

země. Sem spadá čl. 6 pařížské úmluvy, podle něhož každá v zemi původu řádně (*«régulièrement»*) zapsaná tovární neb obchodní známka bude v ostatních svazových zemích připuštěna k uložení, tudíž k zápisu, a chráněna *«t a k j e s t»* (t. zv. zásada *«tellequelle»*). Odmítnuty neb prohlášeny za neplatné mohou býti jen známky: 1. které jsou způsobilé, by jimi byla porušena nabytá práva osob třetích v zemi, kde se žádá ochrana známky, 2. známky nedistinktivní, pouze deskriptivní nebo takové, jichž bylo užíváno v obvyklé řeči neb v poctivém a stálém obchodním styku země, v níž se jest ochrany dovoláváno, a konečně 3. známky, které odporují dobrým mravům a veřejnému pořádku. Závěrečný protokol k pařížské úmluvě uvádí k čl. 6 ve čtvrtém odstavci, že smluvní strany jsou si za jedno, že nelze známku pokládati za přičící se veřejnému řádu již proto, že nevyhovuje některému předpisu práva známkového, leč že by se toto ustanovení samo týkalo veřejného pořádku. Ochrany, získané na základě smlouvy madridské, musí býti dbáno již podle zásady § 32 zákona známkového bezpodmínečně a musí mezinárodní úpravě známkového práva ve státech Unie ustoupiti předpisy známkového práva tuzemského, pokud se jich mezinárodní smlouvy samy nedovolávají, jak je tomu v čl. 2 pařížské úmluvy co do způsobu, jímž jest poskytnouti ochranu občanům toho kterého svazového státu (srov. k tomu vývody k čl. 2 odstavce c) závěrečného protokolu k pařížské úmluvě). Dovolací soud nemohl však sám ve věci ihned rozhodnouti, poněvadž otázka mezinárodní ochrany známek žalobkyně nebyla vůbec vzata na přetřes.

Čís. 9052.

Dopravní řád železniční.

Přirážky k dodací lhůtě stanovené vyhláškou čis. 103 a 104 z roku 1922 Věstníku pro železnice a plavbu pro jednotlivé stanice, nejsou neplatné pro porušení předpisu § 74 (3) čis. 4 žel. dopr. ř.

V § 75 (7) žel. dopr. ř. rozumí se provozní poruchou i porucha v přepravě jenom jednotlivého vozu.

Sproštění ručení železnice za překročení dodací lhůty podle § 94 (4) žel. dopr. ř. není omezeno na případ vyšší moci. Železnici neukládá se tu větší bedlivost než bedlivost řádného povozníka. Otázka, zda železnice mohla odvrátiti událost zavinivší překročení dodací lhůty, musí býti řešena v mezích technických a hospodářských možností dráhy.

(Rozh. ze dne 21. června 1929, Rv I 1612/28.)

Firma J. v Bratislavě zaslala dne 5. listopadu 1924 vagon zboží firmě Sch. a spol. v Děčíně, kam zásilka došla následkem zavaření ložiska u vagonu až 21. listopadu 1924. Dopravného bylo zapláceno 1758 Kč. Tvrdíc, že dodací lhůta byla překročena o šest dnů, domáhala se firma Sch., jako postupnice firmy J. na dráze vrácení $\frac{5}{10}$ dopravného. **P r o c e s n í s o u d p r v é s t o l i c e** uznal podle žaloby. **O d v o l a c í s o u d** vyhověl odvolání žalované potud, že uznal žalovanou povinnou

zaplatiti žalobkyni jen 527 Kč 40 h, ohledně zbytku žalobu zamítl. Důvody: Je souhlasiti s odvoláním v tom, že jest případ řešiti s dvojího hlediska, a) zda dodací lhůta byla vůbec překročena, b) pakli ano, zda se tak stalo zaviněním dráhy. V onom směru není sporu o tom, že lhůta dodací byla překročena, strany rozcházejí se jen v době, o kterou se tak stalo. Strana žalující uvádí šest dnů, strana žalovaná dva a půl dne. K těmto výpočtům svým docházejí strany takto: Strana žalující uvádí: lhůta výpravní a přepravní 5 dnů, přírážky pro Bratislavu, Brno po jednom dni, pro překladiště Loubí 3 dny, celkem 10 dnů. Strana žalovaná k tomu ještě čítá přírážky po jednom dni pro stanice »Břeclavu, Českou Lípu a Děčín« a uvádí číslici na 13. Znalec z oboru tarifnictví dospěl k číslici devět a půl dne s tohoto hlediska: lhůta výpravní a přepravní 5 dnů, přírážky pro stanice Bratislava, Brno, Děčín po půl dnu a pro překladiště Loubí 3 dny. Žádné z těchto tvrzení stran a znalce neodpovídá skutečnosti a není proto správným. Podle nákladního listu byla zásilka podána ve stanici Bratislava Dunajské nábřeží dne 5. listopadu 1924 o 16. hodině. Podle razítka stanice určení Loubí překladiště na nákladním listu došla zásilka dne 21. listopadu 1924 o 11. hodině. Poněvadž podle § 75 (5) žel. dopr. ř. lhůta dodací u zboží podaného k přepravě odpoledne počíná o půl noci, počíná v souzeném případě lhůta dodací dne 5. listopadu 1924 o půl noci neboli, jak správně znalec uvedl, dnem 6. listopadu 1924. Počítajíc tedy dnem tím, prošlo do doby dojití zásilky do stanice určení celkem 15 dnů a 11 hodin. Nesporno jest, že železniční trať mezi stanicí podací a dodací měří 468 tarifních kilometrů. Podle § 75 (1) b) činí lhůta výpravní dva dny, lhůta přepravní za prvních 100 tarifních kilometrů jeden den a za každých dalších započatých 200 tarifních kilometrů jeden den. Tedy správně pět dnů, jak strany a znalec uvedli. Nesporno jest a znalec potvrdil, že podle vyhlášky st. drah uveřejněné ve Věstníku pro železnice a plavbu ze dne 30. prosince 1922 čís. 103, 104 stanoveny byly lhůty přírážkové pro stanice Bratislava, Brno a Děčín po jednom dnu. Podle § 75 (3) může železnice se schválením dozorčího úřadu stanoviti přírážky ke lhůtám a podle odst. (4) cit. § jest přírážky ty řádně uveřejniti a uvést, že schválení bylo uděleno, a nabývají platnosti uveřejněním. Že tomu tak jest v souzeném případě, jest mezi stranami nesporno a znalec to také potvrdil. Podle toho však znalec nesprávně v neprospěch dráhy čítá lhůty jen po půl dnu, neboť jím dovolávané ustanovení bodu 4 cit. § 75 žel. dopr. ř. tu nemá místa. Správně proto jak strana žalující, tak strana žalovaná uvádějí dobu přírážkovou na jeden den pro tu kterou stanici. Soud procesní přiklonil se k výroku znalce, a počítá také jen po půl dnu. To však odporuje citovanému ustanovení žel. dopr. ř. a výnosu o lhůtě přírážkové shora uvedenému a proto ve směru tom neposoudil soud první stolice případ po stránce právní správně. Mezi stranami jsou sporné jen lhůty přírážkové pro stanice dráhou uvedené: Břeclavu, Českou Lípu a Děčín. Soud první stolice na základě výpovědi znalce zjistil, že přírážkové lhůty platí jen pro stanici Bratislava, Brno, Děčín a Loubí překladiště. Soud odvolací si podle § 498 c. ř. s. toto zjištění osvojil. Podle

toho činí lhůta dodací správně: lhůta přepravní a výpravní pět dnů, lhůta přírážková pro Bratislavu jeden den, pro Brno jeden den, pro Děčín jeden den a pro Loubí překladiště tři dny, celkem jedenáct dnů. Lhůta dodací počíná dnem 6. listopadu 1924 a končí podle toho dnem 16. listopadu 1924 o půl noci. Poněvadž však zásilka došla dne 21. listopadu 1924 o 11. hodině, byla lhůta dodací překročena správně o čtyry dny jedenáct hodin. Pokud se tkne otázky druhé, vzal procesní soud za základ rozhodnutí posudek znalce P-a a ing. R-a a dospěl na tom základě k zjištění, že dráha neprokázala vyvíňovací důvod podle § 94 (4) žel. dopr. ř. a uznal dráhu povinnou podle žalobní prosby. Ve směru tom však správně vytýká odvolání prvému rozsudku, že znalec P. jest jen znalcem z oboru tarifnictví, že jeho nález a posudek o tom, zda tu jest či není zavinění dráhy na překročení lhůty dodací, vymyká se z působnosti znalce. Je proto ve směru tom nález a posudek znalce P-a zcela nerozhodným a nelze k němu vůbec bráti zřetel a soud odvolací k němu nepřihlíží. Není sporu o tom a prvý soud zcela správně zjistil, že se překročení dodací lhůty stalo následkem toho, že ve voze čís. 48249, v němž původně zásilka byla naložena, nastala za dopravy porucha zavařením ložiska, že vůz byl k dalšímu provozu nezpůsobilý a zásilka musela býti za dopravy přeložena do vozu čís. 47.458, v němž také do stanice určení došla. Soud první stolice o tom, jak dojde k zavaření ložiska a zda má na tom vinu dráha čili nic, slyšel znalce z oboru dopravy po dráze Jana V-a, dále z oboru obráběcích strojů ing. R-a. Soud první stolice na základě nálezu a posudku tohoto znalce dospěl k právnímu přesvědčení, že není tu vyvíňovacího důvodu a že zavinění na zavaření ložiska postihuje dráhu. Znalec převější, jehož posudek soud první stolice úplně pominul, naproti tomu odůvodnil, že zavinění dráhy tu není. Soud odvolací má za to, že znalec ing. R. nebyl tu na místě, poněvadž jest podle seznamu stálých znalců obchodního soudu v Praze znalcem jen pro obor obráběcích strojů, takže není způsobilým podati správný úsudek v souzeném případě, nehledíc však ani k tomu, je otázka, zda je tu zavinění dráhy, čili nic a jakého rozsahu, otázkou právní, nikoliv skutkovou a je jen na uvážení soudu, by sám ve směru tom rozhodl. Dospěl-li tedy prvý soud jen na základě posudku znalce R-a k právnímu přesvědčení, že je tu zavinění dráhy na zavaření ložiska, pak neposoudil věc po stránce právní správně. Soud první stolice však nepřihlížel ani k posudku znalce R-a, který sám připustil, že první zavaření ložiska připadá dráze k dobru. Co znalec ten dále uvádí, jak se měla dráha zachovati, jaké následky zavaření ložiska po případě by mohlo míti, nepadá na váhu. To všecko jsou jen předpoklady a dohady znalce. Spisy dráhy, jež byly v první stolici čteny a jichž pravost není sporná, zprávou oddělení pro vozbu a dílny v Bratislavě ze dne 14. června 1926 a oznamem o zahřátém voze ze dne 1. prosince 1924 a indorsantní zprávy o něm ze dne 22. prosince 1924 je prokázáno, že se zahřátí ložiska stalo ve stanici Zohor, že čep u ložiska byl zadřen, maziva bylo dost a jako příčina zavaření shledáno, že mazníky byly nízké. Podle nápisu na voze měl býti mazán od 1. do 10. vždy po

4 měsících, poslední periodické revisi vůz ten podroben byl dne 24. února 1922 v Moravské Ostravě, kamž je hlavní opravou přidělen. Znalec Jan V. potvrdil, soud odvolací pak na tomto základu zjistil, že podle mezinárodní úmluvy revisní lhůta činí tři roky, že tedy v souzeném případě tato lhůta dosud neprošla. Dráha v souzeném případě zachovala předpisy. Proti tvrzení znalce R-a, že dráha má povinnost v kratších lhůtách konati prohlídky a, kdyby tak učinila, že by jistě na vadu přišla, uvádí správně znalec Jan V., že by tím počet správkových vozů neobvykle vzrostl a že si za daných poměrů nemůže žádná ze svazových drah podobné plýtvání s vozovým parkem dovoliti, že z toho důvodu byl mezinárodní úmluvou železniční stanoven termín tříletý a musí býti ve vzájemném přechodu respektován. Dále uvedl znalec V. a soud odvolací na tomto základě zjistil, že při tak ohromném počtu vozů, které má dráha v provozu, nemůže se každé jednotlivé na povrch neznatelné součástce vozu věnovati takový stupeň pozornosti, kterým by se daly odhadnouti vady doposud ani nestávající, nýbrž ani takové, jež by snad v době nejbližší nastati mohly, jelikož by tím přirozeně doprava trpěla. K tomu jest ještě dodati, že při takovém způsobu, jak si ho představuje znalec R., doprava by se velice zdrazila, jelikož by dráha potřebovala k tomu daleko více personálu, než má a tím trpěl by celý národohospodářský poměr a tím i veřejnost sama, neboť jen při nízkých sazbách dopravních cena zboží se nezvyšuje, čehož by se při zvýšených sazbách dopravních docíliti nedalo. Soud odvolací za tohoto stavu věci má za to, že zavinění dráhy v souzeném případě na zavaření ložiska vozu tu není vůbec. Podle odst. (4) § 94 žel. dopr. ř. ručení železnice na překročení lhůty dodací jest vyloučeno, je-li překročení lhůty následkem události, které železnice ani nepřivodila, ani nemohla odvrátiti. Jde o překročení lhůty dodací o čtyry dny jedenáct hodin. Soud odvolací je však toho názoru, že celá tato doba nemůže dráze na základě ustanovení právě citovaného příznána býti k dobru, jelikož dráha mohla a měla, když zjistila zavaření ložiska a nezpůsobilost vozu k další dopravě, učiniti jiné opatření, zaopatřiti jiný vůz, zboží do něho přeložiti a pak dále zaslati. Dráha sice tak učinila, ale opožděně. Ve směru tom jest uvážiti, že zavaření ložiska bylo shledáno v malé stanici Zohor. Je známo a nepotřebuje proto ani důkazu, že v takových malých stanicích není vždy po ruce hned vhodný vůz, není po ruce ani dostatek personálu dráhy. Soud odvolací je proto toho názoru, že jest dráze k dobru přičísti dobu dvou dnů, kteroužto dobu pokládá soud odvolací za dostatečnou k tomu, by si byla stanice Zohor opatřila od nejbližší způsobilé stanice vůz vhodný pro zásilku a i potřebné k tomu lidi. Doba ta je tedy vyvíňovací dobou po rozumu § 94 (4) žel. dopr. ř. na překročení lhůty dodací. Ustanovení odst. (5) cit. § tu místa nemá, poněvadž tu není hrubého zavinění dráhy. Podle toho zbývá doba dvou a půl dne z překročení lhůty dodací. Podle § 94 (2) žel. dopr. ř. jest dráha povinna v takovém případě, kde lhůta dodací nebyla překročena o více, nežli tři dny, zaplatiti $\frac{3}{10}$ dovozného. Jest nesporno, že celé dovozné činilo 1.758 Kč. Jedna desetina činí 175 Kč

80 h a tři desetiny 527 Kč 40 h a jen na tuto část má tedy strana žalující nárok.

N e j v y š š í s o u d nevyhověl žalobcovu dovolání.

D ů v o d y:

Žalující strana napadá rozsudek odvolacího soudu, pokud jím bylo částečně vyhověno námitkám žalované strany a uznáno, že dodací lhůta činila jedenáct dnů, a že byla mimo to stavena nahodilým zavařením ložiska u vozu, na kterém byl náklad naložen, o dva dny. Dovolání snaží se dovoditi v souhlasu s posudkem znalce Františka P-a a s rozhodnutím prvního soudu, že dodací lhůta činila jen devět dnů a dvanáct hodin, dále, že se ložisko zavařilo vinou železnice a že provozní překážka tím vzniklá mohla býti napravena nejdéle za osm hodin. Dovolání jest v obou směrech neopodstatněné. Není sporno, že pro vypočítávání dodací lhůty platila vyhláška ze dne 30. prosince 1922, čís. 103 a 104 Věstníku pro železnice a plavbu, kterou byla pro obyčejné nákladní zboží procházející stanicemi Bratislava, Brno a Děčín zavedena přírážka k dodací lhůtě, a to 24 hodin pro každou stanici. Dovolání uznává, že podle této vyhlášky činila by dodací lhůta, jak vypočetl odvolací soud, jedenáct dnů, ale dovozuje, že vyhláška jest nezákonná a neplatná, poněvadž přírážka pro tyto stanice může býti odůvodněna jen přechodem zboží z jedné trati na jinou trať, z tohoto důvodu však smí dráha podle § 74 (3) čís. 4 žel. dopr. ř. stanoviti u nákladního zboží přírážku nejvýše dvanáct hodin, takže dodací lhůtu nutno zkrátiti na deset dnů dvanáct hodin. Námitka by byla oprávněna, kdyby sporné přírážky byly skutečně zavedeny na základě § 74 (3) čís. 4 žel. dopr. ř., v kterémž případě se jejich stanovení má podle čtvrtého odstavce § 74 žel. dopr. ř. státi v tarifu. Sporné přírážky nebyly však stanoveny tarifem, nýbrž zvláštní vyhláškou ve Věstníku pro železnice a plavbu, což podle čtvrtého odstavce zmíněného předpisu jest samo již důkazem, že se neopírají o zmocnění čís. 1—4 druhého odstavce, nýbrž o čís. 5 téhož odstavce, jenž dovozuje zavedení přírážek ke lhůtě dodací zcela všeobecně a bez jakéhokoliv obmezení v případě mimořádných dopravních poměrů. To plyne i ze samé vyhlášky, neboť nedovolává se zmocnění čís. 4 § 75 (3) žel. dopr. ř., nýbrž celého předpisu třetího odstavce, tedy také čís. 5, mimo to však také § 6 prováděcího nařízení ke čl. 14 mezinárodní Bernské úmluvy, podle něhož dovoluje se zavedení přírážky pro mimořádné dopravní poměry rovněž bez jakéhokoliv obmezení. Vyhláška nastoupila místo dřívější vyhlášky ze dne 3. září 1921, čís. 70 a 71 Věstníku, upravující přírážky k dodacím lhůtám výslovně na základě § 75 (3) čís. 5 žel. dopr. ř., tedy pro dobu mimořádných dopravních poměrů, a má pod číslem 8 speciální ustanovení o přírážkách pro náklad přecházející s hlavními trati na místní dráhy s normálním rozchodem a naopak, tedy pro případ čís. 4, při čemž stanoví přírážku lhůtou v železničním dopravním řádě určenou. Přírážky pro stanice vypočítané pod čís. 3 a 4 vyhlášky, k nimž náleží i Bratislava, Brno a Děčín, neopírají se tedy o čís. 4, nýbrž o čís. 5 tře-

tího odstavce § 75 žel. dopr. ř. a mohly býti stanoveny bez jakéhokoliv obmezení. Zda ponechání jejich v platnosti ještě v roce 1924 bylo dopravními poměry odůvodněno, nelze soudu přezkoumávati, to posouditi přísluší železničnímu dozorčímu úřadu. Námitky žalující firmy proti vy počítání dodací lhůty na jedenáct dnů jsou bezpodstatné.

Druhou spornou otázku, zda zavaření ložiska vozu za přepravy sluší přičítati dráze za vinu a zda jím byla stavena lhůta dodací, posouditi jest podle §§ 75 (7) a 94 (4) žel. dopr. ř. Mylně dovozuje dovolání z ustanovení § 75 (7) žel. dopr. ř., že »se dodací lhůty staví po dobu provozní poruchy, která nebyla železnicí zaviněna a pro kterou nelze na čas počítati s přepravou nebo v ní pokračovati«, že platí jenom pro případy přerušení celého provozu, tedy nikoli pro případ, kde nastala jen potřeba přeložiti náklad s jednoho vozu na jiný vůz. Již z doslovu předpisu, zvláště však z jeho srovnání s úředním německým překladem, jenž se úplně shoduje s autentickým doslovem dřívějšího železničního dopravního řádu ze dne 11. listopadu 1909, čís. 172 ř. zák., plyne, že se tu provozní poruchou rozumí i porucha v přepravě jednotlivého transportu, a nevyžaduje se porucha celého provozu. Takovou jednotlivou provozní poruchou jest dozajista i zavaření ložiska vozu, pro kterou se nemůže v jeho přepravě pokračovati. Stejně nesprávné jest další mínění dovolatelovo, čerpané z ustanovení § 94 (4) žel. dopr. ř., že »ručení železnice (za překročení dodací lhůty) jest vyloučeno, byla-li lhůta překročena pro události, kterých železnice ani nezpůsobila, ani nemohla odvrátit«, že provozní poruchou se lhůta prodlužuje jen tehdy, když má původ ve vyšší moci. Kdyby železniční dopravní řád i tu byl chtěl dráhu sprostiti ručení jen pro případ vyšší moci, byl by to výslovně řekl, jako to řekl v § 84. Také všeobecné předpisy obchodního zákona ukládají ve čl. 395 povozníkovi přísnější ručení za ztrátu nebo poškození zboží, než ve čl. 397 za překročení dodací lhůty. Nic nenasvědčuje tomu, že by § 94 (4) žel. dopr. ř. ukládal dráze větší bedlivost v příčině dodržení lhůty dodací, než ji ukládá čl. 397 obch. zák., totiž bedlivost řádného povozníka. O otázce, zda dráha mohla zavaření ložiska odvrátiti, lze proto uvažovati jenom v mezích skutečných technických a hospodářských možností dráhy, na něž správně poukazují znalec Jan V. a odvolací soud. S tohoto hlediska jest zřejmě pochybená výtku dovolatelova, že vůz byl chatrný a jeho ložiska zastaralá. Bylo dále zjištěno, že předpisy o podrobné periodické prohlídce vozů nebyly dráhou zanedbány, jakož i, že vada vozu nebyla na povrchu tak poznatelná, by obyčejnou prohlídkou při pravidelném provozu mohla býti upozorována. Jakým jiným způsobem by dráha zavaření ložiska za přepravy byla mohla odvrátit, samo dovolání nemůže udati. Proto nutno souhlasiti s odvolacím soudem, že se zdařil dráze důkaz, že provozní poruchu vzniklou zavařením ložiska ani sama nezpůsobila, ani nemohla odvrátiti. Dovolání brojí ještě proti tomu, že odvolací soud počítá z důvodu provozní poruchy dráze k dobru plné dva dny, poukazuje na posudek znalce P-a, že k přeložení nákladu bylo potřebí jenom 5—6 hodin, a míní, že k napravení poruchy stačilo osm hodin. Avšak při posouzení doby potřebné k odstranění poruchy ne-

přichází v úvahu jenom doba, které bylo potřebí k vlastnímu přeložení nákladu, nýbrž také ještě doba potřebná ku opatření lidí k této práci, neboť nesmělo jí býti škodlivě zasaženo v normální provoz železniční, ani porušeny předpisy o pracovní době. Mimo to přehlíží dovolání úplně, že vůz utrpěl havarie dvě, jednu v Račisdorfu, druhou v Zohoru, a že nebylo zjištěno, že spolu souvisely, zvláště že šlo při obou o poruchu na témže ložisku. Přihlíží-li se ke všem těmto okolnostem, jest doba dvou dnů, kterou odvolací soud připočetl dráze z důvodu obou poruch k dobru, zřejmě spíše příliš krátká než dlouhá, a netřeba to podrobněji dokazovati.

Čís. 9053.

Úprava platových a některých služebních poměrů zaměstnanců československých státních drah (vládní nařízení ze dne 5. března 1927, čís. 15 sb. z. a n.).

Schopnost »jiných osob« ve smyslu § 63 (4) vl. nař. k výživě dětí nelze posuzovati jen ze všeobecného hlediska objektivní výdělečné způsobilosti, nýbrž i podle jejich individuálních poměrů, za nichž jest jim výživu pro děti opatřovati.

(Rozh. ze dne 21. června 1929, Rv I 1823/28.)

Železniční zaměstnanec Václav Š. oženil se s vdovou Karolinou M-ovou, s níž přišly do jeho výživy a výchovy i dvě děti Karoliny M-ové z prvního manželství. Na tyto nevlastní děti byly mu železniční správou až do konce prosince 1925 vypláceny drahotní přídavky. Od 1. ledna 1926 bylo vyplácení těchto, pokud se týče nově upraveného výchovného odepráno. Žádost pokud se týče odvolání bylo rozhodnutím ministerstva železnic ze dne 4. června 1927 přípisem ze dne 3. září 1927 odmítnuto s poukazem k tomu, že žije dosud vlastní matka obou dětí Karolina Š-ová ovd. M-ová, a že jest schopna vyživovací povinnosti proti oběma dětem. Žalobou, o níž tu jde, domáhal se žalobce na československém eráru zaplacení výživného a výchovného na řečené dvě nevlastní děti. Procesní soud první stolice žalobu zamítl. Důvody: Jde o řešení otázky, zda žalobce má nárok na výživné a výchovné pro své nevlastní děti. Podle vysvětlivek § 63 vlád. nař. ze dne 5. března 1927, čís. 15 sb. z. a n. u dětí nevlastních, u nichž jest zjištěno, že je tu osoba k výživě jich povinná a schopná, jest nárok na výchovné vyloučen. Rozhodujícím zůstává, zda osoba k výživě povinná jest k výživě schopná. Tato otázka jest otázkou skutkovou, kterou v každém případě nutno vyšetřiti. Kromě toho okolnost, že osoba k výživě schopná ve skutečnosti nepřispívá k výživě dětí ani částkou odpovídající výši výchovného (přídavku na děti), nemůže založiti nárok na výchovné. Žalobce tvrdí, že jeho nárok výnosem ministerstva byl nesprávně zamítnut, poněvadž jeho manželka jest k výdělku úplně neschopná. Tuto okolnost úplně neschopnosti uplatňuje žalobce v nynější žalobě, nečinil to však v řízení před-