हिंदुस्थानातील
उदबत्तीचा
सुप्रसिद्ध कारखाना
दामोदरदास
भगवानदास
(स्थापना- १८७२)
उदबत्ती तसेंच उत्कृष्ट तेलें अत्तरें
उटणी वगैरे सुगंधी
माल मिळेल.
७६१ रविवार पेठ पुणे शहर.

REGISTERED No. B. 3434

अर्थ

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

संपादक—प्रो. वा. गो. काळे ★ सहसंपादक—श्री. वा. काळे

वर्ष १२ पुणें, बुधवार तारीख २, जानेवारी १९४६ अंक १

—: साठे बिस्किटें :—

ऑरेंज व क्रूसबरी

आतां स्थानिक ग्राहकांस अल्प प्रमाणांत मिळूं लागलीं. युद्धसमाप्ति झाली असल्याकारणानें परगांवचे ग्राहकांसहि हळू हळू मिळूं शकतील.

—साठे बिस्किट कं., पुणें २

सर्व प्रांतांतील सुती, गरम व रेशमी खादीचा सुंदर संच

खादी मन्दिर

२६२, बुधवार पेठ, ढमढेरे बोळाजवळ, पुणें २

नोगीचें डोंगर छाप

शुद्ध निलगिरी तेल.

नोगी आणि कं. मुंबई ४

डोंगरे यांच्या बालामृतानें अशक्त मुलें सशक्त होतात.

भांडवल सुरक्षितपणें व किफायतशीरपणें गुंतविण्याचें

—आदर्श ठिकाण—

चितळे ॲग्रिकल्चरल प्रॉडक्ट्स् लिमिटेड

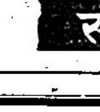
मॅनेजिंग एजंटसः—चितळे ब्रदर्स

रजिस्टर्ड ऑफिस—वेस्टर्न इंडिया हाऊस, सर फेरोजशहा मेथा रोड, कोट, मुंबई.

वाढत्या धंद्यासाठी कंपनी खालील दरानें ठेवी स्वीकारते.

ठेवी—					
मुदत वर्षे	३	४	५	६	७
व्याजाचा दर	४	४॥	५	५॥	६

अधिक माहितीसाठीं आजच वरील पत्त्यावर लिहा.



सुंदर व रसिक स्त्रियांची निवड

आशा

Asha

सौंदर्य साधनें

विक्रीसंघटनेचा व्याप पेशावर ते मदुरा व क्वेट्टा ते कलकत्त्यापर्यंत पसरला आहे.

(स्वतःचे डेपो : मुंबई—गोवा—बंगलोर—दिल्ली)

वरील माल तयार करणाऱ्या महाराष्ट्रीय शास्त्रज्ञांचा कारखाना

दि आयडिअल इन्स्टिट्यूट

४५, प्रिंसेस स्ट्रीट, मुंबई २.

—कारखान्याच्या वाढीसाठी ठेवी घेणें आहेत.—

विविध माहिती

अमेरिकेतील वीज उत्पादन

मे १९४५ मध्यें सं[illegible]संस्थानांत सार्वजनिक उपयोगासाठी १९,३७१,८९५,८०० यूनिट वीज निर्माण झाली. एक वर्षांत या संख्येंत ०.७ टके घट झाली. कारखान्यांसाठी २३,६६७,४४३,००० यूनिट वीज तयार झाली. एक वर्षांत या संख्येंत २ टके वाढ झालेली आढळली.

विजेच्या खांबावर बसण्याची पक्षांसाठी सोय

पक्षी विजेच्या तारांत अडकल्यामुळें फ्यूज उडून वीज थांबते. पक्ष्यांनीं खांबावर बसूं नये म्हणून खांबांस तारेच्या वरती कांटे बसविण्याची कांहीं ठिकाणीं पद्धत आहे. अमेरिकेंत कांहीं पक्षी एवढे मोठे आहेत कीं ते खांबावर कोठें बसले तरी उडून जातांना त्यांचे पंख तारेस लागतातच. आतां खास त्यांच्या सोईसाठी खांबांवर उंच जागीं बसण्यासाठी लाकडाचे दांडे बसविण्यांत आले आहेत.

बंगलोरमधील तांदूळ संशोधन

हिंदुस्थान, चीन, ब्रह्मदेश, जपान व मलाया या भातखाऊ देशांना बहुमोल असा एक शोध बंगलोरच्या एका संशोधकानें लावला आहे. अन्न शास्त्रज्ञांच्या मतें जों जों भात अधिक सडावें व तांदुळावरील कोंडा दूर करावा तों तों त्यामधील जविनसत्त्वें नाहींशीं होतात. बंगलोरच्या या संशोधकानें असें एक यंत्र शोधून काढलें आहे कीं त्यायोगें भात पाहिजे तितका सडून देखील त्यांतील जीवनसत्त्वें ८० टके शिल्लक राहतील. या यंत्रानें ५० पायली भात सडण्याला एक रुपया खर्च लागेल व हें यंत्र मोठ्या प्रमाणावर कोठेंही तयार करितां येईल. हा शोध अद्याप गुप्त ठेवण्यांत आला आहे, कां कीं संशोधकानें या शोधाचें पेटंट मिळविण्यासाठी सरकारकडे अर्ज केला आहे.

ब्रिटिश दुचाक्या

ब्रिटनमध्यें उत्पादन होणाऱ्या पंधरा लाख दुचाक्यांपैकीं दहा लाख दुचाक्या परदेशांत निर्यात करण्यांत येतील आणि पूर्वी जर्मनींतून व जपानमधून येणारे दुचाक्यांचे सुटे भागही ब्रिटन निर्यात करणार आहे.

हिंदुस्थानांत अद्याप असणारे परदेशी कैदी

हिंदुस्थानांतील परदेशी कैद्यांच्यासाठी तयार केलेल्या कँपमधून अद्याप २,००० जर्मन व १,००० पेक्षा अधिक इटालियन कैदी आहेत.

प्रा. धनंजयराव गाडगीळ

रिझर्व्ह बँकेच्या मुंबई लोकल बोर्डाचे सभासद म्हणून प्रा. धनंजयराव गाडगीळ ह्यांची फेर निवडणूक झाली आहे.

ब्रह्मदेशांत रिझर्व्ह बँकेचा व्यवहार सुरू होणार

रिझर्व्ह बँकेचा ब्रह्मदेशांतील व्यवहार लवकरच सुरू होईल, असें समजतें. ब्रह्मी चलनी नोटा काढणें, ब्रिटिश लष्करी अधिकाऱ्यांनीं प्रसृत केलेल्या ब्रह्मी नोटा वटवणें इत्यादि कामें आधीं हातीं घेण्यांत येतील. ब्रह्मी नोटा हिंदुस्थानांत चालणार नाहींत.

हिंदी गिरण्यांनीं युद्धास केलेली मदत

ऑक्टोबर १९३९ पासून नोव्हेंबर १९४५ अखेर लोकरीच्या हिंदी गिरण्यांनीं संरक्षण खात्याला पुढीलप्रमाणें जिन्नस पुरविले:- कुडतीं २२ लाख, चड्ड्या १५ लाख, पायमोजे ६८ लाख, शर्टिंग ४९ लाख व ब्लँकेटस १४ लाख. यांपैकीं ६ लाख, ५० हजार ब्लँकेटस लष्करी इस्पितळांसाठी होतीं. X. 2M, N55

ब्रिटिश रेडियो सेटसचा व्यापार

जानेवारी, १९४६ पासून ब्रिटिश रेडिओ सेटसूची निर्यात जोरांत सुरू होईल. १९४६ सालांत २० लाख रेडिओ सेटस् व हजारों टेलिव्हिजन रिसिव्हर्स निर्यात करण्यांत येतील.

परदेशांत तंबाखूचे शिक्षणाची सोय

हिंदुस्थानांतील इंपिरिअल टोबॅको कं. या व्यापारी संस्थेनें परदेशांत जाऊन तंबाखूच्या लागवडीचें शिक्षण घेण्यासाठी ५०० पौंडांच्या शिष्यवृत्त्या जाहीर केल्या आहेत. परदेशांत शिक्षण दोन वर्षें घेतां येईल. ह्या शिष्यवृत्तीची व्यवस्था कंपनीनें हिंदुस्थान सरकारनें नेमलेल्या इंडियन सेंट्रल टोबॅको कमिटीकडे सोंपविली आहे.

आखूड धाग्याच्या कापसाचा हिंदुस्थानांत वाढता साठा

हिंदुस्थानाजवळ निर्यात करण्यासाठी आखूड धाग्याचा कापूस मुबलक आहे. वास्तविक कापसाच्या लागवडीवर नियंत्रण आहे. त्याचप्रमाणें, हिंदी गिरण्यांत पूर्वीपेक्षा आखूड धाग्याचा कापूस अधिक खपतो. परंतु युद्धामुळें युरोपला व जपानला होणारी आखूड धाग्याच्या कापसाच्या २५ लाख गांठींची निर्यात थांबल्याकारणानें वरीलप्रमाणें लागवडीवर निर्बंध असूनसुद्धा व हिंदी गिरण्यांना अधिक कापूस पुरवून देखील व्यापारी पेठेमध्यें मुबलक कापूस शिल्लकच आहे.

NOTICE TO CONTRACTORS.

Sealed Tenders on D-Forms are invited for the work of "Special Repairs to Poona Sholapur Road, Miles 7, 8, 9, 10 and 11" estimated to cost Rs. 11,500/- approximately.

2. Tender forms will be issued upto the 12th January, 1946, on payment of Rs. 2/- and tenders received upto 2 P. M. on the 14th January 1946.

3. Earnest money of Rs. 115/- should be paid into the Treasury and the Chalan attached to the tender.

4. Further particulars can be had on application to the Executive Engineer.

Sd/- S. K. KARANDIKAR,
Executive Engineer,
Poona Division.

Poona, 25th Decr. 1945.

पैसा आणि ज्ञान वाढवा !

श्रीमंत कसें व्हावें ?—संपत्तीचा सुंदर मार्गदर्शक ! हें भाग्यवर्धक पुस्तक हजारों रु. मिळवून देईल ! किं. १॥ रु., यशाचा सूर्योदय—व्यापार उद्योगधंद्यांत नक्की यश कसें मिळवावें तें शिकवितें. किं. १॥ रु., काम आणि कामिनी—नैसर्गिक काम सौख्याचें सुंदर विवेचन करतें. किं. १॥ रु., मृत्युलोकचा प्रवास—अद्भुत कथानक ! किं. १ रु.

—आजच लिहा—

मेसर्स—विपट आणि मंडळी,
पो० कराड, जि. सातारा.

अर्थ

वा. व. ४ रु. (ट. ख. माफ.) किरकोळ अं. २ आणे.

विम्याचें राष्ट्रीयकरण इष्ट होईल काय ?

हिंदी विमा व्यवसायाच्या राष्ट्रीयकरणाची मागणी मध्यवर्ती असेंब्लीच्या नोव्हेंबर १९४४ च्या अधिवेशनांत कित्येक सभासदांनीं केली होती. राष्ट्रीय नियोजनांतील कार्यक्रमास लागणारा पैसा विमा कंपन्यांच्या फंडांतून मिळूं शकेल, हें त्या राष्ट्रीयकरणाच्या सूचनेच्या धोरणाचें मूळ होतें. विमा व्यवसायाच्या राष्ट्रीयकरणाच्या कल्पनेस त्या व्यवसायांतील लोकांनीं विरोध तात्काळ दर्शविला होताच. हिंदुस्थान सरकारचें १९४५ चें विमा वार्षिक नुकतेंच प्रसिद्ध झालें आहे. सुपरिंटेंडेंट ऑफ इन्शुअरन्स, श्री. एल. एस. वैद्यनाथन, एम. ए., एफ. आय. ए., ह्यांनीं त्या वार्षिकांतील आपल्या रिपोर्टांत, युद्धोत्तर काळामध्यें हिंदी आयुर्विमा कंपन्यांस येणाऱ्या अडचणींची चर्चा केली आहे. ह्या चर्चेंत अशा प्रकारचें राष्ट्रीयकरण कसें अनिष्ट व धंद्यास बाधक होईल, हें श्री. वैद्यनाथन ह्यांनीं स्पष्ट करून सांगितलें आहे. पोस्ट, तार, टेलिफोन, वहातूक इत्यादि निम-व्यापारी व्यवसाय सरकारी देखरेखीखालीं चालणें युक्त व व्यावहारिक असतें; कारण ह्या सर्व गोष्टी प्रत्येकासच आवश्यक असल्याकारणानें, त्या लोकप्रिय करण्यासाठीं खास प्रयत्नांची जरूरीच उरत नाहीं. विम्याचें तसें नाहीं. विमा उतरविण्याची लोकांत मुद्दाम आवड निर्माण करून सवय लावावी लागते आणि त्या बाबतींत इतर देशांतील सरकारी कारभाराचा अनुभव उत्तेजनकारक नाहीं. १८६४ सालीं इंग्लंडमध्यें पोस्टामार्फत विमा उतरण्याची योजना सुरू करण्यांत आली, ती काम मिळणें कमी होत गेल्यामुळें १९२८ सालीं रद्द करावी लागली. बिनसरकारी विमा कंपन्यांशीं ती योजना स्पर्धा करूं शकली नाहीं. न्यूझीलंडमध्यें आयुर्विम्याचें व आगीच्या विम्याचें सरकारी स्वतंत्र खातें आहे, परंतु खाजगी कंपन्यांच्या मानानें त्याची प्रगति फारच स्वल्प असल्याचें आढळून येतें.

सरकारनें चालविलेलें विमा खातें स्पर्धेच्या अभावीं प्रगतिप्रिय राहणार नाहीं आणि आवश्यक ते निर्णय सत्वर घेणें सरकारी खात्यांस शक्य होणार नाहीं. त्याचा परिणाम कार्यक्षमतेवर होणें अपरिहार्य आहे. लोकांच्या बदलत्या गरजा व आवडी ह्यांस अनुसरून खाजगी विमा कंपन्या भराभर आपल्या योजना आखूं शकतात, व त्यांत सुधारणा करतात; परंतु सरकारी खातें नियमांच्या कचाट्यांतून बाहेर पडण्यास फार अवधी लागतो, हा श्री. वैद्यनाथन ह्यांचा, विमा व्यवसायाच्या राष्ट्रीयकरणास महत्त्वाचा आक्षेप आहे. प्रत्येक विमेदाराच्या विशिष्ट परिस्थितीस योग्य अशा सवलती सहजी देणें सरकारी खात्यास कधींच शक्य होणार नाहीं. विम्याचें राष्ट्रीयकरण ह्याचा अर्थ, सध्यांच्या अनेक कंपन्यांऐवजी एकाच सरकारी खात्यानें विम्याचें काम करणें. एकमेकांत स्पर्धा असली, तर कार्यक्षमता वाढते असा नेहमीचा अनुभव आहे. सरकारी खात्यांत अशा कार्यक्षमतेच्या वाढीस वावच मिळणार नाहीं. कंपन्यांची एकमेकांशीं तुलना होऊं शकते व प्रत्येकास आपलें चुकतें कोठें व सुधारणा काय केल्या पाहिजेत हें पहाण्यास संधी मिळते. विम्यांची एकच सरकारी संस्था किंवा खातें ह्यास अशा तुलनेचा फायदा मिळणार नाहीं.

विम्याचें राष्ट्रीयकरण केल्यास त्याचे ह्या व्यवसायाशीं संबंध असणाऱ्या लोकांवर काय परिणाम होतील, हें श्री. वैद्यनाथन ह्यांनीं दाखवून दिलें आहे. अॅक्चुअरींचा धंदा त्यामुळें बसेल हें तर खरेंच, परंतु त्यापेक्षा महत्त्वाची गोष्ट म्हणजे आज सुमारें ९०,००० एजंट विम्याचें काम करीत आहेत, त्यांच्या धंद्यास राष्ट्रीयकरण मारक होईल हें उघड आहे. प्रत्येक मनुष्याचा कल संभाळून त्याच्या मर्जीनुरूप त्याच्या गळ्यांत पॉलिसी अडकविण्याचें बिकट व त्रासाचें काम विमा एजंटांस करावें लागतें. मनुष्यस्वभावाची परीक्षा ही तर एजंटाच्या यशाची गुरुकिल्ली आहे. दीर्घ अनुभवानंतरच विमा एजंटांस हें ज्ञान प्राप्त होतें. विम्याच्या धंद्याचें राष्ट्रीयकरण केल्यास स्पर्धेच्या अभावीं नवीन विम्याचें काम मिळणें आतांइतकें कसोशीनें केलें जाणार नाहीं आणि लोकांना जडूं लागलेली विम्याची सवय कमी कमी होऊं लागेल. हिंदुस्थानांत दर माणशीं पडणारें आयुर्विम्याचें सरासरी प्रमाण आजच फार अल्प आहे. अमेरिकेंतील प्रत्येक मनुष्याचा विमा सरासरीनें १,००० डॉलर्स असतो; कॅनडांत ७०० डॉलर्सचा भरतो; हिंदुस्थानांत तत्सम आकडा केवळ १० रुपये आहे! अमेरिका व कॅनडा ह्या दोन देशांतील लोकसंख्या जागतिक लोकसंख्येच्या ७% आहे, परंतु जगांतील एकूण आयुर्विम्याच्या ७५% आयुर्विम्याचें काम त्या दोघांमध्येंच आहे. औद्योगीकरणामुळें लोकांची आर्थिक परिस्थिति सुधारली म्हणजे अमेरिकेच्या तिप्पट लोकसंख्येच्या हिंदुस्थानांत विमा व्यवसायास केवढें मोठें क्षेत्र निर्माण होईल, हें यावरून लक्षांत येईल. हिंदी विम्याचें राष्ट्रीयकरण केल्यास, त्या विमा व्यवसायाची प्रगति कुंठित मात्र होईल अशी भीति सुपरिंटेंडेंट ऑफ इन्शुअरन्सनें व्यक्त केली आहे.

देशां-देशांतील येण्या-देण्यांत विम्याच्या आयात-निर्गतीचे आकडे महत्त्वाचे असतात. प्रत्यक्ष मालाच्या निर्गतीचे मानानें विम्यासारख्या गोष्टींची निर्गत म्हणजे परदेशांतील लोकांकडून हप्ते गोळा करून त्यांची विम्याची गरज भागविणें ही गोष्ट व त्या व्यवहारांतील नफा स्वदेशीं आणणें ही बाब अदृश्य परंतु अधिक किफायतशीर व दीर्घ काल नफा देत रहाणारी असते. इंग्लंडसारख्या देशांतील कंपन्यांचें जाळें जगभर पसरलेलें आहे व त्या कंपन्या युद्धामुळें स्थगित झालेलें इतर देशांतील आपलें काम पुनः मोठ्या प्रमाणावर सुरू करण्याच्या बेतांत आहेत. हिंदी विमा कंपन्यांनीं परदेशीं मोठ्या प्रमाणावर काम मिळवून तेथें येणें निर्माण करावें व राष्ट्रीय आर्थिक वर्चस्वाच्या स्थापनेस हातभार लावावा, अशी सूचना गेल्या वर्षींच सुपरिंटेंडेंट ऑफ इन्शुअरन्सनीं केली होती. हिंदी विमा व्यवसाय सरकारी बनला, तर हें शक्य होईल काय ? असा प्रश्न येथें उपस्थित होतो. परदेशांतील काम मिळविणें हिंदी सरकारी खात्यास सोईचें व व्यावहारिक ठरणार नाहीं, त्यामुळें स्वदेशापुरतेंच हिंदी विमा व्यवसायाचें क्षेत्र मर्यादित होईल आणि साहजिकच एका महत्त्वाच्या निर्गत बाबीचा आपणांस फायदा मिळूं शकणार नाहीं. ह्या सर्वच दृष्टींनीं राष्ट्रीयकरणापासून होणाऱ्या फायद्यापेक्षा तोटाच अधिक होईल ह्या युक्तिवादाचा नीट विचार करूनच आपलें त्यासंबंधांत पाऊल टाकणें युक्त होईल. सरकारला आपल्या नियोजनास लागणारा पैसा, विमा कंपन्या बंद करून त्यांचा धंदा स्वतःकडे न घेतांहि मिळूं शकणार नाहीं काय ? योग्य व्याज देऊन आजहि विमा कंपन्यांचे फंड सरकारास उपलब्ध होऊं शकतील; त्याकरितां विम्याचा झरा आटवणारी राष्ट्रीयकरणाची योजना अंमलांत आणण्याची आवश्यकता नाहीं, असें सुपरिंटेंडेंट ऑफ इन्शुअरन्सचें सांगणें आहे. हिंदी विमा कंपन्यांच्या कारभारांतील ढोबळ दोष स्पष्टपणें नेहमी सांगणाऱ्या अधिकारी तज्ज्ञाचें हें मत आहे, ही गोष्ट लक्षांत घेतली म्हणजे त्या मताचें महत्त्व स्पष्ट होईल.

१९४४ मधील आयुर्विम्याचें काम

	पॉलिसींची संख्या	रकम (लक्ष रुपये)	प्रत्येक पॉलिसीची सरासरी रकम रु.
हिंदी कंपन्या	४,३२,०००	९५,२०	२,२०६
परदेशी कंपन्या	१९,०००	११,००	५,८७४
एकूण	४,५१,०००	१,०६,२०	......

१९४४ अखेर चालू काम

	पॉलिसींची संख्या	रकम	वार्षिक हप्त्यांची रकम
		—(लक्ष रु.)—	
हिंदी कंपन्या	१९,४०,०००	३,६६,१५	१८,१०
विदेशी कंपन्या	१,८७,०००	७६,९८	४,३३
	२१,२७,०००	४,४३,१३	२२,४३

जिंदगी

हिंदी आयुर्विमा कंपन्यांची ३१ डिसेंबर, १९४४ रोजीं एकूण १,२२,२१ लक्ष रुपयांची जिंदगी होती, ती त्यांनीं खालीलप्रमाणें मुख्यतः गुंतविलेली होतीः—

	लक्ष रुपये
हिंदुस्थान सरकारचे रोखे	७४,४२
हिंदी संस्थानांचे रोखे	८१
ब्रिटिश व इतर सरकारी रोखे	८७
म्युनिसिपल, पोर्ट ट्रस्ट व इं. ट्रस्ट रोखे	६,७८
मालमत्ता गहाण	१,३०
पॉलिसींवर कर्जे	७,२९
हिंदी कंपन्यांचे शेअर्स	११,५२
जमीन व घरें	५,६०
एजंटाकडून, हप्त्यांचें व व्याजाचें येणें	५,५४
ठेवी, रोख, स्टँप	६१३
इतर	११९

व्याजाचा दर व व्यवस्थेचा खर्च

हिंदी कंपन्यांस पडणारा व्याजाचा दर कसा उतरत गेला आहे व व्यवस्थेचा खर्च कसा थोडा वाढला आहे हें खालील तक्ता दर्शवितोः—

	१९४०	१९४१	१९४२	१९४३	१९४४
व्याज	४·३७	४·१७	३·९४	३·८८	३·६४
व्यवस्था खर्च	३६·०	३४·३	३१·३	३१·४	३६·१

बँकेच्या इमारतीसाठीं नकाशास बक्षिसें

कलकत्ता येथील बंगाल सेंट्रल बँक लि. नें आपल्या मुख्य कचेरीचे इमारतीसाठी आर्किटेक्टांकडून नकाशे मागविले आहेत. बंगाल सरकारचे आर्किटेक्ट मि. जॉन इनिस हे त्यांची परीक्षा करून अनुक्रम लावतील. पहिल्या नंबरच्या नकाशास ५,००० रु., दुसऱ्यास २,००० रु. व तिसऱ्यास १,००० रु. बक्षिस देण्यांत यावयाचें आहे.

गौरीशंकरवर जाण्याचा पांचवा प्रयत्न

एरिक सिंपटन हा ३८ वर्षांचा ब्रिटिश गिर्यारोहणपटू गौरीशंकर शिखरावर चढून जाण्याचा पांचवा प्रयत्न १९४७ मध्यें करणार आहे. जगांतलें अत्युच्च शिखर गांठण्याचा हा प्रयत्न आतांपर्यंतच्या सर्वांत लहान टोळीकडून होणार आहे. कारण या खेपेस एरिक सिंपटनसह या टोळींत सहाच लोक आहेत.

प्राप्तीवरील कराचा कायदा

जुना तोटा, नवा धंदा

एका जुन्या सावकारी पेढीचा धंदा बंद करून त्या पेढींतील भागीदारी तोडून टाकल्यावर त्यांच्यापैकीं एका भागीदारानें नवा धंदा सुरू केला. जुन्या पेढीनें दिलेलें एक सुमारें ५,००० रु. चें कर्ज होतें. तें बहुतेक बुडीतच होतें. त्यांपैकीं निम्में कर्ज नव्या पेढीनें स्वतःकडे घेतलें. नव्या पेढीचा धंदा सुरू झाला तेव्हांपासून तिचें हिशेबाचें वर्ष सुरू करण्यांत आलें. वर्षअखेर धंद्याला किती फायदा झाला तें काढतांना व्यापारांतील नुकसान म्हणून पेढीनें स्वतःकडे घेतलेलें जुनें कर्ज वजा घालणें न्याय्य आहे असा दावा पेढीच्या व्यवस्थापकानें मांडला.

मद्रास हायकोर्टानें निर्णय दिला कीं, पेढीला अशाप्रकारें जुना तोटा नव्या धंद्याच्या फायद्यांतून वजा घालतां येणार नाहीं. वजा घालायला तो तोटा कांहीं या धंद्यांत झालेला नाहीं व ज्या वर्षाचे हिशेब पाहून नफा तोटा ठरवायचा त्या वर्षांतहि झालेला नाहीं. प्राप्तीवरील कराची आकारणी करण्यासाठी उत्पन्नाची अथवा नफ्याची रकम काढतांना हिशेबाच्या वर्षाचे आरंभींची व अखेरची परिस्थिति विचारांत घ्यावयाची असते. विवादांतील तोटा पेढीला हिशेबाच्या वर्षांत झालेला नाहीं व म्हणून तो जुना तोटा पेढीला नव्या उत्पन्नांतून वजा घालतां येणार नाहीं.

विक्रीवरील कराच्या निषेधार्थ सभा

मराठा चेंबरच्या विद्यमानें मुंबई सरकारनें योजलेल्या विक्रीवरील कराच्या निषेधार्थ, ३१ डिसेंबर १९४५ या दिवशीं ५॥ वाजतां चेंबरचे सभासद, तसेंच सभासद संघ व त्या संघांचे सभासद आणि इतर निमंत्रित व्यापारी मंडळी यांची सभा चेंबरचे कार्याध्यक्ष श्री. दा. वा. पोतदार यांच्या अध्यक्षतेखालीं भरली होती. त्या वेळीं विक्रीवरील कराच्या बिलास जाहीर रीतीनें विरोध व्यक्त करून व्यक्तिशः व्यापारी व व्यापारी संघ यांनीं याबाबत कोणत्या स्वरूपांत विरोध व्यक्त करणें जरूर आहे तें ठरविण्यांत आलें.

बृहन्महाराष्ट्र शुगर सिंडिकेटची वार्षिक सभा

दि बृहन्महाराष्ट्र शुगर सिंडिकेट लि.ची अकरावी वार्षिक सर्वसाधारण सभा रविवार ता. ३० डिसेंबर रोजीं भरली होती. डायरेक्टरांचा अहवाल, ताळेबंद, नफा-तोटा पत्रक हीं स्वीकारून सभेनें अहवालांत नमूद केलेल्या डिव्हिडंड वाटणीस मंजुरी दिली. डॉ. वि. दा. फाटक, श्री. म. रा. तांबे, श्री. ग. वि. साळवेकर आणि डॉ. रा. ह. भडकमकर ह्या निवृत्त होणाऱ्या संचालकांची फेरनिवड झाली. ऑडिटर्स मेसर्स जी. एम. ओक आणि कं. व जी. डी. आपटे ह्यांची फेरनेमणूक करण्यांत आली.

अनाथ विद्यार्थीगृहाची महाराष्ट्र रोजनिशी व दिनदर्शिका

अ. वि. गृहानें नेहमींप्रमाणें आपली महाराष्ट्र रोजनिशी व दिनदर्शिका प्रसिद्ध केली आहेत. नव्या-जुन्या पंचांगांचा समावेश, स्वदेशी कागद व नफ्याचा विनियोग गरीब विद्यार्थ्यांकरितां, हीं त्यांचीं वैशिष्ट्यें आहेत. त्यांची खरेदी केल्यानें स्वतःस उत्कृष्ट रोजनिशी व कॅलेंडर मिळून शिवाय संस्थेच्या उपयुक्त कामगिरीस सहाय होणार आहे.

अकरा प्रांतांतील निवडणुकी

सर्व प्रांतांच्या विधिमंडळांतील सभासदांची एकूण संख्या १,५८५ आहे. ९ जानेवारी रोजीं आसाममधील निवडणुकीनें निवडणुकीस प्रारंभ होईल.

स्फुट विचार

प्रा. कर्वे ह्यांचें आर्थिक परिषदेंतील भाषण

हिंदी आर्थिक परिषदेचें २८ वें अधिवेशन लाहोर येथें नुकतेंच भरलें होतें. अधिवेशनाचे अध्यक्ष प्रा. द. गो. कर्वे ह्यांनीं आपल्या भाषणांत अर्थशास्त्राचा पाया विस्तृत करून त्या शास्त्राचें क्षेत्र व्यापक करण्याची आवश्यकता प्रतिपादन केली. प्रथम त्यांनीं १९ वें शतक, विसाव्या शतकांतील पहिल्या महायुद्धाचे पूर्वीचा काळ आणि दोन महायुद्धांचे दरम्यानचा काळ ह्यांतील अर्थशास्त्रज्ञांनीं आपल्या शास्त्राचें कार्यक्षेत्र कसें आकुंचित करून घेतलें होतें, बदलत्या परिस्थितीकडे त्यांचें कसें जाणून बुजून दुर्लक्ष झालें, समाजशास्त्राच्या सिद्धांतांस त्यामुळें मर्यादित महत्त्व कसें प्राप्त झालें, इत्यादि गोष्टींचें दिग्दर्शन केलें. समाजाची मागणी, राजकीय दडपण आणि कारभारपद्धति इत्यादि बाबींचाहि विचार केल्याविना आर्थिक तत्त्वें आणि धोरण हीं वस्तुस्थितीस सोडून होतील, हें त्यांनीं स्पष्ट केलें. अर्थशास्त्राच्या सिद्धांतांचा प्रत्यक्ष पडताळा तात्काळ किंवा सहज मिळूं शकत नाहीं आणि त्या दृष्टीनें अर्थशास्त्राचे कित्येक सिद्धांत दुरुस्त करण्याची वेळ आली आहे हें त्यांनीं सोदाहरण दाखवून दिलें आहे. तर्कशुद्धपणापेक्षा अनुभवसिद्धतेवर त्यांचा कटाक्ष आहे आणि ह्या दृष्टीनेंच अर्थशास्त्राचा अभ्यास करण्यांत आला पाहिजे असें त्यांनीं सांगितलें. हिंदी अर्थशास्त्रज्ञांची, नवीं आर्थिक तत्त्वें मांडण्याची कामगिरी म्हणण्यासारखी झालेली नाहीं, ह्याचें कारण म्हणजे येथील परिस्थिति त्यास अनुकूल नाहीं हें होय. पुढें करण्यांत येणारीं तत्त्वें हिंदुस्थानच्या विशिष्ट परिस्थितीस लागू पडत नाहींत, हें सांगण्यांतच आमच्या अर्थशास्त्रज्ञांचा घसा कोरडा पडतो! हिंदुस्थानासाठी स्वतंत्र हिंदी अर्थशास्त्र पाहिजे, हें रानड्यांनीं ५० वर्षांपूर्वी दाखवून दिल्यापासून त्याचा अभ्यास विश्वविद्यालयांतून सुरू झाला आहे, परंतु संशोधनासाठी स्वतंत्र संस्थांची स्थापना करण्याची वेळ आतां आली आहे, असें त्यांनीं सांगितलें आणि प्रा. गाडगीळ ह्यांच्या गोखले इन्स्टिट्यूटच्या कार्याचा गौरवपर उल्लेख केला. अर्थशास्त्राचीं मूलतत्त्वें आणि त्यासंबंधांतील हिंदुस्थानांत करणें आवश्यक असलेलें संशोधन ह्यांचा विचार काळजीपूर्वक करण्याची आणि सरकारनें हिंदी अर्थशास्त्रज्ञांच्या परिश्रमाचा पूर्ण उपयोग करून घेण्याची वेळ आली आहे हें निदर्शनास आणण्याची प्रा. कर्वे ह्यांनीं अत्यंत महत्त्वाची कामगिरी बजाविली आहे.

शिलकी अमेरिकन मालमत्तेची एका रकमेनें खरेदी

अमेरिकेस आतां नको असलेला असा सुमारें १½ अब्ज रुपये किंमतीचा माल हिंदुस्थानांत शिल्लक आहे, त्याचा उठाव अमेरिकेची फॉरिन लिक्विडेशन कमिशन कचेरी सध्या करीत असते, आणि तो करीत असतांना (१) अमेरिकन सरकारची खातीं; 'अन्रा' संघटना; (२) धार्मिक, लोकोपयोगी व शैक्षणिक संस्था; (३) अमेरिकन कारखानदारांचे येथील प्रतिनिधी; (४) इतर देशांचीं सरकारें आणि (५) सर्वसामान्य जनता ह्या पांच गटांस अनुक्रमानें प्राधान्य देऊन माल विकला जाई. आतां हिंदुस्थान सरकार व अमेरिकन सरकार ह्यांत एक करार झाला आहे त्याचे अन्वयें अमेरिकेनें अशा प्रकारें माल विकीत बसण्याचें कारण ह्यापुढें उरलेलें नाहीं. हिंदुस्थान सरकार ती मालमत्ता स्वतःच विकत घेणार आहे. १७० कोटि रुपयांचा तिच्या किंमतीचा आकडा हा अंदाजी स्वरूपाचा आहे. लवकरच वॉशिंग्टन येथें हिंदी व अमेरिकन सरकारांच्या प्रतिनिधींची बैठक भरेल, तिचेमध्यें युद्धामुळें निर्माण झालेली खंड-उसनवार व इतर देणीं-घेणीं ह्यांचा विचार होईल, त्यांतच हा आकडा निश्चित केला जाईल. मालमत्तेची किंमत ठरल्यानंतर ती प्रत्यक्ष कशी चुकती करावयाची हाहि मुद्दा तेथेंच ठरविला जाईल. अमेरिकन फॉरेन लिक्विडेशन कमिशननें आपली मालमत्ता फुटकळ विकण्यामुळें हिंदी बाजारभाव व व्यापार ह्यांचेमध्यें चलबिचल होण्याचा संभव आहे, तो टाळणें हा प्रस्तुत कराराचा उद्देश असल्याचें प्रसिद्ध झालें आहे.

फ्रँकची किंमत उतरवून फ्रेंच निर्गत व्यापारास चालना

फ्रान्सनें आपल्या फ्रँक नाण्याची किंमत उतरविण्याचें ठरविलें आहे आणि ह्या नव्या फ्रँकनें बँक ऑफ फ्रान्सजवळ शिल्लक असलेल्या सोन्याची किंमत करून ती वाढविण्यांत येणार आहे. चलनाची किंमत उतरली म्हणजे त्या प्रमाणांत सोन्याची किंवा इतर मालाची किंमत वाढणार हें उघड आहे. ह्या रीतीनें बँक ऑफ फ्रान्सजवळील सोन्याच्या किंमतींत ११८० कोटि फ्रँकची भर पडणार आहे. एका डॉलरला किंवा पौंडाला पूर्वी जितके फ्रँक मिळत त्यापेक्षां, ते आतां अधिक मिळतील, म्हणजे त्या प्रमाणांत तितका फ्रेंच माल जास्त मिळेल. त्यामुळें परदेशांत फ्रेंच मालाचा खप होण्यास उत्तेजन मिळणार आहे. त्याचप्रमाणें फ्रान्समध्यें प्रवासाकरितां जाणाऱ्या प्रवाशांस अधिक फ्रँक उपलब्ध होऊन स्वतःच्या नाण्यांचा उत्कृष्ट मोबदला मिळेल. अशा रीतीनें, आपल्या नाण्याची किंमत उतरवून निर्गत व्यापार वाढविण्याचा फ्रान्सचा विचार आहे. सध्याची फ्रँकची पौंडांतील किंमत १ पौंड = २०० फ्रँक अशी आहे, ती १ पौंड = ४८० फ्रँक अशी करण्यांत यावयाची आहे. म्हणजे हल्ली १ रुपयास १५ फ्रँक मिळतात ते ह्यापुढें ३६ मिळूं लागतील. १९२८ सालीं फ्रँकची सोन्यामध्यें जेवढी किंमत होत असे त्याच्या आतां एक दशांशावर येईल. गेल्या महायुद्धानंतर फ्रँकची किंमत एकूण सहा वेळा उतरविण्यांत आली आहे.

कापडाच्या उत्पादनांत वाढ

हिंदुस्थानांतील कापडाच्या गिरण्यांचें वार्षिक उत्पादन ४५० कोटि वार इतकें आहे. तें युद्धानंतरच्या पांच वर्षांचे अखेर ५०% वाढावें, अशी सरकारची सूचना आहे. हें घडून यावयाचें असल्यास, नव्यानें निघणाऱ्या गिरण्यांत २७½ लक्ष चात्या व ४,००० माग बसवावे लागतील आणि येत्या दहा वर्षांत १ कोटि जुन्या चात्या व १ लक्ष जुने माग बदलावे लागतील. युद्धोत्तर योजना समितीच्या टेक्स्टाइल उपसमितीस हें घडणें अवघड वाटून वार्षिक ६५० कोटि वारांचें उत्पादन हें ध्येय तिनें निश्चित केलें. निर्गतीसाठी ६० ते ८० कोटि वार कापड बाजूस काढलें तर दर माणशी वाट्यास येणाऱ्या कापडांत फारशी वाढ होणार नाहीं असा हिशेब करण्यांत आला आहे. सध्याची दर माणशी वाटणी १२ वारांची आहे, ती किमान ३० वारांची असावी, अशी नॅशनल प्लॅनिंग कमिटीची शिफारस आहे. हिंदी जनतेच्या किमान गरजा भागणें किती अवघड गोष्ट आहे, हें ह्यावरून लक्षांत येईल.

मुंबई रेल–रोड योजना कां फेटाळावी ?

(लेखकः—रामचंद्र वामन कुलकर्णी, बी. ए., पुणें)

मुंबई सरकारची सध्यांची रेल–रोड योजना जनतेच्या फायद्याची कशी नाहीं व मोटार धंद्यांतील लोकांवर त्याचे काय दुष्परिणाम होणार आहेत याबद्दलचे विचार मी मांडणार आहें; अर्थात् त्याआधीं ही योजना प्रसिद्ध होण्यापूर्वीच्या घटनांची त्रोटक माहिती देणें आवश्यक आहे.

पहिल्या महायुद्धानंतर मोटार वहातुकीचा धंदा सुरुं होऊन तो गेल्या १०।१५ वर्षे चांगलाच वाढीस लागला. त्यामुळें त्यावेळेपासून या धंद्यांतील चढाओढीमुळें रेल्वेस फार नुकसान येऊं लागलें; तेव्हां यास वेळींच आळा बसावा यादृष्टीनें व रेल्वे आणि मोटार वहातुक यांचेमध्यें असलेली स्पर्धा बंद करून वहातुकीच्या या प्रमुख दोन साधनांची सांगड कशी घालतां येईल याबद्दल हिंदुस्तान सरकार बरीच वर्षे विचार करीत होतें. मिचेल कर्कनेस कमेटी रिपोर्ट, रेल्वे–रस्ता परिषद्, व वेजवुड कमेटी रिपोर्ट हें त्याचें प्रतीक होय. या सर्व रिपोर्टांचें सूक्ष्म परीक्षण करून हिंदुस्तान सरकारनें सन १९३९ सालीं मोटार वहानांचा कायदा पास करून घेतला. त्या कायद्यानें मोटार वहातुकीच्या धंद्यावर बरीचशी बंधनें घातलीं पण कांहीं अंशी या कायद्यांतील कलमामुळेंच मोटार मालकांत संघटना निर्माण झाली. परंतु पुढें लगेच दुसरें महायुद्ध सुरू झालें व त्यामुळें या कायद्याचा परिणाम मोटार वहातुकीच्या धंद्यावर कसा काय होतो व तो कितपत साध्य झाला आहे हें युद्धामुळें जे निरनिराळे वटहुकुम निघाले त्यामुळें प्रत्यक्ष अनुभवतां आलें नाहीं. त्यांतच लष्कर व लष्करी सामानाच्या हालचालींमुळें रेल्वेवर बराच ताण पडूं लागला व तो कमी करण्यासाठीं व युद्धजन्य परिस्थितीमुळें निर्माण झालेल्या वहातुकीच्या वाढत्या प्रमाणांत तोंड देण्यासाठीं, रेल्वेला देखील स्वतःच्या मोटारी चालविण्याची गरज भासूं लागली. त्याकरितां हिंदुस्तान सरकारचे वहातुकमंत्री सर एडवर्ड बेंथॉल यांनीं मध्यवर्ती असेंब्लीमध्यें बजेटाचे वेळीं ८२ लाखांची जादा मागणी केली. परंतु असेंब्लीच्या सभासदांस सदर मागणीबाबत कांहींच माहिती करून न दिल्यामुळें सर यामीनखान यांच्या सूचनेवरून असेंब्लीनें ती मागणी फेटाळली. सर एडवर्ड बेंथॉल यांनीं त्यावरून योग्य तो धडा घेतला व एखाद्या कसलेल्या मुत्सद्याप्रमाणें त्यांनीं सभागृहाच्या प्रमुख पक्षपुढाऱ्यांना विश्वासांत घेऊन, ८२ लाखाच्या योजनेमागें सरकारचा काय हेतु आहे हें सांगून, रेल्वे, ज्या मोटारी रस्त्यांवर चालवूं इच्छिते त्यामुळें त्या रस्त्यांवर असणाऱ्या मोटार मालकांचें नुकसान होणार नाहीं याबद्दल आश्वासन दिलें. अखेर असेंब्लीतील प्रमुख पक्षपुढाऱ्यांनीं मंजूर केलेला व असेंब्लीमध्यें " सद्गृहस्थांचा करारनामा " (Gentlemen's agreement) असा वारंवार उल्लेखिलेल्या करारांतलि मुख्य तत्त्वें सांगून, त्यापुढील सरकारचें धोरण शब्दांपेक्षां कृतींत आढळून येईल व याबाबतींत होणाऱ्या पुढील सर्व घटनांची माहिती सभासदांपुढें ठेवण्यांत येईल असें आश्वासन सर एडवर्ड यांनीं दिल्यामुळें, ८२ लाखांची मागणी, सभासदांनीं कांहीं सूचना देऊन मंजूर केली.

करारांतील मुख्य तत्त्वें

सर एडवर्ड बेंथॉल, भुलाभाई देसाई व नवाबजादा लियाकत अली खान यांचे दरम्यान झालेल्या करारांतील मुख्य तत्त्वें खालीलप्रमाणें होत.

(१) रेल–रोड को-ऑर्डिनेशन म्हणून होणाऱ्या कंपन्यांमध्यें मॅनेजिंग एजन्सी राहाणार नाहींत.

(२) सध्यां मोटार वहातुकीचा धंदा करीत असलेल्या लोकांचे जास्तींतजास्त हितसंरक्षण केलें जाईल.

(३) रेल्वेचा सदर योजनेंत भरपूर भाग (Substantial) असेल, मात्र ५० टक्यांपेक्षां जादा भाग (Commanding) असणार नाहीं.

युद्धसमाप्तीनंतर शेकडो मोटारी व पुष्कळ तज्ज्ञ माणसें मोकळीं होतील व त्यामुळें रेल्वेला नवीन चढाओढीला तोंड देणें भाग पडेल या भितीनें आतांच रस्तावहातुकींत भाग घ्यावा असें रेल्वे बोर्डानें ठरविलें, पण रस्ते हे प्रांतिक सरकारच्या मालकीचे आहेत, तेव्हां त्यांना यामध्यें सामील केल्याशिवाय गत्यंतर नाहीं म्हणून रेल्वे, प्रांतिक सरकार व सध्यां मोटार वहातुकीचा धंदा करणारे लोक म्हणजे ऑपरेटर्स यांना समाविष्ट करण्याचे दृष्टीनें रेल–रोड योजना आंखण्यास प्रत्येक प्रांतांस आदेश देण्यांत आले. सर्व बाबतींत पुढें असणारा मुंबई प्रांत या बाबतींत हिंदुस्तानच्या सर्व प्रांतांच्या अग्रेसर दिसल्यास नवल कसलें ! कारण वायव्य सरहद्द, बंगाल, आसाम, सिंध व बिहार या प्रांतांत रेल–रोड योजनेबाबत कांहींच हालचाल नाहीं. मद्रास प्रांतांत लोकतंत्र सरकार येईपर्यंत ही योजना तहकूब ठेवली गेल्याचें समजतें. पंजाबमध्यें लाहोर बससर्व्हिस व रावळपिंडी ते श्रीनगर या सर्व्हिसेस रेल्वेला वगळून प्रांतिक सरकारनें जरी ताब्यांत घेतल्या आहेत तरी त्या तोट्यांत चालल्याचें ऐकीवांत आहे व याशिवाय ती योजना तेथें स्थगित आहे. संयुक्तप्रांतामध्यें रेल्वे, प्रांतिक सरकार, व मोटारमालक यांना ४६, ५, व ४९ टक्के शेअर्स देण्यांत येतील अशी योजना आहे. मात्र मुंबई रेल–रोड योजनेस कोठेंच तोड नाहीं.

मुंबई सरकारची रेल–रोड योजना ता. १४ जून १९४५ रोजीं प्रसिद्ध झाली. त्यांत तात्पुरती व कायम स्वरूपाची असें दोन भाग करण्यांत आले आहेत. कायम स्वरूपाचे योजनेनुसार प्रांतिक सरकार, रेल्वे, मोटार मालक व प्रमोटर्स यांचे अनुक्रमे ३५,३०,२५ व १० टक्के शेअर्स ठेवले आहेत. मुंबई प्रांताचे ११ विभाग करून त्यासाठीं एकेक जॉईंट स्टॉक कंपनी स्थापन करण्यांत येऊन त्यामार्फत माल व उतारूंची वहातुक होणार आहे. रस्ता वहातुकीच्या विस्ताराला व्यवस्थितपणा आणणें, युद्धापूर्वी वहातुकीच्या दरांत रेल्वेशीं होणारी चढाओढ थांबविणें व प्रवासु जनतेला जास्त सुखसोयी देऊन त्यांचा फायदा करणें याच हेतुनें ही योजना करण्यांत आली असल्याचें म्हटलें आहे. अर्थात् त्या दृष्टीनें व मध्यवर्ती असेंब्लींत मान्य केलेल्या तत्वाप्रमाणें ही योजना कितपत कसास उतरते हें मुख्यतः पाहावयाचें आहे.

जनतेच्या दृष्टीनें तोट्याची

रेल–रोड संलग्नीकरण हें ज्या अनेक मार्गांनीं साधणें शक्य आहे त्यांपैकीं खालील कांहीं मार्ग आहेत. (१) एकत्र रेल–रोड तिकीटाच्या सहाय्यानें–यामुळें प्रवास रेल्वेनें अगर रस्त्यानें करावयाचा या बाबतींत उतारूंच्या इच्छेला प्राधान्य मिळतें. (२) रेल्वे व मोटारी यांचे दर एकमेकांस बाधक होऊं नये यासाठीं एका संयुक्त कमेटीनें दराचा प्रश्न सोडविणें. यामुळें रेल्वे व मोटारी यांच्यांत, दराच्या दृष्टीनें नव्हे परंतु उतारूंना जास्त सवलती मिळण्याचे दृष्टीनें, चढाओढ होऊन वहातुकीचीं दोन्ही साधनें जास्त कार्यक्षम बनतील. (३) माल वहातुकीच्या बाबतींत अवजड व हलका माल यांचे दर ठरवून द्यावेत व मोटारीनें २५० मैलांपेक्षां जास्त माल वहातुक करूं नये अगर तत्सम नियंत्रण घालणें. (४) युद्धामुळें ज्या ठिकाणचे लोहमार्ग काढले गेले व त्याठिकाणीं रेल्वेस पुन्हां वहातुक सुरू करण्याची असल्यास, अशा रस्त्यांवर स्वतःची मोटार सर्व्हिस ठेवणें. परंतु यापैकीं एकाही मार्गानें एकत्रीकरण करण्याऐवजी रेल्वे व प्रांतिक सरकार यांना मुंबई रेल–रोड योजनेंत ६५ टक्के शेअर्स देण्यांत आले आहेत. त्यामुळें त्यांचा आर्थिक वरचढपणा होऊन या धंद्यांत मक्तेदारी व तीही रेल्वेच्या बाजूनें निर्माण होऊं पाहात आहे. ही गोष्ट अत्यंत अनिष्ट आहे. युद्धापूर्वी प्रवास जास्त आकर्षक व्हावा म्हणून झोनल तिकिटें, ठराविक वेळेस सवलतींचे दर व वहातुकीचें दराची रिव्हीजन करणें वगैरे ज्या सुधारणा रेल्वेंत होत होत्या त्याचें श्रेय सर्वस्वी मोटार धंद्यालाच आहे हें नाकबूल करून चालणार नाहीं. कारण हिंदुस्तानांत ज्या रेल्वे बांधल्या गेल्या त्या जनतेच्या सोयीच्या दृष्टीनें नसून त्यांत भांडवल घातलेल्या लोकांना जास्त फायदा कसा होईल व सैन्य वहातुकीला सोयीच्या कशा होतील ही त्यांत मुख्य दृष्टी होती. याचा दाखला द्यावयाचा झाल्यास मद्रास आणि सदर्न मराठा रेल्वे ही होय. ती ज्या भागांतून वहातुक करते त्यांतून सातारा, वाई, पांचगणी, कऱ्हाड वगैरे बरीच ठिकाणें वगळली गेलीं आहेत. ज्यावेळीं मोटार वहातुक नव्हती त्यावेळीं त्या भागांत जाणाऱ्या लोकांच्या हालास सीमा नव्हती. ऐन उन्हांत व पावसांत १०।१२ मैल रस्ता तुडवींत लोकांना बायकां–

मुलासह कोठल्यातरी स्टेशनवर उतरून जावें लागत असे. स्टेशनवर असलेल्या वेटिंग्ज रुम्समध्यें जनावरें देखील आश्रयास रहाणार नाहींत अशी स्थिति होती. लोकांच्या त्यावेळच्या तक्रारीस रेल्वेनें कितपत भीक घातली? परंतु मोटार वहातुकीमुळें या गैरसोयी दूर होऊन प्रवास मोटारींनें करण्याची लोकांची प्रवृत्ति वाढूं लागली. शिवाय वेळेच्या दृष्टीनेंही मोटारीनें प्रवास करणें सोयीचें वाटूं लागलें.

मुंबईच्या रेल–रोड योजनेमुळें जी मक्तेदारी होऊं पाहात आहे त्याचे दुष्परिणाम काय आहेत व या योजनेमुळें जनतेचा काय तोटा होणार आहे, त्याचप्रमाणें लहान उद्योगधंदे व शेती यांच्यावर कसा वाईट परिणाम होणार आहे. याबद्दलचे विचार मराठा चेंबर ऑफ कॉमर्सचे कार्याध्यक्ष श्री. दा. वा. पोतदार यांनीं हुबळी येथें नुकत्याच झालेल्या परिषदेंत मांडले. त्याची मीं पुनरावृत्ति करीत नाहीं. सदर प्रसंगीं मि. मिनू मसानी यांनीं आपल्या अध्यक्षीय भाषणांत असें प्रतिपादलें कीं, इतर देशांच्या मानानें हिंदुस्तानांतील वहातुकीचा धंदा अगदीं मागसलेला आहे, व येथें रेल्वे आणि मोटारी यांच्या वाढीस भरपूर कार्यक्षेत्र असून या नवीन योजनेमुळें, वहातुकींचे जे अंतिम ध्येय म्हणजे जनतेस स्वस्त व कार्यक्षम अशी वहातुक मिळणें, तें साधले जाणार नाहीं. कोणत्याही धंद्याची सुदृढ वाढ होऊन तो जास्त कार्यक्षम व्हावयाचा असल्यास त्या धंद्यांत चढाओढ असणें अत्यंत आवश्यक आहे. मात्र चढाओढ धंद्यास मारक नसावी. वहातुकीच्या या योजनेमुळें नेमकें तेंच तेवढें टाळले गेलें आहे, आर्थिक दृष्ट्याही सदरहू योजना तोट्याची होणार असें अर्थशास्त्रज्ञांचें मत आहे; अर्थात् त्याचा बोजाही जनतेवरच पडणार आहे.

मोटार मालकांच्या दृष्टीनें नुकसानीची अतएव त्याज्य

या योजनेमुळें मोटार मालकांत बरीच खळबळ उडाली आहे. मोटारधंद्यामध्यें आतांपर्यंत बऱ्याच लोकांनीं आपलीं घरेदारें, शेतीवाडी विकून हा धंदा सरकारच्या कोठल्याही सहकार्याशिवाय नांवारूपाला आणला आहे. यामध्यें लक्षावधी लोकांचें भांडवल गुंतलें गेलें असून त्यांतील बहुतेकांचें जीवन यांवरच अवलंबून आहे. तेव्हां ही योजना म्हणजे त्यांच्या जीवनाचा प्रश्न आहे. सदर योजनेंत मोटार मालकांना अवघे २५ टक्के शेअर्स देण्यांत आले आहेत. यामुळें मोटार मालकांचें यांतील स्थान, सर झियाउद्दीन अहंमद यांनीं असेंब्लींत म्हटल्याप्रमाणें हातमागांचा धंदा करून चरितार्थ चालविणाऱ्याला आपला धंदा बंद करून कापडाच्या गिरण्यांमध्यें एक शेअर देऊन त्याचें जें स्थान होणार आहे,तीच गत मोटार मालकांची होणार नाहीं काय? कारण यामध्यें त्यांना उपजीविकेसाठीं नोकऱ्या देण्याचे दृष्टीनें कोणतीच हमी नाहीं, इतकेंच नव्हे तर सर एडवर्ड बेंथॉल यांनीं असेंब्लींत युद्धावरून परत आलेल्या लोकांना यामध्यें नोकऱ्या दिल्या जातील असें म्हटलें आहे. त्यामुळें व इतर अन्य कारणामुळें मोटार मालकांत असंतोष निर्माण झाला आहे. सैन्यांतून निवृत्त होणाऱ्यांना नोकऱ्या देण्यास आमचा विरोध नाहीं परंतु आधीं आमची सोय व नंतर त्यांची नवीन होणाऱ्या रस्त्यांवर सोय करावी. मोटार मालकांपुढें मालकीचा प्रश्न नसून नाकरीचा प्रश्न आहे. या योजनेनें मध्यवर्ती असेंब्लींतील मान्य केलेल्या मुख्य दोन तत्त्वांना बगल दिली आहे. पहिलें म्हणजे मॅनेजिंग एजन्सी रहाणार नाहीं. नुकत्याच समजलेल्या माहितीवरून ज्या झोनल कंपन्या स्थापन होणार आहेत त्यांच्या मॅनेजिंग डायरेक्टर्संना दरमहा २००० रु. पगार व कंपनीच्या फायद्यांतून ५ टक्के रक्कम देण्याचें ठरलें आहे. त्यांची मुदतही ५ ते १० वर्षें करण्याचें ठरत आहे. वास्तविक सरकारचें ६५ टक्के भांडवल व धंदा संरक्षित मक्तेदारीचा असतांना, त्यांना फायद्यांत वाटा देणें म्हणजे मॅनेजिंग एजन्सी नव्हे काय? व शिवाय त्याचा बोजाही कराच्या रूपानें जनतेला द्यावा लागणार आहे. दुसरें तत्त्व म्हणजे मोटारमालकांचें हित जास्तींतजास्त संरक्षण केलें जाईल; परंतु त्यासही हरताळ फासला जात आहे. याबाबतींत मुंबई मोटार कॉंग्रेसनें या योजनेबाबत जें निवेदन (Memorandum) सरकारकडे धाडले होते त्यांत मुख्यतः शेअर्सचें विषम प्रमाण, डायरेक्टर बोर्डांतील सरकारचें हुकमी बहुमत, गुडवुईल व मोटारमालकांस नोकऱ्याची हमी न देण्याचें धोरण आणि त्यांच्या मोटारींच्या किंमतीबद्दलचें धोरण या बाबींचा समावेश आहे. परंतु या सर्व मागण्या सरकारनें फेटाळून दिल्या; म्हणून हुबळी येथें मोटार मालकांच्या परिषदेंत सध्याची रेल–रोड योजना फेटाळावी व तिचें कोणत्याही स्वरूपांत, लोकतंत्र सरकार येईपर्यंत, अंमलबजावणी करूं नये हा मुख्य ठराव मीं मांडला व तो एकमतानें मंजूर झाला. त्याबाबत आतां कांहीं लोकांचें म्हणणें असें आहे कीं, योजना फेटाळण्याची होती तर मोटार कॉंग्रेसनें प्रमोटर्सची निवड कां केली? त्यास माझें उत्तर असें आहे कीं, त्यावेळीं जपानशीं चाललेलें युद्ध संपलें नव्हतें, भारत संरक्षण कायद्यानें आधींच मोटारधंद्याची झालेली गळचेपी चालूं होती, व रेल्वे आणि रस्ता यांचें संयोगीकरण करून जनतेचें प्रवासाच्या दृष्टीनें होणारे हाल कमी करून युद्धानंतर जास्त सोयी करणें या हेतूनें मांडलेल्या योजनेशीं मोटार मालक सहकार्य करण्यास तयार नाहींत अशी सबब सरकारला जनतेपुढें करतां येऊं नये म्हणून त्या परिस्थितींत मोटार कॉंग्रेसनें, सरकारकडे पाठविलेल्या निवेदनांस बाध न आणतां, प्रमोटर्स निवडून दिले. परंतु नंतर महायुद्ध संपलें, भारत संरक्षण कायद्याचे आयुष्य संपुष्टांत येण्याची आशा दिसूं लागली व नवीन लोकतंत्र सरकार दृष्टीच्या टप्यांत आलें, व ज्या अर्थीं सध्यांचे ९३ कलमान्वयें बेछूटपणें राज्यकारभार चालविणारें सरकार, आमच्या न्याय्य मागण्यांचा विचारही करीत नाहीं व सदर योजना लोकतंत्र सरकार येईपर्यंत तहकूब न ठेवतां अमलांत येण्याची घिसाडघाई करूं इच्छितें, त्याअर्थीं ती फेटाळून टाकून गाड्या न देण्याचे धोरण स्वीकारल्याशिवाय कोणता दुसरा मार्ग आहे?

संधिसाधु मंडळींचा खोटा प्रचार

परंतु संधिसाधु मंडळींना हें धोरण पसंत पडत नाहीं, म्हणून धंद्याच्या व व्यवहाराच्या गोंडस नांवाखालीं त्यांनीं हस्तें परहस्तें सध्याची योजना मोटार मालकांना फायदेशीर आहे असा प्रचार सुरू केला आहे. या लोकांनीं मोटार मालकांपुढें, नवीन येणाऱ्या लोकतंत्र सरकारचें धंद्याचे राष्ट्रीय करण व्हावें, हे धोरण असल्यामुळें मोटार मालक या धंद्यांतूनें पूर्ण नामशेष होतील व सध्यांचें सरकार मात्र २५ टक्के शेअर्स देऊन मोटार मालक जिवंत ठेवीत आहे असा ढोंगी प्रचार सुरूं केला आहे. वास्तविक पंडित जवाहरलाल, पंडित पंत, बाळासाहेब खेर, वल्लभभाई पटेल, नबाब जादा लियाकत अली खान व चौधरी खलिक उझ्झमान या सर्वांनीं सध्यांच्या रेल–रोड योजनेंत दोष असून, ती लोकतंत्र सरकार येईपर्यंत तहकूब ठेवावी अशी मागणी केली असतांना कांहीं चिंतातूर जंतूंना, अशा लोकतंत्र सरकारकडून लेखी आश्वासन पाहिजे. अशा लोकांची किंव करावीशी वाटते.

अलिकडे धंद्याचें राष्ट्रीयकरण केलें जावें, असा एक सूर वाहात आहे व त्यास देशांतील जबाबदार पुढाऱ्यांची संमति आहे. मला या धंद्याबाबत एवढेंच सांगावयाचें आहे कीं, ज्या मोटार वहातुकीच्या उत्पन्नापैकीं शेंकडा ७५ टक्के रक्कम परदेशी पेट्रोल कंपन्या, टायर्सचे कारखाने, मोटार उत्पादन करणारे कारखाने यांचेकडे जमा होत आहे, त्या धंद्याची मालकी प्रथम राष्ट्रानें घ्यावी, व नंतर केवळ मजूरी म्हणून शेंकडा २५ टक्के मिळणाऱ्या आमच्या धंद्याचें राष्ट्रीयकरण व्हावें, व अशाप्रकारें जेव्हां आमचे धंद्यावर पाळी येईल त्यावेळीं मोटार मालक आपण होऊन त्यास तयार होतील. याबद्दल बिलकूल शंका नाहीं. सर विश्वेश्वर अय्या यांनीं म्हटल्याप्रमाणें प्रथम हिंदुस्थानांत मोटारी तयार करण्याचे कारखाने निघाले पाहिजेत व नंतरच खाजगी मालकीनें वहातूक करणाऱ्या या धंद्याची मालकी राष्ट्रानें घ्यावी. तेव्हां या दृष्टीनें पाहूं लागल्यास धंद्याचें राष्ट्रीयकरण हा शब्द जितका लोकप्रिय व मोघम (Popular and Vague) आहे तितकें तें प्रत्यक्षांत आणणें अवघड आहे, याचीही जाणीव आमचे पुढाऱ्यांना आहे. व म्हणूनच राष्ट्रीयकरण झालेल्या धंद्यांत, त्या धंद्यावर ज्यांचें जीवन अवलंबून आहे. त्यांची ते खात्रीनें प्रथम सोय करतील म्हणून विरोधकांनीं या धंद्याचें राष्ट्रीयकरण झाल्यास मोटार मालक नामशेष होतील, अशी विचारसरणी मांडून या सध्यांच्या योजनेंत सामील होण्यांतच फायदा आहे, असा जो प्रचार चालविला आहे तो कसा खोटा आहे हें वरील विधानावरून समजून येईल. परंतु समजा विरोधकांच्या दृष्टीनें विचार करितां लोकतंत्र सरकारनें अधिकारग्रहण केल्याबरोबर प्रथम मोटारधंद्याचें राष्ट्रीयकरण करण्याचें ठरविलें, तरी सध्यांच्या सरकारनें मोटार मालकांस दिलेले २५ टक्के शेअर्सचे पैसे, परत फेड करून त्यांना ते करतां

येणार नाहीं काय! एकूण विचार करतां सध्यां मोटार कॉमिसनें घेतलेला निर्णय अगदीं बरोबर आहे.

सुधारणेच्या सूचना

वरील विवेचनावरून सध्यां ज्या पद्धतीनें मोटारींचा धंदा चालला आहे, तो तसाच चालूं रहावा, व आजपर्यंत मोटारींतून प्रवास करणाऱ्या जनतेला जो त्रास होत आहे, त्याबाबत मी समर्थन करीत आहे, असा मात्र कोणी मह करून घेऊं नये. रेल्वेमध्यें आज काय परिस्थिति आहे. त्याबाबत जनता तक्रार करीत नाहीं. या मोटार मालकांच्या विधानाशीं मी सहमत नाहीं.जरी मोटारधंद्याच्या दृष्टीनें पूर्वीं रस्त्यावर जितक्या मोटारी चालत होत्या, त्याच्या चौथा हिस्साही मोटारी, पेट्रोल, टायर्स यांच्या रेशनिंगमुळें, व सरकारनें युद्धकार्यासाठी मोटारी मागवून नेल्यामुळें चालत नाहींत. त्याही बहुतेक गॅस प्लँटवरच चालतात, आणि त्याचप्रमाणें मोटारींना लागणाऱ्या इतर सामानाची दुर्मिळता व नवीन मोटारी मिलटरी कॉंट्रॅक्टर्सना भरपूर दिल्या जात असतां, सर्व्हिस करणाऱ्यांना अनेक वेळां अर्ज करूनही नाकारल्या गेल्या, वगैरे बऱ्याच अडचणी असल्या तरी त्या काळांत जनतेचे हाल झाले. हें नाकबूल करितां येणार नाहीं. पूर्वीपेक्षां भाड्याचे दर जास्त घेऊनही उतारूंशीं सभ्यपणानें वागण्याचें सौजन्य दाखविलें गेलें नाहीं व त्यांना मिळालेली वागणूक चांगली नव्हती. भाड्याच्या दराबद्दल अनिश्चितता, कांहीं रस्त्यावर ओव्हर-लोडिंग, उतारूंच्या तक्रारीबाबत दाद मागण्याची कांहींच सोय नसणें याबाबतींत मोटार मालकांची त्या परिस्थितींत कोणतींही कारणें असलीं तरीं, त्यांचेकडून दुर्लक्ष्य झालें असें खेदानें म्हणावें लागतें. म्हणून मुंबई प्रांतांतील मोटार मालकांनीं खालील गोष्टी तावडतोब अंमलांत आणण्यास सुरवात करावी अशी माझी कळकळीची विनंति आहे.

(१) सध्यांचे दरांत २५ टक्के कपात करावी.

(२) कायद्यानें ठरविलेल्यापेक्षां जादा सीटची भरती न करणें.

(३) गाड्या वेळेवर सोडणें व वेळेवर पोंचतील याबद्दल दक्षता घेणें.

(४) मुख्य शहराच्या ठिकाणीं पांच लोकांचें सल्लागार मंडळ नेमणें, त्यांत एक वर्तमानपत्राचा प्रतिनिधि, एक व्यापाऱ्यांतर्फे, एक प्रतिष्ठित नागरिक व दोन मोटार मालकांतर्फे, असा समावेश असावा व त्यांचेकडे जनतेच्या आलेल्या तक्रारींबाबत ते जो निर्णय देतील तो बंधनकारक राहील.

(५) प्रत्येक मोटारींत कंपनीचे शिक्कामोर्तब असें एक तक्रारींचें नोंदणबुक असावें.

सध्यां जनतेची या धंद्यांतील लोकांबद्दल सहानुभूति नाहीं. परंतु माझी खात्री आहे कीं, या वरील सुधारणा जर प्रत्येक कंपनीनें कसोशीनें अंमलांत आणून यशस्वी करून दाखविल्या तर जनता निःसंशय त्यांना सहाय्य करील.

सरतेशेवटीं,मोटारधंद्यांत एकाच रस्त्यावर मक्तेदारी होणार नाहीं व जनतेचा आणि मोटार मालकांचा जास्तींत जास्त फायदा होऊन वहातुकीचें जें अंतिम ध्येय म्हणजे स्वस्त व कार्यक्षम वहातूक जनतेस मिळणें हें साध्य होईल व रेल्वेसही तोटा होणार नाहीं अशी योजना पुढें आल्यास मोटार मालक जरूर सहकार्य करतील असा माझा पूर्ण भरंवसा आहे.

ओलक] फाफ मशिनच्या तोडीचीं [ओलक
ओलक शिवण्याचीं यंत्रें
रोखीनें अगर हप्त्यानें मिळतात.
लिहा अगर भेटाः—व्ही. आर. बापट,
ओलक मशिन कं., लकडी पुलाजवळ,
लक्ष्मीरोड, पुणें नं. २

दि व्हल्कन इन्शुअरन्स कं. लि.
—पुणें शाखा—
१७९, कर्वे बिल्डिंग, लक्ष्मी रोड.
आग, मोटार, अपघात व वर्कमेन्स कॉंपेन्सेशन ह्यांचे विमे स्वीकारणारी प्रमुख स्वदेशी कंपनी.
एजन्सी व इतर माहितीसाठीं चौकशी करा:
ब्रँच सेक्रेटरी.

१९४४ मधील प्रगति
—तुलनात्मक आंकडे—
१९४३ सालीं पूर्ण झालेलें काम ८,००,००० रु.वर
१९४४ सालीं पूर्ण झालेलें काम ११,००,००० रु.वर
विमा हप्त्यांचें उत्पन्न १९४४ सालीं १,८३,००० रुपयांचे वर झालें. खर्चाचें प्रमाण उतरलें आहे व त्या प्रमाणांत लाइफ फंडांत वाढ झाली आहे.
दि ट्रस्ट ऑफ इंडिया
अॅशुअरन्स कं. लि. पुणें.
मॅनेजर, व्ही. एच. देशमुख, बी. ए.
अध्यक्षः—श्री. सरदार जगन्नाथमहाराज पंडित

व्ही. पी. बेडेकर आणि सन्स लि. मुंबई.
मसाल्याचे व्यापारी
पुणें एजंटः—
द. ना. हेजीब

लहान मुलांकरितां
आर्को
गोड —एरंडेल— वापरा
: लक्ष्मी एजन्सी :
मंगळवार पेठ, कोल्हापूर

विनचूकच्या माहितीनें
मोजक्या प्राप्तींत वाढत्या संसारखर्चास सहज आळा घालतां येतो
प्रत्यक्ष माहिती मोफत —— किंमत ४ आणे
—धी बॉम्बे जनरल एजन्सी—
भायखळा पुल, नं. २७ मुंबई.

हें पत्र पुणें, पेठ भांबुर्डा घ. नं. ११५।१ आर्यभूषण छापखान्यांत रा. विठ्ठल हरि बर्वे, यांनीं छापिलें व रा. श्रीपाद वामन काळे, बी. ए. यांनीं 'दुर्गाविलास,' भांबुर्डा, घ. नं. १२४।११, पुणें शहर, येथें प्रसिद्ध केलें.