्या तालेवाराच्या वाडीतून बिनदिक्कत चालत जायचा अधिकार

लाभे. त्यामुळे तो तालेवारही रस्तादुरुस्तीत जातीने लक्ष घालत असे. साहजिकच बांधकामासाठी देणग्याही मिळत.

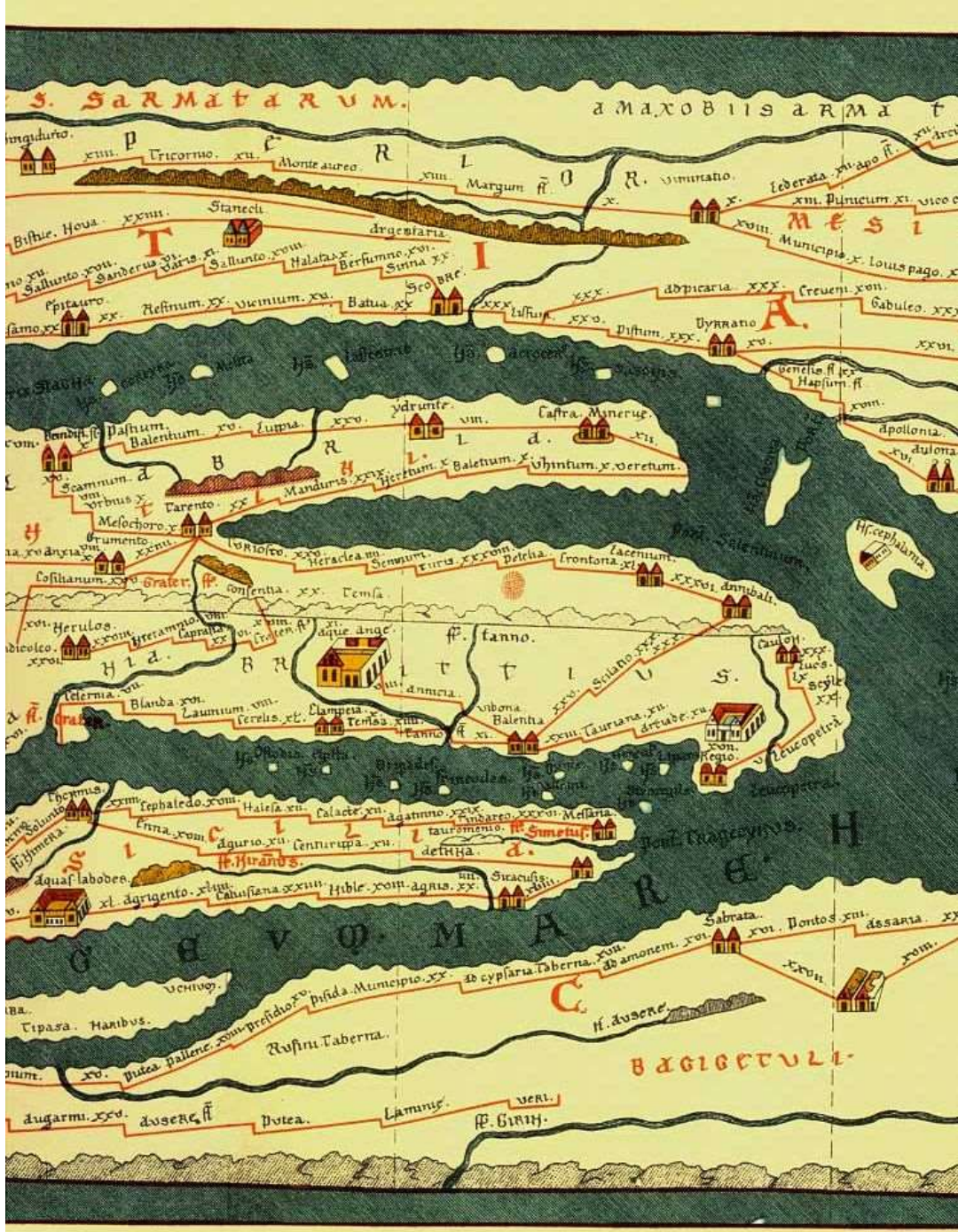
त्या काळात रोमन घोड्यांचे नाल ठोकलेले नसत. ते खुरांना बांधलेले असत. रस्त्यांच्या फरशांमधल्या फटींत ते अडकत. म्हणून मुख्य रस्त्याच्या कडेने खास वेगळी घोडेवाट बनवलेली असे. घोडेवाटा, कच्च्या गाडीवाटा, खाणींमधल्या अरुंद वाटा असे सगळे मिळून सुमारे अडीच लाख मैल लांबीचे रस्ते रोमन साम्राज्यात सांभाळले गेले.



प्राचीन रोमन मैलखांब

खुद्द रोममध्येच २९ फरसबंदी रस्ते एकवटत. त्या केंद्रापाशी एक पंचधातूचं सुवर्णमंडित शिल्प होतं. रोमन साम्राज्यातले हजारो रस्ते त्या शिल्पाच्या दिशेने जात. म्हणूनच 'All roads lead to Rome' अशी म्हण पडली. सगळ्या फरसबंदी

रस्त्यांवर, दर हजार पावलांवर मैलाचे दगड किंवा खांब होते. 'हजार पावलं' म्हणजे लॅटिनमध्ये millia passum. त्यावरूनच mile आणि मैल हे शब्द आले.



Itinerarium

रस्ते-वाटा-सडका असूनही शहराच्या वेशीच्या आत वाहनं वापरायला बंदी होती. शहरात माल घेऊन येणाऱ्या गाड्याही रात्रीच्या ठराविक वेळापुरत्याच वेशीच्या आत

येऊ शकत. गरीब-श्रीमंत सारेच पायीपायी चालत जात. फक्त सरकारी अधिकाऱ्यांना आणि देवीची उपासना करणाऱ्या तपस्विनींना(vestral virgins) वाहनातून जायची परवानगी होती.

गावाबाहेरच्या रस्त्यांवर मात्र सैन्याखेरीज राजकीय शिष्टमंडळं, व्यापारी यांचीही वर्दळ असे. मातब्बर मंडळी पालख्यांत झोपून किंवा बंदिस्त रथांत बसून प्रवास करी. बाकीचे लोक साध्या गाड्यांतून, घोड्यांवरून किंवा पायीपायी जात. सर्वसामान्यांसाठी आताच्या बससारखी चारचाकी स्टेज-कोचचीही सोय होती. त्यातून सामानासुमानासकट नऊदहा माणसं जाऊ शकत. एकूण वजनाला ठराविक सरकारी मर्यादा होती. त्या गाडीला घोडे, खेचरं किंवा बैलही जोडले जात. शेतकरी-धनगरांचा माल दुचाकी, फळकुट्या खेचर-गाड्यांतून जाई. गाड्यांच्या लाकडी चाकांची झीज टाळायला त्यांना लोखंडी धावा बसवलेल्या असत. सरकारी रस्ते असले तरी त्यांच्या, विशेषतः पुलांच्या वापरासाठी मोठा टोल द्यावा लागे. शिवाय भरमसाठ जकात मालाच्या किंमतीत भर घाली. कर परवडत नसल्यामुळे कुणीही कारणाशिवाय प्रवासाच्या फंदात पडत नसे.

सरकारी आणि खाजगी पोस्टही त्याच राजमार्गावरून जाई. डाकगाड्यांचे घोडे बदलायला वाटेत डाकबंगले असत. कॉन्स्टंटलाईनने पळून जाताना त्यांचाच फायदा घेतला. सरकारी पत्र-पेटीचीच बैठक करणारी दोनचाकी हलकी घोडागाडी वेगाने जाई. पण अतिमहत्त्वाचे खलिते मात्र दिवसाभरात ५०० मैल जाणाऱ्या घोडेस्वाराकडेच सोपवले जात. श्रीमंतांचं खाजगी पोस्ट गुलामांमार्फत खास गाडीने जाई. शेलक्या पोस्टावर लुटारू-शत्रूंचा डोळा असल्यामुळे बापड्या पोस्टमनांना 'रात्रंदिन युध्दाचा प्रसंग' असे.

दूरचा प्रवास करताना सैन्याच्या तुकड्या आपला शिध्याचा गाडा सोबत घेऊन जात. अंमलदारांसाठी सरकारी विश्रांतिगृहं असत. तिथे प्रवेश मिळवायला ओळखपत्र दाखवावं लागे. धनिकांच्या खान-पान-आरामाची वेगळी पण उत्तम व्यवस्था असे.

सामान्यांसाठी मात्र भामट्यांच्या खानावळीत खायला कोंडा, निजेला धोंडा आणि संगतीला गुंडा अशी सोय असे. अंथरूण मिळालंच तर त्यासोबत ढेकूण-उवा-पिसवांचा गडगंज खजिनाही लाभे.

रोमन नौसेनेच्या संरक्षणाखाली रोमनांचा आणि मांडलिक ग्रीकांचाही सागरी व्यापार दांडगा होता. वल्हवणाऱ्यांच्या दोन-तीन-मजली रांगा हे ग्रीक जहाजांचं वैशिष्ट्य होतं. पण रोमन रस्त्यांमुळे खुष्कीचं दळणवळण कित्येक पटींनी अधिक महत्त्वाचं झालं होतं.

रोमन साम्राज्य ब्रिटनपासून इजिप्तपर्यंत आणि स्पेन-पोर्तुगालपासून तुर्कस्तानापर्यंत ऐसपैस पसरलेलं होतं. त्याच्या ऐल ते पैल रस्त्यांनी त्याच्या सरहद्दी कवेत घेतल्या, कोन्याकोपन्याला वचकात ठेवलं. त्याच दीर्घबाहूंच्या विळख्याने पाचशे वर्षांत त्या साम्राज्याचा एकसंधपणा घडवला, टिकवला आणि वाढवला.

डॉ. उज्ज्वला दळवी

-ujjwalahd9@gmail.com

(दैनिक लोकमतच्या सौजन्याने)