REGISTERED No 3114

अर्थ

" अर्थ एव प्रधानः " इति कौटिल्यः अर्थमूलौ धर्मकामाविति। —कौटिलीय अर्थशास्त्र

वर्ष १३ | पुणें, बुधवार तारीख १९ फेब्रुवारी १९४७ | अंक ८

दी

बँक ऑफ कोल्हापूर, लि.

(कोल्हापूर येथें सन १९२६ सालीं स्थापन झालेली व भागीदारांची मर्यादित जबाबदारी असलेली.)

एच. एच. दी छत्रपति महाराजासाहेब ऑफ कोल्हापूर यांचे सरकारचें आश्रयाखालील.

अधिकृत भांडवल	रु.	१०,०६,५००
विक्रीस काढलेलें व खपलेलें	रु.	५,०६,५००
भरलेलें	रु.	४,५३,०००
रिझर्व्ह	रु.	४,०५,०००

एकूण खेळतें भांडवल रु. १,००,००,००० हून अधिक

मुख्य कचेरी—बँक ऑफ कोल्हापूर बिल्डिंग, लक्ष्मीपुरी-कोल्हापूर.

शाखा : संस्थानांतीलः—(१) शाहुपुरी-कोल्हापूर, (२) गुजरी-कोल्हापूर, (३) जयसिंगपूर, (४) इचलकरंजी, (५) पेठ-वडगांव, (६) मलकापूर, (७) गडहिंग्लज. संस्थानाबाहेरीलः—(८) मुंबई, (९) निपाणी (जि. बेळगांव)

★ चालू, सेव्हिंग्ज व मुदतीच्या ठेवी स्वीकारल्या जातात.

★ योग्य तारणावर कर्जे, ओव्हरड्रॉफ्टस व कॅश क्रेडिटस दिलीं जातात. व्याजाचे दर पत्रद्वारें.

★ मौल्यवान चीजवस्तु सुरक्षित ठेवणेसाठी हेड ऑफिसमध्यें सेफ डिपॉझिट व्हॉल्टची उत्तम व्यवस्था.

—बँकिंगचे सर्व प्रकारचे व्यवहार केले जातात—

व्ही. ए. सावंत, ॲ. मॅनेजर

दि बँक ऑफ महाराष्ट्र लिमिटेड, पुणें.

(शेड्यूल्ड बँक) —:— हेड ऑफिस : पुणें शहर

(एकूण खेळतें भांडवल रु. २ कोटीचे वर)

बँकेतर्फे नवीन लोकोपयोगी व्यवस्था : एक्झिक्यूटर व ट्रस्टी कंपनीची स्थापना

—ट्रस्टी कंपनीचें भांडवल—

अधिकृत भांडवल	...	रु. ५,००,०००
खपलेलें भांडवल	...	रु. २,५०,०००
वसूल झालेलें भांडवल	...	रु. १,२५,०००

—:बँकेच्या शाखा:—

डेक्कन जिमखाना, पुणें, खडकी, मुंबई (फोर्ट), गिरगांव, जळगांव, नागपूर (सिताबर्डी व इतवारी), रत्नागिरी, कोपरगांव, फैजपूर (पे-ऑफिस), सोलापूर, धुळें, चाळिसगांव, हुबळी, नाशिक, कल्याण.

सर्व प्रकारचे बँकिंगचे व्यवहार केले जातात.

बँकेच्या व ट्रस्टी कंपनीच्या कामासंबंधीं मॅनेजर यांस भेटावें.

सी. व्ही. जोग
मॅनेजर

लोकांच्या विश्वासास पात्र झालेलें

दी डेक्कन इंजिनिअरिंग, लिमिटेड.

माधवनगर (बुधगांव) एम्. एस्. एम्. रेल्वे

नांगर	—यांचे—	चरक
किसान नं. १०१ (सहा ते आठ बैली)		विश्वास (चार बैली)
किसान नं. १०२ (चार ते सहा बैली)		वासुदेव (दोन बैली)
किसान नं. १०५ (दोन ते चार बैली)		राजा (एक बैली)

'मधुकर' (सात फण्याचे) कोळपें (दोन बैली)

एजंटस्, स्टॉकिस्टस् नेमणें आहेत

विविध माहिती

३५१ अब्ज सिगारेटसचें उत्पादन—लकी स्ट्राइक, कॅमल व चेस्टरफील्ड ह्या सिगारेट्सचें उत्पादन अमेरिकेंत १९४६ साली पुष्कळच वाढलें. अमेरिकेनें त्या वर्षी ३५१ अब्ज सिगारेट्स तयार केल्या, त्यापैकी ३० अब्ज सिगारेट्सची निर्गत झाली.

बटाट्यांची वासलात लावण्याचा प्रयत्न—आपल्या बटाट्यांच्या साठ्याचें काय करावें, अशी अमेरिकेला पंचाईत पडली आहे. हे बटाटे निर्गत करण्यास अमेरिका तयार आहे, परंतु हा जिन्नस नाशवंत आहे आणि वहातुकीस खर्च बराच येतो ही त्यांतील मोठी अडचण आहे. सुमारें ४½ कोटि बुशेल बटाटे पडून राहिले त्यापैकी २ कोटि बुशेल बटाट्यांचा नाश करून टाकण्यांत आला आहे. तेव्हां आतां उरले २½ कोटि बुशेल बटाटे. कारखान्यांत कच्चा माल म्हणून आणि जनावरांना खाद्य म्हणून त्यांचा शक्य तो उठाव करण्याचा प्रयत्न चालू आहे. १० शेर बटाट्यांस २ आणे ह्या दरानें अमेरिकेनें इतर देशांना बटाटे देऊं केले आहेत. वहातुकीचा खर्च ह्यांत धरलेला नाहीं परंतु तोच भारी आहे. ग्रेट ब्रिटनला १½ कोटि बुशेल बटाटे अमेरिकेनें देऊं केले परंतु तें ग्रेट ब्रिटननें मान्य केलें नाहीं. अमेरिकेंतील बटाट्यांचें फाजील उत्पादन आणखी कांहीं काळ चालू रहाणार आहे; १९३५–१९४४ ह्या मुदतींत बटाट्यांचें दर एकरीं उत्पादन १२५ बुशेल पडत असे तें १९४६ साली १८४ बुशेल पडलें. चांगलें पीक देणाऱ्या जातींत वाढ, चांगली हवा आणि कृमिनाशक डी. डी. टी. चा वाढता उपयोग, इत्यादि कारणांमुळें बटाट्यांचें दर एकरीं उत्पादन इतकें सुधारलें आहे. (१ बुशेल = मापी ८ गॅलन)

हिंदुस्थानांतील कापडाचें उत्पादन—१९४५ च्या मानानें १९४६ सालीं कापडाचें उत्पादन कमी झालें. गिरण्यांनीं १९४५ सालीं ४३९ कोटि वार कापड तयार केलें होतें; १९४६ सालीं हें उत्पादन ४०१ कोटि वारांवर आलें. हातमागांचें उत्पादनहि १५० कोटि वारांचें १३० कोटि वारांवर आलें. १९४५ सालीं दर माणशीं १२ वार कापड आलें; गेल्या वर्षी हें प्रमाण ११¾ वारच झालें.

गुळाची किंमत—चालू मोसमांत गुळाच्या नियंत्रित किंमतींत वाढ होणार नाहीं, असें मुंबई सरकारनें जाहीर केलें आहे.

कापडाचें उत्पादन वाढेल?—हिंदी कपास कापडाच्या गिरण्यांचें उत्पादन वाढवितां कसें येईल, हें तातडीनें सुचविण्यासाठी हिंदुस्थान सरकारनें एक कमिटी नेमली आहे, तिनें आपला अहवाल सरकारला दोन महिन्यांचे आंत सादर करावयाचा आहे. हिंदुस्थान सरकारनें उत्पादनांतील घट लक्षांत घेऊन प्रांतांचा वाटा कमी केला आहे, परंतु उत्पादन आतां वाढूं लागलें आहे असें गेल्या दोन महिन्यांचे आकडे सांगतात. हें उत्पादन आणखी १५% वाढल्याविना कापडाची चणचण दूर होण्याजोगी नाहीं.

नाण्यांतील चांदी—ऑस्ट्रेलियाचें सरकार येथील नाण्यांतील चांदीचें प्रमाण कमी करण्याचा विचार करीत आहे. हिंदुस्थान ग्रेट ब्रिटन ह्यांनीं तें अगोदरच कमी केलें आहे.

सिंधमध्यें विक्रीकर—सिंध प्रांतांत येत्या एप्रिलपासून विक्रीकर बसविण्यांत येणार आहे.

NOTICE.

THE BANK OF AUNDH, LIMITED.

(Incorporated in Aundh State. Liability of Members Limited.)

NOTICE is hereby given that the ninth ordinary General Meeting of the Share-Holders of the Bank of Aundh Ltd., will be held at the Registered Office, Aundh in the Hall of Shri Yamai Temple at Aundh on Sunday the 16th March. 1947 at 9 A. M. (S. T.) to transact the following business :—

(1). To receive and adopt the Balance Sheet, the Profit and Loss Statement, the Report of the Directors and of the Auditors for the year ended 31st December, 1946.

*(2). To declare a Dividend.

(3). To re-elect three Directors coopted under Article No. 59 who are eligible for re-election.

(4). To elect Directors in place of those who retire by rotation and who are eligible for re-election.

(5). To appoint Auditors and to fix their remuneration.

Aundh.
15th February, 1947.

By order of the Board,
B. R. VARTAK,
Managing Director.

N. B. The Share-Transfer Books of the Bank will be closed from the 15th March, 1947 to 30th March, 1947 both days inclusive.

*The Dividend when declared will be payable on and after Monday the 31st March, 1947 and the Dividend Warrants will be posted to the Registered addresses of the Share-Holders. Change of address, if any, should immediately be communicated to the Bank.

NOTICE.

THE BANK OF AUNDH, LIMITED

(Incorporated in Aundh State. Liability of Members Limited)

NOTICE is hereby given that an Extra Ordinary General Meeting of the Shareholders of the Bank of Aundh Limited, will be held at the Registered Office at Aundh in the hall of Shri Yamai Temple at Aundh on Sunday the 16th March, 1947 at 9–30 A. M. (S. T.) or so soon thereafter as the business of the Ordinary General Meeting of the Bank convened at 9 A. M. (S. T.) on that day is concluded, to consider and adopt, if thought fit the Special Resolution as circulated in detail to the Shareholders of the Bank.

By order of the Board,
B. R. VARTAK,
Managing Director.

Aundh.
15th February, 1947.

–सर्व प्रांतांतील–
सुती – गरम – रेशमी
—खादीचा उत्तम संच—
खादी मन्दिर
२६२, बुधवार पेठ,
ढमढेरे बोळाजवळ,
पुणें २

अर्थ

बुधवार, ता. १९ फेब्रुवारी १९४७

संस्थापक
प्रो. वा. गो. काळे

संपादक :
श्रीपाद वामन काळे

वा. वर्गणी ट. ख. सह ६ रु. किरकोळ अं. २ आणे.

इंग्लंडमधील हिमवृष्टी आणि कोळसा

गेल्या कांहीं दिवसांत इंग्लंडमध्यें अतोनात बर्फवृष्टी झाल्यामुळें त्या देशांतिल कारखाने व एकंदर दैनंदीन जीवन यावर अत्यंत प्रतिकूल परिणाम झाला. विजेच्या निर्मितीकेंद्रांना पुरेसा कोळसा न मिळाल्यानें युद्धकालीन दिवेबंदीची अवकळा सर्व देशभर पसरली. गेल्या ५० वर्षांत पडला नव्हता येवढा थंडीचा कडाका पडल्यामुळें कोळशाची वहातूक अशक्यप्राय झाली त्यामुळेंच मुख्यतः हें अनपेक्षित अरिष्ट ब्रिटनवर कोसळलें आहे. तथापि या नैसर्गिक घटनेचा फायदा घेऊन मजूर–सरकारचे प्रतिस्पर्धी त्या सरकारविरुद्ध टीकेची झोड उठवित आहेत आणि त्या निमित्तानें समाजवादाच्या सनदशीर प्रयोगाच्या माथीं अपयशाचें खापर फोडीत आहेत. या प्रश्नाला राजकीय दृष्ट्या अवल दर्जाचें महत्त्व प्राप्त झालें आहे. खरा प्रश्न असा आहे कीं मजूर सरकार अधिकारांवर आल्यापासून कोळशाच्या उत्पादनांत, खाणीमधील यंत्रसामुग्रींत व कामगारांच्या आर्थिक परिस्थितींत सुधारणा झाली आहे किंवा नाहीं? अशी सुधारणा थोड्याफार अंशानें जरी झाली असेल तरी विरोधकांची टीका बोथट ठरल्याशिवाय राहणार नाहीं.

१९४५ च्या जुलैमध्यें इंग्लंडमध्यें मजूर सरकार अधिकारावर आलें. इंग्लंडमधील खाजगी खाणी मालकांनीं या धंद्याची अवस्था अगदीं हीनदीन करून टाकलेली होती. खाणी मालकांनीं या धंद्याच्या दुखण्याचा वारसाच मजूर सरकारला दिला असें म्हणण्यास हरकत नाहीं. अर्थातच मजूर सरकारच्या कार्यक्षमतेची या प्रश्नांत कसोटी लागणार होती. ब्रिटनमधील कामगार–वर्गानें मजूर सरकार निवडून आणण्यांत महत्त्वाचा भाग घेतलेला होता. त्यामुळें कोळशाच्या खाणी राष्ट्रीय मालकीच्या झाल्यावर आपणावर केवढी जबाबदारी येऊन पडली होती याची कोळसा—कामगारांना चांगली कल्पना होती. या जाणीवेमुळेंच कोळशाच्या उत्पादनांत हळूहळू वाढ होत होती. आक्टोबर १९४६ मध्यें दर आठवड्याला होणाऱ्या कोळशाचें उत्पादन १९४५ च्या आक्टोबरपेक्षां १ लाख २० हजार टन इतकें जास्त होतें; आणि ही वाढ कोळशाच्या खाणींत १९४५ आक्टोबरमध्यें काम करीत असलेल्या कामगारांपेक्षां १९४६ मध्यें ३,६०० कामगार कमी असतांना झालेली आहे, हें लक्षांत ठेवलें पाहिजे. नोव्हेंबर १९४६ मधील प्राथमिक आंकडेही वाढीचेच आहेत. मजूर सरकारनें अधिकारग्रहण केल्यापासून खाणी कामगारांच्या संख्येंत घट होत असतांना सुद्धां कोळशाचें उत्पादन वाढतच आहे. १९४५ च्या ऑक्टोबरमध्यें खाणी-कामगारांची संख्या सुमारें ६ लाख, ९६ हजार, २०० होती, ती १९४६ च्या ऑक्टोबरांत सुमारें ६ लाख, ९२ हजार, ६०० इतकी घटली. तरीसुद्धां दर आठवड्याच्या सरासरी उत्पादनांत वाढ झालेली दिसून येते. १९४५ च्या ऑक्टोबरमध्यें ही सरासरी ३५ लाख, ६७ हजार, ४०० टन होती, ती १९४६ च्या ऑक्टोबरमध्यें ३६ लाख, ८७ हजार टन इतकी झाली.

कामगारांच्या परिस्थितीबाबत खाणी कामगारांनीं एक महत्त्वाचा विजय मिळविला आहे. तो म्हणजे ५ दिवसांचा आठवडा. तथापि तरूण कामगारांना या धंद्यांत आकर्षून घेण्यासाठी बऱ्याच सुधारणा अंमलांत येणें आवश्यक आहे. त्याशिवाय खाणींचें उत्पादन पुरेसें वाढणार नाहीं. आरोग्याच्या संरक्षणासाठी खाणी–कामगारांची सक्तीची वैद्यकीय परीक्षा होणें जरूर असून, वैद्यकीय कारणासाठी सेवानिवृत्त झालेल्या कामगारांना दुसरी कोणती तरी कारागिरी शिकविण्यांत आली पाहिजे. म्हातारपणच्या पेन्शनचीही सोय झाली पाहिजे. खाणी-कामगारांना या व इतर सवलती मिळवून देण्यांत मजूर सरकारनें मदत केली तरच कामगारांचा पाठिंबा मजूर सरकारला राहील. मजूर-सरकार व खाणी–कामगार यांचे संबंध अधिकाधिक सलोख्याचे होत जाण्यावरच, मजूर सरकारची शाश्वति अवलंबून असल्यानें, या बाबतींत दुर्लक्ष करण्याची घोडचूक ॲटलींचें सरकार करणार नाहीं हें उघड आहे.

पडत्या पाण्याच्या शक्तीचें विजेंत रूपांतर

वेगवेगळ्या प्रांतांतील योजनांचा परामर्श

(२)

मध्यप्रांत

मध्यप्रांतांतील वीजपुरवठ्यासाठी, त्या प्रांताचे, नागपूर, अकोला, जबलपूर, रायपूर, व चांदा असे पांच विभाग पाडून त्या प्रत्येक विभागांत वाफेच्या सहाय्यानें विजेचें उत्पादन करणारीं केंद्रें काढावीं व तीं ६६ ते ११० हजार व्होल्टस् दाबाच्या ट्रान्समिशन लाइन्सनीं एकमेकास जोडावीत अशी योजना सुचविण्यांत आली होती. जलशक्तिजन्य विजेच्या उत्पादनास योग्य अशीं तीन ठिकाणें या प्रांतांत निवडलीं गेलीं आहेत. पेंच नदीवर १,२०० फूट लांब व १२५ फूट उंच असें धरण बांधून ४०,००० लक्ष घनफूट पाण्याचा डोह उत्पन्न करतां येईल व त्यावर २१,३०० किलोवॅट शक्तीच्या विजेचें उत्पादन होऊं शकेल, परंतु क्वचित् हा पाणीपुरवठा अपुरा पडण्याचा संभव आहे. दुसरें धरण बारंगातेली या पेंच नदीवरील ठिकाणीं बांधता येईल. या खजिन्यांतील पाणी प्रथम ६ मैल कालव्यानें व पुढें ४॥ मैल नळांनीं कान्हन नदीवरील वीजकेंद्रांत नेऊन तेथें सुमारें २५ ते ३० हजार किलोवॅट शक्तीची वीज उत्पादन होऊं शकेल. परंतु ही सारी योजना फार महाग पडणें संभवनीय आहे. म्हणून पूर्ण पहाणी करूनच ती हातीं घ्यावी लागेल. तिसरें धरण पेणगंगा नदीवर नागपूरच्या दक्षिणेस १२० मैलांवर बांधतां येईल, व त्यावर सुमारें २०,००० किलोवॅट शक्तीची वीज उत्पन्न होऊं शकेल परंतु एकंदरींत मध्यप्रांताला विजेच्या पुरवठ्यासाठी भोंवतालच्या इतर प्रांतांतील वीजकेंद्रांवर बरेंच विसंबून रहावें लागेल.

संयुक्तप्रांत

संयुक्त प्रांतीय गॅन्जेस कॅनॉल ग्रिड सिस्टिम ही मूलतः बहादराबाद वीजकेंद्रापासून उत्पन्न झाली. हें केंद्र १९२५ ते २७ सालांत हरद्वारजवळील गंगेच्या कालव्याच्या १० फुटांच्या प्रपातावर बांधलेलें असून त्यापासून सहारणपूर, बिजनोर व मुरादाबाद या जिल्ह्यांतील गांवांना वीजपुरवठा होत असे. १९२८ ते ३४ या काळांत अधिक कालवे काढून सुमारें ५ हजार वस्तीच्या ८८

नगरांना वीजपुरवठा करण्यांत येऊं लागला; आणि आसपासच्या उंच प्रदेशांत नदींतील फुकट जाणारें पाणी पंपानें खेचून शेतांसाठी पुरविण्यास यंत्रशक्तीचाहि पुरवठा होऊं लागला. १९३१ सालीं मोरादाबाद व मीरत जिल्ह्यांत प्रायोगिक विहिरी खोदण्यांत आल्या. तो प्रयोग यशस्वी होऊन सध्यां सुमारें १,६४५ विहिरी तयार झाल्या आहेत. लवकरच हा आंकडा २,२५६ वर जाईल. या विहिरींतील पाणी खेचण्यास विजेचा उपयोग केला जातो. सध्यां अशा १,५०० विभागांत पिकें काढलीं जात असून अंतीं सुमारें २ लाख एकर जमीन या प्रकारच्या विहिरींच्या पाण्यावर लागवडीस येईल. या संपूर्ण योजनेप्रमाणें सात कालव्यांवर वीजकेंद्रें होणार असून त्यांनीं १८,९०० किलोवॅट शक्तीच्या विजेचें उत्पादन होईल त्याशिवाय ९ हजार किलोवॅट शक्तीचीं वाफेवरील दोन वीजउत्पादक केंद्रें उभारलीं जातील आणि प्रसंगोपात उपयोगी पडावीं म्हणून १,८८५ किलोवॅट उत्पादनशक्तीचे ऑईल-इंजिनवरील वीजउत्पादक संच आठ ठिकाणीं बसविले जातील. बहादराबाद येथील मूळचें केंद्र तेथून हालवून पाथरी येथें नेण्याचीहि योजना आहे त्यामुळें तेथील जलप्रपाताची उंची १९ ते ४० फुटांपर्यंत वाढवितां येईल व त्यावर ५,५०० किलोवॅट वीजशक्ति उत्पन्न होऊं शकेल. या ग्रिड सिस्टिममुळें सुमारें ६० ते १०० मैल रुंदीच्या व १५० ते २०० मैल लांबीच्या भूप्रदेशास वीजपुरवठा होत आहे. परंतु या योजनेमुळें संयुक्त प्रांताच्या पूर्व, आग्नेय व दक्षिण भागास विजपुरवठा होणें शक्य नाहीं. त्यासाठीं चार नव्या केंद्रांच्या उभारणीची एक पंचवार्षिक योजना आंखण्यांत येत आहे. त्यांतील पहिलें केंद्र शारदा कालव्यावर खातिमा या ठिकाणीं उभारलें जाईल. हें केंद्र गॅन्जेस कॅनॉल सिस्टिमला व कानपूर येथील वाफकेंद्राला जोडलें जाईल. यापासून ११ जिल्ह्यांना व रामपूर संस्थानाला वीजपुरवठा होईल. दुसरें धरण गंगेचीच एक उपनदी नायर रिजवर बांधलें जाईल. त्याची उंची ६०० ते ६५० फूट होईल. हरद्वारच्या वर ५० मैलांवर असलेल्या एका दरींत तें धरण बांधण्यांत येऊन त्यापासून गंगेच्या विद्यमान कालव्यांनाहि पाणी पुरविलें जाऊन शिवाय नवीन ५ लक्ष एकर जमीन त्याच्या पाण्यानें भिजूं शकेल व सुमारें ७० हजार किलोवॅट शक्तीच्या विजेचें उत्पादन होऊं शकेल. तिसऱ्या धरणानें टोंप व गिरि या यमुनेच्या उपनद्या डेहराडूनजवळ आडवल्या जातील व त्यांत सुमारें दीड लाख एकर फूट पाणी सांठवून त्यापासून वीज उत्पन्न केली जाईल. या धरणांतील चतुर्थांश पाणी व निम्मी विजशक्ति स्वतःसाठी ठेऊन बाकीची पंजाब सरकारला द्यावयास संयुक्तप्रांत सरकार तयार आहे. परंतु अजून या धरणाचें काम हातीं घेण्यांत आलेलें नाहीं. चवथें धरण शोण नदीच्या एका उपनदीवर बिहारच्या सरहद्दीजवळ बांधण्याजोगें आहे. त्याची उंची २५० फूट व लांबी १,००० ते १,५०० फूट भरेल. या धरणाच्या सहाय्यानें पिंपरी येथें सुमारें १,८०,००० किलोवॅट शक्तीचें वीजकेंद्र उभारता येईल. या धरणांतून सुटलेलें पाणी पुनः दोन ठिकाणीं आडवून त्याचा उपयोग वीज उत्पादन, शेती व नौकानयन यांना करतां येईल त्यासाठी ओब्रा व चांद्रा या खेड्यांजवळ दोन बंधारे घालावे लागतील त्यामुळें वीजकेंद्रें तर निघतीलच परंतु शिवाय शोण नदीला गंगेला मिळेपर्यंत नौकानयनाच्या दृष्टीनें कायम पाणी पुरवठा करता येणें शक्य होईल.

टॉमस एडिसन:—सुप्रसिद्ध अमेरिकन संशोधक टॉमस एडिसन ह्याची १०० वी जयंति नुकतीच साजरी करण्यांत आली. अमेरिकेच्या पोस्टखात्यानें त्यानिमित्त खास एक नवें तिकिट काढलें आहे.

स्फुट विचार

भांडवलाचा पुरवठा—दूरदृष्टीची आवश्यकता

आयातीचे परवाने आतां ज्यास्त प्रमाणावर देण्यांत येत आहेत, त्याचा परिणाम इंपोर्ट लेटर्स ऑफ क्रेडिटमध्यें वाढ होण्यांत झाला आहे. लवकरच आयात होऊं लागली म्हणजे किंमती उतरण्याचा संभव आहे. विशिष्ट प्रकारचा माल खपण्याजोगा नसेल, तर किंमती नक्कीच खालीं येणार. अशा परिस्थितींत, आयात करणारे लोक आपला व्यवहार पुरा करण्याचे टाळण्याची शक्यता आहे. रिझर्व्ह बँकेनें परदेशी हुंड्यांचा व्यवहार करणाऱ्या अधिकृत संस्थांकडे एक सर्क्युलर पाठवून ह्यासंबंधांत विचारणा केली आहे. त्यांनीं इंपोर्ट लेटर्स ऑफ क्रेडिट, मागविलेला माल, ठेवलेलें मार्जिन, इत्यादींचा तपशील रिझर्व्ह बँकेकडे प्रत्येक आठवड्यास पाठविणेचा आहे. त्याचप्रमाणें, शेअर्स आणि सरकारी रोखे ह्यांचे तारणावरील कर्जाचा तपशील रिझर्व्ह बँकेस हवा आहे आणि त्याप्रमाणें तिनें शेड्यूल्ड बँकांकडे मागणी केली आहे. रिझर्व्ह बँकेच्या ह्या उपक्रमावरून, पैशाच्या बाजाराची प्रवृत्ति काय आहे, हें लक्षांत येईल. बँकांकडील ठेवींमध्यें आतां पूर्वीप्रमाणें वाढ होण्याचें बंद झालें असून, कर्जाची मागणी अधिकाधिक येऊं लागली आहे. त्यामुळें कर्जावरील व्याजाचे दर चढणीच्या मार्गावर आहेत, हें सर्व लक्षांत घेऊनच बँकांनीं आपला व्यवहार दूरदृष्टीनें आखणें आवश्यक झालें आहे. नव्या कंपन्यांस व उपक्रमांस मोठ्या प्रमाणावर पैसा लागणार आहे तो त्यांस योग्य अटींवर वेळेवर कसा मिळेल, ह्याचा विचार त्यांनीं आगाऊच करून त्याप्रमाणें आपला कार्यक्रम ठरवणें इष्ट आहे.

कापडाची टंचाई आणि सूत वांटप

पुणें जिल्ह्यांतील सूत वाटपासंबंधीं विजय टेक्स्टाइल्स लि. चे मॅनेजिंग एजंट श्री. जी. डी. कवडीकर ह्यांनीं सुचविलेली योजना दुसरीकडे दिली आहे तिचेकडे हितसंबंधी लोक व अधिकारी ह्यांचें लक्ष वेधणें आवश्यक आहे. कापडाचा सवत्र तुटवडा पडला असतांना प्रत्येक प्रांतानें, जिल्ह्यानें, कारखानदारानें व विणकरानें स्वतःस जास्तींत ज्यास्त सूत कसें मिळेल ह्याची खटपट करणें स्वाभाविक आहे. परंतु तें करीत असतांना इतरांच्या न्याय्य मागणीकडे दुर्लक्ष होणें इष्ट नाहीं आणि त्यांत कोणाचाहि अवास्तव फायदा होणेंहि सार्वजनिक हिताचे नाहीं सूत घेऊन तें वाटणाऱ्या "एजंटा"चें कमिशन शक्य तितकें कमी राखलें पाहिजे, ज्याला जें सूत सोइस्कर तेंच त्याला शक्यतों दिलें पाहिजे, प्रत्येकाला कांहींतरी सूत जागण्यापुरतें तरी अवश्यमेव मिळालें पाहिजे, दिलेलें सूत प्रत्यक्ष वापरलें जात असून तें काळ्या बाजारांत गडप होत नाहीं ह्याची दक्षता बाळगली पाहिजे, इत्यादि गोष्टी सुताचें वाटप करतांना ध्यानांत ठेवणें आवश्यक आहे. पुणें जिल्ह्यांतील आजची कापडाची परिस्थिति लक्ष्यांत घेतां जिल्ह्याबाहेर गैरवाजवीपणें सूत जात असेल तर त्यास प्रतिबंध झाला पाहिजे. ह्या सर्व गोष्टींवर देखरेख ठेवण्यासाठीं एक प्रातिनिधिक मंडळ नेमण्यांत यावें आणि त्यावर हातमाग, पॉवरलूमचे कारखाने, होजिअरीचे कारखाने, इत्यादींचे प्रतिनिधी असावेत अशी श्री. कवडीकर ह्यांची सूचना आहे. जिल्ह्यानें निवडून दिलेल विधिमंडळाचे सभासद हेहि त्यांत असतील आणि वाटप अधिकारी प्रत्यक्ष वाटपावर देखरेख ठेवतील अशी ही योजना आहे. श्री. कवडीकर ह्यांनीं सूत वाटपाचे बाबत बरेंच आस्थापूर्वक लक्ष दिलेलें आहे आणि अशा प्रकारच्या प्रातिनिधिक मंडळावर त्यांची नेमणूक झाल्यास त्यांच्या अनुभवाचा आणि दक्षतेचा फायदा जिल्ह्यास मिळाल्याविना रहाणार नाहीं.

मोटार वहातुकीचें राष्ट्रीकरण

लेखकः— श्री. रा. ना. गोडबोले, बी. ए., बी. कॉम., सी. ए. आय. आय. बी., सातारा.

मुंबई सरकारनें मोटार वहातुकीच्या राष्ट्रीकरणाची योजना नुकतीच प्रसिद्ध केली आहे. त्या योजनेनुसार पुढील तीन वर्षांत प्रांतातील सर्व मोटार वाहतूक सरकारच्या मालकीची होणार आहे व ती सरकारी तंत्रानुसार चालणार आहे. त्या योजनेप्रमाणें या धंद्यांत सरकारचे ७५ टक्के भाग व रेल्वेकरतां २५ टक्के भाग राखून ठेवले आहेत. हल्लींच्या मोटार वाहतूक करणाऱ्या लोकांना या योजनेंत मुळींच स्थान नाहीं. या योजनेचे गुणदोष पाहाणें आवश्यक आहे.

सरकारी योजनेचे उद्देश

या धंद्याचें राष्ट्रीकरण करण्याचे मुख्य उद्देश सरकारी प्रसिद्धिपत्रकाप्रमाणें खालील आहेतः—

१ ही वाहतूक जनतेच्या दृष्टीनें जास्त व्यवस्थित व कार्यक्षम व्हावी व या धंद्यांतील नफा जनतेच्या उपयोगीं पडावा.

२ हल्लींच्या वाहतुकीच्या साधनांतील एकमेकांची स्पर्धा नष्ट व्हावी व ती जास्त कार्यक्षम व्हावी.

हे राष्ट्रीयकरणाचे उद्देश खरोखरीच स्तुत्य आहेत व वाहतुकीचीं साधनें जास्त लोकोपयोगी व कार्यक्षम व्हावीं असें कोणीहि सुज्ञ मनुष्य कबूल करील. परंतु हे उद्देश साधण्याकरतां आजचे परिस्थितींत राष्ट्रीयकरण हा एकच उपाय आहे काय, किंवा हे उद्देश इतर मार्गांनीं साधता येतील हा महत्त्वाचा प्रश्न आहे.

आजची राजकीय परिस्थिति

आज मध्यवर्ती सरकारांत कॉंग्रेसचें तात्पुरतें सरकार सत्तारूढ आहे. घटना परिषदेंत मुस्लीम लीग येण्यास तयार नाहीं व ती कॉंग्रेस सरकारचे धोरणांत शक्य तितके अडथळे आणण्याचा प्रयत्न करीत आहे. देशांत जातीय दंग्याचा वणवा पेटलेला होताच. युद्ध संपून जवळ जवळ दोन वर्षें झालीं तरी अन्न, धान्य, कपडा वगैरे बाबतींत सुधारणा नाहीं. रस्ता वाहतूक हा जरी प्रांतिक विषय असला तरी प्रांतिक कॉंग्रेस सरकारांना कॉंग्रेसच्या मध्यवर्ती धोरणाविरुद्ध जातां येणें शक्य नाहीं. आणि याच दृष्टीनें मध्यवर्ती असेम्ब्लीमध्यें हवाई वहातुकीच्या राष्ट्रीयकरणाचा जेव्हां प्रश्न निघाला तेव्हां सरदार वल्लभभाईनीं या बाबतींत आतांच घाई करूं नये, ही योग्य वेळ नव्हे असा स्पष्ट इशारा देऊन ही योजना पुढें ढकलली.

जनतेला काय पाहिजे आहे !

जनतेच्या दृष्टीनें विचार करावयाचा म्हणजे असें स्पष्ट आहे कीं, हा धंदा कोण करीत आहे याकडे जनता पहात नाहीं. जनतेस धंदा करणाऱ्या लोकाकडून चांगली वागणूक, स्वस्त व वक्तशीर वाहतूक या गोष्टी मुख्यतः पाहिजे आहेत. कारण रेल्वेविरुद्धहि जनतेची ओरड आहेच. रेल्वेच्या वाहतुकीचें राष्ट्रीयकरण झालेंच आहे. पण त्यांत तिकिटें मिळण्यापासून ते थेट प्रवास पूर्ण होईपर्यंत काय आराम व सुखसोयी आहेत तें तिसऱ्या वर्गानें प्रवास करणाऱ्यांस पूर्ण परिचित आहेच. त्याबाबत जास्त लिहिण्याची ही जागा नव्हे. तेव्हां राष्ट्रीकरणानंतर चालणाऱ्या भावी मोटार वाहतुकीचें चित्र हल्लींची रेल्वे वाहतूक पाहिली म्हणजे त्याची अंधूक कल्पना येईलच. रेल्वे सरकारी मालकीची झाल्यामुळें त्यांत आज दाद मागण्यास वाव नाहीं. तीच परिस्थिति उद्यां मोटार वहातुकीची होणार आहे. आज एकाद्या खाजगी मोटार कंपनीविरुद्ध सरकारकडे अर्ज करून कांहीं दाद तरी मागतां येते. या शिवाय हल्लींचे मोटार वाहतूक करणारे लोक हे त्या त्या गावच्या रहिवाशांचे चांगले परिचयाचे असलेमुळें जनतेचे दृष्टीनें तोही एक फायदाच आहे. त्यामुळें एकमेकांची सोय पहाता येते. उद्यां एखादा अहमदाबादचा मनुष्य सातारला आणून ठेवला तर तो साताऱ्च्या प्रवाशांची कितपत दखलगिरी घेईल याची शंकाच आहे.

हिंदुस्थानांतील हल्लींची मोटार वाहतूक

आज जगांतील इतर राष्ट्रांचे दृष्टीनें हिंदुस्थानांतील रस्ता वाहतुकीचा अभ्यास केला तर आपला देश फार मागें आहे. आपलें रस्ता वाहतुकीचें माईलेजचें प्रमाण अमेरिकेच्या एकषष्ठांश आहे. हिंदुस्थानांत एक लाख लोकसंख्येच्या मागें ५० मोटारी आहेत. तर हेंच प्रमाण इंग्लंडमध्यें ६,४०० व अमेरिकेंत २४,००० आहे. त्या दृष्टीनें आपणास मोटार वाहतुकीचा जास्त प्रसार करणें आवश्यक आहे. विशेषतः दूर दूर खेडीं हीं रस्ते तयार करून एकमेकांना व व्यापारी शहरांना जोडणें. आर्थिक वाढीचे दृष्टीनें आवश्यक आहे. रशिया, इंग्लंडसारख्या देशांत सुद्धां असे लहान धंदे स्वतंत्र ठेवण्याची प्रवृत्ति निर्माण झाली आहे. सुमारें ५–१० वर्षांपूर्वी सरकारचें या धंद्याकडे अजिबात लक्ष नव्हतें. हा धंदा एक हलक्या प्रतीचा समजला जाई. त्यामुळें सुशिक्षित समाजाचे व सरकारचेंही याकडे दुर्लक्ष झालें. त्यामुळें रस्ता वाहतूक जितकी जोरांत वाढणेस पाहिजे होती तितकी झाली नाहीं. हिंदुस्थानची एकंदर परिस्थिति पहातां या धंद्यास अद्याप पुष्कळच वाव आहे. प्रिन्सिपल ध. रा. गाडगीळ, श्री. मिनू मसानी वगैरे अर्थशास्त्रज्ञांनीं स्पष्ट इशारा दिला आहे कीं, या धंद्याचें राष्ट्रीयकरण करण्याची सरकारनें घाई करूं नये. धंदा अद्याप बाल्यावस्थेंतच आहे. त्याचा पूर्ण विकास होऊं द्यावा. धंद्यांत जनहिताचे दृष्टीनें थोडी स्पर्धाही पाहिजे. इंडियन रोड डेव्हलपमेन्ट असोसिएशनचें असेंच मत आहे. आतांच या धंद्याचें राष्ट्रीयकरण केल्यास त्याची वाढ खुंटेल व देशाची आर्थिक उन्नति होण्यास अडथळे उत्पन्न होतील.

मोटार वाहतूक व इतर धंदे

मोटार वाहतूक धंद्यांतील लोकांबद्दल जनतेंत अत्यंत अनादर आहे व याचें मुख्य कारण म्हणजे बेपरवाईची वागणूक हा होय. आज जनमत पाहिल्यास लोक मोटारवाल्यांचे विरुद्ध कां आहेत याचें मुख्य कारण म्हणजे वाहतुकीचे दर किंवा अनियमितपणा, कमी गाड्या वगैरे नसून मुख्यतः वर लिहिलेप्रमाणें उद्दामपणाची वागणूक हें होय. कांहीं अपवाद सोडल्यास सर्व साधारण ज्या लोकांशीं संबंध येतो (उदा. एजंट, ड्रायव्हर वगैरे) ते लोक जनतेशीं कशा बेपरवाईनें वागतात याचा मोटार मालकांनीं विचार करणें आवश्यक आहे. प्रवासी हा प्रवास करणाऱ्या मोटारीचा मालक कोण आहे हें पहात नाहीं. त्यास संबंध येणाऱ्या लोकांचे वागणुकीचा जास्त तिटकारा आला आहे. तेव्हां त्या दृष्टीनें सुधारणा होणें आवश्यक आहे. आज हा धंदा हातचा घालविण्यास हे मुख्य कारण आहे, हें विसरून चालणार नाहीं.

आज या धंद्यावर हजारों कुटुंबें अवलंबून आहेत. हा धंदा करीत असलेले लोकांनीं आपलें सर्वस्व यांत घातलेलें आहे. व गेलीं २५ वर्षे ते हा धंदा करीत आहेत. कांहींच्या मतें लढाईच्या धामधुमींत मोटार धंद्यांतील लोकांनीं लाखो रुपये मिळविले आहेत व त्यामुळें ते उद्दाम झाले आहेत, पण ही अतिशयोक्ति आहे. साधारणतः लढाईपूर्वी जी मिळकत प्रत्येक मोटारीमागें दरमहा होती तीच आतां आहे. हे आकडेवारीनें सिद्ध करणें शक्य आहे. मोटार कंपनी इन्कमटॅक्स अमूक भरते म्हणून तिचें उत्पन्न इतकें आहे या भ्रमावर विसंबणें धाष्टर्याचें आहे हेंहि आकडेवारीनें सिद्ध करणें शक्य आहे.

इतर धंदे व हा धंदा यांत मुख्य फरक म्हणजे या धंद्यांत असलेल्या लोकांची भाकरी या धंद्यावर अवलंबून आहे. इतर धंद्यांची परिस्थिती तशी नाहीं. एकाद्या कापड गिरणी सारख्या धंद्याचे राष्ट्रीयकरण केल्यास त्या कंपनीचे भागीदार उपाशी मरणार नाहींत परंतु लहान प्रमाणावर कंपन्या काढून चालवत असलेले मोटारवाले उद्यां राष्ट्रीयकरण झाल्यास निश्चित उपाशी मरणार आहेत. आणि म्हणूनच डॉ. पट्टाभी सितारामय्या यांनीं सरकारला इशारा दिला आहे कीं, सरकारनें इतक्यांत या धंद्याचें राष्ट्रीकरण करण्याचें भानगडींत पडूं नये. त्यांचे मतें आधीं टाटा मिलं वगैरे सारख्यांचे मोठे धंद्यांचे राष्ट्रीयकरण करणें अवश्य आहे. मोटारवाले व टांगावाला यांचेमागें राष्ट्रीयकरणासाठीं धावणें म्हणजे राष्ट्रीकरण या शब्दप्रयोगाचा दुरुपयोग करणें असें त्यांचें मत आहे. मध्यवर्ती सरकारचे माजी वाहतूक मंत्री श्री. असफअल्ली यांचेही मतें धंद्याचें संपूर्ण राष्ट्रीयकरण करून त्यांतील हल्लींच्या

लोकांची हकालपट्टी करणें म्हणजे हा अन्याय आहे. म्हणून त्यांनीं प्रांतिक सरकार, रेल्वे व इतरांचे मोटारवाले यांची सांगड घालण्याची आपली योजना सुचविली होती. तेव्हां प्रांतिक सरकारनें या बाबतींत त्यांचि मताकडे दुर्लक्ष करणार नाहीं, अशी अपेक्षा करणें वावगें होणार नाहीं.

सरकारनें काय करावें.

तेव्हां सरकारनें जनतेच्या हिताच्या दृष्टीनें आतांच या धंद्याचें राष्ट्रीकरण करण्याचे भानगडींत न पडतां खालील योजना अंमलांत आणाव्यात.

१ मोटार वाहतुकीचा कायदा सन १९३९ मध्यें पास झाला व लगेच महायुद्ध झालें व धंद्यावर बंधनें आलीं. त्यामुळें त्या कायद्याची पूर्ण अमलबजावणी होऊं शकली नाहीं. कारण लढाईमुळें तसा वाव मिळाला नाहीं. तेव्हां प्रथमतः त्या कायद्याचे अम्मलबजावणीस पूर्ण वाव द्यावा.

२ प्रत्येक मोटार कंपनीचें कामकाज जनतेच्या दृष्टीनें योग्य चालतें किंवा नाहीं यासाठीं प्रत्येक जिल्ह्यांतील एक आमदार जनतेचा प्रतिनिधी म्हणून त्या त्या भागांतील प्रत्येक कंपनीच्या डायरेक्टर बोर्डावर असावा.

३ प्रत्येक कंपनीनें ५ टक्केपेक्षां जास्त नफा भागीदारांना देऊं नये. शिल्लक राहिलेल्या नफ्यापैकीं ५० टक्के सरकारला द्यावा व ५० टक्के रिझर्व फंड वगैरेसाठीं ठेवावा.

४ मोटारी पेट्रोल वगैरे बाबतचीं सर्व नियंत्रणें काढून घ्यावीं म्हणजे जास्त मोटारी वाहतूक करू लागतील व प्रवाशांची कुचंबणा होणार नाहीं.

५ हीं नियंत्रणें उठतांच सरकारी दर हल्लीं जो दर मैली ९ पै आहे तो ६ पै करावा म्हणजे लोकांना स्वस्त वाहतूक मिळेल.

अशा रितीनें वाव मिळाल्यास जनतेची सोय होऊन सरकारी उत्पन्नही वाढेल व सरकारनें राष्ट्रीकरणाचे जाहीर केलेले उद्देशही सफल होतील. मुंबई सरकार या बाबतींत राष्ट्रीयकरणापूर्वीं वरील मुद्यांचा जरूर विचार करील अशी आशा आहे.

'बेंटले कॉटन'—३५ मिनिटांत १२पायमोजे विणणारें वरील नांवाचें यंत्र ग्रेट ब्रिटनमध्यें उपयोगांत आणण्यास प्रारंभ झाला आहे. ह्या यंत्राची लांबी ६० फूट असून तें पूर्णपणें ऑटोमॅटिक आहे. तें चालविण्यास एक मनुष्य पुरतो.

मद्रास प्रांतांतील सहकारी चळवळ—मद्रास प्रांतांत १९४४–४५ मध्यें १५, ७२४ सोसायट्या होत्या; त्यांची संख्या १९४५–४६ मध्यें १६, ०६८ झाली. सभासदांची संख्या १७ लक्ष, ४३ हजारांवरून १८ लक्ष, ८२ हजारांवर गेली आणि त्यांचें खेळतें भांडवल ३४ कोटि, १६ लक्ष रुपयांवरून ३८ कोटि, ६२ लक्ष रुपयांवर गेलें. मद्रास प्रां. सहकारी बँकेनें आपल्या कर्जावरील व्याजाचा दर ३½% चा ३% केला, आणि बहुतेक मध्यवर्ती बँकांनीं त्याप्रमाणें आपला कर्जावरील व्याजाचा दरहि उतरविला.

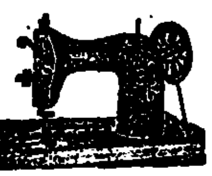
हिंदी रस्त्यांची वाढ— १९२६ ते १९४२ ह्या मुदतींत हिंदी रस्त्यांची लांबी १,९९,१४० मैलांची २,२६,०९३ मैल झाली. म्हणजे त्यांत १३½% वाढ झाली. हिंदी लोकसंख्येच्या वाढीच्या प्रमाणानेंहि ही वाढ झालेली नाहीं. १० लक्ष लोकांस ७८९ मैल लांबीचे रस्ते, हें प्रमाण १९४२ सालीं ७६४ मैल लांबीच्या रस्त्यांवर आलें.

अमेरिकन प्रतिनिधि मंडळांत शंभरांचा समावेश—मार्च-मध्यें मॉस्को येथें परराष्ट्र मंत्रि परिषद भरणार आहे. तिला उपस्थित होणाऱ्या अमेरिकन मंडळांत १०० लोकांचा समावेश होईल. सोव्हिएट सरकारला त्याप्रमाणें कळविण्यांत आलें आहे.

हिंदुस्थानांत धान्याची आयात–१९४६ सालीं हिंदुस्थानांत जेवढें धान्य आयात झालें त्याच्या २९.५% (६,९४,०९५ टन) धान्य अमेरिकेनें पुरविलें.

रशियन भाषेंतून रेडिओचे कार्यक्रम–अमेरिकेंतून रशियन भाषेंत ब्रॉडकास्ट करण्यास ता. १७ फेब्रुवारी रोजीं प्रारंभ झाला. सुर्तं दररोज एक तास हे कार्यक्रम होतील, आणि ही वेळ लवकरच वाढविण्यात येईल. इतर २४ भाषांतून ब्रॉडकास्टिंग आजहि अमेरिका करीत आहे.

पेडणेकर आणि कंपनी लि.,



शिवण्याच्या यंत्रांचे व्यापारी.

१७२ गिरगांव रोड, मुंबई.

फोन नं. २२७३८

साठे बिस्किटें

युद्धोत्तरकाळीं आम्ही सर्व ग्राहकांची गरज भागवूं शकूं अशी अपेक्षा होती. पण प्रचलित अन्नपरिस्थितीमुळें वाहतुक व पुरवठा याबाबतचीं नियंत्रणें, तसेंच यंत्र-सामुग्रीची ठराविक उत्पादन-शक्ति, या कारणांमुळें अद्याप पुरवठा अपुरा आहे. म्हणून तूर्त बिस्किटें कमी वापरणें जरूर आहे.

व्यापाऱ्यांनीं स्थानिक स्टॉकिस्टकडे चौकशी करावी

मोठ्या बाटलीस ३॥ रु. ★ लहान २ रु.

सूत वांटपाची योजना

(लेखकः—श्री. जी. डी. कवडीकर, मॅनेजिंग एजंट, दि विजय टेक्स्टाइल्स लि., पुणें).

पुणें जिल्ह्यांत सुताची वाटणी कशी करण्यांत यावी, हें सुचविण्याचा प्रस्तुत लेखाचा उद्देश आहे. धान्याप्रमाणेंच सुताचीहि परिस्थिति आहे. पूर्वी आंबेमोहोर तांदूळ मिळत होता म्हणून आतांहि तो ज्याप्रमाणें कोणीहि मागूं शकत नाहीं, त्याचप्रमाणें विशिष्ट नंबराचें सूत इतरांचे न्याय्य हक्क बाजूस सारून कोणासहि मिळतां कामा नये. हातमागांस नेहमी ४० व त्यावरील नंबराचें सूत लागतें. त्यांना सुताचा नंबर बदलेल त्याप्रमाणें वारंवार वही फणी बदलणें शक्य नाहीं. तेव्हां त्यांना सतत ४० व त्यावरील नंबराचें सूत मिळत राहिलें पाहिजे. पॉवर लूम्स १४ ते ३० नंबराच्या सुतावर चालू शकतात आणि सूत बदलणें त्यांना फारसें अवघड किंवा खर्चाचें नसतें. होजिअरीला १० ते ३० नंबराचें सूत चालतें. अर्थात् मिडियम व ४० नंबर हा प्रमाणभूत नंबर धरला तर खालील प्रमाणें सुताचा पुरवठा आवश्यक ठरेल:—

हातमाग	दर यंत्रास दरमहा	३० पौंड
पॉवर लूम	” ”	१७५ ”
होजिअरी	” ”	१७५ ”

ह्याचे आधारावर किती गाठी सूत लागतें, तें काढतां येईल. जिल्ह्यांतील एकूण १,००० हातमागांस ४० नंबरच्या सुताच्या ७५ गाठी (१० नंबराच्या ३०० गाठी) ५८ पॉवरलूम्सला ४० नंबरच्या सुताच्या २५ गाठी (१० नंबरच्या १०० गाठी) व होजिअरीच्या १०० यंत्रांना ४० नंबरच्या ४८ गाठी (१० नंबरच्या १९२) इतक्या गाठी दरमहा लागतील. १० नंबरच्या सुताच्या सरासरीनें दरमहा ५९२ गाठींचा हा हिशेब होतो. जिल्ह्यास मिळणाऱ्या सुताची वाटणी, वरील ५९२ गाठींच्या वाटणीचा तपशील वर दिला आहे त्या प्रमाणांत व्हावी, अशी सूचना आहे. ती अंमलांत आल्यास कोणाच्याहि तक्रारीस जागा रहाणार नाहीं. फाइन काउंटचें सूतहि होजिअरीसाठी वापरण्यांत येतें परंतु त्या सुताचा तुटवडा लक्षांत घेतां होजिअरीवाल्यांनीं ३० नंबराखालील सूत पत्करावें म्हणजे हातमागांची कुचंबणा होणार नाहीं.

सुताच्या ग्राहकांचे प्रमुख तीन गट पडतात:—(१) हातमाग, (२) पॉवरलूम्स, आणि होजिअरी. त्यांचेमध्यें सुताचें वाटप करण्यापूर्वी वाटप समितीनें (अ) प्रत्येक प्रकारचीं यंत्रें आणि (ब) त्यांपैकी प्रत्येकास दरमहा विशिष्ट प्रकारचें लागणारें पौंड सूत ह्यांची तपशीलवार आणि बिनचूक माहिती गोळा करावी. जिल्ह्यास मिळत असलेल्या सुताच्या एकूण गाठींचें हिशेबाच्या सोईसाठी एका विशिष्ट नंबराच्या सुतामध्यें (समजा १० नंबर) रूपांतर करावें. त्यांतून निघणाऱ्या गाठींच्या आकड्याची, ग्राहकांच्या प्रत्यक्ष मागणीच्या आकड्याशीं तुलना करावी, म्हणजे गिऱ्हाइकांना किती कमी-ज्यास्त सूत मिळतें आहे हें दिसून येईल. नंतर ह्या गाठी प्रत्यक्ष जरूरीप्रमाणें वाटून देण्यांत याव्या.

एकाद्या महिन्याचें उदाहरण दिल्यास वरील विवेचन लक्ष्यांत तात्काळ येईल. प्रत्येक महिन्यास पुणें जिल्ह्याच्या वाटणीस २ पासून ८० नंबरांपर्यंतच्या सुताच्या गाठी येतात. त्या सर्वांचें हिशेबाचे सोईसाठी १० नंबरच्या सुतांत रूपांतर केलें तर समजा ‘अ’ महिन्यांत अशा ४७० गाठी आल्या. पुणें जिल्ह्यांतील सर्व ग्राहकांस पुरेसें सूत देण्यास ५९२ गाठी पाहिजेत हें आपण वर पाहिलेंच आहे. ४७० म्हणजे ५९२ च्या सुमारें ८०%. तेव्हां प्रत्येकास त्याच्या मागणीच्या ८०% च सूत मिळूं शकेल. हातमागांस ३०० ऐवजी २४०, पॉवरलूम्सला १०० ऐवजी ८० व होजिअरीला १९२ ऐवजी १५३ गाठी मिळूं शकतील. ह्याप्रमाणें प्रत्येक महिन्याच्या सुताचें प्रमाणशीर वाटप होऊं शकेल.

दि सांगली स्टेट सेंट्रल को-ऑपरेटिव्ह बँक लि., सांगली

स्थापना सन १९२७

अधिकृत भांडवल	२,००,००० दोन लक्ष	रुपये
भरलेलें भांडवल	७१,२२०	रुपये
रिझर्व्ह व इतर फंड	१,००,००० चे वर	रुपये
खेळतें भांडवल	९,००,०००	रुपये

या बँकेंत मुदतीच्या, सेव्हिंग व करंट ठेवी स्वीकारल्या जातात. बँकेचे सभासद, सोसायट्यांना व व्यक्तिशः भागिदारांना योग्य तारणावर कर्जें दिलीं जातात. सोन्याचे तारणावर ३ टक्के व्याजाचे दरानें कर्ज दिलें जातें. चेक-हुंड्यांची खरेदीविक्री, रेल्वे रसीदची वसुली वगैरे सर्व प्रकारचे बँकिंगचे व्यवहार या बँकेमार्फत केले जातात.

—अधिक माहितीकरितां भेटा अगर लिहा—

ना. पां. ठाणेदार
मॅनेजर

दी भारत इंडस्ट्रिअल बँक, लि०.

हेड ऑफिसः—पुणें शहर

शाखाः—पुणें लष्कर, बारामती, लोणावळा, बेलापूर रोड, ओझर (जि. नाशिक), खोपाली पे ऑफिसः

अधिकृत भांडवल	... ...	रु. १५,४३,८१०
विक्री झालेलें भांडवल	...	रु. ७,९३,८१०
वसूल झालेलें भांडवल	...	रु. ३,८९,६५५
एकूण खेळतें भांडवल	...	रु. ५२ लाखांचेवर

चेअरमनः—श्री. के. वि. केळकर, M. A., LL. B. (वकील)

- गतवर्षी ऑर्डिनरी शेअर्सवर चार टक्के अधिक अर्धा टक्का करमाफ डिव्हिडंड दिलें.
- मुंबई, नगर, नाशिक, बंगलोर, अर्सीकेरी, बेळगांव, धारवाड, हुबळी, कोचीन, कालिकत वगैरे ठिकाणीं डिमांड ड्राफ्ट्स दिले जातात.
- बँकिंगचे सर्व व्यवहार केले जातात.

एन. एन. क्षीरसागर,
आर. बी. साळवेकर,
बी. ए., एलएल. बी.
मॅनेजिंग डायरेक्टर्स.

दि राजाराम मिशी अँड इंडस्ट्रीज लि., कोल्हापूर

ही कंपनी ता. २६ जुलै १९४६ रोजीं कोल्हापूर कंपनीज़ ॲक्टाप्रमाणें नोंदण्यांत आली. कंपनीचें अधिकृत भांडवल २ लक्ष रुपये २०,००० ऑर्डिनरी शेअर्समध्यें विभागलें असून तें सर्व विक्रीस काढलेलें आहे. कोल्हापूर व कोल्हापूर संस्थानांतील श्रमजीवी वर्गास मितव्यय, शिल्लक व नडीच्या परिस्थितीची तरतूद करणें ह्या अत्यंत महर्गतेच्या काळीं शक्य नाहीं आणि म्हणून शेतकरी, कामकरी, मजूर अशा श्रमजीवी लोकांशीं मिसळून त्यांना आर्थिक मंदीच्या तरतुदीची जरूरी कृतीनें पटवून देण्याचा कंपनीचा मानस आहे. त्याकरितां कंपनीनें 'डेली कंपलसरी डिपॉझिट स्कीम' चालू केली आहे. कंपनी 'फिक्सड् डिपॉझिट्स' म्हणून योग्य व्याजानें ठेवी स्वीकारणार असून त्याचे दर स्वतंत्र रीतीनें कंपनी जाहीर करणार आहे. ही नवी कंपनी होतकरू व उद्योगी धंदेवाईकांना प्रोत्साहन म्हणून अल्प व्याजानें रकमा देऊन कोल्हापूरच्या औद्योगीकरणास हातभार लावणार आहे. कंपनी कोल्हापूरच्या अत्यंत निकडीचा व जिव्हाळ्याचा ' असा दुधाचा प्रश्न ' आपला कार्यक्रम म्हणून हातीं घेणार आहे. सदरहू योजना करवीर दरबारास सादर केली असून योजनेबाबत सरकारशीं विचारविनिमय चालू आहे. डेअरी बरोबरच एक आधुनिक पोल्ट्री ब्रिडिंग सेंटर व तत्सम शेतकीविषयक कार्यक्रम आंखलेला असून लाकूड-मशीनरी मालांच्या एजन्सीज़ इत्यादींचे कॉन्ट्रॅक्टस स्वीकारणार आहे. श्री. केशवराव रामचंद्रराव मोहिते हे डायरेक्टर बोर्डाचे चेअरमन असून श्री. शंकरराव भाऊराव शिंदे (हवालदार-) हे व्हा. चेअरमन आहेत. मेसर्स राजाराम एजन्सीजकडे मॅनेजिंग एजन्सी आहे.

धंद्याचें लिमिटेड कंपनींत रूपांतर

धंद्याच्या बाल्यावस्थेंत त्याचें लिमिटेड कंपनींत रूपांतर केल्यास बऱ्याच वेळां अपयश येण्याचा संभव असतो. लिमिटेड कंपनीचे शेअर्स घेणारी मित्रमंडळी व परिचयाचीं माणसें पुष्कळ असणें आवश्यक आहे, त्याखेरीज शेअर्सची खरेदी झपाट्यानें होऊं शकत नाहीं. कंपनीनें कोणत्या प्रकारचे शेअर्स विक्रीस काढावे ही गोष्टहि महत्त्वाची असते. चलतीच्या काळांत लोकांना चांगलें डिव्हिडंड नजरेसमोर दिसत असतें व ते ऑर्डिनरी शेअर्स मागतात. उलट मंदीच्या काळांत लोकांना सुरक्षितपणा हवा असतो म्हणून ते प्रेफरन्स शेअर्स व डिबेंचर्स ह्यांस प्राधान्य देतात. धंद्याचें लिमिटेड कंपनींत रूपांतर केलें, म्हणजे बाहेरच्या लोकांना धंद्यांत पैसे गुंतविता येतात आणि हे पैसे स्वीकारणाऱ्या उत्पादकांना धंद्यावरील आपला ताबा व अधिकार हीं कायम राखतां येतात. निर्णायक बहुमत मिळेल ह्या दृष्टीनें उत्पादक स्वतःकडे लहान रकमेचे डिफर्ड किंवा फौंडर्स शेअर्स ठेवूं शकतात. ऑर्डिनरी व प्रेफरन्स शेअर्स बाहेरील लोकांनीं कितीहि घेतले तरी उत्पादकांच्या हितसंबंधांस त्यानें बाध येत नाहीं.

हुबळी आणि धारवाड ह्यांचा पाणी पुरवठा—हुबळी आणि धारवाड ह्यांच्या पाणी पुरवठ्याच्या १ कोटि रुपयांच्या योजनांस मुंबई सरकारनें मान्यता दिली आहे.

रेल्वेजचें अंदाजपत्रक—हिंदी रेल्वेजच्या १९४७-४८ च्या अंदाजपत्रकांत १८३ कोटि रुपये उत्पन्नाची व १३५¾ कोटि रुपये खर्चाची अपेक्षा धरलेली आहे. १ मार्च पासून उतारूंचें भाडें रुपयास एक आणाप्रमाणें वाढणार आहे. ही वाढ वर्षास ४¾ कोटि रुपये जादा उत्पन्न देईल रेल रोड कंपन्यांत गुंतविण्यासाठी ११¾ कोटि रुपयांची तरतद केलेली आहे.

नव्या भांडवल उभारणीस परवानगी—१० फेब्रुवारी अखेर संपलेल्या आठवड्यांत २० कंपन्यांना ५ कोटि, ८९ लक्ष रुपये भांडवल उभारण्याची परवानगी मिळाली. त्यांतील कांहींचा तपशील खालीं दिला आहे.

(१) सेंट्रल बँक ऑफ इंडिया लि. ला, बोनसचे शेअर देण्यासाठी ५२,५०,००० रु.

(२) हिमालय बँक लि., कांगरा (पंजाब)ला नव्या शेअर्ससाठी ३,७१,२४० रु.

(३) मयूर सायकल कॉर्पोरेशन लि. मोर्वी, ला सायकलींच्या उत्पादनासाठी ६०,००,००० रु.

(४) टेक्स्टाइल मशिनरी कॉर्पोरेशन लि., कलकत्ता, ला माशिनरीच्या उत्पादनासाठी १,००,००,००० रु.

(५) कलकत्ता गॅस कं. (प्रोप्रायटरी) लि., कलकत्ता, ला ओरिएंट गॅस कं. लि. ही ब्रिटिश कंपनी विकत घेण्याकरितां १,१०,७०,००० रु.

पौंडी शिलकांची वसुली—पौंडी शिलकांच्या येण्याविषयीं चालू असलेली हिंदुस्थान सरकार व ब्रिटिश सरकार ह्यांचेमधील प्राथमिक स्वरूपाची बोलणीं आतां संपलीं असून येत्या एप्रिलमध्यें मुद्यांस गाठ घातली जाईल.

ओगले ग्लास वर्क्स लि. ओगलेवाडी.

नोटीस

वरील कंपनीच्या भागिदारांची सव्विसावी वार्षिक साधारण सभा ओगलेवाडी सं. औंध येथील कंपनीच्या बिझिनेस ऑफिसमध्यें रविवार ता. ९ मार्च १९४७ रोजीं दोनप्रहरीं ४ वाजतां भरणार आहे. सभेपुढें खालील कामे आहेत.

१ डायरेक्टर्स यांनीं केलेला रिपोर्ट व ३१ डिसेंबर १९४६ अ. अखेरचे ऑडिटर्स यांनीं तपासलेले नफातोटा-पत्रक व ताळेबंद स्वीकारून त्यास मंजुरी देणें.

२ डिव्हिडंड मंजूर करणें.

३. आर्टिकल्स ऑफ असोसिएशनच्या १०६ व्या कलमाप्रमाणें श्री. शेठ चतुरभाई पीतांबरदास शहा, शेठ हाजी अल्लिमहंमद कासम व श्रीमंत जगन्नाथ महाराज पंडित हे आपल्या जागा पाळीप्रमाणें खालीं करीत असून त्यांचे जागीं तीन डायरेक्टर्सची निवड करणें. पाळीप्रमाणें जागा खालीं करणारे डायरेक्टर्स पुन्हां निवडून येण्यास पात्र असून ते त्या जागेकरितां उभे आहेत.

४ चालू सालाकरितां ऑडिटर्स नेमून त्यांचा मुशाहिरा ठरविणें.

५ याखेरीज ऐनवेळीं जीं कामें चेअरमन सभेपुढें मांडतील त्यांचा विचार करणें.

कंपनीचीं शेअर ट्रान्स्फर बुकें ता. २ मार्च १९४६ अखेर बंद राहतील.

ओगलेवाडी, (सं. औंध) } बोर्ड ऑफ डायरेक्टर्सचे हुकुमावरून
ता. ८ फेब्रुवारी १९४७ } एस्. पी. ओगले अँड कंपनी,
मॅनेजिंग एजंटस.

सूचनाः—डिव्हिडंड देण्याचें वार्षिक सभेंत मंजूर होतांच ते ज्यांचीं नवीं नांवें शेअररजिस्टरवर ता. १ मार्च १९४७ ला दाखल आहेत त्यांच्याकडे ता. १ मे १९४७ पासून मनिऑर्डर अगर इन्शुअर टपालानें क्रमानें पाठविण्यास सुरवात होईल. तरी आपले पत्यांत कांहीं फेरबदल असल्यास तो कृपा करून ताबडतोब कळवावा.

युद्धजन्य धोका कीं दर्यावरील अपघात?

'मेडन क्रीक' नांवाची आगबोट संरक्षक काफिल्याचे पहाऱ्यांत 'न्यूयॉर्क' हून निघाली व मध्यें अनेक ठिकाणीं थांबून शेवटीं न्यूफाऊंडलंडला जाऊन पोहोंचली. परतीच्या प्रवासांत अत्यंत वाईट हवा लागल्यामुळें तिला इतकें नुकसान पोचलें कीं आसऱ्यासाठीं व जळणासाठीं तिला नोव्हास्कोशियांतील हॅलिफॅक्स बंदरीं थांबावें लागलें. वास्तविक त्याच ठिकाणीं त्या बोटीची दुरूस्ती करणें जरूर होतें. परंतु दुसऱ्या एका संरक्षक काफिल्यासह न्यूयॉर्कला जाण्याची तिला आज्ञा झाली. परंतु वाटेंतच ती बोट पूर्ण नादुरूस्त होऊन सोडून देण्याची पाळी आली. तावडतोब रेडिओ संदेश धाडण्यांत आले; व त्यावरून दुसरी एक बोट मदतीसाठीं येऊन दाखल झाली. मेडन क्रीक वरील माणसें दोन प्राणरक्षक बोटींत उतरविण्यांत आलीं. मदतीस आलेल्या बोटीची कल्पना अशी होती कीं, मेडन क्रीकला पोचलेली नुकसानी शत्रूच्या टारपेडोमुळें पोचलेली आहे. तशा मनःस्थितींतच त्या मदतनीस बोटीला वाटलें कीं पुनः शत्रूचा हल्ला आला व म्हणून ती एकदम पळून गेली. इकडे प्राणरक्षक बोटींत उतरलेले लोक तसेच लोंबकळत राहिले. व त्यांचेपैकीं ज्या बोटींत विमेदार होता ती प्राणरक्षक बोट वरील सर्व माणसांसह रसातळास गेली. मृत विमेदारानें युद्ध धोक्याचा विमा उतरविलेला होता. त्याचेमुळें दर्याच्या अपघाताव्यतिरिक्त इतर सर्व धोक्यांपासून संरक्षण देण्यांत आलेलें होतें. विमा अधिकारी म्हणूं लागले कीं हा दर्याचा अपघात असल्यामुळें विमेदाराच्या वारसाला विम्याची रकम देण्याचें कारण नाहीं. परंतु संयुक्त संस्थानांतील पेन्सिलव्हेनिया डिस्ट्रिक्ट कोर्टानें निकाल दिला कीं मेडन क्रीक ज्यावेळीं हॅलिफॅक्सला दुरूस्तीसाठीं रहाणार होती त्यावेळीं तिला तावडतोब न्यूयॉर्कला निघण्याचा हुकुम झाला व मदतीस आलेली दुसरी बोट शत्रूच्या हल्याचें भय वाटून पळून गेली. या दोन गोष्टीवरून विमेदारास आलेला मृत्यु युद्धजन्य धोक्यांतूनच आलेला असून त्याचे वारसास विमा रक्कम मिळाली पाहिजे.

लष्करी खर्च कमी होऊं लागला—मध्यवर्ती सरकारनें १९४६–४७ च्या पहिल्या सात महिन्यांत आपल्या उत्पन्नापेक्षां ६७$\frac{1}{2}$ कोटि रुपये जास्त खर्च केले आहेत. त्यापूर्वीच्या वर्षीचा तत्सम आकडा १२५ $\frac{3}{4}$ कोटि रुपये होता. उत्पन्न २०$\frac{1}{2}$ कोटींनीं घटलें तरी लष्करी खर्च ७६$\frac{3}{4}$ कोटींनीं कमी झाला आहे.

बढती आणि कार्यक्षमता—मुंबई शहरांतील बँका आणि त्यांचा नोकरवर्ग ह्यांचे मधील वांध्यांच्या निवाड्याचें कामें मुंबईच्या इंडस्ट्रियल कोर्टांत चालू आहे. "पगाराची विशिष्ट बढती मिळण्यासाठीं कांहीं किमान कार्यक्षमता आवश्यक ठरविण्यांत यावी. कांहीं वर्षांनीं आपण पगाराच्या शेवटच्या पायरीवर आपोआपच जाणार आहों अशी नोकरांची भावना झाल्यास त्यांना चांगलें काम करण्याची जरूरीच भासणार नाहीं" असे उद्गार बँकांतर्फे काम चालविणारे सर जमशटजी कांगा ह्यांनीं कोर्टांत काढले.

श्री. आपटे ह्यांची नेमणूक—मुंबई सरकारनें आपल्या शेतकी खात्यांत जलसंशोधनाचें एक लहानसें उपखातें निर्माण करण्याचें ठरविलें आहे. त्याला तज्ज्ञ सल्ला देण्यासाठीं श्री. न. गं. आपटे ह्यांची नेमणूक होणार आहे. आपल्या हाताखालील जलशोधकांनीं मिळविलेल्या माहितीचा निष्कर्ष काढून तो सादर करण्याचें तज्ज्ञाचें काम श्री आपटे ह्यांचेकडे येईल.

लग्नसमारंभास व मेजवानींसाठी
—रुमॅक्सचा—
शुद्ध साखरेचा केशरयुक्त
:: सुधारस ::
वापरा
बाटली किंमत २–८–०
घाऊक माल घेतल्यास स्वस्त देऊं.
मागविण्याचा पत्ताः—एम्पायर एजन्सीज,
९५२, सदाशिव, लक्ष्मीरोड, पुणें २.

'अर्थ' ग्रन्थमाला.

१ बँका आणि त्यांचे व्यवहार
२ हिंदुस्थानची रिझर्व्ह बँक
३ व्यापारी उलाढाली
४ सहकार

चीफ एजंट:—
न्यू दत्त एजन्सी
१००, रविवार पेठ, मोती चौक, पुणें

झेक उद्योगधंद्यांचें यशस्वी राष्ट्रीयकरण

हिंदुस्थानांतील मूलभूत स्वरूपाचे मोठमोठे उद्योगधंदे राष्ट्राचे मालकीचे करावे किंवा नाहीं यांविषयीं अलीकडे बराच वाद चाललेला आहे. केवळ ध्येय म्हणून राष्ट्रीयकरण मान्य करणाऱ्या तज्ज्ञांतसुद्धां तपशिलासंबंधीं व कालावधीसंबंधीं मतभेद दिसून येतात. तेव्हां या वादग्रस्त प्रश्नासंबंधीं इतर देशांतील अनुभव काय आहेत तें पहाणें उद्बोधक ठरल्याशिवाय रहाणार नाहीं. पूर्व युरोपांतील सर्व राष्ट्रांनीं मूलभूत स्वरूपाचे धंदे राष्ट्राच्या मालकीचे केले आहेत. मध्य युरोपांतील एक प्रमुख उद्योगप्रधान देश म्हणून झेकोस्लोव्हाकियाची प्रसिद्धि आहे. राष्ट्रीयकरणाविरुद्ध असणाऱ्या लोकांची अशी गैरसमजूत झालेली असते, किंवा ती तशी करून देण्यांत आलेली असतें कीं राष्ट्रीयकरणामुळें धंद्यांची उत्पादनक्षमता कमी होते, आणि त्यांचा व्यवहार आतबट्ट्याचा होतो. झेकोस्लोव्हाकिआंतील प्रमुख उद्योगधंद्यांचे कारखाने राष्ट्रीय मालकीचे झाले असून त्या राष्ट्राला आलेला अनुभव वरील आक्षेपांना निरुत्तर करण्यास पुरेसा आहे.

झेक राष्ट्राच्या जीवनाच्या दोन प्रमुख नाड्या म्हणजे त्या देशांतील पोलादाचे कारखाने व दगडी कोळशाच्या खाणी. जर्मनीच्या पकडींतून झेक राष्ट्राची सुटका झाल्यावर या दोन्ही धंद्यांतील उत्पादन हळूहळू वाढण्यास प्रारंभ झाला. आक्टोबर १९४६ मध्यें कोळशाचें उत्पादन १२ लाख, ५० हजार टन झालें व पोलादाचे उत्पादन १॥ लाख टन झालें. या वस्तूंच्या एवढ्या उत्पादनपेक्षां अधिक उत्पादन फक्त १९२८ ते ३० च्या दरम्यान आणि १९३७ सालींच काय तें झालें होतें. म्हणजे भरभराटीचा व युद्धाच्या वातावरणाचा काल सोडला तर त्याच्या खालोखाल आज झेकोस्लोव्हाकिआंतील उत्पादन आहे. कमी प्रतीच्या कोळशाचें उत्पादन तर युद्धापूर्वीच्या उत्पादनापेक्षा अधिक १९४६ च्या जानेवारींतच झालें. या प्रकारच्या कोळशाच्या खाणींत सुमारें २० हजार जर्मन खाणीकामगार काम करीत होते, त्यांना आतां परत जर्मनींत पाठविण्यांत आलें असलें तरी सुद्धा कोळशाचें उत्पादन पूर्वीच्याच पातळीवर आजहि आहे. राष्ट्राच्या मालकीच्या झालेल्या वीज–निर्मिति केंद्रातूनहि पूर्वीपेक्षा ३० टक्के अधिक वीज उत्पन्न करण्यांत येत आहे. आगगाडीचीं इंजिनें हल्लीं दरमहा १५ ते २० तयार होत आहेत. १९३७ सालीं दरमहा फक्त ६ च तयार होत असत. याशिवाय मालवाहू मोटारी, यांत्रिक नांगर, मोटार सायकली इत्यादींचें उत्पादनहि युद्धपूर्वीपेक्षा अधिक होऊं लागलें आहे. एकंदरीनें झेकोस्लोव्हाकिआची औद्योगिक प्रगति १९३५ सालाच्या पातळीवर आलेली आहे असें तज्ज्ञांचें मत आहे.

मोठमोठ्या उद्योगधंद्यांचें राष्ट्रीयकरण करण्याची कल्पना प्रत्यक्ष व्यवहारांत सोव्हिएट रशियानें पहिल्यानें आणली. आज या कल्पनेची व्यवहार्यता निदान पूर्व युरोपांतील राष्ट्रांना तरी पटलेली दिसत आहे. कोणत्याहि दुसऱ्या देशांतील यासंबंधींचे अनुभव जसेच्या तसे हिंदुस्थानला उपयोगी पडण्यासारखे नसले तरी राष्ट्रीयकरणाला आधारभूत असणारी समाजरचना आमूलाग्र बदलल्याशिवाय भागणार नाहीं येवढा मुद्दा स्पष्ट आहे. उत्पादन साधनावरील खाजगी मालकी कायम ठेवून नियुक्त अर्थव्यवस्था उभारणें व अमलांत आणणें अशक्य आहे ही गोष्ट पूर्व युरोपांतील राष्ट्रांना पटलेली आहे. त्यामुळें खाजगी मालकांच्या हितसंबंधांच्या विरोधाला न जुमानतां त्या भू-भागांतील राष्ट्रांनीं मूलभूत उद्योगधंद्यांचे राष्ट्रीयकरण केले हे उघडच आहे. बहुसंख्य जनतेचा रहाणीचा दर्जा वाढवावयाचा असेल तर हा एवढा एकच मार्ग व्यवहार्य आहे. हिंदुस्थानची औद्योगिक उत्क्रांति क्लेशकारक होऊं द्यावयाची नसेल तर हिंदी सरकारनेंहि याच मार्गाचा अवलंब करावा लागेल.

दि व्हल्कन इन्शुअरन्स कं. लि.

—पुणें शाखा—

१७९, कर्वे बिल्डिंग, लक्ष्मी रोड.

आग, मोटार, अपघात व वर्कमेन्स कॉंपेन्सेशन यांचे विमे स्वीकारणारी प्रमुख स्वदेशी कंपनी.

एजन्सी व इतर माहितीसाठी चौकशी करा :

ब्रँच सेक्रेटरी.

दि बँक ऑफ इंडिया लि.

[स्थापना : १९०६]

खपलेलें भांडवल : २,९७,६७,१०० रु.

वसूल झालेलें भांडवल : १,४८,८३,५५० रु.

रिझर्व्ह फंड : १,८३,३२,५५० रु.

मुख्य कचेरी : ओरिएन्टल बिल्डिंग, मुंबई.

—शाखा—

अहमदाबाद	कोइमतूर
भद्र (मुख्य ऑफिस)	हैद्राबाद (सिंध)
एलिस ब्रिज	जमशेदपूर
स्टेशन ब्रँच	जुनागड
माणेक चौक	कराची
अमृतसर	मद्रास
अंधेरी (मुंबई शेजारीं)	नागपूर
बांद्रे (मुंबई शेजारीं)	किंग्जवे
भुज (कच्छ)	इतवारी बझार
मुंबई	पालनपूर
बुलियन एक्सचेंज	पुणें
कुलाबा	पुणें शहर
काळबादेवी	राजकोट
मलबार हिल	सुरत
	सोलापूर
कलकत्ता	वेरावळ
क्लाईव्ह स्ट्रीट (मुख्य ऑफिस)	
बडा बझार	
चौरंगी स्क्वेअर	

लंडन शाखा : १७, मुर गेट, लंडन ई. सी. २

न्यूयॉर्क एजन्ट्स :—दि चेस नॅशनल बँक ऑफ दि सिटी ऑफ न्यूयॉर्क.

—डायरेक्टर्स—

सर कावसजी जहांगिर, बॅरोनेट, जी. बी. ई., के. सी. आय. ई., (चेअरमन), मि. अंबालाल साराभाई, सर जोसेफ के. नाइट, मि. ए. गेडिस, मि. दिनशा के. दाजी, मि. रामनिवास रामनारायण, ना. सर शांतिदास आस्करण, नाइट, श्री. महंमद सुलेमान कासम मिठा.

करंट डिपॉझिट अकाउंट्स :

कांहीं ठिकाणें सोडून दररोजच्या रु. ३०० ते रु. १,००,००० रकमेच्या शिलकेवर ½% दरानें व्याज दिलें जातें. रु. १,००,००० पेक्षां अधिक शिलकेवरील व्याज फक्त खास योजनेनें दिलें जातें. सहामाही अखेर व्याजाची रक्कम ५ रु. पेक्षां कमी झाल्यास व्याज दिलें जात नाहीं.

कायम, अल्प मुदतीच्या व सेव्हिंग बँक ठेवी योग्य दरानें स्वीकारल्या जातात. व्याजाचे दर पत्रद्वारें.

रुल्स व सेटलमेंट्सप्रमाणें बँक एक्झिक्युटर व ट्रस्टी म्हणून काम करते आणि ट्रस्टींचें सर्वसाधारण काम स्वीकारते. अर्ज करून नियम मागवावेत.

सर्वसाधारण बँकिंगचा व्यवहार केला जातो.

एच्. ए. करीमभॉय
एजंट

हें पत्र पुणें, पेठ भांबुर्डा घ. नं. ९१५।१ आर्यभूषण छापखान्यांत रा. विठ्ठल हरि बर्वे यांनीं छापिलें व
रा. रा. श्रीपाद वामन काळे, बी. ए. यांनीं 'दुर्गाधिवास,' ८२३, शिवाजीनगर, (पो. ऑ. डेक्कन जिमखाना) पुणें ४ येथें प्रसिद्ध केलें.