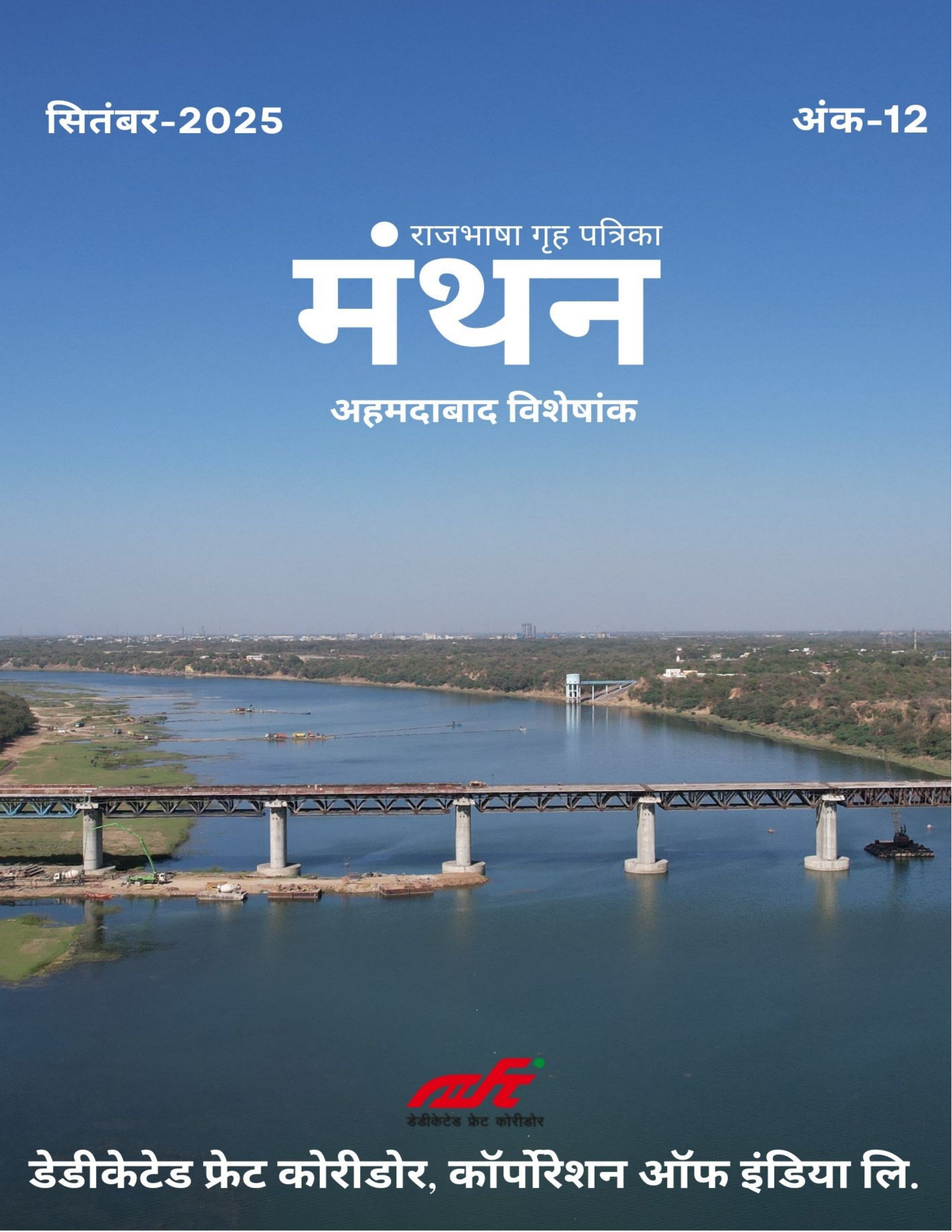
सितंबर-2025

अंक-12

राजभाषा गृह पत्रिका

मंथन

अहमदाबाद विशेषांक



डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर, कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लि.

विषय-सूची

प्रधान संरक्षक
श्री प्रवीण कुमार
प्रबंध निदेशक

मुख्य संरक्षक
श्री अनुराग शर्मा
निदेशक अवसंरचना

संरक्षक

श्री रणविजय
मुख्य राजभाषा अधिकारी एवं समूह महाप्रबंधक / विद्युत, पश्चिमी कोरीडोर

प्रधान संपादक

श्री जितेन्द्र कुमार
उप मुख्य राजभाषा अधिकारी एवं संयुक्त महाप्रबंधक/ विधि

संपादक
श्री एम. गौहर हुसैन
वरिष्ठ कार्यकारी/ राजभाषा

संपादकीय सहयोग एवं साज सज्जा
तरूण मकवाना, अहमदाबाद कार्यालय, आकाशदीप भारद्वाज, कॉर्पोरेट कार्यालय

संपादक मंडल का लेखकों के विचारों से सहमत होना आवश्यक नहीं है। रचनाओं का पूर्णत: उत्तरदायित्व लेखकों का होगा।

पत्राचार एवं सुझाव हेतु
राजभाषा विभाग, डीएफसीसीआईएल, कॉर्पोरेट कार्यालय, नोएडा सेक्टर-145, उत्तर प्रदेश-201301
ई-मेल-corprbh01@dfcc.co.in

क्र. सं.	विषय	पृ.सं.
1	प्रबंध निदेशक का संदेश	03
2	निदेशक अवसंरचना का संदेश	04
3	मुख्य महाप्रबंधक अहमदाबाद का संदेश	05
4	मुख्य राजभाषा अधिकारी का संदेश	06
5	महाप्रबंधक /बिजली एवं उप मुख्य राजभाषा अधिकारी अहमदाबाद का संदेश	07
6	माल परिवहन को रफ्तार देता डीएफसीसीआईएल	08
7	फ्रेट क्रांति: पश्चिमी डीएफसी	18
8	अंतरिक्ष उपयोग केंद्र में दिनांक 30.01.2025 को आयोजित अंताक्षरी प्रतियोगिता की झलकियां	21
9	संरक्षा का सेंसर: एक्सल बॉक्स डिटेक्टर	22
10	संरक्षा के साथ, अहमदाबाद इकाई का भरोसेमंद माल संचालन	27
11	अहमदाबाद : संस्कृति और विरासत का संगम	31
12	जुनून और जिद की जीत	34
13	जीवन का मर्म-कविता– जयंत शर्मा	37
14	बेटा नहीं हूं मैं बेटी हूं - यशुमिका शर्मा	38
15	मुझे नए भारत के दर्शन कराओ -बी.के त्रिपाठी	39
16	हर चेहरा यहां नकाब में है-बी.के. सिंह	40
17	जिदंगी-गणेश शंकर मंगलकर	41
18	व्यंग-WAG-7 और WAG-9 में विवाद -धर्मेन्द्र सिंह	42
19	प्रबंध निदेशक महोदय का हिंदी दिवस संदेश	42
20	संसदीय राजभाषा समिति का निरीक्षण	43

"हिन्दी जोड़े – दिल से दिल, देश से देश।"

प्रबंध निदेशक का संदेश

प्रिय पाठकगण,

मुझे बहुत प्रसन्नता है कि वेस्टर्न डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर अहमदाबाद इकाई द्वारा" **मंथन**" पत्रिका के 12वें अंक को **'अहमदबाद विशेषांक'** के रूप में प्रकाशित किया जा रहा है।

मेरा विश्वास है कि इस अंक में अहमदाबाद इकाई परियोजना को साकार रूप देने के लिए आए उतार-चढ़ाव एवं कार्मिकों के अनुभवों को साझा करते हुए इसे रोचक बनाने का प्रयास किया गया है। यूनिट का यह संघर्ष और प्रेरणादायी कार्य अब पाठकों को नए रूप मे उपलब्ध कराने का यह अच्छा प्रयत्न है, जिसे साकार करने के लिए इस विशेषांक से जुड़े सभी अधिकारियों एवं कर्मचारियों को मैं बधाई एवं शुभकामनाएँ देता हूँ।

इस पत्रिका में यूनिट की विशेष उपलब्धियों के साथ अहमदाबाद के दर्शनीय स्थल एवं गुजरात की कुछ महत्वपूर्ण जानकारी को बहुत ही खूबसूरती के साथ उभारने का प्रयास किया गया है। यह हमारे कार्मिकों के साथ मंथन के सभी पाठकों के लिए उपयोगी सिद्ध होगी। मंथन का यह 12वांअंक बहुत ही ज्ञानवर्धक, रूचिकर तथा प्रेरक रूप मे प्रकाशित होगा।

मैं, संपादक मंडल एवं लेखकों को बधाई देता हूँ तथा पत्रिका के सफल प्रकाशन की कामना करता हूँ।

शुभकामनाओं के साथ,

प्रवीण कुमार

(प्रवीण कुमार)
प्रबंध निदेशक

निदेशक अवसंरचना का संदेश

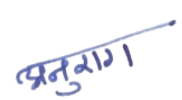
प्रिय सहकर्मियों,

मुझे यह जानकर अत्यंत हर्ष हो रहा है कि राजभाषा मंथन का 12वाँ अंक **'अहमदाबाद विशेषांक'** प्रकाशित हो रहा है। यह ई-पत्रिका न केवल हमारी राजभाषा हिंदी के संवर्धन का सशक्त माध्यम है, बल्कि संगठन के भीतर रचनात्मकता, विचारों की अभिव्यक्ति और साहित्यिक ऊर्जा को भी प्रोत्साहित करती है।

राजभाषा का प्रयोग केवल संवैधानिक दायित्व ही नहीं, बल्कि हमारी सांस्कृतिक पहचान और कार्य संस्कृति का अभिन्न अंग है। मुझे विश्वास है कि यह अंक भी हमारे सहकर्मियों की प्रतिभा, लेखन क्षमता और हिंदी के प्रति प्रतिबद्धता को उजागर करेगा।

मैं, राजभाषा मंथन के सम्पादकीय दल एवं इसमें योगदान देने वाले सभी सहयोगियों को हृदय से बधाई देता हूँ और आशा करता हूँ कि यह पत्रिका आने वाले समय में और भी समृद्ध व प्रेरणादायी सिद्ध होगी।

शुभकामनाओं के साथ,



(अनुराग शर्मा)
निदेशक /अवसंरचना

मुख्य महाप्रबंधक अहमदाबाद का संदेश

प्रिय पाठकगण,

पत्रिका मंथन के 12वें अंक को अहमदाबाद संस्करण के रूप में प्रकाशित करने के लिए प्रबंध निदेशक जी द्वारा आदेशित किया गया था, जिसके लिए मैं प्रबंध निदेशक जी का आभार व्यक्त करता हूँ।

अहमदाबाद यूनिट, कॉर्पोरेट कार्यालय द्वारा समय-समय पर दिए गए कार्यो को सफल रूप से पूर्ण करने में अग्रणीय रहा है और आगे भी रहेगा। अहमदाबाद इकाई अब निर्माण चरण का कार्य पूरा कर के परिचालन चरण में आ गया है। इसके लिए अधिकारियों एवं कर्मचारियों ने दिन-रात कठोर परिश्रम किया है और सभी कार्यों को निरंतर आगे प्रगति के पथ पर ले जाने के लिए हम प्रतिबद्ध है।

मंथन पत्रिका के इस अंक के लिए अहमदाबाद इकाई के सभी अधिकारियों, कार्मियों ने अपना सहयोग देकर सराहनीय कार्य किया है, जो प्रेरणदायक, कारगर एवं उपयोगी सिद्ध होगा।

(मनीष अवस्थी)
मुख्य महाप्रबंधक,
डीएफसीसीआईएल,अहमदाबाद

मुख्य राजभाषा अधिकारी का संदेश

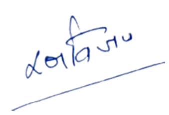
मंथन पत्रिका के सभी पाठकों, लेखकों तथा हिंदी में कार्य करने वाले अधिकारियों एवं कर्मियों को मेरा हार्दिक अभिनंदन।

आपके समक्ष 'मंथन' का अहमदाबाद विशेषांक प्रस्तुत करते हुए मुझे अत्यंत प्रसन्नता हो रही है। प्रबंध निदेशक महोदय के निर्देशानुसार डीएफसीसीआईएल राजभाषा विभाग की हिंदी पत्रिका मंथन के 12 वें अंक को अहमदाबाद विशेषांक के रूप में प्रकाशित किया जा रहा है। इस प्रयास के लिए मैं अहमदाबाद डीएफसीसीआईएल में कार्यरत सभी अधिकारी एवं कर्मियों को हार्दिक बधाई देता हूँ तथा राजभाषा कार्य से जुड़े सभी सहयोगियों के प्रति हृदय से आभार व्यक्त करता हूँ और विश्वास करता हूँ कि यह परंपरा आगे भी निरंतर जारी रहेगी।

इस विशेषांक में अहमदाबाद इकाई की गतिविधियों के साथ-साथ गुजरात राज्य के अहमदाबाद शहर से संबंधित उपयोगी जानकारी भी प्रस्तुत की गई है। मुझे पूर्ण विश्वास है कि यह अंक सभी पाठकों के लिए आकर्षक, रोचक और ज्ञानवर्धक सिद्ध होगा।

मैं मुख्य महाप्रबंधक अहमदाबाद तथा इस अंक के प्रकाशन में सहयोग प्रदान करने वाले सभी सदस्यों का हार्दिक आभार व्यक्त करता हूँ। साथ ही, महाप्रबंधक/विद्युत / अहमदाबाद एवं राजभाषा कार्य में सक्रिय सहयोग देने वाले सभी सहयोगियों का भी धन्यवाद करता हूँ और आशा करता हूँ कि यह प्रयास भविष्य में भी निरंतर जारी रहेगा।

धन्यवाद।



(रणविजय)
मुख्य राजभाषा अधिकारी एवं
समूह महाप्रबंधक/विद्युत/पश्चिमी कोरीडोर

महाप्रबंधक/बिजली एवं राजभाषा अधिकारी का संदेश

प्रिय साथियों

मासिक पत्रिका मंथन के अहमदाबाद विशेषांक, 12वें अंक को प्रकाशित करने के लिए प्रबंध निदेशक जी के आदेशानुसार तैयार मंथन अहमदाबाद विशेषांक के लिए प्रबंध निदेशक जी एवं मुख्य महाप्रबंधक अहमदबाद का आभार व्यक्त करता हूँ।

हिन्दी राजभाषा के लिए अहमदाबाद इकाई को वेस्टर्न फ्रेट कॉरिडोर को समन्वय बनाने के लिए प्रबंध निदेशक जी का विशेष रूप से आभार व्यक्त करना चाहूँगा। इस इकाई मे सभी अधिकारी एवं कार्मिक द्वारा दिन-रात कठोर परिश्रम से निरंतर आगे प्रगति के पथ पर ले जाने के लिए प्रतिबद्ध है।

मंथन पत्रिका अहमदाबाद इकाई के प्रकाशन के लिए अहमदाबाद इकाई के सभी अधिकारियों एवं कार्मिकों ने विशेष सहयोग देकर सराहनीय कार्य किया है, जो सभी के लिए प्रेरणादायक है।

गोविन्द सैनी

(गोविन्द प्रसाद सैनी)
समूह महाप्रबंधक, विद्युत एवं राजभाषा अधिकारी
डीएफसीसीआईएल, अहमदाबाद

माल परिवहन को रफ्तार देता डीएफसीसीआईएल

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर क्या है: आजादी के बाद माल ढुलाई के लिए देश के अंदर सबसे बड़ी रेलवे लाइन बिछाई जा रही है. जिसको डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर नाम दिया गया है. वर्तमान में दो कॉरिडोर बन चुके हैं। पहला है ईस्टर्न डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर (इ.डी.एफ.सी.) और दूसरा कॉरिडोर है वेस्टर्न डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर (डब्ल्यू.डी.एफ.सी.)। ईस्टर्न डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर की लंबाई 1839 किलोमीटर है। जबकि वेस्टर्न फ्रेट कॉरिडोर की लंबाई 1504 किलोमीटर है। ईडीएफसी और डब्ल्यूडीएफसी को जोड़ने के लिए दादरी और खुर्जा के बीच एक रेलवे लाइन भी बिछाई जा रही है। यहां हम आपको बताने जा रहे हैं कि इस कॉरिडोर की जरूरत क्यों पड़ी और यह किन-किन शहरों से होकर निकल रहा है।

कॉरिडोर से लाभ?

इन कॉरिडोर के निर्माण से मुख्य रेलवे लाइन से ट्रैफिक कम हो जाएगा। ऐसे में यात्री ट्रेनों की स्पीड बढ़ जाएगी और कम से कम समय में वह अपन दूरी तय कर सकेंगी। इसके अलावा फ्रेट कॉरिडोर की रेलवे लाइन मालगाड़ी की स्पीड को 25 किमी प्रतिघंटा से बढ़ाकर 75 किमी प्रतिघंटा तक कर देगा। माल ढुलाई परिवहन में इजाफा होगा और मालगाड़ियां बिना किसी समस्या के कॉरिडोर पर दौड़ती रहेंगी। लगभग 70 फीसदी मालगाड़ी कॉरिडोर के ट्रैक पर दौड़ेंगी। इससे अन्य रेल लाइन की तुलना में डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर पर मालगाड़ी अधिक से अधिक भार का सामान इधर से उधर पहुंचा पाएंगी। जो व्यापार के लिए लाभकारी सिद्ध होंगी। व्यापार की सुगमता के साथ यह कॉरिडोर रोजगार सृजन भी करेगा। रेलवे निर्माण एक विशाल उपक्रम है जिसके लिए योजना,विशेषज्ञता और बहुत मेहनत की आवश्यकता होती है। रेलवे लाइन के निर्माण में कई चरण शामिल हैं, जिनमें से प्रत्येक की अपनी चुनौतियां और अड़चनें हैं। इस लेख में, हम आपको शुरू से अंत तक रेलवे निर्माण की यात्रा के बारे में बताएंगे।

डी.एफ.सी. की पालनपुर कनेक्टिंग लाईन जो कि कांडला पोर्ट और मुंदरा पोर्ट जैसे महत्वपूर्ण बंदरगाहों को जोड़ती है। यह पोर्ट देश के कुछ प्रमुख बंदरगाहों में से है और यंहा से रेलवे की काफी मालगाड़ियाँ चलती है। चढ़ोतर रेलवे स्टेशन से करजोडा स्टेशन तक 13.25 किमी. की यह लाईन पालनपुर सिटी को बाईपास करती हुई निकलती है, यह लाइन भारतीय रेल एवं डी.एफ.सी. की लाईन के ऊपर से गुजरते हुए कांडला और मुंदरा पोर्ट से दिल्ली की ओर जाती है। इस बाईपास लाईन के सर्वे के दौरान वहाँ के किसानों एवं भूतपूर्व सांसद द्वारा जमीन संपादन का जम कर विरोध किया गया।

सुप्रीम कोर्ट ने गुजरात उच्च न्यायालय के एससीए संख्या 12438/2012, 12444/2012 और 12449/2012 के फैसले के खिलाफ बनासकांठा जिले के पालनपुर, अकेसण और सदरपुर गांवों के पीएपी द्वारा भूमि अधिग्रहण को चुनौती देने वाली याचिका एसएलपी सिविल डायरी संख्या 35423/2017 को खारिज कर दिया। यह मामला 2012 से अदालत में था और इसमें रेलवे बोर्ड के अधिकार को चुनौती दी गई थी। समय-समय पर प्रासंगिक दस्तावेजों द्वारा समर्थित याचिकाकर्ताओं के प्रश्नों के जवाब में समय पर और उचित उत्तर और हलफनामा तैयार किया गया था। न्यायालय के आदेश के बाद पुलिस सुरक्षा के माध्यम से पीएपी प्रतिरोध को दूर किया गया और 13.0 किमी लंबी कनेक्टिंग लाइन को साफ किया गया।

सन्-2012 में जमीन संपादन सर्वेक्षण के दौरान इस विरोध का समाधान करने के लिए हमने उप. जिला अधिकारी,उप. मुख्य परियोजना प्रबंधक/सिविल के साथ मिलकर टीम बनाई। यह सर्वेक्षण के लिए आठ दिनों तक लगातार उप. मुख्य परियोजना प्रबंधक/सिविल , परियोजना प्रबंधक/सिविल एवं उप. जिला अधिकारी ने जिलाधिकारी-पालनपुर (DM), DLR, पुलिस अधीक्षक-पालनपुर (SP), पुलिस उपाधीक्षक (Dy.SP) के साथ मिलकर संरेखण (Alignment) की योजना बनाई और राज्य सरकार के सभी वरिष्ठ अधिकारियों से जरूरी मंजूरी ले के कार्य पूरा करने के लिए दो अलग अलग टीम बनाई गई

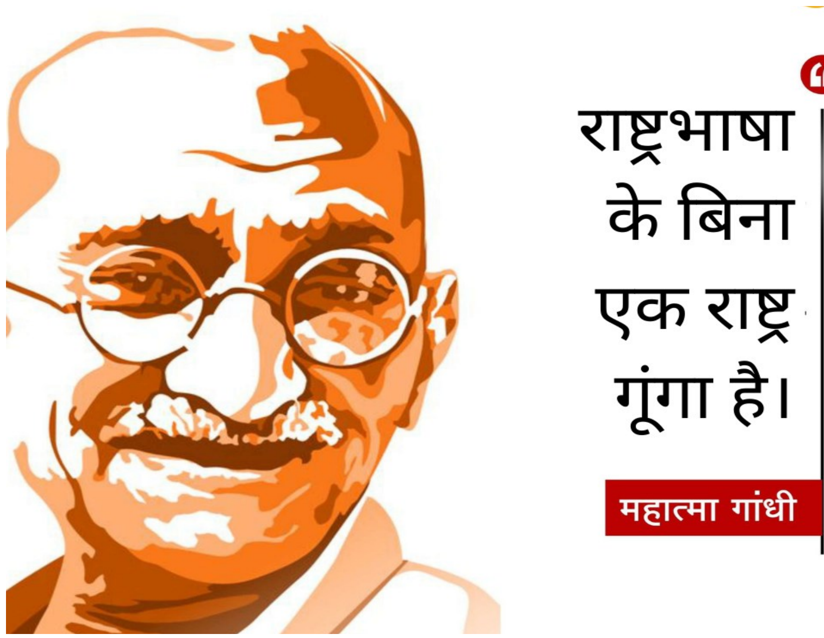
प्रत्येक टीम में सभी विभागों जैसे कि सिविल, विद्युत, संकेत एवं दूरसंचार, मानवसंसाधन और परिचालन एवं व्यवसाय विकास के अधिकारियों को रखा गया तथा प्रत्येक टीम में SLTG, PMC के भी कर्मचारी एवं अधिकारी के अलावा 75 पुलिस कर्मियों के दल भी सम्मिलित कर के कार्य की शरुआत की गई। इस सर्वेक्षण में आकेशण, चढ़ोतर, सदरपुर तथा पालनपुर आदि गांवों शामिल थे। दोनों टीमों ने लाईन के दोनों एण्ड से सर्वे शुरू करते हुए योजनानुसार एक बिन्दु पर मिलीना था। अंत में निश्चित की गई जगह पर दोनों टीमे इकठ्ठी हुई और बड़ी कठिनाई के बाद अत्यंत सुखद अंत हुआ।

जमीन सर्वे के पश्चात ही जमीन का खसरा नंबर एवं क्षेत्रफल निकलता है तथा जमीन संपादन के लिए 20A अधिसूचना की कार्यवाही की जाती है। वर्तमान में इस लाईन पर सर्वाधिक मालगाड़ियों का आवागमन हो रहा है। इस लाईन को आज हम PCL (पालनपुर कनेक्टिंग लाईन) के नाम से जानते है ।"यह संघर्ष की गाथा थी एवं संघर्ष के पश्चात सुखद अनुभव भी।"

पालनपुर जिला : पालनपुर जिले में, सदरपुर, अकेसन और पालनपुर गांवों के पीएपी ने 13.0 किलोमीटर लंबी कनेक्टिंग लाइन के चक्करदार संरेखण का कड़ा विरोध किया था और समानांतर मार्ग के लिए जोर दिया था जिसमें तीव्र मोड़ और बड़ी संख्या में संरचनाओं को हटाना शामिल था। इस मुद्दे को मौजूदा सांसद श्री हरिभाई चौधरी और स्थानीय राजनीतिक नेताओं का समर्थन प्राप्त था। इसके अलावा, इस मुद्दे से वित्तीय और कानून एवं व्यवस्था पर बहुत अधिक प्रभाव पड़ा। व्यवहार्यता सर्वेक्षण फिर से किया गया और अंत में निष्कर्ष निकाला गया कि यह तकनीकी और वित्तीय रूप से अव्यवहारिक है।

सुप्रीम कोर्ट ने गुजरात उच्च न्यायालय के एससीए संख्या 12438/2012, 12444/2012 और

12449/2012 के फैसले के खिलाफ बनासकांठा जिले के पालनपुर, अकेसण और सदरपुर गांवों के पीएपी द्वारा भूमि अधिग्रहण को चुनौती देने वाली याचिका एसएलपी सिविल डायरी संख्या 35423/2017 को खारिज कर दिया। यह मामला 2012 से अदालत में था और इसमें रेलवे बोर्ड के अधिकार को चुनौती दी गई थी। समय-समय पर प्रासंगिक दस्तावेजों द्वारा समर्थित याचिकाकर्ताओं के प्रश्नों के जवाब में समय पर और उचित उत्तर और हलफनामा तैयार किया गया था। न्यायालय के आदेश के बाद भी, पुलिस सुरक्षा के माध्यम से पीएपी प्रतिरोध को दूर किया गया और 13.0 किमी लंबी कनेक्टिंग लाइन को साफ किया गया



<u>अहमदाबाद जिला :</u> अहमदाबाद जिले के निद्राद और गोधावी गांव का लंबे समय से सुप्रीम कोर्ट में लंबित मामला एसएलपी 32094 और 32095/2014 को डीएफसीसीआईएल के पक्ष में सितंबर 2018 में अंतिम रूप दिया गया है, जो 2014 से लंबित था। यह मामला पहले 2012 से गुजरात उच्च न्यायालय में था और निर्णय पीएपी के पक्ष में दिया गया था, जिसे डीएफसीसीआईएल ने सुप्रीम कोर्ट में चुनौती दी थी।

<u>आनंद एवं खेड़ा जिला:</u> खेड़ा और आनंद जिलों में लगभग 27 किलोमीटर लंबे मार्ग पर PAPS का कड़ा विरोध हुआ और जनशक्ति तथा मशीनरी को काम करने की अनुमति नहीं दी गई। DFCCIL अधिकारियों द्वारा जिला प्रशासन के साथ मिलकर समन्वित प्रयास किया गया और पुलिस सुरक्षा की मदद से PAP के प्रतिरोध को दूर किया गया तथा मई और जून 2018 में DFC संरेखण में काम शुरू हो गया।

<u>ONGC कुओं का स्थानतरण:</u> डीएफसी संरेखण के दौरान ONGC के 7 कुओं व पाइप लाइन बीच में अड़चन दे रहे थे उनकी समस्या का निवारण कुओं को शिफ्ट करके किया। कुओं का स्थानंतरण कॉर्पोरेट ऑफिस के लगातार प्रयास से एक कठिन व लंबी प्रक्रिया के बाद ONGC के कॉर्पोरेट ऑफिस से अनुमोदन से हो पाया । जमीन के अंदर पहले से डली गैस व तेल पाइपलाइन का बिना किसी नुकसान किए कहीं ब्रिज बनाकर तो कहीं लाइनिंग कर के विस्तारण काफी कठिन प्रक्रिया के बाद हो पाया जो कि लगातार संबंधित ONGC सहयोग व संयोजन के कारण हो पाया।

<u>सानंद कनेक्टिंग एक अजूबा संरेखण मे बदलाव :</u> डीएफसी के एलाइनमेंट को RITES ने फाइनल किया था व अहमदाबाद यूनिट का पूरा एलाइनमेंट डिटूर मे था किन्तु रेलवे बोर्ड के आदेशानुसार खेती की जमीन का कम से कम अधिग्रहण करने के कारण वर्तमान रेलवे के सामानांतर संरेखण ले जाने का अभ्यास किया गया जिसका नतीजा आज का डीएफसी संरेखण है। यद्यपि इस संरेखण बदलाव में लोगों/किसानो का काफी विरोध रहा जिससे जमीन अधिग्रहण मे देरी हुई किन्तु अच्छा पक्ष यह रहा केवल खेती की जमीन का काम अधिग्रहण और रूट की.मी. मे कमी हो गई। रूट की.मी. मे कमी का प्रयास सदैव लागत को कम करने में रहेगा।

वामाज - इक़बालगढ़ सेक्शन
मूल डिटौर संरेखण और नए समानांतर संरेखण के लिए संरेखण की लंबाई और भूमि की आवश्यकता की
तुलनात्मक तालिका

विवरण	मूल पुराने विचलन संरेखण		नया समांतर संरेखण	
	संरेखण की लंबाई (किमी. में)	अधिग्रहित की जाने वाली भूमि का क्षेत्रफल (हेक्टेयर)	संरेखण की लंबाई (किमी में)	अधिग्रहित की जाने वाली भूमि का क्षेत्रफल (हेक्टेयर)
कुल	145	1065	136.24	600.00

इस IR कनेक्टिविटी का जमीन पर आलेखन अत्यंत कठिनाई भरा चुनौतीपूर्ण व विरोधों का सामना करने वाला रहा। स्टेट हाइवै के साथ रेल ऊपरी पुल व अनेकों छोटे व बड़े पुलों को डी.एफ.सी. डिजाइन मे सेट करना व राज्य सरकार को राजी करना अत्यंत चुनौती भरा कार्य रहा। सफल कार्य नीति की इच्छा शक्ति से सफलता अवश्य मिलती है।गुजरात हाईकोर्ट मे 20A, 20E निकाल देना व पुनः उसी संरेखण हेक्टेयर भूमि का जमीन सम्पादन स्थानीय किसानों के प्रचंड विरोध को शांत करके धैर्य रखते हुए हार जीत की कशमकश के बीच जीत मे तब्दील हो पाया।

गांधीनगर जिले के जमीन संपादन मे एक छोटा सा अनुभव: गांधीनगर जिला में आई समस्याएं और उन से निपटने के लिए प्रयास 2008 से किए गए जिसके आधार पर राइट्स के द्वारा जमीन सम्पादन यानि 20A और 20E दाखिल किए जा चुके थे इन गावो के 20A निकलने से ये तय हो गया था कि अब मार्ग वहा से जाता है किंतु आचानक रेल मंत्रालय के द्वारा आदेश आया और उस समय तब के रेल मंत्री के द्वारा और रेलवे बोर्ड के द्वारा यह कहा गया कि आप संभव हो वर्तमान रेल के समानांतर जाएं और डिटूर में खेती की जमीन को बचाए इस कारण अहमदाबाद, गांधीनगर जिले में जो हमने 20A निकले थे उसके स्थान पर इसे जब पुनः बदले हुए संरेखण या एलाइनमेंट पर जमीन संपादन की अधिसूचना 20A निकाली गई, तो लोगों का विरोध शुरू हो गया। रेलवे किसान विरोध संघ अचानक से किसानों के कुछ ग्रुप के द्वारा बना लिया गया और इसे सभी जिलो में इस प्रोजेक्ट के बारे में उनके द्वारा गलत खबर फैलाईं और लगातार विरोध करने के लिए एकत्रित किया गया। अन्य जिलों के लोगों को भी उन्होंने प्रयास किया कि इस प्रोजेक्ट का विरोध करें और इस तरह से गांधीनगर के दस गांवों में प्रचंड विरोध जारी रहा। उनके द्वारा चाहे विद्युत विभाग के अधिकारी होम सिगनल विभाग के होम या सिविल विभाग के सभी लोगों का गांवों में घुसने पर विरोध का सामना करना पड़ता था और सब लोगों के जाने पर हम लोगों के साथ दुर्व्यवहार किया जाता था। ऐसे में क्या किया जाए वही समस्या थी मूलतः 20A व 20E के बाद अवॉर्ड करने थे तभी तक लोग हाईकोर्ट मे चले गए पूरी प्रक्रिया रुक गई तब के डायरेक्टर श्री राना साहब को मंत्री महोदय के साथ कलोल स्टेशन मे मीटिंग करनी पड़ी। इसके अलावा दिल्ली में ही कई प्रकार का बहुत राजनीतिक दबाव और प्रशासनिक दबाव था।

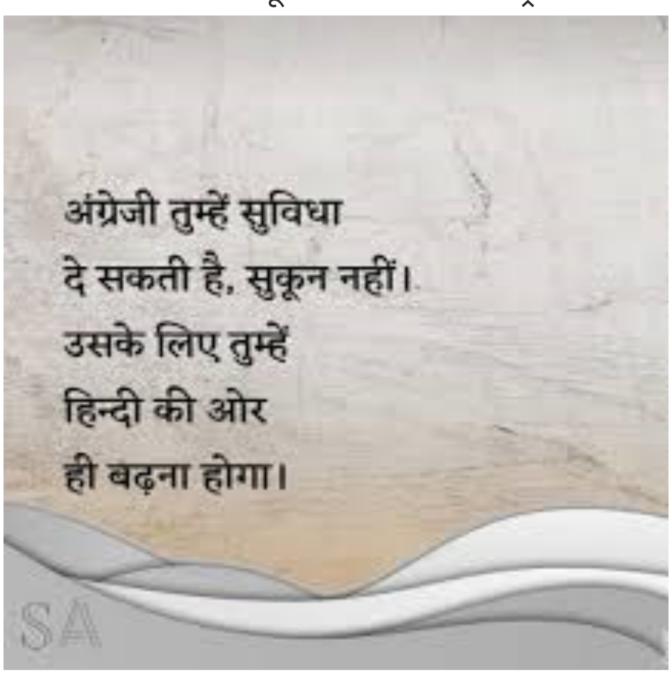
परियोजना विरोधी व किसान संघ मुख्यमंत्री और प्रधानमंत्री को चिट्ठी लिख रहे थे जब 20A व 20E हमारा कोर्ट से कैंसल हो गया। इसी बीच अहमदाबाद यूनिट के किन्ही गाँव का बाकी बचे सर्वे का लगभग 10 Ha. का 20A निकलवाया और 20E भी निकलवा दिया। अतः परियोजना विरोधी लोगों का ध्यान नहीं गया साथ ही अब तक व पुनः लगातार प्रयास कर शीघ्र समय मे अवॉर्ड घोषित करवा कर 13 Km. के संरेखण की जमीन लेने का सराहनीय प्रयास संभव हो पाया।

रेट बदल गया था साथ ही अन्य सभी बताए ऑप्शन मे गाव वालों के साथ धैर्य से समझाया गया फिर अन्य विकल्पों मे क्या परेशनियां हैं। 20E कैन्सल होने के बाद तुरंत 20A का प्रस्ताव कर 20E निकालने तक राज्य सरकार कॉर्पोरेट ऑफिस के सहयोग द्वारा किया गया। इस कारण हम देखते है कि एलाइनमेंट चेंज होना जंत्री रेट का कम होना और प्रोजेक्ट के विषय मे लोगों को कम जानकारी होना व इससे उन्हे कुछ लाभ न मिल पाने की बात से नाराजगी थी। गांधीनगर और अहमदाबाद मे जमीन रेट बहुत ऊंची होने के कारण लोग उस भाव से खुश नहीं होते।

गांधीनगर जिला : रेलवे कॉरिडोर विरोधी किसान संघ द्वारा फ्रेट कोरीडोर परियोजना प्रभावितों ने डीएफसीसीआईएल के खिलाफ कड़ा विरोध किया था, क्योंकि न्यायालय द्वारा डीएफसीसीआईएल के पक्ष में निर्णय दिए जाने के बाद भी गांधीनगर जिले के 10 गांवों से गुजरने वाले चक्करदार अलाइनमेंट में वामज-पानसर के समानांतर से अलाइनमेंट में परिवर्तन किया गया था। परियोजना प्रभावितों ने काम के लिए भूमि पर कब्जा नहीं करने दिया और कलोल-खोडियार-चांदलोडिया-सानंद से समानांतर अलाइनमेंट पर जोर दिया और इस प्रस्ताव का समर्थन किया गया तथा वर्तमान सांसद श्री एल.के.आडवाणी ने पुनर्विचार के लिए रेल मंत्री को भेज दिया। विभागीय स्तर पर फिर से एक नया अभ्यास किया गया तथा परियोजना प्रभावितों द्वारा प्रस्तावित वैकल्पिक अलाइनमेंट का विस्तार से अध्ययन किया गया तथा निष्कर्ष निकाला गया कि तथ्यों और दस्तावेजों द्वारा प्रमाणित उचित औचित्य के साथ यह तकनीकी रूप से अव्यवहारिक है।

चांगा-वसाद स्टेशन के बीच DFC Ch 182.300 (DFC KM 472) पर GETCO की 220 kV करमसद जाम्बुवा पावर लाइन क्रॉसिंग का संशोधन/स्थानांतरण कार्य : वडोदरा इकाई का मकरपुरा से नाडियाड खंड को अहमदाबाद इकाई के अधीन लेने के बाद डीएफसी को श्री योगेशभाई पटेल-पूर्व विधायक आणंद गुजरात की भूमि पर स्थित एक टावर की नींव/निष्पादन की आवश्यकता जो कि एक बड़ी निर्माण बाधा थी क्योंकि चांगा और वासद स्टेशन के बीच मेघवा गांव, जिला आणंद के पास लगभग 100 मीटर हिस्से में निर्माण के लिए मिट्टी भरने का काम नहीं किया जा सकता था (लगभग 8 से 9 मीटर ऊंचाई तक का अर्थ वर्क किया जाना था)। इसलिए तत्कालीन ACPM/Elect ने GETCO अधिकारियों और भूमि मालिक श्री योगेशभाई पटेल के साथ संयुक्त रूप से इस साइट का दौरा किया।भूमि मालिक ने अपने सुझाव में टावर को 20 मीटर दूर खेत की सीमा की ओर ले जाने का सुझाव दिया। तदनुसार, GETCO ने डिजाइन और ड्राइंग तैयार की, लेकिन जब GETCO ने कार्य निष्पादन के लिए एजेंसी को तैनात किया और काम शुरू किया तो भूमि मालिक ने काम पर रोक लगा दी। इसके बाद फिर से GETCO और डीएफसीसी अधिकारियों ने भूमि मालिक के साथ इस मामले को सुलझाने का भरपूर प्रयत्न किया परंतु सफलता नहीं मिली। इसके अलावा, GETCO ने इस संबंध में दिनांक 27.03.2018 को जिला कलेक्टर आणंद को आवेदन दिया था। कई सुनवाई के बाद उपजिलाधिकारी आणंद ने दिनांक 31.01.2019 को डीएफसी को काम करने और भूमि मालिक को फसल / पेड़ों का मुआवजा देने का आदेश जारी किया। हालांकि भूमि मालिक ने काम शुरू करने की कोई अनुमति नहीं दी थी। इसके अलावा GETCO ने एक और प्रयास किया जिसमें फरवरी 2019 को आणंद डिस्ट्रिक्ट पुलिस

अधीक्षक को पुलिस सुरक्षा के लिए आवेदन दिया था परंतु भूमि मालिक ने सिविल कोर्ट में केस कर दिया और काम शुरू नहीं करने दिया। डीएफसी/अहमदाबाद की टीम ने लगातार प्रयास जारी रखे जिस में आणंद जिला के माननीय सांसद एवं आणंद कलेक्टर के साथ कई बैठके आयोजित करके लगातार प्रयास किए गए, इसके बावजूद भी मामले का समाधान नहीं हो पाया। इस बीच भूमि मालिक ने प्रस्तावित टावर फाउंडेशन के क्षेत्र में एक स्थायी संरचना का निर्माण कर दिया और यह मुद्दा पीएमओ तक गया। इस परिस्थिति को देखते हुए **प्रबंध निदेशक** महोदय ने गुजरात सरकार के मुख्य सचिव के समक्ष मामला उठाया और इस मुद्दे को सुलझाने की दिशा में ठोस कदम उठाए। संबधित लोगों से बहुत सारी बैठकें की गई। जिला कलेक्टर आणंद और डीएफसी के संयुक्त प्रयासों से डीएफसी के पक्ष में पीएमओ ऑफिस से प्राप्त निर्देशों के बाद, भूमि मालिक ने अपनी खेत की जमीन पर टावर की नींव रखने की अनुमति देने पर सहमति जताई। GETCO ने बिजली लाइन क्रॉसिंग के आवश्यक मापदंड (Permissible parameters) के साथ टावर को जरूरत के हिसाब से डिजाइन किया। इस प्रकार इलेक्ट्रिक पावर लाइन क्रॉसिंग का संशोधन/स्थानांतरण का कार्य पूरा किया गया और ट्रैक का शेष अर्थ वर्क का कार्य पूर्ण किया गया। यह एक बड़ी चुनौती थी जो कि प्रबंध निदेशक सीजीएम/अहमदाबाद के नेतृत्व में विस्तृत योजना, मार्गदर्शन और निरंतर प्रयास से इलेक्ट्रिकल/एडीआई टीम द्वारा कठोर चेजिंग/फील्ड वर्क को पूर्ण किया गया।



SAUN -GUSN खंड में 107.6 KM पर GETCO की 66 kV DC छत्रल-संतेज इलेक्ट्रिकल Overhead track crossing लाइन की ऊंचाई बढ़ाने के कार्य की बाधाएं (जनवरी 2020) : SAUN से GUSN खंड में कलोल तहसील के करोली गांव के पास करीबन 100 मीटर हिस्से में ट्रेक निर्माण के लिए 8 से 9 मीटर ऊंचाई तक मिट्टी भर के इसके ऊपर ट्रेक बिछाने का काम करना था परंतु यहाँ पर 66 kv ओवर हेड लाइन ट्रेक को पार कर रही थी। ट्रेक की ऊंचाई बढ़ने के कारण ट्रेक क्रॉसिंग की ऊंचाई नॉर्मस के अनुसार नहीं थी, क्लियरन्स काफी कम हो गया था। इस बिजली लाइन को स्थानांतरित/उठाया न जाने के कारण यहां कि दोनों तरफ 8-9 मीटर ऊंचाई तक मिट्टी भरने का काम पूर्ण नहीं हो पाया था और इस 100 मीटर के अर्थ वर्क के लिए लगभग एक महीने से अधिक समय तक काम बंद रहा। इस 66 kv लाइन की ऊंचाई बढ़ाने के लिए मौजूदा 2 टावरों के स्थान पर करोली गांव के सरपंच और करोली ग्रामजनों की जमीन पर 6 नए पावर ट्रांसमिशन लाइन टावर लगाए जाने थे। इसलिए सरपंच और उनके समूह ने बिजली लाइन संशोधन कार्य के लिए बाधाएं खड़ी की थीं।जिलाधिकारी गांधीनगर के पास सरपंच और ग्रामजनों ने केस किया था। मामले की सुनवाई हुई परंतु यही एकमात्र विकल्प होने के कारण डिस्ट्रिक्ट मजिस्ट्रेट गांधीनगर ने सरपंच और सरपंच के समूह के केस के विरुद्ध अपना फैसला सुनाकर योजना के अनुसार काम करने के लिए आदेश जारी किया था।डीएफसीसीआईएल राष्ट्रीय महत्व की परियोजना होने के कारण डीएफसीसीआईएल के पक्ष में कलेक्टर द्वारा आदेश जारी किए जाने के बाद भी सरपंच और ग्रामजन एजेंसी को फील्ड में काम करने नहीं दे रहे थे और काम बुरी

तरह से प्रभावित हो रहा था। सरपंच और ग्रामजनो ने कलोल निर्वाचन क्षेत्र के माननीय विधायक को अपने पक्ष में शामिल कर के डीएफसी के लिए बाधाएं और बढ़ाई परंतु अहमदाबाद की टीम द्वारा लगातार प्रयासों के कारण करोली गांव के सरपंच और ग्रामजनों, माननीय विधायक कलोल ,GETCO के अधिकारियों और तत्कालीन कलेक्टर गांधीनगर के साथ CGM-ADI के मार्गदर्शन में कई बैठकें आयोजित की गई। अंतिम बेठक में माननीय विधायक उपस्थित नहीं थे। तब इस बेठक में डीएम ने बैठक के दौरान माननीय विधायक को फोन किया, डीएम ने बताया कि किसी भी सरकारी कार्यालय द्वारा जारी किए गए कागज का मूल्य है, इसे ग्रामजनों द्वारा हल्के में नहीं लिया जाना चाहिए। अंत में माननीय विधायक कलोल श्री बलदेवजी ठाकोर सहमत हुए और विधायक ने ग्रामजनों के पक्ष में न रह कर,ग्रामजनों को मामले को प्रभावित न करने के लिए भी कहा था। अंत में डीएम गांधीनगर ने एसडीएम कलोल को पर्याप्त पुलिस बल और कड़ी सुरक्षा के साथ उपरोक्त कार्य को तीन दिनों में पुलिस सुरक्षा के साथ काम पूरा कर लिया गया।

जगुदन गांव के पास DN MAIN LINE के OHE MAST **के निर्माण की बधाएं :** जब निर्माण चरण पूरे जोरों से चल रहा था, तब BHUN-SAUN सेक्शन के बीच डाउन लाइन के कार्य के लिए ग्रामवासियों ने दो OHE MAST के निर्माण कार्य को पूरा करने में बाधा खड़ी की थी जगुदन गांव के पास जमीन सम्पादन करने में स्थानीय निवासियों द्वारा दो दफा आंदोलन किया गया था इस कारण डाउन मेन लाइन के विद्युतीकरण का काम प्रभावित हुआ। प्रभावित दोनों छोर अधिष्ठापन न होने के कारण ओएचई कंडक्टर लटके हुए थे। दोनों मास्ट को लगाने का काम पूरा किए बिना आगे का इलेक्ट्रीफिकेशन असंभव था स्थानीय निवासियों द्वारा जमीन के लिए कोर्ट में केस भी दाखिल कर दिया था। इस स्थिति में EMP-4 टीम असहाय थी।

यहां तक कि 100 मीटर के हिस्से में S & T केबल बिछाने का काम भी बाकी ही था I CGM-ADI के मार्गदर्शन में रेलवे सुरक्षा बल, पुलिस और डीएफसीसीआईएल के सुरक्षा अधिकारियों और कर्मचारियों की मदद से, डीएफसी अहमदाबाद की टीम ने सब से अच्छी तरह से समन्वय करके योजना और बल प्रयोग के साथ काम को पूर्ण किया। कठिन परिस्थिति के बावजूद, टीम डीएफसी ने जुनून और ताकत के साथ काम किया और दो मास्ट नींव कास्टिंग और ग्राउटिंग का काम पूरा कर लिया गया था, साथ ही साथ सिगनल एंव दूर संचार केबल बिछाने का काम भी तेजी से पूरा कर लिया गया। भारी बारिश की स्थिति में 09.07.2022 को देर रात तक ये सभी काम पूरे कर लिए गए।

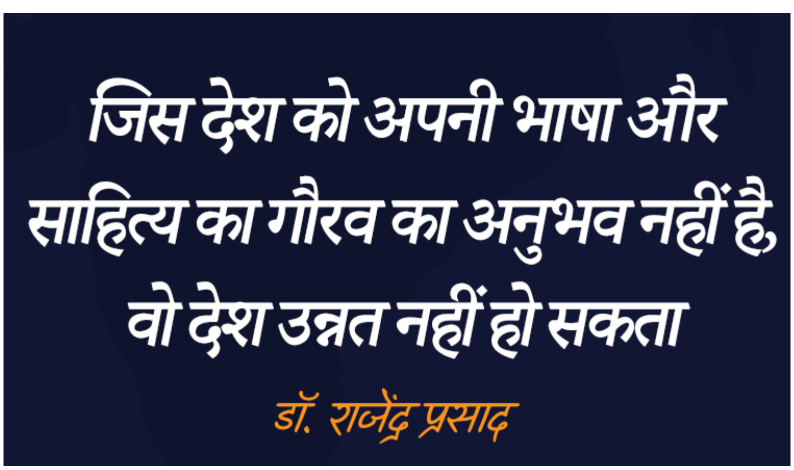
रेलवे से जुड़ी यादों की पटरियां : जैसे ही सूरज उगता था, हम अपने उपकरण और एक विस्तृत मानचित्र के साथ सशस्त्र सर्वेक्षण मिशन पर निकल पड़ते थे। हमने

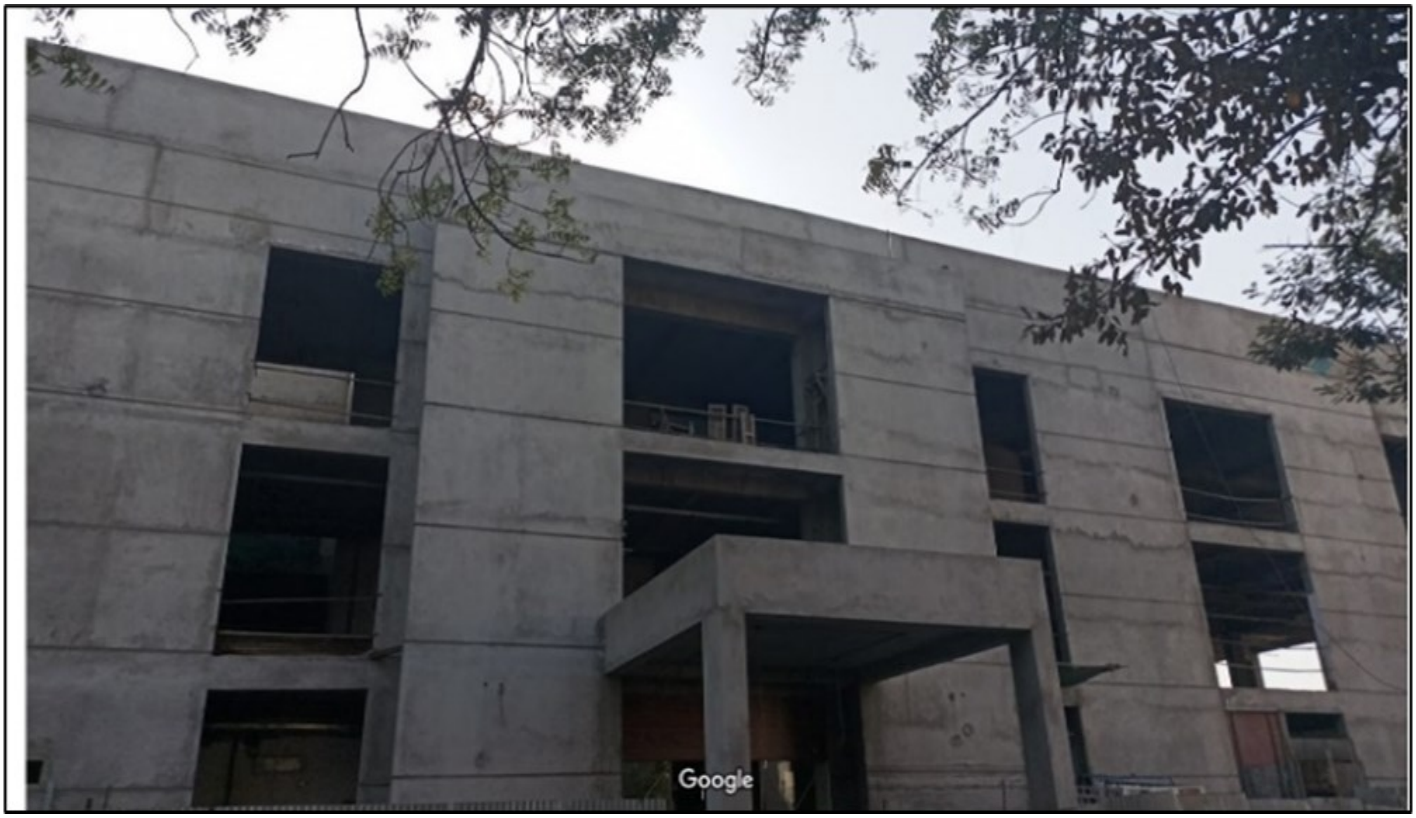
अहमदाबाद इकाई के निर्माण के समय 92 हाई वोल्टेज ट्रैक क्रॉसिंग की ऊंचाई बढ़ाने की जरूरत पड़ी और इसके ऊपर करीबन 221.94 करोड़ रुपये की लागत आई थी।

रेलवे लाइन के मार्ग को मैप करने का कार्य शुरू किया, चूंकि हमारे पास इस सेक्शन में कोई कार्यालय नहीं था, इसलिए हम सड़कों पर, पेड़ों के नीचे अपना कार्यालय बना कर काम करते थे और दोपहर का भोजन भी वही लेते थे। स्व गुप्ता साहब जैसे एक बुद्धिमान व्यक्ति से ज्ञान प्राप्त करने का भी एक अमूल्य अवसर मिला।

भूमि अधिग्रहण: मुझे याद है कि जब हम ग्रामीण लोगों से एक रेलवे लाइन का निर्माण के लिए भूमि अधिग्रहित करने जा रहे थे तब वह सब सहयोग करने के लिए अनिच्छुक थे। वह अपने घरों, खेतों और आजीविका को खोने के बारे में चिंतित थे। कई दौर की बातचीत और सामुदायिक बैठकों के बाद आखिरकार अधिकांश प्रभावित ग्रामीणों ने हमें आरओडब्ल्यू में काम करने की अनुमति देने के लिए मना लिया। यह एक चुनौतीपूर्ण लेकिन पुरस्कृत अनुभव था जिसने हमे हितधारक जुड़ाव, संचार और सहानुभूति का मूल्य सिखाया।

निर्माण: हमें याद है कि कठिन परिस्थितियों और लंबे घंटों कम करने के बावजूद, निर्माण टीम में हर कोई वास्तव में अच्छी तरह से एकजुट होकर काम कर रहे थे, संवाद कर रहे थे और समस्याओं को हल कर रहे थे। अंत में सब कठिनाइयों को खत्म करने में कामयाब रहे जैसा कि हमने योजना बनाई थी, और हम डीएफसीसी को पूर्व निर्धारित समय पर पूरा करने में कामयाब हुए।





डीएफसीसीआईएल संचालन नियंत्रण केंद्र का भवन निर्माण

फुट ओवरब्रिज का कार्य प्रगति पर

"हिन्दी जोड़े – दिल से दिल, देश से देश।"

निर्माण के कुछ लुभावने दृश्य

"हिन्दी जोड़े – दिल से दिल, देश से देश।"

फ्रेट क्रांति: पश्चिमी डीएफसी

अवलोकन	
प्रकार	माल ढुलाई रेल
स्थिति	आर्थिक मामलों पर मंत्रिमंडल समिति द्वारा फरवरी 2008 में मंजूरी दे दी गई
स्थान	**दिल्ली, हरियाणा, राजस्थान, गुजरात और महाराष्ट्र, भारत**
टर्मिनी	**दादरी, उत्तर प्रदेश, दिल्ली के पास से जवाहरलाल नेहरू बंदरगाह, नवी मुंबई**
प्रचालन	
मालिक	**भारतीय रेल**
चालक	**भारतीय रेल**
तकनीकी	
लाइन की लंबाई	1,483 कि°मी° (921 मील)
पटरियों की नाप	5 फीट 6 इंच (1,676 मि.मी.) भारतीय विस्तृत

पश्चिम कॉरिडोर महाराष्ट्र के जवाहरलाल नेहरू पोर्ट टर्मिनल (जे.एन.पी.टी.)से उत्तर प्रदेश के दादरी तक तैयार हो गया है यह रेलवे लाइन प्रमुख बंदरगाहों से होकर गुजर रही है। हरियाणा, राजस्थान, गुजरात, महाराष्ट्र और उत्तर प्रदेश में यह लाइन बिछाई गई है।

भारतीय रेलवे द्वारा भारत में निर्माण के तहत एक विस्तृत गेज माल ढुलाई गलियारा है। यह भारत की राजधानी दिल्ली और आर्थिक केंद्र मुंबई को जोड़ेगा। इस गलियारे में 1506 किमी की दूरी शामिल होगी और इसे डबल लाइन ऑपरेशन के साथ विद्युतीकृत किया जाएगा। पिर्थला जंक्शन से तुगलकाबाद तक एक सिंगल लाइन शाखा का प्रस्ताव है। यह मौजूदा दिल्ली-मथुरा मुख्य लाइन के समानांतर होगा।

डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर : यह उच्च गति और उच्च क्षमता वाला विश्व स्तरीय तकनीक के अनुसार बनाया गया एक रेल मार्ग है ,जिसे विशेष तौर पर माल एवं वस्तुओं के परिवहन हेतु बनाया गया है। डीएफसी में बेहतर बुनियादी ढाँचे और अत्याधुनिक प्रौद्योगिकी का एकीकरण शामिल किया गया है।सरकार द्वारा दो डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर- ईस्टर्न डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर (EDFC) और वेस्टर्न डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर (WDFC) बनाए गये हैं।

वेस्टर्न डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर: 1504 किमी. लंबा पश्चिमी डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर जवाहरलाल नेहरू पोर्ट टर्मिनल (महाराष्ट्र) से दादरी (उत्तर प्रदेश) तक है और यह देश के प्रमुख बंदरगाहों से होकर गुज़रता है। इसमें हरियाणा ,राजस्थान ,गुजरात ,महाराष्ट्र और उत्तर प्रदेश शामिल हैं। यह जापान अंतर्राष्ट्रीय सहयोग एजेंसी (JICA) द्वारा वित्तपोषित है। ईस्टर्न डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर और वेस्टर्न डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर को आपस में जोड़ने के लिये दादरी और खुर्जा के बीच एक रेल खंड निर्माण किया गया है। ✦✦✦

अहमदाबाद में प्रधानमंत्री के आगमन से पूर्व माननीय रेल मंत्री के द्वारा किया गया निरीक्षण

रेल परियोजनाओ का शिलान्यास एवं 10 वंदेभारत एक्स्प्रेस ट्रेनों सहित अन्य रेल सेवाओ के शुभारंभ कार्यक्रम में मंचासीन माननीय प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी, रेल मंत्री श्री अश्वनी वैष्णव एवं अन्य

रेल परियोजनाओ का शिलान्यास एवं 10 वंदेभारत एक्स्प्रेस ट्रेनों सहित अन्य रेल सेवाओ का हरी झंडी दिखाकर शुभारंभ करते हुए माननीय प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी

अंतरिक्ष उपयोग केंद्र में दिनांक 30.01.2025 को आयोजित अंताक्षरी प्रतियोगिता की झलकियां

"हिन्दी जोड़े – दिल से दिल, देश से देश ।"

संरक्षा का सेंसर: एक्सल बॉक्स डिटेक्टर

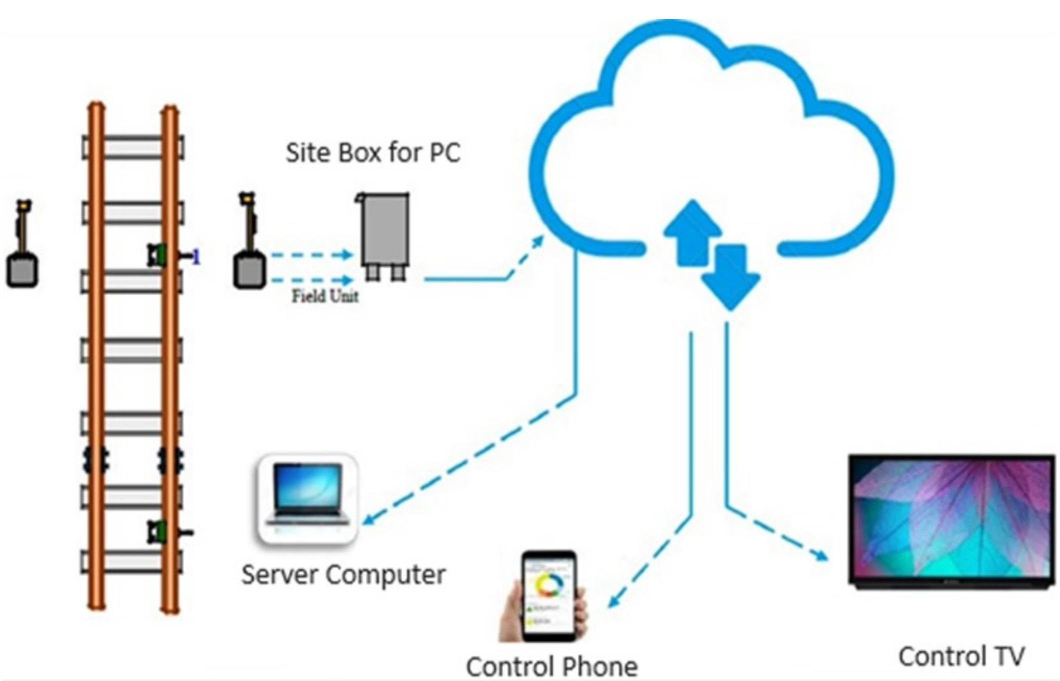
हॉट एक्सल बॉक्स डिटेक्टर एक ट्रेन मॉनिटरिंग सिस्टम है जो रेलवे वाहनों के बियरिंग में ओवरहिटिंग का पता लगाता है। रेलवे की गाड़ियो में हॉट एक्सल बॉक्स तब होता है जब अपर्याप्त व्हील बियरिंग स्नेहन या यांत्रिक दोष बियरिंग विफलता) के कारण तापमान में वृद्धि होती है। यदि पता नहीं चलता है ,तो बियरिंग का तापमान तब तक बढ़ता रह सकता है जब तक कि बियरिंग"बर्न-ऑफ"न हो जाए,जो पटरी से उतरने का कारण बन सकता है। हॉट एक्सल बॉक्स डिटेक्टर अत्यधिक गर्म बियरिंग के कारण होने वाली गंभीर रेलवे घटनाओं, जैसे पटरी से उतरने और आग लगने को रोकने में मदद करता है। रेलवे में कई दुर्घटनाए ऐसी हुई हैं जिनका कारण बियरिंग का फ़ेल होना है। यदि ऐसे प्रकरणों में कारण का पहले ही पता लगा लिया जाए तो हम एक बड़ी संभावित दुर्घटना को रोक सकते है। यह प्रणाली संभावित समस्याओं का शीघ्र पता लगाने में मदद करती है, जिससे समय पर सुधारात्मक कार्यवाही की जा सकती है। इससे महंगी मरम्मत को रोकने, रेलवे परिचालन की सुरक्षा और विश्वसनीयता में सुधार और समग्र ग्राहक अनुभव को बढ़ाने में मदद मिल सकती है। हॉट एक्सल बॉक्स डिटेक्टर) एचएबीडी), जिसे हॉट-बियरिंग डिटेक्टर (एचबीडी) भी कहा जाता है ,एक ऐसी तकनीक है जो ट्रेन के गुजरने पर बियरिंग तापमान की निगरानी करती है। पहचान वास्तविक समय के आधार पर हासिल की जाती है ताकि गर्म असर का पता लगाया जा सके और निगरानी की ज सके औेर यदि तापमान अलार्म सेटिंग्स से अधिक हो तो अलार्म के द्वारा संकेत दिया जा सके।

लोकेशन:

सुरक्षित गाड़ी संचालन के लिए ये एचएबीडी सिस्टम को ट्रेक पर अप्रोचिंग स्टेशन से लगभग 8-12 किलोमीटर पहले लगाया जाता है जिससे कि जब कभी भी हॉट एक्सल का अलर्ट आए तो समय रहते गाड़ी को अप्रोचिंग स्टेशन पर रोका जा सके तथा हॉट एक्सल के कारण होने वाली किसी बड़ी दुर्घटना से बचा जा सके । एचएबीडी सिस्टम को लगाने के लिए यह भी सुनिश्चित किया जाता है कि एचएबीडी सिस्टम का इन्स्टालेशन एएलएच (ऑटोमैटिक लोकेशन हट) से नजदीक हो ताकि बिजली आपूर्ति स्रोत से दूरी कम हो तथा अनावश्यक लम्बी केबल बिछाने से बचा जा सके। रोलिंग स्टॉक पर विफल बीयरिंग गंभीर सुरक्षा

जोखिम पैदा करते हैं, जिससे संभावित रूप से पटरी से उतरने या आग लगने जैसी भयावह घटनाएं हो सकती हैं। किसी बियरिंग द्वारा उत्पन्न ऊष्मा में वृद्धि किसी बियरिंग के विफल होने का एक अच्छा पूर्वानुमानित निदान माना जाता है। इस प्रकार, हॉट एक्सल बॉक्स बियरिंग तापमान की निगरानी से विफलता के जोखिम वाले व्हीलसेट बियरिंग का पता लगाकर सुरक्षित गाड़ी संचालन में सहयोग करता है। एचएबीडी के मुख्य पैनल पर एक कम्पयूटर सिस्टम लगा होता है, इस कम्पयूटर को बिजली की आपूर्ति हमेशा रहे इसके लिए एक पावर बैकअप भी इस कम्प्युटर से जुड़ा रहा है । ट्रेक के दोनों और इंफ्रारेड सेन्सर लगाए जाते हैं जो कि ट्रेन के एक्सल के लेवल पर लगे होते हैं ,ये सेन्सर गाड़ी के सभी एक्सल के तापमान को नोट करके केंद्रीय सर्वर पर अपडेट करता है। ट्रैक पर अलग-अलग स्थानों पर 2 प्रोक्सी सेन्सर लगाए जाते हैं। एंट्री प्रोक्सी सेंसर और एग्जिट प्रोक्सी सेंसर का उपयोग यह पता लगाने के लिए किया जाता है कि कोई ट्रेन आ रही है या नहीं, यह सिस्टम को सक्रिय करता है तथा ये सेंसर ट्रेन की दिशा का पता लगाने का कार्य करते हैं एवं उसकी गति का अनुमान लगा सकते हैं और ट्रेन में एक्सल की गिनती भी कर सकते हैं। साइट पर लगे कम्प्युटर में डेटा ट्रांसफर के लिए मोबाइल कनेक्शन और इंटरनेट कनेक्शन का प्रावधान किया जाता है जिसके द्वारा कम्प्युटर केंद्रीय सर्वर को सारा पाठ्यांक रियल टाइम में बिना किसी देरी के भेजता है।

एक्सल बॉक्स बियरिंग तापमान की ऑनबोर्ड निगरानी: एचएबीडी ट्रैकसाइड सिस्टम की कई सीमाओं को दूर करने के लिए ऑनबोर्ड मॉनिटरिंग द्वारा हॉट एक्सल बॉक्स बियरिंग तापमान की निगरानी की विधि विकसित की गई है । ऑनबोर्ड सिस्टम को ट्रेन की विशेषताओं से मेल खाने के लिए तैयार किया जा सकता है। रोलिंर बियरिंग तापमान की निगरानी या तो सीधे या अधिक सामान्यतः हॉट एक्सल बॉक्स तापमान, या अधिक सटीक रूप से, ग्रीस तापमान की निगरानी करके की जा सकती है। एचएबीडी में तापमान संसर के माध्यम से असल तापमान की निगरानी करती है।



सिस्टम में स्वीकार्य तापमान और तापमान भिन्नताएं निर्धारित की जाती हैं: मानदंडों से भटकने वाला कोई भी संकेत अलार्म को ट्रिगर करेगा और, संभावित रूप से, सुरक्षा की गारंटी के लिए कार्यवाही करेगा। हॉट बॉक्स रेलवे परिचालन के लिए बड़े खतरे हैं। हॉट एक्सल बॉक्स डिटेक्टर हाई-स्पीड पाइरोमीटर के साथ एक मानव रहित वेसाइड सिस्टम है। तापमान की जांच करने के लिए एक्सल बॉक्स स्तर पर हॉट एक्सल बॉक्स डिटेक्टर स्थापित किया जाता है।

एचएबीडी सिस्टम के फीचर्स:

◊ यह सुरक्षा महत्वपूर्ण निदान पेशकश पटरी से उतरने या रोलिंग स्टॉक में आग लगने जैसी आपदाओं को रोक सकती है।

◊ रेलवे परिचालन के लिए हॉट बॉक्स की स्वचालित पहचान करता है।

◊ एक्सल बॉक्स तापमान के साथ प्रत्येक ट्रेन के लिए रिपोर्ट तैयार करता है।

◊ रोलिंग स्टॉक प्रकार की स्वचालित पहचान करता है।

◊ आईसीएफ ,एलएचबी कोचों और वैगनों के बीच अंतर करता है।

◊ 130 किमी प्रति घंटे की रफ्तार से चलने वाली ट्रेनों के लिए भी एक्सल बॉक्स रिकॉर्ड करता है।

◊ 150 वाहनों/कोचों या 600 एक्सल तक की गाड़ियों को रिकॉर्ड करता है।

◊ एसएमएस के माध्यम से वास्तविक समय रखरखाव प्रवाह और महत्वपूर्ण अलार्म प्रदान करता है।

◊ महत्वपूर्ण अलार्म वाली ट्रेनों के लिए ऑडियो-विजुअल सूचनाएं प्रदान करता है।

◊ दोषपूर्ण धुरी या पहिये की स्थिति की पहचान करता है।

◊ ख़राब कोचों पर नज़र रखता है और पूर्व-क्रमादेशित रिपोर्ट तैयार करता है।

हॉट एकसल बॉक्स डिटेक्टर का इन्फ्रा स्ट्रक्चर एवं मुख्य उपकरण:ट्रैक पर एक उपयुक्त लोकेशन पर एचएबीडी लगाया जाता है, जहां निम्न उपकरण लगाए जाते हैं।

◊ कम्पयूटर सिस्टम जो कि पावर बेक अप के साथ हो।

◊ केंद्रीय सर्वर को डेटा ट्रांसफर के लिए मोडेम और नेटवर्क कनैक्शन।

◊ ट्रैक पर अंदर की ओर दो प्रॉक्सि सेन्सर।

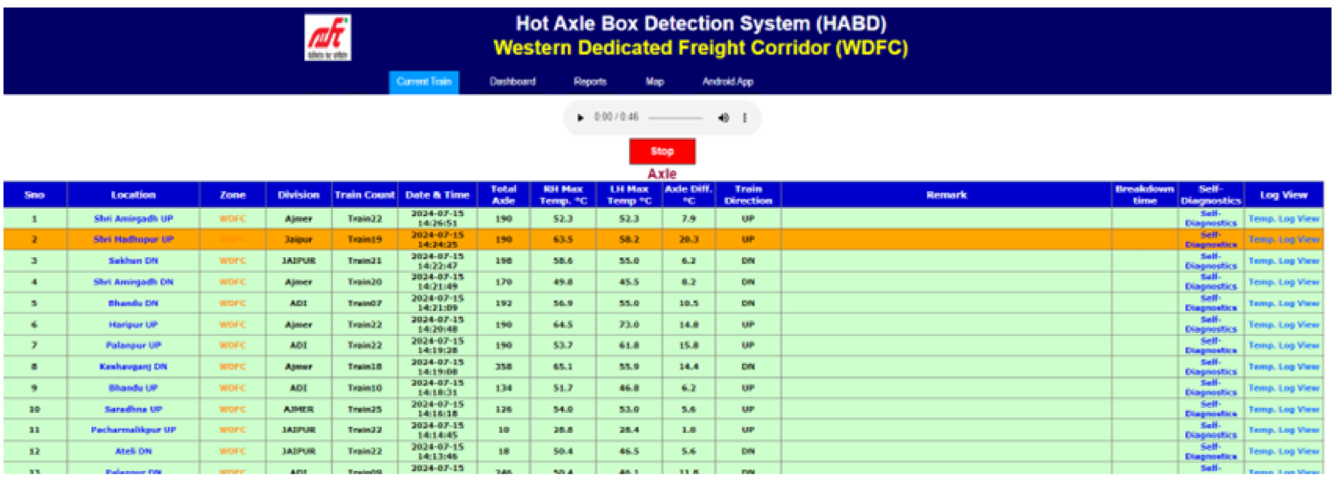
◊ ट्रैक के दोनों ओर एक्सल के स्तर पर इंफ्रारेड सेन्सर।

"हिन्दी जोड़े – दिल से दिल, देश से देश।"

कार्यविधि: जब भी कोई गाड़ी किसी एचएबीडी लगे स्थान से गुजरती है तथा उसके किसी एक्सल पर एब्सोल्यूट टेम्परेचर सीमा से अधिक हो या एक ही एक्सल पर तापमान अंतर सीमा से अधिक हो तो यह सिस्टम रियल टाइम में इसका अलर्ट कंट्रोल में लगे सिस्टम पर भेजता है तथा ऑडियो अलार्म बजता है तथा डिसप्ले पर रेड/ऑरेंज इंडिकेशन आता है, साथ ही ये दिये गए मोबाइल पर भी एसएमएस अलर्ट भेजता है, जिससे कंट्रोल (ओसीसी) में कार्यरत टीआरएस कंट्रोलर को इसकी जानकारी मिलती है।

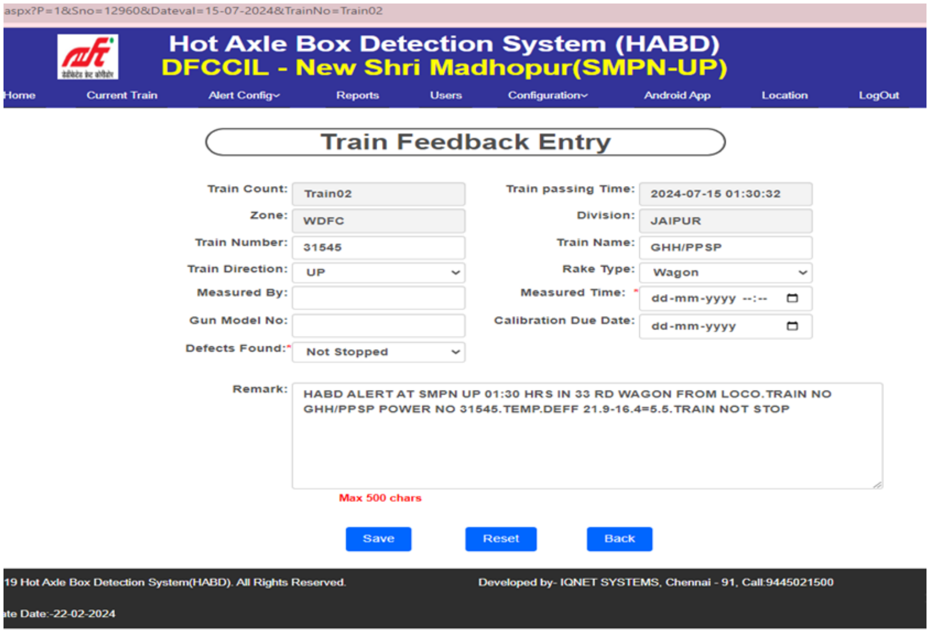
संबन्धित बोर्ड कंट्रोलर को इसकी जानकारी देता है तथा गाड़ी को रोककर चेक करने का निर्देश देता है तथा साथ ही ये भी बताता है कि गाड़ी में लोको से कौन से क्रमांक के वैगन में अलर्ट आया है, कौन सा एक्सल है तथा कौन सी तरफ का है, बायाँ या दायाँ है। जिससे स्टेशन पर उपलब्ध स्टाफ द्वारा उसी विशिष्ट एक्सल को चेक किया जा सके, जिसके लिए अलर्ट आया है ।

गाड़ी को अप्रोचिंग स्टेशन पर रोका जाता है, तथा वहाँ पर उपस्थित स्टाफ द्वारा इन्फ्रारेड थर्मोमीटर से बताए गए वैगन के सभी एक्सल का तापमान लिया जाता है तथा



Sno	Location	Zone	Division	Train Count	Date & Time	Total Axle	RH Max Temp. °C	LH Max Temp °C	Axle Diff. °C	Train Direction	Remark	Breakdown time	Self-Diagnostics	Log View
1	Shri Amirgadh UP	WDFC	Ajmer	Train22	2024-07-15 14:26:51	190	52.3	52.3	7.9	UP			Self-Diagnostics	Temp. Log View
2	Shri Madhopur UP	[illegible]	Jaipur	Train19	2024-07-15 14:24:25	190	63.5	58.2	20.3	UP			Self-Diagnostics	Temp. Log View
3	Sakhun DN	WDFC	JAIPUR	Train21	2024-07-15 14:22:47	198	58.6	55.0	6.2	DN			Self-Diagnostics	Temp. Log View
4	Shri Amirgadh DN	WDFC	Ajmer	Train20	2024-07-15 14:21:49	170	49.8	45.5	8.2	DN			Self-Diagnostics	Temp. Log View
5	Bhandu DN	WDFC	ADI	Train07	2024-07-15 14:21:09	192	56.9	55.0	10.5	DN			Self-Diagnostics	Temp. Log View
6	Haripur UP	WDFC	Ajmer	Train22	2024-07-15 14:20:48	190	64.5	73.0	14.8	UP			Self-Diagnostics	Temp. Log View
7	Palanpur UP	WDFC	ADI	Train22	2024-07-15 14:19:28	190	53.7	61.8	15.8	UP			Self-Diagnostics	Temp. Log View
8	Keshavganj DN	WDFC	Ajmer	Train18	2024-07-15 14:19:08	358	65.1	55.9	14.4	DN			Self-Diagnostics	Temp. Log View
9	Bhandu UP	WDFC	ADI	Train10	2024-07-15 14:18:31	134	51.7	46.8	6.2	UP			Self-Diagnostics	Temp. Log View
10	Saradhna UP	WDFC	AJMER	Train25	2024-07-15 14:16:18	126	54.0	53.0	5.6	UP			Self-Diagnostics	Temp. Log View
11	Pacharmalikpur UP	WDFC	JAIPUR	Train22	2024-07-15 14:14:45	10	28.8	28.4	1.0	UP			Self-Diagnostics	Temp. Log View
12	Ateli DN	WDFC	JAIPUR	Train22	2024-07-15 14:13:46	18	50.4	46.5	5.6	DN			Self-Diagnostics	Temp. Log View
13	Palanpur DN	WDFC	ADI	Train09	2024-07-15	246	50.4	46.1	11.8	DN			Self-	Temp. Log View

उपरोक्त चित्र में दर्शाये अनुसार जैसे ही टीआरएस कंट्रोलर को जानकारी मिलती है तो वह तुरंत उसके कम्पयूटर पर अलार्म वाली लोकेशन में आखिर में दिये गए *"टेंपरेचर लोग व्यू"* पर क्लिक करके वैगन का विवरण जैसे लोको से वैगन की स्थिति, एक्सल की लोकेशन, एक्सल बॉक्स बाएँ और दाएँ कौनसे बियरिंग का अलर्ट आया, इसकी जानकारी लेता है जिसे निम्न चित्र में दर्शाया गया है। वह तुरंत अप्रोचिंग स्टेशन तथा चेक किया जाता है कि कोई असामान्यता या विसंगति तो नहीं है। यदि कोई विसंगति या असामान्यता पायी जाती है या कोई हॉट एक्सल का कोई भौतिक संकेत पाया जाता है तो स्टेशन पर उपलब्ध कर्मचारी ये सारी जानकारी टीआरएस कंट्रोलर को देता है। जिसके पश्चात उस वैगन को वहीं उसी स्टेशन पर गाड़ी से अलग कर हॉट एक्सल साईडिंग में संरक्षित करके रख दिया जाता है।



कंट्रोलर गाड़ियों के अलर्ट में पाये गए वास्तविक कारण को अपडेट करते हैं। इस फीडबेक फॉर्म में लोको संख्या, गाड़ी संख्या, गाड़ी की दिशा, वैगन/कोच/लोको, मापने वाले कर्मचारी का नाम, अन्य टिप्पणी अपडेट करते है। साथ ही दोष का प्रकार भी अपडेट किया जाता है।

वैगन को गाड़ी से अलग करने के पश्चात गाड़ी को उस स्टेशन से चला दिया जाता है तथा अलग किए हुए वैगन के व्हील बदली के लिए पास के भारतीय रेलवे के सी एंड डब्ल्यू विभाग को मैसेज दिया जाता है। रेलवे का स्टाफ उस वैगन का व्हील बदली करते हैं तथा वैगन का फिट प्रमाणपत्र देते हैं, जिससे कि उस वैगन को पुनः किसी गाड़ी में जोड़कर चलाया जा सके।

एचएबीडी की एप्लिकेशन में सभी लोकेशन के एचएबीडी की एक विस्तृत विवरण भी तैयार करता है, जिसमे हमें एचएबीडी से गुजरने वाली सभी गाड़ियों के संबंध में समस्त जानकारियाँ जैसे गाड़ी की गति, सभी एक्सलों का तापमान, गाड़ी के गुजरने का समय, आदि उपलब्ध होती है। साथ ही इसकी एप्लिकेशन गाड़ियों की संक्षिप्त रिपोर्ट भी तैयार करती है।

एचएबीडी की एप्लिकेशन में एक सेल्फ डायग्नोस्टिक का विकल्प होता है जिससे कि उस पर्टिकुलर लोकेशन के एचएबीडी में कुछ खराबी होने के मामले में उसमे अंदर की खराबी को भी दर्शाता है।

एचएबीडी की एप्लिकेशन में फीडबेक डालने का भी विकल्प होता है, जिसके द्वारा टीआरएस

"हिन्दी जोड़े – दिल से दिल, देश से देश।"

संरक्षा के साथ, अहमदाबाद इकाई का भरोसेमंद माल संचालन

डीएफसीसीआईएल भारतीय रेल का एक उपक्रम है जिसकी स्थापना 30.10.2006 को हुई । प्रथम फेज में 1861 कि.मी. पूर्वी गलियारा एवं द्वितीय फेज में 1504 कि.मी. पश्चिमी गलियारे का निर्माण कार्य किया गया है। WDFC के अंतर्गत अहमदाबाद इकाई का निर्माण कार्य भी 03 फेज में किया गया । प्रथम फेज में न्यू पालनपुर से न्यू भांडु 63 कि.मी. (30.09.2022), न्यू भांडु से न्यू सानंद नॉर्थ 73 कि. मी.(30.10.2023) एवं न्यू सानंद नॉर्थ से न्यू मकरपुरा 156 कि. मी. (03.07.2024) का निर्माण कार्य किया गया। वर्तमान में दिनांक 15.05.2025 से न्यू मकरपुरा को अहमदाबाद इकाई से वडोदरा इकाई में स्थानतारित कर दिया गया है ।

डीएफसी का मूल उद्देश्य तेज गति से कम समय में माल भाड़े का संरक्षित एवं सुरक्षित परिवहन एक स्थान से

गाड़ियों का रोलिंग इन रोलिंग आउट निरीक्षण

दूसरे स्थान तक किया जा सके और देश की प्रगति में

हॉट एक्सल बॉक्स डिटेक्टर

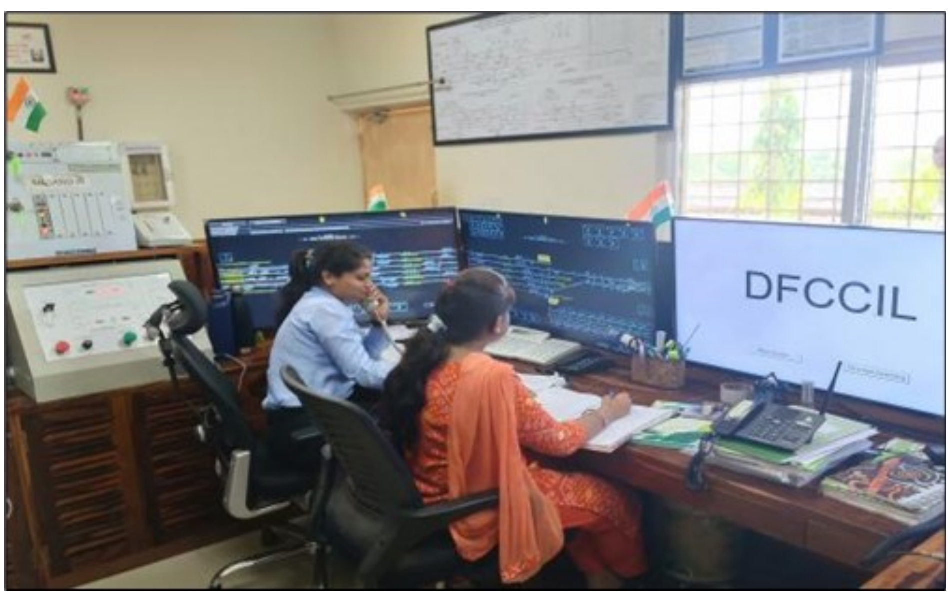
अभूतपूर्व योगदान सुनिश्चित किया जा सके। लक्ष्य की पूर्ति के लिए सभी परियोजनाओं में संरक्षा को प्राथमिकता दी गई है एवं गाड़ियों के सफल एवं सुरक्षित संचालन में भी संरक्षा को अत्यधिक महत्व दिया जाता है। अहमदाबाद इकाई में गाड़ी संचालन में संरक्षा को शत - प्रतिशत लागू करने के लिए कर्मचारियों के बीच संरक्षा जागरूकता और कार्य कौशल विकसित करने पर जोर दिया जा रहा है ।

संरक्षा के मुख्य पहलू :कॉर्पोरेट संरक्षा नीति : डीएफसी का मुख्य उद्देश्य दुर्घटना रहित गाड़ियों का संचालन है । इसी को आत्मसात करते हुए अहमदाबाद इकाई में गाड़ियों के संचालन में संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए जीरो दुर्घटना पॉलिसी अपनाई जाती है।

संरक्षा संबंधी प्रशिक्षण: डीएफसी में अपने कर्मचारियों के बीच संरक्षा ज्ञान और कौशल बढ़ाने के लिए प्रशिक्षण और जागरूकता अभियान कार्यक्रम समय -समय पर आयोजित किए जाते हैं। सभी विभाग के कर्मचारियों को उन्नत किस्म का उच्च एवं आधुनिक तकनीक से सुसज्जित उपकरणों द्वारा गाड़ी संचालन संबंधी नियमो का ज्ञान नोएडा स्थित HHI प्रशिक्षण संस्थान में कराया जाता है, जिसका उद्देश्य दुर्घटनाओं को रोकना एवं कार्य-संबंधी कमियों में सुधार लाना होता है।

नियमों के प्रति जागरूकता : अहमदाबाद इकाई में बुनियादी ढांचे के निर्माण, गाड़ियों के सुरक्षित संचालन और रखरखाव से संबंधित सभी लागू संरक्षा विनियमों और दिशानिर्देशों की शत प्रतिशत अनुपालना सुनिश्चित करने पर पूरा जोर दिया जाता है। इसके लिए अपने सभी कर्मचारियों का संरक्षा ज्ञान और कौशल बढ़ाने के लिए कर्मचारियों के प्रशिक्षण को शत प्रतिशत पूरा करने के लिए उन्हें प्रशिक्षण संस्थानों को भेजा जाता है एवं स्थानीय स्तर पर जागरूकता अभियान कार्यक्रम समय समय पर आयोजित करता है। गाड़ियों के कुशल संचालन हेतु कारपोरेट ऑफिस द्वारा समय समय पर जारी किये गए निर्देशों, संरक्षा अभियान, संरक्षा बुलेटिन, संरक्षा परिपत्र से समय-समय पर कर्मचारियों को अवगत कराया जाता है।

दुर्घटनाओं की रोकथाम: अहमदाबाद इकाई में दुर्घटनाओं को रोकने के लिए डीएफसी की विभिन्न इकाइयों में घटित होने वाली दुर्घटनाओं एवं गलतियों/



विश्व स्तरीय सुविधाओं से युक्त न्यू पालनपुर रनिग रूम एवं एकीकृत क्रू लॉबी

विफलताओं का तकनीकी आधार पर विश्लेषण कर, उनसे भविष्य में होने वाली हानि से बचाने के लिए कर्मचारियों को संरक्षा नियमों के संबंध में काउंसिल किया जाता है। जिससे गाड़ियों के संचालन से संबधित कर्मचारियों की समय रहते सही निर्णय लेने की क्षमता बढ़ती है।

मशीनीकरण और स्वचालन : अहमदाबाद इकाई में सिविल विभाग द्वारा ट्रैक के रखरखाव के कार्यों में उच्च गुणवत्ता एवं मापदंड स्थापित करने के लिए आधुनिकतम मशीनों का उपयोग किया जाता है। मशीनीकृत रखरखाव प्रणाली और स्वचालन से गाड़ीयों के सुरक्षित संचालन में संरक्षा का स्तर बढ़ाने और मानवीय त्रुटि को कम करने में मदद मिलती है। रेल संरक्षा को और आधुनिक बनाने के लिए ब्रोकन रेल डिटेक्शन सिस्टम जैसी उन्नत तकनीकों को विकसित करने के लिए आई.आई.टी रुड़की जैसे संस्थानों का सहयोग भी लिया जाता है। प्रत्येक स्टेशन यार्ड के सभी पॉइंट एवं क्रॉसिंग का त्रैमासिक (आवधिक) निरीक्षण किया जाता है एवं उनमें निरीक्षण के समय मिलने वाली कमियों को समय रहते ठीक किया जाता है।

सिगनल एवं दूरसंचार विभाग भी गाड़ियों के सुरक्षित संचालन में संरक्षा को सर्वोपरि रखते हुए अपना विशेष योगदान दे रहा है। 'रियल टाइम मैनेजमेंट सिस्टम' के उपयोग से सिगनल एवं दूरसंचार गेयर की खराबी की पूर्वानुमति वैल्यू की पूर्व सूचना मिलने से उसे समय रहते ठीक किया जाता है जिससे विफलता की दर को कम करके गाड़ियों को होने वाले विलंब को कम किया गया है एवं संरक्षा को बढ़ाया गया है। 'नेटवर्क मैनेजमेंट सिस्टम' के द्वारा सिस्टम में कोई भी होने वाली खराबी को कम से कम समय में पता चलने से उसका निवारण अति शीघ्र करने में सहायता मिलती है।

स्टेशन पर गाड़ियों के संचालन में VDU सिस्टम एवं DFIS सिस्टम के द्वारा स्टेशन मास्टर की कार्यप्रणाली में अभूतपूर्व परिवर्तन आया है जिससे गाड़ियों के संचालन में संरक्षा का शत प्रतिशत उपयोग बढ़ा है परिणामस्वरूप गाड़ियों के संचालन में होने वाली दुर्घटनाओं को शून्य

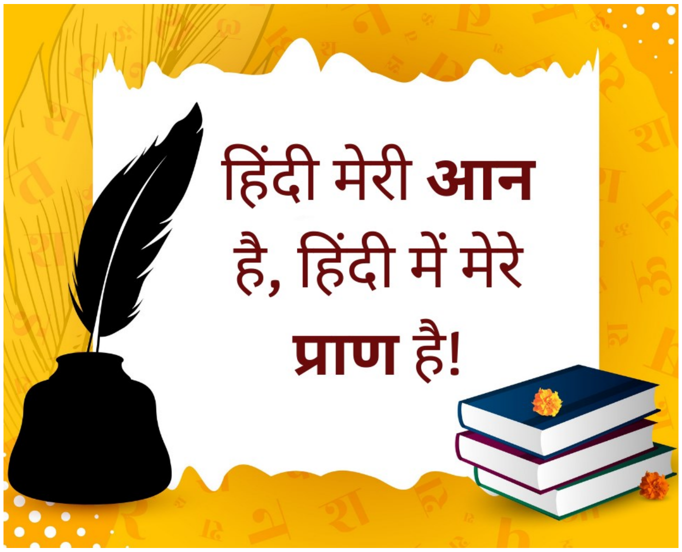
किया गया है। स्टेशन पर उपलब्ध अनिमोमीटर द्वारा वायु की गति 50 KMPH से अधिक होने पर स्टेशन मास्टर को मिलने वाले अलार्म संकेत से डबल स्टेक कंटेनर गाड़ियों के सुरिक्षत संचालन में मदद मिलती है।

संरक्षा विभाग द्वारा समय समय पर प्रत्येक माहसभीविभाग के कर्मचारियों को नियमों के संबंध में काउंसिल किया जाता है एवं स्टेशनों का निरीक्षण करके कर्मचारियों द्वारा की जाने वाली गलतियों से अवगत कराकर उनको सुधार के लिए प्रेरित किया जाता है जिससे गाड़ियों का दुर्घटना रहित संचालन सुनिश्चित किया जाता है। समय समय पर कॉर्पोरेट आफिस संरक्षा विभाग द्वारा जारी की गई सेफ़्टी ड्राइव का भी कर्मचारियों के बीच सफल क्रियान्वयन किया जाता है जिससे कर्मचारियों के बीच गाड़ियों के सुरक्षित संचालन में संरक्षा का महत्व एवं उपयोग में आने वाले उपकरणों का ठीक प्रकार से रखरखाव करने की प्रेरणा जाग्रत होती है।

हॉट एक्सल बॉक्स डिटेक्टर HABD एवं रोलिंग इन रोलिंग आउट निरीक्षण (न्यू पालनपुर) द्वारा भी चलती हुई गाड़ियों में समय रहते खराबियों का पता लगाया जाता है एवं उसे शीघ्र ठीक किया जाता है जिससे संभावित दुर्घटना को रोका जाता है। अहमदाबाद इकाई में न्यू पालनपुर स्टेशन पर गाड़ियों के चालक दलों के लिए पूर्ण विश्राम हेतु 116 आरामदायक बिस्तरों का विश्व स्तरीय सुविधाओं से युक्त रनिंग रूम का आरंभ किया गया है। यह स्टेट ऑफ आर्ट निर्माण का अपने आप में एक अद्‌भुत उदाहरण है। यह भारतीय रेल एवं डीएफसी में अभी तक का पहला सर्वेश्रेष्ठ रनिंग रूम है। रनिंग रूम में रनिंग कर्मचारियों के लिए सभी उच्चस्तरीय सुविधाओं का पूर्ण ध्यान रखा गया है। चालक दल पूर्ण आराम के बाद अपनी अगली यात्रा शुरू करता है। रनिंग रूम में तकनीक युक्त एकीकृत युक्त एकीकृत लॉबी भी बनाई गई है। जिसमें चालकदलों की बुकिंग का पूरा विवरण रखा जाता है।

स्टेशन यार्ड में प्वाइंट एवं क्रासिंग एरिया में हाई मास्ट टॉवर लगाए जाने से उपयुक्त लाइट की व्यवस्था होने से कम समय में ही किसी भी खराबी को ठीक करने एवं गाड़ियों के सुरक्षित संचालन में मदद मिलती है।

अहमदाबाद इकाई में नियमित रूप से संरक्षा प्रक्रियाओं की समीक्षा करके सुधारात्मक कार्रवाईयों को लागू करके एवं सर्वोत्तम तरीकों का चयन करके संरक्षा करने का निरंतर प्रयास किया जा रहा है। संरक्षा की पूर्ण पालना से अहमदाबाद इकाई में गाड़ियों की दुर्घटनाओं को शून्य करने में अभूतपूर्व सफलता मिली है।

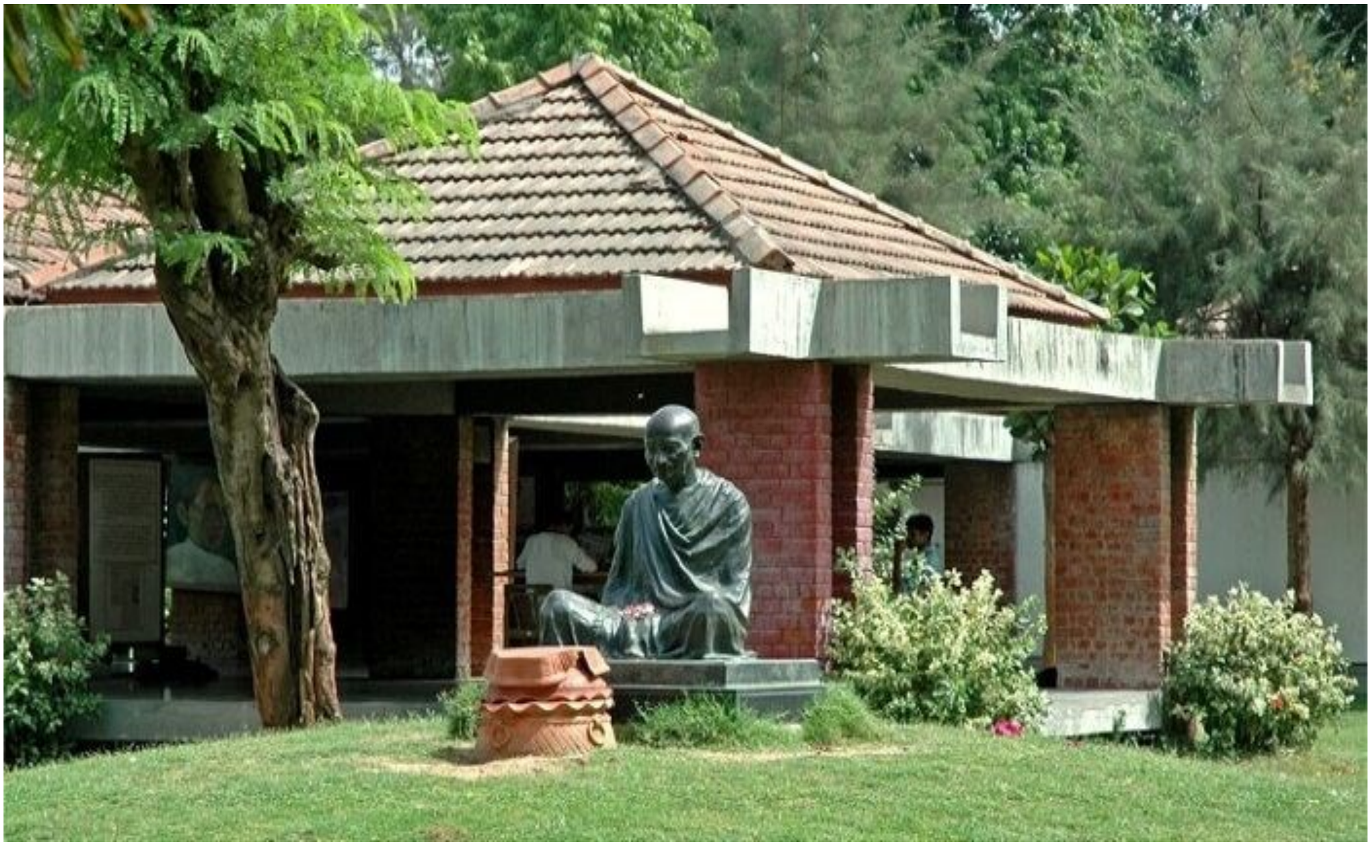


अहमदाबाद संस्कृति और विरासत का संगम"

भारत सरकार एवं संस्कृति मंत्रालय द्वारा 10-जुलाई-2017 को ऐतिहासिक शहर अहमदाबाद को यूनेस्को की विश्व धरोहर संपत्ति घोषित किया गया है। भारत में अब कुल **36 विश्व धरोहर** शिलालेख हैं जिनमें 28 सांस्कृतिक, 07 प्राकृतिक और 01 मिश्रित स्थल हैं।

यह भारत के प्रधान मंत्री माननीय श्री नरेन्द्र मोदी जी के गतिशील और दूरदर्शी नेतृत्व में भारत 8 जुलाई, 2017 को यूनेस्को की विश्व विरासत सूची में "ऐतिहासिक शहर अहमदाबाद" के नामांकन को सुरक्षित करने में सफल रहा है। गुजरात के मध्य में स्थित अहमदाबाद का चरित्र अद्वितीय है, जो उद्यम की भावना से परिभाषित होता है। हालांकि अहमदाबाद एक हलचल भरा महानगर है, जहाँ प्रतिष्ठित संस्थान और तेज़ी से बढ़ती अर्थव्यवस्था है, यह शहर परंपरा के लिए भी प्रचलित है। यह शहर महात्मा गांधी के साथ अपने जुड़ाव के लिए जाना जाता है और इसके अतिरिक्त पोल नामक पड़ोस की जटिल भूल-भुलैया के अलावा, देश की कुछ बेहतरीन मध्ययुगीन इस्लामी वास्तुकला को होस्ट करता है। 15 वीं शताब्दी में स्थापित, साबरमती नदी के पूर्वी तट पर बसा अहमदाबाद एक दीवारों वाला शहर और एक समृद्ध स्थापत्य विरासत प्रस्तुत करता है। इस परिसर के भीतर 28 एएसआई केंद्रीय संरक्षित स्मारक हैं। ऐतिहासिक शहर अहमदाबाद की शहरी संरचनाएं अपने पुरों (पड़ोस) जैसे कालूपुर, दरियापुर इत्यादि, पोळ (आवासीय सड़कों) और खिड़की के कारण विशिष्ट हैं (पोळ के आंतरिक प्रवेश द्वार) बड़े पैमाने पर लकड़ी से बने होते हैं। ऐतिहासिक वास्तुकला अपने निवासियों से जुड़े प्रतीकों और मिथकों को दर्शाती है।

शहर कपड़ा, पारंपरिक सड़कों (पुरस) में घनी पैक वाले पारंपरिक घरों (पोळ) से बना है, जिसमें पक्षी भक्षण, सार्वजनिक कुएं और धार्मिक संस्थान जैसी विशिष्ट विशेषताएं हैं। यह बहु-धार्मिक और बहुसांस्कृतिक सह-अस्तित्व का एक अनूठा उदाहरण है। शिलालेख मानदंड



(ii) और (v) के तहत किया गया है जैसा कि यूनेस्को के परिचालन दिशानिर्देश, 2016 में परिभाषित किया गया है। मानदंड (ii) वास्तुकला, स्मारकीय कला, नगर नियोजन और परिदृश्य के विकास पर समय के साथ मानव मूल्यों के महत्वपूर्ण आदान-प्रदान को संदर्भित करता है, जबकि मानदंड (v) एक उत्कृष्ट उदाहरण होने के लिए मानव बस्ती और भूमि उपयोग संदर्भित करता है। इस प्रकार, प्रस्ताव की स्वीकृति ऐतिहासिक शहर अहमदाबाद के अनुकरणीय निपटान वास्तुकला और नगर नियोजन पर प्रकाश डालती है। यह उपलब्धि इस तथ्य के मद्देनजर विशेष रूप से उल्लेखनीय है कि प्रस्ताव को पहले स्थगित कर दिया गया था। संस्कृति मंत्री डॉ. महेश शर्मा ने अहमदाबाद के निवासियों और पूरे देश को इस ऐतिहासिक उपलब्धि पर बधाई दी है। शहर को अंतरराष्ट्रीय मान्यता मिलना गर्व की बात है। यह कई तरीकों से स्थानीय अर्थव्यवस्था को बढ़ावा देगा। इससे घरेलू और अंतर्राष्ट्रीय पर्यटन को जबरदस्त बढ़ावा मिलने की उम्मीद है जिससे रोजगार सृजन, विश्व स्तरीय बुनियादी ढांचे का निर्माण और स्थानीय हस्तशिल्प, हथकरघा और विरासत यादगार वस्तुओं की बिक्री में वृद्धि होगी।

साबरमती आश्रम के बारे में : आश्रम दर्शन - गांधी आश्रम में महत्वपूर्ण संरचनाएं साबरमती आश्रम की सीमाओं में कई अन्य महत्वपूर्ण संरचनाएं स्थित हैं। इनमें से कुछ हैं जैसे:-

मगन निवास: मगन निवास का नाम महात्मा गांधी के भतीजे के नाम पर रखा गया है, जिसे उन्होंने आश्रम की आत्मा कहा था। वह शुरू से ही गांधी और उनके शिक्षण

"हिन्दी जोड़े – दिल से दिल, देश से देश।"

के सच्चे अनुयायी थे और साबरमती आश्रम में और उसके आसपास कई सुधारों के लिए जिम्मेदार थे। वह एक कुशल प्रबंधक और वास्तुकार थे और उन्होंने चरखे में कई उन्नयन पेश किए जिससे अंततः खादी का जन्म हुआ।

हृदय कुंज: यह 1917 से 1930 तक साबरमती आश्रम में महात्मा गांधी और कस्तूरबा गांधी का निवास था। अंदर, गांधीजी सहित छह कमरे हैं; कस्तूरबा का; अतिथि कक्ष, रसोईघर, स्टोर रूम और सचिवालय, और कई राष्ट्रीय और अंतर्राष्ट्रीय गणमान्य व्यक्तियों के साथ गांधीजी की बैठकों का स्थल था। उनकी कुछ मूल व्यक्तिगत कलाकृतियों की प्रतिकृतियां अभी भी यहां प्रदर्शित हैं।

गांधी स्मारक संग्रहालय: साबरमती आश्रम में शायद सबसे प्रसिद्ध संरचना, गांधी संग्रहालय में उनके जीवन से संबंधित कई महत्वपूर्ण प्रदर्शन हैं। इसका उद्घाटन 10 मई 1963 को भारत के पहले प्रधान मंत्री जवाहर लाल नेहरू द्वारा किया गया था और इसमें अहमदाबाद गैलरी में गांधी, पेंटिंग गैलरी और माई लाइफ माई मैसेज गैलरी नामक तीन गैलरी हैं। साबरमती आश्रम पुस्तकालय भी यहाँ स्थित है।

विनोबा मीरा कुटीर: यह इमारत विनोबा भावे का निवास स्थान था जब वह 1918 से 1921 तक साबरमती आश्रम में रहे। मेडेलीन स्लेड, एक ब्रिटिश एडमिरल की बेटी, गांधी की विचारधारा से गहराई से प्रभावित थी और उसने अपनी क्षमता में गांधी आश्रम की सेवा करने का फैसला किया। वह साबरमती आश्रम के आसपास मीरा के रूप में जानी जाती थीं और 1925 से 1933 तक यहां रहीं, आश्रम की गतिविधियों में मदद की।

उद्योग मंदिर: आत्मनिर्भरता का प्रतीक, उद्योग मंदिर की स्थापना 1918 में अहमदाबाद में मिल श्रमिकों की ऐतिहासिक हड़ताल के दौरान की गई थी। इसने देश में 'खादी के माध्यम से स्वराज' के संदेश को फैलाने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई थी।

सोमनाथ छत्रलय: सोमनाथ छत्रलय समुदाय का रहने वाला क्वार्टर था जहाँ आश्रम स्कूल के छात्र, स्वदेशी और रचनात्मक कार्य प्रशिक्षण कार्यक्रमों के प्रतिभागी यहाँ रहते थे और आश्रम के नियमों का पालन करते थे।

उपासना मंदिर: यह एक छोटा सा स्थल था जहाँ गांधीजी सुबह और शाम के समय साबरमती आश्रम में सभी के लिए प्रार्थना सेवाओं का आयोजन करते थे। गांधीजी ने उपासना मंदिर में भगवद्गीता पर आधारित उपदेश भी दिए।

इसके अतिरिक्त-

- गांधी स्मारक संग्रहालय
- आश्रम का इतिहास: दांडी मार्च
- आश्रम की गतिविधियाँ
- साबरमती आश्रम गौशाला

यूनेस्को ने अहमदाबाद को विश्व धरोहर शहर घोषित किया, जो भारत में अपनी तरह का पहला शहर है। यूनेस्को ने अहमदाबाद की घोषणा ३१ मार्च २०११ को विश्व धरोहर शहरों की अस्थायी सूची में शामिल किया गया।

✦✦✦

जुनून और जिद की जीत"

ओएनजीसी के साथ संयुक्त निरीक्षण के दौरान, डीएफसीसीआईएल संरेखण के लिए ओएनजीसी की कुछ पाइपलाइन जिनकी उपस्थिति पूर्व में नही की जा सकी थी और जो CTP-3R के कार्य के दायरे में नही थी उन क्रॉसिंग के लिए संयुक्त रूप से 12 स्थानों की पहचान की गई थी, ओएनजीसी के कुल आरओयू वाले सभी स्थान पर प्रत्येक क्रॉसिंग पर पुल बनाने की व्यवस्था हेतु निर्देश था, जिसकी लागत 300 करोड़ से अधिक थी एवं पुल के निर्माण के लिए अधिक समय की भी आवश्यकता थी, जो ईओटी को प्रभावित कर सकता था। एसएलटीजी को यह कार्य करने हेतु कहा भी गया परन्तु उन्होंने इस कार्य को करने में अपनी असमर्थता जताई एवं वेरिएशन की मांग की क्योंकि यह अवरोध पूर्व निर्धारित नही थे एवं एसएलटीजी यह स्थान अपने अवरोध में भी दिखाया गया है क्योंकि ये अज्ञात उपयोगिताओं के अंतर्गत हैं।

हमने अपने डिप्टी सीपीएम/इंजीनियरिंग श्री रंजन सर के साथ, जीएम स्तर पर ओएनजीसी टीम से मुलाकात की और प्रत्येक स्थान पर पुल उपलब्ध न कराने की अपनी चिंता से अवगत कराया। कई बैठकों के बाद ओएनजीसी के अधिकारियों ने अपनी पाइपलाइनों पर मिट्टी भरकर डीएफसीसीआईएल ट्रैक को पार करने का प्रावधान करने के लिए मंजूरी दी| कुछ पाइपलाइन को छोड़कर उन स्थानों की साइट विजिट के बाद, जीएम/ओएनसीजी ने 01 स्थान पर अनुरोध किया जहां ओएनजीसी की 13 पाइप लाइनें वडास्वामी-छत्राल रोड पर डीएफसी संरेखण को पार करती हैं, इस सड़क पर पहले से ही एक आरयूबी प्रस्तावित था लेकिन ओएनजीसी पाइप लाइनें इस सड़क के पास ही मौजूद हैं, जहां ओएनजीसी ने ओएनजीसी के पूरे आरओडब्ल्यू को कवर करने वाले स्पैन का पुल बनाने के लिए कहा, इस पर एसएलटीजी और पीएमसी के साथ कई बार चर्चा की गई। एसएलजीटी ने 100 मीटर ओडब्ल्यूजी के स्पैन का एक पुल प्रस्तावित किया जिसमें वडस्वामी गांव से छत्राल तक की सड़क और 13 पाइपलाइनों के लिए ओएनजीसी आरओयू और 2 एबटमेंट की चौड़ाई शामिल थी।

इस पुल की अनुमानित लागत लगभग 100 करोड़ थी और पुल को पूरा होने में लगभग 1 वर्ष का समय लगता। एनटीसी का काम भांडू तक पूरा हो गया था| तब कार्यकारी निदेशक/ओएनजीसी अहमदाबाद के साथ बैठक करने का निर्णय लिया गया तथा उनसे अनुरोध किया गया कि वे डीएफसी को उनकी पाइपलाइनों पर सीधे मिट्टी भरकर कार्य करने की अनुमति दें, क्योंकि वे जमीन स्तर से 2.5 मीटर नीचे बिछाई गई हैं तथा डीएफसी लगभग 6-7 मीटर ऊंचे बैंक पर होगी, इसलिए मिट्टी का दबाव नगण्य होगा तथा वे इस दृष्टिकोण से सहमत हुए तथा उन्होंने अपनी टीम को इस स्थान पर संयुक्त रूप से साइट विजिट करने के निर्देश दिए।

साइट विजिट के बाद, महाप्रबंधक/ओएनसीजी ने पुनः अनुरोध किया कि भविष्य में यदि गैस या तेल पाइपलाइन को कोई क्षति पहुँचती है, तो पाइपलाइन की मरम्मत और आपातकालीन कार्य के लिए कृपया डीएफसी आरओडब्लू में 450 मिमी व्यास वाली एनपी-4 कंक्रीट पाइप की 3 या 4 पाइपलाइनें उपलब्ध कराएँ, ताकि गैस लाइन की मरम्मत कम समय में की जा सके और गैस पाइपलाइन के ख़राब होने की स्थिति में कोई नया क्रॉसिंग कार्य न किया जाए जिससे डीएफसीसी के मिट्टी के काम को कोई नुकसान हो। उन्ही पाइप से गैस पाइप को रिपेयर करके पास किया जाये|

डीएफसी ने ऐसा करके हम कह सकते हैं कि हमने न्यू भांडु – सानन्द नॉर्थ खंड के चालू होने में लगभग 100 करोड़ रुपये की धनराशि और ईओटी ना बढ़ाने के कारण समय की बचत की।

एलसी-202 में आरयूबी के निर्माण के दौरान पहुँच मार्ग की खुदाई के दौरान यह देखा गया कि महेसाणा नगर निगम की एक पानी की पाइपलाइन बॉक्स के नीचे से 2.0 मीटर की ऊँचाई पर डीएफसी की ओर के पहुँच मार्ग को क्रॉस कर रही थी और एसएलटीजी ने इसे हटाने से इनकार कर दिया क्योंकि यह CTP-3R के कार्य के दायरे में नही थी, इस स्थान पर मिट्टी का काम पूरा होने वाला था और एनटीसी न्यू भांडू तक पहुँच गया था। मैंने विभागीय रूप से काम करने का फैसला किया, महेसाणा नगर निगम के मुख्य अधिकारी से मुलाकात की और उन्हें एमएमसी के द्वारा काम करने के लिए निवेदन किया लेकिन उन्होंने सलाह दी कि उनके द्वारा इस पाइपलाइन को स्थानांतरित करने का काम हाथ में लेना संभव नहीं है और समय भी बहुत लगेगा अतः इस कार्य को डीएफसीसी द्वारा किया जाए। तब मैंने उनसे कुछ दिन के लिए इस पाइपलाइन से पानी रोकने का अनुरोध किया और कार्य को करने के लिए कार्यादेश जारी करने, कार्य की स्वीकृति प्राप्त करने और 15 लक्षित दिनों के भीतर पाइपलाइन बिछाने की व्यवस्था की एवं ०३ दिन के लिए उस पाइपलाइन का पानी बंद कराया| इन तीन दिनों में महसाणा नगर निगम द्वारा आस-पास के ग्रामीणों को टैंकरों के माध्यम से पानी की आपूर्ति की गई। इसलिए, मैं कह सकता हूँ कि यह मेरे लिए एक बड़ी उपलब्धि थी क्योंकि एनटीसी का काम बाधित नहीं हुआ क्योंकि ग्रामीणों को ट्रैक पार करने के लिए एलसी या आरयूबी के रास्ते की आवश्यकता होती है। इसलिए आरयूबी को समय पर पूरा होने के बाद, एलसी को बंद कर दिया गया और एनटीसी बिना किसी देरी के गुजर गया।

✦✦✦

जयंत शर्मा,
कार्यकारी/ विद्युत,आणंद

जीवन का मर्म

आओ आओ साथ हमारे आओ, पर्यावरण को,पृथ्वी को बचाओ।

हम इंसान ही सारे वृक्ष काट रहे, पत्थरों का घना जंगल बना रहे।

अपने ही विनाश में तत्पर इनको। सद्बुद्धि दो प्रभु सद्बुद्धि ईश्वर दो।

आओ आओ...।

हरेक जीवन में इक वृक्ष लगाओ, हवा और वातावरण को बचाओ,

हर एक एक पौधे का रक्षण करो, वृक्ष होने तक उसका पालन करो।

आओ आओ...।

जितना तुम वृक्षों को बचाओगे, तुम नित नित नए पौधे लगाओगे,

उतना ही सँवर जाएगा ये जीवन, वृक्ष ही जीवन वायु ही जीवन है,

आओ आओ...।

हवाएँ धरा पर बारिश बुलातीं है, आओ मिल कर आवाज लगाओ।

आओ आओ साथ हमारे आओ, पर्यावरण को,पृथ्वी को बचाओ।

आओ आओ...। पर्यावरण बचाओ।

बेटा नहीं हूं,मैं बेटी हूँ

यशुमिका वर्मा,
कार्यकारी, मा.सं.

गूँजी जब किलकारी, कहा लोगों ने की,
घर आई है लक्ष्मी तुम्हारी
पर न जाने क्यों थी एक व्यंग सी मुस्कान,
उनके चेहरे पर जो कह रही हो मानो,

बेटा होता तो यार बढ़िया होता,
बुढ़ापे का एक सहारा होता,
पर माँ के चेहरे पर एक संतुष्टि थी
बेटा नहीं, वो बेटी थी।

वक्त की करवट के साथ, आए कुछ पड़ाव
जिनमें थी परीक्षाएं अपार, परंतु थी वो साहसी
क्योंकि माता पिता के आशीर्वाद से थी परिपूर्ण वो,
विपरीत परीक्षाओं में,
काटों की राहों को चीरकर बुलंदियों को छूने वाली
बेटा नहीं बेटी थी वो

बुलंद हौसलों से थी वो फौलाद
भारत माँ की थी वो साहसी औलाद
देश भी जिसे करता था सलाम
कभी जो बनी रानी लक्ष्मी बाई,
तो कभी बनी रानी अवंती बाई,
तो कभी बनी रानी दुर्गावती
बेटा नहीं बेटी थी वो।।

मुझे नए भारत के दर्शन कराओ

बी.के. त्रिपाठी,
परियोजना प्रबंधक,
बिजली उत्तर

दुर्घटनाग्रस्त रेल गाड़ी रो रही है, खुद की व्यथा पर?
नही, शायद इंसान पर शैतान के अधिकार पर।

करूण चीत्कार रक्त रंजित तन,
मौत का तांडव सर्वत्र क्रंदन,
सहायता के बदले लूट-पाट।
मरते इंसान और इंसानियत देख,
रेलगाड़ी रो रही है। खुद की दुर्दशा पर ?

नही,शायद हमारे दोगले चरित्र पर,
उन्ही सियारों को समाज मे व्याप्त अव्यवस्था,
भ्रष्टाचार की निन्दा करते देख, रेलगाड़ी रो रही है।

अरसे बाद रेलगाड़ी पुनः सज रही है ,
मन्द स्मित से सीटी धीरे धीरे बज रही है।
नया कलेवर ले पुराना तज रही है,
नए-नए (फ्रेट कोरीडोर) रच रही है।

मैने कहा, गया सो भूलकर प्रगति पथ पर आओ,
मुझे नये भारत के दर्शन कराओ।
बोली हूँ ; अभी कुहासा छट रहा है,
समाज मे गिद्धों का प्रतिशत घट रहा है।
बस इतना जतन और कर लो,
मौजूद भेड़ियों के नख दन्त हर लो।
बदरंग कर दो इन रंगे सियारों को,
जेल मे भर दो इस देश के गद्दारों को।
तब मै प्रगति मैदान से पटरी पर आऊंगी,
वादा है प्रगति पथ पर देश को सबसे आगे ले जाऊंगी।
दोनो कॉरिडोर पर मालगाड़ी चल रही है ,प्रगति के नये अध्याय लिख रही है।

हर चेहरा यहां नकाब में है...

बी.के. सिंह,
संयुक्त महाप्रबंधक,
संरक्षा, अहमदाबाद

हर चेहरा यहाँ नक़ाब में है,
सच बोलना अब एक आत्मघाती कदम बन चुका है।
भीड़ ताली बजाती है, झूठ के हर जुलूस पर, और चुप्पी सच का नया धर्म बन गई है।

आदमी अब कागज़ों में दर्ज़ "आंकड़ा" है,
जिसे हटाया जा सकता है बिना शोर के, बिना शोक के।
जहाँ बच्चा भूखा है,पर दान की तस्वीर में मुस्कुरा रहा है।
यह वही कैमरा है, जो भूख को भी फ़्रेम में सजाता है
क्लिक से... और संवेदना समाप्त है।

राजनीति अब सेवा नहीं, एक प्रायोजित तमाशा है,
जहाँ अभिनेता हर पांच साल में नई भूमिका निभाता है।

धर्म का उपयोग ईश्वर से मिलने के लिए नहीं,
दूसरों को नीचा दिखाने के लिए होता है -
और आस्था की जगह दिखावा बन गई है।
तुम पूछो, "आदमी कहाँ है?"
मैं कहूँगा,"उसे हमने खो दिया है किसी भीड़ में,
किसी बाज़ार में,किसी झूठी मुस्कान के नीचे।

जिंदगी

गणेश शंकर मंगलकर
एमटीएस, मा.सं.
अहमदाबाद

बचपन में बड़े होने का ख्याब दिखाके, तू ले आई मुझे कहां पे
बीते हुए पलों को याद कराके, रोने से तू मुझे रुकाले
ऐ जिंदगी तुझे जीना आसान बना दे।

माना कि पहले जैसे हम भी ना रहे, हालातों ने जज्बात ही ऐसे बनाए,
परायों को अपना बनाके, करीबों को दूर कराके
ऐ जिंदगी तुझे जीना आसान बना दे।

फिर से मुझे तु रुकने न दे, हालातों से तू डरने न दे,
परेशानियां आते ही गिरने ना दे, तुझे जीने का कोई तरकीब बता दे,
ऐ जिंदगी तुझे जीना आसान बना दे।

जो चाहूं वो आसानी से मिलने ना दे, कदर करना मुझे तू सिखा दे,
सही और गलत का एहसास दिलाके, सही राह पे तू चलना सिखा दे,
ऐ जिंदगी तुझे जीना आसान बना दे।

"हिन्दी जोड़े – दिल से दिल, देश से देश।"

व्यंग्य

WAG-7 और - WAG-9 में विवाद

धर्मेन्द्र सिंह,
सहायक लोको
परियोजना प्रबंधक
यांत्रिक

एक बार 'WAG-7'और 'WAG-9' के बीच विवाद हो गया। 'WAG-9' बोला, मैं तुमसे ज्यादा शक्तिशाली हूँ,बड़ी से बड़ी और भारी से भारी गाड़ी आसानी से खींच लेता हूँ। और दिखने मे भी तुमसे ज्यादा सुंदर हूँ। ये सुन कर 'WAG-7' मुस्कुराकर! बोला,मैं तुमसे पहले रेल्वे मे आया और तुमसे ज्यादा गाड़िया खींची है यदि सभी के वजन का योग कर दिया जाए तो वह तुम्हारी अपेक्षा खींची गयी गाड़ियो से कंही अधिक भारी होगा।

इस बात को सुन कर 'WAG-9' बोला, तुम खींच तो सकते हो पर जैसे ही तुम्हारे सामने चढ़ाई आती है तुम्हारे पैर (व्हील) फिसलने लगते है, और तुम रेंगने लगते हो। अब तुम बूढ़े हो गए हो। ये सुन कर 'WAG-7' उत्तेजित होकर बोला,जो चलना चाहते हैं पैर उन्ही के फिसलते है,तुम्हारे तो सिर (ओ०आर०डी०) से थोड़ी सी भी हवा निकल जाए तुम वहीं खड़े होकर दम तोड़ देते हो।

दोनों का ये विवाद सुन कर 'WAG-12' दूर खड़ा मुस्कुराता रहा

"हिन्दी जोड़े – दिल से दिल, देश से देश।"

हिंदी पखवाड़ा –2025

आदरणीय प्रबंध निदेशक श्री प्रवीण कुमार द्वारा हिंदी दिवस के अवसर पर हस्ताक्षर कर राजभाषा पखवाड़े का शुभारंभ

हिंदी-दिवस के अवसर पर आदरणीय प्रबंध निदेशक का संदेश

प्रवीण कुमार
प्रबंध निदेशक

Praveen Kumar
Managing Director

डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इण्डिया लि.
भारत सरकार (रेल मंत्रालय) का उपक्रम

Dedicated Freight Corridor Corporation of India Ltd.
A Govt of India (Ministry of Railways) Enterprises

14.09.2025

हिंदी दिवस संदेश

डीएफसीसीआईएल परिवार के प्रिय साथियों,

आप सभी को हिंदी दिवस की हार्दिक शुभकामनाएं।

हमारे भारत की संविधान सभा द्वारा 14 सितंबर, 1949 को हिंदी को संघ की राजभाषा के रूप में स्वीकार करने के साथ ही हिंदी ने तब से लेकर आज तक, देश की विविधता में एकता स्थापित करने और सामूहिक सद्भावना को सुदृढ़ करने का महती कार्य किया है।

हिंदी एक ऐसी भाषा है, जिसमें आपको देश की कई भाषाओं के तत्व मिल जाएंगे और इन तत्वों के समावेशन के साथ राजभाषा के रूप में हिंदी के संवर्धन के अनेक काम हुए हैं। इसी क्रम में आधुनिक तकनीक के माध्यम से हिंदी को अत्याधुनिक और वैज्ञानिक प्रयोग के अनुकूल उपयोगी बनाने का निरंतर प्रयास किया गया है।

उपरोक्त के दृष्टिगत डीएफसीसीआईएल में भी राजभाषा हिंदी के कार्यान्वयन पर विशेष ध्यान दिया गया है। राजभाषा विभाग, गृह मंत्रालय एवं रेलवे बोर्ड द्वारा जारी सभी योजनाओं को पूरी तरह से लागू किया गया है। इसके अलावा डीएफसीसीआईएल द्वारा कई अन्य विशेष योजनाएं भी अपने स्तर से प्रारंभ की गई हैं, जिससे राजभाषा हिंदी के प्रति सभी अधिकारियों एवं कर्मचारियों को विशेष रूप से प्रेरित किया जा सके। इसी क्रम में वर्ष 2024 से राजेन्द्र यादव कहानी प्रतियोगिता एवं मुक्तिबोध काव्य प्रतियोगिता लागू की गई। इसके अतिरिक्त हिंदी में संक्षिप्त वीडियो प्रतियोगिता तथा सभी अधिकारियों/कर्मचारियों को ई-ऑफिस में अधिकाधिक हिंदी में कार्य करने एवं हिंदी मौलिक पुस्तक लेखन की पुरस्कार योजनाएं भी वर्ष 2025 में प्रारंभ की गई हैं। मेरा सभी अधिकारियों एवं कर्मचारियों से अनुरोध है कि इन सभी योजनाओं में अधिकाधिक रूप से सहभागिता करें।

मुझे आपको यह बताते हुए हर्ष है कि डीएफसीसीआईएल के मुंबई उत्तर एवं मुंबई दक्षिण तथा वडोदरा स्थित फील्ड कार्यालयों के माननीय संसदीय राजभाषा समिति द्वारा राजभाषा संबंधी निरीक्षण किए गए और इस समिति ने इन सभी कार्यालयों द्वारा हिंदी में किए जा रहे कार्य को संतोषजनक पाया।

इस अवसर पर आपसे अनुरोध है आइये, आज हम सब संकल्प लें कि अपने कार्यालय के कामकाज में अधिक से अधिक काम हिंदी में करने का अनुकरणीय उदाहरण प्रस्तुत करेंगे तथा संवैधानिक दायित्वों की पूर्ति करेंगे।

जय हिंद

(प्रवीण कुमार)
प्रबंध निदेशक

Regd. Office : 233, 2nd Floor, Tower E, World Trade Centre, Nauroji Nagar, New Delhi-110029
Corporate Office: DFCCIL Corporate Office, Sector-145, Noida, Uttar Pradesh - 201306
CIN : U60232 DL 2006 GOI 155068 Website : www.dfccil.com mddfccil@dfcc.co.in +91-120-2216002

@dfccil_india @dfccil_india @dfccil.india @DFCCILIndia @dfccilindia

"हिन्दी जोड़े – दिल से दिल, देश से देश।"

01 जुलाई, 2025 को अहमदाबाद में आयोजित माननीय संसदीय राजभाषा समिति की दूसरी उप समिति द्वारा वडोदरा कार्यालय के राजभाषा संबंधी निरीक्षण की झलकियां

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर

राजभाषा पखवाड़ा हस्ताक्षर अभियान

"हिन्दी जोड़े – दिल से दिल, देश से देश।"

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर

राजभाषा पखवाड़ा हस्ताक्षर अभियान

डी एफ सी सी आई एल कॉर्पोरेट कार्यालय नोएडा

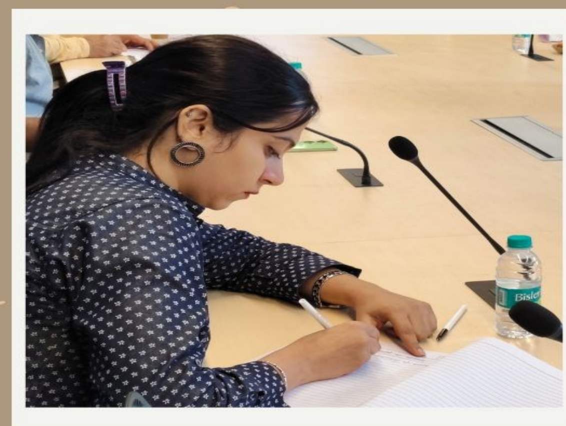
"हिन्दी जोड़े – दिल से दिल, देश से देश ।"

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर

राजभाषा पखवाड़ा हस्ताक्षर अभियान

डी एफ सी सी आई एल कॉर्पोरेट कार्यालय नोएडा

"हिन्दी जोड़े – दिल से दिल, देश से देश ।"



हिन्दी निबंध प्रतियोगिता

हिंदी पखवाड़ा 2025

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर

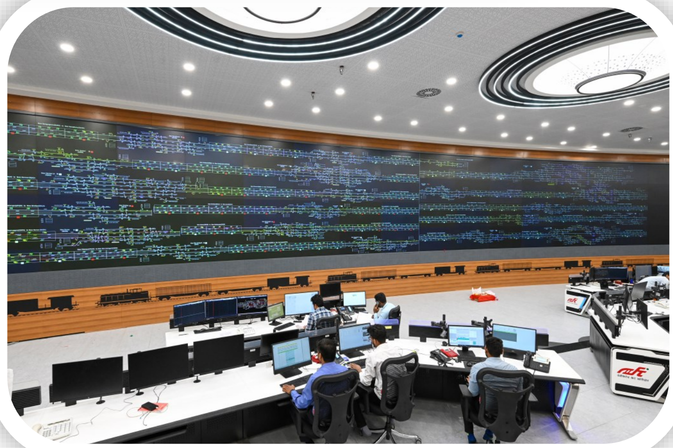
हिंदी पखवाड़ा

हिंदी शब्द ज्ञान, टिप्पण एवं आलेखन प्रतियोगिता

डीएफसीसीआईएल कॉर्पोरेट कार्यालय, नोएडा

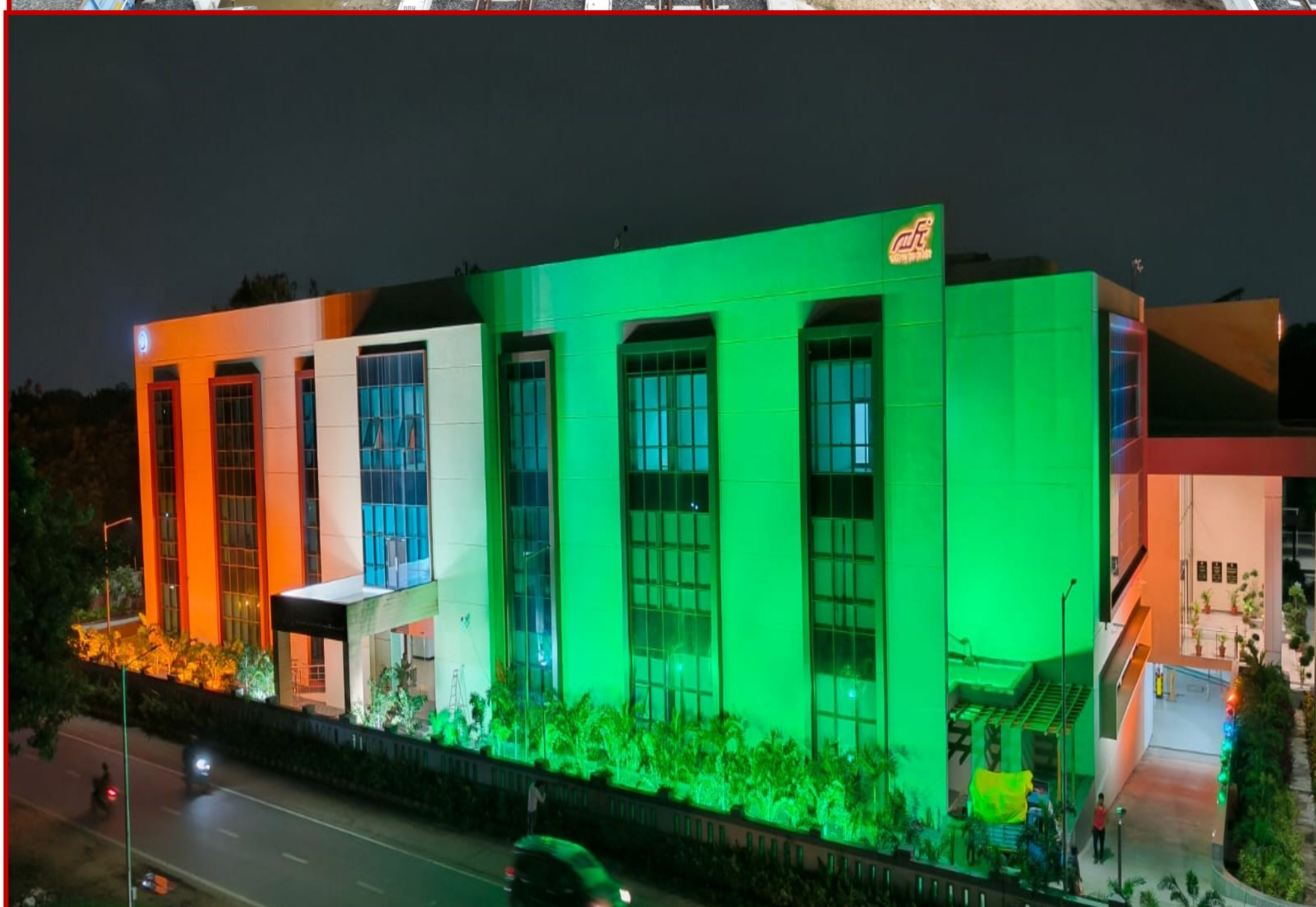
"हिन्दी जोड़े – दिल से दिल, देश से देश।"

WDFC
संचालन नियंत्रण केंद्र, अहमदाबाद
OPERATION CONTROL CENTRE, AHMEDABAD



अहमदाबाद ओ.सी.सी. का विहंगम दृश्य

"हिन्दी जोड़े – दिल से दिल, देश से देश।"



"हिन्दी जोड़े – दिल से दिल, देश से देश।"

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड
भारत सरकार (रेल मंत्रालय) का उपक्रम

पंजीकृत कार्यालय: 233, टॉवर ई-लेवल-2, वर्ड ट्रेड सेंटर, नौरोजी नगर, नई दिल्ली-110029
कॉर्पोरेट कार्यालय:डीएफसीसीआईएल कॉर्पोरेट कार्यालय, कॉम्पलैक्स, सेक्टर-145, नोएडा, उत्तर-प्रदेश-201306

dfccil.india | dfccil_india | @DFCCILIndia | dfccilindia | https://dfccil.com/