ਵਾਲਚੰਦਨਗਰ ਇੰਡਸਟਰੀਜ਼ ਲਿਮਿਟੇਡ
ਬਨਾਮ
ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਰਾਜ ਅਤੇ ਇੱਕ ਹੋਰ।
(ਸਿਵਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 2671-2672 ਦੇ 2016)
ਫਰਵਰੀ 04, 2022

ਹੇਮੰਤ ਗੁਪਤਾ ਅਤੇ ਵੀ. ਰਾਮਸੁਬ੍ਰਮਣੀਅਨ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ।

ਭੂਮੀ ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ ਐਕਟ, 1894 : ਧਾਰਾਵਾਂ 4, 6, 17, 18, 23, 24 – ਭੂਮੀ ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ – ਧਾਰਾ 23 ਦੀਆਂ 'ਤੀਜੀ' ਅਤੇ 'ਚੌਥੀ' ਧਾਰਾਵਾਂ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ 'ਵਿਛੋੜਾ' ਅਤੇ 'ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਪ੍ਰਭਾਵ' ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਣ ਵਿੱਚ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਨਿਰਧਾਰਣ – ਤੱਥਾਂ ਉੱਤੇ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ-ਭੂਮੀ ਮਾਲਕ ਨੇ ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ ਤੋਂ 36 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਉੱਤੇ ਇੱਕ ਟਾਉਨਸ਼ਿਪ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤੀ ਸੀ – ਦੋਨੋਂ ਬਿੰਦੂਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸਿੱਧੇ ਅਤੇ ਤੇਜ਼ ਸੰਪਰਕ ਲਈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ 1946 ਵਿੱਚ ਆਪਣੀ ਖੁਦ ਦੀ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ 35,000 ਟਨ ਭਾਰੀ ਸਮਗਰੀ ਢੋਈ ਜਾਂਦੀ ਸੀ – ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਦਾ ਇੱਕ ਹਿੱਸਾ ਉਜਾਨੀ ਡੈਮ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਦੇ ਪਾਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਡੁੱਬ ਗਿਆ ਅਤੇ ਭੂਮੀ ਦੇ ਅਧਿਗ੍ਰਹਿਤ ਨਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਦਾ ਬਾਕੀ ਹਿੱਸਾ ਬੇਕਾਰ ਹੋ ਗਿਆ – ਭੂਮੀ ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੇ ਕੁੱਲ ਮੁਆਵਜ਼ਾ 1,27,198.31 ਰੁਪਏ ਦਾ ਅਵਾਰਡ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਅਧਿਗ੍ਰਹਿਤ ਨਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਿੱਸੇ ਲਈ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ – ਰੈਫਰੈਂਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਭੂਮੀ ਦੇ ਅਧਿਗ੍ਰਹਿਤ ਹਿੱਸੇ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਵਧਾਇਆ ਅਤੇ ਵਿੱਛੋੜੇ ਅਤੇ ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਤੈਅ ਕੀਤਾ – ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਰੈਫਰੈਂਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਅਵਾਰਡ ਵਿੱਚ ਦਖਲ ਦਿੱਤਾ – ਅਪੀਲ ਉੱਤੇ, ਫੈਸਲਾ: ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ, ਰੋਲਿੰਗ ਸਟਾਕ ਅਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਲਾਗਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਸੈੱਟ ਚਲਾਉਣਯੋਗ ਸੰਪਤੀ, ਭਾਵ, ਰੋਲਿੰਗ ਸਟਾਕ ਨੂੰ ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਕੋਈ ਵੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨਾ ਦੇਣ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਗਲਤੀ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਪਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ – ਆਮਦਨੀ ਨੂੰ ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿੱਚ ਆਉਣ ਵਾਲੀ ਆਵਾਜਾਈ ਲਾਗਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਲਈ ਕੋਈ ਵੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨਾ ਦੇਣ ਦੇ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਵੀ ਗਲਤੀ ਨਾਲ ਨਹੀਂ ਪਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ – ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸੈੱਟ ਚਲਾਉਣਯੋਗ ਸੰਪਤੀ, ਭਾਵ, ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ ਜੋ ਕਿ 28 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੱਕ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਬਣਾਉਂਦੇ ਹਨ, ਨੂੰ ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨਾ ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਜਦੋਂ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਪਿੱਛੇ ਦੇ ਪਾਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਡੁੱਬੇ 7 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੇ ਖੇਤਰ ਲਈ ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ ਨੂੰ ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ

– ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਰਾਜ ਨੇ ਇਸ ਖਿਲਾਫ ਅਪੀਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਹੈ – 28 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੱਕ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਦਾ ਬਾਕੀ ਹਿੱਸਾ ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬੇਕਾਰ ਹੋ ਗਿਆ ਹੈ – ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਧਾਰਾ 23(1) ਦੀ ਚੌਥੀ ਕਲਾਜ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਵਾਕ "ਉਸ ਦੀ ਹੋਰ ਜਾਇਦਾਦ, ਚਲਾਊ ਜਾਂ ਅਚਲ, ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਢੰਗ ਨਾਲ; ਜਾਂ ਉਸ ਦੀ ਕਮਾਈ" ਨੂੰ ਵਰਤਿਆ ਗਿਆ ਹੈ – ਇਸ ਲਈ, ਜਾਇਦਾਦ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਉਣਾ, ਕਮਾਈ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਤੋਂ ਵੱਖਰਾ ਖੜਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ – ਜਦੋਂ ਕਿ 1975-76 ਤੋਂ 1976-77 ਤੱਕ ਮੁਨਾਫੇ ਦੇ ਪੱਧਰ ਵਿੱਚ ਗਿਰਾਵਟ ਨਾਲ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਲਾਗਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਨੂੰ ਜੋੜਨ ਲਈ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਚਲਾਊ ਜਾਇਦਾਦ ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬੇਕਾਰ ਹੋ ਗਈ ਸੀ ਦਿਖਾਉਣ ਲਈ ਮਨਜ਼ੂਰੀਯੋਗ ਸਬੂਤ ਹਨ – ਇਸ ਲਈ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਰੈਫਰੈਂਸ ਕੋਰਟ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਜਿਸ ਨੇ ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਅਵਾਰਡ ਨੂੰ ਉਲਟ ਦਿੱਤਾ ਸੀ, ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ – ਰੈਫਰੈਂਸ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ 31,21,806/- ਰੁਪਏ ਦੇ ਅਵਾਰਡ ਨੂੰ ਬਹਾਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ – ਹੋਰ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਫੈਸਲੇ ਨਾਲ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਆਂਸ਼ਿਕ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕਰਦਿਆਂ, ਅਦਾਲਤ

ਫੈਸਲਾ: 1.1 ਰੈਫਰੈਂਸ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਮੁੱਖ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨਿਕ ਮੈਨੇਜਰ, ਜੋ ਇੱਕ ਯੋਗ ਸਿਵਲ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਸੀ, ਨੂੰ ਪੀਡਬਲਿਊ-1 ਵਜੋਂ ਅਤੇ ਇੱਕ ਸੇਵਾਮੁਕਤ ਟਾਊਨ ਪਲਾਨਿੰਗ ਦੇ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਨੂੰ ਪੀਡਬਲਿਊ-15

ਵਜੋਂ ਜਾਂਚਿਆ ਗਿਆ। ਇਹ ਦੋਵੇਂ ਗਵਾਹਾਂ ਨੇ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਸਟੀਲਜ਼ ਲਿਮਿਟੇਡ ਵੱਲੋਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਕੋਟੇਸ਼ਨਾਂ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ, ਜੋ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਨੂੰ ਬਿਛਾਉਣ ਦੀ ਅੰਦਾਜ਼ਿਤ ਲਾਗਤ ਸੀ। ਮੁਲਾਂਕਣ ਅਤੇ ਜਿਸ ਕੀਮਤ 'ਤੇ ਸਮੱਗਰੀ ਵੇਚੀ ਗਈ ਸੀ ਉਸ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਅਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਲਾਗਤ ਨੂੰ ਸਮਝੌਤਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇਹ ਗਵਾਹਾਂ ਨੇ ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ ਦੀ ਲਾਗਤ 50,08,288/- ਰੁਪਏ ਅੰਦਾਜ਼ਿਤ ਕੀਤੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀਆਂ ਨੇ ਇੱਕ ਸ਼੍ਰੀ ਮਹਾਜਨ ਨੂੰ ਜਾਂਚਿਆ, ਜਿਸ ਨੇ ਸੁਤੰਤਰ ਗਣਨਾਵਾਂ ਵੀ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀਆਂ, ਪਰ ਰੈਫਰੈਂਸ ਕੋਰਟ ਨੇ ਉਸ ਦੇ ਸਬੂਤ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਇਹ ਵਿਸ਼ਵਾਸਯੋਗ ਨਹੀਂ ਲੱਗਦਾ। ਦਿਲਚਸਪੀ ਨਾਲ ਰੈਫਰੈਂਸ ਕੋਰਟ ਨੇ ਦੋ ਗੱਲਾਂ ਕੀਤੀਆਂ, ਅਰਥਾਤ (i) ਇਸ ਨੇ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਸ਼੍ਰੀ ਮਹਾਜਨ ਦੁਆਰਾ ਅਪਣਾਇਆ ਗਿਆ ਤਰੀਕਾ ਜਾਂ ਫਾਰਮੂਲਾ ਉਚਿਤ ਸੀ ਅਤੇ ਮਾਨਕ ਲੇਖਕਾਂ ਦੁਆਰਾ ਮਾਨਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਸੀ ਅਤੇ ਫਿਰ ਵੀ ਉਸ ਦੇ ਸਬੂਤ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ; ਅਤੇ (ii) ਇਸ ਨੇ ਸਰਕਾਰੀ ਵਕੀਲ ਦੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤੀ ਜਤਾਈ ਕਿ ਕਿਉਂ ਸੇਵਾਮੁਕਤ ਟਾਊਨ ਪਲਾਨਿੰਗ ਦੇ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਸ਼੍ਰੀ ਤਾਲਿਮ ਦੇ ਸਬੂਤ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ, ਪਰ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਹੋਲਿਆ ਕਿ ਸ਼੍ਰੀ ਤਾਲਿਮ ਦੇ ਸਬੂਤ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਕਾਰਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਰੈਫਰੈਂਸ ਕੋਰਟ ਨੇ ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ ਦੀ ਅੰਦਾਜ਼ਿਤ ਲਾਗਤ ਨੂੰ ਪ੍ਰਤੀ ਕਿਲੋਮੀਟਰ 2,41,053/- ਰੁਪਏ 'ਤੇ ਲਿਆ ਅਤੇ 35% ਦੀ ਘਾਟ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਪ੍ਰਤੀ ਕਿਲੋਮੀਟਰ 1,56,650/- ਰੁਪਏ ਦੀ ਘਾਟ ਵਾਲੀ ਕੀਮਤ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ। ਇਸ ਦਰ ਨੂੰ 35 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਵਾਲੀ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਲਈ ਲਾਗੂ ਕਰਦਿਆਂ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਅਸਲ ਸਕ੍ਰੈਪ ਮੁੱਲ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਰੈਫਰੈਂਸ ਕੋਰਟ ਨੇ ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ 31,21,816/- ਰੁਪਏ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ। [ਪੈਰਾ 52 & 53]

1.2 ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ ਲਈ ਕੋਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨਹੀਂ ਮਿਲਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਜੋ ਇੱਕ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਵਿੱਚ 28 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੱਕ ਪਏ ਸਨ, ਕਿਉਂਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ 6 ਤੋਂ 7 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੱਕ ਵਿਕਲਪਿਕ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਬਿਛਾਉਣ ਲਈ ਅਸਰਦਾਰ ਕਦਮ ਨਹੀਂ ਚੁੱਕੇ ਜੋ ਪਿੱਛੇ ਦੇ ਪਾਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਡੁੱਬ ਗਿਆ ਸੀ। ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਕੋਈ ਨੁਕਸਾਨ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ 1978 ਦੇ ਸਾਲ ਤੱਕ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਬੈਲੇਂਸ ਸ਼ੀਟਾਂ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸੀ। 28 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੱਕ ਦੀ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਦੇ ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਕਾਰਨਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਪਿੱਛੇ ਦੇ ਪਾਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਡੁੱਬੇ 7 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੱਕ ਦੀ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਵਿੱਚ ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਅਗਾਂਹ ਵਧਿਆ। [ਪੈਰਾ 54 & 55]

1.3 ਵਿਕਲਪਿਕ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਬਿਛਾਉਣ ਲਈ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ ਇੱਕ ਸੌਖਾ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਜਦੋਂ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਜ਼ਮੀਨ ਮਾਲਕ ਸਨ। ਲੈਂਡ ਅਕੁਆਇਜ਼ੀਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 17 ਅਧੀਨ ਤੁਰੰਤਤਾ ਦਾ ਧਾਰਾ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਇੱਕ ਕੰਪਨੀ ਹੈ। ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਸੋਚ ਵਿੱਚ ਮੌਲਿਕ ਖਾਮੀ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਮਾਨ ਲਿਆ ਕਿ ਜੇ 7 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਮੀਨ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਲਈ ਗਈ ਤਾਂ ਇਹ ਕਾਫੀ ਹੈ। ਜੇ ਟਰਾਲੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਿੱਛੇ ਦੇ ਪਾਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਡੁੱਬ ਗਈ ਸੀ, ਤਾਂ ਸਾਰੀ ਲੰਬਾਈ ਦੀ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਸਵਾਭਾਵਿਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੇਕਾਰ ਹੋ ਜਾਂਦੀ। ਰੇਲਵੇ ਲਾਈਨ ਸੜਕ ਵਾਂਗ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ। ਸੜਕਾਂ ਨੂੰ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਮੋੜਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਰੇਲਵੇ ਲਾਈਨਾਂ ਨਹੀਂ। ਇਸ ਲਈ, ਜੇ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਨੂੰ ਦੁਬਾਰਾ ਸਥਾਪਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ ਕਰਨਾ ਪਿਆ, ਤਾਂ ਇਹ ਪੂਰੀ 35 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਲਈ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। 28 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣਾ ਅਤੇ ਬਾਕੀ 7 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਨੂੰ ਅਕੇਲੇ ਹੀ ਸਥਾਨਾਂਤਰਿਤ ਕਰਨਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸ ਸਿਰਲੇਖ ਅਧੀਨ ਰੈਫਰੈਂਸ ਕੋਰਟ ਦੀ ਖੋਜ ਨੂੰ ਉਲਟਣ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵੱਡੀ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ। [ਪੈਰਾ 56 & 57][853-G-H; 854-A-C]

1.4 ਮੌਖਿਕ ਅਤੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ੀ ਸਬੂਤਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਰੈਫਰੈਂਸ ਕੋਰਟ ਨੇ ਨਿਸ਼ਚਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਲੋਕੋਮੋਟਿਵਾਂ ਦੀ ਉਮਰ 20 ਸਾਲ ਅਤੇ ਵੈਗਨਾਂ ਦੀ ਉਮਰ 35 ਸਾਲ ਵਜੋਂ ਲਈ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਸਿੱਧੀ ਰੇਖਾ ਫਾਰਮੂਲੇ 'ਤੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਲਾਗੂ ਕਰਦਿਆਂ, ਰੈਫਰੈਂਸ ਕੋਰਟ ਨੇ ਰੋਲਿੰਗ ਸਟਾਕ ਦੀ ਘਟਾਈ ਗਈ ਕੀਮਤ ਨੂੰ ਰੁ. 22,36,424.70/- ਵਜੋਂ ਪਾਇਆ। ਰੁ. 4,56,540/- ਦੀ ਸਕ੍ਰੈਪ ਕੀਮਤ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਰੈਫਰੈਂਸ ਕੋਰਟ ਨੇ ਰੋਲਿੰਗ ਸਟਾਕ ਲਈ ਦੇਣ ਯੋਗ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਰੁ. 17,79,884.70/- ਵਜੋਂ ਤੈਅ ਕੀਤਾ। ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ, ਸਬੂਤਾਂ ਦੀ ਦੁਬਾਰਾ ਪ੍ਰਸ਼ੰਸਾ ਕਰਦਿਆਂ ਪਾਇਆ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਰੋਲਿੰਗ ਸਟਾਕ ਦੀ ਕਿਤਾਬੀ ਕੀਮਤ ਨਹੀਂ ਲਿਆਈ। ਪਰ ਗਵਾਹ ਸ਼੍ਰੀ ਕਾਮਤ ਨੇ ਜੋ ਪੀਡਬਲਿਊ-13 ਵਜੋਂ ਗਵਾਹੀ ਦਿੱਤੀ ਸੀ, ਕ੍ਰਾਸ-ਪ੍ਰਸ਼ਨੇਤਰੀ ਦੌਰਾਨ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ 1986 ਦੇ ਸਾਲ ਸਬੰਧੀ ਰੱਖੀ ਗਈ ਐਸੈਟ ਰਜਿਸਟਰ ਅਨੁਸਾਰ, ਰੋਲਿੰਗ ਸਟਾਕ ਦੀ ਕੀਮਤ ਲਗਭਗ ਜ਼ੀਰੋ ਸੀ।

ਰੋਲਿੰਗ ਸਟਾਕ ਨੂੰ ਸਕ੍ਰੈਪ ਵਜੋਂ ਵੇਚ ਕੇ, ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਰੁ.4,56,540/- ਦੀ ਰਾਸ਼ੀ ਕਮਾਈ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਸਬੂਤਾਂ ਤੋਂ ਪਾਇਆ ਕਿ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਪ੍ਰਾਂਗਣ ਵਿੱਚ, 14 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੱਕ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ 1983 ਦੇ ਸਾਲ ਤੱਕ ਚਾਲੂ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਇਹ ਸੀ ਇੱਕ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸੰਕੇਤ ਹੈ ਕਿ ਰੋਲਿੰਗ ਸਟਾਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਉਦੋਂ ਤੱਕ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਸਾਲ 1983। ਇਸ ਲਈ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਗ੍ਰਾਂਟ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਰੋਲਿੰਗ ਸਟਾਕ. [ਪਾਰਸ 62 ਅਤੇ 63][854-H; 855-ਏ-ਡੀ]

1.5 ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਪੀਡਬਲਿਊ-13 (ਸ੍ਰੀ ਕਾਮਤ) ਦੀ ਗਵਾਹੀ ਨੂੰ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਗਲਤ ਪੜ੍ਹਿਆ ਅਤੇ ਚੰਗੀ ਮੈਂਟੇਨੈਂਸ ਕਾਰਨ ਰੋਲਿੰਗ ਸਟਾਕ ਦੀ ਉਮਰ ਵਧ ਗਈ ਹੈ, ਅਸੀਂ ਨਹੀਂ ਸਮਝਦੇ ਕਿ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆ ਗਿਆ ਨਜ਼ਰੀਆ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦ ਸਬੂਤਾਂ ਨਾਲ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬੇਮੇਲ ਹੈ। ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਸ੍ਰੀ ਕਾਮਤ (ਪੀਡਬਲਿਊ-13) ਦੀ ਗਵਾਹੀ ਦਾ ਇੱਕ ਹਿੱਸਾ ਕੱਢਿਆ ਹੈ। ਉਸ ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਕਿ ਹਾਲਾਂਕਿ ਉਸ ਨੇ 1986 ਵਿੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਐਸੇਟਸ ਰਜਿਸਟਰ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਸੀ ਪਰ ਉਸ ਨੇ ਆਪਣੀ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਐਸੇਟ ਦੀ ਕਿਤਾਬੀ ਕੀਮਤ ਦਾ ਰਿਕਾਰਡ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ। ਉਸ ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਿਹਾ "ਇਹ ਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਕਿਤਾਬੀ ਕੀਮਤ ਵਿੱਚ, ਐਸੇਟਾਂ ਦੀ ਕੀਮਤ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜ਼ੀਰੋ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।" ਇਸ ਲਈ, ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਤੀਜੇ ਨੂੰ ਰੋਲਿੰਗ ਸਟਾਕ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਅਪਵਾਦ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। [ਪੈਰਾ 64 & 65][855-ਈ-ਜੀ]

1.6 ਰੈਫਰੈਂਸ ਕੋਰਟ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਪੱਖ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਇਹ ਨਤੀਜਾ ਕੱਢਿਆ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਹਰ ਸਾਲ ਲਗਭਗ 35,000 ਟਨ ਮਾਲ ਨੂੰ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਰਾਹੀਂ ਪ੍ਰਤੀ ਟਨ ਪ੍ਰਤੀ ਕਿਲੋਮੀਟਰ 0.20 ਰੁਪਏ ਦੀ ਲਾਗਤ 'ਤੇ ਢੋਂਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸੇ ਮਾਤਰਾ ਦੇ ਮਟੀਰੀਅਲ ਲਈ ਸੜਕ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਦੀ ਲਾਗਤ ਪ੍ਰਤੀ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਪ੍ਰਤੀ ਟਨ 0.80 ਰੁਪਏ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰੈਫਰੈਂਸ ਕੋਰਟ ਨੇ ਸਾਲਾਨਾ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਦੀ ਲਾਗਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਨੂੰ 8,00,718/- ਰੁਪਏ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਾਇਆ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਰੈਫਰੈਂਸ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ 10 ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਕੁੱਲ ਅਵਧੀ ਲਈ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ 10 ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਕੁੱਲ ਅਵਧੀ ਲਈ ਅਜਿਹੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਮੰਨਣ ਲਈ ਕੋਈ ਆਧਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ 10 ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਵਾਧੂ ਲਾਗਤ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ 80,07,180/- ਰੁਪਏ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਰੈਫਰੈਂਸ ਕੋਰਟ ਨੇ ਸਿਰਫ 8,00,718/- ਰੁਪਏ (ਇੱਕ ਸਾਲ ਲਈ ਵਾਧੂ ਲਾਗਤ) ਹੀ ਦਿੱਤੇ। ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਰੈਫਰੈਂਸ ਕੋਰਟ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਨੂੰ ਇਸ ਛੋਟੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਪਲਟ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਲਾਗਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਕੋਈ ਵੀ ਮੁਨਾਫ਼ਾ ਗੁਆਇਆ ਹੈ, ਇਸ ਦਾ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਇਆ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ 1972 ਤੋਂ 1978 ਤੱਕ ਦੇ ਬੈਲੈਂਸ-ਸ਼ੀਟਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਮੁਨਾਫ਼ਾ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ। ਇਸ ਲਈ, ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਲਾਗਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ, ਭਾਵੇਂ ਕੋਈ ਵੀ ਹੋਵੇ, ਗਾਹਕਾਂ ਨੂੰ ਚਾਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕੀਮਤ ਵਿੱਚ ਸਮਾਹਿਤ ਹੋ ਜਾਵੇਗਾ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਕੋਈ ਵੀ ਮੁਨਾਫ਼ਾ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਨਹੀਂ ਭੁਗਤਿਆ ਤਾਂ ਇਸ ਸਿਰ ਅਧੀਨ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦਾ ਕੋਈ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਬਣਦਾ, ਭਾਵੇਂ ਇੱਕ ਸਾਲ ਲਈ ਹੀ ਸਹੀ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਮੁਨਾਫ਼ਾ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਲਈ 35,62,000/- ਰੁਪਏ ਦਾ ਅਲੱਗ ਤੋਂ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਪਰ ਇਸ ਨੂੰ ਰੈਫਰੈਂਸ ਕੋਰਟ ਨੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਇਸ ਲਈ, ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਇਸ ਸਿਰ 'ਟਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਲਾਗਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ' ਅਧੀਨ ਕੋਈ ਵੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨਾ ਦੇਣ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ। [ਪੈਰਾ 68 & 69]

1.7 ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ 1975-76 ਅਤੇ 1976-77 ਦੇ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਬੈਲੈਂਸ-ਸ਼ੀਟਾਂ ਅਤੇ ਲਾਭ ਅਤੇ ਘਾਟਾ ਖਾਤਾ ਦੀ ਕਾਪੀ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਬੈਲੈਂਸ-ਸ਼ੀਟਾਂ ਅਤੇ ਲਾਭ ਅਤੇ ਘਾਟਾ ਖਾਤਿਆਂ ਤੋਂ, ਇਹ ਦਿਖਾਉਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਸਾਲ 1975-76 ਦੌਰਾਨ 96.07 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦਾ ਲਾਭ ਕਮਾਇਆ ਅਤੇ ਸਾਲ 1976-77 ਦੌਰਾਨ ਲਾਭ 40.83 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਘਟ ਗਿਆ। ਜੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਇਸ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਸੱਚ ਮੰਨ ਲਿਆ ਜਾਵੇ, ਤਾਂ ਇਸਦਾ ਮਤਲਬ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਦੇ ਤੁਰੰਤ ਬਾਅਦ ਇੱਕ ਸਾਲ ਵਿੱਚ ਲਗਭਗ 55,00,000/- ਰੁਪਏ ਦੇ ਲਾਭ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਝੱਲੀ। ਬੈਲੈਂਸ ਸ਼ੀਟਾਂ ਅਤੇ ਲਾਭ ਅਤੇ ਘਾਟਾ ਖਾਤੇ 30.09.1976 ਅਤੇ 30.09.1977. ਵੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ, ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਲਗਭਗ 55,00,000/- ਰੁਪਏ ਦਾ ਮੁਨਾਫਾ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਹੀਂ ਸੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਲਾਗਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਦੇ ਕਾਰਨ. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਲਈ ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲ ਸਿਰਫ 8,00,718/- ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਲਾਗਤ. ਇਹ ਕੁੱਲ ਰਕਮ ਦਾ ਸਿਰਫ਼ 15% ਬਣਦਾ ਹੈ ਮੁਨਾਫੇ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਦੇ. ਇਹ ਲਾਭ ਅਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਖਾਤੇ ਤੋਂ ਦੇਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ 30.09.1977 ਨੂੰ ਖਤਮ ਹੋਏ ਸਾਲ ਲਈ

ਜੋ ਵਿਕਰੀ ਆਪਣੇ ਆਪ ਵਿੱਚ ਬਦਲ ਗਈ ਸੀ 22.09 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਘਟ ਕੇ 18.17 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਰਹਿ ਗਿਆ। ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ ਕੱਚੇ ਮਾਲ ਦੀ ਖਪਤ 13.47 ਕਰੋੜ ਤੋਂ ਘਟ ਕੇ ਰਹਿ ਗਈ ਹੈ 9.32 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਵਿਚ ਵੀ ਕਾਫੀ ਹੇਠਾਂ ਸਲਾਈਡ ਆਈ ਸੀ ਉਪ-ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਅਤੇ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੇ ਖਰਚੇ। ਇਸ ਲਈ, ਦਾ ਵਿਵਾਦ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕਿ ਮੁਨਾਫਾ ਘੱਟ ਗਿਆ, ਇੱਕ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਬਿੰਦੂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਨਾਲ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਕੱਢੇ ਗਏ ਪ੍ਰਤੀਕੂਲ ਅਨੁਮਾਨ ਦਾ ਜਵਾਬ ਲਾਭ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿੱਚ. ਪਰ ਇਸਦੀ ਵਰਤੋਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਕਿ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਲਾਗਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਇਸ ਹਿਸਾਬ ਨਾਲ ਹੈ ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਮੁਨਾਫੇ ਦੇ ਘਟੇ ਹੋਏ ਮਾਰਜਿਨ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ। [ਪਾਰਾ 72, 73][857-ਸੀ- ਜੀ]

1.8 ਮਾਲ ਵੇਚਣ ਵਾਲੇ ਦੇ ਲਾਭ ਮਾਰਜਿਨ 'ਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਲਾਗਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਦਾ ਅਸਰ, ਅਨੁਬੰਧ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰੇਗਾ। ਇਹ ਸਮੁੰਦਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਰੇਲ ਆਵਾਜਾਈ, ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਹਵਾਈ ਆਵਾਜਾਈ ਤੱਕ ਵੱਖ ਵੱਖ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਜਹਾਜ਼ਰਾਣੀ ਅਨੁਬੰਧਾਂ ਵਿੱਚ ਐਫ.ਓ.ਬੀ. (ਮੁਫਤ ਬੋਰਡ 'ਤੇ), ਸੀ.ਆਈ.ਐਫ. (ਲਾਗਤ, ਬੀਮਾ ਅਤੇ ਮਾਲ ਭਾੜਾ) ਆਦਿ ਵਰਗੇ ਮਿਆਰੀ ਸਮਝੌਤੇ ਹਨ, ਰੇਲ ਅਤੇ ਸੜਕ ਅਨੁਬੰਧਾਂ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਮਿਆਰੀ ਸਮਝੌਤੇ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਭਾਵੇਂਕ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਸਿਰਫ 35 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੂਰੀ ਤੱਕ ਭਿਗਵਾਨ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਿਤ ਸੀ। ਮਾਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਨੂੰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਆਪਣੇ ਗਾਹਕਾਂ ਨੂੰ ਭਿਗਵਾਨ ਤੋਂ ਕਿਸੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਤਰੀਕੇ ਰਾਹੀਂ ਕਰਨਾ ਸੀ। ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਦਿਖਾਉਂਦਾ ਹੋਵੇ ਕਿ ਮਾਲ ਹਮੇਸ਼ਾ ਸਾਰੇ ਗਾਹਕਾਂ ਨੂੰ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇਜ਼ ਦੀ ਮਾਲ ਗੱਡੀ ਰੇਲਵੇ ਲਾਈਨ ਰਾਹੀਂ ਭਿਗਵਾਨ ਤੋਂ ਪਾਰ ਭੇਜਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਗੱਲ ਦੇ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਨਾ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਕਿ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਦੇ ਇੱਕ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਡੁੱਬਣ ਕਾਰਨ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਲਾਗਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਨੂੰ ਹਮੇਸ਼ਾ ਸਿਰਫ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਹੀ ਸਹਿਣਾ ਪਿਆ, ਪਰ ਅਨੁਬੰਧ ਦੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਕਾਰਨ ਇਸਨੂੰ ਆਪਣੇ ਗਾਹਕਾਂ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਲਾਇਆ ਜਾ ਸਕਿਆ, ਰੈਫਰੈਂਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸ ਸੰਬੰਧੀ ਕੋਈ ਦਾਅਵਾ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀ ਸੀ। ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਲਾਗਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਵੱਲ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਉਚਿਤ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਇਸ ਨਾਲ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। [ਪੈਰਾ 74 ਅਤੇ 76]

1.9 ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਵੱਲੋਂ ਇੱਕ ਸੈੱਟ ਚਲਾਊ ਜਾਇਦਾਦ, ਭਾਵ, ਰੋਲਿੰਗ ਸਟਾਕ ਨੂੰ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨਦਾਇਕ ਪਿਆਰ ਲਈ ਕੋਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨਾ ਦੇਣ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨਾਲ ਕੋਈ ਗਲਤੀ ਨਹੀਂ ਲੱਭੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਵੱਲੋਂ ਆਮਦਨ ਵਿੱਚ "ਨੁਕਸਾਨਦਾਇਕ ਪਿਆਰ" ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਅਧੀਨ ਆਉਂਦੇ ਆਵਾਜਾਈ ਲਾਗਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਲਈ ਕੋਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨਾ ਦੇਣ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨਾਲ ਵੀ ਕੋਈ ਗਲਤੀ ਨਹੀਂ ਲੱਭੀ ਜਾ ਸਕਦੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਵੱਲੋਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨਦਾਇਕ ਪਿਆਰ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ, ਭਾਵ, ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ ਦੇ ਇੱਕ ਸੈੱਟ ਲਈ ਜੋ ਇੱਕ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਬਣਾਉਂਦੇ ਹਨ 28 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਲਈ, ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਰਕਰਾਰ ਨਹੀਂ ਰੱਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਜਦੋਂ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਵੱਲੋਂ ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ ਨੂੰ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨਦਾਇਕ ਪਿਆਰ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦਾ ਫੈਸਲਾ 7 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੇ ਖੇਤਰ ਲਈ ਜੋ ਪਿੱਛੇ ਦੇ ਪਾਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਡੁੱਬਿਆ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ। [ਪੈਰਾ 77]

1.10 ਇੱਕ ਸਵਾਲ ਉੱਠ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਸਾਡੇ ਵੱਲੋਂ ਆਵਾਜਾਈ ਲਾਗਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਆਮਦਨ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਤਰਕਸੰਗਤਤਾ, ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਦਾਅਵੇ 'ਤੇ ਵੀ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ, ਚੂੰਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ 1972 ਵਿੱਚ ਹੀ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ 'ਤੇ ਸਵਿੱਚ ਕਰ ਲਿਆ ਸੀ। ਪਰ ਸਾਡਾ ਜਵਾਬ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਧਾਰਾ 23(1) ਦੀ ਚੌਥੀ ਕਲਾਜ਼, ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਵਾਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਭਾਵ, "ਉਸ ਦੀ ਹੋਰ ਜਾਇਦਾਦ, ਚਲਾਊ ਜਾਂ ਅਚਲ, ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਢੰਗ ਨਾਲ, ਜਾਂ ਉਸ ਦੀ ਆਮਦਨ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨਦਾਇਕ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਨਾ"। ਇਸ ਲਈ, ਜਾਇਦਾਦ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨੁਕਸਾਨਦਾਇਕ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਨਾ, ਆਮਦਨ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨਦਾਇਕ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਵੱਖਰਾ ਖੜਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਕਿ 1975-76 ਤੋਂ 1976-77 ਤੱਕ ਮੁਨਾਫ਼ੇ ਦੇ ਪੱਧਰ ਵਿੱਚ ਗਿਰਾਵਟ ਨੂੰ ਆਵਾਜਾਈ ਲਾਗਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਨਾਲ ਜੋੜਨ ਲਈ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਚਲਾਊ ਜਾਇਦਾਦ ਦੇ ਬੇਕਾਰ ਹੋ ਜਾਣ ਦਾ ਸਵੀਕਾਰਯੋਗ ਸਬੂਤ ਮੌਜੂਦ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਦੋਵੇਂ ਵੱਖਰੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਖੜੇ ਹਨ। ਇਸ ਲਈ, ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਵੱਲੋਂ ਚੁਕਾਈ ਗਈ ਉਸ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਦੇ ਉਸ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਰੇਫਰੈਂਸ ਕੋਰਟ ਵੱਲੋਂ ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ ਨੂੰ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨਦਾਇਕ ਪਿਆਰ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਅਵਾਰਡ ਨੂੰ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਵੱਲੋਂ ਉਲਟ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਨਤੀਜਤਨ, ਰੇਫਰੈਂਸ ਕੋਰਟ ਵੱਲੋਂ ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ 31,21,860/- ਰੁਪਏ ਦੇਣ ਦੇ ਅਵਾਰਡ ਨੂੰ ਮੁੜ ਬਹਾਲ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਹੋਰ ਸਾਰੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੇ

ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਚੁਕਾਈ ਗਈ ਫੈਸਲੇ ਨਾਲ ਕੋਈ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ। [ਪੈਰਾ 78 & 79]

ਵਜ਼ੀਰ ਬਨਾਮ ਹਰਿਆਣਾ ਰਾਜ (2019) 13 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 101 : [2019] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 571; ਹਰਸੂਕ ਦਾਸ ਬਾਲ ਕਿਸ਼ਨ ਦਾਸ ਬਨਾਮ ਪਹਿਲਾ ਭੂਮੀ ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ ਕਲੈਕਟਰ ਅਤੇ ਹੋਰ (1975) 2 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 256 : [1975] ਸੁਪਲ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 79; ਆਰ.ਐਚ. ਵੇਰਨਿਕਲ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਲਈ ਰਾਜ ਦੇ ਸਕੱਤਰ 2 ਇੰਡ.ਕੈਸ 562; ਬਲੰਮਲ ਬਨਾਮ ਮਦਰਾਸ ਰਾਜ ਏ.ਆਈ.ਆਰ. 1968 ਐਸ.ਸੀ. 1425 : [1969] ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 90 – ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

ਕੇਸ ਲਾ ਰੈਫਰੈਂਸ

[2019] 2 ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 571 ਪੈਰਾ 27 ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

[1975] ਸੁਪਲ. ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 79 ਪੈਰਾ 39 ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

[1969] ਐਸ.ਸੀ.ਆਰ. 90 ਪੈਰਾ 48 ਵਿੱਚ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

ਸਿਵਿਲ ਅਪੀਲੇਟ ਜੁਰਿਸਡਿਕਸ਼ਨ: ਸਿਵਿਲ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 2671-2672 ਦੇ 2016।

19.11.2008 ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਨਾਲ ਬੰਬਈ ਦੇ ਉੱਚ ਨਿਆਂਕ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 653 ਅਤੇ 709 ਦੇ 1991 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਅਤੇ ਆਦੇਸ਼ ਤੋਂ।

ਗੋਪਾਲ ਸੰਕਰਨਾਰਾਯਣਨ, ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ, ਜਤਿਨ ਜਾਵੇਰੀ, ਨੀਲ ਕਮਲ ਮਿਸ਼ਰਾ, ਡੀ. ਐਸ. ਮਿਸ਼ਰਾ, ਐਡਵੋਕੇਟ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ।

ਦੀਪਕ ਨਰਗੋਲਕਰ, ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ, ਸਚਿਨ ਪਾਟਿਲ, ਰਾਹੁਲ ਚਿਤਨਿਸ, ਆਦਿਤਯ ਏ. ਪਾਂਡੇ, ਜਿਓ ਜੋਸਫ, ਨਿਸ਼ਾਂਤ ਰਾਮਟੇਕ, ਕਟਨੇਸ਼ਵਰਕਰ, ਉਦੈ ਬੀ. ਦੁਬੇ, ਕੈਸਤੁਭ ਦੁਬੇ, ਐਡਵੋਕੇਟ ਜਵਾਬੀ ਲਈ।

ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਵੀ. ਰਾਮਸੁਬ੍ਰਮਣੀਅਨ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

1. ਬੰਬਈ ਦੇ ਉੱਚ ਨਿਆਂਕ ਵਿੱਚ ਦੋ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਇੱਕ ਸਾਂਝੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀ ਦਿੰਦਿਆਂ, ਜਿਸ ਨੇ ਲੈਂਡ ਏਕਵਿਜ਼ੀਸ਼ਨ ਐਕਟ,1894 ਦੇ ਸੈਕਸ਼ਨ 18 ਅਧੀਨ ਰੈਫਰੈਂਸ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅਵਾਰਡ ਨੂੰ ਸੋਧਿਆ, ਦਾਵੇਦਾਰ-ਜ਼ਮੀਨ ਮਾਲਕ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਿਵਿਲ ਅਪੀਲਾਂ ਨਾਲ ਆਇਆ ਹੈ।

2. ਅਸੀਂ ਸ੍ਰੀ ਗੋਪਾਲ ਸੰਕਰਨਾਰਾਯਣਨ, ਸੀਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ ਨੂੰ ਸੁਣਿਆ, ਜੋ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ; ਸ੍ਰੀ ਸਚਿਨ ਪਾਟਿਲ, ਸੀਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਐਡਵੋਕੇਟ ਜੋ ਪਹਿਲੇ ਜਵਾਬੀ-ਰਾਜ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ ਅਤੇ ਸ੍ਰੀ ਦੀਪਕ ਨਰਗੋਲਕਰ, ਸੀਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਸੀਨੀਅਰ ਐਡਵੋਕੇਟ ਜੋ ਦੂਜੇ ਜਵਾਬੀ-ਲਾਭਪਾਤਰੀ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਹੋਏ।

3. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਇੱਕ ਕੰਪਨੀ ਹੈ ਜੋ ਕੰਪਨੀਆਂ ਦੇ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ। ਇਸਨੇ ਲਗਭਗ 16000 ਏਕੜ ਜ਼ਮੀਨ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਟਾਉਨਸ਼ਿਪ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤੀ ਹੈ, ਜੋ ਪੁਣੇ ਤੋਂ 136 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੂਰ ਸਥਿਤ ਹੈ। ਟਾਉਨਸ਼ਿਪ ਦੇ ਨੇੜਲੇ ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ ਭਿਵਗਨ ਹੈ, ਜੋ ਵਾਲਚੰਦਨਗਰ ਟਾਉਨਸ਼ਿਪ ਤੋਂ 36 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੂਰ ਹੈ।

4. ਗੰਨੇ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਮਾਨ ਦੀ ਢੋਆਈ ਲਈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਆਪਣੀ ਜਾਇਦਾਦ ਦੇ ਅੰਦਰ 50 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੱਕ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨਾਂ ਬਿਛਾਈਆਂ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਵਾਲਚੰਦਨਗਰ ਤੋਂ ਭਿਵਗਨ ਤੱਕ ਭਾਰੀ ਇੰਜੀਨੀਅਰਿੰਗ ਸਮਾਨ ਦੀ ਢੋਆਈ ਲਈ 36 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਇੱਕ ਸੰਕੀਰਣ ਗੇਜ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਵੀ ਸਥਾਪਿਤ ਕੀਤੀ।

5. ਸਾਲ 1967 ਵਿੱਚ, ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਭੀਮਾ (ਉਜਾਨੀ) ਸਿੰਚਾਈ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਦਿੱਤੀ। ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਜੋਂ, ਭੀਮਾ ਨਦੀ ਉੱਤੇ ਉਜਾਨੀ ਦੇ ਨੇੜੇ ਪੁਣੇ-ਸ਼ੋਲਾਪੁਰ ਰਾਸ਼ਟਰੀ ਹਾਈਵੇਅ ਉੱਤੇ ਹਿੰਗਾਂਗਾਓਂ ਪੁਲ ਤੋਂ ਲਗਭਗ 1½ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਉੱਪਰ ਸਟਰੀਮ ਵਿੱਚ ਇੱਕ 18 ਫੁੱਟ ਉੱਚਾ ਬੰਨ੍ਹ ਬਣਾਉਣ ਦਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਸੀ। ਬੰਨ੍ਹ ਦੇ ਨਿਰਮਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਇੱਕ ਆਮ ਸਰਵੇਖਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਖੁਲਾਸਾ ਹੋਇਆ ਕਿ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਦਾ ਇੱਕ ਹਿੱਸਾ ਡੁੱਬ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਪੱਤਰ-ਵਿਹਾਰ ਅਤੇ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਚਰਚਾਵਾਂ ਦਾ ਸਿਲਸਿਲਾ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋ ਗਿਆ ਤਾਂ ਜੋ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਨੂੰ ਮੋੜਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਦੀ ਖੋਜ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕੇ।

6. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਕੇਸ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਨੇ ਚਾਹੁੰਦੇ ਸਨ ਕਿ ਸਰਕਾਰ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਨੂੰ ਮੋੜਣ ਲਈ ਕੁਝ ਹੋਰ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ ਲਈ ਤਤਕਾਲਤਾ ਦੀ ਧਾਰਾ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰੇ। ਪਰ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀਆਂ ਦਾ ਕੇਸ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਉਸ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਰਾਹੀਂ ਢੋਆਈ ਛੱਡ ਕੇ ਸੜਕ ਰਾਹੀਂ ਢੋਆਈ ਵੱਲ ਸਵਿੱਚ ਕਰ ਲਿਆ ਸੀ।

7. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਵੀ ਹੋਵੇ, 26.10.1972 ਨੂੰ ਭੂਮੀ ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ ਐਕਟ, 1894 ਦੀ ਧਾਰਾ 4 ਅਧੀਨ ਇੱਕ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਵਿੱਚ ਉਹ ਜ਼ਮੀਨ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ ਜਿਸ ਉੱਤੇ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਦਾ ਇੱਕ ਹਿੱਸਾ ਲੰਘਦਾ ਸੀ। ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਜੋ ਹਿੱਸਾ ਡੁੱਬਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਸੀ, ਉਸਨੂੰ 6 ਹੈਕਟੇਅਰ 7 ਏਰੇਜ਼ ਮਾਪਿਆ ਗਿਆ। ਚੂੰਕਿ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਲਈ ਅਧਿਗ੍ਰਹਿਤ ਕੁੱਲ ਜ਼ਮੀਨ ਵਿੱਚ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪਿੰਡਾਂ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀਆਂ ਜ਼ਮੀਨਾਂ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਸਨ, ਇਸ ਲਈ ਇੱਕ ਲੜੀ ਦੇ ਇਨਾਮ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ।

ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਅਤੇ ਅਨਜ [ਬਨਾਮ ਰਾਮਸੁਬ੍ਰਮਣਿਅਨ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ.]

8. ਸਾਡੇ ਮੌਜੂਦਾ ਮਕਸਦ ਲਈ, ਇਹ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਭੂਮੀ ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੇ 9.12.1981 ਨੂੰ ਇਕ ਪੁਰਸਕਾਰ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਪੁਰਸਕਾਰ ਜਾਂਚ ਵਿੱਚ ਨਾ ਸਿਰਫ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਬਾਜ਼ਾਰ ਕੀਮਤ ਲਈ ਸੀ, ਪਰ ਇਸ ਲਈ ਵੀ ਸੀ: (i) ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ; ਅਤੇ (ii) ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਪੁਰਾਣੀ ਹੋ ਜਾਣ ਕਾਰਨ ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਇਸ ਦਾਅਵੇ ਵਿੱਚ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਅਧਿਗ੍ਰਹਿਤ ਨਾ ਕੀਤੇ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਬੇਕਾਰ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹੋਏ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਮਿਲਣਾ ਸੀ।

9. ਆਪਣੇ ਪੁਰਸਕਾਰ ਦੀ ਤਾਰੀਖ 9.12.1981 ਨਾਲ, ਭੂਮੀ ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੇ ਪੁਰਸਕਾਰ ਦਿੱਤਾ :

(i) ਅਧਿਗ੍ਰਹਿਤ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਲਈ ਰੁ.15,329;
(ii) ਬੰਧਾਵਾਂ, ਰੇਲਾਂ, ਬੁੱਲੀਆਂ, ਸਲੀਪਰਾਂ ਲਈ ਰੁ.39032.94;
(iii) ਸੀ.ਡੀ. ਕਾਰਜਾਂ ਲਈ ਰੁ.43,491.12;
(iv) ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਟੀਲ ਸਲੀਪਰਾਂ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਲਈ ਮਜ਼ਦੂਰੀ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਵਜੋਂ ਰੁ.12,754.17;

ਅਤੇ

(v) ਸੋਲੇਟੀਅਮ ਲਈ ਰੁ.16,591.08।

10. ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਭੂਮੀ ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੇ ਕੁੱਲ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਰੁ.1,27,198.31/- ਦਾ ਪੁਰਸਕਾਰ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਅਧਿਗ੍ਰਹਿਤ ਨਾ ਕੀਤੇ ਹਿੱਸੇ ਲਈ ਰੁ.1,49,85,251/- ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ।

11. ਪੁਰਸਕਾਰ ਨਾਲ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਨਾ ਹੋਣ ਕਾਰਨ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ 12.01.1982 ਨੂੰ ਧਾਰਾ 18 ਅਧੀਨ ਇਕ ਹਵਾਲਾ ਮੰਗਿਆ। ਇਸਨੂੰ ਜ਼ਿਲ੍ਹਾ ਅਦਾਲਤ, ਪੁਣੇ ਨੇ ਭੂਮੀ ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ ਹਵਾਲਾ ਨੰਬਰ 6 ਦੇ 1982 ਵਜੋਂ ਫਾਈਲ 'ਤੇ ਲਿਆ।

12. ਹਵਾਲਾ ਅਦਾਲਤ ਅੱਗੇ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਅਧਿਗ੍ਰਹਿਤ ਜ਼ਮੀਨ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਵਧਾਈ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਵਿਛੋੜੇ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਅਤੇ ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਵੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ

ਮੰਗਿਆ। ਵੱਖ ਵੱਖ ਸਿਰਲੇਖਾਂ ਅਧੀਨ ਦਾਅਵਾ ਨੂੰ ਹਵਾਲਾ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਆਪਣੇ ਪੁਰਸਕਾਰ ਦੇ ਪੈਰਾ 14 ਵਿੱਚ ਸੰਖੇਪ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਇਸਨੂੰ ਸੌਖੀ ਸਮਝ ਲਈ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੁਬਾਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:- ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਲਈ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਸੰਖੇਪ

ਕੁੰਭਾਰਗਾਓਂ ਪਿੰਡ ਵਿੱਚ ਜ਼ਮੀਨ ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ

ਅਧਿਗ੍ਰਹੀਤ ਜ਼ਮੀਨ 50,325-00

ਬੰਧਾਈ 63,850-00

ਸੀ.ਡੀ. ਕਾਰਜ 68,200-00

ਰੁੱਖ 360-00

ਕੁੱਲ 1,82,735-00

ਸੋਲੇਟੀਅਮ @ 15% 27,410-00

ਕੁੱਲ 2,10,145-00

ਤੰਗ ਅਤੇ ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਪ੍ਰਭਾਵ

ਵਿਛੋੜਾ

ਜ਼ਮੀਨ 6,03,800-00

ਵਾਲਚੰਦਨਗਰ ਟਾਊਨਸ਼ਿਪ ਵਿੱਚ ਜ਼ਮੀਨਾਂ ਦੀ ਕੀਮਤ ਵਿੱਚ ਘਾਟ 8,64,000-00

ਬੰਧਾਈ, ਸੀ.ਡੀ. ਕਾਰਜ ਅਤੇ ਇਮਾਰਤਾਂ 18,85,200-00

ਰੁੱਖ 27,000-00

ਕੁੱਲ 33,80,000-00

ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਪ੍ਰਭਾਵ

ਰੇਲ ਸਲੀਪਰ ਆਦਿ 42,45,000-00

ਗਰਿੱਡਰਜ਼ (ਹਟਾਓ) ਨਿਲ

ਟੈਲੀਫੋਨ ਲਾਈਨ 16,000-00

ਰੋਲਿੰਗ ਸਟਾਕ 22,17,600-00

ਆਵਾਜਾਈ ਲਾਗਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ 80,07,180-00

ਭੀਗਵਾਨ ਯਾਰਡ ਦਾ ਮੁੜ-ਮਾਡਲਿੰਗ 4,72,100-00

ਮੁਨਾਫ਼ੇ (ਲਾਭ) ਵਿੱਚ ਘਾਟਾ 35,62,000-00

ਛੰਤਣੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ 1,00,000-00

ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਕੁੱਲ 1,86,19,700-00 ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਅਤੇ ਅਨਜ [ਵੀ. ਰਾਮਸੁਬ੍ਰਮਣਿਅਮ ਅਤੇ ਅਨਜ.]

ਵਿਛੋੜੇ ਅਤੇ ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਪ੍ਰਭਾਵ II + III ਲਈ ਕੁੱਲ

(ਰੁ.33,80,000 + 1,86,19,700 = 2,19,99,700)

IV. ਕੁੱਲ ਮੁਆਵਜ਼ਾ

13. ਅੰਤ ਵਿੱਚ 14.03.1990 ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਨਾਲ, ਰੈਫਰੈਂਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ, (i) ਖਰੀਦੀ ਗਈ ਭਾਗ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ 55,893.23 ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਵਧਾਇਆ; ਅਤੇ (ii) ਵਿਛੋੜੇ ਅਤੇ ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦੇ ਖਾਤੇ ਵਿੱਚ 8,00,000/- ਰੁਪਏ ਦਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਤੈਅ ਕੀਤਾ।

14. ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਵਧਾਈ ਅਤੇ ਤੈਅ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਤੋਂ ਦੁਖੀ ਹੋ ਕੇ, ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਦੀ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 653 ਦੀ 1991 ਵਿੱਚ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ। ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਨਾਲ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਨਾ ਹੋਣ ਕਾਰਨ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਵੀ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 709 ਦੀ 1991 ਵਿੱਚ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕੀਤੀ। ਦੋਵੇਂ ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਬੰਬਈ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਨੇ 19.11.2008 ਨੂੰ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਫੈਸਲੇ ਨਾਲ ਨਿਪਟਾਇਆ। ਉਸ ਫੈਸਲੇ ਵਿੱਚ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਅਵਾਰਡ ਕੀਤਾ:

(i) ਵਿਛੋੜੇ (ਅਧਿਗ੍ਰਹਿਤ ਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ) ਲਈ 20,62,006/- ਰੁਪਏ ਦਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ 30% ਸੋਲੇਟੀਅਮ ਨਾਲ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ 6,18,601.80 ਰੁਪਏ ਬਣਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੁੱਲ 26,80,607.80 ਰੁਪਏ ਬਣਦੇ ਹਨ;

(ii) ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ 7,39,280/- ਰੁਪਏ ਦਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ 30% ਸੋਲੇਟੀਅਮ ਨਾਲ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ 2,21,784/- ਰੁਪਏ ਬਣਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੁੱਲ 9,61,064/- ਰੁਪਏ ਬਣਦੇ ਹਨ; (iii) ਅਧਿਗ੍ਰਹਿਤ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਲਈ 1,23,231.25 ਰੁਪਏ ਦਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ 30% ਸੋਲੇਟੀਅਮ ਨਾਲ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ 36,969.37 ਰੁਪਏ ਬਣਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੁੱਲ 1,60,200.62 ਰੁਪਏ ਬਣਦੇ ਹਨ। ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਦਾਵੇਦਾਰ ਕੰਪਨੀ (ਅਪੀਲਕਰਤਾ) ਮਾਰਚ-1976 ਤੋਂ ਜਮ੍ਹਾਂ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਤੱਕ ਪੂਰੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਰਕਮ ਅਤੇ ਸੋਲੇਟੀਅਮ 'ਤੇ ਧਾਰਾ 28 ਅਤੇ 34 ਅਧੀਨ ਬਿਆਜ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਣਗੇ।

15. ਉਕਤ ਫੈਸਲਾ ਜੋ ਕਿ 19.11.2008 ਨੂੰ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਨੰਬਰ 653 ਅਤੇ 709 ਦੇ 1991 ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਹੋਇਆ ਸੀ, ਖਿਲਾਫ ਦਾਵੇਦਾਰ (ਜ਼ਮੀਨ ਮਾਲਕ) ਨੇ ਉਪਰੋਕਤ ਅਪੀਲਾਂ ਨਾਲ ਆਇਆ ਹੈ। ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਰਾਜ ਨੇ ਕੋਈ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਹੈ।

16. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਦੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਰੈਫਰੈਂਸ ਕੋਰਟ ਦਾ ਇਨਾਮ ਦੋ ਭਾਗਾਂ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਪਹਿਲਾ ਭਾਗ ਕਟੌਤੀ ਅਤੇ ਨੁਕਸਾਨਦੇਹ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦੇ ਦਾਵੇ ਨਾਲ ਨਿਬੜਿਆ ਗਿਆ ਜੋ ਕਿ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਅਧਿਗ੍ਰਹਿਤ ਨਾ ਕੀਤੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ 28 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਵਿੱਚ ਪਾਰ ਕਰਦੀ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਲਗਭਗ 60.38 ਹੈਕਟੇਅਰ ਵਿੱਚ ਮਾਪਦੀ ਹੈ। ਇਨਾਮ ਦਾ ਦੂਜਾ ਭਾਗ ਉਸ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸੀ ਜੋ ਕਿ ਲਗਭਗ 7 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਵਿੱਚ ਪਾਣੀ ਵਿੱਚ ਡੁੱਬੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਫੈਲੀ ਹੋਈ ਸੀ। ਗਣਿਤ ਦੀ ਬਿਹਤਰ ਸਮਝ ਲਈ, ਇਹ ਉਪਯੋਗੀ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਵੱਖ ਵੱਖ ਦਾਵੇ ਦੇ

ਸਿਰਲੇਖ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਦਾ ਦਾਵਾ, ਰੈਫਰੈਂਸ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਅਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਘਟਾਈ ਗਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਨੂੰ ਇੱਕ ਟੇਬਲ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕਰਨਾ:-

17. ਉਪਰੋਕਤ ਟੇਬਲ ਤੋਂ ਦੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਵੱਡਾ ਨੁਕਸਾਨ ਉਠਾਇਆ, ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਤਿੰਨ ਸਿਰਲੇਖਾਂ ਦੇ ਦਾਵਿਆਂ ਅਧੀਨ, ਜੋ ਕਿ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਅਧਿਗ੍ਰਹਿਤ ਨਾ ਕੀਤੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਚੱਲ ਰਹੀ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹਨ। ਇਹ ਤਿੰਨ ਚੀਜ਼ਾਂ ਹਨ (i) ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰ; (ii) ਰੋਲਿੰਗ ਸਟਾਕ; ਅਤੇ (iii) ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਲਾਗਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ। ਦੁਹਰਾਉਣ ਦੀ ਲਾਗਤ 'ਤੇ, ਅਸੀਂ ਇਕ ਵਾਰ ਫਿਰ ਇਕ ਟੇਬਲ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਦਾ ਦਾਵਾ, ਰੈਫਰੈਂਸ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਅਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਘਟਾਈ ਗਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕਰਾਂਗੇ, ਤਾਂ ਜੋ ਅਸੀਂ ਬਿਹਤਰ ਧਿਆਨ ਕੇਂਦਰਿਤ ਕਰ ਸਕੀਏ।

18. ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ ਦੀ ਗੱਲ ਹੈ ਜੋ ਪੁਰਾਣੇ ਹੋ ਗਏ ਸਨ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਦਾਵਾ ਸੀ ਕਿ ਉਹ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵੇਚੇ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦੇ ਸਨ, ਕਿਉਂਕਿ ਰੇਲਵੇ ਨੇ ਬ੍ਰਾਡ ਗੇਜ ਵੱਲ ਸਵਿੱਚ ਕਰ ਲਿਆ ਸੀ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ ਨੂੰ ਹਟਾਉਣ ਲਈ ਭਾਰੀ ਰਕਮ ਖਰਚ ਕਰਨੀ ਪਈ, ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਕੇਵਲ ਸਕ੍ਰੈਪ ਵਜੋਂ ਹੀ ਵੇਚਣਾ ਪਿਆ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਅਨੁਸਾਰ, ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਨਵੀਂ ਲਾਈਨ ਲਈ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨੂੰ ਠੁਕਰਾ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ ਉਹ ਪੁਰਾਣੇ ਹੋ ਚੁੱਕੇ ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ ਦੀ ਕੀਮਤ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਸਨ।

19. ਰੈਫਰੈਂਸ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇੱਕ ਤੱਥ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪਾਇਆ ਕਿ ਪੂਰੀ ਟ੍ਰੈਕ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬੇਕਾਰ ਹੋ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ ਨੂੰ ਕੇਵਲ ਸਕ੍ਰੈਪ ਵਜੋਂ ਹੀ ਵੇਚਣਾ ਪਿਆ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਆਪਣੇ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਦਿਖਾਉਣ ਲਈ ਇੱਕ ਯੋਗ ਮੁੱਲਾਂਕਣਕਾਰ ਸ੍ਰੀ ਤਾਲਿਮ ਨੂੰ ਗਵਾਹ ਵਜੋਂ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ, ਪਰ ਰੈਫਰੈਂਸ ਕੋਰਟ ਉਸ ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਉੱਤੇ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਿਆ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਸ ਨੇ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਉਸ ਕੋਲ ਕੋਈ ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਪਰ ਉਹ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਮੁਹੱਈਆ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਾਣਕਾਰੀ ਉੱਤੇ ਚਲਿਆ ਗਿਆ। ਰੈਫਰੈਂਸ ਕੋਰਟ ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ 1946 ਵਿੱਚ ਬਿਛਾਈ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਮੁੱਲਾਂਕਣ 1976 ਦੇ ਵਰ੍ਹੇ ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਰੈਫਰੈਂਸ ਕੋਰਟ ਨੇ 35% ਦੀ ਮੁਰੱਮਤ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਰੁਪਏ 31,21,816 ਦਾ ਅੰਕੜਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ।

20. ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਅਧਿਗ੍ਰਹਿਤ ਹਿੱਸੇ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ, ਪਰ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਅਧਿਗ੍ਰਹਿਤ ਨਾ ਕੀਤੇ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ ਲਈ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ, ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਵਿਕਲਪਿਕ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਬਿਛਾਉਣ ਲਈ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਕਦਮ ਨਹੀਂ ਚੁੱਕੇ। ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮਾਮਲੇ ਨੂੰ ਨਾਮਨਜ਼ੂਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਵਿਕਲਪਿਕ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਲਈ ਜ਼ਮੀਨ ਹਾਸਲ ਕਰਨ ਲਈ ਤੁਰੰਤਤਾ ਧਾਰਾ ਦੀ ਮੰਗ ਨੂੰ ਸਾਡਾਰਨ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ। ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਪਾਇਆ ਕਿ ਬੈਲੈਂਸ ਸ਼ੀਟਾਂ ਤੋਂ ਇਹ ਸਾਬਤ ਹੋਇਆ ਕਿ ਸੜਕ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਸਵਿੱਚ ਕਰਨ ਦੇ ਕਾਰਨ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਕੋਈ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ।

21. ਜਿੰਨ੍ਹਾਂ ਤੱਕ ਰੋਲਿੰਗ ਸਟਾਕ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੈ, ਰੈਫਰੈਂਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਮਿਸਟਰ ਕਾਮਤ, ਇੱਕ ਯੋਗ ਮੁੱਲਾਂਕਣਕਾਰ ਨੂੰ ਪੀਡਬਲਿਊ-13 ਵਜੋਂ ਪ੍ਰੀਖਿਆ ਕੀਤਾ। ਰੈਫਰੈਂਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਲੋਕੋਮੋਟਿਵਾਂ ਦੀ ਉਮਰ 20 ਸਾਲ ਅਤੇ ਵੈਗਨਾਂ ਦੀ ਉਮਰ 35 ਸਾਲ ਮੰਨੀ, ਨੈਸ਼ਨਲ ਕੌਂਸਲ ਆਫ ਅਪਲਾਇਡ ਇਕਨੋਮਿਕ ਰਿਸਰਚ ਦੁਆਰਾ ਜਾਰੀ ਦਿਸ਼ਾ-ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ। ਪੀਡਬਲਿਊ-13 ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਮੰਨਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਿ ਰੋਲਿੰਗ ਸਟਾਕ ਦੀ ਅੰਦਾਜ਼ਿਤ ਲਾਗਤ ਰੁਪਏ 48,49,618/- ਹੋਵੇਗੀ, ਰੈਫਰੈਂਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਲੋਕੋਮੋਟਿਵਾਂ ਅਤੇ ਤਿੰਨ ਵੈਗਨਾਂ ਦੀ ਬਾਕੀ ਉਮਰ ਅਤੇ ਕੁੱਲ ਉਮਰ ਦੇ ਹਵਾਲੇ ਨਾਲ ਇੱਕ ਅੰਕਗਣਿਤੀ ਫਾਰਮੂਲਾ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਘਟਾਈ ਗਈ ਕੀਮਤ ਨੂੰ ਰੁਪਏ 22,36,424.70 ਵਜੋਂ ਪਾਇਆ। ਇਸ ਰਕਮ ਤੋਂ ਰੈਫਰੈਂਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਸਕ੍ਰੈਪ ਮੁੱਲ ਘਟਾ ਕੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਰੁਪਏ 17,79,884/- ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਾਈ।

22. ਹਾਲਾਂਕਿ, ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਮਿਸਟਰ ਕਾਮਤ (ਪੀਡਬਲਿਊ-13) ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਉਸ ਨੇ ਮੁੱਲਾਂਕਣ ਸਿਰਫ 1983 ਦੇ ਸਾਲ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸ ਦਾ ਮੁੱਲਾਂਕਣ 1986 ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਸੀ। ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਹ ਵੀ ਪਾਇਆ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ 1983 ਦੇ ਸਾਲ ਤੱਕ 14 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਤੱਕ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਲਈ ਰੋਲਿੰਗ ਸਟਾਕਾਂ ਦਾ ਇਸਤੇਮਾਲ ਜਾਰੀ ਰੱਖਿਆ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ,

ਇਸ ਗਿਣਤੀ 'ਤੇ ਕੋਈ ਵੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਸਨ।

23. “ਟਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਲਾਗਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ” ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਰੈਫਰੈਂਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਪਾਇਆ:

(i) ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਸਭ ਤੋਂ ਸੁਵਿਧਾਜਨਕ ਅਤੇ ਆਰਥਿਕ ਢੰਗ ਦੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਤੋਂ ਰੋਕਿਆ ਗਿਆ ਸੀ;

(ii) ਕਿ ਭਾਵੇਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਲਈ ਇੱਕ ਵਿਕਲਪਿਕ ਰਸਤਾ ਅਪਣਾਇਆ ਹੋਵੇਗਾ, ਉਹ 12 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਨਾਲ ਲੰਬਾ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਿਸ ਦੇ ਲਈ 1.50 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਦਾ ਖਰਚਾ ਆਉਣਾ ਸੀ;

(iii) ਕਿ ਸਰਕਾਰ ਵਿਕਲਪਿਕ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਲਈ ਜ਼ਮੀਨ ਹਾਸਲ ਕਰਨ ਲਈ ਤੁਰੰਤਤਾ ਧਾਰਾ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ (iv) ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਵਿਸ਼ਵਸਨੀਯ ਸਬੂਤਾਂ ਰਾਹੀਂ ਸਾਬਤ ਕੀਤਾ ਕਿ 35,000 ਟਨ ਮਾਲ ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲ ਦੀ ਢੋਆਈ ਦੀ ਲਾਗਤ ਪ੍ਰਤੀ ਕਿਲੋਮੀਟਰ 0.20 ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਵਧ ਕੇ 0.80 ਰੁਪਏ ਹੋ ਗਈ।

(v) ਇਸ ਲਈ, ਆਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਲਾਗਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

24. ਰੈਫਰੈਂਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਆਪੀਲਕਰਤਾ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤੀ ਜਤਾਈ ਕਿ ਆਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ, ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਗੁਆਇਆ ਮੁਨਾਫ਼ਾ ਰੁ. 80,07,180/- ਸੀ, ਪਰ ਆਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ 10 ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਅਵਧੀ ਲਈ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਸਿਰਫ ਇੱਕ ਸਾਲ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਿੱਤਾ। ਰੈਫਰੈਂਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਰੁ. 8,00,718/- ਦੀ ਰਕਮ ਦਿੱਤੀ।

25. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਰੈਫਰੈਂਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਸਿਰ ਹੇਠ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਰਕਮ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਆਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਲਾਗਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਕੋਈ ਮੁਨਾਫ਼ਾ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ, ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਲਾਗਤ ਗਾਹਕਾਂ 'ਤੇ ਪਾਸ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਦੇਖਿਆ ਕਿ 1972-78 ਦੀ ਅਵਧੀ ਲਈ ਬੈਲੈਂਸ ਸ਼ੀਟਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਨੁਕਸਾਨ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਇਸ ਧਾਰਣਾ ਨਾਲ ਚਲਿਆ ਕਿ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਲਾਗਤ ਹਮੇਸ਼ਾ ਸਮਾਨ ਦੀ ਉਤਪਾਦਨ ਲਾਗਤ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ।

26. ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਰੈਫਰੈਂਸ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਅਵਾਰਡ ਨਾਲ ਦਖਲ ਦੇਣ ਦੇ ਤਰੀਕੇ ਦੇ ਮੱਦੇਨਜ਼ਰ, ਮਿਸਟਰ ਗੋਪਾਲ ਸੰਕਰਨਾਰਾਯਣਨ, ਆਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ ਸੀਖਿਆ ਵਾਲੇ ਵੱਡੇ ਵਕੀਲ ਨੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ:

(i) ਕਿ ਆਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਿਕਲਪਿਕ ਰੂਟ ਲੱਭਣ ਲਈ ਜਾਂ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਬਿਛਾਉਣ ਲਈ ਕੁਝ ਹੋਰ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਖਰੀਦ ਲਈ ਤੁਰੰਤਤਾ ਧਾਰਾ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ੋਰ ਦੇਣ ਲਈ ਦੋਸ਼ੀ ਨਹੀਂ ਠਹਿਰਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਧਾਰਾ 17 ਨੂੰ ਇੱਕ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਲਾਭ ਲਈ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ;

(ii) ਕਿ ਹਰ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵਿਕਲਪਿਕ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਦੀ ਲਾਗਤ ਸਵੀਕਾਰਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਰੁ.1.50 ਕਰੋੜ ਹੋਵੇਗੀ ਅਤੇ ਇਹ ਮੌਜੂਦਾ ਲਾਈਨ ਨਾਲੋਂ 12 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਲੰਬੀ ਹੋਵੇਗੀ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਚਾਲੂ ਲਾਗਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਹੋਵੇਗਾ;

(iii) ਕਿ ਆਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸਬੂਤਾਂ ਨਾਲ ਸਾਬਤ ਕੀਤਾ ਕਿ ਸੜਕ ਰਾਹੀਂ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਲਾਗਤ ਵੱਧ ਸੀ; (iv) ਕਿ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਨੋਟ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਕਿ ਆਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਮੁਨਾਫ਼ਾ 1975-76 ਵਿੱਚ ਰੁ.96.07 ਲੱਖ ਤੋਂ 1976-77 ਵਿੱਚ ਰੁ.40.80 ਲੱਖ ਤੱਕ ਘੱਟ ਗਿਆ ਸੀ;

(v) ਕਿ ਨਾ ਤਾਂ ਕੋਈ ਦਲੀਲ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਸਬੂਤ ਸੀ ਜੋ ਦਿਖਾਉਂਦਾ ਸੀ ਕਿ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਲਾਗਤ ਗਾਹਕਾਂ ਨੂੰ ਪਾਸ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ;

(vi) ਕਿ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਹ ਨੋਟ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਕਿ 6 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੂਰੀ ਤੱਕ ਇੱਕ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਦੇ ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ

ਨਾਲ, ਅਧਿਗ੍ਰਹਿਤ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਨਾ ਆਏ 28 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ 'ਤੇ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਵੇਸ਼ ਬੇਕਾਰ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ;

(vii) ਕਿ ਲਗਭਗ 3 ਡੀਜ਼ਲ ਲੋਕੋਮੋਟਿਵ ਅਤੇ 100 ਤੋਂ ਵੱਧ ਵੈਗਨ ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ ਕਾਰਨ ਬੇਕਾਰ ਹੋ ਗਏ ਸਨ;

(viii) ਕਿ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਪੀਡਬਲਿਊ-13 ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਗਲਤ ਪੜ੍ਹਿਆ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉਸ ਨੇ ਕੀਮਤ ਨੂੰ 1986 ਦੇ ਸਾਲ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਲਿਆ ਸੀ;

(ix) ਕਿ ਬਾਵਜੂਦ ਬੇਹਤਰੀਨ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ਾਂ ਦੇ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਸਿਰਫ ਕੁਝ ਲੋਕੋਮੋਟਿਵ ਹੀ ਵੇਚ ਸਕਿਆ, ਕਿਉਂਕਿ ਉਹਨਾਂ ਲਈ ਕੋਈ ਬਾਜ਼ਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ; ਅਤੇ

(x) ਕਿ, ਇਸ ਲਈ, ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਗਲਤੀ ਵਿੱਚ ਸੀ ਜਦੋਂ ਉਸ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਰੈਫਰੈਂਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਰਾਸ਼ੀ ਨੂੰ ਵੀ ਘਟਾ ਦਿੱਤਾ।

27. ਜਵਾਬ ਵਿੱਚ, ਮਿਸਟਰ ਦੀਪਕ ਨਰਗੋਲਕਰ ਵੱਲੋਂ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਅਧਿਗ੍ਰਹਿਤ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਜ਼ਮੀਨ ਵਿੱਚ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਦੇ ਬੇਕਾਰ ਹੋ ਜਾਣ ਬਾਰੇ ਇੱਕ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਬਹਾਨਾ ਬਣਾਇਆ ਅਤੇ ਕਿ ਸਤੰਬਰ 1972 ਵਿੱਚ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਵੱਲ ਸਵਿੱਚ ਕਰ ਚੁੱਕੇ ਹੋਣ ਕਾਰਨ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਲਾਗਤ ਵਿੱਚ ਹੋਏ ਕਥਿਤ ਵਾਧੇ ਲਈ ਕੋਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨ ਦਾ ਹੱਕਦਾਰ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਵਜੀਰ ਬਨਾਮ ਹਰਿਆਣਾ ਰਾਜ1SUPERSCRIPT, 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕਰਦਿਆਂ, ਮਿਸਟਰ ਦੀਪਕ ਨਰਗੋਲਕਰ ਵੱਲੋਂ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਕਿ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 23(1) ਅਧੀਨ ਕਲਾਜ਼ "ਤੀਜਾ" ਦੇ ਅਨੁਸਾਰ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਵਾਧੂ ਅੰਗ ਸਿਰਫ ਉਸ ਸਮੇਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਬਚੇ ਹੋਏ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਕੀਮਤ ਗੁਣਵੱਤਾ ਦੇ ਲਿਹਾਜ਼ ਵਿੱਚ ਅਸਰਦਾਰ ਢੰਗ ਨਾਲ ਘਟ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਇਹ ਉਸ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਕਿਸਮ ਦੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚ ਵਿਛੋੜੇ ਦੇ ਚਾਰਜ਼ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ।

28. ਅਸੀਂ ਵਿਰੋਧੀ ਦਾਅਵਿਆਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਨਾਲ ਵਿਚਾਰਿਆ ਹੈ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਵਿਵਾਦ ਹੁਣ ਸਿਰਫ ਤਿੰਨ ਮੁੱਖ ਦਾਅਵਿਆਂ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਹੈ, ਨਾਮਤ: (i) ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ; (ii) ਰੋਲਿੰਗ ਸਟਾਕ; ਅਤੇ (iii) ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਲਾਗਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ, ਅਸੀਂ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਇਕ-ਇਕ ਕਰਕੇ ਨਿਪਟਾਵਾਂਗੇ।

1(2019) 13 ਐਸ.ਸੀ.ਸੀ. 101 ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ & ਅਨਜ [ਵੀ. ਰਾਮਸੁਬ੍ਰਮਣਿਅਨ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ]

ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਅਤੇ ਨੁਕਸਾਨਦੇਹ ਪਿਆਰ ਲਈ ਕਾਨੂੰਨ

29. ਅਸੀਂ ਉਪਰੋਕਤ ਤਿੰਨ ਮੁੱਖ ਦਾਅਵਿਆਂ ਨੂੰ ਆਈਟਮ-ਵਾਰ ਵਿਚਾਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਇਹ ਜਾਣਨਾ ਉਪਯੋਗੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਾਅਵਿਆਂ ਨੂੰ ਪਰਖਣ ਲਈ ਕਿਸ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾਣਾ ਹੈ।

ਕਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਦਿਲਚਸਪੀ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਵਿਅਕਤੀ ਆਪਣਾ ਨਿਵਾਸ ਬਦਲਣ ਲਈ ਮਜਬੂਰ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਛੇਵੇਂ, ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਮੁਨਾਫ਼ੇ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਤੋਂ ਸਿੱਧੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਹੋਣ ਵਾਲਾ ਨੁਕਸਾਨ (ਜੇ ਕੋਈ ਹੋਵੇ) ਧਾਰਾ 6 ਅਧੀਨ ਐਲਾਨ ਦੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਅਤੇ ਕਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਕਬਜ਼ੇ ਦੇ ਸਮੇਂ ਤੱਕ।"

31. ਸਧਾਰਨ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਧਾਰਾ 23(1) ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਛੇ ਚੀਜ਼ਾਂ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਨਿਰਧਾਰਣ ਕਰਦੇ ਸਮੇਂ ਵਿਚਾਰਨਾ ਹੈ, ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਹਨ:-

(i)

ਧਾਰਾ 4(1) ਅਧੀਨ ਸੂਚਨਾ ਦੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਨੂੰ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਬਾਜ਼ਾਰ ਮੁੱਲ;

(ii)

ਖੜ੍ਹੀ ਫਸਲਾਂ ਜਾਂ ਰੁੱਖਾਂ ਨੂੰ ਪਹੁੰਚਿਆ ਨੁਕਸਾਨ, ਜੋ ਕਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਕਬਜ਼ਾ ਲੈਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਜ਼ਮੀਨ 'ਤੇ ਹਨ;

(iii) ਅਜ਼ਾਦ ਜ਼ਮੀਨ ਤੋਂ ਇਸ ਜ਼ਮੀਨ ਨੂੰ ਵੱਖ ਕਰਨ ਕਾਰਨ ਪਹੁੰਚਿਆ ਨੁਕਸਾਨ;

(iv) ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ ਕਾਰਨ ਹੋਰ ਸੰਪਤੀ, ਚਲਾਉਣਯੋਗ ਜਾਂ ਅਚਲ, ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਢੰਗ ਨਾਲ ਜਾਂ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀਆਂ ਕਮਾਈਆਂ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਉਣ ਕਾਰਨ ਪਹੁੰਚਿਆ ਨੁਕਸਾਨ;

(v) ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ ਦੇ ਪਰਿਣਾਮ ਸਵਰੂਪ ਆਪਣਾ ਨਿਵਾਸ ਜਾਂ ਵਪਾਰਿਕ ਸਥਾਨ ਬਦਲਣ 'ਤੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਉਚਿਤ ਖਰਚੇ;

(vi) ਧਾਰਾ 6 ਅਧੀਨ ਐਲਾਨ ਦੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਕਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਕਬਜ਼ਾ ਲੈਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਮੁਨਾਫ਼ੇ ਵਿੱਚ ਹੋਈ ਕਮੀ ਤੋਂ ਸੱਚਮੁੱਚ ਪੈਦਾ ਹੋਇਆ ਨੁਕਸਾਨ।

32. ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਉੱਠਣ ਵਾਲੇ ਮੁੱਦੇ ਧਾਰਾ 23(1) ਦੀਆਂ “ਤੀਜੀ” ਅਤੇ “ਚੌਥੀ” ਕਲੋਜ਼ਾਂ ਦੇ ਇਰਦ-ਗਿਰਦ ਘੁੰਮਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਕਲੋਜ਼ਾਂ ਆਮ ਬੋਲਚਾਲ ਵਿੱਚ ‘ਵਿਛੋੜੇ’ ਅਤੇ ‘ਨੁਕਸਾਨਦਾਇਕ ਪ੍ਰਭਾਵ’ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਾਣੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ।

33. ਪਰ ਧਾਰਾ 23(1) ਦੀਆਂ “ਤੀਜੀ” ਅਤੇ “ਚੌਥੀ” ਕਲੋਜ਼ਾਂ ਨੂੰ ਇਕੱਲੇ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 49 ਦੇ ਨਾਲ ਪੜ੍ਹਨਾ ਪਵੇਗਾ ਜੋ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਹੈ:- "49. ਘਰ ਜਾਂ ਇਮਾਰਤ ਦੇ ਕਿਸੇ ਹਿੱਸੇ ਦਾ ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ।-

(1) ਇਸ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਵੀ ਘਰ, ਕਾਰਖਾਨੇ ਜਾਂ ਹੋਰ ਇਮਾਰਤ ਦੇ ਕੇਵਲ ਇੱਕ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਜੇਕਰ ਮਾਲਕ ਚਾਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਘਰ, ਕਾਰਖਾਨੇ ਜਾਂ ਇਮਾਰਤ ਦਾ ਸਮੂਚਾ ਹਿੱਸਾ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ:

ਬਸ਼ਰਤੇ ਕਿ ਮਾਲਕ ਕਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਧਾਰਾ 11 ਅਧੀਨ ਆਪਣਾ ਇਨਾਮ ਬਣਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ ਲਿਖਤੀ ਨੋਟਿਸ ਰਾਹੀਂ, ਆਪਣੀ ਇਸ ਇੱਛਾ ਨੂੰ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਘਰ, ਕਾਰਖਾਨੇ ਜਾਂ ਇਮਾਰਤ ਦਾ ਸਮੂਚਾ ਹਿੱਸਾ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ, ਵਾਪਸ ਲੈ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਾਂ ਸੋਧ ਸਕਦਾ ਹੈ:

ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਹੀ, ਜੇਕਰ ਇਹ ਸਵਾਲ ਉੱਠਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਐਕਟ ਅਧੀਨ ਲਿਆਂਦੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਕੋਈ ਜ਼ਮੀਨ ਇਸ ਧਾਰਾ ਦੇ ਅਰਥ ਵਿੱਚ ਕਿਸੇ ਘਰ, ਕਾਰਖਾਨੇ ਜਾਂ ਇਮਾਰਤ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਤਾਂ ਕਲੈਕਟਰ ਅਜਿਹੇ ਸਵਾਲ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਣ ਲਈ ਅਦਾਲਤ ਨੂੰ ਸੰਦਰਭਿਤ ਕਰੇਗਾ ਅਤੇ ਅਜਿਹੇ ਸਵਾਲ ਦਾ ਨਿਰਧਾਰਣ ਹੋਣ ਤੱਕ ਅਜਿਹੀ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਨਹੀਂ ਲਵੇਗਾ।

ਅਜਿਹੇ ਸੰਦਰਭ ਉੱਤੇ ਫੈਸਲਾ ਕਰਦਿਆਂ ਅਦਾਲਤ ਇਸ ਸਵਾਲ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖੇਗੀ ਕਿ ਲਿਆਂਦੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਜ਼ਮੀਨ ਘਰ, ਕਾਰਖਾਨੇ ਜਾਂ ਇਮਾਰਤ ਦੇ ਪੂਰੇ ਅਤੇ ਬਿਨਾਂ ਰੁਕਾਵਟ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਉਚਿਤ ਤੌਰ ਤੇ ਲੋੜੀਂਦੀ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ।

(2) ਜੇਕਰ, ਧਾਰਾ 23, ਉਪ-ਧਾਰਾ (1), ਤੀਜੇ, ਦੇ ਤਹਿਤ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਵਲੋਂ, ਜੋ ਦਿਲਚਸਪੀ ਰੱਖਦਾ ਹੈ, ਆਪਣੀ ਹੋਰ ਜ਼ਮੀਨ ਤੋਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਵਿੱਚਕਾਰ ਦੇ ਕੱਟਣ ਕਾਰਨ, ਉਚਿਤ ਸਰਕਾਰ ਦਾ ਮੰਨਣਾ ਹੈ ਕਿ ਦਾਅਵਾ ਬੇਤੁਕਾ ਜਾਂ ਅਤਿਰਿਕਤ ਹੈ, ਤਾਂ ਉਹ ਕਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਆਪਣਾ ਇਨਾਮ ਬਣਾਉਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸਮੇਂ, ਉਸ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਸਮੂਚੇ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਖਰੀਦ ਦਾ ਹੁਕਮ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਦਾ ਪਹਿਲਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਹਿੱਸਾ ਬਣਦਾ ਹੈ।

(3) ਇਸ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਧਾਰਾਵਾਂ 6 ਤੋਂ 10 ਤੱਕ, ਦੋਵੇਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ, ਕੋਈ ਵੀ ਨਵਾਂ ਐਲਾਨ ਜਾਂ ਹੋਰ ਕਾਰਵਾਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗੀ; ਪਰ ਕਲੈਕਟਰ ਬਿਨਾਂ ਦੇਰੀ ਕੀਤੇ ਉਚਿਤ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਹੁਕਮ ਦੀ ਇੱਕ ਕਾਪੀ ਦਿਲਚਸਪੀ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰੇਗਾ, ਅਤੇ ਉਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਧਾਰਾ 11 ਅਧੀਨ ਆਪਣਾ ਇਨਾਮ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਅੱਗੇ ਵਧੇਗਾ।

34. ਇਹ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 23(1) ਦੀ ਤੀਜੀ ਕਲਾਜ਼ ਸਿਰਫ ਜ਼ਮੀਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਸਿਰਫ ਪ੍ਰਾਪਤ ਜ਼ਮੀਨ ਅਤੇ ਨਾ-ਪ੍ਰਾਪਤ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਵਿੱਚਕਾਰ ਦੇ ਕੱਟਣ ਅਤੇ ਇਸ ਕਾਰਨ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਨੁਕਸਾਨ ਬਾਰੇ ਹੀ ਗੱਲ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਵਿਪਰੀਤ, ਧਾਰਾ 23(1) ਦੀ ਚੌਥੀ ਕਲਾਜ਼ ਉਸ ਵਿਅਕਤੀ ਵਲੋਂ ਝੱਲੇ ਗਏ ਨੁਕਸਾਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ, ਜੋ ਦਿਲਚਸਪੀ ਰੱਖਦਾ ਹੈ, ਕਾਰਨ (i) ਉਸ ਦੀ ਹੋਰ ਚਲ ਸੰਪਤੀ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ; (ii) ਉਸ ਦੀ ਹੋਰ ਅਚਲ ਸੰਪਤੀ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ; ਅਤੇ (iii) ਉਸ ਦੀ ਕਮਾਈ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ ਜਦੋਂ ਕਲੈਕਟਰ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਲੈਂਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਨੁਕਸਾਨ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਚਲ ਸੰਪਤੀ ਦੇ ਨਾ-ਪ੍ਰਾਪਤ ਹਿੱਸੇ ਜਾਂ ਹੋਰ ਚਲ ਸੰਪਤੀ ਜਾਂ ਯਹਾਂ ਤੱਕ ਕਿ ਦਿਲਚਸਪੀ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਕਮਾਈ ਨੂੰ ਵੀ।

35. ਇਹ ਵੀ ਧਿਆਨ ਦੇਣਯੋਗ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ ਚੌਥੀ ਵਿੱਚ ਵਰਤੀ ਗਈ ਅਭਿਵਿਅਕਤੀ "ਕਮਾਈ" ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਧਾਰਾ ਛੇਵੀਂ ਵਿੱਚ ਵਰਤੀ ਗਈ ਅਭਿਵਿਅਕਤੀ "ਮੁਨਾਫਾ" ਹੈ। ਪਰ ਧਾਰਾ ਛੇਵੀਂ ਕੇਵਲ ਧਾਰਾ 6 ਅਧੀਨ ਐਲਾਨ ਦੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਅਤੇ ਕਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਕਬਜ਼ਾ ਲੈਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਮੁਨਾਫੇ ਵਿੱਚ ਘਾਟੇ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਿਤ ਹੈ।

36. ਧਾਰਾ 49 ਦੀ ਗੱਲ ਕਰਦਿਆਂ, ਇਹ ਦੋ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਨਾਲ ਨਿਪਟਦੀ ਹੈ। ਉਹ ਹਨ, (i) ਮਾਮਲੇ ਜਿੱਥੇ ਜੋ ਖਰੀਦਿਆ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ ਉਹ ਕਿਸੇ ਘਰ, ਕਾਰਖਾਨੇ ਜਾਂ ਹੋਰ ਇਮਾਰਤ ਦਾ ਕੇਵਲ ਇੱਕ ਹਿੱਸਾ ਹੈ; ਅਤੇ (ii) ਮਾਮਲੇ ਜਿੱਥੇ ਧਾਰਾ 23(1) ਦੀ ਧਾਰਾ ਤੀਜੀ ਅਧੀਨ 'ਵਿਛੋੜੇ' ਦੇ ਸਿਰਲੇਖ ਅਧੀਨ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਵਾ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

37. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪਹਿਲੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਦੀ ਗੱਲ ਹੈ, ਧਾਰਾ 49 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ(1) ਅਧੀਨ ਕਿਸੇ ਘਰ, ਕਾਰਖਾਨੇ ਜਾਂ ਹੋਰ ਇਮਾਰਤ ਦੇ ਕੇਵਲ ਇੱਕ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਖਰੀਦ ਲਈ ਇੱਕ ਰੁਕਾਵਟ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਮਾਲਕ ਚਾਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਅਜਿਹੇ ਘਰ, ਕਾਰਖਾਨੇ ਜਾਂ ਇਮਾਰਤ ਦਾ ਸਾਰਾ ਹਿੱਸਾ ਖਰੀਦਿਆ ਜਾਵੇ।

38. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਦੂਜੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਦੀ ਗੱਲ ਹੈ, ਉਚਿਤ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਸਾਰੇ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਖਰੀਦ ਦਾ ਆਦੇਸ਼ ਦੇਣ ਦਾ ਵਿਕਲਪ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜੇਕਰ ਉਚਿਤ ਸਰਕਾਰ ਦਾ ਮੰਨਣਾ ਹੈ ਕਿ ਵਿਛੋੜੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਵਾ ਅਣ-ਉਚਿਤ ਜਾਂ ਅਤਿਰਿਕਤ ਹੈ।

“12. ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 49(1) ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਇਹ ਵਿਕਲਪ ਦੇਣਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਚਾਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਿੱਸਾ ਖਰੀਦਿਆ ਜਾਵੇ। ਸਰਕਾਰ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 49(1) ਅਧੀਨ ਦੂਜਾ ਹਿੱਸਾ ਨਹੀਂ ਲੈ ਸਕਦੀ ਜਦੋਂ ਤੱਕ ਮਾਲਕ ਐਸਾ ਨਾ ਕਹੇ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 49(2) ਧਾਰਾ 49(1) ਨਾਲ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ। ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 49(2) ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਕੇਵਲ ਉਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਵਿਕਲਪ ਦਿੰਦੀ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 23(1) ਦੀ ਤੀਜੀ ਧਾਰਾ ਅਧੀਨ ਦਾਵਾ ਅਤਿਰਿਕਤ ਹੈ। ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਅਤੇ ਹੋਰ [ਵੀ. ਰਾਮਸੁਬ੍ਰਮਣੀਅਨ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ]

ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 23(1) ਦੀ ਤੀਜੀ ਧਾਰਾ ਇਹ ਸਪਸ਼ਟ ਕਰਦੀ ਹੈ ਕਿ ਧਾਰਾ 23(1) ਦੀ ਤੀਜੀ ਧਾਰਾ ਅਧੀਨ ਦਾਵਾ ਵਿਛੋੜੇ ਲਈ ਹੈ। ਅਜਿਹੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਸਰਕਾਰ ਧਾਰਾ 49(2) ਅਧੀਨ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਬਾਕੀ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ ਨਾਲ ਜਨਤਕ ਖਜ਼ਾਨੇ ਦੇ ਪੈਸੇ ਨੂੰ ਬਚਾਉਂਦੀ ਹੈ ਜੋ ਨਹੀਂ ਤਾਂ ਵਿਛੋੜੇ ਲਈ ਦਾਵੇ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੋਵੇਗਾ।

40. ਹੁਣ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਧਾਰਾ 49(1) ਦੀ ਕੋਈ ਲਾਗੂਤਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਇਸ ਕਾਰਨ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਕਦੇ ਵੀ ਨਹੀਂ ਚਾਹੁੰਦਾ ਕਿ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਪੂਰੀ ਫੈਕਟਰੀ ਦਾ ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਮਾਲਕੀ ਵਿੱਚ ਲਗਭਗ 16000 ਏਕੜ ਜ਼ਮੀਨ ਸੀ, ਜਿਸ 'ਤੇ ਇੱਕ ਟਾਊਨਸ਼ਿਪ ਉੱਭਰ ਆਈ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਧਾਰਾ 49(1) ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦਾ ਕੋਈ ਮੌਕਾ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਕਿਸੇ ਵੀ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ

ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਹੋਰ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿਹਾ ਸੀ, ਤਾਂ ਜੋ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਨੂੰ ਮੋੜਿਆ ਜਾ ਸਕੇ। ਇਸ ਲਈ, ਧਾਰਾ 49(1) ਹੁਣ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ।

41. ਧਾਰਾ 49(2) ਵੀ ਇਸ ਕਾਰਨ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦੀ ਕਿ ਉਚਿਤ ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਪੂਰੀ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ ਦੀ ਮੰਗ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਿਸ 'ਤੇ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਦਾ ਬਾਕੀ ਹਿੱਸਾ ਮੌਜੂਦ ਸੀ, ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕਿ ਵਿਛੋੜੇ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਵਾ ਨਾਜਾਇਜ਼ ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਸਾਨੂੰ ਧਾਰਾ 49 ਦੀ ਉਪ-ਧਾਰਾ (1) ਜਾਂ (2) ਦੀਆਂ ਬੰਦਿਸ਼ਾਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਧਾਰਾ 23(1) ਦੀਆਂ ਤੀਜੀ ਅਤੇ ਚੌਥੀ ਧਾਰਾਵਾਂ ਵੱਲ ਵਾਪਸ ਜਾਣਾ ਕਾਫੀ ਹੈ।

42. ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਸੀਂ ਪਹਿਲਾਂ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਤੀਜੀ ਧਾਰਾ ਉਸ ਨੁਕਸਾਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਜੋ ਦਿਲਚਸਪੀ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਅਧਿਗ੍ਰਹਿਤ ਜ਼ਮੀਨ ਨੂੰ ਅਧਿਗ੍ਰਹਿਤ ਨਾ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜ਼ਮੀਨ ਤੋਂ ਵਿਛੋੜੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਹੈ, ਜਦੋਂ ਕਲੈਕਟਰ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਲੈਂਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਵਿਪਰੀਤ, ਧਾਰਾ 23(1) ਦੀ ਚੌਥੀ ਧਾਰਾ ਉਸ ਨੁਕਸਾਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਹੈ ਜੋ ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ ਦੇ ਕਾਰਨ ਹੋਇਆ ਹੈ, (i) ਹੋਰ ਚਲ ਸੰਪਤੀ; (ii) ਹੋਰ ਅਚਲ ਸੰਪਤੀ; ਅਤੇ/ਜਾਂ (iii) ਦਿਲਚਸਪੀ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੀ ਕਮਾਈ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨ ਪਹੁੰਚਾਉਣਾ।

“22. ਦਾਵੇਦਾਰ ਕੰਪਨੀ ਦੀ ਮੁੱਖ ਸ਼ਿਕਾਇਤ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਖਾਸ ਜ਼ਮੀਨ ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ ਅਧਿਕਾਰੀ ਨੇ ਦਾਵੇਦਾਰ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਵਿਛੋੜੇ ਅਤੇ ਨੁਕਸਾਨਦੇਹ ਪਿਆਰ ਕਾਰਨ ਭੁਗਤੇ ਗਏ ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਦਾਵੇ ਨੂੰ ਬਿਲਕੁਲ ਵੀ ਨਹੀਂ ਵਿਚਾਰਿਆ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਵਿਰੋਧੀ ਨੇ ਕੇਵਲ 6 ਕਿਲੋਮੀਟਰ, ਭਾਵ, ਲਗਭਗ 20.74 ਹੈਕਟੇਅਰ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ ਕੀਤਾ ਹੈ ਅਧੀਨ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ, ਇਸ ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ ਨੇ ਲਗਭਗ 30 ਕਿਲੋਮੀਟਰ, ਭਾਵ, 60.38 ਹੈਕਟੇਅਰ ਦੀ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਬਾਕੀ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬੇਕਾਰ ਬਣਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਦਾਵੇਦਾਰ ਕੰਪਨੀ ਦਾ ਤਰਕ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਕੇਵਲ 6 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦਾ ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ ਨਾ ਕੇਵਲ ਦਾਵੇਦਾਰ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਸੁਵਿਧਾ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਤੋਂ ਵਾਂਝਾ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਵੀ 30 ਕਿਲੋਮੀਟਰ, ਭਾਵ, 60.38 ਹੈਕਟੇਅਰ ਦੀ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਬਾਕੀ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ, ਰੋਲਿੰਗ ਸਟਾਕ, ਤਿੰਨ ਡੀਜ਼ਲ ਇੰਜਨ, ਇਮਾਰਤਾਂ, ਟੈਲੀਫੋਨ ਲਾਈਨ ਅਤੇ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਹੋਏ ਸਾਰੇ ਆਈਟਮਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ, ਸਿਵਲ ਕਾਰਜ, ਉੱਚਾਈਆਂ, ਸੀ.ਡੀ. ਕਾਰਜ, ਪੁਲਾਂ, ਪੁਲਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬੇਕਾਰ ਅਤੇ ਪੁਰਾਣਾ ਬਣਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ। ਦਾਵਾ ਨੂੰ ਦੋ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਵੰਡਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

i) ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਹਾਸਲ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ; ਅਤੇ

ii) ਕਲੇਮੈਂਟ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਦੇ ਅਧਿਗ੍ਰਹਿਤ ਨਾ ਕੀਤੇ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਵਿੱਚਕਾਰ ਅਤੇ ਹਾਨੀਕਾਰਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਅਧੀਨ ਭੁਗਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਇਸ ਸਿਰਲੇਖ ਅਧੀਨ:

1) ਲਗਭਗ 60.38 ਹੈਕਟੇਅਰ ਦੇ ਅਧਿਗ੍ਰਹਿਤ ਨਾ ਕੀਤੇ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਜ਼ਮੀਨ।

2) ਰੇਲਾਂ, ਸਲੀਪਰਾਂ, ਗਰਡਰਾਂ, ਆਦਿ ਸਮੇਤ 36 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਪੂਰੀ ਰੇਲਵੇ ਟਰੈਕ।

3) ਰੋਲਿੰਗ ਸਟਾਕ, ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਵੈਗਨ, ਟੈਂਕਰ ਆਦਿ।

4) ਡੀਜ਼ਲ ਇੰਜਣ ਤਿੰਨ;

5) ਟੈਲੀਫੋਨ ਲਾਈਨ ਅਤੇ ਟੈਲੀਫੋਨ ਪੋਲ, ਰੁੱਖ, ਕੂਏਂ, ਆਦਿ। ਉੱਚਾਈਆਂ, ਸੀ.ਡੀ. ਕੰਮ, ਪੁਲ, ਕਲਵਰਟ ਬਿਲਡਿੰਗ, ਲਗਭਗ 30 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਗੈਰ-ਕਾਰਜਸ਼ੀਲਤਾ; ਵਾਲਚੰਦਨਗਰ ਟਾਉਨਸ਼ਿਪ ਦੀ ਕੀਮਤ ਵਿੱਚ ਘਾਟਾ, ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਸੁਵਿਧਾ ਦੇ ਬੰਦ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਜੋ ਪਹਿਲਾਂ ਇਸ ਔਦਯੋਗਿਕ ਕੰਪਲੈਕਸ ਨੂੰ ਉਪਲਬਧ ਸੀ, ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਤੋਂ ਸੜਕ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵੱਲ ਸਵਿੱਚ ਕਰਨ ਲਈ ਵਾਧੂ ਢੋਆ ਢੁਆਈ ਦੀ ਲਾਗਤ, ਭਿਗਵਾਨ ਸਟੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਯਾਰਡ ਨੂੰ ਸੜਕ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਲੋਡਿੰਗ ਅਤੇ ਅਨਲੋਡਿੰਗ ਦੇ ਟ੍ਰਾਂਸ-ਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਨੂੰ ਸੂਟ ਕਰਨ ਲਈ ਮੁੜ-ਮਾਡਲਿੰਗ ਦੀ ਲਾਗਤ; ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਲਈ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਰੂਪ ਨਾਲ ਪ੍ਰਸ਼ਿਕਸ਼ਿਤ ਅਤੇ ਰੋਜ਼ਗਾਰਿਤ ਲਗਭਗ 52 ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਲਈ ਕੁੱਲ ਛੰਤਕਾਰੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ, ਜੋ ਮਾਨਵਤਾਵਾਦੀ ਅਧਾਰਾਂ 'ਤੇ ਕਲੇਮੈਂਟ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ

ਅਪਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਕਮਾਈ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ।"

44. ਹਵਾਲਾ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਇਨਾਮ ਵਿੱਚ ਪੈਰਾ 22 ਵਿੱਚ ਦਰਸਾਏ ਗਏ ਦਾਅਵੇ ਦੀ ਦੂਜੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ, ਜੋ ਉੱਪਰ ਕੱਢੀ ਗਈ ਹੈ, ਉਹ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਮਿਸ਼ਰਣ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 23(1) ਦੀਆਂ ਕਲੋਜ਼ ਤੀਜੀ, ਚੌਥੀ ਅਤੇ ਛੇਵੀਂ ਅਧੀਨ ਆ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਪਰ ਸੌਭਾਗਿਆਵਸ਼, ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਾਅਵਿਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੁਝ ਨੂੰ ਹੁਣ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਨਹੀਂ ਚੁਕਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਹੁਣ ਦੀਆਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ, ਦਾਅਵਾ ਸਿਰਫ ਤਿੰਨ ਚੀਜ਼ਾਂ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਹੈ, ਅਰਥਾਤ, (i) ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ ਦੀ ਕੀਮਤ; (ii) ਰੋਲਿੰਗ ਸਟਾਕ ਦੀ ਕੀਮਤ; ਅਤੇ (iii) ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਖਰਚੇ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ। ਇਹ ਚੀਜ਼ਾਂ ਸਿਰਫ ਸੈਕਸ਼ਨ 23(1) ਦੀ ਕਲੋਜ਼ ਚੌਥੀ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹ ਕਲੋਜ਼ ਤੀਜੀ ਅਧੀਨ ਨਹੀਂ ਆਉਂਦੀਆਂ।

45. ਕਲੋਜ਼ ਚੌਥੀ ਵਿੱਚ ਵੀ, ਜਿਸ ਗੱਲ ਦਾ ਸਾਨੂੰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਧਿਆਨ ਹੈ ਉਹ ਹੈ, (i) ਚਲਣਯੋਗ ਜਾਇਦਾਦ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ ਅਤੇ ਰੋਲਿੰਗ ਸਟਾਕ; ਅਤੇ (ii) ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਖਰਚੇ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਕਾਰਨ ਕਮਾਈ ਵਿੱਚ ਘਾਟਾ। ਪਰ ਅਫਸੋਸ ਨਾਲ ਜੋ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਕੀਤਾ ਉਹ ਸੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਖਰਚੇ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਲਈ ਰੁ.80,07,180/- ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਕਮਾਈ ਵਿੱਚ ਘਾਟੇ ਲਈ ਵੱਖਰੀ ਰਕਮ ਰੁ.35,62,000/- ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕਰਨਾ। ਭਾਵੇਂ 'ਕਮਾਈ ਵਿੱਚ ਘਾਟਾ' ਦੇ ਸਿਰਲੇਖ ਹੇਠ ਜੋ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਉਹ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਮੁਨਾਫ਼ੇ ਵਿੱਚ ਘਾਟਾ ਸੀ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਹ ਏਹਸਾਸ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਕਿ ਮੁਨਾਫ਼ੇ ਵਿੱਚ ਘਾਟਾ ਸੈਕਸ਼ਨ 23(1) ਦੀ ਕਲੋਜ਼ ਛੇਵੀਂ ਅਧੀਨ ਆਉਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਸਿਰਲੇਖ ਅਧੀਨ ਦਾਅਵਾ ਸਿਰਫ ਸੈਕਸ਼ਨ 6 ਅਧੀਨ ਐਲਾਨ ਦੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਦੀ ਤਾਰੀਖ ਅਤੇ ਕਲੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਕਬਜ਼ਾ ਲੈਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸਮੇਂ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਹੈ। ਕਮਾਈ ਵਿੱਚ ਨੁਕਸਾਨ ਨੂੰ ਕਲੋਜ਼ ਚੌਥੀ ਦੁਆਰਾ ਕਵਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਕਾਨੂੰਨ ਨੇ ਇੱਕ ਵੱਖਰਾਪਣ ਬਣਾਇਆ ਹੈ, (i) ਕਮਾਈ ਵਿੱਚ ਨੁਕਸਾਨ; ਅਤੇ (ii) ਸੈਕਸ਼ਨ 6 ਅਧੀਨ ਐਲਾਨ ਦੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਅਤੇ ਕਬਜ਼ਾ ਲੈਣ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਿਚਕਾਰ ਮੁਨਾਫ਼ੇ ਵਿੱਚ ਘਾਟਾ।

46. ਹਵਾਲਾ ਅਦਾਲਤ ਨੇ 'ਕਮਾਈ ਵਿੱਚ ਘਾਟੇ' ਲਈ ਰੁ.35,62,000/- ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ, ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕਿ ਇਹ 'ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਖਰਚੇ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ' ਦੇ ਸਿਰਲੇਖ ਹੇਠ ਦਾਅਵੇ ਨਾਲ ਓਵਰਲੈਪ ਹੋ ਰਿਹਾ ਸੀ। ਸ਼ਾਇਦ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਓਵਰਲੈਪ ਨੂੰ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਹੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਆਪਣੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਸਿਰਫ ਨੁਕਸਾਨ, (i) ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ ਨੂੰ; (ii) ਰੋਲਿੰਗ ਸਟਾਕ ਨੂੰ; ਅਤੇ (iii) ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਖਰਚੇ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਕਾਰਨ ਕਮਾਈ ਨੂੰ, ਸਭ ਨੂੰ ਸੈਕਸ਼ਨ 23(1) ਦੀ ਕਲੋਜ਼ ਚੌਥੀ ਅਧੀਨ ਪਾਉਂਦੇ ਹਨ।

47. ਨੁਕਸਾਨ ਦੇ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਫੈਸਲਾ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲੇ ਮਾਮਲਿਆਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇੱਕ ਸੀ, ਕੋਲਕਾਤਾ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੀ ਇੱਕ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਬੈਂਚ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਆਰ.ਐਚ. ਵਰਨਿਕਲ ਅਤੇ ਹੋਰ ਬਨਾਮ ਭਾਰਤ ਲਈ ਰਾਜ ਦੇ ਸਕੱਤਰ3। ਉਕਤ ਮਾਮਲਾ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ ਤੋਂ ਉੱਠਿਆ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਚਾਹ ਦਾ ਬਾਗ਼ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ। ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਦਾਰਜੀਲਿੰਗ ਵਿੱਚ ਲੇਬੋਂਗ ਅਤੇ ਪੰਡਨ ਦੇ ਪਿੰਡਾਂ ਵਿੱਚ ਕੈਂਟੋਨਮੈਂਟ ਦੀ ਰਾਈਫਲ ਰੇਂਜ ਦਾ ਵਿਸਤਾਰ ਸੀ। ਚਾਹ ਦੇ ਬਾਗ਼ ਦੇ ਮਾਲਕਾਂ ਨੇ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਸੀ ਕਿ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਚਾਹ ਦੇ ਬਾਗ਼ ਦੇ ਅਧਿਗ੍ਰਹਿਤ ਨਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਕੰਮ ਬੰਦ ਕਰਨਾ ਪਿਆ, ਜਦੋਂ ਰਾਈਫਲ ਰੇਂਜ ਵਿੱਚ ਫਾਇਰਿੰਗ ਦੀ ਅਭਿਆਸ ਕੀਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਸੀ। ਦਾਅਵੇ ਨਾਲ ਨਿਪਟਾਰਾ ਕਰਦਿਆਂ, ਦੋਸ, ਜੇ. ਨੇ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ, "ਇਹ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਸ਼ੱਕ ਦੇ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਫਾਇਰਿੰਗ ਚੱਲ ਰਹੀ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਬੱਟਸ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਸਥਿਤ ਜ਼ਮੀਨ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਬਹੁਤ ਅਸੁਰੱਖਿਅਤ ਹੈ ਜਦੋਂ ਗੋਲੀਬਾਰੀ ਚੱਲ ਰਹੀ ਹੈ ਤਾਂ ਬੱਟ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਸਥਿਤ, ਅਤੇ ਨਤੀਜਾ ਸਮੇਂ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਨਾਲ ਲਾਜ਼ਮੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕਾਸ਼ਤ ਦੀ ਲਾਗਤ ਵਧਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਡੈਸ, ਜੇ., ਨੇ ਕਿਹਾ ਕਿ ਚਾਹ ਦੀ ਜਾਇਦਾਦ ਦੇ ਮਾਲਕ ਹੱਕਦਾਰ ਹਨ 8 ਏਕੜ ਚਾਹ ਵਾਲੀ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਜ਼ਖਮੀ ਮੁਹੱਬਤ ਦਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਲਈ ਬੱਟ ਦੇ ਪਿੱਛੇ. ਡੈਸ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤੀ ਪ੍ਰਗਟ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਜੇ. ਰਿਚਰਡਸਨ, ਜੇ. ਨੇ ਦੇਖਿਆ: "ਇਹ ਕਿਹਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਰਾਈਫਲ ਦੀ ਰੇਂਜ ਦਖਲ ਦੇਵੇਗੀ ਬੱਟਾਂ ਦੇ ਪਿੱਛੇ 8 ਏਕੜ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਕੰਮ ਨਾਲ ਅਤੇ ਮੈਂ ਸੋਚਦਾ ਹਾਂ ਕਿ ਇਸ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਸ਼ੱਕ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ। ਕੂਲੀਜ਼ ਪਾਉਣਾ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਨਹੀਂ ਹੋਵੇਗਾ ਜ਼ਮੀਨ ਜਦੋਂ ਰੇਂਜ ਵਰਤੀ ਜਾ ਰਹੀ ਹੈ।" ਇੱਕ ਦਲੀਲ ਅੱਗੇ ਵਧੀ ਸੀ ਸਰਕਾਰ ਦੁਆਰਾ ਕਿ ਸੋਚੀ ਗਈ ਸੱਟ ਸੰਭਾਵੀ ਸੀ ਅਤੇ ਉਹ ਇਹ ਸਿਰਫ ਸੀਮਾ ਦੀ ਲਾਪਰਵਾਹੀ ਨਾਲ ਵਰਤੋਂ ਤੋਂ ਪੈਦਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਉਹੀ ਹੈ ਕਾਰਵਾਈਯੋਗ ਪਰੇਸ਼ਾਨੀ ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਵਿੱਚ ਆ ਜਾਵੇਗਾ। ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦਿਆਂ ਕਿਹਾ ਦਲੀਲ, ਰਿਚਰਡਸਨ, ਜੇ., ਨੇ ਕਿਹਾ: "ਪਰ ਇਹ ਸਪੱਸ਼ਟ ਨਹੀਂ ਹੈ ਕਿ ਸੱਟ ਜਿਸ 'ਤੇ ਦਾਅਵੇਦਾਰ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਉਹ ਕਾਰਵਾਈ ਯੋਗ ਹੋਵੇਗੀ ਪਰੇਸ਼ਾਨੀ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੋਵੇਗਾ ਰਾਈਫਲ ਦੀ ਰੇਂਜ ਅਤੇ ਬਿਨਾਂ ਸ਼ੱਕ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵਰਤੀ ਜਾਵੇਗੀ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡੀ ਦੇਖਭਾਲ ਅਤੇ ਸੰਜੀਦਗੀ ਨਾਲ. ਪਰ ਫਿਰ ਵੀ, ਕੋਈ

ਸਮਝਦਾਰੀ ਨਹੀਂ ਮਾਲਕ ਆਪਣੇ ਕੁਲੀਜ਼ ਨੂੰ ਬੱਟਾਂ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਜ਼ਮੀਨ 'ਤੇ ਪਾ ਦੇਵੇਗਾ ਗੋਲੀਬਾਰੀ ਚੱਲ ਰਹੀ ਸੀ।"

48. ਬਲੰਮਲ ਬਨਾਮ ਮਦਰਾਸ ਰਾਜ4 ਵਿੱਚ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਮਦਰਾਸ ਸਿਟੀ ਇੰਪ੍ਰੂਵਮੈਂਟ ਟਰੱਸਟ ਐਕਟ ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਅਧੀਨ ਜ਼ਮੀਨ ਦੀ ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ ਨਾਲ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੀ ਧਾਰਾ 71 ਨੇ ਟਰੱਸਟੀਆਂ ਦੇ ਬੋਰਡ ਨੂੰ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਪਿਛਲੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ ਨਾਲ ਲੈਂਡ ਅਕੁਆਇਜ਼ੀਸ਼ਨ ਐਕਟ, 1894 ਦੀਆਂ ਧਾਰਾਵਾਂ ਅਧੀਨ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ ਕਰਨ ਦੀ ਅਧਿਕਾਰਤਾ ਦਿੱਤੀ। ਜਦੋਂ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਨਿਰਧਾਰਣ ਸਬੰਧੀ ਵਿਵਾਦ ਅੰਤਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਅੱਗੇ ਪਹੁੰਚਿਆ, ਤਾਂ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਇੱਕ ਮਾਲਕ ਦਾ ਤਰਕ ਸੀ ਕਿ ਇੱਕ ਸਿਨੇਮਾ ਥੀਏਟਰ ਦੇ ਕੰਪਾਊਂਡ ਦਾ ਇੱਕ ਹਿੱਸਾ ਜ਼ਬਰਦਸਤੀ ਅਧਿਗ੍ਰਹਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਨਾਲ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਮਾਲਕ ਨੂੰ ਥੀਏਟਰ ਦੇ ਪ੍ਰਸ਼ੰਸਕਾਂ ਨੂੰ ਵਾਧੂ ਸੁਵਿਧਾਵਾਂ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਾਉਣ ਅਤੇ ਜ਼ਮੀਨ 'ਤੇ ਨਿਰਮਾਣ ਕਰਕੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਦੀ ਸੁਵਿਧਾ ਤੋਂ ਵਾਂਝਾ ਰਹਿ ਗਿਆ। ਦਾਅਵਾ ਧਾਰਾ 23(1) ਦੀਆਂ ਤੀਜੀ, ਚੌਥੀ ਅਤੇ ਛੇਵੀਂ ਉਪਧਾਰਾਵਾਂ 'ਤੇ ਵਿਕਲਪਿਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਉਪਧਾਰਾਵਾਂ ਅਧੀਨ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਣ ਦੇ ਸਿਦਾਂਤ 'ਤੇ ਸਹਿਮਤੀ ਜਤਾਉਂਦਿਆਂ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਉਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਦਾਅਵਾ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ, ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕਿ ਨਾ ਤਾਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਦਾ ਸਬੂਤ ਸੀ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ ਇਹ ਦਿਖਾਉਣ ਲਈ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਸੀ ਕਿ ਬਾਕੀ ਬਚੀ ਜ਼ਮੀਨ ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ ਕਾਰਨ ਨੁਕਸਾਨਦਾਇਕ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੋਈ ਸੀ ਜਾਂ ਕਿ ਮਾਲਕਾਂ ਦੀ ਕਮਾਈ 'ਤੇ ਅਸਰ ਪਿਆ ਸੀ।

49. ਇਸ ਲਈ, ਉਪਰੋਕਤ ਕਾਨੂੰਨੀ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦਿਆਂ, ਆਓ ਹੁਣ ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਪੀਲਾਂ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਦਾਵੇ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਣ ਲਈ ਲੈਂਦੇ ਹਾਂ।

ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰ

50. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਦਾਵਾ ਸੀ ਕਿ ਵਾਲਚੰਦਨਗਰ ਟਾਊਨਸ਼ਿਪ ਮੱਧ ਰੇਲਵੇ ਲਾਈਨ ਉੱਤੇ ਭੀਵਗਨ ਰੇਲਵੇ ਸਟੇਸ਼ਨ ਤੋਂ 36 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੂਰ ਸਥਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਵਾਲਚੰਦਨਗਰ ਤੋਂ ਭੀਵਗਨ ਤੱਕ ਸਿੱਧੇ ਅਤੇ ਤੇਜ਼ ਸੰਪਰਕ ਦੇਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਆਪਣੀ ਖੁਦ ਦੀ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਨਾਲ ਇੱਕ ਨਿੱਜੀ ਟੈਲੀਫੋਨ ਲਾਈਨ, ਮਾਲ ਯਾਰਡ ਨਾਲ ਟਰਾਂਸਸ਼ਿਪਮੈਂਟ ਸਾਈਡਿੰਗ ਅਤੇ ਹੋਰ ਸਹੂਲਤਾਂ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਈਆਂ। ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ 1946 ਵਿੱਚ ਬਿਛਾਈ ਗਈ ਸੀ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਅਨੁਸਾਰ, ਇਸ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਰਾਹੀਂ 35,000 ਟਨ ਸਮਗਰੀ ਦੀ ਢੋਆਈ ਹੁੰਦੀ ਸੀ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਭਾਰੀ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ। ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਦਾ ਇੱਕ ਹਿੱਸਾ ਉਜਾਨੀ ਡੈਮ ਦੇ ਪਿੱਛੇ ਦੇ ਪਾਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਡੁੱਬ ਗਿਆ ਅਤੇ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਅਧਿਗ੍ਰਹਿਤ ਨਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਿੱਸੇ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਦਾ ਬਾਕੀ ਹਿੱਸਾ ਬੇਕਾਰ ਹੋ ਗਿਆ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਅਨੁਸਾਰ, ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਸਮਗਰੀ ਦੇ ਹਟਾਉਣ ਅਤੇ ਢੋਆਈ ਲਈ 1,90,000 ਰੁਪਏ ਖਰਚ ਕਰਨੇ ਪਏ। ਇੱਕ ਨਵੀਂ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਬਿਛਾਉਣ ਲਈ ਵਿਕਲਪਿਕ ਜ਼ਮੀਨ ਦੇ ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ ਦਾ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਕਾਰਨ ਅਮਲ ਵਿੱਚ ਨਹੀਂ ਆਇਆ, ਜੋ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਗਲਤੀ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਭਾਵੇਂਕਿ, ਅਜਿਹੇ ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ ਦੀ ਲਾਗਤ ਉਸ ਸਮੇਂ ਵੀ 1.5 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਅੰਦਾਜ਼ਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਜੋਂ ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ ਦੀ ਲੰਬਾਈ 28 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਬੇਕਾਰ ਹੋ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ ਲਈ 50,08,328 ਰੁਪਏ ਦੇ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਵਾ ਕੀਤਾ।

51. ਇਹ ਦਾਵਾ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀਆਂ ਵੱਲੋਂ ਇਸ ਆਧਾਰ ਉੱਤੇ ਵਿਰੋਧ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ 1946 ਵਿੱਚ ਚੀਨੀ ਉਦਯੋਗ ਤੋਂ ਸਮਗਰੀ ਢੋਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਬਿਛਾਈ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ 1956 ਤੋਂ ਹੀ ਭਾਰੀ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸੰਕੀਰਣ ਗੇਜ ਲਾਈਨ ਸੀ, ਜਿਸ ਦੀ ਚੌੜਾਈ 2 ਫੁੱਟ 6 ਇੰਚ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀਆਂ ਨੇ ਦਾਵਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ ਵੱਲੋਂ ਕੋਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣਯੋਗ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਜਦੋਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਰੇਲ ਢੋਆਈ ਤੋਂ ਸੜਕ ਢੋਆਈ ਵੱਲ ਸਵਿੱਚ ਕਰਨ ਕਾਰਨ ਵਧੀਆ ਢੋਆਈ ਲਾਗਤਾਂ ਦਾ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਵੀ ਮੰਗਿਆ ਸੀ।

52. ਹਵਾਲਾ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਮੁੱਖ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨਿਕ ਮੈਨੇਜਰ, ਜੋ ਇੱਕ ਯੋਗ ਸਿਵਲ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਸੀ, ਨੂੰ ਪੀਡਬਲਿਊ-1 ਵਜੋਂ ਅਤੇ ਇੱਕ ਸੇਵਾਮੁਕਤ ਟਾਊਨ ਪਲਾਨਿੰਗ ਦੇ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਨੂੰ ਪੀਡਬਲਿਊ-15 ਵਜੋਂ ਗਵਾਹੀ ਦਿੱਤੀ ਗਈ। ਇਹ ਦੋਵੇਂ ਗਵਾਹ ਹਿੰਦੁਸਤਾਨ ਸਟੀਲਜ਼ ਲਿਮਿਟੇਡ ਵੱਲੋਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਕੋਟੇਸ਼ਨਾਂ ਵੱਲ ਸੰਦਰਭਿਤ ਕੀਤਾ, ਜੋ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਬਿਛਾਉਣ ਦੀ ਅੰਦਾਜ਼ਿਤ ਲਾਗਤ ਵੱਲ ਸੀ। ਮੁਲਾਂਕਣ ਅਤੇ ਜਿਸ ਮੁੱਲ ਉੱਤੇ ਸਮੱਗਰੀ ਵੇਚੀ ਗਈ ਅਤੇ

ਆਵਾਜਾਈ ਲਾਗਤ ਨੂੰ ਸੰਤੁਲਿਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਇਹ ਗਵਾਹਾਂ ਨੇ ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ ਦੀ ਲਾਗਤ ਨੂੰ 50,08,288 ਰੁਪਏ ਅੰਦਾਜ਼ਿਤ ਕੀਤਾ।

53. ਹਾਲਾਂਕਿ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀਆਂ ਨੇ ਇੱਕ ਸ੍ਰੀ ਮਹਾਜਨ ਨੂੰ ਵੀ ਗਵਾਹੀ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ, ਜਿਸ ਨੇ ਸਵੈ-ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਗਣਨਾਵਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ, ਪਰ ਹਵਾਲਾ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸ ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ ਉੱਤੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਇਹ ਵਿਸ਼ਵਾਸ ਨਹੀਂ ਜਗਾਉਂਦਾ। ਦਿਲਚਸਪ ਗੱਲ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਹਵਾਲਾ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਦੋ ਗੱਲਾਂ ਕੀਤੀਆਂ, ਅਰਥਾਤ (i) ਇਸ ਨੇ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਸ੍ਰੀ ਮਹਾਜਨ ਦੁਆਰਾ ਅਪਣਾਇਆ ਗਿਆ ਤਰੀਕਾ ਜਾਂ ਫਾਰਮੂਲਾ ਉਚਿਤ ਸੀ ਅਤੇ ਮਾਨਕ ਲੇਖਕਾਂ ਦੁਆਰਾ ਮਾਨਤਾ ਪ੍ਰਾਪਤ ਸੀ ਫਿਰ ਵੀ ਉਸ ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ; ਅਤੇ (ii) ਇਸ ਨੇ ਸਰਕਾਰੀ ਵਕੀਲ ਦੇ ਦਲੀਲਾਂ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤੀ ਜਤਾਈ ਕਿ ਕਿਉਂ ਸ੍ਰੀ ਤਾਲਿਮ, ਸੇਵਾਮੁਕਤ ਟਾਊਨ ਪਲਾਨਿੰਗ ਦੇ ਡਾਇਰੈਕਟਰ ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਉੱਤੇ ਭਰੋਸਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਪਰ ਅੰਤ ਵਿੱਚ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਸ੍ਰੀ ਤਾਲਿਮ ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਕਾਰਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਹਵਾਲਾ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ ਦੀ ਅੰਦਾਜ਼ਿਤ ਲਾਗਤ ਨੂੰ ਪ੍ਰਤੀ ਕਿਲੋਮੀਟਰ 2,41,053 ਰੁਪਏ ਵਜੋਂ ਲਿਆ ਅਤੇ 35% ਦੀ ਮੁਲਾਂਕਣ ਲਾਗੂ ਕਰਕੇ ਪ੍ਰਤੀ ਕਿਲੋਮੀਟਰ 1,56,650 ਰੁਪਏ ਦੀ ਘਟਾਈ ਹੋਈ ਮੁੱਲ ਉੱਤੇ ਪਹੁੰਚਿਆ। ਇਸ ਦਰ ਨੂੰ 35 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਵਾਲੀ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਉੱਤੇ ਲਾਗੂ ਕਰਦਿਆਂ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੋਈ ਅਸਲ ਕਬਾੜ ਦੀ ਮੁੱਲ ਨੂੰ ਘਟਾ ਕੇ, ਹਵਾਲਾ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ 31,21,816 ਰੁਪਏ ਵਿੱਚ ਪਹੁੰਚਾ।

54. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਅਤੇ ਰਾਜ ਸਰਕਾਰ ਦੋਵੇਂ ਹੀ ਹਵਾਲਾ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਤੈਅ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਤੋਂ ਦੁਖੀ ਸਨ ਅਤੇ ਦੋਵੇਂ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲ ਉੱਤੇ ਸਨ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ 28 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਵਾਲੀ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਵਿੱਚ ਪਏ ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ ਲਈ ਕੋਈ ਵੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨਹੀਂ ਮਿਲਣਾ ਚਾਹੀਦਾ, ਕਿਉਂਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ 6 ਤੋਂ 7 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਉੱਤੇ ਵਾਪਸੀ ਪਾਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਡੁੱਬੇ ਖੇਤਰ ਲਈ ਵਿਕਲਪਿਕ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਬਿਛਾਉਣ ਲਈ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਕਦਮ ਨਹੀਂ ਚੁੱਕੇ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੂਰਤ ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਕੋਈ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ 1978 ਤੱਕ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ ਉੱਤੇ ਰੱਖੇ ਗਏ ਬੈਲੈਂਸ–ਸ਼ੀਟਾਂ ਤੋਂ ਸਪਸ਼ਟ ਸੀ। ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਦਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਖੋਜ ਨੂੰ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬਾਹਰ ਕੱਢਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ:-

“ਸਾਡੀ ਰਾਏ ਵਿੱਚ, ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ 28 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਵਿੱਚ ਪਏ ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਭਾਗ ਵਿੱਚ ਅਸੀਂ ਇਹ ਮੰਨਿਆ ਹੈ ਕਿ ਕੰਪਨੀ ਨੇ 6 ਤੋਂ 7 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿੱਚ ਵਾਪਸੀ ਪਾਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਡੁੱਬੇ ਖੇਤਰ ਲਈ ਵਿਕਲਪਿਕ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਬਿਛਾਉਣ ਲਈ ਉਚਿਤ ਕਦਮ ਨਹੀਂ ਚੁੱਕੇ। ਇਸ ਨੇ ਆਪਣੀ ਪਸੰਦ ਨਾਲ ਇਸ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨੂੰ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਹਵਾਲਾ ਅਦਾਲਤ ਅੱਗੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕਾਰਨ ਝੂਠੇ ਅਤੇ ਬਣਾਏ ਗਏ ਸਨ। ਭਾਵੇਂ ਹੋਰ ਵੀ ਕੰਪਨੀ ਨੇ 1976 ਵਿੱਚ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕੋਈ ਵੀ ਨੁਕਸਾਨ ਨਹੀਂ ਸਹਿਣਾ ਪਿਆ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਬੈਲੇਂਸ-ਸ਼ੀਟਾਂ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸੀ ਸਾਲ 1978 ਤੱਕ ਰਿਕਾਰਡ ਵਿੱਚ ਰੱਖਿਆ ਗਿਆ। ਆਵਾਜਾਈ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਲਾਗਤ ਭਾਵ ਟਰੱਕਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸੜਕੀ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਵਧਾ ਕੇ ਪੂਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਨਿਰਮਾਣ ਲਾਗਤ ਜੋ ਇਸ ਤੱਥ ਤੋਂ ਸਪੱਸ਼ਟ ਹੈ ਕਿ ਸੜਕ ਦਾ ਸਹਾਰਾ ਲੈਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਕੋਈ ਨੁਕਸਾਨ ਨਹੀਂ ਹੋਇਆ ਆਵਾਜਾਈ ਕੰਪਨੀ ਜ਼ਖਮੀ ਲਈ ਪ੍ਰਾਰਥਨਾ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੀ ਸੀ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਦੇ ਬੰਦ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਪਿਆਰ ਅਤੇ ਨੇ 28 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਤੱਕ ਫੈਲੇ ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਦੇ. ਸਾਨੂੰ ਕੋਈ ਵੀ ਤਰਕ ਨਹੀਂ ਮਿਲਦਾ ਕਿ ਕੰਪਨੀ ਇਸ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੀ ਰਕਮ ਨਾਲ ਜਾਣ ਦੀ ਇਜਾਜ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਜਾਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਹੈ ਦੋਹਰਾ ਲਾਭ. ਇਹ ਲੇਟਣ ਲਈ ਇਸਦੀ ਅਯੋਗਤਾ ਲਈ ਇੱਕ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਹੋਵੇਗਾ ਬਦਲਵੀਂ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ।"

55. 28 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਲਈ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਦੇ ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ ਦੇ ਦਾਵੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਉੱਪਰ ਲਿਖੇ ਕਾਰਨਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਵਿੱਚ 7 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਲਈ ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ, ਜੋ ਪਿੱਛੇ ਦੇ ਪਾਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਡੁੱਬ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਨੂੰ, ਜੋ ਕਿ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਵਿੱਚ 7 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਲਈ ਪਾਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਡੁੱਬੇ ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ ਲਈ ਦੇਣਯੋਗ ਸੀ, ਰੈਫਰੈਂਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਤੈਅ ਕੀਤੀ ਘਟਿਆ ਕੀਮਤ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਕੇ, ਪ੍ਰਤੀ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਰੁ.1,56,650/- ਦੇ ਹਿਸਾਬ ਨਾਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। 7 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਲਈ, ਇਹ ਰੁ.10,96,550/- ਬਣਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਰਕਮ ਵਿੱਚੋਂ ਉੱਚ

ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਸਕ੍ਰੈਪ ਦੀ ਕੀਮਤ ਰੁ.4,87,608/- ਘਟਾ ਕੇ ਇਸ ਸਿਰਲੇਖ ਅਧੀਨ ਦੇਣਯੋਗ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਰੁ.6,08,942/- 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਾ।

56. ਪਰ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਲਈ ਸਿੱਖਿਆ ਪ੍ਰਾਪਤ ਵਰਿਸ਼ਠ ਵਕੀਲ ਸ੍ਰੀ ਗੋਪਾਲ ਸੰਕਰਨਾਰਾਯਣਨ ਨੇ ਸਹੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਲੀਲ ਦਿੱਤੀ, ਵਿਕਲਪਿਕ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਲਈ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ ਇੱਕ ਸੌਖਾ ਕੰਮ ਨਹੀਂ ਸੀ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਜਦੋਂ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਜ਼ਮੀਨ ਮਾਲਕ ਸਨ। ਲੈਂਡ ਅਕੁਆਇਜ਼ੀਸ਼ਨ ਐਕਟ ਦੀ ਧਾਰਾ 17 ਅਧੀਨ ਤੁਰੰਤਤਾ ਦੀ ਧਾਰਾ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਕਿਉਂਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਇੱਕ ਕੰਪਨੀ ਹੈ।

57. ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੀ ਸੋਚ ਵਿੱਚ ਮੌਲਿਕ ਖਾਮੀ ਇਹ ਸੀ ਕਿ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਮਾਨ ਲਿਆ ਸੀ ਕਿ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਨੂੰ 7 ਕਿ.ਮੀ. ਦੂਰ ਸਥਾਨਾਂਤਰਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ ਕਰਨਾ ਹੀ ਕਾਫੀ ਸੀ। ਜੇਕਰ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਦਾ 7 ਕਿ.ਮੀ., ਕੁੱਲ 35 ਕਿ.ਮੀ. ਦੇ ਖਿੱਚ ਵਿੱਚੋਂ, ਪਿੱਛੇ ਦੇ ਪਾਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਸਮਾ ਗਿਆ, ਤਾਂ ਸਾਰੇ ਖਿੱਚ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਸਵਾਭਾਵਿਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੇਕਾਰ ਹੋ ਜਾਂਦੀ। ਰੇਲਵੇ ਲਾਈਨ ਸੜਕ ਵਾਂਗ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦੀ। ਸੜਕਾਂ ਨੂੰ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਮੋੜਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਪਰ ਰੇਲਵੇ ਲਾਈਨਾਂ ਨਹੀਂ। ਇਸ ਲਈ, ਜੇਕਰ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਨੂੰ ਸਥਾਨਾਂਤਰਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ ਕਰਨਾ ਪਿਆ, ਤਾਂ ਇਹ 35 ਕਿ.ਮੀ. ਦੇ ਪੂਰੇ ਖਿੱਚ ਲਈ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ। 28 ਕਿ.ਮੀ. ਦੀ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣਾ ਅਤੇ ਬਾਕੀ 7 ਕਿ.ਮੀ. ਦੇ ਖਿੱਚ ਨੂੰ ਹੀ ਸਥਾਨਾਂਤਰਿਤ ਕਰਨਾ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਅਸੀਂ ਇਸ ਨਤੀਜੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚੇ ਹਾਂ ਕਿ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸ ਸਿਰਲੇਖ ਅਧੀਨ ਰੈਫਰੈਂਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਉਲਟਣ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵੱਡੀ ਗਲਤੀ ਕੀਤੀ ਹੈ।

ਰੋਲਿੰਗ ਸਟਾਕਸ

58. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਸੀ ਕਿ ਪੂਰੀ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਬੇਕਾਰ ਹੋ ਜਾਣ ਕਾਰਨ, ਤਿੰਨ ਡੀਜ਼ਲ ਲੋਕੋਮੋਟਿਵ, ਲਗਭਗ 100 ਚਾਰ ਪਹੀਆ ਵਾਲੇ ਵੈਗਨ, ਕੁਝ 8 ਪਹੀਆ ਵਾਲੇ ਵੈਗਨ ਅਤੇ ਇੱਕ ਇੱਕ ਤਰਫਾ ਪੁਲ ਬੇਕਾਰ ਹੋ ਗਏ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਇਨ੍ਹਾਂ ਰੋਲਿੰਗ ਸਟਾਕਸ ਦੀ ਕੀਮਤ/ਉਪਯੋਗਿਤਾ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹਨ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਇਸ ਸਿਰ ਹੇਠ ਦਾਅਵਾ ਨੂੰ 22,16,044/- ਰੁਪਏ 'ਤੇ ਮੁੱਕਿਆ।

59. ਸਰਕਾਰ ਨੇ ਇਸ ਦਾਅਵੇ ਦਾ ਵਿਰੋਧ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕੀਤਾ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ 1967 ਵਿੱਚ ਹੀ ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ ਦੀ ਸੂਚਨਾ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਕਿ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਪੜਾਵਾਂ 'ਤੇ ਇੱਕ ਵਿਕਲਪਿਕ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਬਿਛਾਉਣ ਦੀ ਇੱਛਾ ਪ੍ਰਗਟਾਉਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ 1974 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਸਤਾਵ ਨੂੰ ਤਿਆਗ ਦਿੱਤਾ ਅਤੇ ਇਸ ਲਈ, ਇਸ ਸਿਰ ਹੇਠ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਸੀ।

60. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਇਸ ਦਾਅਵੇ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਉਦਯੋਗਿਕ ਸਲਾਹਕਾਰ ਅਤੇ ਇੱਕ ਰਜਿਸਟਰਡ ਮੁੱਲ ਮਾਪਕ ਨਾਮ ਨਾਲ ਸ੍ਰੀ ਕਾਮਤ ਨੂੰ ਜਾਂਚਿਆ। ਉਸਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਰੋਲਿੰਗ ਸਟਾਕ ਦੀ ਮੁੱਲਣ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ, ਨੂੰ ਐਗਜ਼ਿਬਿਟ-93 ਵਜੋਂ ਦਾਖਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਇਸ ਗਵਾਹ ਨੇ ਗਵਾਹੀ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਉਸ ਨੇ ਸ਼ਾਹਜਹਾਨ ਇੰਜੀਨੀਅਰਜ਼ ਅਤੇ ਸੁਯੋਗ ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕਲਜ਼ ਤੋਂ ਕੋਟੇਸ਼ਨਾਂ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀਆਂ।

61. ਹਾਲਾਂਕਿ ਜਵਾਬਦੇਹਾਂ ਨੇ ਮਕੈਨੀਕਲ ਡਿਵੀਜ਼ਨ ਦੇ ਐਗਜ਼ੀਕਿਊਟਿਵ ਇੰਜੀਨੀਅਰ ਦੀ ਗਵਾਹੀ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ, ਜਿਸਨੂੰ DW-5 ਵਜੋਂ ਜਾਂਚਿਆ ਗਿਆ, ਰੈਫਰੈਂਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਉਸਦੀ ਗਵਾਹੀ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਇਹ ਕੋਈ ਮਦਦ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਇਸ ਗਵਾਹ ਨੇ ਮੰਨਿਆ ਕਿ ਉਸ ਨੇ ਕਦੇ ਵੀ ਕਿਸੇ ਰੇਲਵੇ ਵੈਗਨ ਜਾਂ ਲੋਕੋਮੋਟਿਵ ਦੀ ਕੀਮਤ ਲਗਾਉਣ ਦਾ ਮੌਕਾ ਨਹੀਂ ਸੀ।

62. ਮੌਖਿਕ ਅਤੇ ਦਸਤਾਵੇਜ਼ੀ ਸਬੂਤਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਰੈਫਰੈਂਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਨਤੀਜਾ ਕੱਢਿਆ ਕਿ ਲੋਕੋਮੋਟਿਵਾਂ ਦੀ ਉਮਰ 20 ਸਾਲ ਅਤੇ ਵੈਗਨਾਂ ਦੀ ਉਮਰ 35 ਸਾਲ ਮੰਨੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਸਿੱਧੀ ਰੇਖਾ ਫਾਰਮੂਲੇ 'ਤੇ ਮੁੱਲ ਘਟਾਉਣ ਲਾਗੂ ਕਰਦਿਆਂ, ਰੈਫਰੈਂਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਰੋਲਿੰਗ ਸਟਾਕ ਦੀ ਘਟਿਆ ਕੀਮਤ ਨੂੰ 22,36,424.70/- ਰੁਪਏ 'ਤੇ ਪਾਇਆ। ਸਕ੍ਰੈਪ ਦੀ ਕੀਮਤ 4,56,540/- ਰੁਪਏ ਘਟਾਉਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਰੈਫਰੈਂਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਰੋਲਿੰਗ ਸਟਾਕ ਲਈ ਦੇਣ ਯੋਗ ਮੁਆਵਜ਼ਾ 17,79,884.70/- ਰੁਪਏ ਤੈਅ ਕੀਤਾ।

63. ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ, ਸਬੂਤਾਂ ਦੀ ਮੁੜ ਪ੍ਰਸ਼ੰਸਾ ਕਰਦਿਆਂ ਪਾਇਆ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਸਾਹਮਣੇ ਰੋਲਿੰਗ ਸਟਾਕ ਦੀ ਕਿਤਾਬੀ ਕੀਮਤ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ। ਪਰ ਮਾਹਰ ਗਵਾਹ ਸ੍ਰੀ ਕਾਮਤ ਨੂੰ ਪੀਡਬਲਿਊ-13 ਵਜੋਂ ਜਾਂਚ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਉੱਤੇ ਦੌਰਾਨ ਕ੍ਰਾਸ-ਪ੍ਰਸ਼ਨੇਤਰੀ ਦੌਰਾਨ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਕਿ ਜਿਵੇਂ ਕਿ 1986 ਦੇ ਸਾਲ ਸਬੰਧੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਈ ਗਈ ਐਸੈਟ ਰਜਿਸਟਰ ਅਨੁਸਾਰ, ਰੋਲਿੰਗ ਸਟਾਕ ਦੀ ਕੀਮਤ ਲਗਭਗ ਜ਼ੀਰੋ ਸੀ। ਰੋਲਿੰਗ ਸਟਾਕ ਨੂੰ ਸਕ੍ਰੈਪ ਵਜੋਂ ਵੇਚ ਕੇ, ਕੰਪਨੀ ਨੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ 4,56,540 ਰੁਪਏ ਦੀ ਰਕਮ ਕਮਾਈ ਸੀ। ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਰਿਕਾਰਡ ਉੱਤੇ ਮੌਜੂਦ ਸਬੂਤਾਂ ਤੋਂ ਪਾਇਆ ਕਿ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਪ੍ਰਾਂਗਣ ਵਿੱਚ, ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ 14 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੱਕ 1983 ਦੇ ਸਾਲ ਤੱਕ ਚਾਲੂ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ ਸੀ। ਇਹ ਇਕ ਸਪਸ਼ਟ ਸੰਕੇਤ ਸੀ ਕਿ ਰੋਲਿੰਗ ਸਟਾਕ ਘੱਟੋ ਘੱਟ 1983 ਦੇ ਸਾਲ ਤੱਕ ਵਰਤਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਰੋਲਿੰਗ ਸਟਾਕ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਰੈਫਰੈਂਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਕੀਤੇ ਗਏ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਅਨੁਦਾਨ ਨੂੰ ਪਲਟ ਦਿੱਤਾ।

64. ਹਾਲਾਂਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਇਹ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਪੀਡਬਲਿਊ-13 (ਸ੍ਰੀ ਕਾਮਤ) ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਗਲਤ ਪੜ੍ਹਿਆ ਗਿਆ ਅਤੇ ਚੰਗੀ ਮੈਂਟੇਨੈਂਸ ਕਾਰਨ, ਰੋਲਿੰਗ ਸਟਾਕ ਦੀ ਉਮਰ ਵਧ ਗਈ ਸੀ, ਅਸੀਂ ਨਹੀਂ ਸੋਚਦੇ ਕਿ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਲਿਆ ਗਿਆ ਨਜ਼ਰੀਆ ਰਿਕਾਰਡ ਉੱਤੇ ਮੌਜੂਦ ਸਬੂਤਾਂ ਨਾਲ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਬੇਮੇਲ ਸੀ। ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਅਸਲ ਵਿੱਚ ਸ੍ਰੀ ਕਾਮਤ (ਪੀਡਬਲਿਊ-13) ਦੇ ਸਬੂਤਾਂ ਦਾ ਇੱਕ ਹਿੱਸਾ ਕੱਢਿਆ ਹੈ। ਉਸ ਨੇ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਕਿ ਹਾਲਾਂਕਿ ਉਸ ਨੇ 1986 ਵਿੱਚ ਰਿਪੋਰਟ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਐਸੈਟ ਰਜਿਸਟਰ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ ਸੀ ਪਰ ਉਸ ਨੇ ਆਪਣੀ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਐਸੈਟ ਦੀ ਕਿਤਾਬੀ ਕੀਮਤ ਦਰਜ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ। ਉਸ ਨੇ ਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ ਤੇ ਕਿਹਾ "ਇਹ ਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਕਿਤਾਬੀ ਕੀਮਤ ਵਿੱਚ, ਐਸੈਟਾਂ ਦੀ ਕੀਮਤ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਜ਼ੀਰੋ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।"

65. ਇਸ ਲਈ, ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਦਰਜ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਤੀਜੇ ਨੂੰ ਜਿਥੇ ਤੱਕ ਰੋਲਿੰਗ ਸਟਾਕ ਦਾ ਸਵਾਲ ਹੈ, ਕੋਈ ਅਪਵਾਦ ਨਹੀਂ ਲਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ।

ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਲਾਗਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ

66. ਸਧਾਰਨ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਸੀ ਕਿ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਰਾਹੀਂ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਲਾਗਤ ਪ੍ਰਤੀ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਪ੍ਰਤੀ ਟਨ 0.20 ਰੁਪਏ ਸੀ ਅਤੇ ਸੜਕ ਰਾਹੀਂ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਲਾਗਤ ਪ੍ਰਤੀ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਪ੍ਰਤੀ ਟਨ 0.80 ਰੁਪਏ ਸੀ। ਚੂੰਕਿ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਦਾ ਇੱਕ ਹਿੱਸਾ ਪਿੱਛੇ ਦੇ ਪਾਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਡੁੱਬ ਗਿਆ ਸੀ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ, ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਦਾ ਸਾਰਾ ਹਿੱਸਾ ਵਰਤੋਂਯੋਗ ਨਾ ਰਹਿਣ ਕਾਰਨ, ਕੰਪਨੀ ਨੂੰ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ ਵੱਲ ਸਵਿੱਚ ਕਰਨਾ ਪਿਆ, ਜਿਸ ਕਾਰਨ ਪ੍ਰਤੀ ਸਾਲ 8,00,718 ਰੁਪਏ ਦੀ ਵਾਧੂ ਲਾਗਤ ਆਈ। 10 ਦੇ ਗੁਣਕ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਦਿਆਂ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਇਸ ਸਿਰ ਹੇਠ ਰੁਪਏ 80,07,180 ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ।

67. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਮੁੱਖ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨਿਕ ਮੈਨੇਜਰ ਨੂੰ ਪੀਡਬਲਿਊ-1 ਵਜੋਂ, ਯੋਜਨਾ ਮੈਨੇਜਰ ਨੂੰ ਪੀਡਬਲਿਊ-3 ਵਜੋਂ ਅਤੇ ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਸੈਕਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਕਲਰਕ ਵਜੋਂ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਪੀਡਬਲਿਊ-6 ਵਜੋਂ ਜਾਂਚਿਆ। ਕੰਪਨੀ ਦੇ ਮੁੱਖ ਲੇਖਾਕਾਰ ਨੂੰ ਪੀਡਬਲਿਊ-7 ਵਜੋਂ ਅਤੇ ਪੁਰੋਹਿਤ ਰੋਡ ਲਾਈਨਜ਼ ਦੇ ਨਾਮ ਅਤੇ ਸ਼ੈਲੀ ਹੇਠ ਸੜਕ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਦਾ ਕਾਰੋਬਾਰ ਕਰ ਰਹੇ ਵਿਅਕਤੀ ਨੂੰ ਪੀਡਬਲਿਊ-12 ਵਜੋਂ ਜਾਂਚਿਆ ਗਿਆ।

68. ਰੈਫਰੈਂਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਪਾਸੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਬੂਤਾਂ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਇਹ ਨਤੀਜਾ ਕੱਢਿਆ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਹਰ ਸਾਲ ਲਗਭਗ 35,000 ਟਨ ਮਾਲ ਨੂੰ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਰਾਹੀਂ ਪ੍ਰਤੀ ਟਨ ਪ੍ਰਤੀ ਕਿਲੋਮੀਟਰ 0.20 ਰੁਪਏ ਦੀ ਲਾਗਤ 'ਤੇ ਢੋਂਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਉਸੇ ਮਾਤਰਾ ਦੇ ਮਾਲ ਲਈ ਸੜਕ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਦੀ ਲਾਗਤ ਪ੍ਰਤੀ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਪ੍ਰਤੀ ਟਨ 0.80 ਰੁਪਏ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰੈਫਰੈਂਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਸਾਲਾਨਾ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਦੀ ਲਾਗਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਨੂੰ 8,00,718 ਰੁਪਏ ਵਜੋਂ ਪਾਇਆ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਰੈਫਰੈਂਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਸ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ 10 ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਕੁੱਲ ਅਵਧੀ ਲਈ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ, ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਕਿ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ 10 ਸਾਲਾਂ ਦੀ ਕੁੱਲ ਅਵਧੀ ਲਈ ਮੰਨਣ ਦਾ ਕੋਈ ਆਧਾਰ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ 80,07,180 ਰੁਪਏ ਦੇ ਦਾਅਵੇ (10 ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਵਾਧੂ ਲਾਗਤ) ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਰੈਫਰੈਂਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਸਿਰਫ 8,00,718 ਰੁਪਏ (ਇੱਕ ਸਾਲ ਲਈ ਵਾਧੂ ਲਾਗਤ) ਹੀ

ਦਿੱਤੇ।

69. ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਰੈਫਰੈਂਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਨੂੰ ਇਸ ਛੋਟੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਪਲਟ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਲਾਗਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਦੇ ਕਾਰਨ ਕੋਈ ਵੀ ਮੁਨਾਫ਼ਾ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਝੱਲਣ ਦਾ ਸਬੂਤ ਨਹੀਂ ਦਿਖਾਇਆ ਅਤੇ ਨਾ ਹੀ 1972 ਤੋਂ 1978 ਤੱਕ ਦੇ ਬੈਲੈਂਸ-ਸ਼ੀਟਾਂ ਵਿੱਚ ਕੋਈ ਮੁਨਾਫ਼ਾ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ। ਇਸ ਲਈ, ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਇਹ ਰਾਏ ਦਿੱਤੀ ਕਿ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਲਾਗਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ, ਭਾਵੇਂ ਕੋਈ ਵੀ ਹੋਵੇ, ਗਾਹਕਾਂ ਨੂੰ ਚਾਰਜ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕੀਮਤ ਵਿੱਚ ਸਮਾਹਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਜਦੋਂ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਕੋਈ ਵੀ ਮੁਨਾਫ਼ਾ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਨਹੀਂ ਝੱਲਿਆ ਤਾਂ ਇਸ ਸਿਰ ਹੇਠ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦਾ ਕੋਈ ਮਾਮਲਾ ਨਹੀਂ ਬਣਦਾ, ਭਾਵੇਂ ਇੱਕ ਸਾਲ ਲਈ ਵੀ ਕਿਉਂ ਨਾ ਹੋਵੇ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਮੁਨਾਫ਼ਾ ਦੇ ਨੁਕਸਾਨ ਲਈ 35,62,000 ਰੁਪਏ ਦਾ ਵੱਖਰਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਸੀ, ਪਰ ਇਹ ਰੈਫਰੈਂਸ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਰੱਦ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ 'ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਲਾਗਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ' ਸਿਰ ਹੇਠ ਕੋਈ ਵੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨਾ ਦੇਣ ਦਾ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ।

70. ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਇਸ ਨਤੀਜੇ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਐਤਰਾਜ਼ ਦੋ-ਤਰਫਾ ਹਨ, ਅਰਥਾਤ (i) ਕਿ ਅਸਲ ਮੁਨਾਫ਼ਾ 1975-76 ਵਿੱਚ 96.07 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਘੱਟ ਕੇ 1976-77 ਵਿੱਚ 40.80 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਹੋ ਗਿਆ ਸੀ; ਅਤੇ (ii) ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਅਤੇ ਅਨਜ [ਵੀ. ਰਾਮਸੁਬ੍ਰਮਣੀਅਨ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ]

ਇਹ ਬਿਨਾਂ ਕਿਸੇ ਸਬੂਤ ਦੇ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਨੇ ਮਾਨ ਲਿਆ ਕਿ ਕੰਪਨੀ ਦੁਆਰਾ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਮਾਨ ਦੇ ਖਰੀਦਦਾਰਾਂ ਤੋਂ ਵਸੂਲੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਤੇ ਇਸ ਨਾਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਲਾਗਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਆਫਸੈਟ ਹੋ ਗਿਆ।

71. ਪਹਿਲੀ ਆਪੱਤੀ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਸਾਨੂੰ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਵਿੱਚ ਹੀ ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਸੈਕਸ਼ਨ 4 ਅਧੀਨ ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ ਲਈ ਨੋਟੀਫਿਕੇਸ਼ਨ ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ 26.10.1972 ਨੂੰ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਹੋਇਆ ਸੀ। ਸੈਕਸ਼ਨ 6 ਅਧੀਨ ਘੋਸ਼ਣਾ ਸਰਕਾਰੀ ਗਜ਼ਟ ਵਿੱਚ 01.08.1974 ਨੂੰ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਹੋਈ ਸੀ। ਸੈਕਸ਼ਨਾਂ 9(1) ਅਤੇ 9(2) ਅਧੀਨ ਨੋਟਿਸਾਂ ਸਤੰਬਰ-1974 ਅਤੇ ਫਰਵਰੀ-1975 ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਕਬਜ਼ਾ ਕਦੋਂ ਲਿਆ ਗਿਆ ਇਸ ਦੀ ਸਹੀ ਤਾਰੀਖ ਦੋਵਾਂ ਪਾਰਟੀਆਂ ਵੱਲੋਂ ਨਹੀਂ ਦੱਸੀ ਗਈ, ਪਰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਆਪਣੇ ਸਾਰਾਂਸ ਵਿੱਚ ਕਿਹਾ ਹੈ ਕਿ ਸਰਕਾਰ ਨੇ 1976 ਵਿੱਚ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਲੈ ਲਿਆ ਸੀ।

72. ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ 1975-76 ਅਤੇ 1976-77 ਦੇ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਬੈਲੈਂਸ-ਸ਼ੀਟਾਂ ਅਤੇ ਲਾਭ ਅਤੇ ਘਾਟਾ ਖਾਤਾ ਦੀ ਕਾਪੀ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਬੈਲੈਂਸ-ਸ਼ੀਟਾਂ ਅਤੇ ਲਾਭ ਅਤੇ ਘਾਟਾ ਖਾਤਿਆਂ ਤੋਂ ਇਹ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ 1975-76 ਦੇ ਸਾਲ ਦੌਰਾਨ 96.07 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਦਾ ਲਾਭ ਕਮਾਇਆ ਅਤੇ ਇਹ ਲਾਭ 1976-77 ਦੇ ਸਾਲ ਦੌਰਾਨ 40.83 ਲੱਖ ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਘਟ ਗਿਆ।

73. ਜੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਸੱਚ ਮੰਨਿਆ ਜਾਵੇ, ਤਾਂ ਇਹ ਮਤਲਬ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਜ਼ਮੀਨ ਦਾ ਕਬਜ਼ਾ ਲੈਣ ਤੋਂ ਤੁਰੰਤ ਬਾਅਦ ਇੱਕ ਸਾਲ ਵਿੱਚ ਹੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਲਾਭ ਵਿੱਚ ਲਗਭਗ 55,00,000/- ਰੁਪਏ ਦੀ ਕਮੀ ਝੱਲੀ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਵੱਲੋਂ ਸਾਡੇ ਸਾਹਮਣੇ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਗਏ ਬੈਲੈਂਸ ਸ਼ੀਟਾਂ ਅਤੇ ਲਾਭ ਅਤੇ ਘਾਟਾ ਖਾਤਿਆਂ ਦੀ ਤਾਰੀਖ 30.09.1976 ਅਤੇ 30.09.1977 ਹੈ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਅਨੁਸਾਰ, ਲਾਭ ਵਿੱਚ ਲਗਭਗ 55,00,000/- ਰੁਪਏ ਦੀ ਕਮੀ ਸਿਰਫ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਲਾਗਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਕਾਰਨ ਨਹੀਂ ਸੀ। ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਲਾਗਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਲਈ ਸਾਲਾਨਾ 8,00,718/- ਰੁਪਏ ਦਾ ਦਾਅਵਾ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਇਹ ਲਾਭ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਦੀ ਕੁੱਲ ਰਕਮ ਦਾ ਸਿਰਫ 15% ਹੈ। 30.09.1977 ਨੂੰ ਖਤਮ ਹੋਏ ਸਾਲ ਲਈ ਲਾਭ ਅਤੇ ਘਾਟਾ ਖਾਤੇ ਤੋਂ ਇਹ ਵੇਖਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਵਿਕਰੀ ਦਾ ਕਾਰੋਬਾਰ ਆਪਣੇ ਆਪ ਹੀ 22.09 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਘਟ ਕੇ 18.17 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਖਪਤ ਕੀਤੀ ਗਈ ਕੱਚੇ ਮਾਲ ਦੀ ਮਾਤਰਾ ਵੀ 13.47 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਤੋਂ ਘਟ ਕੇ 9.32 ਕਰੋੜ ਰੁਪਏ ਤੱਕ ਆ ਗਈ ਸੀ। ਸਬ-ਕੰਟਰੈਕਟ ਅਤੇ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਚਾਰਜਿਜ਼ ਵਿੱਚ ਵੀ ਇੱਕ ਵੱਡੀ ਗਿਰਾਵਟ ਆਈ ਸੀ। ਇਸ ਲਈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦਾ ਤਰਕ ਕਿ ਲਾਭ ਘਟ ਗਿਆ, ਹਾਈ ਕੋਰਟ ਵੱਲੋਂ ਲਾਭ ਬਾਰੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਨਕਾਰਾਤਮਕ ਅਨੁਮਾਨ ਦਾ ਜਵਾਬ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਇਹ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੇ ਕੇਸ ਦੇ ਸਮਰਥਨ ਵਿੱਚ ਵਰਤਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾ ਸਕਦਾ ਕਿ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਲਾਗਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਘਟੇ ਹੋਏ ਲਾਭ ਮਾਰਜਿਨ ਦਾ ਕਾਰਨ ਬਣਿਆ।

74. ਮਾਲ ਵੇਚਣ ਵਾਲੇ ਦੇ ਲਾਭ ਮਾਰਜਿਨ 'ਤੇ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਲਾਗਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਦਾ ਅਸਰ ਕਰਾਰ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ ਅਤੇ ਸਥਿਤੀਆਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰੇਗਾ। ਇਹ ਸਮੁੰਦਰੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਰੇਲ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ, ਸੜਕ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਤੇ ਹਵਾਈ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਤੱਕ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ ਸ਼ਿਪਿੰਗ ਕਰਾਰਾਂ ਵਿੱਚ ਐਫ.ਓ.ਬੀ. (ਮੁਫਤ ਬੋਰਡ 'ਤੇ), ਸੀ.ਆਈ.ਐਫ. (ਲਾਗਤ, ਬੀਮਾ ਅਤੇ ਮਾਲ ਭਾੜਾ) ਵਰਗੇ ਮਿਆਰੀ ਸਮਝੌਤੇ ਹਨ, ਪਰ ਰੇਲ ਅਤੇ ਸੜਕ ਕਰਾਰਾਂ ਵਿੱਚ ਅਜਿਹੇ ਮਿਆਰੀ ਸਮਝੌਤੇ ਨਹੀਂ ਹਨ। ਹਰ ਹਾਲਤ ਵਿੱਚ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੀ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਸਿਰਫ 35 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੂਰੀ ਤੱਕ ਭਿਗਵਾਨ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀ। ਮਟੀਰੀਅਲ ਦੀ ਸਪੁਰਦਗੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਆਪਣੇ ਗਾਹਕਾਂ ਨੂੰ ਭਿਗਵਾਨ ਤੋਂ ਕਿਸੇ ਵੀ ਟਰਾਂਸਪੋਰਟ ਦੇ ਤਰੀਕੇ ਦੁਆਰਾ ਕਰਨੀ ਪੈਂਦੀ ਸੀ। ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਕੁਝ ਵੀ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਦਿਖਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮਾਲ ਹਮੇਸ਼ਾ ਸਾਰੇ ਗਾਹਕਾਂ ਨੂੰ ਭਿਗਵਾਨ ਤੋਂ ਪਾਰ ਭਾਰਤੀ ਰੇਲਵੇ ਦੀ ਲਾਈਨ। ਕਿਸੇ ਦੀ ਅਣਹੋਂਦ ਵਿੱਚ ਇਹ ਦਰਸਾਉਣ ਦਾ ਸਬੂਤ ਹੈ ਕਿ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਲਾਗਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ ਕਾਰਨ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਦੇ ਇੱਕ ਹਿੱਸੇ ਦੇ ਡੁੱਬਣ ਨਾਲ, ਹਮੇਸ਼ਾਂ ਹੀ ਲੀਨ ਹੋਣਾ ਪੈਂਦਾ ਸੀ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ, ਪਰ ਇਸਦੇ ਗਾਹਕਾਂ ਨੂੰ ਬਕਾਇਆ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਸੀ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਖਾਸ ਨਿਯਮਾਂ ਅਤੇ ਸ਼ਰਤਾਂ ਲਈ, ਹਵਾਲਾ ਅਦਾਲਤ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਨੇ ਇਸ ਸਬੰਧ ਵਿਚ ਦਾਅਵਾ ਸਵੀਕਾਰ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਹੈ।

75. ਇਸ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, 09.12.1981 ਨੂੰ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਅਵਾਰਡ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਤੱਥ ਦੀ ਖੋਜ ਸੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਸੀ। ਅਵਾਰਡ ਦੇ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਿੱਸੇ ਦਾ ਪਾਠ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਹੈ:

"ਹੋਰ ਵੀ, ਸਥਾਨਕ ਜਾਂਚ ਅਨੁਸਾਰ ਇਹ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਕਈ ਸਾਲਾਂ ਪਹਿਲਾਂ ਮੁੱਖ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਾਲਚੰਦਨਗਰ ਵਿੱਚ ਭਾਰੀ ਮਸ਼ੀਨਰੀ ਲਿਆਉਣ ਲਈ ਬਣਾਈ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਮਕਸਦ ਦੀ ਪੂਰਤੀ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ, ਉਹ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਲਈ ਸਮਾਨ ਦੀ ਚਾਲ ਲਈ ਇਸਦਾ ਵਰਤੋਂ ਕਰ ਰਹੇ ਸਨ। ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ 'ਤੇ ਸਮਾਨ ਨੂੰ ਲੈ ਜਾਣ ਦੀ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਅਰਥਵਿਵਸਥਾਤਮਕ ਨਾ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਉਹ ਸੜਕ ਅਤੇ ਟਰੱਕ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਵੱਲ ਮੁੜ ਗਏ ਜੋ ਕਿ ਤੇਜ਼ ਅਤੇ ਸੰਭਵਤ: ਅਰਥਵਿਵਸਥਾਤਮਕ ਸੀ। ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪੂਰੀ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਸੰਬੰਧਿਤ ਤਾਰੀਖ ਅਰਥਾਤ 27-9-72 ਨੂੰ ਅਰਥਵਿਵਸਥਾਤਮਕ ਨਾ ਹੋਣ ਕਾਰਨ ਵਰਤੋਂ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਸੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਵਿੱਚ ਵਿਛੋੜੇ ਅਤੇ ਨੁਕਸਾਨਦਾਇਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਦਾਅਵਾ ਰੱਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।"

76. ਇਸ ਲਈ, ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਆਵਾਜਾਈ ਲਾਗਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨਾਲ ਸਬੰਧਤ ਫੈਸਲਾ ਉਚਿਤ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨਾਲ ਦਖਲ ਨਹੀਂ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ।

ਨਿਸਕਰਸ਼

77. ਉਪਰੋਕਤ ਚਰਚਾ ਦਾ ਨਿਸਕਰਸ਼ ਇਹ ਹੈ ਕਿ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਇੱਕ ਸੈੱਟ ਦੀ ਚਲ ਸੰਪਤੀ, ਨਾਮਤ: ਰੋਲਿੰਗ ਸਟਾਕ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨਦਾਇਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਕੋਈ ਵੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨਾ ਦੇਣ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਗਲਤ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਉਪਰੋਕਤ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ, ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਆਵਾਜਾਈ ਲਾਗਤ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਲਈ ਕੋਈ ਵੀ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਨਾ ਦੇਣ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਵੀ ਗਲਤ ਨਹੀਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ, ਮਹਾਰਾਸ਼ਟਰ ਅਤੇ ਅਨਜ [ਵੀ. ਰਾਮਸੁਬ੍ਰਮਣਿਅਨ, ਨਾਇਬ ਨਿਆਂਕਾ] ਅਧੀਨ ਆਉਂਦਾ ਹੈ।

“ਆਮਦਨ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨਦਾਇਕ ਪ੍ਰਭਾਵ” ਦੀ ਸ਼੍ਰੇਣੀ ਨੂੰ ਵੀ ਗਲਤ ਨਹੀਂ ਕਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ। ਵੱਖ ਵੱਖ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ। ਪਰੰਤੂ, ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੁਆਰਾ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸੈੱਟ ਦੀ ਚਲ ਸੰਪਤੀ ਲਈ, ਭਾਵ, 28 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੂਰੀ ਤੱਕ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਬਣਾਉਣ ਵਾਲੇ ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨਦਾਇਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦੇ ਕਾਰਨ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਤੋਂ ਇਨਕਾਰ ਕਰਨਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਅਸਹਿਣਯੋਗ ਹੈ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਜਦੋਂ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਪਿੱਛੇ ਦੇ ਪਾਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਡੁੱਬੇ 7 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੇ ਖਿੱਚ ਲਈ ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨਦਾਇਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਿਆ ਹੈ। ਅਸਲ ਵਿੱਚ, ਰਾਜ ਨੇ 7 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਦੂਰੀ ਤੱਕ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨਦਾਇਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੇ ਖਿਲਾਫ ਅਪੀਲ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਆਇਆ ਜੋ ਪਿੱਛੇ ਦੇ ਪਾਣੀਆਂ ਵਿੱਚ ਡੁੱਬ ਗਿਆ ਸੀ। ਕਿ 28. ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਬਾਕੀ ਦੀ ਦੂਰੀ ਦੀ ਟਰਾਲੀ ਲਾਈਨ ਖਰੀਦ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬੇਕਾਰ ਹੋ ਗਈ ਹੈ, ਇਸ 'ਤੇ ਕੋਈ ਵਿਵਾਦ ਨਹੀਂ ਹੈ।

78. ਇੱਕ ਸਵਾਲ ਉੱਠ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਸਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਆਮਦਨ ਵਿੱਚ ਘਾਟੇ ਦੇ ਦਾਅਵੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਨ ਲਈ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਵਿਚਾਰਧਾਰਾ ਨੂੰ ਵੀ ipso facto ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਦਾਅਵੇ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ, ਚੂੰਕਿ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ 1972 ਵਿੱਚ ਹੀ ਸੜਕ ਆਵਾਜਾਈ 'ਤੇ ਸਵਿੱਚ ਕਰ ਲਿਆ ਸੀ। ਪਰ ਸਾਡਾ ਜਵਾਬ ਹੋਵੇਗਾ ਕਿ ਧਾਰਾ 23(1) ਦੀ ਚੌਥੀ ਕਲਾਜ਼, ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਵਾਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਭਾਵ, “ਉਸ ਦੀ ਹੋਰ ਸੰਪਤੀ ਨੂੰ, ਚਲ ਜਾਂ ਅਚਲ, ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਢੰਗ ਨਾਲ, ਜਾਂ ਉਸ ਦੀ ਆਮਦਨ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨਦਾਇਕ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਨਾ”। ਇਸ ਲਈ, ਸੰਪਤੀ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਢੰਗ ਨਾਲ ਨੁਕਸਾਨਦਾਇਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪੈਣਾ, ਆਮਦਨ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨਦਾਇਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪੈਣ ਤੋਂ ਵੱਖਰਾ ਖੜਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਜਦੋਂ ਕਿ 1975-76 ਤੋਂ 1976-77 ਤੱਕ ਮੁਨਾਫ਼ੇ ਦੇ ਪੱਧਰ ਵਿੱਚ ਗਿਰਾਵਟ ਨੂੰ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀਆਂ ਲਾਗਤਾਂ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਨਾਲ ਜੋੜਨ ਲਈ ਕੋਈ ਸਬੂਤ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਚਲ ਸੰਪਤੀ ਖਰੀਦ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਬੇਕਾਰ ਹੋ ਗਈ ਹੈ, ਇਸ ਦਾ ਮਨਜ਼ੂਰ ਸਬੂਤ ਮੌਜੂਦ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ, ਦੋਵੇਂ ਵੱਖਰੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਖੜੇ ਹਨ।

79. ਇਸ ਲਈ, ਅਪੀਲਾਂ ਨੂੰ ਆਂਸ਼ਿਕ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਦੋਸ਼ੀ ਠਹਿਰਾਏ ਗਏ ਨਤੀਜਿਆਂ ਅਤੇ ਨਿਸ਼ਕਰਸ਼ਾਂ ਦੇ ਉਸ ਹਿੱਸੇ ਨੂੰ ਰੱਦ ਕਰਦਿਆਂ ਜੋ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਚੁਣੌਤੀ ਵਾਲੇ ਫੈਸਲੇ (ਪੈਰਾ 22) ਵਿੱਚ ਰੇਫਰੈਂਸ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ ਨੂੰ ਨੁਕਸਾਨਦਾਇਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਅਵਾਰਡ ਨੂੰ ਉਲਟ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਨਤੀਜਤਨ, ਰੇਫਰੈਂਸ ਕੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਰੇਲਾਂ ਅਤੇ ਸਲੀਪਰਾਂ ਲਈ ਮੁਆਵਜ਼ੇ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ 3,1,21,860/- ਰੁਪਏ ਦੇਣ ਦਾ ਅਵਾਰਡ ਮੁੜ ਬਹਾਲ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਬਾਕੀ ਸਾਰੇ ਦਾਅਵਿਆਂ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ, ਚੁਣੌਤੀ ਵਾਲੇ ਫੈਸਲੇ ਨਾਲ ਛੇੜਛਾੜ ਨਹੀਂ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ।

80. ਵਿਛੋੜੇ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅਸੀਂ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਣ ਤੱਥ ਰਿਕਾਰਡ 'ਤੇ ਲਿਆਉਣ ਲਈ ਬਾਧਿਆ ਹਾਂ। ਲਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਬੰਬਈ ਦੀ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੀ ਅਪੀਲ ਦਾਇਰ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀਆਂ ਨੇ 17.07.1992 ਨੂੰ ਅਵਾਰਡ ਦੀ ਰਕਮ 2,72,25,680/- ਜਮ੍ਹਾਂ ਕਰਵਾਈ। ਬਾਅਦ ਵਿੱਚ ਪਾਸ ਕੀਤੇ ਗਏ ਇੱਕ ਹੁਕਮ ਦੁਆਰਾ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੇ ਉਕਤ ਰਕਮ ਸਪੱਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬੈਂਕ ਗਾਰੰਟੀ ਦੇਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵਾਪਸ ਲੈ ਲਈ। ਪਰ ਚੁਣੌਤੀ ਵਾਲੇ ਫੈਸਲੇ ਦੀ ਮਿਤੀ 19.11.2008 ਨੂੰ, ਬੰਬਈ ਦੀ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਨੇ ਪ੍ਰਤੀਵਾਦੀਆਂ ਦੀ ਅਪੀਲ ਨੂੰ ਮਨਜ਼ੂਰ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਅਵਾਰਡ ਦੀ ਰਕਮ ਘਟਾ ਦਿੱਤੀ। ਜਦੋਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਛੁੱਟੀ ਪਟੀਸ਼ਨਾਂ ਤੋਂ ਉਭਰੀਆਂ ਮੌਜੂਦਾ ਅਪੀਲਾਂ ਦਾਖਲ ਹੋਈਆਂ, ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਨੇ 16.03.2009 ਨੂੰ ਇੱਕ ਹੁਕਮ ਜਾਰੀ ਕੀਤਾ ਜੋ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਰ ਹੈ:-

"ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕਰੋ।

ਜੇਕਰ ਪਟੀਸ਼ਨਰ ਨੇ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਖਿੱਚੀ ਗਈ ਰਕਮ ਸਬੰਧੀ ਕੋਈ ਬੈਂਕ ਗਾਰੰਟੀ ਮੁਹੱਈਆ ਕਰਵਾਈ ਹੈ, ਤਾਂ ਇਸ ਮਾਮਲੇ ਦੇ ਨਿਪਟਾਰੇ ਤੱਕ ਬੈਂਕ ਗਾਰੰਟੀ ਦੀ ਵੈਧਤਾ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਦੀ ਸ਼ਰਤ ਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਦੁਆਰਾ ਗਾਰੰਟੀ ਦੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਅੰਤਰਿਮ ਰੋਕ ਦੀ ਰਹੇਗੀ।"

ਅਸੀਂ ਉਮੀਦ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਇਸ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਮਿਤੀ 16.03.2009 ਦੇ ਉਪਰੋਕਤ ਆਦੇਸ਼ ਅਨੁਸਾਰ ਬੈਂਕ ਗਾਰੰਟੀ ਜਿਉਂਦੀ ਰਹੇਗੀ। ਹੁਣ ਜਦੋਂ ਕਿ ਬੰਬਈ ਉੱਚ ਅਦਾਲਤ ਦੇ ਫੈਸਲੇ ਨੂੰ ਸਾਡੇ ਦੁਆਰਾ ਸੋਧਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਨੂੰ ਇਸ ਫੈਸਲੇ ਦੇ ਅਧਾਰ 'ਤੇ ਜਿੰਨੀ ਰਕਮ ਦੇ ਹੱਕਦਾਰ ਹੋਣਗੇ, ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਰੱਖਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਚਾਰ ਹਫ਼ਤਿਆਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਜਵਾਬਦੇਹਾਂ ਨੂੰ ਵਾਧੂ ਰਕਮ ਅਦਾ ਕਰੇਗਾ। ਜੇਕਰ ਅਪੀਲਕਰਤਾ ਦੁਆਰਾ ਮੁਹੱਈਆ ਕੀਤੀ ਗਈ ਬੈਂਕ ਗਾਰੰਟੀ ਜਿਉਂਦੀ ਹੈ, ਤਾਂ ਭੂਮੀ ਅਧਿਗ੍ਰਹਣ ਅਧਿਕਾਰੀ ਤਾਜ਼ਾ ਗਣਨਾਵਾਂ ਤਿਆਰ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕੇਵਲ ਨਾਮਜ਼ੂਰ ਹਿੱਸੇ ਦੀ ਹੱਦ ਤੱਕ ਬੈਂਕ ਗਾਰੰਟੀ ਲਾਗੂ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਖਰਚੇ ਦੇ ਆਦੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਹੋਣਗੇ।

ਨਿਧੀ ਜੈਨ ਅਤੇ ਅਮਰੇਂਦਰ ਕੁਮਾਰ
(ਸਹਾਇਤਾ : ਅਦਨਾਨ ਖਾਨ, ਐਲ.ਸੀ.ਆਰ.ਏ.)

ਅਪੀਲਾਂ ਆਂਸ਼ਿਕ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਮਨਜ਼ੂਰ।

ਡਿਸਕਲੇਮਰ ਸਥਾਨਕ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਨਿਆ ਨਿਰਣਾਂ ਕੇਵਲ ਮੁਕੱਦਮੇਬਾਜ਼ਾਂ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਆਪਣੀ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਸਮਝਣ ਤੱਕ ਹੀ ਸੀਮਤ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸਦਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਸਤੇਮਾਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਾ

ਸਕਦਾ । ਸਾਰੇ ਵਿਹਾਰਕ ਅਤੇ ਅਧਿਕਾਰਤ ਮੰਤਵਾਂ ਲਈ ਨਿਆਂ ਨਿਰਣੇ ਦਾ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਸੰਸਕਰਣ ਪ੍ਰਮਾਣਿਕ ਹੋਵੇਗਾ ਅਤੇ ਅਮਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ ਨੂੰ ਤਰਜੀਹ ਦਿੱਤੀ ਜਾਵੇਗੀ।

Vasu Gupta
Advocate