

Pozůstalostní soud pojal do inventáře válečné půjčky v hodnotě 100 K nom. ku 12 Kč. Rekursní soud napadené usnesení potvrdil. Nejvyšší soud nevyhověl dovolacímu rekursu.

Důvody:

Do srovnalých rozhodnutí nižších soudů lze si podle Šu 16 nesp. říz. s úspěchem stěžovati jen za předpokladů v tomto Šu uvedených. Z těchto předpokladů uplatňuje stěžovatelka zřejmou nezákonnost, kterouž spatřuje v tom, že válečné půjčky, v pozůstalosti se nalézající, ač prý jsou bezcenný, pojaty byly soudem do inventáře v hodnotě 100 K nom. 12 Kč, leč neprávem. Podle konaného šetření a došlého v něm soudu sdělení pražské bursy měly rakouské a uherské válečné půjčky ke dni úmrtí zůstavitele hodnotu shora uvedenou a, ježto inventář podle Šu 97 nesp. říz. má býti úplným a pravým soupisem zůstaveného jmění a má jasně uváděti cenu tohoto jmění ke dni úmrtí, nebyl nižšími soudy zákon porušen, když válečné půjčky pojaty byly do inventáře (§§ 109 a 113 nesp. říz.) cenou svrchu uvedenou. Na tom by se ničeho neměnilo, i kdyby válečné půjčky se zatím staly bezcennými (srovnej § 167 nesp. říz.), což stěžovatelka sice tvrdí, s čímž však proto souhlasiti nelze, ježto jest ještě možno (čl. XXXIV. vlád. nař. ze dne 13. prosince 1924, čís. 276 sb. z. a n.) válečných půjček použití k upsání čtvrté státní půjčky a tím hodnotu jich, byť i ne v nominelní výši zachovati.

Čís. 4544.

Příslušnost zemského soudu v Praze vztahuje se pouze na nároky z veřejnoprávních poměrů vnitrostátních, ať již je uplatňují příslušníci Čs. státu nebo cizinci, nikoliv i na nároky, mající svůj původ ve veřejnoprávních poměrech mezistátních.

Uplatňována-li v žalobě »náhrada za užívání vozů« a později uplatňován nárok z obohacení, jde o pouhou změnu právní konstrukce, nikoliv žalobního důvodu.

Používání železničních vozů nástupnickými státy, mají-li vozy domiciil v jiném státě, než v tom, který jich používá.

I nároky soukromých podnikatelů drah na náhradu za používání vozidel nástupnickými státy jsou poukázány na dohodu v Portorose ze dne 23. listopadu 1921. Dohoda ta nebyla dosud u nás vyhlášena ve sbírce zákonů a nařízení.

(Rozh. ze dne 13. ledna 1925, Rv I 1545/24.)

Žalující vídeňská firma, jež byla vlastně filiálkou firmy bukareštské, domáhala se na československém eráru náhrady za to, že československými státními drahami bylo používáno jejích železničních vozů a to jednak 15 vozů, jež byly bývalým c. k. místodržitelstvím v Praze ze dne 21. května 1918 najaty, jednak 33 vozů, jež byly ministerstvem železnic dne 31. října 1919 zabrány. K námitce nepřipustnosti pořadu práva

soud první stolice (zemský soud v Praze) žalobu ohledně náhrady za 33 vozů odmítl, ohledně 15 vozů námitku nepřipustnosti pořadu práva zamítl a uznal žalobní nárok důvodem po právu. O d v o l a c í s o u d 1. vyhověl odvolání žalobkyně, pokud směřovalo proti usnesení, jímž byla žaloba odmítnuta a změnil napadené usnesení v ten rozum, že zamítl námitku nepřipustnosti pořadu práva, 2. nevyhověl odvolání (stížnosti) žalované do usnesení prvního soudu, jímž byla námitka nepřipustnosti pořadu práva zamítnuta a 3. nevyhověl odvolání žalované strany ve věci samé. D ů v o d y: K odvolání žalující strany. Odvolání žalující strany nelze upřít oprávněnosti. Žaloba sama praví, že dne 31. října 1919 bylo v přístavišti v S. stojících 45 vozů, řady Irg, žalující straně náležejících, zabráno ministerstvem železnic k účelům státním, a také v přípravném spisu mluví žalující strana jen o zabrání těchto vozů. Přes to tvrdí, že tu nejde o nárok veřejnoprávní, nýbrž o nárok soukromoprávní z důvodu bezdůvodného obohacení, poněvadž žalovaná strana vozů těch užívala od 1. listopadu 1919 do 7. listopadu 1922. Náзор tento ovšem není správným. Žalující strana sice vytýká vadnost řízení, poněvadž první soud přihlížel jen ku prohlášení ministerstva železnic ze dne 26. ledna 1924, ale přehlíží, že usnesení prvního soudu zakládá se i na výnosu ministerstva železnic ze dne 4. ledna 1919 a výpovědi svědků, jimiž prokázáno jest, že ministerstvo železnic nařídilo ředitelství státních drah v Praze, by 33 vozy byly dopraveny do dílen v Lounech, zde opraveny a používány v provozu československých státních drah následkem nedostatku nákladních vozů. O tom byla žalující strana také vyrozuměna. Také dopisem ze dne 18. června 1922 bylo právnímu zástupci žalující strany sděleno, že o jejím nároku na nájemné za užívání těchto vozů nemůže býti dříve uvažováno, dokud nebude žalované straně známo, zda a v jaké výši ostatní nástupnické státy budou platiti nájemné za užívání soukromých vozů, které náležejí československým příslušníkům. Totéž stanovisko vychází i z dopisu ministerstva železnic ze dne 26. ledna 1924, který není jen projevem strany, nýbrž prohlášením státních orgánů. Z toho však nesporně vychází, že vozy byly zabrány státními orgány Československé republiky u výkonu výsostních práv státu a že žalující strana svůj žalobní nárok může odvozovati jen z tohoto jednání státních orgánů. Na tom nemůže ničeho změnit okolnost, že ministerstvo železnic v dopisu ze dne 4. listopadu 1919 prohlásilo, že zamýšlí ony vozy buď najmouti nebo zakoupiti, když právě tímto dopisem byl vývoz těchto vozů zakázán a jím se stalo zabrání vozů pro účely státu. Lze tedy v tomto případě mluvit jen o nároku na náhradu škody způsobené jednáním státních orgánů, tedy o nároku povahy veřejnoprávní, který vznikl bezprávným jednáním státních orgánů. Pro takové nároky, pokud o nich nerozhodují úřady správní, stanoven mimořádný pořad práva zákonem ze dne 2. listopadu 1918, čís. 4 sb. z. a n. a určen pro ně za výlučně věcně i místně příslušný zemský soud civilní v Praze. Dlužno proto ve věci samé rozhodnouti, když mimořádný pořad práva je dán. Při tom bude třeba přesně zjistiti, mnoho-li vozů skutečně bylo zabráno a mnoho-li jich ještě je zabráno, když žaloba mluví o 45 vozech, v nichž obsaženy jsou i najaté vozy, jichž bylo 15 a dne 7. listopadu bylo 13 vozů vráceno.

K odvolání žalované strany. Žalovaná strana shledává nesprávné právní posouzení věci v tom, že první soud nevyhověl námitce nepřipustnosti pořadu práva i ohledně dalších 15 vozů, ač žaloba i ohledně nich opírá se o týž právní důvod, a uznal, že v tomto případě jde o nárok soukromoprávní. Výtka ta je neopodstatněna. V tomto případě není sporu o tom, že ohledně těchto 15 vozů byla mezi místodržitelstvím a žalující stranou uzavřena smlouva nájemní ze dne 21. května 1918, kterou zemská politická správa připsal ze dne 18. března 1919 vypořádala. Dle této smlouvy zavázalo se místodržitelství v Praze, že zaplatí jako nájem za jeden vůz a den 3 K mimo pojistné ročně 30 K. Tento nájemní poměr uznala žalovaná strana, nájem také platila a uvolila se i za ztracené vozy nájem platiti. O tom svědčí dopisy ze dne 3. září 1920, ze dne 18. července 1922, 4. listopadu 1922 a 26. července 1922. Jde tu tedy o poměr smluvní, v němž stát vystupuje jako podmět soukromoprávní, rovnocenný druhé smluvní straně.

Ale ani ve věci samé není odvolání odůvodněno. Spor omezen byl na právní důvod žaloby. Je proto třeba řešiti otázku, zda jest povinnost ku placení odškodného ohledně 15 najatých vozů čili nic. A ta je smlouvou nájemní ze dne 21. května 1918 zjištěna. Okolnost, že žalovaná strana zaplatila za používání těchto vozů za dobu od 11. listopadu 1919 do 7. listopadu 1922 peníz 42.627 Kč, který právě odpovídá nájemnému 3 K za vůz a den, není v tomto období sporu rozhodnou, když žalující strana žádá za použití jednoho vozu a jeden den 10 K a zástupce její přijal onen peníz jen jako splátku na odškodné za používání vozů. Správně proto první soud věc po stránce právní posoudil, prohlásiv, že žaloba ohledně těchto 15 vozů svým důvodem jest po právu.

Nejvyšší soud I. dovolání žalované do usnesení odvolacího soudu ad 1. vyhověl a obnovil usnesení prvního soudu, II. dovolání žalované do rozsudku odvolacího soudu ad 3. nevyhověl.

D ů v o d y:

I. Zde jde o 33 vozů, jež dne 31. října 1919 byly ministerstvem zabrány. První soud odmítl po této stránce žalobu pro nepřipustnost pořadu práva, poněvadž nejde o nárok z poměru soukromoprávního, nýbrž z veřejnoprávního, ježto zabránění stalo se u výkonu výsostných práv státu. Odvolací soud sdílí sice toto stanovisko, avšak nezapomněl na zákon ze dne 2. listopadu 1918 čís. 4 sb. z. a n. a uznal příslušnost pražského zemského soudu dle tohoto zákona. Také nejvyšší soud přistupuje na stanovisko, že jde o nárok veřejnoprávní povahy, neboť vše, čím proti tomu brojila žalující strana v odvolání, ztroskotává na jejích vlastních skutkových údajích žalobních, že vozy ty byly, jak to také už ve svých dopisech ministerstvu železnic ze dne 28. prosince 1921 a ze dne 26. dubna 1922 a v protokole ze dne 7. listopadu 1922 kvalifikovala, státem zabrány, nebo-li jak to v pozdějším přípravném spise nazývala, zabaveny »následkem nedostatku vagonů, t. j. následkem stavu nouze státu«, jak to vskutku i vyrozuměním min. železnic ze dne 4. listopadu 1919 vysvědčeno, t. j. že byly státem ve vlastní užívání vzaty, ať již

se to stalo třeba, jak teprve odvolání žalobkyně najednou tvrdilo, pouze *via facti*. Doložití dlužno, že mimo tento stav nouze, kterému ostatně nasvědčuje i nájemní smlouva níže ad II. zmíněná, naznačují se v jiných předložených dokumentech důvody mezinárodní retorse, pokud se týče požadavek jinostátní reciprocity, tak ve vyrozumění ministerstva železnic zástupci žalobkyně ze dne 18. července 1922 a ze dne 14. března 1922, jakož i přípisu min. železnic rumunskému vyslanectví ze dne 25. května 1920. Šlo tedy podle toho, z čeho žalobkyně sama svůj nárok odvozovala, o výkon veřejné moci. Na tom ničeho nemění, že žalobkyně snažila se podložití žalobní nárok jiným právním důvodem a prohlásila při ústním jednání dne 15. července 1923, že neopírá žalobu o zabránění, tedy o výkon vrchnostenské moci, že tedy nárok její není veřejnoprávním, nýbrž soukromoprávním, najmě nárokem z bezdůvodného obohacení, zakládaje se na to, že žalovaný erár užíval jejích vozů a tím se obohatil o částku, kterou ona žádá, t. j. denně za každý vůz 10 Kč po celý čas, o nějž jde, oproti čemuž žalovaný erár, opíraje se proti této domnělé změně žaloby, setrval na tom, že jde o zabránění, administrativní to opatření vrchnostenské moci z důvodu nedostatku dopravních prostředků a nutné retorse, načež soud domnělou změnu žaloby připustil. Než to není změnou skutkového základu žaloby a proto ani změnou právního důvodu žaloby, neboť i na dále zůstává důvodem žaloby, že stát osobil si užívání vozů žalobkyně, aniž by se po jejím svolení tázal, tedy beze smlouvy, jednostranným aktem, tedy aktem veřejné moci, jak již shora řečeno. Jestliže žalobkyně v žalobě pravila, že uplatňuje z tohoto důvodu nárok »na náhradu za užívání vozů« a potom začala říkat, že to uplatňuje jako nárok z bezdůvodného obohacení, tedy, nemění skutkového stavu, změnila nikoli právní důvod nároku, nýbrž jen právnickou konstrukci jeho, která naprosto nic nerozhoduje a soud neváže, a která může býti měněna neustále a jakkoli, anebo také úplně opomenuta, aniž by to na rozhodnutí sporu mělo jakýkoli vliv, neboť všecko takovéto počínání patří jen do oboru právnických důvodů, jež, ať jsou jakkoli mylné, nemohou straně prospěti, tak jako ji nemohou uškoditi. Vždy záleží jen na tom, na jakých skutečnostech žaloba vybudována, nikoli na tom, pod jaký právní typ žalobce sám ji podřadí, jakým technickým jménem ji nazve, neboť věci žalobce je, by dokázal skutky a věci soudu, by je podřadil pod zákon, podřídil pod případný právní druh poměru, čehož má potřebí proto, by věděl, jakých předpisů na ně užití. Řekla-li tedy žalobkyně, že míní nárok z obohacení, neznamená to vlastně nic jiného, než omezení jejího původního nároku co do výše, což nikdy nezakládá změny žaloby a je tedy vždy přípustno; žádala-li původně přiměřenou náhradu za užívání nebo, jak to též promíseně nazývala, odškodné za užívání, nežádá nyní plné náhrady (plného odškodného), nýbrž jen to, oč stát má více proto, že vozů užíval, neboli oč by byl měl (vydělal) méně, kdyby jich byl neužíval — to právě je obohacení — nebyl-li by ztratil tedy ničeho (což je velmi pravděpodobné), kdyby byl vozů neměl, rovnal by se nárok žalobkyně nule. Tento nárok z obohacení, jaký ona činí, nespadá pod žádný z pěti římskoprávních druhů kondikce, mimo něž ani platný zákon žádného

jiného nezná, a není to tedy kondikce, nýbrž jen právě výraz pro výši náhrady (náhrady škody), s jakou žalobkyně se chce spokojiti. Jakkoli tedy jde o nárok z výkonu veřejné moci a tedy o nárok veřejnoprávní povahy a jakkoli zákon ze dne 2. listopadu 1918, čís. 4 sb. z. a n. zřizuje sudiště právě pro nároky veřejnoprávní, přece v tomto případě příslušnost tato nenastává. Neboť onen zákon zajisté má na mysli pouze nároky vzešlé z veřejnoprávních poměrů vnitrostátních, ať již je uplatňují příslušníci čs. státu nebo cizinci, nikoli však i nároky, mající původ ve veřejnoprávních poměrech mezistátních (mezinárodních), o jaký tady jde, jak zřejmě vyplývá z dokumentů již shora citovaných ze dne 14. března 1922, ze dne 18. července 1922, ze dne 25. května 1920, dále ze sdělení ministerstva zahraničních věcí ze dne 30. dubna 1923, výjádření, pokud se týče úředního vysvědčení ministerstva železnic ze dne 26. ledna 1924 a konečně z připojené spisům Liste des réclamations établie par le comité de circulation du matériel roulant dans l'Europe centrale à Vienne (C. C. M. R.). Dle těchto dokumentů totiž je stav ten, že jednotlivé nástupnické státy, t. j. státy, jež vznikly nebo se rozšířily rozkouskáním bývalého Rakousko-Uherska, používají navzájem železničních vozů, majících domicil v jiných nástupnických státech, ať již jde o vozy státních nebo soukromých drah nebo vozy soukromníků (o jaké právě se jedná, ježto sporné vozy žalobkyně domicilovány jsou mateřskou stanicí v Černovicích a Dornavatě), poměry ty mají tedy vznik a původ svůj v politickém převratu mezinárodním, jakým byl zánik Rakousko-Uherska a rozebrání území jeho celou řadou následních států, a staly se také již, jak citované dokumenty svědčí a bezesporo jest, předmětem mezistátního (diplomatického) jednání a mezinárodní dohody nástupnických států uzavřené v Portorose dne 23. listopadu 1921, za niž se sama žalobkyně již v dopise svém ze dne 28. prosince 1921 odvolávala. Pro nároky vzešlé z těchto a takových poměrů, které právě náleží vyřizovati pořadem mezinárodních smluv, nemínil zákonodárce sudiště pražského zemského soudu, zřízené shora citovaným zákonem ze dne 2. listopadu 1918 čís. 4 sb. z. a n. To plyne zajisté nejen z povahy věci, jak vylíčeno, nýbrž i z historického původu tohoto sudiště. Toto totiž nemělo býti ničím jiným než náhradou za sudiště bývalého říšského soudu, pokud šlo o jeho agendu vytknutou v §u 3 písm. a) někdejšího stát. zák. ze dne 21. prosince 1867, čís. 143 ř. zák., že však tehdejší zákonodárce nějaké rozpadnutí Rakousko-Uherska a poměry z toho vyplývající na mysli neměl, ba ani na něco takového pomýšleti nechtěl, nepotřebuje teprv důkazů. Řečená dohoda Portorosská, která nebyla ještě ve sbírce zákonů a nařízení uveřejněna, protože nebyla ještě všemiúčastněnými státy ratifikována, ačkoli ratifikace československá a rumunská, o něž právě v tomto případě jediné by šlo, již uděleny byly, jak v cit. sdělení ministerstva zahraničních věcí ze dne 30. dubna 1923 potvrzeno, obsahuje dle téhož sdělení ustanovení, vztahující se jen k vozidlům, patřícím společností drah soukromých, že »každý stát stejně se zavazuje dohodnouti se s vlastníky příslušných vozidel ohledně úpravy finančních otázek vyplývajících z nepravidelného použití jich«. Nároky za nepravidelné používání vozidel,

patřících společnostem drah soukromých, jsou tedy odkázány na tuto dohodu a vyloučeny z pořadu práva; ale z toho neplyne, že nároky za používání pravidelné nebo vůbec za používání vozidel jiných, než společností zmíněných patřících, na pořad práva náleží, nýbrž leda naopak, ač o tom zde rozhodovati nepřísluší, že úmluvou tou uznány nejsou — min. žel. ve svém cit. vyjádření ze dne 26. ledna 1924 uvádí, že uznání to pominuto vědomě — že tedy aspoň ještě uznány nejsou, a dlužno leda vyčkati, nebudou-li uznány nějakou dohodou další. Právem tedy žalovaný erár brání se, by o nároku žalobkyně proti němu bylo rozhodováno pořadem práva, ježto jde o vzájemné povinnosti všech nástupnických států, o nichž může rozhodnuto býti spravedlivě toliko v souvislosti jedněch s druhými, o všech vzájemně, tedy nějakým společným mezistátním úkonem, zvláště tedy společnou dohodou, neboť neodpovídalo by to spravedlnosti, by toliko jeden stát nucen byl nároky ty vůči druhým súčasněným státům a jich příslušníkům plniti, jemu samému a jeho příslušníkům aby se však stejné spravedlnosti navzájem nedostalo.

II. Tu jde o 15 vozů najatých smlouvou ze dne 21. května 1918 místodržitelstvím v Praze. V dalším zabýval se dovolací soud podrobně výpočtem, kolik ještě žalobkyně může požadovati a dospěl k názoru, že když ani 3 Kč plně zaplacený nejsou, a nárok opravdu zbytkem po právu trvá, nelze než mezitímní rozsudek, jenž nárok uznává, potvrditi a dlužno prvému soudu přenechati, aby o výši konečným rozsudkem uznal.

Čís. 4545.

Srážka vozu s automobilem, vůz předjíždějícím.

Za křižovatku (§ 25 nař. z 29. ledna 1900, čís. 13 z. zák. pro Čechy) jest považovati též místo, kde z hlavní silnice odbočuje cesta jiná, třebaž jen polní, pokud jest jí užíváno povozy.

Jediné nedopatření kočího nezakládá jeho nezdatnost, zakládá ji však i jediná v ě d o m á nedbalost.

(Rozh. ze dne 13. ledna 1925, Rv I 1742/24.)

Auto žalobcovo srazilo se s povozem žalovaného v tom okamžiku, kdy povoz zahýbal z hlavní silnice na polní cestu. Žalobní nárok na náhradu škody uznal procesní soud své stolice důvodem po právu, o d v o l a c í s o u d rozsudek potvrdil. N e j v ý š š í s o u d žalobu zamítl.

D ů v o d y:

Jde o to, zdali to, co bylo zjištěno o chování kočího Emila N-a, ospravedlňuje úsudek odvolacího soudu, že Emila N-a dlužno považovati za nezdatného ku výkonu jeho kočovského zaměstnání. Především dlužno poukázati ku zjištění, že sporná příhoda jest jediným případem