

týkati nesprávnost. Naproti tomu však neocenily soudy nižších stolic správně přednesu žalovaného, že se dne 9. ledna 1919 znovu dostavil do krakovské filiálky žalující banky a žádal, aby mu zbytek vkladu 30.000 K byl vyplacen hotově, což mu však bylo odepřeno s podotknutím, že to již nejde, poněvadž peníze již byly zaslány odbočce v Prostějově k výplatě. Nelze přisvědčiti názoru nižších soudů, že toto nezjištěné tvrzení žalovaného není pro rozhodnutí sporu důležité. Z výpovědi žalovaného jako strany jde na jevo, že žalovaný dne 9. ledna 1919 odvolal příkaz ze dne 8. ledna 1919 jen podmínečně, totiž pod podmínkou, že jeho příkaz z předchozího dne nebyl ještě proveden, že však, když mu úřednice řekla, že to již nejde, na tom netrval, takže původní příkaz ze dne 8. ledna zůstal v platnosti. Neboť krakovská filiálka žalující banky mohla dne 9. ledna 1919 výplatu peněz na přání žalovaného odepřiti právem pouze tehdy, kdyby byla zbytek vkladu již efektivně převedla na prostějovskou filiálku. Ježto však dle zjištění nižších soudů příkaz žalovaného byl proveden tím způsobem, že krakovská filiálka žalobkyně dopisem ze dne 9. ledna 1919 pouze oznámila filiálce v Prostějově, že může 30.000 K vyplatiti, bude-li vkladní knížka předložena, jest patrné, že sdělení krakovské odbočky, že peníze již nelze hotově vyplatiti, neodpovídalo skutečnosti, naopak mohla krakovská filiálka poukaz odvolati, žalovanému při výplatě peněz vkladní knížku odebrati, a tím zabrániti zneužití poukazu na prostějovskou filiálku. Ježto žalovaný byl dle §u 1403 (§u 1020) obč. zák. oprávněn, odvolati příkaz, by peníze byly zaslány (poukázány) filiálce v Prostějově, a žádati výplatu peněz v Krakově, vyplývá z uvedeného tvrzení žalovaného, že byl sdělením krakovské filiálky uveden v omyl, který měl za následek, že jednak žalovaný netrval na hotové výplatě peněz, jednak že se dále o věc nestaral, maje za to, že peníze již jsou v Prostějově k jeho volné dispozici. V tomto jednání žalobkyně jest, předpokládajíc správnost přednesu žalovaného, spatřovati zavinění její, pro něž ručí za škodu, kterou žalovaný nevyplacením vkladu v Prostějově utrpěl. Nemohla-li žalující banka později vyhověti příkazu žalovaného vzhledem k vládnímu nařízení ze dne 6. února 1919, čís. 57 sb. z. a n., jde o náhodu, která, třebaže nebyla přímo zaviněna žalobkyní, způsobila žalovanému škodu jen v důsledcích předchozího zavinění jejího (druhá věta §u 1311 obč. zák.). Ježto nižší soudy pro nesprávné právní pojetí věci (§ 503 čís. 4 c. ř. s.) v naznačeném směru neučinily skutkových zjištění, jež jsou nutná pro řešení otázky zavinění žalující strany a tím pro řešení otázky, zda jest žalovaným namítaný nárok z důvodu náhrady škody po právu čili nic, nemůže dovolací soud, vyhovuje důvodnému dovolání, rozhodnouti ve věci samé. Bylo proto rozsudky obou nižších soudů zrušiti a dále rozhodnouti, jak se stalo (§§ 182, 496 čís. 2 a 3, 510, 513 c. ř. s.).

**Čís. 4303.**

**Dopravní řád železniční.**

**Byl-li odesílatelem v nákladním listu, třebas jen nepodepsaným razítkem, učiněn návrh, by dráha zboží převážila a dráha tomu nevyho-**

**věla, platí váha udaná v nákladním listu tak dlouho za váhu podané zásilky, dokud dráha nedokáže její nesprávnost.**

(Rozh. ze dne 23. října 1924, Rv II 429/24.)

Žalující firma zaslala dráhou petrolej, jehož váhu udala v nákladním listu 15.000 kg, a navrhla v nákladním listu razítkem převážení zásilky. Dráha zásilky nepřevážila. Při dojití zásilky na místo určení bylo zjištěno, že obsahuje o 2.420 kg petroleje méně, nežli bylo uvedeno v nákladním listu. Žalobě na dráhu o náhradu škody za nedostávajících se 2.420 kg petroleje bylo vyhověno soudy všech tří stolic, Nejvyšším soudem z těchto

#### důvodů:

Dovolání uplatňuje jenom dovolací důvod nesprávného právního posouzení dle §u 503 č. 4 c. ř. s.; formálně vytýká sice rozsudku také ještě rozpor se spisy, poněvadž prý skutkové zjištění, že zaslaného petroleje za dopravy ubylo, nemá opory v průvodním řízení, připouští však, že toto zjištění bylo odvolacím soudem opřeno o úvahy čistě právní, pročej nejde ve skutečnosti o skutkový předpoklad, který by spisům odporoval, nýbrž opět jenom o právní posouzení. Tomuto právnímu posouzení vytýká žalovaná strana nesprávnost ve dvou směrech: jednak poněvadž odvolací soud pokládá poznámku »Navrhujeme úřední zjištění váhy a přepočítání na stanici podací a konečné«, otištěnou razítkem na nákladním listě, za závazný návrh odesílatele na převážení zásilky dle §u 58 (3) žel. dopr. ř., jednak že pokládá váhu 15.030 kg na nákladním listu uvedenou za váhu zásilky v čase podání, ač jí dráha převážením nepřezkoumala. V obou směrech dlužno dáti odvolacímu soudu za pravdu. Obsah razítka jest jasný v tom směru, že jím bylo navrženo převážení zásilky na stanici odesílací. Dle § 56 (10) žel. dopr. ř. mohl se tento návrh státi platně pouhým razítkem, zvláštního jeho podpisu nebylo třeba. Mínění svědka S-a, že pouhý otisk takového razítka není návrhem na převážení, poněvadž obsahuje také návrh na přepočítání, který byl v tomto případě bezpředmětným, a poněvadž nebyl podepsán, nemá ani v železničním dopravním řádu ani v tarifních předpisech opory, a není pro soud závazné. Svědek R., který obstaral jménem odesílatele podání zásilky a odevzdal při tom dráze nákladní list, jež sám již vyplněný obdržel, potvrdil sice, že považoval převážení zásilky za zbytečné, a že je nežádal a žádati neměl v úmyslu, z této výpovědi lze však dovozovati pouze, že svědek si nebyl vědom návrhu, který byl v nákladním listu učiněn, nikoliv však, že by tento návrh neměl platnosti. Třeba návrh na převážení byl učiněn jen bezděčně a náhodou, byl přece učiněn a byl pro obě strany závazným. Obsah nákladní smlouvy nelze posuzovati podle skutečné, ale neprojevené vůle stran, nýbrž jen podle jejího vyjádření v nákladním listu (§ 61 (3) žel. dopr. ř.). Právě tak jako by nemohl odesílatel, kdyby byla dráha vyhověla návrhu na převážení a předešla za to tarifní poplatek, proti poplatku namítati, že návrh

na převážení učinil jen bezděčně, nemůže ani dráha se hájiti tím, že návrh neodpovídal skutečné vůli odesílatelově. Učinil-li odesílatel v nákladním listu návrh, aby zásilka byla dráhou převážena, jest železnice dle § 58 (3, 6) žel. dopr. ř. povinna návrhu vyhověti a výsledek vážení vyznačiti v nákladním listě. Železniční dopravní řád nestanoví sice sankce na porušení této povinnosti, proto však nelze pokládati za to, že by právní stav při jejím porušení byl týž, jako kdyby odesílatel byl převážení vůbec nenavrhoval. Podle §u 61 (3) žel. dopr. ř. jest nákladní list, byv opatřen podacím razítkem, důkazem o smlouvě nákladní. To platí i ohledně váhy zásilky, která musí býti dle §u 56 písm. e) žel. dopr. ř. vždy v nákladním listu uvedena, a to buď odesílatelem, nebo, ne učinil-li tak odesílatel, podle §u 58 (3) žel. dopr. ř. dráhou. V případě, že odesílatel zboží sám nakládal, jest podle §u 61 (4) žel. dopr. ř. váha, uvedená v nákladním listu, důkazem proti dráze jenom tehdy, když dráha zboží převážila a převážení potvrdila v nákladním listu. Docíliti toho může odesílatel vždy prostým návrhem na převážení (§ 58 (3) žel. dopr. ř.). Navrhl-li tedy odesílatel převážení zásilky, jest dráha povinna tak učiniti, poznamenati výsledek vážení na nákladním listu, a váha takto na nákladním listu vyznačená pokládá se tak dlouho za skutečnou váhu zásilky v čase podání, pokud dráha nedokáže její nesprávnost. Návrhem na převážení sprostňuje se odesílatel důkazní povinnosti ohledně správnosti váhy, uvedené v nákladním listu, a přesunuje toto břímě na dráhu. Opomenula-li dráha vyhověti návrhu a porušila-li takto smluvní závazek, nemůže nabýti tím protismluvních výhod, naopak jest povinna odesílateli náhradou škody. Jelikož každá náhrada škody má v první řadě za účel obnovení předešlého stavu (§ 1323 obč. zák.), nemůže býti protismluvním postupem dráhy změněn stav, který byl právě podáním návrhu na převážení zamýšlen, nemůže tedy býti důkazní břemeno přesunuto zpět na odesílatele. Byla-li dráha již v nákladním listu odesílatelem vyzvána, by za účelem zjištění správnosti váhy, jím v nákladním listu uvedené, zásilku převážila, a byla-li povinna tomuto návrhu vyhověti, musí platiti váha v nákladním listu udaná tak dlouho za váhu podané zásilky, dokud dráha nedokáže její nesprávnost. Třeba tedy železniční dopravní řád neustanovoval sankce na nevyhovění návrhu na převážení, ručí dráha, když bylo převážení navrženo, za váhu pojatou do nákladního listu bez ohledu na to, zdali zboží skutečně vážila čili nic.

#### Čís. 4304.

##### Dopravní řád železniční.

**Odesílatel, jenž nakládá zboží sám, ručí za všechnu škodu vzniklou dráze z vadného naložení. Hrubou nedbalost dlužno spatřovati v tom, že odesílatel dal bez dovolení odstraniti součástku vozu, zabezpečující jeho nosnost.**

(Rozh. ze dne 23. října 1924, Rv II 433/24.)

V létě 1920 poslala žalovaná firma 4 vagony naložené řezaným dřevem do Itálie. Žalovaná firma naložila tyto vagony sama. Když firma