

मराठी साप्ताहिक

युवाशक्ती एक्सप्रेस

RNI No. MAHMAR/2016/72543



रुबिना मुल्ला

कार्यकारी संपादिका
9890879757

वर्ष ७वे

अंक : ३८

रविवार दि. २१ डिसेंबर ते शनिवार २७ डिसेंबर २०२५

किंमत रु. १/-

पृष्ठ : ४

पान २

‘चॉकलेटच्या बंगल्या’ची
कालातीत गोडी

संपादकीय

पान ३

पायलट
कसं होतात?..

पान ४

उच्च सुरक्षा
नंबर प्लेटसाठी..

वसईत तलाठी-मंडळ अधिकाऱ्यांचा संप; महसूल कामकाज ठप्प

वसई (प्रतिनिधी) — वसई तालुक्यातील तलाठी आणि मंडळ अधिकारी सोमवारपासून संपावर गेल्याने महसूल विभागाचे कामकाज ठप्प झाले आहे. तलाठी कार्यालयांमध्ये आवश्यक असलेली मूलभूत साधनसामग्री उपलब्ध करून दिली जात नसल्याच्या निषेधार्थ हे आंदोलन करण्यात येत असल्याचे संघटनेने सांगितले आहे. महाराष्ट्र राज्य तलाठी संघ, तालुका वसई यांच्या वतीने पुकारण्यात आलेल्या या संपात ५२ तलाठी सजा पैकी ३२ तलाठी आणि ९ मंडळ अधिकाऱ्यांनी सहभाग घेतला आहे. या अधिकाऱ्यांनी तलाठी कार्यालयांसाठी आवश्यक असणाऱ्या डिजिटल स्वाक्षरी प्रमाणपत्रे (डीएससी) नायब तहसीलदार शशिकांत नाचण यांच्याकडे जमा केली असून, यावेळी प्रशासनाला लेखी निवेदनही देण्यात आले आहे. तलाठी



कार्यालयांमध्ये लॅपटॉप, प्रिंटर आणि स्कॅनरसारखी अत्यावश्यक साधने नसल्यामुळे ऑनलाइन कामकाज करणे कठीण होत असल्याचे संघटनेच्या पदाधिकाऱ्यांचे म्हणणे आहे. अनेक तलाठी गेल्या काही काळापासून स्वतःची वैयक्तिक साधनसामग्री वापरून काम करत असल्याचा आरोपही करण्यात आला आहे. दरम्यान, आधीच विविध प्रमाणपत्रे, फेरफार आणि

महसूलविषयक कामे ठरावीक मुदतीत होत नसल्याच्या नागरिकांच्या तक्रारी तहसील कार्यालयात दाखल होत असतात. त्यातच या संपामुळे महसूल संदर्भातील कामे पूर्णपणे ठप्प झाल्याने नागरिकांच्या अडचणीत वाढ झाली आहे. प्रशासनाने तातडीने आवश्यक साधनसामग्रीची पूर्तता करून कामकाज सुरळीत करावे, अशी मागणी आंदोलक तलाठी आणि मंडळ अधिकाऱ्यांकडून करण्यात येत आहे.

वसई-विरार महापालिकेत भाजपविरोधात सर्व विरोधक एकत्र, महाविकास आघाडीत

बविआ आणि मनसेचाही समावेश

नालासोपारा: वसई-विरार महापालिका निवडणुकीत भाजपला रोखण्यासाठी सर्व विरोधी पक्ष एकत्र येण्याची हालचाल सुरू झाली आहे. महाविकास आघाडीने बहुजन विकास आघाडी (बविआ) आणि महाराष्ट्र नवनिर्माण सेनेलाही (मनसे) सोबत घेण्याचा निणय घेतल्याचे चित्र स्पष्ट होत आहे. मागील विधानसभा निवडणुकीत महाविकास आघाडी आणि बविआ यांनी स्वतंत्रपणे निवडणूक लढवली होती. त्याचा परिणाम मतविभाजनात झाला आणि महायुतीने वसई-विरारमधील

तिन्ही जागा जिंकल्या. या पार्श्वभूमीवर, आगामी पालिका निवडणुकीत अशी पुनरावृत्ती टाळण्यासाठी विरोधी पक्ष एकत्र लढण्याच्या तयारीत आहेत. याच अनुषंगाने महाविकास आघाडीतील उद्धव ठाकरे गटाच्या नेत्यांनी बुधवारी बविआचे प्रमुख हितेंद्र ठाकूर यांची भेट घेतली. पालिका निवडणूक एकत्र लढवण्याबाबत या बैठकीत चर्चा झाल्याचे सांगण्यात येते. त्यानंतर गुरुवारी काँग्रेसचे नेते विजय पाटील आणि जिल्हाध्यक्ष ओनिल आल्मेडा यांनीही ठाकूर यांची भेट घेतली. या भेटीनंतर

पान नं. २वर

ऐतिहासिक वसई किल्ल्यात चित्रीकरणदरम्यान हुल्लडबाजी;

पुरातन वास्तूच्या सुरक्षिततेचा प्रश्न ऐरणीवर

वसई (प्रतिनिधी) — ऐतिहासिक वसई किल्ल्यात सुरू असलेल्या वेब सिरीज आणि चित्रपटांच्या चित्रीकरणामुळे पुरातन वास्तूंना नुकसान होत असल्याच्या गंभीर तक्रारी समोर आल्या आहेत. मागील काही काळापासून चित्रीकरण युनिट्सकडून नियम धाब्यावर बसवले जात असल्याचा आरोप वसईतील इतिहासप्रेमींनी केला आहे. पुरातात्त्विक विभागाच्या अधिनियमानुसार संरक्षित असलेल्या वसई किल्ल्यातील वास्तूंना हानी पोहोचवून चित्रीकरण सुरू असल्याचे निदर्शनास आल्याने इतिहासप्रेमींनी पुरातत्त्व विभागाच्या अधिकाऱ्यांकडे

तक्रारी केल्या आहेत. अधिक माहितीनुसार, किल्ल्यातील फ्रान्सिस्कन चर्चमध्ये चित्रपटाचे चित्रीकरण सुरू असताना आवश्यक परवानगी व नियमावली न पाळता शिलालेखावर चूळ उभारून अन्नपदार्थ शिजवण्यात आले. इतकेच नव्हे, तर ऐतिहासिक वास्तूंमध्ये विविध ठिकाणी तात्पुरते सेट उभारण्यात आल्याने संरचनेला हानी पोहोचल्याचा आरोप करण्यात आला आहे. शुक्रवारी सकाळी काही महिला कलाकार अर्धनग्न अवस्थेत



धूम्रपान करत असल्याचेही पाहायला मिळाल्याने

इतिहासप्रेमींमध्ये मोठ्या प्रमाणावर संताप व्यक्त केला जात

आहे. यापूर्वीही अशाच प्रकारची घटना घडली होती. ‘कांतारा टू’ या चित्रपटाच्या चित्रीकरणदरम्यान याच पुरातन वास्तूंमध्ये मोठ्या प्रमाणात कचरा टाकण्यात आला होता. त्या वेळी पुरातत्त्व विभागावर तीव्र टीका झाली होती, ज्यानंतर विभागाने काही प्रमाणात कारवाईचे संकेत दिले होते. या ताज्या घटनेबाबत पुरातत्त्व विभागाचे अधिकारी कैलास शिंदे यांनी सांगितले की, शुक्रवारी घडलेल्या प्रकारासंदर्भात पोलीस तक्रार देण्यात येणार असून संबंधितांविरोधात एफआयआर दाखल करण्यासाठी

पान नं. २वर

संपादकीय...!



‘चॉकलेटच्या बंगल्या’ची कालातीत गोडी

‘असावा सुंदर चॉकलेटचा बंगला’पासून माझा बालगीतांचा प्रवास सुरू झाला. या प्रवासातील सर्वच बालगीतं कालातीत ठरली. आज तिसऱ्या पिढीपर्यंत ही बालगीतं पोहोचली आहेत व त्यांची गोडी जराही कमी झालेली नाही. पार्श्वगायनापेक्षा कविता स्वरबद्ध करणं हा माझ्या आवडीचा प्रांत. ‘माणसाला पंख असतात’ (१९६१) हा मी संगीत दिलेला पहिला चित्रपट. मात्र, त्यास सुरुवातीस मी नकार दिला होता. दिग्दर्शक माधव शिंदे व बाळने मला खूप आग्रह केला. तरीही मी बाळला नाहीच म्हणाले. शेवटी बाळने हुकमी पत्ता काढला. तो म्हणाला, की ‘विचार कर, या चित्रपटाची कथा व गीतं वि. स. खांडेकर यांची आहेत. भाऊचं नाव कळल्यानंतर मी लगेच तयार झाले. ते माझे अतिशय आवडते लेखक. त्यांच्या सर्व पुस्तकांची मी पारायणं केली होती. आपल्या आवडत्या लेखकासोबत काम करण्याची संधी मी कशी दवडेन? बाबांच्या अनेक चिजा मला पाठ होत्या. त्यातील एका चिजेच्या आधारे मी ‘ये जवळी, ये जवळी प्रिय सखया भगवंता’ या गीताचा मुखडा तयार केला, पुढची चाल मी लावली. हे गाणं गायला सोपं नाही, मात्र दीदीने नेहमीप्रमाणे ते लीलया गायलं. या गाण्यासह त्यातील सर्वच गाणी चांगली झाली. चित्रपटही चालला व पुरस्कारही मिळाले. गंमत म्हणजे, समीक्षकांनी या गाण्यांवर टीका केली. ‘मंगेशकरांनी केवळ गाणी गावीत, चाली देण्याच्या फंदात पडू नये’ असं छापून आलं. मी बाळला विचारलं, ‘काय रे हे, आता काय करायचं?’ त्यावर तो म्हणाला, ‘काही नाही गं, दुर्लक्ष कर. काही वर्षांनी हीच गाणी सर्वजण डोक्यावर घेतिल.’ बाळचं भाकीत अक्षरशः खरं ठरलं. कालांतराने ‘ये जवळी’ हे गाणं अतिशय लोकप्रिय झालं, आजही ते गाणं आवडीने ऐकलं जातं. याच काळात आमच्याकडे माझ्यासाठी वरसंशोधन सुरू होतं. इंदौरमधील माझ्या मावशीने खडीकरांचं स्थळ सुचवलं आणि सर्वांच्या पसंतीनं १९६३मध्ये माझं त्यांच्याशी लग्न झालं. हा सोहळा बाबांनी अत्यंत करूच दिला नसता. त्यामुळे कोल्हापूरमधील जयप्रभा स्टुडिओला लग्नघराचं रूप देण्यात आलं. तिथेच सर्व वरहाडी जमले. दीदीने माझ्या लग्नाचा असा काही बार उडवला की सगळे बघतच राहिले. सकाळ-संध्याकाळ पंचपक्वान्नांच्या पंगती उठत होत्या. दीदी, आशाताई, उषा पदर खोचून पाहुण्यांना आग्रहाने पक्वान्नं वाढत होत्या. आता खरं वाटणार नाही, परंतु हळद संपल्याने ती पुण्याहून मागवावी लागली. सुवासिनीसाठी खण कमी पडल्याने जरीच्या साड्यांपासून खण करण्यात आले. स्टुडिओमध्ये बांगड्यांचा एक स्टॉलच उभारण्यात आला होता. हिंदी-मराठी चित्रपटसृष्टीतील गायक, संगीतकार, निर्माते, दिग्दर्शक वगैरे आवर्जून उपस्थित होतेच, परंतु दक्षिणेतून शिवाजी गणेशनही मंगेशकरांवरील प्रेमापोटी सपत्निक आले. या सोहळ्यादरम्यान पं. भीमसेन जोशी यांची मैफलही आयोजित करण्यात आली होती. लग्नानंतर आम्ही मुंबईतच व पेडर रोडवरच एका इमारतीत राहण्यास आलो. त्यामुळे मनाई व सर्व भावंडांचा सहवास कायम राहिला. १९६४मध्ये योगेशचा जन्म झाला व त्यानंतर रचनाचा. मुलं थोडी मोठी झाल्यानंतर लहान मुलांची गाणी करावीत व ती लहानांकडूनच गाऊन घ्यावीत, अशी कल्पना माझ्या मनात आली. ही गोष्ट साधारण १९७१-७२ची. पुण्यातून मला राजा मंगळवेढेकर यांचं एक पुस्तक मिळालं. त्यातील दोन गीतं खूपच छान होती. ‘असावा सुंदर चॉकलेटचा बंगला’ व ‘कोणास ठाऊक कसा, पण सर्कशीत गेला ससाष्ठ’ या बालगीतांना मी चाली लावल्या. योगेश व रचना ही माझी मुलं या गाण्यांसाठी योग्य होती. याशिवाय, श्रीनिवास खळे यांना मी त्यांच्या मुलीबाबत म्हणजे शमाविषयी विचारलं. तेही हो म्हणाले. एचएमव्हीच्या अधिकार्यांचं मत मात्र वेगळं होतं. त्याकाळी बालगीतंही मोठ्या गायिका गात असत, त्यामुळे त्यांनी माझ्या या कल्पनेविषयी त्यांनी साशंकता व्यक्त केली. परंतु ही गाणी नक्की गाजतील, असं ठामपणे सांगून मी हे आम्हाने स्वीकारलं. अखेर, ‘असावा सुंदर चॉकलेटचा बंगला’ हे गाणं या तिघांच्या खरात धरनिमुद्रित झालं व ‘कोणास ठाऊक कसा’ हे गाणं शमाने गायलं. मात्र या ‘ईपी’साठी (एक्सटेंडेड प्ले) एका गाणं कमी पडत होतं. त्यामुळे मी शांता शेळके यांना विनंती केली. त्यांनी झटपट एक बालगीत लिहून दिलं. ते गाणं म्हणजे, ‘खोडी माझी काढाल तर अशी मारीन फाइट’. हे गाणं योगेश गायला. अशाप्रकारे ‘चॉकलेटचा बंगला’ ही ईपी बाजारात आली आणि तिचं सर्वत्र अभूतपूर्व स्वागत झालं. यानंतर मंगेश पाडगावकर यांचा टीव्हीवरील एक कार्यक्रम पाहण्यात आला. त्यात त्यांनी ‘सांग सांग भोलानाथ’ हे बालगीत सादर केलं होतं. तेही खूप छान होतं. मी त्यांना लगेच फोन करून त्यांचं गाणं करण्यासाठी विचारलं. त्यांनी आनंदाने होकार दिला व ‘पुस्तक नंतर वाचा’ ‘आम्ही कोळ्याची पोर’, ‘माझ्या ताईला नवरा आणायचा’ यांसारखी त्यांची अन्य बालगीतंही त्यांनी दिली. ‘सांग सांग भोलानाथ’ हे गाणंही योगेश, रचना व शमाने गायलं. या धरनिमुद्रिकामधील बालगीतांचंही खूप कौतुक झालं. कवयित्री वंदना विटणकर यांनी ‘थेरे थेरे पावसा रुसलास का’, ‘आला आला पाऊस आला’, ‘ए आई मला पावसात जाऊ दे’, ‘पिरपिर पिरपिर पावसाची’ ही बालगीतं लिहून दिली. या गाण्यांच्याही रेकॉर्ड आल्या. याशिवाय, ‘ढील दे रे ढील दे’, ‘कळकीच्या टोकावर चाललाय दोर’, ही बालगीतंही सर्वांना आवडली. ‘चॉकलेटचा बंगला’पासून सुरू झालेल्या या प्रवासातील सर्वच बालगीतं कालातीत ठरली. आज तिसऱ्या पिढीपर्यंत ही बालगीतं पोहोचली आहेत व त्यांची गोडी जराही कमी झालेली नाही. बालगीतांचा एक अभिनव प्रकार माझ्या पाहण्यात आला तो दीदीसोबतच्या एका अमेरिका दौऱ्यात. डिसेलंडमध्ये बालगीतांच्या काही रेकॉर्ड्स अशा होत्या की त्यामध्ये एक निवेदिका एखाद्या गोष्टीतील प्राण्यांविषयी बोलत असे व त्यानंतर ते प्राणी सर्वांसमोर येऊन गात असत, ती गोष्ट त्यानुसार पुढे जात असे. मला ती कल्पना खूप आवडली. आपल्याकडे असाच प्रयोग करावा, असं मी ठरवलं. या कल्पनेलाही विरोध झाला. परंतु मी जिद्द सोडली नाही. मी शांताबाईकडून अशी गोष्टीरूपी गीतं लिहून घेतली व यातून ‘मुंगी व टोळ’, ‘चल रे भोपळ्या टुणुक टुणुक’, ‘श्री लिटील पिग्ज’ आदी गोष्टीरूपी गाणी साकारली. तोपर्यंत योगेशचा आवाज फुटला होता. त्यामुळे त्याचा आवाज मोठ्यांच्या ब्यक्तिरेखांसाठी वापरला. शिवाय, मुंग....., ती,

ऐतिहासिक वसई किल्ल्यात चित्रीकरणदरम्यान... पान नं. १

सूचना देण्यात आल्या आहेत. दरम्यान, वसई पोलीस ठाण्याचे वरिष्ठ पोलीस निरीक्षक बाळकृष्ण घाडीगावकर यांनी सांगितले की, अद्याप पुरातत्त्व विभागाकडून अधिकृत तक्रार प्राप्त झालेली नाही. त्यामुळे सध्या गुन्हा दाखल करण्यात अडचणी येत आहेत. विभागाकडून तक्रार मिळाल्यास संबंधितांवर तात्काळ कारवाई करण्यात येईल, असेही त्यांनी स्पष्ट केले.

या घटनेमुळे ऐतिहासिक वारशाच्या संरक्षणाचा प्रश्न पुन्हा एकदा ऐरणीवर आला असून, चित्रीकरणासाठी दिल्या जाणाऱ्या परवानग्या आणि त्यावरील नियंत्रण याबाबत प्रशासनाची भूमिका काय असावी, यावर चर्चा सुरू झाली

वसई-विरार महापालिकेत भाजपविरोधात सर्व विरोधक एकत्र.... पान नं. १,

बोलताना हितेंद्र ठाकूर म्हणाले, ‘आता आम्ही सर्वजण एकत्र लढणार आहोत.’ त्यांच्या या वक्तव्यामुळे आगामी महापालिका निवडणुकीसाठी विरोधकांची आघाडी जवळपास निश्चित झाल्याचे संकेत मिळाले आहेत.

दरम्यान, मनसेलाही महाविकास आघाडीत सामावून घेण्याचा निणय घेण्यात आला आहे. काँग्रेसचे जिल्हाध्यक्ष ओनिल आल्मेडा यांनी सांगितले की, ‘आमच्या पक्षाने स्थानिक पातळीवर निणय घेण्याचे निर्देश दिले आहेत. वसई-विरारमधील परिस्थिती लक्षात घेता मनसेला महाविकास आघाडीत घेण्याचा निणय झाला आहे.’

या घडामोडींमुळे वसई-विरार महापालिका निवडणूक राजकीयदृष्ट्या अधिक चुरशीची ठरण्याची शक्यता व्यक्त केली जात आहे.

उच्च सुरक्षा नंबर प्लेटसाठी ... पान नं. १,

प्रक्रिया वेगवान करण्यासाठी परिवहन विभागाने पालघर जिल्ह्यात केंद्रांची संख्या वाढवून ४३ केली आहे. तरीदेखील वाहनधारकांकडून अपेक्षित प्रतिसाद मिळत नसल्याचे चित्र आहे. परिवहन विभागाच्या अधिकार्यांच्या मते, अनेक वाहनधारक शेवटच्या क्षणापर्यंत प्रतीक्षा करत असल्याने केंद्रांवर गर्दी होण्याची शक्यता आहे. नियम न पाळल्यास काय होणार? एचएसआरपी न बसवलेल्या वाहनधारकांवर मोटार वाहन कायद्यानुसार दंडात्मक कारवाई केली जाणार आहे. तसेच, वाहन नोंदणी प्रमाणपत्रातील (RC) पत्ता बदलवाहनावरील वित्त बोजा (हायपोथेकेशन) चढवणे किंवा उतरवणे दुय्यम नोंदणी प्रमाणपत्र ना-हरकत प्रमाणपत्र (NOC) वाहनामध्ये बदल यांसारखी कोणतीही कामे पूर्ण केली जाणार नाहीत, अशी स्पष्ट सूचना परिवहन विभागाने दिली आहे. प्लेटचे स्वरूप बंधनकारक मोटार वाहन कायद्यानुसार नंबर प्लेटवरील अंक, अक्षरांचा आकार, रंग, मांडणी यांचे निकष निश्चित करण्यात आले आहेत. या नियमांमध्ये किंचितही बदल आढळल्यास संबंधित वाहनचालक दंडास पात्र ठरतो. परिवहन विभागाकडून एचएसआरपी बसवलेल्या किंवा त्यासाठी अर्ज केलेल्या वाहनांची खातरजमा केल्यानंतरच संबंधित कामकाज केले जात असल्याचे सांगण्यात आले आहे. एकूणच, मुदत संपण्यास अवघे काही दिवस शिल्लक असताना बहुसंख्य वाहनधारक अजूनही नियमबाह्य असल्याने, येत्या काळात दंडात्मक कारवाई वाढण्याची शक्यता व्यक्त केली जात आहे.

महानगरपालिका निवडणुकीत जैन समाज ... पान नं. १,

करण्याचे उद्दिष्ट ठेवण्यात आले आहे. भाजपावरील विश्वास अधिक दृढ – नेते भाजपाने जैन समाजासाठी राबवलेल्या विविध धोरणात्मक निणयान्मुळे समाजाचा पक्षावरील विश्वास अधिक दृढ झाल्याचे संदीप भंडारी यांनी सांगितले. जैन अल्पसंख्यांक आर्थिक विकास महामंडळाची स्थापना, जैन तीर्थस्थळांचा योजनांमध्ये समावेश, तसेच विविध सामाजिक व सांस्कृतिक उपक्रमांमुळे हा विश्वास वाढल्याचा दावा करण्यात आला आहे. दरम्यान, जैन अल्पसंख्यांक आर्थिक विकास महामंडळाचे अध्यक्ष ललित गांधी यांनी व्यापार व उद्योग क्षेत्रासाठी सरकारने घेतलेल्या निणयान्मुळे आगामी महानगरपालिका निवडणुकांत जैन समाज महायुतीच्या पाठीशी ठामपणे उभा राहील, असा विश्वास व्यक्त केला आहे

पायलट कसं होतात?... पान नं. १,

कॅप्टन होण्यासाठी एक वेगळा परवाना हवा असतो. त्याला एटीपीएल म्हणजे एअरलाईन ट्रान्सपोर्ट पायलट लायसन्स म्हणतात. हा परवाना मिळवण्यासाठी उमेदवाराला डीजीसीएची परीक्षा पास व्हावं लागतं. यात नेव्हिगेशन, रेडिओ नेव्हिगेशन, मेटेरोलॉजी सारखे विषय असतात. मात्र किमान १५०० तासांचा विमान उड्डाणाचा अनुभव असला पाहिजे. त्याचा जागा निघताच, अर्ज करायचा असतो. मग संबंधित एअरलाईन कंपनी एक लेखी परीक्षा घेते. ही परीक्षा डीजीसीएच्या परीक्षेपेक्षा वेगळी असते आणि ती मेरिटवर आधारित असते. कॅप्टन मोहित म्हणतात, ‘जर एअरलाईन कंपनीला ३०० पायलट हवे असतील आणि १००० जणांनी परीक्षा दिली. तर कंपनी सर्वाधिक गुण मिळणाऱ्यांनाच पुढच्या राउंडसाठी बोलेवेल. तर डीजीसीएच्या परीक्षेत मात्र ७० टक्के गुण मिळणं आवश्यक असतं. मात्र त्यात असं नसतं की ८० किंवा ९० टक्के गुण मिळणाऱ्यांना काही वेगळी सुविधा मिळते.’ पगार आणि प्रगतीच्या संधी एका पायलटनं आम्हाला सांगितलं की भारतात विमान वाहतूक क्षेत्रात पायलटचा पगारदेखील चांगला असतो. त्याचबरोबर डीजीसीएनं आता असे नियम बनवले आहेत, ज्यात पायलटच्या वर्क लाईफ बॅलन्सलादेखील लक्षात घेतलं आहे. कॅप्टन मोहित यांच्या मते, ‘एका पायलटला १२ तासांची विश्रांती बंधनकारक आहे. यात विमानतळावर जाण्या-येण्याचा वेळ लक्षात घेतला तर हा १५ तासांचा ब्रेक असतो. त्याचबरोबर आठवड्यातून एकदा पायलटला लागोपाठ ४८ तासांचा म्हणजे दोन दिवसांचा ब्रेक मिळणंदेखील आवश्यक आहे. आधी हा ब्रेक ३६ तासांचा होता.’ पगाराचा विचार करता, फर्स्ट ऑफिसरला सर्वसाधारणपणे दरमहा सव्वा लाख ते अडीच लाख रुपये पगार मिळतो. तर कॅप्टनला दरमहा चार लाख ते आठ लाख रुपये पगार असतो. जर नोकरी एखाद्या आंतरराष्ट्रीय एअरलाईन कंपनीत असेल तर पगार यापेक्षाही जास्त असू शकतो. कॅप्टन मोहित म्हणतात की अनेकदा पश्चिम आशियातील देशांमध्ये पायलटच्या जास्त वॅकन्सी असतात. कारण तिथले लोक या पेशात कमी संख्येनं आहेत. तिथे फर्स्ट ऑफिसरला दरमहा ८-९ लाख रुपयांपर्यंत पगार मिळतो. करदेखील कमी असतो. मात्र यासाठी तुम्हाला दुसऱ्या देशात राहावं लागतं. म्हणजे खर्चदेखील जास्त होणार. कॅप्टन मोहित यांच्या मते, पायलट फक्त विमानांचं उड्डाण करण्यापुरताच मर्यादित नसतो. तो एखाद्या एअरलाईन्सच्या अकॅडमीत इंस्ट्रक्टर देखील होऊ शकतो. फ्लाइंग डिस्पॅचर म्हणून देखील काम करू शकतो. तसंच चार्टर्ड प्लेनचा देखील पायलट होऊ शकतो. पायलट होण्याचे जितके फायदे आहेत, तितकेच त्याचं शिक्षण आणि प्रशिक्षण देखील महागडं आहे. जो कन्व्हेंशनल सीपीएल ट्रेनिंग कोर्स आहे, त्यासाठी जवळपास ५५ लाख ते ८५ लाख रुपयांदरम्यान खर्च येतो. तर काही एअरलाईन कंपन्या कॅडेट पायलट ट्रेनिंगसाठी एक कोटी रुपये किंवा त्यापेक्षाही अधिक फी घेतात. कॅप्टन मोहित यांना आम्ही विचारलं की सर्वसाधारण कुटुंबातून येणारा विद्यार्थी इतक्या मोठ्या रकमेची व्यवस्था कशी करू शकतो. त्यावर ते स्वतःचं उदाहरण देत म्हणाले, ‘शैक्षणिक कर्ज हा एक चांगला पर्याय असतो. कारण जर तुमच्यावर इतर कोणतीही जबाबदारी नसेल, तर तुम्ही पाच ते सहा वर्षांमध्ये कर्जाची परतफेड करू शकता

पायलट कसं होतात? ट्रेनिंगसाठी किती खर्च येतो, किती पगार मिळतो?

हवाई वाहतूक (एविएशन) क्षेत्रात सध्या जी परिस्थिती निर्माण झाली आहे, ती सर्वांनीच पाहिली. पायलटचा तुटवडा, विमानतळावर लांबच लांब रांगा, रद्द झालेली उड्डाणं, त्रासलेले प्रवासी, मक्तेदारीचे आरोप आणि कंपनीचं स्पष्टीकरण, असं हे चित्र होतं.

मात्र या लेखात आपण याबद्दल नाही, तर या क्षेत्रातील नोकरीबद्दल आणि करियरबद्दल जाणून घेऊया.

भारताच्या हवाई वाहतूक क्षेत्राचा वेगानं विस्तार होतो आहे आणि हे क्षेत्र देशाच्या अर्थव्यवस्थेसाठी महत्त्वाचं होत चाललं आहे. भारताच्या अर्थव्यवस्थेतील या क्षेत्राचा ५३.६ अब्ज अमेरिकन डॉलरचा वाटा आणि ७५ लाखांहून अधिक लोकांना मिळालेल्या नोकऱ्या, याचाच पुरावा आहेत.

२०२४ मध्येच नागरी विमान वाहतूक महासंचालनालय म्हणजे डीजीसीएनं १३०० हून अधिक व्यावसायिक पायलटचे परवाने जारी केले. म्हणजेच या वर्षी इतके नवीन पायलट या क्षेत्रात आले.

करियरविषयीच्या या लेखात आपण अशा नोकरीबद्दल, करियरबद्दल जाणून घेणार आहोत जे करियर तुमच्या स्वप्नांना पंख देईल. ज्या करियरमुळे तुम्ही आकाशात उड्डाण घेऊ शकाल असं हे करियर आहे.

कॉकपिटपर्यंतचा प्रवास कसा पूर्ण होऊ शकतो? सर्वात आधी आपल्या मनात प्रश्न येतो की पायलट कसं होतात? त्याचं उत्तर एका प्रसिद्ध एअरलाईन्स कंपनीशी संबंधित पायलटनं आम्हाला दिलं.

ते म्हणाले की भारतात पायलट होण्याचे दोन मार्ग आहेत. पहिला मार्ग म्हणजे जो अनेक वर्षांपासून उपलब्ध आहे आणि दुसरा आहे, एअरलाईन्स कंपनीच्या कॅडेट पायलट प्रोग्रॅमचा.

दोन्हीसाठी उमेदवाराचं वय १८ वर्षे असलं पाहिजे. त्याचबरोबर बारावीमध्ये भौतिकशास्त्र आणि गणितात ५० टक्के गुण आवश्यक आहेत. जर उमेदवाराला कॉमर्स किंवा आर्ट्सची पार्श्वभूमी असेल, तर त्याला नॅशनल इन्स्टिट्यूट ऑफ ओपन स्कूलिंग किंवा कोणत्याही स्टेट बोर्डच्या ओपन परीक्षेद्वारे १२ वीची भौतिकशास्त्र आणि गणिताची परीक्षा पास होणं आवश्यक आहे.

भारताच्या विमान वाहतुकीचं नियमन डीजीसीए म्हणजे डायरेक्ट्रेट जनरल ऑफ सिव्हिल एविएशन करतं.

डीजीसीएनं देशभरात अनेक डॉक्टरांना मान्यता दिली आहे की ते पायलटच्या प्रशिक्षणासाठी आवश्यक असलेली वैद्यकीय तपासणी करू शकतात.

पायलटच्या प्रशिक्षणाआधी विद्यार्थ्यांकडे क्लास २ वैद्यकीय प्रमाणपत्र असलं पाहिजे. डीजीसीएनं मान्यता दिलेले डॉक्टर ते देतात. यानून ती व्यक्ती प्रशिक्षणासाठी वैद्यकीयदृष्ट्या फिट आहे की नाही हे स्पष्ट होतं.

त्यानंतर होते क्लास १ वैद्यकीय तपासणी. ती डीजीसीए घेते. ही परीक्षा भारतीय हवाई दलाकडून मान्यताप्राप्त डॉक्टरकडून केली जाते.

कमशियल पायलट लायसन्स (सीपीएल) मिळण्यासाठी हे प्रमाणपत्र आवश्यक असतं. यात डोळे, ईसीजी, रक्तचाचणी, नाक-कान-गळ्याच्या तपासणीचा समावेश असतो.

दोन्ही तपासण्यांसाठी जवळपास दहा हजार रुपयांचा खर्च येतो.

अर्थात, जर एखाद्याला कलर ब्लाइंडनेस म्हणजे रंग अंधत्व असेल, तर ती व्यक्ती पायलट होऊ शकत नाही. त्याचबरोबर सुरुवातीला रक्त, लघवी यासारख्या प्राथमिक तपासण्या होतात. जर यात कोणी नापास झाला, तर ती व्यक्ती पायलट होऊ शकत नाही. पायलट कसं होतात, किती खर्च येतो आणि किती पगार मिळतो?

भारताच्या हवाई वाहतूक क्षेत्र देशाच्या अर्थव्यवस्थेसाठी महत्त्वाचं होत चाललं आहे. अर्थव्यवस्थेतील या क्षेत्राचा ५३.६ अब्ज अमेरिकन डॉलरचा वाटा आणि ७५ लाखांहून अधिक लोकांना मिळालेल्या नोकऱ्या, याचाच पुरावा आहेत.

कॉकपिटपर्यंतचा प्रवास कसा पूर्ण होऊ शकतो?

भारतात पायलट होण्यासाठी उमेदवाराचं वय १८ वर्षे असलं पाहिजे. त्याचबरोबर बारावीमध्ये भौतिकशास्त्र आणि गणितात ५० टक्के गुण आवश्यक आहेत.

जर उमेदवाराला कॉमर्स किंवा आर्ट्सची पार्श्वभूमी असेल, तर त्याला नॅशनल इन्स्टिट्यूट ऑफ ओपन स्कूलिंग किंवा कोणत्याही स्टेट बोर्डच्या ओपन परीक्षेद्वारे १२ वीची भौतिकशास्त्र आणि गणिताची परीक्षा पास होणं आवश्यक आहे.

पायलटच्या प्रशिक्षणाआधी विद्यार्थ्यांकडे क्लास २ वैद्यकीय प्रमाणपत्र असलं पाहिजे. डीजीसीएकडून मान्यताप्राप्त डॉक्टर ते देतात.

यानंतर क्लास १ वैद्यकीय तपासणी होते. ती डीजीसीए करवून घेते. भारतीय हवाई दलानं मान्यता दिलेले डॉक्टर ती करतात.

कमशियल पायलट लायसन्स (सीपीएल) मिळण्यासाठी हे प्रमाणपत्र आवश्यक असतं. यात डोळे, ईसीजी, रक्तचाचणी, नाक-कान-गळ्याच्या

तपासणीचा समावेश असतो. यानंतर काय होतं?

पात्रतेशी निगडीत सर्व गोष्टींची पूर्तता केल्यानंतर डीजीसीएची सीपीएल परीक्षा द्यावी लागते. सर्वसाधारणपणे ही परीक्षा वर्षातून चार वेळा होते.

ग्राऊंड ट्रेनिंग हे पायलट ट्रेनिंगची अकेडमिक फेज असते. यात मेटरोलॉजी किंवा हवामानशास्त्र, एअर रेग्युलेशन, नॅव्हिगेशन, रेडिओ टेलीफोनी, टॅक्निकल सारखे विषय शिकवले जातात. यांच्या लेखी परीक्षेत किमान ७० टक्के गुण मिळणं आवश्यक असतं.

यानंतर उमेदवार भारतातील डीजीसीएनं मान्यता दिलेल्या वेगवेगळ्या फ्लाइंग ट्रेनिंग ऑर्गनायझेशन (एफटीओ) मध्ये दाखल होतात. तिथे ते विमान उड्डाणाचा २०० तासांचा अनुभव घेतात.

एअरलाईन्स कंपन्यांकडून देखील काही कॅडेट पायलट प्रोग्रॅम चालवले जातात. जर एखाद्या उमेदवारानं त्याचं एविएशन करियर एअरलाईन्स कॅडेट पायलट प्रोग्रॅममधून सुरू केलं, तर यात एक निश्चित अभ्यासक्रम असतो. यात थ्योरिटिकल आणि प्रॅक्टिकल असं दोन्ही प्रकारचं प्रशिक्षण होतं.

कॅडेट प्रोग्रॅमद्वारे एअरलाईन्स कंपनी स्वतःदेखील १२ वी नंतर काही चाचण्यांच्या आधारे विद्यार्थी निवडतात. मग त्यांची फ्लाइंग ट्रेनिंग होते. एअरलाईन्स कंपन्यांमध्ये परतल्यानंतर त्यांना टाईप रेटिंग मिळते. मात्र याची फी अधिक असते.

प्रशिक्षणाच्या वेळेस उमेदवारांना छोट्या विमानांच्या उड्डाणाचं प्रशिक्षण दिलं जातं. मात्र प्रवासी विमान चालवण्यासाठी त्यांना आणखी एका परवान्याची आवश्यकता असते. याला टाईप रेटिंग म्हणतात.

फ्लाइंग ट्रेनिंग, खर्च आणि पगार? भारतात कोणत्याही चांगल्या केंद्रात हे प्रशिक्षण १४ ते १५ महिन्यांमध्ये होतं. यासाठी ५०-५५ लाख रुपयांचा खर्च येतो.

अमेरिकेत हे प्रशिक्षण १० महिन्यांमध्ये होतं. तिथे यासाठी ५०-५२ लाख रुपयांचा खर्च येतो.

दक्षिण आफ्रिकेत हे प्रशिक्षण १२-१४ महिन्यांचं असतं. यात ३५-४० लाख रुपयांचा खर्च येतो.

तर पगाराचा विचार करता, फर्स्ट ऑफिसरला दरमहा सव्वा लाख ते अडीच लाख रुपयांचा पगार असतो.

कॅडेटच्या पोस्टसाठी दरमहा चार ते आठ लाख रुपयांचा पगार मिळतो. नोकरी जर आंतरराष्ट्रीय एअरलाईन्स कंपनीत असेल तर पगार यापेक्षाही जास्त असू शकतो.

यानंतर काय असतं?

पात्रतेशी निगडीत सर्व निकष पूर्ण केल्यानंतर डीजीसीएची सीपीएल परीक्षा द्यावी लागते. सर्वसाधारणपणे ही परीक्षा वर्षातून चार वेळा होते.

ही परीक्षा पास होणाऱ्यांचं प्रशिक्षण दोन प्रकारचं असतं. एक ग्राऊंड ट्रेनिंग

आणि दुसरं फ्लाइंग.

ग्राऊंड ट्रेनिंग हा पायलट ट्रेनिंगचा अकॅडमिक टप्पा असतो. यात मेटरोलॉजी किंवा हवामानशास्त्र, एअर रेग्युलेशन, नॅव्हिगेशन, रेडिओ टेलीफोनी, टॅक्निकल यासारखे विषय शिकवले जातात.

या विषयांच्या लेखी परीक्षेत किमान ७० टक्के गुण मिळणं आवश्यक असतं.

यानंतर उमेदवार भारतात डीजीसीएची मान्यता असलेल्या वेगवेगळ्या फ्लाइंग ट्रेनिंग ऑर्गनायझेशनमध्ये (एफटीओ) दाखल होतात. तिथे ते विमान उड्डाणाचा २०० तासांचा अनुभव घेतात.

याव्यतिरिक्त दुसरा मार्ग असतो, कॅडेट पायलट प्रोग्रॅम, जो एअरलाईन्स कंपनी चालवतात.

जाणकारांच्या मते, जर एखादा उमेदवारानं त्याचं एविएशन करियर एअरलाईन्स कॅडेट पायलट प्रोग्रॅममधून सुरू केलं तर यात एक निश्चित अभ्यासक्रम असतो. यात थ्योरिटिकल आणि प्रॅक्टिकल, अशी दोन्ही प्रकारची ट्रेनिंग असते.

यात एविएशनच्या मूलभूत गोष्टी सखोलपणे शिकवल्या जातात. त्याचबरोबर पार्टनर फ्लाइंग ट्रेनिंग ऑर्गनायझेशन (एफटीओ) मध्ये फ्लाइंग सेशन देखील असतात. हे एकात्मिक प्रशिक्षण यासाठी दिलं जातं, जेणेकरून विमान वाहतूक उद्योगाच्या गरजेनुसार कौशल्य पायलटमध्ये असावीत.

म्हणजेच, एअर इंडियाचा एक कॅडेट पायलट प्रोग्रॅम आहे. त्याच्याअंतर्गत उमेदवाराला एअर इंडिया फ्लाइंग ट्रेनिंग अकॅडमी बरोबरच एअरलाईन्स कंपनीच्या दोन ग्लोबल पार्टनर स्कूलमध्ये कमशियल पायलट लायसन्स ट्रेनिंग (सीपीएल) आणि टाईप रेटिंग दिलं जातं.

फ्लाइंग ट्रेनिंगमध्ये उमेदवारांना छोट्या विमानं चालवायला शिकवलं जातं.

मात्र जेव्हा त्यांना प्रत्यक्षात प्रवासी विमान चालवायचं असतं, तेव्हा त्यांना आणखी परवान्याची आवश्यकता असते. याला टाईप रेटिंग म्हणतात.

एअर इंडियाची ट्रेनिंग अकॅडमी अमरावतीमध्ये आहे आणि दोन ग्लोबल पार्टनर स्कूल अमेरिकेत आहेत.

कॅडेट प्रोग्रॅमद्वारे एअरलाईन्स कंपनी स्वतःच १२ वी नंतर काही चाचण्यांच्या आधारे विद्यार्थ्यांची निवड करतात.

मग त्यांची फ्लाइंग ट्रेनिंग होते आणि एअरलाईन्स कंपन्यांमध्ये परतल्यानंतर

त्यांना टाईप रेटिंग मिळते. मात्र याची फी जास्त असते.

फ्लाइंग ट्रेनिंग आणि खर्च लेखी परीक्षा पास होण्यासाठी किमान सहा महिन्यांचा कालावधी लागतो. त्यानंतर फ्लाइंग ट्रेनिंग सुरू होते.

यात उमेदवारांना कोणत्या देशात ही ट्रेनिंग घ्यायची आहे ते ठरवतात. भारत किंवा कोणत्याही देशात ही ट्रेनिंग घेतली जाऊ शकते.

कॅडेट मोहित, विमानात कायमय शैलीत अनाउन्समेंट करून व्हायरल झाले आहेत. आता ते एका एअरलाईन्स कंपनीत इंस्ट्रक्टर पदावर कार्यरत राहूनच 'पोप्टिक पायलट' नावाची ट्रेनिंग अकॅडमीदेखील चालवत आहेत.

ते म्हणतात, 'बहुतांश लोक भारत, अमेरिका, दक्षिण आफ्रिकेची निवड करतात आणि माझ्यासारखे काहीजण कॅनडातदेखील जातात. तुम्ही फ्लाइंग ट्रेनिंग कुठे घेतली आहे, यामुळे काहीही फरक पडत नाही.'

'कारण डीजीसीएच्या लेखी परीक्षेत तुम्हाला पास व्हावंचा लागतं. एअरलाईन्स कंपनीदेखील एखाद्या विशिष्ट देशातील ट्रेनिंगला पसंती देत नाहीत. तुमच्याकडे भारतीय पायलटचा परवाना आहे की नाही हे महत्त्वाचं असतं.'

भारतात एखाद्या चांगल्या स्कूलमध्ये हे प्रशिक्षण १४ ते १५ महिन्यांमध्ये होतं. यात ५०-५५ लाख रुपयांचा खर्च येतो.

अमेरिकेत हे प्रशिक्षण १० महिन्यांमध्ये होतं आणि त्यासाठी ५०-५२ लाख रुपये खर्च येतो.

तर दक्षिण आफ्रिकेत हे प्रशिक्षण १२-१४ महिन्यांचं असतं. त्यासाठी ३५-४० लाख रुपयांचा खर्च येतो.

कॅडेट मोहित म्हणतात, 'हे एखाद्या पदवीप्रमाणे नसतं की ज्यात प्रत्येक विद्यार्थ्यांसाठी तीन-चार वर्षांचा अभ्यासक्रम असेल. इथे उमेदवाराकडे २०० तासांची फ्लाइंग ट्रेनिंग म्हणजे विमानात बसण्याचा अनुभव असला पाहिजे. काहीजण ते दहा महिन्यात पूर्ण करतात. तर काहीना थोडा अधिक वेळ लागू शकतो.'

प्रशिक्षणानंतर ज्या एअरलाईन्स कंपनीत पायलटची भरती होईल, तिथे काम करण्यासाठी हे उमेदवार पात्र असतात.

कॅडेट मोहित यांच्या मते, जेव्हा एखादा पायलट एअरलाईन्स कंपनीत रुजू होतो. तेव्हा त्याचं पहिलं पद फर्स्ट ऑफिसरचं असतं. तो विमानात कॅडेटसोबत को-पायलट म्हणून काम करतो. **पान नं. २वर**

वसई-विरार मनपा निवडणूक : एमआयएमकडून सर्वसामान्य महिलांना उमेदवारी देण्यावर भर

वसई : वसई-विरार महानगरपालिकेच्या आगामी निवडणुकीच्या पार्श्वभूमीवर ऑल इंडिया मजलिस-ए-इत्तेहादुल मुस्लीमीन (एमआयएम) पक्षाने महिलांना राजकीय प्रतिनिधित्व देण्याची नवी दिशा जाहीर केली आहे. पक्षाचे प्रदेशाध्यक्ष आणि खासदार इम्तियाज जलील यांनी गेल्या आठवड्यात वसई येथे घेतलेल्या सभेत हा निणय जाहीर केला.

या निवडणुकीत एमआयएम ५० पैकी १५ ते १८ जागांवर सर्वसामान्य, मध्यमवर्गीय पार्श्वभूमीतील महिला उमेदवारांना संधी देणार असल्याची माहिती त्यांनी दिली. या निणयामुळे स्थानिक पातळीवर महिलांचा राजकीय सहभाग वाढेल, असा पक्षाचा दावा आहे.

पहिली महिला उमेदवार मैदानात



एमआयएमने वसई-विरारमध्ये आपल्या पहिल्या महिला उमेदवाराला 'एबी फॉर्म' देत निवडणूक रिंगणात उतरवण्याची तयारी पूर्ण केली आहे. या महिला उमेदवार मध्यमवर्गीय कुटुंबातून येतात. त्यामुळे घराघरात होणारा प्रचार आता मोठ्या प्रमाणावर महिलांच्या माध्यमातून होईल, असा अंदाज व्यक्त केला जात आहे.

राजकीय समीकरणांवर परिणाम?

महायुतीकडून 'लाडकी बहीण' योजनेच्या माध्यमातून महिला मतदारांना आकर्षित करण्याची रणनीती आखण्यात आली होती. मात्र एमआयएमच्या या निणयामुळे त्या रणनीतीला काही प्रमाणात आव्हान निर्माण होऊ शकते, असे राजकीय निरीक्षकांचे मत आहे.

महिलांना केवळ मतदार न ठेवता प्रतिनिधी

सभेत बोलताना इम्तियाज जलील यांनी स्पष्ट केले की, 'मुस्लीम महिलांना केवळ मतदानाच्या रांगेत उभे केले जाणार नाही, तर त्यांना सन्मानाने सभागृहात बसवले जाईल. महिलांच्या सत्तेतल्या सहभागावर भार देता एमआयएमने वसई-विरारच्या राजकारणात नवा प्रयोग सुरू केल्याचे चित्र आहे.

उच्च सुरक्षा नंबर प्लेटसाठी शेवटची ३१ डिसेंबरची मुदत, ६० टक्के वाहनधारक अजूनही

नालासोपारा आणि पालघर जिल्ह्यात एप्रिल २०१९ पूर्वी नोंदणीकृत असलेल्या वाहनांवर उच्च सुरक्षा नोंदणी पाट्या (एचएसआरपी) बसवण्याची प्रक्रिया अपेक्षित गतीने पूर्ण झालेली नाही. परिवहन विभागाच्या आकडेवारीनुसार, जिल्ह्यातील साडेचार लाखांहून अधिक वाहनांपैकी केवळ ३९ टक्के वाहनांवरच आतापर्यंत या पाट्या बसवण्यात आल्या आहेत. सुरक्षेच्या दृष्टीने अत्यावश्यक असलेल्या या पाट्यांसाठी ३१ डिसेंबर २०२५ ही अंतिम मुदत देण्यात आली असून, उर्वरित वाहनधारक पुढील दहा दिवसांत नियम पाळणार की दंड

भरणार, असा प्रश्न निर्माण झाला आहे. पालघर जिल्ह्यातील स्थिती काय? परिवहन विभागाकडे उपलब्ध माहितीनुसार पालघर जिल्ह्यात एकूण ८ लाख ७५ हजार ६९४ वाहने नोंदणीकृत आहेत. त्यापैकी ४ लाख ५० हजार ६३० वाहने एप्रिल २०१९ पूर्वी नोंदणीकृत असून, या सर्व वाहनांना एचएसआरपी पाट्या बंधनकारक आहेत. मात्र आतापर्यंत केवळ १ लाख ७६ हजार ८७६ वाहनधारकांनी या पाट्या बसविल्या आहेत. म्हणजेच जवळपास ६० टक्के वाहनधारकांनी अद्याप नियमाचे पालन केलेले नाही. ४३ केंद्रे कार्यरत, तरीही प्रतिसाद कमी एचएसआरपी बसवण्याची

पान नं. २वर

महानगरपालिका निवडणुकीत जैन समाज निर्णायक भूमिकेत, भाजपाकडून मोठी तयारी

आगामी महानगरपालिका निवडणुकांच्या पार्श्वभूमीवर जैन समाज संघटितपणे राजकारणात सक्रिय होत असून, या निवडणुकांत निर्णायक भूमिका बजावण्याची तयारी समाजाने केल्याचे संकेत मिळत आहेत. भारतीय जनता पक्षाच्या जैन प्रकोष्ठाचे प्रदेशाध्यक्ष संदीप भंडारी यांनी ही माहिती दिली.

व्यापार, उद्योग, सहकार, आरोग्य आणि सामाजिक क्षेत्रात महत्त्वाचे योगदान देणारा जैन समाज आता राजकीय नेतृत्वाची भूमिका स्वीकारण्यासाठी सज्ज झाला आहे. नैसर्गिक आपत्ती किंवा संकटाच्या काळात समाजसेवेत पुढाकार घेणारा हा समाज देशाच्या अर्थव्यवस्थेतही भरीव योगदान देतो, असे भंडारी यांनी सांगितले.

भाजपाकडून १५० हून अधिक जैन उमेदवार इच्छुक

भाजपाकडून एकट्या महाराष्ट्रात १५० हून अधिक जैन समाजातील कार्यकर्ते महानगरपालिका निवडणूक लढविण्यास इच्छुक असल्याची माहिती देण्यात आली आहे. प्रत्येक महानगरपालिकेत भाजपाचा झेंडा फडकवण्याचा निर्धार या माध्यमातून व्यक्त होत असल्याचे राजकीय विश्लेषकांचे मत आहे.

जैन प्रकोष्ठाची वाटचाल

२०२१ मध्ये तत्कालीन भाजपा प्रदेशाध्यक्ष चंद्रकांत पाटील यांच्या पुढाकाराने महाराष्ट्रात देशातील पहिले भाजपा जैन प्रकोष्ठ स्थापन करण्यात आले. त्यानंतर संदीप भंडारी यांच्या नेतृत्वाखाली राज्यभर हजारो जैन समाजातील कार्यकर्ते भाजपाशी जोडले गेले असून, प्रकोष्ठ एक प्रभावी संघटन म्हणून उभे राहिले आहे.

लोकसभा आणि विधानसभा निवडणुकांमध्ये जैन प्रकोष्ठाच्या कार्यकर्त्यांनी बूथ पातळीवर काम करत समाजातील मतदानाचा टक्का वाढवण्यात भूमिका बजावल्याचा दावा पक्षाकडून करण्यात आला आहे.

२९ महानगरपालिकांसाठी तयारी

आगामी निवडणुकांसाठी भाजपा जैन प्रकोष्ठाने मागील आठ महिन्यांपासून नियोजनबद्ध तयारी सुरू केली आहे. महाराष्ट्रातील २९ महानगरपालिकांसाठी महापालिकानिहाय कोअर कमिट्या जाहीर करण्यात आल्या असून, प्रत्येक प्रभागात जैन समाजाची प्रभावी राजकीय उपस्थिती निर्माण

पान नं. २वर



बहुजन महा | VIEWS & NEWS

RNI NO. MAHMAR/2023/91098

www.bahujanmahaviewsandnews.in





युवाशक्ती एक्सप्रेस

YUVA SHAKTI EXPRESS

NEWS

www.yuvashaktiexpress.in



युवाशक्ती एक्सप्रेस कार्यालय- ९८९०८७९७५७

वृत्तपत्रात प्रसिद्ध होणारा मजकूर आढेलेल्या कागदपत्रांवर आधारित असतो. त्यामुळे प्रसिद्ध झालेल्या मजकुराबाबत कोणाला आक्षेप असल्यास संबंधितांनी योग्य त्या कागदपत्रांसह युवाशक्ती एक्सप्रेस कार्यालयाशी संपर्क साधावा. सदर पुरावे योग्य असल्यास संबंधित बातमी बाबतचा खुलासा प्रसिद्ध केला जाईल. या पत्रात प्रसिद्ध होणा-या मजकुराबाबत मुद्रक स्थळ जबाबदार राहणार नाही.

साप्ताहिक युवाशक्ती एक्सप्रेस मते प्रसिद्ध होणा-या कोणत्याही प्रकारच्या जाहिरातीबाबत कुठल्याही प्रकारचा वाद उद्भवल्यास त्याला युवाशक्ती एक्सप्रेस व्यवस्थापन जबाबदार राहणार नाही याची सर्वांनी नोंद घ्यावी.

साप्ताहिक युवाशक्ती एक्सप्रेस वृत्त प्रसिद्धी किंवा अन्य कोणत्याही तत्सम कामासाठी संपादकाशी संपर्क साधायचा असल्यास संबंधितांनी दूरध्वनी क्रमांक ९८९०८७९७५७ वर संपर्क साधावा.

या नोटीसी द्वारे कळविण्यात येते कि साप्ताहिक युवाशक्ती एक्सप्रेस वर्तमानपत्रात प्रसिद्ध होणा-या जाहिराती सर्व प्रकारच्या नोटीसी याच्याशी आमचा काहीही संबंध नाही. संबंधित आणि संबंधित व्यक्तींशी परस्पर संबंध साधून त्याबाबत खात्री करावी. साप्ताहिक युवाशक्ती एक्सप्रेस वर्तमानपत्र व व्यवस्थापन याबाबत कोणत्याही प्रकारे जबाबदार राहणार नाही.

संपादक..