ARTHA
Poona 4.

Reg. No. B, 3434. Licence No. 53.
Licenced to post without prepayment.

अर्थशास्त्र, व्यापार, उद्योगधंदे, बँकिंग, सहकार, इत्यादि विषयांस वाहिलेलें एकमेव मराठी साप्ताहिक
स्थापना : १९३५

अर्थ

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

प्रत्येक बुधवारीं प्रसिद्ध होतें.
वर्गणीचे दर :
वार्षिक : ६ रु.
सहामाही : ३ रु.
किरकोळ : २ आ.
दुर्गाधिवास, पुणें ४.

वर्ष १६ पुणें, बुधवार तारीख १३ डिसेंबर, १९५० अंक ४७

॥ श्री ॥

दि बृहन्महाराष्ट्र शुगर सिंडिकेट लिमिटेड, पुणें २.

★ पहिल्या १९३७ च्या मशिनरीने ★
नवीन हंगामाची साखर करण्यास सुरुवात झाली

सरकारी नियंत्रित भावानें
डिसेंबर १९५० ते मे १९५१ पर्यंत
★ पन्नास लक्ष रुपयांची साखर तयार होईल. ★

★ कंपनीला कोणच्याही बँकेचें कर्ज नाहीं ★

साखरेचा भाव मणाला १ रु. १२ आणे
सरकारनें वाढवून दिल्याचें प्रसिद्ध झालें आहे.

★ येत्या वर्षप्रतिपदेला ★
नवीन मशिनरीची उभारणी होऊन
★ नव्या मशिनरीनें साखर करण्यास सुरुवात होईल. ★

★ ठेवीची मुदत १ वर्ष : व्याज ६ टक्के ★

मुदतीच्या ठेवीचे फॉर्म सिंडिकेटच्या पुणें येथील मुख्य कचेरींत मिळतील.

दि. २ डिसेंबर १९५०.
कॉमनवेल्थ बिल्डिंग, ९८०
सदाशिव पेठ, लक्ष्मीरोड, पुणें २.

चंद्रशेखर गोविंद आगाशे,
बी. ए., एल्एल्. बी.,
सी. जी. आगाशे ॲण्ड को.,
मॅनेजिंग एजंट्स.

विविध माहिती

प्रांतीवरील कर-चुकार—प्रांतीवरील करावाबत चौकशी करण्यासाठी नेमलेल्या कमिशनला असें आढळून आलें आहे कीं, ३१६ लक्ष रुपये इतक्या रकमेचा कर देण्यांत आलेला नव्हता. त्यापैकीं ५२ लक्ष रुपयांची वसुली करण्यांत आलेली असून बाकीच्या रकमेबद्दल कर-चुकारांना हप्तेबंदीची सवलत देण्यांत आलेली आहे.

बडोदा विद्यापीठासाठी ट्रस्ट—बडोदा विद्यापीठ व ग्रामोद्धार ह्यांच्यासाठी बडोद्याच्या महाराजांनीं भारत सरकारच्या अनुमतीनें प्रत्येकीं १ कोटी रुपयांचा ट्रस्ट निर्माण केला आहे.

तंबाकूची लागवड घटली—१९४९-५० सालीं मद्रास राज्यांतील तंबाकूच्या लागवडीचें क्षेत्र २६,००० एकरांनीं कमी झालें. गेल्या वर्षी हें क्षेत्र ३,२२,३०० एकर होतें. त्यामुळें तंबाकूच्या उत्पादनांतही घट होणार आहे. १९४९-५० सालीं ८३,७०० टन तंबाकू तयार होईल असा अंदाज आहे. गेल्या वर्षी १,१४,५०० टन तंबाखू तयार झाली होती. अतिवृष्टि व अनावृष्टि ह्या दोन्हींचा परिणाम तंबाखूच्या लागवडीवर व उत्पादनावर झाला आहे.

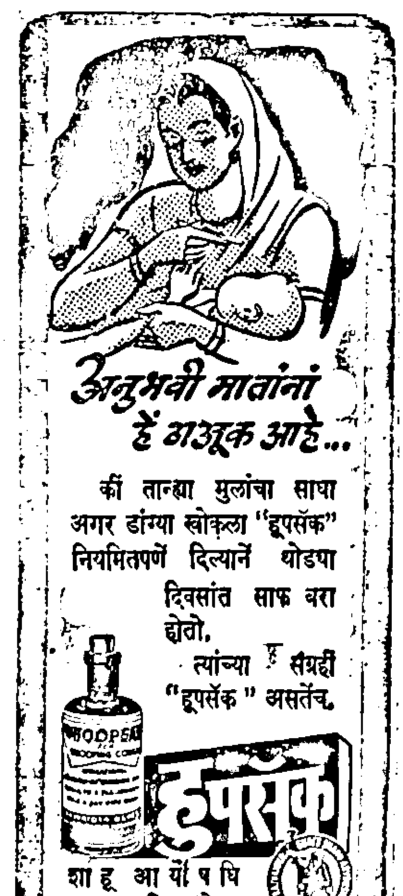
कापडाच्या धंद्यांतील स्पर्धा—ब्रिटिश कापडाच्या धंद्यांतील तज्ज्ञ आणि भारतीय कापडधंद्यांचे प्रतिनिधी ह्यांची बैठक मुंबई येथें नुकतीच झाली. कापड तयार करणाऱ्या देशांना दुसऱ्या महायुद्धापूर्वी जपानकडून जशी स्पर्धा सोसावी लागली, त्यांतून मार्ग काढण्यासंबंधीं बैठकींत चर्चा करण्यांत आली असें समजतें.

अमेरिकेंत करवाढ—अमेरिकेच्या सरकारी खर्चांत लवकरच ५० टक्के वाढ होणार आहे. पुढच्या फडणिशी वर्षात ६७५० कोटी डॉलर्स खर्च होतील. अमेरिकेनें स्वसंरक्षणासाठी जो खर्च चालविला आहे, त्याचा हा परिणाम आहे. ह्या प्रचंड खर्चामुळें अमेरिकन नागरिकांना करांचें बरेंच मोठें ओझें सहन करावें लागणार आहे.

७५३ मैल लांबीचे तेलाचे नळ—अरेबिआच्या तेलाच्या खाणींतील तेल नळांतून पूर्व-भूमध्य समुद्रांतील बंदरावर नेण्यासाठी नळ घालण्याचे जगांतील सर्वांत मोठें काम चालू होतें. ह्या नळांची लांबी ७५३ मैल आहे. हें काम आतां पूर्ण झालें असून लेबॅनॉन येथें अमेरिकन तेलवाहू जहाजांनीं पहिलीं ७,१५,००० पिपें तेल नुकतेंच अमेरिकेस नेलें. अरेबिआच्या वाळवंटांतून हें तेल आतां पूर्व-अमेरिकेला लवकर मिळूं शकेल.

योगी अरविंद बाबूंचें निर्याण—वंगभंगाच्या वेळीं जहाल क्रांतिकारक म्हणून गाजलेले आणि १९१० पासून योगमार्गास लागलेले सुप्रसिद्ध तत्त्वज्ञानी श्री. अरविंद घोष नुकतेच दिवंगत झाले. 'लाइफ डिव्हाइन' ह्या ग्रंथाची अमेरिकन आवृत्ति नुकतीच प्रकाशित झाली आहे. २० व्या शतकांतील अत्यंत महत्त्वाचा ग्रंथ म्हणून ह्या ग्रंथाची प्रसिद्धि आहे.

भारतीय नागरिकांचें डॉलर्समध्यें उत्पन्न—संयुक्त राष्ट्रसंघानें घेतलेल्या आढाव्याप्रमाणें अमेरिकन नागरिकाचें वार्षिक उत्पन्न १४५३ डॉलर्स आहे. ब्रिटिश नागरिकाचें ७७३ डॉलर्स, रशियन नागरिकाचें ३०८ डॉलर्स आणि भारतीय नागरिकाचे ५७ डॉलर्स. पाकिस्तानच्या नागरिकाचें वार्षिक उत्पन्न ५१ डॉलर्स आहे.



अर्थ

बुधवार, ता. १३ डिसेंबर, १९५०

संस्थापक :
प्रो. वामन गोविंद काळे
संपादक :
श्रीपाद वामन काळे

हिंदी बँकिंगच्या व्यवसायांतील पुच्छप्रगति ?

सेवेच्या तासांत आणि सोयींत कपात

१९४६ पूर्वी मुंबईतील बँकांचीं दररोज दोन क्लिअरिंग्ज असत; शनिवारीं एक असे. पहिल्या क्लिअरिंगमध्यें पोस्टानें आलेले चेक, त्या दिवशीं वसूल व्हावयाची वॉरंट्स, इत्यादींचा समावेश होई. दुसऱ्या क्लिअरिंगमध्यें त्या दिवशीं कौंटरवर दिलेले चेक, बँकां-बँकांतील वर्गावर्गी, इत्यादींचा समावेश होता. नोव्हेंबर, १९४५ मध्यें, दुसरें क्लिअरिंग २॥ वाजता बंद होई, तें २ वाजतां बंद करण्यांत येऊं लागलें. सप्टेंबर १९४६ मध्यें रोजच्या दोन क्लिअरिंगऐवजीं एकच क्लिअरिंग चालू ठेवण्यांत आलें, आणि तेंहि १२-१५ वाजतां बंद होऊं लागलें. म्हणजे, १९४५ पूर्वीच्या वेळेपेक्षां तें २॥ तास आधीं बंद व्हावयास लागलें. जानेवारी, १९४७ मध्यें क्लिअरिंगची वेळ १ वाजतांची करण्यांत आली, ती पुन: १२-४५ वर आली. म्हणजे, आतां एकच क्लिअरिंग असून, १२ वाजल्यानंतर कौंटरवर चेक भरला तर दुसऱ्या दिवसापर्यंत तो पडून रहातो.

बँकांच्या कामाचे तास पाहिले, तर १९४२ सालींच त्यांची रोजची संख्या ५॥ ची ५ करण्यांत आली. ब्लॅक आउटचें कारण त्यास सांगण्यांत आलें. कर्फ्यूच्या अडचणीमुळें १९४७ सालीं ५ चे ४ तास करण्यांत आले आणि आतां बँकिंग अवार्डच्या पूर्ततेसाठीं कामाचे तास ३॥ वर आणून ठेवले आहेत. १९४२ मध्यें आठवड्यांत एकूण ३१ तास बँक उघडी असे; आतां फक्त १८॥ तास ती उघडी असते.

लंडन येथें दररोज तीन व न्यूयार्क येथें चार क्लिअरिंग्ज असतात. न्यूयार्क येथील बँका शनिवारीं बंद असल्या तरी शुक्रवारीं शेवटपर्यंत भरलेले चेक त्याच दिवशीं क्लिअर केले जातात. मुंबईच्या बँकेंत शुक्रवारीं १२ वाजतां भरलेला चेक सोमवार दुपारपर्यंत क्लिअर होऊं शकत नाहीं. लंडनमधील बँका दररोज ५ तास व न्यूयॉर्कमधील बँका दररोज ६ तास उघड्या असतात. मुंबईतील बँका फक्त ३॥ तास काम करतात. शनिवारीं लंडनमधील बँका २॥ तास उघड्या असतात, तर मुंबईतील १ च तास !

मुंबई स्टॉक एक्श्चेंजचे अध्यक्ष, श्री. के. आर. पी. श्रॉफ ह्यांनीं एक पत्रक प्रसिद्ध करून, हिंदी बँकांच्या कामाचा व सेवेचा दर्जा कसा उतरत गेला आहे, हें वरीलप्रमाणें व इतर आकडे देऊन दाखवून दिलें आहे. २० सप्टेंबर १९५० पासून बँकांचे कामाचे तास आणखी कमी झाले व शनिवारचें क्लिअरिंग बंद झालें. त्यामुळें हिंदी बँकिंगची उद्योगधंद्यांच्या व व्यापाराच्या दृष्टीनें उपयुक्तता निश्चित कमी झाली आहे. मुंबईतील बँकांसंबंधीं हे आकडे असले तरी इतर मोठ्या शहरांनाहि श्री. श्रॉफ ह्यांनीं काढलेला निष्कर्ष लागू आहे. बँकांनीं उपलब्ध करून द्यावयाच्या सोयी व सवलती वाढावयाच्या ऐवजीं कमी होणें बँकिंगच्या प्रसाराच्या दृष्टीनें केव्हांहि श्रेयस्कर नाहीं. बँकांतील नोकरांना काम किती असावें व त्यांना पगार किती असावा, एवढ्यापुरता हा प्रश्न मर्यादित नाहीं, आणि इतर व्यवसायांतील नोकरांच्या प्रवृत्तीपेक्षां बँकांतील प्रवृत्ति वेगळी रहाणार नाहीं. तथापि, आर्थिक व औद्योगिक प्रगतीच्या दृष्टीनें, केवळ कामाचे तास कमी केल्यानें खरें देशहित होईल, असें म्हणतां येणार नाहीं.

१९४९ मधील दर माणशीं उत्पन्न

(अमेरिकेचा अनुक्रम पहिला; इंडोनेशियाचा शेवटचा; भारताहि तळाशेजारी.)

१ डॉलर = ४·७७ रुपये

	दर माणशीं उत्पन्न (डॉलर्स)
अमेरिका	१४५३
कॅनडा	८७०
न्यूझिलंड	८५६
स्वित्झर्लंड	८४९
बेल्जम	५८२
डेन्मार्क	६८९
फ्रान्स	४८२
प. जर्मनी	३२०
आयर्लंड	४२०
नॉर्वे	५८७
रशिया	३०८
भारत	५७
पाकिस्तान	५१
बर्मा	३६
सयाम	३६
सिलोन	६७
इंडोनेशिया	२५
इजिप्त	१००
इराक	८५
इस्राएल	३८९
अर्जेंटिना	३४६
इक्वेडोर	४०

वरील आंकड्यांवरून, जगांतील वेगवेगळ्या देशांतील उत्पन्न कळून येईल आणि दक्षिण व आग्नेय आशियाचा मागासलेपणा स्पष्ट होईल. अमेरिकेंतील नागरिकाचें वार्षिक उत्पन्न १४५३ डॉलर, तर भारतीयाचें ५७ व इंडोनेशियाच्या नागरिकाचें २५ डॉलर ! इस्राएलमधील दर माणशीं ३८९ डॉलरचें उत्पन्न रशियांतील दर माणशीं उत्पन्नापेक्षां जास्त आहे.

सिंध हैदराबादमधील बुटांचा धंदा—पंजाबमधील पुरामुळें सिंधमधील बूट-जोडे करण्याचा धंदा बराच बसला होता तो आतां पुन्हां जोरानें चालू झाला आहे. प. पाकिस्तानांतून कातड्याच्या सामानाला चांगली मागणी येत असल्यानें जवळ जवळ १ लाख कामगार कातड्याच्या कारखान्यांत पुन्हां काम करूं लागले आहेत. कांहीं नवीन कारखानेही निघाले आहेत. रोज सुमारें ५०,००० रुपये किंमतीच्या बुटांची मागणी नोंदण्यांत येत आहे.

कोलंबो योजनेचा हिंदच्या दृष्टीनें विचार

आग्नेय आशिया खंडांतील मानवजातीचें कल्याण साध्य करण्याच्या दृष्टीनें कोलंबो-योजना प्रसिद्ध झाली असून या योजनेमुळें ५७ कोटी मानवजातीचें हित साध्य होणार आहे. या योजनेचा उद्देश शेती व उद्योगधंदे, वहातुकीचीं साधनें व दळणवळण, आरोग्य, घरें व शिक्षण यांवर विशेष भर देण्याचा आहे. ही योजना यशस्वी होण्यासाठीं, कच्चा माल व यंत्रसामुग्री यांची आयात योजना स्वीकारणाऱ्या देशांना करावी लागेल. उत्पादन व व्यापार यांची वाढ करून गरीब जनतेचें राहाणीचें मान सुधारावयाचें हा या योजनेचा उद्देश आहे. अशा प्रकारें दूरदृष्टीनें ही योजना पुढें मांडण्यांत आली असल्यामुळें हिंदच्या दृष्टीनें या योजनेचा थोडासा विचार केला पाहिजे.

वास्तवतेची विधायक दृष्टि ही या योजनेमध्यें विशेष आहे. हिंदनें याप्रकारें धरणें बांधण्याच्या योजना व विजेचें उत्पादन यांवर विशेष भर दिला आहे. कारण हिंदमध्यें धान्य-पुरवठ्याच्या दृष्टीनें शेतीचें उत्पादन वाढविणें आवश्यक आहे व विजेचा पुरवठा वाढल्यास त्यामुळें छोटे उद्योगधंदे व कांहीं कारखाने यांनाहि इंधनाच्या दृष्टीनें मदत होऊं शकेल. ही योजना ६ वर्षांत यशस्वी झाल्यास कालव्याखालील जमिनीचें क्षेत्र १७ टक्क्यांनीं वाढेल व एकंदर शेतीच्या लागवडीखालील जमिनीचें क्षेत्र ३॥ टक्क्यांनीं वाढून १३० लक्ष एकर नवीन जमीन शेतीसाठीं उपयोगांत येईल. यामुळें प्रत्यक्ष धान्याचा पुरवठा १० टक्क्यांनीं वाढून दर वर्षाला ६० लक्ष टन धान्य जास्त पिकेल. विजेच्या पुरवठ्याचें प्रमाण ६७ टक्क्यांनीं वाढणार आहे. सहा वर्षे मुदतीची ही योजना अंमलांत आल्यास १९५७ अखेर हिंदला लोकसंख्येतील वाढ लक्षांत घेऊनहि धान्याची परदेशांतून आयात करावी लागणार नाहीं, असा अंदाज आहे. हिंदची मूळची योजना २४५ कोटी पौंडांची होती. परंतु वास्तवतेच्या दृष्टीनें ती योजना १३८ कोटी पौंडावर आणण्यांत आली आहे. या रकमेपैकीं ७७ कोटी पौंड रकम पुढील सहा वर्षांत अंतर्गत साधन सामुग्रींतून देशांतल्या देशांत जमा करावयाची आहे व बाकीची ६१ कोटी पौंड रकम बाहेरील साधनांपासून म्हणजे इंग्लंडकडून स्टर्लिंग कर्जाच्या अंशात्मक परतफेडीच्या रूपानें, किंवा खाजगीरीत्या मिळविलेल्या कर्जाच्या द्वारें, किंवा अमेरिकेकडून खाजगी स्वरूपाच्या कर्जानें, किंवा आंतरराष्ट्रीय चलननिधींतून किंवा जागतिक बँकेकडून मिळविली पाहिजे. यापैकीं पुढील सहा वर्षांत इंग्लंडकडून स्टर्लिंग कर्जांतून २१ कोटी पौंड रकम मुक्त झाली पाहिजे असा अंदाज आहे. गेल्या तीन वर्षांत इंग्लंडनें ज्या वृत्तीनें स्टर्लिंग कर्जातील रकमेची परतफेड केली ती लक्ष्यांत घेतल्यास कोलंबो योजना यशस्वी करण्यासाठीं इंग्लंड हिंदसाठीं २१ कोटी पौंड रकम मुक्त करूं शकेल असें खात्रीपूर्वक वाटतें.

परंतु मुख्य प्रश्न आहे तो ४० कोटी पौंड रकम इतर संस्थांकडून किंवा अमेरिकेकडून किंवा खाजगीरीत्या मिळूं शकणाऱ्या कर्जाच्या रूपानें मिळूं शकेल किंवा नाहीं हा होय. या बाबतींत आंतरराष्ट्रीय चलननिधि व जागतिक बँक यांवर फारसें अवलंबून रहातां येईल असें वाटत नाहीं. या दोनहि संस्थांनीं कितीहि उदार धोरणानें कर्ज देण्याचे मनांत आणलें तरी त्याला सहाजिकच मर्यादा आहे. किंवा या संस्थांच्या कर्ज देण्याच्या अटी जरी सैल करण्यांत आल्या तरीहि किती प्रमाणांत त्या कर्जे देऊं शकतील यालाहि मर्यादा आहे. अमेरिकेकडून खाजगीरीत्या भांडवल मिळूं शकेल असा जवळ जवळ संभव नाहींच. परंतु खुद्द इंग्लंडची आर्थिक परिस्थिति गेलीं तीन वर्षें सुधारत आहे. तशी सुधारत राहिल्यास इंग्लंडकडून कांहीं प्रमाणांत भांडवल मिळूं शकेल. परकीय भांडवल नफ्याच्या निश्चित दृष्टीकडेच भर देऊन मिळूं शकतें. या दृष्टीनें विचार केला असतां असें दिसतें कीं कोलंबो योजनेचा भर शेती, पाटबंधारे व विजेचें उत्पादन यांवर असल्यामुळें या कार्यांत नफ्याचें प्रमाण अगदी बेताचें असल्यामुळें परकी भांडवलाला या बाबतींत फारसें आकर्षण नाहीं.

आतां अंतर्गतरीत्या सुमारें ७७ कोटी पौंड एवढी रकम हिंदला उभारली पाहिजे. विकास-योजनांसाठीं सरकारतर्फे कर्जे उभारलीं जातात हा नित्याचा सर्वसाधारण मार्ग आहे, किंव खुल्या बाजारांत कर्जे उभारावयाचें नसल्यास सुमारें ९०० कोटी रुपये इतकें भांडवल सहा वर्षांत शिल्लक टाकून सरकारला जमा करतां आलें पाहिजे. हिंद सरकारच्या व राज्य सरकारांच्या जमाखर्चाच्या परिस्थितीचा विचार केला असतां इतकी प्रचंड रकम शिल्लक टाकणें फार कठीण दिसतें. तरीपण सरकारी खर्चात काटकसर साध्य होऊन जर शिल्लक दाखविणारीं अंदाजपत्रकें चालू वर्षापासून मध्य व राज्य सरकारांच्या बाबतींत शक्य झालीं तरच कांहीं रकम शिल्लक टाकतां येणें शक्य होईल. कर्जरूपानें भांडवल गोळा करणेंहि फारसें शक्य दिसत नाहीं. परंतु हें सर्व देशांतील इतर परिस्थिति व आशिया खंडांतील कोरियन युद्धांतील नवीन परिस्थितीमुळें निर्माण झालेल्या वातावरणावर अवलंबून आहे. कोलंबो योजना तयार केली गेली त्यावेळीं निदान आशिया खंडांतलें युद्धविषयक वातावरण आजच्या इतकें बिघडलेलें नव्हतें.

सारांश, कोलंबो योजनेचा सहा वर्षांसाठीं विधायक कार्यक्रमांवर भर असला तरी त्या योजनेची यशासाठीं मुख्य मदार अंतर्गतरीत्या पैसा उभारण्यावर व परदेशांकडून विशेषतः इंग्लंड अमेरिकेकडून कर्ज मिळण्यावर व आंतरराष्ट्रीय संस्थांकडून कर्ज मिळण्यावर अवलंबून आहे. या सर्व बाबी जागतिक आर्थिक परिस्थितीवर, त्यांतल्या त्यांत आशिया खंडांतील राजकीय वातावरणाच्या स्थिरतेवर, व खुद्द हिंदसारख्या कोलंबो योजना लागू असणाऱ्या देशांच्या अंतर्गत शांततामय परिस्थितीवर अवलंबून आहेत. तेव्हां या विधायक व ठोळे दिपवून न टाकणाऱ्या योजनेच्या पूर्तींत किती अडचणी आहेत व त्या कितपत दूर होऊं शकतील हा विचार करण्यासारखा प्रश्न आहे. —भा. म. काळे

औषधें तयार करण्यांत अमेरिकेचा मक्ता

स्ट्रेप्टोमिसिन, पेनिसिलिन इ. आधुनिक औषधें लागतील तितकीं निर्माण करण्याची शक्यता फक्त अमेरिकेलाच आहे. इतर राष्ट्रांना कमी अधिक प्रमाणांत हीं औषधें आयात करावीं लागतात. भारताला या नवीन औषधांपैकीं ७ प्रकारचीं औषधें परदेशांतून आयात करावीं लागतात. ह्या औषधांत जीवनसत्त्वें पुरविणारीं कांहीं औषधेंहि आहेत.

क्रोडोपति बाप आणि त्याचा मुलगा

क्रोडोपति जॉन डी रॉकफेलर हॉटेलच्या डेस्कजवळ जाऊन तेथील कारकुनास म्हणाले, "तुमच्या लॉजिंग हाऊसमधील सर्वांत स्वस्त खोली मला हवी आहे." कारकून आश्चर्यानें उद्गारला, "पण, महाराज, आपले चिरंजीव येथें उतरतात तेव्हां सर्वांत चांगली खोली ते घेतात." क्रोडोपति म्हणाले, "त्याचा बाप श्रीमंत आहे; माझा नाहीं."

पंत मोटार घेतात.

पंत हें नांव धारण करणारा माणूस आणि मोटार घेणें हें शक्य वाटत नाहीं. कारण माझ्या पाहण्यांत, वाचनांत, आणि अनुभवांत बहुतकरून गाडी घेणाऱ्या माणसाचें नांव साधारणतः अविनाश, सुरेंद्र, चंद्रकुमार अशा तऱ्हेचें तरतरीत असतें, असें आढळून आलें आहे. कुणी लंबोदरानें मोटार घेतलेली अजून माझ्या पाहण्यांत नाहीं. नांवाप्रमाणेंच पोषाख व एकंदर चेहरे पट्टी. वरील सगळे सुरेंद्र, विरेंद्र यांचे पोषाख हल्लींच्या तरूण पिढीच्या आवडीस अनुसरून एक ऐटबाज बुशकोट, फ्लॅनेलची 'पँट' (विजार नव्हे; तो शब्द मागें पडला आहे), पठाणी तऱ्हेचे बूट, डोक्यास काळयाभोर केसांचा तुकतुकीत भांग आणि तोंडांत शिलगावलेली सिगारेट आणि क्वचित गुबगुबीत निर्बुट चेहऱ्याला उगीचच गांभीर्य आणणारा एक जाड काळया फ्रेमचा चष्मा, अशा तऱ्हेचा थाट असतो. तसेच गाड्यांचे रंगही आणि आकार. कुणाचा भडक तांबडा, तर कुणाचा गडद हिरवा, अस्मानी, श्रीखंडी, तर कधीं पोपटी. आकारांच्या बाबतींत मात्र एकवाक्यता दिसते. सगळयांच्या गाड्यांचे आकार अगदी गब्बू गब्बू. आणि ही मंडळी कोण असतात आणि कुठें येवढे घाईत पण आबादीत जात-येत असतात याचा मला नेहमींच विचार पडतो. आपण एकाद्या मित्रासमवेत जात असतांना अशी एकादी गाडी भरकन् डोळांत गेली कीं बहुतेक एकमेकांत 'कोण रे हा' अशी विचारणा होते आणि अशा माणसांची जंत्री ठेवणारा त्यांतला तज्ज्ञ 'अरे हा तो हा,' 'तो परवां लखनौला ट्रॅन्सफर झाला.' किंवा 'अरे लेका तो माहीत नाहीं का तुला गब्बरशेट.' अशी माहिती देतो. अर्थात् ही सगळी मंडळी बडे सरकारी हपी-सर, शेट, कंत्राटदार अशा पंथांतली असतात. इतकेंच नव्हे तर मला आतां गाडी आणि हीच फक्त मंडळी एकत्र येऊं शकतात असा संकेतच होऊन राहिला आहे असें वाटूं लागले होते, तोंच—

जेव्हां परवां पंतांना मी एका अगदीं नव्या कोऱ्या करकरीत सुरेंद्र-विरेंद्रांच्या तोडीची गाडी स्वतः चालवीत जातांना पाहिलें तेव्हां मात्र धक्काच बसला. पंत आणि असली गाडी घेतात! मी स्वप्नांत तर नव्हे ना, असें मला वाटूं लागलें. पंत म्हणजे आमच्याच मध्यम वर्गांतले असें मी समजत होतों. आणि मध्यमवर्गाला गाडीचें वावडें असतें हें सांगायला नको. कां पंतांची मागच्या वर्षी बजेटाच्या वेळेस मथाईंनीं काढलेल्या नव्या मध्यमवर्गांत बदली झाली आहे, हें कळेना. पण कदाचित ते पंत नसावेतच. आपलाच कांहीं दृष्टिभ्रम झाला असला पाहिजे. पंतांचा तो वनतृणयुक्त चेहरा, कपाळावरील शंभर आठ्या, तंबाकूच्या कायम तोबऱ्यानें फुगून बसलेले गाल, फाटक्या कॉलरचा अर्ध्या बाह्यांचा शर्ट, रेशनच्या काळांतले आठवारी धोतर, मध्यमवर्गाच्या सुखवस्तु-त्वाचा एकुलता एक निदर्शक धारीवाल कोट, आणि कोकणी वाहाणा, हे सगळं आणि 'शिवरोलेट फ्लीटमास्टर' ही एकत्र कशी येऊं शकतील, म्हणून पुन्हां एकदां खात्री करून घेतली. आमच्या तज्ज्ञानेंही ते पंतच म्हणून ग्वाही दिली. तेव्हां या गौडबंगालाचा पंतांच्याच कडून छडा लावला पाहिजे असें ठरवून मी एकदां सुट्टीच्या दिवशीं पंतांना ते स्वस्थ असतांना गांठले, आणि तडक प्रश्न केला, 'पंत हें काय? तुम्ही गाडी कधीं घेतली? आम्हांला कधीं कांहीं बोलला नाहीं ते! चाट पडलो बुवा तुमची गाडी पाहून!!'

निर्विकार चेहऱ्यानें पंतांनीं सुरवात केली, 'अरे तूं आलास बरें झालें; नाहीं तर माझा हारा फुकट गेला असता. तूं, तो बाबा, तो गजा, मला मी गाडी घेतली हें पाहिल्याबरोबर येऊन भेटणारच ही माझी खात्री होती. कायरे लेको, मी म्हणजे काय गाडी घेऊं नये काय? कां गाडी घेणं हा मंत्री, मजूर पुढारी, शेटे, माटे, सांजे अन् दाढीवाले शीख कंत्राटदार यांचा काय मक्ता आहे? तुम्हां लोकांना आम्ही कधीं गाडी घेऊं शकूं असा विचारसुद्धां यायचा नाहीं इतके तुम्ही आमच्या कर्तृत्वाबद्दल निखात्री. अरे पुण्याच्या शनवारांतल्या ब्राह्मणानेंच काय पाप केलें आहे कीं त्यानें कधीं स्वतःच्या गाडींत बसूं नये. स्वतःच्या गाडींत बसवून आपली यमी, शंकऱ्या, अन् 'ही' यांना कधीं बंडगार्डन, रेस-कोर्स, मेनस्ट्रीट, वेस्टॅंड, एंपायरकडे घेऊन जाऊं नाहीं व तुमची कल्पना आपली ही कीं आम्ही आपलं फिरायला जायचं म्हणजे सगळं लटांबर बरोबर घेऊन नव्या पुलाच्या चढावरून धापा टाकीत जेमतेम संभाजी उद्यान गांठायचं अन् तसंच परत यायचं. अरे लोकांच्या गाड्याकडे किती दिवस जिभल्या चाटीत बसणार. आतां माझी पन्नाशी झाली या पुण्यांत. आप्पाबळवंत चौकाला माझ्या पायानें खड्डे पडलेत आतां चालून चालून. लोकांचा हेवा अथवा त्यांच्या कर्तृत्वाची तारीफ आणि आपल्या कर्तृत्वाचा गौणपणा किती दिवस घोकत बसणार! म्हटलं; जाऊं दे, घेणार गाडी, काय होईल होवो, अन् घेतली गाडी. नाहींतरी लहान-पणापासून या पुण्यांतल्या रस्त्यावरून एकदां तरी स्वतःची गाडी फिरवून दाखवीन अशी माझी महत्त्वाकांक्षा होतीच. तुला आठवतं एकोणीसशें अठ्ठावीसचं पुणं? आपण बुधवारांतून पायीं जात असतां मोटारवाल्यांनीं आपल्या अंगावर चिखलाच्या आम-टीच्या चिळकांड्या उडवल्यात. असा संताप यायचा या लोकांचा अन् त्या नालयक म्युनिसिपालिटीचा. तेव्हांच ठरवलं होतं कीं, मीही अस्साच कधीं काळीं एकदां तरी स्वतःची डबडी असली तरी हरकत नाहीं, स्वतःची 'फोर्ड' बुधवारांतून ७० मैल वेगानें नेईन आणि माझ्यावरचा सूड दुसऱ्यांच्या अंगावर तसाच चिखल उडवून बदला घेईन. त्याचाच ही माझी नवी गाडी एक परिपाक आहे म्हणेनास!'

मी आणखी प्रश्न करणार तोंच पंत पुढें बोलूं लागले, "हें बघ, नाहींतरी माणसाच्या अंगांत आयुष्यांत एकदां तरी स्वतःची गाडी घेतां येऊं नये एवढें सुद्धां कर्तृत्व नसावें काय? कां मध्यम स्थितींतल्या माणसानें जन्मभर हरीभाऊंच्या मधल्या स्थितींतच रहावें अन् मरावें. आपली स्थिति गाडी घेण्याइतकीही त्याला सुधारतां येऊं नये का? कां उगाच आमच्या पुणेरी ब्राह्मणांनीं आपल्या बुद्धिमत्तेचा टेंभा मिरवावा. अरे, तुला मोटार घेतां येत नाहीं तेव्हां उणेपणा झाकण्याकरतां तूं बुद्धिमत्तेची ऐट मारतोस अन् राजकारणाच्या फुकट गोष्टी करतोस! आहे तुजजवळ बुद्धि अन् कर्तबगारी तर एकदा तरी गाडी घेऊन दाखव! तुमची कर्तबगारी काय म्हणून विचारलं तर दाखव पुण्यांतल्या शाळांच्याकडे बोट. ते पारशी, मारवाडी, गुजराथी अन् सिंधी आज एवढे जगडव्याळ कारखाने चालवत आहेत, प्रचंड व्यापार-उलाढाली करताहेत, क्रोडो रुपये भांडवलाच्या बँका काढून चालवत आहेत, ते काय त्यांच्याजवळ बुद्धिमत्ता तुमच्यापेक्षां कमी आहे, का टाटाला कारखाना चालवायाला तुझी बुद्धि म्हण, अक्कल म्हण, लागत नाहीं. तूं एम्. ए. आणखी कांहीं पीएच. डी. झालास, मारे मोठा ग्रंथ लिहिलास कीं तुला वाटूं लागतें लागले माझे कळसाला हात. काय यायचें तें मला सगळ येतंय. मग लेका तुजजवळ एकादी मोटारगाडी भाळून कां येत नाहीं? तूं चांगली डिग्री मिळवलीस कीं बनतोस कुठं तरी वशिल्यानं

प्रोफेसर आणि होतोस गंगेंत न्हाऊन थंडगार. पुढें तुझें नांवसुद्धां कुठं ऐकूं येत नाहीं. ज्या विद्याध्ययन, संशोधन, असल्या नांवाखालीं तूं लपून केवळ एक नोकरी करत असतोस, तो तूं कायमचा पोरेंहाक्या बनतोस आणि असंतुष्ट, हिरवट स्वभावाचा माणूस बनतोस. झाली तुझ्या बुद्धीची आणि कर्तृत्वाची कमाल. ”

“ आतां मी गाडी घेतली याचा असा अर्थ करायचा नाहीं कीं, मी फारच कर्तृत्ववान झालों आहे. अरे स्वतःची गाडी घेणाराच म्हणजे कर्तृत्ववान हें समीकरणही खोटं आहे. तें आपलं कारकून, मास्तर पेशांच्या लोकांनीं बसवलं आहे. त्यांत अर्थ नाहीं. इतकंच नाहीं, तर गाडी घेणं आणि कर्तृत्व यांचा कांहीं संबंध नाही. नाहीं तर सगळे मोटार उडवणारे लक्ष्मीपुत्र कर्तृत्ववान समजावे लागतील. तुम्हीं लोकांनीं रंगीबेरंगी गुळगुळीत कागदावर आपल्या मोटारीची जाहिरात करणाऱ्या कंपन्यांची कॉलेजमधल्या अर्धकच्च्या पोरांनीं हे मोटार, मोटार, म्हणून माजवलेलं खूळ आहे. अरे, मोटार हें केवळ एक साधन आहे. कांहीं लोकांना खरोखरच चालू युगाच्या धांवपळीच्या उद्योगाकरतां एकादं खात्रीलायक वाहन ठेवणं जरूर असतं. तें मोटारइतकं दुसरं सोईस्कर नाहीं. मोटारचं नाविन्य, तिचा आरामशीरपणा, रंग, चकाकी वगैरेला तुम्ही भुलतां येवढचं. जसं बैलगाडी, घोडं, टांगा, तसच मोटार हें केवळ जरा महागडं वाहन म्हणून तूं तिच्याकडं पाहूं लागलास कीं तुझ्या डोळ्यावरचा मोटारींतच मोठेपणा सांठवला आहे या कल्पनेचा भ्रम दूर होईल. या लोकशाही युगांत जर सरकारनें जरूर आहे असें ठरलें तरच कुपन बुकावर मोटार वापरायला दिली तर या रंगीबेरंगी मोटारींनीं उत्पन्न केलेलें सामाजिक उच्चनीचत्व कायमचें गाडलें जाईल.”

पंतांचा हा खुलासा ऐकतांच माझ्या मनांतलें कृष्णानें अर्जुनाला गीता सांगितल्यासारखें कश्मल दूर झालें आणि तेव्हांपासून मी मोटारीकडे वाहन म्हणून पाहण्यास शिकलों आहे आणि त्यांच्या वाटेंत गैरदीपणानें अथवा असशील मोटारवाला तर आपल्या घरचा, म्हणून हट्टानें जाण्याचें सोडून दिलें आहे.

व. वि. लोणकर

हैड्रोजन-बाँबची विनाश-शक्ति

एका अणु-शास्त्रज्ञाच्या मताप्रमाणें २ अब्ज ते ४ अब्ज डॉलर्स खर्च करून एक हैड्रोजन बाँब तयार करतां येईल. त्याची नाश करण्याची शक्ति इतकी प्रचंड असेल कीं एकाच बाँबनें सर्व मनुष्यांचा बळी घेतां येईल. असा बाँब करण्यास ५ किंवा १० वर्षांपर्यंत काळ लागेल. ह्या बाँबचा स्फोट झाल्यावर एक प्रकारची जीवनाशक धूळ पृथ्वीवर पसरेल व त्यामुळें सर्व जीविताचा नाश होईल. ‘ॲटॉमिक आय’ ह्या वार्तापत्रांत डॉ. अर्नोल्ड ह्यांनीं वरील माहिती प्रगट केली आहे.

रशियांतील सामान्य कामगाराचा आहार

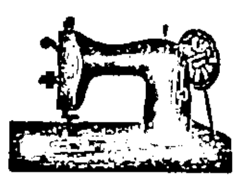
ब्रिटनमधील १६ स्त्रियांचें एक मंडळ नुकतेंच रशियाला जाऊन आलें. त्याचा मुक्काम रशियांत ३ आठवडे होता. मुक्कामाअखेर मास्को येथें वृत्तपत्रांच्या प्रतिनिधींना त्यांनीं एक मुलाखत दिली. मंडळाचें असें मत आहे कीं, आजच्या सामान्य ब्रिटिश कामगाराला जो आहार मिळतो त्याच्यापेक्षां सामान्य रशियन कामगाराला मिळणारा आहार अधिक सकस आहे. ब्रिटनमध्यें आज अन्नाच्या प्रश्नाला अधिक महत्त्व आलें असल्यानें आपण ह्याच बाबतींत विशेष तुलना केली असें मंडळानें सांगितलें.

‘अर्थ’ ग्रन्थमाला.

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

DR. WAMAN GOPAL'S SARSAPARILLA
BEST BLOOD PURIFIER

रोखीनें व हप्त्यानें विकत मिळतात.



जुनी मशीन देऊन नवी घ्यावयाची असल्यास आम्ही बदली करून देतों.

पेडणेकर आणि कं. लिमिटेड

शिवण्याच्या यंत्रांचे व्यापारी, १७२ गिरगांव रोड, मुंबई ४.

तारेचा पत्ता:—PEDNECO, Bombay. फोन नं. २१७३८

आर्थिक प्रश्नांवर संसदेंत प्रकाश

रिझर्व्ह बँक कायद्यांत दुरुस्ती

रिझर्व्ह बँकेच्या कायद्यांत कांहीं तांत्रिक दुरुस्त्या करण्याकरितां बिल मांडण्यांत आलें असून तें आतां सिलेक्ट कमिटीकडे सुपूर्द करण्यांत आलें आहे.

या बँकेचा कायदा पूर्वीच्या संस्थानांना लागू करावा, आंतरराष्ट्रीय बँकेचे शेअर्स रिझर्व्ह बँकेला खरेदी करतां यावेत, शेतीकरितां रिझर्व्ह बँकेनें द्यावयाच्या रकमांची मुदत ९ महिन्यांऐवजीं १२ महिन्यांची असावी, अशीं कांहीं महत्त्वाचीं कलमें त्यांत आहेत.

लोकप्रतिनिधींनीं या बिलाचे निमित्तानें रिझर्व्ह बँकेबद्दलच्या आपल्या अपेक्षा सांगितल्या; इंपीरिअल बँकेचें ताबडतोब राष्ट्रीयीकरण करावें, अशी पुन्हां मागणी केली; तसें होणार नसेल तर निदान मध्यवर्ती शेतकी फायनान्स कॉर्पोरेशनची स्थापना करून शेतकीकरितां पुरेशी व किमान व्याजाचे दरानें रकमा मिळत जाण्याची व्यवस्था झाली पाहिजे असें सांगण्यांत आलें.

उत्तरादाखल अर्थमंत्र्यांनीं सांगितलें कीं या बिलाचें स्वरूप मर्यादित आहे. हिंदी बँकिंगबाबत येथें पूर्णत्वानें योजना करण्याचा विचार नाहीं.

आजच्या परिस्थितींत इंपीरिअल बँकेचें राष्ट्रीयीकरण करण्याची जरूरी असल्याचें किंवा त्यामुळें विशेष कार्यभाग साधेल असें त्यांना वाटत नसल्याचें त्यांनीं स्पष्ट केलें.

सरकारी कर्जरोख्यांच्या भावाला मजबुती राखण्याकरितां रिझर्व्ह बँकेनें द्यावयाच्या मदतीला व्यावहारिक मर्यादा असल्याचें त्यांनीं सांगितलें.

तसेंच, अडचणींत सांपडलेल्या बँकांना मदत करावयाची खरी; पण त्यालाही मर्यादा आहेतच. मदत दिलेल्या बँकाही बंद झाल्याचें त्यांनीं सांगितलें. बँकांची पायाशुद्ध उभारणी आणि व्यवस्थित कारभार–व्यवहार पद्धति ठेवल्यानें ठेवीदारांचें नुकसान होण्याचे प्रसंग कमी येतील.

१९४६ मध्यें प्रथम शेतीकरितां सहकारी बँकांना रकमा याव्यास रिझर्व्ह बँकेनें सुरवात केली. सहकारी बँकांकरितां हुंड्या आणि प्रॉमिसरी नोटा पुन्हां डिस्काउंट करतांना बँकेनें फक्त १३ टक्का दरानें व्याज आकारावयाचें ठरविलें. गेल्या वर्षापासून प्रांतिक सहकारी बँकांना शेतकीकरितां लागणारीं अल्प मुदतीचीं कर्जे याच दरानें द्यावयास सुरवात केली आहे. १९४६ मध्यें ३३ लक्ष तर ४९ मध्यें ६ कोटी, १९१६ लक्ष रु. ची मदत देण्यांत आली.

सध्यां प्रत्यक्ष शेतकऱ्याला साधारणतः १२ टक्के व्याजानें कर्ज मिळतें. कमी दरानें रकमा देण्याचा प्रश्न महत्त्वाचा आहे. उद्योगधंद्याप्रमाणें शेतीकामाकरितां रकमा देण्याकरितां मध्यवर्ती शेतकी फायनान्स कॉर्पोरेशनची स्थापना करावी असा एक विचार. तथापि आपल्या देशांत लहान प्रमाणावर शेती असल्यानें मध्यवर्ती संस्थेमार्फत कार्य करणें श्रेयस्कर होणार नाहीं म्हणून प्रांतां (राज्यां) मध्यें अशा संस्था स्थापण्यांत याव्यात अशी सूचना आहे. कांहींच्या मतें अशा संस्थांमुळें सहकारी चळवळीला धक्का बसेल. या सर्व अडचणींचा विचार मध्यवर्ती सरकार, राज्य सरकारें व रिझर्व्ह बँक यांनीं करून योजना निश्चित करावी हें बरें. निरनिराळ्या राज्यांचीं निरनिराळीं मतें आहेत, त्यांचाही विचार व्हावा.

रोड ट्रान्सपोर्ट कॉर्पोरेशन बिल

मोटार वाहतुकीचें राष्ट्रीयीकरण करणें हें सरकारचें धोरण आहे. त्यास अनुसरून वरील ट्रान्स्पोर्ट बिल तयार करण्यांत येऊन तें सिलेक्ट कमिटीकडे सुपूर्त करण्यांत आलें होतें. त्याचा विचार संसदेंत होऊन बिल मंजूर झालें.

कॉर्पोरेशनचा कायदा करण्याचें काम मध्यवर्ती पार्लमेंटचें आहे. यापूर्वीं हा कायदा नसल्यानें प्रांतिक मुंबई सरकारची "एस्. टी" मुंबई हायकोर्टानें बिगर–कायदा ठरविली होती. आतां हें बिल मंजूर झाल्यानें तो पेंचप्रसंग सुटला आहे. मुंबई एस्. टी. बाबत एक स्वतंत्र कलमच या कायद्यांत आहे.

प्रांत–राज्यांनीं राष्ट्रीयीकरण केलेंच पाहिजे असें नाहीं. करण्याचें ठरविलें, कॉर्पोरेशन स्थापण्याचें ठरविलें तर या नवीन कायद्यानुसार योजना असावी असें आहे. त्यांत मध्यवर्ती सरकार भांडवल घालणार असून त्याचें प्रातिनिधिकत्वही राहील अशी व्यवस्था आहे. खाजगी शेअरहोल्डर्स असतील तर त्यांचेही निवडलेले प्रतिनिधी राहतील.

खाजगी मोटारवाल्यांचा धंदा काढून घेतला जाणार असल्यानें त्यांना त्याबद्दल नुकसानभरपाई मिळाली पाहिजे. त्याकरितां ट्रायब्यूनलची व्यवस्था असून त्याचा अध्यक्ष हायकोर्टाच्या सरन्यायाधिशांकडून नेमला जाईल. शिवाय कॉर्पोरेशनचा एक व खाजगी मोटारवाल्यांचा एक असे इतर दोन सभासद असतील. हे तिघे नुकसानभरपाईची रक्कम ठरवतील ती देण्यांत येईल. याच्यावर हायकोर्टाकडे अपिल करण्याची परवानगी देण्यांत आली आहे.

कॉर्पोरेशनमधील कामगारांना योग्य वेतन मिळावें असें एक कलम कायद्यांत घालण्यांत आलें आहे.

× × × ×

इतर लिमिटेड कंपन्या ज्याप्रमाणें संचालक मंडळाच्या मार्गदर्शनाखालीं चालतात त्याप्रमाणें सरकारी उद्योगहि संचालक मंडळाच्या व्यवस्थेखालीं चालावेत असें सरकारनें ठरविलें आहे.

× × ×

टाटा लोकोमोटिव्ह कंपनींत सरकारचा कांहीं भाग होता तो १९४७ मध्यें टाटांना विकत देण्यांत आला. सप्टेंबर १९४९ मध्यें त्यांना सरकारनें दोन कोटि रुपयांचें कर्ज दिलें तें पुढें शेअर पोटीं वळतें करण्यांत आलें. आतांपर्यंत ९४ बॉयलर्स तयार झाले असून रेल्वे इंजिनें तयार होऊं लागण्यास कांहीं अवधि लागेल. या कारखान्यांत तयार झालेलीं इंजिनें व बॉयलर्स भारत सरकार जून १९६१ पर्यंत घेण्यास करारानें बांधलेलें आहे.

× × ×

भारतांतील खाणींतील कोळशाचा सांठा सुमारें १५० वर्षे पुरेल इतका आहे.

× × × ×

निरनिराळी प्रांत–राज्यांतील सध्यांची सेल्स टॅक्स पद्धति मार्च १९५१ अखेर चालू राहील. त्यानंतर आंतर–राज्यीय व्यापारावर भारतीय घटनेनुसार सेल्स टॅक्स असणार नाहीं. जीवनोपयोगी कांहीं पदार्थांवर सेल्स टॅक्स असूं नये अशा व्यवस्थेचा विचार भारत सरकार करीत आहे.

—संजय

गेल्या पांच वर्षांतील टॅरिफ बोर्डाची कामगिरी

(३)

तांत्रिक प्रगति

धंद्यांच्या विकासासाठी बोर्डानें केलेल्या अशा प्रकारच्या शिफारशींत पुढील कांहीं शिफारशींचा समावेश आहे:—संरक्षित धंद्यांना—त्याचप्रमाणें संरक्षित जकातींच्या द्वारें संरक्षण देण्याचें नाकारण्यांत आलें आहे. अशा धंद्यांना—तांत्रिक नोकरवर्गास शिक्षण देणें व तो मिळविणें आणि यंत्रसामुग्री मिळविणें या बाबतींत सवलती देणें; देशांतील कच्च्या मालाचा जास्तींत जास्त उपयोग करणें आणि वस्तूंच्या प्रक्रिया व नमुने यांत सुधारणा करणें या दृष्टीनें निरनिराळ्या धंद्यांनीं शास्त्रीय संशोधन मंडळ आणि इतर राष्ट्रीय प्रयोग शाळा व संस्था यांच्या सहकार्यानें संशोधन करणें, संरक्षित धंद्यांना कच्चा माल व यंत्रसामुग्री यावरील आयात जकात माफ करणें किंवा ती कमी करणें, सरकारी खातीं आणि इतर संस्था यांनीं देशी संरक्षित वस्तू विकत घेणें, कच्चा त्याचप्रमाणें पक्का माल यावरील रेल्वे वहातुक दर कमी करणें, कांहीं संरक्षित वस्तूंचा निर्यातवाढ—योजनेंत समावेश करणें, कमी किंमतींच्या वस्तूंची मोठ्या प्रमाणावर आयात केल्यास देशी धंद्यांचें नुकसान होईल अशा कांहीं विशिष्ट बाबतींत आयातीवर तात्पुरते निर्बंध घालणें, धंद्यासाठीं लागणाऱ्या कच्च्या मालाचा योग्य किंमतीनें आणि मोठ्या प्रमाणांत त्या धंद्याच्या संघामार्फत सबंध धंद्यासाठीं म्हणून पुरवठा करणें आणि माल व वस्तू यांसाठी भारतीय परिस्थितीस साजेसे नमुने आणि परिमाणें ठरविण्याचे बाबतींत धंद्यानें इंडियन स्टँडर्ड इंस्टिट्यूशनचें साह्य घेणें. बोर्डानें केलेल्या या व इतर शिफारशीमुळें संरक्षित धंद्यांना बरीच मदत झाली आहे.

भावी टॅरिफ बोर्डाची रूपरेखा

१ मे १९५० ला श्री. गगनविहारी मेहता यांची नियोजन मंडळाचे पूर्ण—वेळ सदस्य म्हणून बदली झाल्यापासून टॅरिफ बोर्डाच्या अध्यक्षस्थानीं डॉ. एच. एल्. डे आले आहेत. डॉ. बी. व्ही. नारायणस्वामी नायडू व श्री. बी. एन. आडारकर हे दुसरे दोन सदस्य आहेत.

एक अल्प मुदतीची योजना म्हणून सध्यांचें टॅरिफ बोर्ड १९४५ सालीं स्थापन करण्यांत आलें होतें. सरकारचें सर्वसाधारण आर्थिक धोरण व जकात आणि व्यापार याबाबतचा १९४७ चा सर्वसाधारण करार, त्याचप्रमाणें आंतरराष्ट्रीय व्यापार संघटनेसाठी तयार केलेली हवाना सनद यामुळें भारतावर पडलेल्या जबाबदाऱ्या विचारांत घेऊन जकातविषयक भावी धोरणाचीं तत्त्वें ठरविण्याच्या प्रश्नाची एप्रिल १९४९ मध्यें स्थापन केलेल्या फिस्कल कमिशननें बारकाईनें तपासणी केली. या कमिशननें जून १९५० मध्यें आपलें प्रतिवृत्त सादर केलें असून सध्यां त्यांतील शिफारशींचा भारत सरकार सविस्तरपणें विचार करीत आहे. कमिशननें केलेल्या महत्त्वाच्या शिफारशींत कायद्यानें एका कायमच्या पांच सदस्यांच्या टॅरिफ कमिशनची स्थापना केली जावी अशी एक शिफारस आहे. त्या कमिशनची पुढील मुख्य कामें राहातील. (अ) संरक्षणासाठी केलेल्या अर्जांची चौकशी करणें, (आ) परदेशी बाजारपेठेंत बेसुमार माल पाठविला गेल्याच्या आरोपांचे बाबतींत चौकशी करणें, (इ) संरक्षक व महसूल जकातींतील फेरबदलाचे बाबतींत चौकशी करणें, (ई) व्यापार करारांनुसार दिलेल्या जकातीच्या सुटीचे बाबतींत चौकशी करणें, (उ) किंमती आणि देशाच्या अर्थकारणावरील संरक्षणाचे सर्वसाधारण परिणाम यांची चौकशी आणि (ऊ) संरक्षित धंद्यांची चौकशी करणें. (समाप्त)

भोर स्टेट बँक लि.

[स्थापना : १९४४]

मुख्य कचेरी:—भोर, जि. पुणें.

शाखा:—पुणें, पाली व शिरवळ.

अधिकृत मांडवल	रु. ५,००,०००
खपलेलें मांडवल	रु. ५,००,०००
वसूल मांडवल	रु. २,५०,०००
गंगाजळी व इतर फंडस्	रु. ६९,६००

बोर्ड ऑफ डायरेक्टर्स

श्री. म. व्यं. शिगरे, अध्यक्ष. — न. भू. ना. पां. थोपटे, उपाध्यक्ष.

रावसाहेब य. कृ. खोले. — श्री. चं. रा. राठी.

श्री. के. वि. केळकर, एम्. ए., एलएल्. बी. — श्री. बा. ग. धंडुके.

बँकिंगचे सर्व व्यवहार केले जातात.

बँक १ ते ४ वर्षें मुदतीसाठी कायम ठेवी स्वीकारते.

दराबाबत समक्ष चौकशी करावी

पुणें कचेरी:—बुधवार घ. नं. ३६१—६२, पासोड्या विठोबानजिक. फोन नं. २५७६.

अधिक माहितीसाठी लिहा.

रा. गो. आगाशे, बी. ए. (ऑ.)
मॅनेजर.

फोन: ३४५११ — तार: SAHYOG

दि प्रॉव्हिन्शिअल इंडस्ट्रिअल को-ऑपरेटिव्ह असोसिएशन, लि.

९, बेक हाऊस लेन, फोर्ट, मुंबई १.

उत्पादकांच्या (प्रोड्यूसर्स) सोसायट्यांना असोसिएशन खालील मालाचा पुरवठा करते:—

सूत, रसायनें, रंग, कच्चीं कातडीं व चामडीं,
कातडीं कमाविण्यास लागणारा माल,
कमावलेलें कातडें, इ., मशीन.
टूल्स आणि इक्विपमेंट इ.

आणि

खालील मालाच्या विक्रीस साहाय्य करते:—

हातमागावरील कापड (सुती व लोंकरी), धातूचें सामान, चंदनी लांकूड, रोजवुड आणि हस्तिदंती आर्टस् अँड क्रॅफ्टस्, रेशीम, जर, कातडीं व कातडी माल, खाद्य तेलें, लाकूड आणि कोळसा वगैरे.

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