भारत का संघ का प्रतिनिधित्व महाप्रबंधक, उत्तर-पूर्व रेलवे, गोरखपुर द्वारा

बनाम

द इंडियन शुगर मिल्स एसोसिएशन, कलकत्ता एवं एक अन्य

[के. एन. वांचू एवं वी. भार्गव, न्यायमूर्तिगण]

21 मार्च, 1967

भारतीय रेलवे अधिनियम, 1890 धाराएँ 29 एवं 41 माल माल की ढुलाई को सुविधाजनक बनाने के लिए और कंपनी के मिल से आने जाने वाले मालडिब्बा के प्राश्र्वप्रथन के लिए बताए गए सहायता प्राप्त बगली रेलपथ के रख-रखाव आदि के लिए रेलवे द्वारा लगाए गए शुल्क रेवले द्वारा प्रदान की गइ्र सेवाएँ किसी वैधानिक शुल्क के तहत नहीं लेकिन निजी समझौते के तहत लवे द्वारा शुल्क को बढाए जाने की सूचना देता क्या ऐसे शुल्क धाराएँ 29 (2) एवं 41 (1) (सी) में अभिव्यक्ति किसी अत्य शुल्क मे तहत आते है। इसलिए क्या अनुचित आरोपों का आरोप लगाने वाली शिकायत पर रेलवे दर न्यायाधिकरण की धारा 41 (1) (सी) के तहत विचार किया जा सकता है।

अपीलार्थी रेलवे के पूर्ववर्ती के नवम्बर 1993 में प्रतिवादी कंपनी, जिसके पास एक बडी चीनी मिल थी, के साथ चीनी मिल की आवाजाही को सुविधाजनक बनाने के लिए दो सहायक बगली रेपथ के निर्माण के लिए एक समझौता किया। सहमति के तहत खर्च का एक हिस्सा कंपनी द्वारा पूरा किया गया था एवं यह प्रावधान किया गया कि कंपनी बगनी रेलपथ के भाग उपयोग के लिए एवं बगली रेलपथ के व्याज एवं रखरखाव लागत को अलग से भुगतान करते के बदले रेलवे को वार्षिक योगदान देगी। आगे पर प्रावधान किया गया कि बगली रेलपथ के काम करने की लागत को पूरा करने के लिए योदान पर्याप्त नहीं होने की स्थिति में रेलवे को छः माह की सूचना देने पर, योगदान में संशोधन एवं कंपनी द्वारा

इतनी अधिक राशि लेने का अधिकार था, जो वह आवश्यक समझे। रेलवे एवं कंपनी के बीच एक अन्य समझौते के कारण, कंपनी के अनुरोध पर रेलवे कंपनी के कारखाने के यार्ड से रेलवे लाइनों तक मालडिब्बा के पार्श्वपथन की व्यवस्था करेगा एवं ऐसा करने के लिए रेलवे प्रति धंटे निश्चित दर पर एक पार्श्वपथन ईजन शुल्क की गणना शुल्क लेगा।

फरवरी 1958 में रेलवे निश्चित योगदान के बनाए बढे हुए शुल्क के भुगतान की सूचना देगा। इसने एक बढे हुए पार्श्वपथन इंजन शुल्क की मॉग की। इसके बाद कंपनी ने मद्रास में रेलवे अधिनियम की धारा 41 (1) (सी) के तहत एक शिकायत यह दावा करते हुए दायर की कि रेवले द्वारा किए गए शुल्क अनुचित था एवं अधिनियम की धारा 41 (3) के तहत शक्ति का प्रयोग करते हुए न्यायाधिकरण को एक उचित शुल्क निर्धारित करने का अनुरोध किया। रेलवे द्वारा शिकायत का विरोध इस आधार पर किया गया (1) कि शुल्क से संबंधित शिकायत सेवाएॅ के संबंध में थे कि रेलवे कंपनी को प्रदान करने के लिए किसी वैधानिक कर्तव्य के तहत नहीं था एवं कंपनी से निजी समझौते के तहत उसे प्रदान कर रहा था परिणामस्वरुप ऐसे शुल्क धारा (1) (सी) की अभिव्यक्ति किसी अन्य शुल्क के तहत नहीं आते थे, एवं इसलिए धारा 41 के तहत उन्हें अनुचित के आधार पर चुनौती देते हुए कोई शिकायत नहीं दायर की जा सकी (2) कि जो अदा कर दिया गया था एवं न्यायाधिकरण रेलवे को शुल्क को अनुचित प्रमाणित करने के लिए रेलवे को आह्वान करने ने सक्षम नहीं था एवं शुल्क को केवल इस आधार पर कम करने में कि रेलवे उनके औचित्य को स्थापित करने में विफल था एवं (3) कि रेलवे द्वारा मॉगे गए शुल्क वास्तव में उचित थे एवं उन्हे कम नहीं किया जाना चाहिए। न्यायाधिकरण ने अपील्रथी के विवादों को खारिज का दिया एवं उसके समक्ष प्रस्तुत किए गए साक्ष्य के आधार पर शुल्कों पर पुनर्विचार किया। अपील पर इस न्यायालय ने

अभिनिर्धारित किया (i) धारा 41 (1) (सी) में अभिव्यक्ति किसी अन्य शुल्क में शामिल प्रश्नगत शुल्क एवं वर्तमान वाद में शिकायत पर न्यायाधिकरण ने उचित विचार किया था। अधिनियम की धारा 29 (1) के तहत निर्धारित रेलवे के वैधानिक कर्तव्यों के पालन के संबंध में केवल वे शुल्क आते है जो रेलवे द्वारा इसकी पटरी पर वस्तुओं को ले जाने के संबंध में ही। यह स्पष्ट है कि धारा 41 (1) (बी) के तहत शिकायत धारा 29 (1) में उलेखित शुल्क से संबंधित दर के निर्धारण से संबंधित है जबकि धारा 41 (1) (सी) के संबंध में शिकायत धारा 29 (2) में उल्लिखित किसी अन्य शुल्कों के संबंध में हो। धाराएॅ 29 (2) एवं 41 (1) (सी) में प्रयोग में लायी गयी अभिव्यक्ति किसी अन्य शुल्क को रेलवे के संवैधानिक कर्तव्य के संबंध में शुल्क को शामिल करने का संकुचित अर्थ नहीं दिया जा सकता है, जिससे लगाए गए कर या सभी अन्य सेवाएॅ के लिए देय कर बाहर नहीं रखा जा सकता है। यह उन शुल्कों को अवश्य शामिल करे जो धारा 29 (1) एवं धारा 41 (1) (बी) में शामिल नहीं है। यह कोइ्र मायने नहीं रखता था कि रेलवे द्वारा ललाए गए शुल्क स्वैच्छिक समझौते के परिणामस्वरुप ही उत्पन्न हुए है, जो रेलवे, अपने विकल्प ने, प्रवेश करने से इनकार कर सकता था। [226 एच, 227 बी ई-एफ]

इंग्लैड का हल्सबरोज कानून दूसरा संस्करण खंड 27 पृष्ठ 196 पर कंडिका 434 एवं 436 संदर्भित किया गया

(ii) कंपनी की ओर से प्रस्तावित वृदि् के आंकडे जिन्हें शिकायत में चुनौती की गई है प्रथम दृष्टया संकेत देते है कि निर्धारित एवं मॉगी गई दरे अनुचित थी। इसलिए यह अभिनिर्धारित नहीं किया जा सका कि न्यायाधिकरण रेलवे के ओर से दिए गए साक्ष्य में जाने एवं उचित दर पर उस साक्ष्य एवं कंपनी की ओर से प्रस्तुत किए गए साक्ष्य पर पूर्णरुपेण विचारोपरांत पहॅुचने में त्रुटि की है। [229 ई, एफ-जी]

(iii) न्यायाधिकरण द्वारा निर्धारित पार्श्वपथन इंजन शुल्क में लाभ के अंतर को शामिल करना एवं (साक्ष्य के जॉच पर) बगली रेलपथ शुल्को को संशोधित करना आवश्यक था।

[अतः न्यायालय ने स्वयं रेलवे द्वारा लगाए जाने वाले शुल्कों की दरे निर्धारित की।]

दीवानी अपीलीय क्षेत्राधिकारः 1965 की दीवानी अपील सं 610

1962 की शिकायत सं-1 में रेलवे दर न्यायाधिकरण, मद्रास के दिनांकित 31 दिसम्बर 1963 के निर्णय एवं आदेश से विशेष अनुमति द्वारा अपील।

(आर.एन.सचथे) के लिए एन.एस.विदा आर.एच देवर। प्रतिवादी के लिए ए.के सेन. बी.वी. महेश्वरी एव आर. के चौधरी।

न्यायालय का निर्णय **न्या. भार्गव** द्वारा दिया गया। बेलसुड सुगर कं. . होगा (इसके बाद कंपनी के रुप में संदर्भित) को वर्ष 1932 में शामिल किया गया। कंपनी के निगमन के तुरत बाद कंपनी ने दिगा रेलवे स्टेशन के निकट एक कापनी बडा चीनी मिल स्थापित किया। यह रेलवे स्टेशन बंगाल एवं उत्तर पश्चिमी रेलवे के रेलवे लाइन पर था, जो उस समय, बंगाल एवं उत्तर पश्चिमी रेलवे लिमिटेड के नाम से जाने जानी वाली परिमित कंपनी के स्वामित्व में था। रीगा रेलवे स्टेशन पर, रेलवे की मुख्य से लाइने चलती थी एक पैसेजर प्लेटफार्म के साथ, एवं एक अन्य जो इसके विपरीत एं लूप बनाती थी एवं प्रथम लाइन के समानांतर प्लेटफार्म के दोनों ओर विदुओं के साथ चलती थी ताकि रीमा रेलवे स्टेशन पर किसी भी दिशा से रेलगाडी आने पर उसे लाइन 2 तक ले जाया जा सके। सुविधा के लाइन 1 संदर्भित किया गया, एवं दूसरा मुख्य लाइन जो लूप बनाता है को लाइन 2 कहा गया। इसके अतिरिक्त एक माल प्लेटफार्म था एवं माल प्लेटफार्म के दोनों दिशाओं से लाइन 1 को जोडने वाली एक लाइन के साथ चलाई गई। उस लाइन को इसके बाद से लाइन 5 संदर्भित

किया जाएगा। चूकि कंपनी का चीनी कारखाना रीगा स्टेशन के निकट स्थापित था, कंपनी के लिए वापसी माल यातायात प्राप्त होने शुरु हो गए, साथ इस स्टेशन से बाहरी संचरण के लिए कंपनी द्वारा माल यातायात भी बुक किया गया था। पेराई के मौसम में, बडी संख्या में गन्ना से लदे मालडिब्बा प्राप्त होते थे, एवं रेलवे के मौजूदा निर्माण में, गन्ने की डेलेवरी माल प्लेटफार्म के लाइन 5 पर मालडिब्बा द्वारा लेनी पडती थी। चूकि यातायात काफी था, यह असुविधाजनक हो गया, एवं परिणामतः से बगली रेलपथ जिसे सहायक बगली रेलपथ वर्णित किया गया के निर्माण के लिए रेलवे एवं कंपनी के मध्य एक व्यवस्था की गई। इस व्यवस्था के अनुसरण में दो और लाइनें (इसके बाद लानइन 3 एवं 4 के रुप में संदर्भित) लाइन 2 एवं 5 के बीच, इन लाइनों के समानांतर विछायी गई (लाइन 1 से रेलगाडियॉ दोनों दिशायों से लाइन 3 एवं 4 तक उसी तरीके से ले जाया जा सकता है जैसा कि वे लाइन 5 तक ले जाये जा सकते थे)। इन सहायक बगली रेलपथ जो लाइने 3 एवं 4 द्वारा दर्शाए गए थे, के निर्माण के समय रेलवे एवं कंपनी के बीच 21 नवम्बर 1933 को एक समझौता किया गया। इस समझौते के तहत, इन सहायक बली रेलपथ के निर्माण के खर्च का एक भाग कंपनी द्वारा पूरा किया गया, जबकि खर्च का एक भाग रेलवे द्वारा पूरा किया गया था। इस समझौते में यह समझौता किया कि कंपनी दो बराबर अर्द् वार्षिक किश्तो में अग्रिम भुगतान अपील के पहले दिन एवं अक्टूबर के पहले दिन क्रमशः प्रत्येक आधे वर्ष में रेलवे को रेलवे के बगली रेलपथ के भाग के प्रयोग के लिए प्रत्येक अर्द् वर्ष में निर्धारित रु. 709/8/- का योगदान देगा। यह आगे सहमति हुई कि कंपनी द्वारा इस योगदान का स्थायी रास्ता विदुओं एवं क्रालिगस एवं अन्तर्गन्थन के रख रखाव के लागत एवं उस पर व्याज का अलग के भुगतान के बदले एवं बगली रेलपथ पर यातायात का भाडा के लिए होगा। आगे यह सहमति हुई कि उकत योगदान का बगली रेलपथ के कार्य करने की लागत को पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं था तो छः महीने की सूचना देने के इरादे से रेलवे को अधिकार था कि उपरोक्त योगदान को संशोधित करे एवं कंपनी से ऐसी अधिक राशि बसूल करे, जैसा कि कार्य करने

की बढी हुई लागत को पूरा करने के लिए आवश्यक समझे। आगे रीगर रेलवे स्टेशन से कंपनी के कारखाना तक रेलवे लाइने विछायी गयी थी। एक लाइन लाइन 3 एवं 4 के जकशन से स्टेशन के पश्चिम की ओर से एक अर्थ गोलाकार लूप के रुप के चली एवं तब कंपनी के कारखाना में प्रवेश की जहॉ लाइन चार विभिन्न लाइनों से जुडे थे। यह लाइन जक्शन से उस विदू तक जहॉ लाइनों का और विभाजन था, लाइन 6 के रुप में संदर्भित किया जाएगा। लाइन 6 के अंत में, यह लाइन से लाइनों से जुडा था, एक दक्षिण की आेर एवं दूसरा उत्तर की ओर स्थित था। उत्तरी लाइन को दक्षिणी लाइन से एक अन्य लाइन से जोडते हुए एक लूप का आकार भी ले लिया था। इन लूप को लाइदन 7 के रुप में संदर्भित किया गया। कंपनी की लागत पर लाइने 6 एवं 7 विछायी गई। व्यवस्था यह थी कि कंपनी गन्ना मालडिब्बा के साथ-साथ अन्य वस्तओं की सुपुदर्गी लाइने 3 एवं 4 के सहायक बगली रेलपथ पर लेगी। इसके पश्चात मालडिब्बा से माल उतारना यह मालडिब्बा से माल उतारना यह मालडिब्बा को अपने कारखाना प्रागन में ले जाने का कर्तव्य कंपनी का था। ऐसा प्रतीत होता है कि कंपनी ने एक रेलवे इंजन खरीदा एवं इसका प्रयोग भरे हुए मालडिब्बा को कारखाना तक ले जाने एवं खाली मालडिब्बा को वापस इन लाइने 3 एवं 4 पर लाने के लिए करेगा। बाहरी यातायात के लिए भी खाली माडिब्बा को अक्सर कारखाना के प्रागण में लाया जाता था एवं कारखाना के इंजर द्वारा रीगा रेलवे स्टेशन तक लाया जाता था। कुछ अवसरों पर इंजन के प्रयोग के बजाए मालडिब्बा को हाथ से श्रम द्वारा घक्का देकर ले जाया जाता था। एक तीसरा विकल्प यह था कि अपने मालडिब्बा का लाइनें 3 एवं 4 से कारखाना प्रागण तक पार्श्वचयन की व्यवस्था के लिए रेलवे से अनुरोध करेगा। जब भी यह व्यवस्था अपनाया गया, रेलवे ने इस सेवा के लिए कारखाना से शुल्क लिया। ऐसा प्रतीत होता है कि वर्ष 1956-57 से 1958-59 के बीच, कंपनी के कार्य को पूरा करने के लिए पार्श्वयथन इंजन द्वारा लिए गए समय की गणना कर रेलवे कंपनी से रु. 18/- प्रति धंटा की दर से शुल्क लेता था। पार्श्वयथन इंजन के लाइन 3 एवं 4 पर कंपनी के मालडिब्बा को ले जाने के लिए

आने उपर समय की गणना शुरु होती थी एवं पार्श्वयथन मालडिब्बा के कार्य को पूर्ण करनेके पश्चात इंजन का वापस रेलवे स्टेशन पर आने पर समय की गणना समाप्त होती थी। कभी-कभी वापस होने पर इंजन खाली मालडिब्बों को लाने में लेकिन यह महत्वहीन माना गया, क्योंकि रेलवे द्वारा कंपनी से पार्श्वयथन इंजन द्वारा लिए गए वास्वविक समय के आधार पर रु. 18/- प्रति घंटा की दर से गणना कर शुल्क बसूल किया गया। रु. 18/- प्रति घंटा का दर को इसके बाद से पार्श्वयथन इंजन के शुल्क का दर को इसके बाद से पार्श्वयथन इंजन के शुल्क का दर का रुप में वर्णित किया जाएगा। यह उल्लेख किया जा सकता है कि वर्ष 1942 में, बंगाल एवं उत्तर पश्चिमी रेलवे भारत सरकार द्वारा अपने नियंत्रण में ले लिया गया था एवं वर्ष 1958 में संदर्भित समय पर रेलवे संध सरकार के स्वामित्व में था एवं उत्तर पूर्व रेलवे के नाम के तहत चलता था, जो कि वर्तमान में इसका नाम है।

ऊपर वर्णित व्यवस्था 8 फरवरी 1958 तक जारी रहा। इस तिथि को, रेलवे द्वारा कंपनी को 21 नवम्बर 1933 को जारी एक समझौते के अनुसरण में लगाए जाने वाले शुल्कों मे वृदि् न प्रस्ताव करना था, एक सूचना दी गई, जिसके तहत रेलवे को शुलक वृदि् का अधिकार दिया गया था, यदि रेलवे सहायक बगली रेलपथ के कार्य करने के लिए बढे हुए लागत से पूरा करना आवश्यक समझता हो। इस पत्र दिनांक 8 फरवरी 1958 द्वारा रेलवे ने शुल्क वृदि् के लिए छः माह की सूचना दी यह उल्लेख करते हुए कि रेलवे के भाग के बगली रेलपथ के प्रयोग के बदले प्रति अर्द् वर्ष में निर्धारित रु. 709/8/ का अलग से भुगतान स्थायी मार्ग विदओं एवं क्रासिंग एवं अन्तर्गन्थन जो उससे जुडा हुआ है के लागत एवं रख-रखाव के लिए एवं बगली रेलपथ पर माल दुलाई का भाडा जो बगली रेलपथ के कार्य के वर्तमान दिवस कि लागत को पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं माना था। मौजूदा निर्धारित योगदान के बदले देय शुल्क स्थायी मार्ग विदओं एवं क्रासिगस एवं अन्तर्गन्थन जो उससे जुडे हुए हे के रखरखाव की लागत एवं पूंजी पर व्याज जो प्रत्येक अर्द्-वर्ष में हो रु. 603.7

की राशि का उल्लेख किया गया, जबकि बगली रेलपथ पर माल ढुलाई का भाडा जिसे बगली रेलपथ शुल्क वर्णित किया है, रेलवे के बगली रेलपथ पर सोचे जाने वाले 4 पहिया मालडिब्बा के लिए रु. 1/- प्रति 4 पहिया मालडिब्बा के लिए की मॉग की गई वशर्ते कि न्यूनतम रु. 7/- प्रति पार्श्वयथन दिया जाए। नई दरे 10 अगस्त 1958 के प्रभाव से अपनी थी। हलाकि कंपनी नई दरों से सहमत नहीं हुआ रेलवे ने इन दरों पर भुगतान की मॉग की, एवं अततः रेलवे द्वारा कंपनी को सूचना दी गइ्र कि यदि नई दरों पर भुगतान नहीं किया गया, सहायक बगली रेलपथ की सुविधा हटा ली जाएगी। कंपनी के विरोध करते हुए भुगतान किए। इसके अलावा, रेलवे ने पार्श्वयथन इंजन शुल्क की दर में भी वृदि् की। वर्ष 1959-60 के लिए दर को रु. 28/- प्रति घंटा तक एवं वर्ष 1960-61 के लिए रु.-30/50 रु. पैसा प्रति घंटा तक बढा दिया गया।

इन शुल्कों से असंतुष्ट होकर कंपनी ने रेलवे दर न्यायाधिकरण मद्रास (इसके बाद से न्यायाधिकरण के रुप में संदर्भित) के समझ भारतीय रेलवे अधिनियम 1890 (इसके बाद अधिनियम के रुप में संदर्भित) की धारा 41 (1) (सी) के तहत पार्श्वयथन इंजन शुल्क को रु 18/- प्रति धंटा से रु. 28/- एवं बाद मे रु. 30/50 नए पैसे प्रति धंटे की वृदि् के साथ-साथ बगली रेलपथ के शुल्क की वृदि् को रु. 1/- प्रति मालडिब्बा करने के साथ प्रति पार्श्वपथन के लिए न्यूनतम रु. 7/- किया। ऐसा प्रतीत होता है कि उत्तर पूर्व रेलवे की सेवा के तहत कई रेलवे स्टेशन के साथ बडी संख्या में चीनी मिल स्थित थी, एवं उनके साथ भी ऐसी समान व्यवस्थाएॅ मौजूद थी जैसा कि रेवले एवं कंपनी के बीच 1933 में उपर लिखित समझौते के तहत प्राप्त किया गया। ये सभी चीनी मिले भारतीय चीनी मिल संध के सदस्य थे। यह संध अपने सभी घटक चीनी मिलों का प्रतिनिधित्व करते हुए कंपनी के शिकायत में शिकायकर्त्ता के रुप में शामिल हुए। हलाकि न्याधिकरण के समक्ष कार्यकारी में भारती चीनी मिल संध ने सक्रिय रुप से भाग नहीं लिया एवं वास्तव में बाद कंपनी द्वारा लडा गया। शिकायत में यह आग्रह किया गया कि रेलवे द्वारा दावा किया गया पार्श्वपथन इंजर शुल्क

एवं बगली रेलपथ शुल्क दोनों में बढाए गए दर अनुचित थे एवं न्यायाधिकरण अधिनियम की धारा 41 (3) के तहत प्रदन्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए उचित शुल्क निर्धारित करने का अनुरोध किया।

रेलवे ने तीन आधारों पर शिकायत का विरोध किया। पटना आधार यह था कि शुल्क जो शिकायत से संबंधित है, रेलवे द्वारा दी गई सेवओं के संबंध में है, जो रेलवे कंपनी को प्रदान करने के लिए बाध्यकारी नहीं थ एवं कंपनी से निजी सहमति के तहत प्रदान कर रहा था एवं परिणामत अधिनियम की धारा 41 के तहत किसी शिकायत को यह चुनौती देते हुए कि इस आधार पर वे अनुचित थे, दायर नहीं किया जा सका। यह याचिका इस आधार पर लिया गया कि अधिनियम की धारा 41 (1)(सी) में अभिव्यक्ति 4 किसी अन्य शुल्क में कानून के तहत कर्तव्यों को अदा करने में रेलवे द्वारा कोई शुल्क शामिल नहीं किया गया एवं किसी अन्य पक्ष के वाणिज्यिक प्रकृति का निजी सहमति के तहत स्वैच्छिक सेवाएँ जो रेलवे प्रदान कर सकता है रेलवे कोई शुल्क शामिल नहीं कर सका। दूसरा आधार यह था कि शिकायकर्ता यह दिखाने में सफल नहीं हुए थे कि रेलवे द्वारा मॉगे गए शुल्क अनुचित थे, एवं शिकायकर्ता द्वारा प्रमाण का बोझ प्रदान नहीं किए जाने पर न्यायाधिकरण शुल्कों का औचित्य प्रमाणित करने में रेलवे को आहवान करने में सक्षम नहीं था एवं शुल्कों को इस आधार पर कम करना कि रेलवे अपना औचित्य स्थापित करने में विफल था। विवाद का तीसरा विन्दू यह था कि दरे जिस पर रेलवे द्वारा शुल्क की मॉग की गई थी वास्तव में उचित थे एवं कम नहीं किया जाना चाहिए।

न्यायाधिकरण ने यह अभिनिर्धारित किया कि शिकायत सक्षम था एवं अधिनियम की धारा 41 (1) (सी) में अभिव्यक्ति 4 कोई अन्य शुल्क इन दोनों शुल्कों को शामिल किया, जो शिकायत से संबंधित था। न्यायाधिकरण विशिष्ट शब्दों में यह अभिनिर्धारित किया कि शुल्क के औचित्य को जॉच करने के पूर्व, शिकयक्रर्त्ता ने स्थापित किया था कि शुल्क

अनुचित थे। दूसरी आरे न्यायाधिकरण ने पक्षकारों द्वारा इसके समक्ष प्रस्तुत किए साक्ष्य की जॉच करने के लिए आगे बढा एवं इस निष्कर्ष पर पहूँचा कि दोनों वादों में मॉग किए शुल्क अनुचित थे। इसके अलावा, रेलवे की ओर से दिए गए साक्ष्य का जॉच करने के बाद एवं उसकी अपनी गणना करने पर, न्याधिकरण ने यह अभिनिर्धारित किया कि पार्श्वपथन इंजन शुल्क के लिए रु. 20/- की राशि एक उचित दर था। बगली रेलपथ शुल्क के संबंध में न्यायाधिकरण ने रेलवे की याचिका को रदद् किया कि कंपनी की मालडिब्बा में लाइने 3 एवं 4 में पार्श्वपथन में किए गए समय के अधार पर पार्श्वपथन इंजन शुल्क को ध्यान में रखते हुए भी लागू किया जाना चाहिए। यह अधिनिर्धारित किया गया कि 1933 के मूल समझौते में पक्षकार विभिन्न सेवओं के संबंध में एकमुश्त के लिए समझौता किया एवं रेलवे के उत्तरकालीन आचरण ने स्थापित किया कि कुल रु. 1,419/- प्रति वर्ष के राशि में से रु. 1206/14 नए पैसे प्रति वर्ष की राशि स्थायी मार्ग, विदुओं एवं क्रासिग एवं उससे जूडे अन्तगर्थन के रखरखाव के लागत एवं पूजी पर व्याज के संबंध में दर्शाए गए शुल्क है। 212 एवं विषम की शेष राशि सहायत बगली रेलपथ पर माल दुलाई का भाडा को द्रशाने के लिए अभिनिर्धारित किया गया एवं इसे बगली रेलपथ श्ुल्क माना गया। रेलवे द्वारा प्रदान किए गए किसी विश्वसनीय सामग्री के अभाव में किसी अन्य आधार पर एक उचित आकडा पर पहूँचने में न्यायाधिकरण ने अभिनि्रधारित किया कि बगनी रेलपथ शुल्क के संबंध में केवल वह राशि जो रेलवे द्वारा अनुमत है, 1933 के समझौते के तहत मूल रुप से प्रभार्थ राशि के दुगना होगी एवं परिणामतः रेलवे के बगली रेलपथ जो रु. 424/- प्रति वर्ष की दर पर निश्चित है, स्वीकृत की गई। न्यायाधिकरण के इस निर्णय के खिलाफ कि रेलवे इस अपील में इस न्यायालय में विशेष अनुमति द्वारा आयी है, एवं अपील में ऊपर लिखित तीनों विन्दुओं को शामिल किया गया जिसके आधार पर न्यायाधिकरण के समक्ष शिकायत को रोका गया।

पहले प्रश्न से निटने में जो इस बाद में कानून का उठाया गया एकमात्र प्रश्न था रेलवे की आरे से पेश हुए विद्वान वकील ने अधिनियम की धारा 3(4) में रेलवे की परिभाषा की ओर हमारा ध्यान खीचा विशेष तौर पर उसके खंड (बी) पर जिसके तहत रेलवे के संबंध में रेल की सभी लाइने बगली रेलपथ या प्रयोजन के लिए कार्य किए गई शाखाएँ रेलवे की परिभाषा में शामिल है। यह आग्रह किया गया था कि सहायक बगली रेलपथ जिसमें लाइने 3 एवं 4 शामिल थी, रेलवे के कार्य के सबंध में या प्रयोजन के लिए कार्य नहीं किए गए थे, एवं परिणामत ये सहायक बगल रेलपथ को रेलवे का अाज अभिनिर्धारित नहीं किया जा सका। अधिनियम की धारा 11 की आेर भी ध्यान खीचा गया जो के कार्यो के करने एवं कुछ कार्यो को रखरखाव के लिए रेलवे के कर्त्तव्य को निर्धारित करता है एवं यह दिखाने के लिए कि रेलवे द्वारा स्थायी मार्ग विदओं क्रासिगस एवं लाइने 3 एवं 4 में सहायक बगली रेलपथ के मौजूदा सेवओं से जुडे अन्यर्गथन के रखरखाव में रेलवे के कोई कर्त्तव्य नहीं था। माल दुलाई के संबंध में रेलवे क कर्त्तव्य जो धारा 27 मे न्रिधारित किया गया है जो रेलवे को प्राप्त करने अग्रसारित करने एवं कई रेलवे सम्पति के माल दुलाई एवं वितरण या इसके (रेलवे) द्वारा काम करने एवं चल-स्टॉक की वापसी के लिए रेलवे द्वारा प्रदान करता है। इस प्रावधान के तहत भी लाइने 3 एवं 4 पर रेलवे को कंपनी को बस्तओं के वितरण के लिए रेलवे का कोई कर्त्तव्य नहीं था। कर्त्तव्य में कंपनी के बस्तुओं को ढेना एवं उन्हे लाइन 5 पर विवरण करने, जो वस्तुओं के वितरण के लिए रेलवे द्वारा स्वयं लाइनउ का रखरखाव था। यह आग्रह किया गया कि इन परिस्थितियों में यह आवश्य अभिनिर्धारित किया गया कि लाइने 3 एवं 4 पर मालडिब्बा जिसमें कंपनी को वस्तुएँ थी के साथ-साथ लाइने 6 एवं 7 पर कंपनी के मालडिब्बा को ले जाने के लिए सेवाएँ से संदर्भित अधिनियम रेलवे द्वारा कर्त्तव्य का पालन करने के प्रयोजन के लिए देय शुल्क नहीं माना जा सकता है। अधिनियम की धारा 29 में यह बताया गया है कि कैसे दरे निर्धारित की जानी है। धारा 29 (1) क तहत केन्द्र सरकार सामान्य या विशेष आदेश द्वारा रेलवे के पूर्ण् या किसी भाग के अधिकतम एवं

न्यूनतम दरे निर्धारित करने के लिए सशक्त है, एवं ऐसी शर्ते निर्धारित करने के लिए जन पर ऐसी दरे लागू होगी। उप-धाा (2) के तहत केन्द्र सरकार रेलवे क पूर्ण या किसी भाग के लिए कोई अन्य दर निर्धारित करने के लिए सशक्त है एवं ऐसी शर्ते लागू करने में जिसमें शुल्क की ऐसी दरे लागू होगी। यह आग्रह किया गया कि अब जो आरोप विवाद में है वे अधिनियम की धारा 29 (1) एवं धारा 29 (2) में शामिल आरोप नहीं है एवं उसी आधार पर अधिनियम की धारा 41 (1) (सी) एवं धारा 41 (1) (सी) में शामिल आरोप नहीं होगे।

हम रेलवे की ओर से ऐसी प्रस्तुति स्वीकार करने में असमर्थ है। यह सही है कि अधिनियम की धारा 29 (1) रेलवे द्वारा स्वयं स्टेशन से स्टेशन वस्तुएँ ले जाने के लिए प्रयोग किए गए शुल्कों की दरे है, ऐसे विवाद में केन्द्र सरकार अधिकतम एवं न्यूनतम दरे निर्धारित कर सकता है, जबकि वास्तविक दरे जो देय होगा रेलवे प्रशासन द्वारा स्वयं निर्धारित की जा सकती हे। यदि किसी व्यक्ति को कोई शिकायत है कि रेलवे द्वारा लगाए गए शुल्क की दर अधिक है, वह न्यायाधिकरण को शिकायत कर सकता है, एव शिकायत अधिनियम के धारा 41 (1) (बी) के प्रावधानों में शामिल किया जाएगा। रेलवे या रेलवे के एक भाग द्वारा माल ढुलाई के लिए शुल्क माल के संबंध में एकमात्र शुल्क है जो अधिनियम की धारा 41 (1) (बी) के तहत शिकायत की विषय बस्तु हो सकती हे। धारा 41 (1) (बी) की भाषा आपने आय में, यात्री किराए पर इसकी प्रयोज्यता को बाहर करता है। घर-शुल्क एवं विलम्ब शुल्क के लिए रेलवे द्वारा अक्सर शुल्क लगाए जाने है, लेकिन न्यायाधिकरण का क्षेत्राधिकार इन शुल्कों के निर्धारण से निपटने के लिए अधिनियम की धारा 45 (1) (बी) द्वारा स्पष्ट कम से छीन लिया जाता है। परिणामतः ऐसा प्रतीत होता है कि रेलवे द्वारा अपने रेल लाइन पर ले जाने वाली बस्तओं के संबंध में, एकमात्र शुल्क जो रेलवे लगा सकता है एवं जो धारा 41 (1) (बी) के तहत शिकायत का विषय वस्तु हो सकती है वह दो स्टेशनों के बीच माल की ढुलाई का शुल्क होगा, एवं रेलवे द्वारा कायम किए गए स्टेशनों के बीच माल ढुलाई का रेलवे का कानूनी कर्तव्य निर्वहन के संबंध में होगा। ऐसा

प्रतीत नहीं होता है कि रेलवे द्वारा लगाए गए किसी अन्य शुल्क के संबंध में कोइ्र अन्य कानूनी कर्त्तव्य हे एवं परिणामत रेलवे की ओर से की गई प्रतिपादन को स्वीकार कर लिया जाता है, परिणाम यह होगा कि धारा 29 (2) अप्रभावी हो जाएगा एवं अनावश्यक होगा क्योकि केन्द्र सरकार द्वारा दरो के निर्धारण की आवश्यकता के संबंध में कोई अन्य शुल्क नहीं होगा। इसी प्रकार धारा 4 (1) (सी) में दिया गया प्रावधान भी अनावश्यक होगा, क्योकि इस प्रावधान के तहत दायर किए गए शिकायत के संबंध में कोई अन्य शुल्क नहीं होगा। यह स्पष्ट है कि धारा 41 (1) (बी) के तहत शिकायत धारा 29 (1) में उल्लिखित शुल्क की दरों के निर्धारण से संबंधित है, जबकि धारा 29 (2) में उल्लिखित किसी अन्य शुल्क क संबंध में शिकायत से संबंधित है। हमें ऐसा प्रतीत होता है कि इन परिस्थितियों में धारा 29 (2) एवं धारा 41 (1) (सी) के प्रयोग की जाने वाली अभिव्यक्ति 4 कोई अन्य शुल्क रेलवे के कानूनी कर्त्तव्य के संबंध में संकुचित अर्थ में शामिल शुल्क नहीं हो सकता है जिससे कि रेलवे द्वारा अन्य सेवाओं के लिए देय का लगाए गए अन्य शुल्क को बाहर किया जा सके। इस संबंध में धारा 41 (1) के खंड (बी) एवं (सी) में प्रयोग की गई अन्य महत्वपूर्ण है। जैसा कि पूर्व में धारा 41 (1) (बी) में उल्लेख किया गया है दो स्टेशनों के बीच एक अनुचित दर पर माल ढुलाई के लिए शुल्क के संबंध में शिकायत को भी शामिल करना है, जबकि धारा 41 (1) (सी) किसी अन्य अनुचित देय शुल्क से संबंधित है। इसलिए खंड (सी) में अभिव्यक्ति किसी अन्य शुल्क उन शुल्कों को अवश्य शामिल करे जो खंड (बी) में शामिल नहीं है। खंड (बी) में दो स्टेशनों के बची माल ढुलाई के लिए शुल्क विशिष्टि रुप से उल्लिखित करता है एवं इसलिए खंड (सी) में अभिव्यक्ति किसी अन्य शुल्क को स्टेशनों के अलावा अन्य स्थानों के बीच माल ढुलाई का शुल्क अवश्य शामिल करे। वर्तमान मामले में रेलवे द्वारा बगली रेलपथ पर जो रेलवे का भाग नहीं है माल ढुलाई के लिए रेलवे द्वारा पार्श्वपथन इंजर शुल्क एवं बगली रेलपथ शुल्क दोनों लागू किए गए है। बस्तओं को अन्य स्टेशनों से रीजा स्टेशन के लाइ्रन 1, 2 या 5 पर लाने के लिए रेलवे केवल स्टेशनों के बीच बस्तओं को ढोएगा। इसके

बाद ही, जब मालडिब्बा रेलवे के लाईन 3 एवं 4 पर या लाइन शेट 6 एवं 7 पर कंपनी के कारखाना तक किए गए तो एक स्टेशन एवं एक अन्य जगह या दो विभिन्न स्थानों के बची जिसमें से किसी एक को भी स्टेशन के रुप में वर्णित नहीं किया गया है, रेलवे माल की ढुलाई करेगा। धारा 29 (2) एवं धारा 41 (1) (सी) में प्रयोग में लाए गए अभिव्यकित कोई अन्य शुल्क के संदर्भ में माल ढुलाई का शुल्क इस अभिव्यक्ति में अवश्य शामिल किया जाना चाहिए। दर हमें महत्वहीन प्रतित होता है कि मालडिब्बा को सहायक रेलपथ या कंपनी के कारखाना तक ले जानके के लिए रेलवे द्वारा लगाए गए शुल्क तथ उत्पन्न होता है जब रेलवे द्वारा स्वैच्छिक सहमति के परिणामत जिसका विकल्प रेलवे के पास है, इसको मानने से इनकार कर सकता है। यह सही है कि रेलवे कंपनी के सहायक रेलपथ या कंपनी के कारखाना तक माल ढुलाई से सहमत होने के लिए बाध्यकारी नहीं था लेकिन हमें ऐसा प्रतीत होता है कि वास्तव में रेलवे एक बार ऐसा कर दिया कि कंपनी के लिए शुल्क का निर्णय एवं सहमति है अधिनियम की धारा 29 (2) के अनुसार रेलवे ऐसे शुल्क लगाने के लिए बाध्य था। यदि धारा 29 (2) के तहत ऐसे स्वैच्छिक सेवओं के लिए केन्द्र सरकार शुल्क का दर निर्धारित करती है एवं तो व्यक्ति जो सेवाएँ प्राप्त करता है। व्यथित महसूस करता है, वह अधिनियम की धारा 41 (1) (सी) के तहत शिकायत कर सकता है। फिर भी धारा 29 (2) के तहत केन्द्र सरकार द्वारा कोई दर निर्धारित नहीं की जाती है एवं रेलवे ऐसे शुलक लगाता है तो धारा 41 (1) (सी) के तहत न्यायाधिकरण के समक्ष व्यथित व्यक्ति शुल्क के दर के खिलाफ शिकायत दायर करने में सक्षम होगा।

इस संबंध में विद्‌ान वकील द्वारा यह आग्रह किया गया कि अभिव्यक्ति कोई अन्य शुलक को अधिक व्यापक अर्थ नही देना चाहिए एवं उन्होने रेलवे द्वारा लागाए गए अन्य भिन्न शुल्कों का उदाहरण हमारे सामने उद्‌धूत किया, जैसा कि रेल परिसर में खान-पान शुल्क, विश्राम गृह शुल्क एवं समय-सारणी शुल्क के विज्ञापन पर यह आग्रह करते हुए कि कम से कम ऐसे शुल्क अधिनियम की धारा 41 (1) (सी) में अभिव्यक्ति कोई अन्य शुल्क

में शामिल नहीं किए जाएगे। ऐसा प्रतीत होता है कि वर्त्तमान मामले में हमारे लिए यह जॉच करना विल्कुल भी आवश्यक नहीं कि क्या विद्वान वकील द्वारा उल्लिखित इस प्रकृति के शुल्क अभिव्यक्ति कोइ्र अन्य शुक में शामिल होगे या शामिल नही होगे। वास्तव में हम यह उचित नहीं समझते है कि वर्त्तमान वाह में हमें अभिव्यक्ति कोई अन्य शुल्क के पूर्ण दायरे को परिभाषित करने की कोशिश करनी चाहिए। वर्त्तमान मामले के प्रयोजनों के लिए यह अभिनिर्धारित करना प्रर्याप्त हे कि रेलवे के कुछ भागों से विदुओं का स्थानों तक माल ढुलाई के लिए शुल्क जो रेलवे का भाग नहीं है धारा 41 (1) (सी) में प्रयोग होने वाले अभिव्यक्ति किसी अन्य शुल्क में निश्चित रुप से शामिल किए जाने चाहिए जिससे कि वर्त्तमान में शिकायत न्यायाधिकरण द्वारा सक्षमतापूर्वक विचार किया जाए।

हम जिस दृष्टिकोण पर पहूँचे है वह इंग्लैड में निर्धारित सिद्यतों के अनुरुप है, जैसा कि हैल्सबरी के इंग्लैड के कानून दूसरा संस्करण खंड 27 पृ-196 की कंडिकाऍ 434 एवं 436 में उल्लिखित है। कंडिका 434 में उल्लिखत सिद्यत कि वर्ग 7 से 21 ने लोडिग एवं अनलोडिग कबर करने एवं अनकबवर करने में हालांकि निजी पक्ष में किया जाता है, अन्यथा मानक शुल्क में प्रदान की जाने वाली सेवाऍ हे, वं कंपनी को उनके लिए या तो मालक या असाधारण दर लेनी चाहिए एवं जहॉ रेलवे दरे न्यायाधिकरण आदेश द्वारा परिवहन एवं टर्मिनल में शामिल नहीं सेवाओं के लिए शुल्क निर्धारित किया है, जब तक आदेश को चुनौती नहीं दी जाती है कंपनी मात्र टर्मिनल द्वारा निर्धारित शुल्क का भुगतान कर सकती है एवं न कि कंपनी क्या उचित शुल्क समझती है। तब कंडिका 436 में यह कहा गया है अतः फिर भी जब बगली रेलपथ के स्थायी एक निर्धारित या निजी रेलपथ की सेवाओं के लिए एक सुनिश्चित करने योग्य राशि के भुगतान के लिए स्पष्ट समझौता किए हे एवं दुलाई के शुल्क का भुगतान किए है वह तब भी रेलवे दरे न्याधिकरण के विषय में संदर्भित कर सकते है। व्यवसाय के विदु के दृष्टिकोण से न्यायाधिकरण दी गई सेवाओं का धन मूल्य क्या है पर विचार कर सकती है या वे एक वर्षकी अवधि में दी गई सेवाऍ की कुल लागत

का पता लगा सकती है एवं उस अवधि के दौरान ढुलाई किए गए टनों की संख्या से विभाजन कर टनभार दर में वृदि् हो सके। ये सिद्‌ान्तों स्पष्ट रुप से संकेत देती है कि रेलव दरे न्यायाधिकरण रेलवे द्‌वारा प्रदान की गई सेवाएँ यहॉ तक कि निजी बगली रेलपथ पर भी दी गई सेवाओं के लिए उचित शुल्क निर्धारण में सक्षम है। यही सिद्‌ात भारत में अधिनियम की धारा 41 (1) (सी) में शामिल है एवं स्टेशनों के बची माल ढुलाई के शुल्क के अलावा यदि कोई अन्य शुल्क अनुचित पाया जाता है तो शिकायतकर्ता को न्यायाधिकरण में शिकायत करने की शक्ति प्रदन्त है। इसलिए रेलवे की ओर से उठाए गए प्रारभिक कानूनी आपति, न्यायाधिकरण द्‌वारा उचित रुप से खारिज किया गया।

दुसरे प्रश्न पर हम पाते है कि न्यायाधिकरण न के समक्ष की गई दलीलों में, रेलवे इतने शब्दों में विशिष्ट रुप से मुद्‌दा उठाएँगे कि रेलवे द्‌वारा मॉग की गई दर का औचित्य की परीक्षा करने के पूर्व, कंपनी को यह दिखाने के लिए आह्‌वान किया जाना चाहिए कि वे दरे अनुचित थी यद्‌पित मुद्‌दा जो बगली रेलपथ शुल्क के साथ-साथ पार्श्वपथन इंजन शुल्क दोनों के निर्माण किए गए थे वे पूछताछ के लिए रन भाजा में व्यक्त किए गए कि क्या रेलवे द्‌वारा मॉगी गई दो अनुचित थी। ऐसा प्रतीत होता है कि शिकायत में कि कंपनी ने उन आंकडो का इस आधार पर उल्लेख किया था कि कंपननी में न्यायाधिकरण यह अभिनिर्धारित करने के लिए अनुरोध किया था कि ये शुल्क अनुचित थी। पार्श्वपथन इंजन शुल्क के संबंध में दलील यह थी कि रेलवे कंपनी से वर्ष 1956-57 से 1958-59 तक रु. 18/- प्रति धंटे की दर से शुल्क लगाया एवं तब अचानक रु. 28/- प्रति धंटे की दर से बिना किसी औचित्य के शुल्क बढा दिया। वर्ष 1959-60 में रु. 18/- से रु. 28/- प्रति धंटे की अचानक वृदि् से अनुचित आरोपित किया गया। बगली रेलपथ शुलक के मामले में दलीले यह थी कि पूर्व में कंपनी रं. 212/- प्रति वर्ष निश्चित राशि का भुगतान कर रही थी, जबकि दिनांक 8 फरवरी 1958 की सूचना के बाद वृदि् शुलक इस प्रकार लिखित किया गया कि कंपनी का बोझ अगले तीन वर्षो में रु. 7,752/- वे रु. 9,676/- के बीच की मिला राशि तक

बढ गया। कंपनी के अनुसार इस प्रकार बगली रेलपथ शुल्क इस प्रकार निर्धारित किया गया कि वृदि् के बाद 1933 की सहमति के तहत भुगतान मूल रुप से देय शुल्क के 70 से 80 गुना हो गई। कंपनी की ओर से दिए गए थे आकडे प्रथम दृष्टया संकेत देते है कि मॉगी गई निर्धारित दर जिसे शिकायम में चुनौती दी गई थी, अनुचित थे। इसके अलावा रु. 1/- प्रति मालडिब्बा की तर्क दर अपने आप में इस हर तक अनुचित थी कि रेलवे द्वारा पाश्वर्पथन मालडिब्बा पर बहन की गई कीमत पार्श्वपथन किए गए मालडिब्बा की संख्या के अनुपात में नहीं हो सकती थी एक किसी भी करण से इतना अधिक हो कि पार्श्वपथन के लिए मालडिब्बा की संख्या एक एकल पार्श्वपथन में इन मामलों में भी इस दर को उचित नहीं सिद् कर सके। परिणामत न्यायाधिकरण के लिए पक्षकारों को अपना साक्षय प्रस्तुत करने के लिए आहबाज करने में सक्षम था एवं न्यायाधिकरण के अनुसार ही, क्या उचित दर निर्धारित किया जा सकता है। यह तथ्यात्मक स्थिति होने के कारण, हम यह अभिनिर्धारित कर सकते है कि न्यायाधिकरण रेवले की आरे से लिए गए साक्ष्य में जाने में गलती की है एवं कंपनी की ओर से प्रस्तुत किए गए साक्ष्य एवं उसके पूर्ण विचार पर, उचित दर पर पहूॅचने में। यह ध्यान दिया जाना चाहिए कि आक्षेपित दरों पर मॉगी गई शुल्क जिन सेवाओं के संदर्भ में रेलवे द्वारा किए गए खर्च के वहन के निर्धारण में आवश्यक तथ्य थे, रेलवे प्राधिकरण के ही विशेष जानकारी में थे, एवं परिणामतः जब बाद में न्यायारधिकरण ने इस प्रश्न की जॉच की है रेलवे की ओर से प्रस्तुतकिए गए साक्ष्य की सतर्कतापूर्ण जॉच करने के बढने में था। न्यायाधिकरण उचित था।

गुणों पर हमे ऐसा प्रतीत होता है कि जहॉ तक पार्श्वपथन इंजर शुल्क संबंध है, न्यायाधिकरण द्वारा लिया गया निर्णय रेलवे द्वारा रु. 20/- प्रति धंटा पर वहन किए गए लागत के आंकडे पर पहुॅचने में, रेलवे किसी ऐसे त्रुटि से ग्रस्त नहीं है, जैसा कि हमारे हस्तक्षेप से उचित होगा। न्यायाधिकरण रेलवे द्वारा सभी प्रकार के इंजनों को चलाने के लिए प्रति धंटा बहन किए गए खर्च के दिए गए आंकडे पर विचार किया एवं इस तथ्य पर

ध्यान दिया कि पार्श्वप्रथम इंजन के मामले में निम्न गुणवता के कोयले के उपयोग करने के करण खर्च कम होगी, बनिस्थत यात्री रेलगाडी से जुडे इंजन या नियमित मालगाडी में खीचने वाले इंजन में भी उपयोग किए गए कोयले की तुलना में। इसने इस तयि को भी ध्यान में लिया कि गणना की धारण इस पर आधारित थी कि पार्श्वपथन इंजन प्रतिदिन 12 घंटे औसतन के दर से 5 मील प्रति घंटा चेलगा। जबकि अवमुल्यन की गणना करने में रेलवे द्वारा ही दिए गए दस्तावेज यह दिखाते है कि एक पार्श्वपथन इंजन का औसतन प्रतिदिन 90 मील प्रतिदिन की गणना की गई थी। रेलवे द्वारा अपनाया गया पार्श्वपथन इंजन का प्रतिदिन 60 मिल चलने का आधार पार्श्वपथन इंजन के शुल्क की गणना के लिए इसलिए सही नहीं स्वीकार किया गया। यह भी परिस्थिति थी कि गणना करने में कुछ खर्चे जो एक प्रकार से पार्श्वपथन संचालन से संबंधित था शामिल किया गया जैसे कि टिकट जॉच कर्मचारी पर किए गए खर्च लेना। एक तरफ इन परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए एवं दूसरी तरफ इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि वर्ष 1959-60 में, वर्ष 1956-57 में न्रिधारित दर की तुलना में पार्श्वपथन इंजन को चलाने की लागत में अवश्यक वृदि् हुई होगी, न्यायाधिकरण ने यह अनुमान लगाया कि पार्श्वपथन इंजन का शुल्क रु. 20.00 प्रति धंटा एक उचित दर होगा। हमें यह नहीं लगता कि न्यायाधिकरण द्वारा अपनाए गए सिद्ान्त एक प्रकार से गलत है या किसी त्रुटि से ग्रस्त है जैसा कि न्यायाधिकरण द्वारा विचार किए गए पूरे साक्ष्य की जॉच से उचित होगा एवं नई विस्तृत गणना बनाने के आदेश से यह पता लगाने के लिए कि क्या न्यायाधिकरण द्वारा पहूॅने गए रु. 20 प्रति घंटा का आंकडा कुछ हद तक भिन्न होना चाहिए। इन परिस्थितियों में हम न्यायाधिकरण द्वारा पहूॅचे गए निष्फर्ष को चुनौती देने में रेलवे के विद्ान वकील द्वारा हमारे समक्ष द्वारा प्रस्तुत साक्ष्य पर विस्तृत चर्चा करना आवश्यक नहीं समझते है।

न्यायाधिकरण द्वारा अभिलिखित तथ्य का निष्कर्ष किसी ऐसी त्रुटि से ग्रस्त नहीं है जो हमे एक नियमित न्यायालय के रुप में इस प्रश्न में जाने के लिए प्रेरित कर सके।

परिणामतः हम यह समझते है कि न्यायाधिकरण द्वारा रु. 20/- प्रति घंटा के पहूँचे गए आंकडे के हिसाब से रेलवे द्वारा पार्श्वपथन इंजन हो चलाने के लिए लागत आवश्य स्वीकार किया जाना चाहिए।

हलॉकि एक पहलू पर ऐसा प्रतीत होता है न्यायाधिकरण के अपनी दृष्टि को दिया है। पक्षकारों द्वारा स्वीकार किए गए मामले के अनुसार कंपनी के मालडिब्बों को लाइन 3 एवं 4 से कारखाना परिसर तक ले जाने की सेवा प्रदान करने का कोंइ दायित्व नहीं हे, न ही कंपनी के बाहरी यातायात के समान से भरे था खाली मालडिब्बा को वापस के प्रागण से रेलवे स्टेशन तक लाने का कोइ दायित्व है। वास्तव में, कई वर्षो तक कंपनी का अपना इंजन था एवं वर्ष 1962 में कंपनी ने दूसरा इंजन खरीदा इन इंजनों के प्रयोग द्वारा इन संचालनों को स्वयं ही करने के अलाव, कई अवसरों पर कंपनी द्वारा भी मालडिब्बा को हाथ से पार्श्वपथन किया गया। कई अवरों पर ही रेलवे ने काम को तब लिया जब कंपनी ने रेलवे को ऐसा करने के लिए विशिष्ट अनुरोध किया। इस प्रकार से काम करने की सहमति पर रेलवे स्वैच्छिक रुप से कंपनी के साथ लेन-देन में प्रवेश किया, आंशिक रुप से कंपनी में सहायता के लिए एवं आंशिक रुप से अपनी वाणिज्जिक गतिविधियों को विस्तार करने के उद्देश्य से। वास्तव में, रेलवे द्वारा लगाए गए शुल्क, क्योंकि लाभ-अर्जन के उद्देश्य से रेलवे एक वाणिज्यिक उपक्रम के रुप में कार्य करता है, एवं परिणामत न्यायाधिकरण पार्श्वपथन शुल्क के उचित दर के निर्धारण के लिए रेलवे के लाभ अर्जन उद्देश्य को भी ध्यान में लिया होता एवं शुल्क को रेलवे द्वारा प्रदान की गई सेवाओ में वास्तविक वहन किए गए लागत तक ही सीमित नहीं रखता। हम समझते है कि इन परिस्थितियों में मालडिब्बा को लाइन 3 एवं 4 से कंपनी के प्रागण तक इसके निजी लाइनों पर पार्श्वपथन की सेवाएॅ प्रदान करने के लिए प्रभाव शुल्क बढाने का पूर्ण आचित्य है, एवं यह रु. 22/- प्रति घंटे पर निर्धारित किया जाना चाहिए रेलवे को इसके वास्वविक लागत पर 10 प्रतिशत का उपांत देते हुए।

बगली रेलपथ शुल्क के लिए न्यायाधिकरण द्वारा निर्धारित दर के गुण पर, हम यह पाते है कि न्यायाधिकरण द्वारा अजायी गयी कसौटी उचित नहीं है। जैसा कि पूर्व में उल्लेख किया गया है, कंपनी का मामला यह था कि रुपया 709/8/- प्रति अर्द् वर्ष या रुपया 1,419/- प्रति वर्ष के योगदान पर निर्धारित समेकित शुल्क यह दर्शाता है कि कंपनी द्वारा व्याज पर अलग से भुगतान करने के बदले एवं स्थायी मार्ग विन्दओं एवं क्रासिगस एवं उससे जुडे अन्तर्गथन के रखरखाव की लागत एवं बली रेलपथ पर यातायात के भाडा के लिए एवं उस समेकित राशि से बाहर रु. 603/7 पैसे प्रति अर्द् वर्ष या रु. 1,206/14 नए पैसे प्रति वर्ष की राशि अन्य वस्तुओं के संदर्भ में शुल्क के अलावा, बगली रेलपथ पर माल की ढुलाई का भाडा दर्शाता है। यह इस आधार पर था कि शिकायत मे कंपनी ने कहा कि सहमति के तहत माल की ढुलाई का भाडा प्रति वर्ष मात्र रु. 212/- के बराबर था। हालांकि हम यह पाते है कि शिकायत में रु. 1,419/- का यह विभाजन विशेष रुप से निवेदित नहीं था। याचिका में यह कहा गया था कि दिनांक 8 फरवरी 1958 की सूचना द्वारा रेलवे ने स्वयं स्थायी मार्ग विदुओं एवं क्रासिगस एवं इससे जुडे अन्तर्गथन के रखरखाव की लागत एवं व्याज के संबंध में लगाए गए शुल्क रु. 603/7 नए पैसा प्रति बगली रेलपथ पर माल की ढुलाई का भाडा के संबंध में मूल शुल्क था। वैसे रु. 212/- का आकडा पहूँचा गया, याचिका में विशिष्ट रुप से इंगित नहीं था। परिणाम यह था कि, रेलवे द्वारा दायर जबाबी दलीलों में कंपनी द्वारा अब दावा किया गया रु. 1,419/- की राशि का विभाजन की चुनौती के लिए कोई विशिष्ट याचिका नहीं ली गई। 10 अगस्त, 1958 के प्रभाव से रु. 603/7 नए पैसे प्रति अर्द् वर्ष लगाए गए शुल्क के संबंध में जो कुछ भी कहा गया था कि स्थायी मार्ग विन्दुओं एवं क्रासिगस एवं इससे जुडे अंतर्गथन के रखरखाव के लागत एवं व्याज पर एवं कि बगली रेलपा शुल्क के लिए निर्धारित रु. 7/- प्रति प्रार्श्वपथन के न्यूनतम के साथ थी। इस परिस्थितियों में, हमें नहीं लगता है कि कोई निष्कर्ष उचित रुप से निकाला जा सकता है, जैसा कि न्यायाधिकरण द्वारा किया गया कि रेलवे ने स्वयं रु. 1,419/- के विभाजन के लिए अनुरोध

किया था, क्योकि इसमें स्थायी मार्ग विन्दुओं एवं क्रासिगस एवं इससे जुडे अंतर्गथन के रखरखाव के लागत एवं व्याज के लिए न्रिधारित शुल्क के संबंध में एवं रु. 212/- की दर्शाए गए संतुलित राशि जो शुरु में प्रभार्य राशि के रुप में बगली रेलपथ पर माल ढुलाई के भाडे के लिए न्रिधारित था। रु. 603/7 नए पैसे की राशि प्रति अर्द् वर्ष याचिका में दर्शाया गया, जैसा कि 10 अगस्त 1958 के प्रभाव से देय था एवं उस राशि के रुप में स्वीकार नहीं किया गया, जिस पर 1933 के सहमति मं शुरुआती चरण के समय उन्ही वस्तुओं के देय के रुप में शामिल था। इन परिस्थितियों में न्यायाधिकरण इस आधार पर कार्यवाही करने में उचित नहीं था कि सहायक बगली रेलपथ पर माल ढुलाई के भाडा के संबंध में शुल्क 1933 से 1958 तक प्रति वर्ष मात्र रु. 212/- था। वास्तव में स्थायी मार्ग विन्दुओं क्रासिग एवं इससे जुडे अतंर्गथन के रखरखाव से संबंधित शुलक जैसा कि 1933 में मूल रुप से अनुमान्य था, 1933 से 1958 तक मूल्य सूचकांक में वृदि् के साथ अावश्य आवश्यक रुप से बढ गया होगा एवं1958 में इन बस्तओं के लिए देय राशि मूल सहमति में इन सेवओं के लिए शामिल राशि से काफी अधिक होगा। निस्संदेह रेलवे के गवाहों में से एक अार डब्लू-5 सी आर गुहा रेलवे का सहायक अभियंता अपने साक्ष्य में कुछ व्याज दिया कि कंपनी की दलीलें कुछ समर्थन दिए होगे कि रु. 603/- एवं विषय प्रति अर्द् वर्ष की राशि दर्शाता है जो रखरखाव शुल्क एवं व्याज आदि के संबंध में देय होगा, सहायक बगली रेलपथ पर माल ढुलाई का भाडा छोडकर लेकिन हम यह नहीं समझते है कि वे प्रविष्टियॉ रेलवे पर बाध्यकारी होगी जिससे इस निष्कर्ष पर बढा जा सके कि 1933 के सहमति के शुरुआत में भी ऐसी शुल्को के लिए राशि था। इसलिए न्यायाधिकरण ने इस आधार पर कार्यवाही करने में त्रुटि की कि 1933 के मूल सहमति में सहायक बगली रेलपथ पर माल ढुलाई के भाडा के संबंध में मूल शुल्क रु. 212/- एवं विषम मात्र प्रति वर्ष था।

किसी भी मामले में, हमे ऐसा प्रतीत होता है कि मामला का यह पहलू बहुत महत्वपूर्ण नहीं है, क्योकि समझौते के तहत ही रेलवे को शुल्क बढाने का अधिकार दिया

गया था जिससे कि सहायक बगली रेलपथ पर कार्य का वास्तविक लागत को पूरा किया जा सके। इन परिस्थितियों में उचित क्रम, यह पता लगाना था कि सहायक बगली रेलपथ पर कंपनी के वस्तुओं को मालडिब्बा में ले जाने के लिए रेलवे द्वारा लागत का वहन किया गया।

न्यायाधिकरण ने इस तरीका को नहीं अपनाया एवं रेलवे की याचिका को खारिज कर दिया कि यह तरीका इस आधार पर अपनाया जाना चाहिए कि कंपनी के मालडिब्बा को लाइन 3 एवं 4 तक ले जाने में जो सहायक बगली रेलपथ को दर्शाते है का काम करने में पार्श्वपथन इंजन द्वारा उचित स्टीकता के साथ काम करना संभव नहीं था। इस दृष्टिकोण के लिए न्यायाधिकरण ने दो पहलुओं पर भरोसा किया। पहला एवं मुख्य कारण यह था कि न्यायाधिकरण के अनुसार यदि इन सहायक बगली रेलपथ का निमार्ण नहीं हुआ होता, तो लाइन 5 पर माल के प्लेटफार्म पर बस्तुओं के सुपुर्दगी के लिए कंपनी के मालडिब्बा के पार्श्वपथन के लिए कुछ मात्र की आवश्यकता होगी, एवं यह अनुमान लगाता संभव नहीं था कि मालडिब्बा के पार्श्वपथन को लाइन 5 के बजाए लााइन 3 एवं 4 पर लाने में कितना अतिरिक्त समय लगेगा। हलॉकि अभिलेख पर साक्ष्य यह दर्शाता है कि अतिरिक्त पार्श्वपथन निश्चित मात्रा का होना अवश्य बाध्यकारी है यदि कंपनी के मालडिब्बा को लाइन 5 पर वितरित करने के बजाय लाइन 3 एवं 4 पर वितरित किया जाता है। यह सही प्रतीत होगा कि यदि किसी विशेष रेलगाडी में कंपनी द्वारा प्राप्त किए गए सभी मालडिब्बा गन्ना से लदे हुए थे एवं टीगा स्टेशन पर कंपनी के अन्य वस्ओं के साथ कोई अन्य मालडिब्बा किसी अन्य परेषिती की वस्तुएॅ प्राप्त नहीं हुए थे लाइन 3 पर उन मालडिब्बा के पार्श्वप्रथम के लिए आवश्यक मात्रा 3 से लाइन 5 पर ले जाने के लिए से अधिक नहीं होगी। हालॉकि यदि बस्तुओं का एक भी मालडिब्बा किसी अन्य परेषिती के लिए उन गन्ने के मालडिब्बा के साथ प्राप्त किए जाते है पार्श्वपथन कार्य दुगना हो जाएगा क्योकि गन्ना के मालडिब्बों के लाइन 3 पर ले लाजना होगा एवं अन्य परिषिती का मालडिब्बा को लाइन 5 पर। इसी प्रकार यदि

कंपनी का गन्ना का मालडिब्बा को कंपनी के ही मालडिब्बा जिसमें अन्य वस्तुएँ थी के साथ प्राप्त किए जाते है, प्रारश्वपथम कार्य दूसगना हो जाएगा, क्योकि गन्ना के मालडिब्बा को लाइन 3 पर ले जाना होगा अन्य बस्तुओं के मालडिब्बा को लाइन 4 पर। इसके अलावा मालडिब्बे जिसमें कंपनी की अन्य वस्तुएँ या अन्य पेरषिती की बस्तुएँ है, गन्ना के मालडिब्बा के एक छोट पर नहीं जोडे जाते है, तो पार्श्वपथन के लिए आवश्यक काफी अधिक बढ जाएँगी क्योंकि अन्य वस्तुओं के मालडिब्बा को लाइन 4 या लाइन 5 पर ले जाने के लिए जबकि गन्ना के मालडिब्बा को लाइन 3 पर ले जाने के लिए छटनी आवश्यक है। गवाहों ने निस्संदेह स्वीकार किया कि रेलवे द्वारा प्रेषण स्टेशनों पर कुछ मात्रा में क्रमबन्धन किया जा रहा था, लेकिन यह भी स्पष्ट हे कि उस क्रमबन्धन में जो कुछ भी रेलवे ने किया वह यह था कि रीगा में अलग किए जाने वाले सभी मानडिब्बा को रेलगाडी के खण्ड में रखना। प्रेषण स्टेशनों पर क्रमबन्धन में गन्ना के मालडिब्बा, कंपनी के अन्य वस्तुओं के मालडिब्बा या अन्य परेषिती के मालडिब्बा की छटनी शामिल नहीं है। इन परिस्थितियों में, यह स्पष्ट है कि रेलवे द्वारा लाइन 3 पर कंपनी के गन्ना के मालडिब्बा का वितरण इस व्यवस्था के साथ कि कंपनी का अन्य बस्तुओं का मालडिब्बा लाइन 4 पर वितरण में अतिरिक्त पार्श्वपथन की काफी मात्रा अवश्य शामिल करेगा, क्योकि विभिन्न लाइनें जिन पर वितरण की जाती है एवं इसके अलावा भी पार्श्वपथन की जाती है, यदि मालडिब्बों की छटनी की आवश्यकता थी। कंपनी की ओर से हमारे समक्ष पर आग्रह किया गया कि कंपनी द्वारा प्रार्प्त अधिकांश गन्ना, रीगा स्टेशन पर गन्ना विशेष या गन्ना शरल द्वारा लाए जते थे, जिसमें विशेष रुप से गन्ना से लदे मालडिब्बा होते थे। हालॉकि विद्ान विकील यह बताने में सक्षम नहीं थे कि यह दिखाने के लिए कोई साक्ष्य था कि कंपनी द्वारा प्राप्त अधिकांश गन्ना मालडिब्बा रीगा स्टेशन पर गन्ना विशेष या गन्ना शरल द्वारा लाए जाते थे। वह ए डब्लू 2 योगनदन झा कंपनी के एक कर्मचारी जो रेल गन्ना निरीक्षक के रुप में कार्य कर रहे थे के साक्ष्य पर भरोसा किया। उन्होने अपने साक्ष्य में कंपनी के मामला का यह कहते हुए

समर्थन करने की कोशिश की कि मौसम के दौरान कई गन्ना विशेष चलती थी एवं उनमें केवल गन्ना के मालडिब्बा शामिल थे। इस गवाह के साक्ष्य को न तो न्यायाधिकरण द्वारा पूर्ण से स्वीकार किया गया न ही हम इस पर पूर्ण भरोसा के इच्छुक है। दूसरी ओर रेलवे की आरे से जॉचे गए गवाहों ने कहा कि चहॉ तक कि कंपनी के गन्ना को लाने के प्रयोजन से जब गन्ना विशेष या गन्ना शरल चलाए जाते थे, उनमें विशेष तौर पर केवल गन्ना मालडिब्बा शामिल नहीं थे एवं अवसर ही दूसरे प्रकार के मालडिब्बा शामिल नहीं थे एवं अक्सर ही दूसरे प्रकार के मालडिब्बा भी उनसे जुडे होते थे। उन्होने यह दिखाने हुए आंकडा दिया कि व्यस्त मौसम के दौरान, कंपनी के लिए प्रतिदिन करीब 50 गन्ना मालडिब्बा प्राप्त किए जाते थे, एवं औसतन अन्य परेषिती के लिए प्रतिदिन एक मालडिब्बा जिसमें कंपनी की अन्य बस्तुएॅ होती थी, प्राप्त किए जाते थे। जब कभी ये मालडिब्बा प्राप्त किए जाते थे, यह स्पष्ट है कि पार्श्वपथन की मात्रा की आवश्यकता, वस्तओं के प्लेटफार्म पर लाइन 5 पर यदि वस्तओं का विवरण की आवश्यकता उससे काफी अधिक होगी, मालडिब्बा की छॅटाई किए बिना एवं विभिन्न लाइनों पर विभिन्न मालडिब्बों को रखे बिना। इन परिस्थितियों में हम नहीं सोचते है कि सहायक लगती रेलपथ पर कंपनी के मालडिब्बा को रखने के लिए आवश्यक पार्श्वपथन में लिए गए समय के आधार पर लागत की गणना रेलवे की आरे से सुझाए गए गणना के सिद्यान्त को न्यायाधिकरण द्वारा खारिज करने का औचित्य था जबकि पार्श्वपथन इंजन के कार्य के लिए रेलवे द्वारा प्रति धंटे खर्च किए गए लागत दिखाने के लिए पूर्व में गणना उपलब्ध था।

एक अन्य पहलू जिसे ध्यान में रखा जाना है, वह यह है कि 1933 के समझौते की शर्तो के अनुसार, जिसके तहत रेलवे को बढे हुए शुल्क की मॉग करना है, रेलवे सहायक बगली रेलपथ पर माल ढुलाई का भाडा का शुल्क का अधिकार है। सहायक बगली रेलपथ पर माल ढुलाई के भाडा के लिए देय शुल्क को इस तथ्य का ध्यान किए बिना कि कुछ मामलो मेंरेलवे अतिरिक्त खर्च नहीं प्राप्त कर सकता है के अतिरिक्त जो यह प्राप्त कर सकता ळ,

यदि वितरण वस्तओं के प्लेटफार्म पर लाइन 5 दर किया गया होता। चूँकि दावा समझौते के नियमों एवं शर्तो के तहत किया गया है, हम यह अभिनिर्धारित करते है कि न्यायाधिकरण रेलवे द्वारा पेश किए गए गणना के तरीके को इस आधार पर खारिज करने में गलत था कि लाइन 5 के पार्श्यपथन की तुलना में लाइन 3 एवं 4 के लिए मालडिब्बा के पार्श्वपथन के लिए आवश्यक समय का अंतर का अनुमान लगाना संभव नहीं था।

रेलवे की ओर से यह दिखाने के लिए साक्ष्य प्रस्तुत किए गए कि व्यस्त मौसम में कंपनी के गन्ना मालडिब्बा को पार्श्वपथन संचालन को लाइन 3 पर लाने के लिए औसतन 18 से 20 मिनट का लगभग समय होता है, जबकि सुस्त मौसम में यह समय लगभग 10 मिनट का होगा। यह याद रखना होगा कि अधिकांश गन्ना मालडिब्बा कंपनी द्वारा व्यस्त मौसम में प्राप्त किए जाने चाहिए एवं बहुत कम सुस्त मौसम में। यह इस आधार पर था कि रेलवे ने न्यायाधिकरण के समय याचिका दायर की कि पार्श्वपथन के लिए लान वाले समय की औसत मात्रा प्रति पार्श्यपथन 15 मिनट होनी चाहिए। न्यायाधिकरण इस आंकडे के स्वीकार करने को इच्छुक नहीं था, एवं इसे खारिज करने के लिए आर डब्लू 6 उमेश्वर प्रसाद रेलवे के एक यातायात निरीक्षक के साक्ष्य पर मुख्य रुप हो भरोसा किया, जो 10 अकटूबर 1959 को पार्श्वपथन समय की जॉच की। इस गवाह द्वारा समर्पित किए गए प्रतिलेख के अनुसार पार्श्वपथन संचालन का जॉच समय में कुल 13 मिटर लगा। इस पार्श्यपथन संचालन में मालडिब्बा को लाइन 1 पर लाना, उन्हे लाइन 3 एवं 4 पर रखना, एवं इंजन को खाली मालडिब्बा के साथ वापस लाइन 1 पर लाना। उनके अनुसार लाइन 1 से लाइन 3 तक लटे हुए गन्ना मालडिब्बा को लाने के प्रथम संचालन के सात मिनट लगा। इसके बाद लाइन 3 के लाइन 4 तक मालडिब्बा के पार्श्वपथन में दो मिनट लगा एवंलाइन 4 से रेलगाडी तक खाली मालडिब्बा के वापस पार्श्वपथन में और चार मिनट का समय लगा। इस पूरे एक पार्श्वपथन के संचालन में इस प्रकार 13 मिनट लगा। न्यायाधिकरण इस गवाह के साक्ष्य पर विचार करते हुए, इस तथ्य पर जोर दिया कि लाइन 4 से लाइन 1 तक इंजन

के वापस पार्श्वपथन में केवल 4 मिनट का समय लगा, जबकि आर. डब्लू 3 बी.एल.दास स्टेशन मास्टर के अनुसार जिसके साक्ष्य पर रेलवे ने भरोसा किया, इसके लिए लिया गया समय कम से कम 5 मिनट होना चाहिए। एक बार इस अंतर पर दृष्टि डालने से बहुत महत्वपूर्ण नहीं है। आर डब्लू 6 उमेश्वर प्रसाद ने अपने साक्ष्य में यह भी कहा कि अप एवं डाउन दोनों ट्रेनों के लाइन 3 एवं 4 पर प्लेसमेंट पूर्ण संचालन के लिए औसत समय 18 से 20 मिनट के आसपास होनी चाहिए। अप एवं डाउन ट्रेनों दोनों के उल्लेख से, न्यायाधिकरण ने यह अभिनिर्धारित किया कि गबवाह द्वारा दिए गए इस साक्ष्य से यह निष्कर्ष निकलता है कि या तो अप या डाउन ट्रेन से अकेले मालडिब्बांे को लाइव 3 एवं 4 पर लाने के लिए केवल 9 से 10 मिनट लगेगा। हम समझते है कि न्यायाधिकरण ने एक स्पष्ट त्रुटि की है। जब साक्ष्य ने जब कहा कि लाइन 3 एवं 4 पर दोनों अप एवं डाउन ट्रेनों कें प्लेसमेंट के पूर्ण संचालन में 18 से 20 मिनट के आसपास का समय लगेगा, तो वह स्पष्ट रुप से मानता था कि चाहे अप ट्रेन हो या डाउन ट्रेन हे यह समय लगेगा। एक दृष्टि पर, यह संभव नहीं हे कि एक अप ट्रेन एवं दूसरा डाउन ट्रेन, दोनों भिन्न रेगाडियों का समकालिक पार्श्वपथन होना चाहिए एवं कि साक्षी को उस समय का अनुमान लगाना चाहिएकि दोनों ट्रेनों के समकालिक पार्श्वपथन में व्यतीत होगा। वास्तव में, दोनों रेलगाडियों से समकालिक पार्श्वपथन संभव नहीं है। उनसे पूछे गए प्रश्न में अप डाउन के बीच संयुग्म एंव के उपयोग का मतलब यह नहीं था कि उन्हें दो भिन्न रेलगाडियों के समकालिक पार्श्वपथन के लिए समय का अनुमान लगाने के लिए कहा जा रहा है। इसलिए, न्याधिकरण द्वारा 18 से 20 मिनट की अवधि का आधा करना, यह अभिनिर्धारित करने के लिए कि रेलवे द्वारा 15 मिनट के औसत समय का अनुमान बहुत अधिक है, बिल्कुल भी उचित नहीं था। दूसरी ओर, इस गवाह, उमेश्वर प्रसाद के साक्ष्य के साथ-साथ परीक्षण जॉच से उनके द्वारा दिए गए आंकडे से रेलवे द्वारा पेश किए बाद की पृष्टि होती है कि प्रति शंट लिया गया औसत समय 15 मिनट या उससे अधिक का होगा। परीक्षण जॉच में ही पूरे शंटिग संचालन में 13 मिनट

लगा। अपने साक्ष्य में उमेश्वर प्रसाद ने कहा कि परीक्षण-जॉच दृष्यता के आदर्श स्थिति में लिया गया था एवं लिया गया समय कम था कयोकि रेलगाडी भेक्यूम्ड रिक्त नहीं था। इसके अलावा 19 अक्टूबर 1959 को जॉच किया गया था जो स्पष्ट रुप से सुस्त मौसम था एवं रेलवे का अपने आप में मामला यह था कि सुस्त मौसम में, शंट के लिए औसत समय 10 से 12 मिनट था। इन परिस्थितियों में न्यायाधिकरण का यह कहना उचित नहीं था कि व्यस्य मौसम में रेलवे द्वारा प्रति शंट 18 से 20 मिनट का लिया गया समय इसकी अक्षमता के कारण था। किसी भी मामले में रेलवे ने शुलक की गणना करने में काफी हद तक स्वयं प्रति शंट 15 मिनट का औसत समय का सुझाव दिया है, एवं इस सुझाव गए समय एव आदर्श स्थिति में किए गए परीक्षण के लिए 13 मिनट के समय के बीच 2 मिनट का अंतर रेलवे द्वारा सुझाए गए आंकडों की न्यायाधिकरण द्वारा अस्वीकृति को उचित नहीं ठहराएगा। यह भी ध्यान दिया जाना चाहिए कि किए गए परीक्षण में कोई छटाई ऑपरेशन शामिल नहीं था कि यदि कुछ छटाई की आवश्यकता होती ते लिया गया समय निश्चित रुप से 15 मिनट से कम नहीं होता, जो रेलवे द्वारा सामने रखे गए औसत आंकडे के पूर्णतः उचित ठहराया है। इसलिए यह एक स्पष्ट मामला था जहॉ न्यायाधिकरण साक्ष्य के निष्कर्ष पर पहुॅच सकता था या पहूॅचना चाहिए था कि प्रति शंट लिया गया औसत समय सहायता प्राप्त बगली रेलपथ पर काम करने के लिए जिसमें लाइन 3 एवं 4 शामिल है 15 मिनट का होगा एवं चूकि ऐसे आकडे पर पहूॅचा जा सकता है, सहायता प्राप्त बगली रेलपथ पर माल ढुलाई का भाडा जो बगली रेलपा शुल्क को प्रस्तुत करता है की गणना इस आधार पर होनी चाहिए। हम पूर्व में ही अभिनिर्धारित कर चुके हे कि रु. 20 प्रति घंटा का आकडा जो शांटिग संचालन के लिए शंटिग इंजन पर रेलवे द्वारा की गई लागत है में बदलाव करने का कोई कारण नहीं हे। इस दर पर, लाइन 3 एवं 4 पर किए गए कार्यो से युक्त सहायता प्राप्त बगली रेलपथ पर सेवा प्रदान करने के लिए रेलवे द्वारा प्रति शंट की लागत रु. 5/- आती हैं।

यह लागत, जो रेलवे के अनुसार ही तय की गई है, औसत लागत है, इस परिस्थिति को ध्यान में रखते हुए कि कुछ शंट संचालन में, केवल एक या दो मालडिब्बा हो सकते है, एवं अन्य में मालडिब्बों की संख्या काफी अधिक हो सकती है एवं 20 या 25 तक हो सकती है।

चूकि रेलवे की लागत उस समय की अवधि पर निर्भर करता है, जिसमें मालडिब्बो की शंटिग को पूर्ण करने के लिए जिसके दौदान शंअंग इंजन का संचालन किया जाता है, एव औसत समय की गणना रेलवे द्वारा शंट पर विचार करने के बाद की गइ्र जिसमें किसी भी संख्या में मालडिब्बा शामिल है, इसिलिए रेलवे द्वारा शंअ किए गए मालडिब्बों की संख्या के आधार पर शुल्क लगाने का स्पष्ट रुप से काई औचित्य नहीं है। नि्रधारित की गई औसत लागत प्रति शंट रं. 5/- से अधिक नहीं होगी, यद्पि अवश्य, कुद विशेष शंटों में जहॉ मालडिब्बों की संख्या अधिक हो सकती हे, एवं अनिवार्य शंटिग संचालन अधिक जटिल हो सकता है, लागत रु. 5/- से अधिक हो सकती है। दूसरी आरे, कुछ शटिंग संचालन हो सकते है, जिसमें गन्ना मालडिब्बा को छोडकर कोई मालडिब्बा नहीं होगा, या मालडिब्बों की संख्या कम होगी, प्रति शंट लागत रु. 5/- से कम होगी। यह परिस्थिति न्यायालय के उस दृटिकोण को उचित ठहराती हे कि प्रति मालडिब्बा एक खास राशि के आधार पर रेलवे बगली रेलपथ शुल्क का दर उचित रुप से निर्धारित नहीं कर सकता। दर नि्रधारण का एकमात्र उचित सही तरीका रेलवे द्वारा प्रति शंट की लागत की राशि होगी। इन परिस्थितियो में रेलवे की आरे से पेश हुए विद्ान वकील ने स्वयं कहा कि मालडिब्बा की संख्या पर आधरित शुल्क के लिए रेलवे की मॉग पर वह जोर नहीं देगा एवं दर मात्र प्रति शंट पर निर्धारित की जा सकती है। वह दर रु. 5/- प्रति शंट होनी चाहिए।

परिणामतः अपील आंशिक रुप से स्वीका्रय है। यह निर्देशित किया गया हे कि शंटिग इंजन शुल्क या दर का 22/- प्रति धंटा निर्धारित किया गया है। सहायता प्राप्त बगली रेलपथ

पर माल की ढुलाई का भाडा के संबंध में रेलपथ शुक जो कंपनी द्वारा भुगतान किया जाएगा रु 5/- प्रति शंट है जिसमें किसी शंट में मालडिब्बों की संख्या की परवाह किए बिना एक शंट में वह संचालन शामिल है जो उस क्षण के साथ शुरु होता है जब इंजन मुख्य लाइन 1 पर 2 से मालडिब्बों को लाइन 3,4 या 5 पर ले जाते के लिए चलता है, एवं उस समय समाप्त होता है जब इंजन रेलगाडी तक वापस आती हे एवं उससे फिर जुड जाती है। वाद के इन परिस्थितियों में हम पक्षकारों को इस अपील की लागत स्वयं बहन करने का निर्देश देते है।

आर.के.पी.एस. अपील की आंशिक रुप से स्वीकृति है।

अलोक प्रकाश