

d ů v o d ů:

Dovolání, opřenému jen o dovolací důvod čís. 4 § 503 c. ř. s., nelze vyhověti. Z výměru ředitelství pošt a telegrafů v Brně ze dne 30. června 1925 žalobcem ve sporu předloženého, jímž obě strany nabídly důkaz o způsobu zrušení žalobcova služebního poměru a jímž byl prvním soudem důkaz připuštěn a také proveden, jest zřejmo, že žalobce byl výnosem ministerstva pošt a telegrafů ze dne 9. června 1925 propuštěn ze služby podle ustanovení § 16 druhý odstavec zákona o úsporných opatřeních ve veřejné správě ze dne 22. prosince 1924, čís. 286 sb. z. a n. a že mu bylo přiznáno ministerstvem pošt a telegrafů ve shodě s ministerstvem financí zcela výjimečně odbytné podle druhého odstavce § 16 restr. zák. jednou pro vždy ve výši tříměsíčních stálých aktivních požitků. Byl-li však žalobce propuštěn ze služby podle ustanovení § 16 druhý odstavec zákona čís. 286/1924 sb. z. a n., vztahuje se na něho i ustanovení prvního odstavce § 30 zák. čís. 286/1924 sb. z. a n., že po dobu účinnosti tohoto zákona pozbývají platnosti veškeré služební i pensijní předpisy a smlouvy tomuto zákonu odporující. Nemůže tedy žalobce své nároky na pensijní požitky opírat o pensijní zákon ze dne 5. února 1920, čís. 89 sb. z. a n., ani ustanovení, z nichž své nároky odvozuje, pozbyla platnosti § 30 zák. čís. 286/1924 sb. z. a n., ježto jsou v rozporu s velícími předpisy §§ 13 a 16 tohoto zákona (srov. sb. n. s. čís. 9627). Nemohl-li však žalobce, který, jak nesporno, byl propuštěn dnem 30. června 1925 ze služeb žalovaného státu, uplatnit nárok na pensijní požitky již v důsledku předpisu § 30 restr. zák., nemohla mu ovšem ani opomenutím přihlášky k pensijnímu pojištění žalovaným státem, i kdyby tato povinnost státu byla nepochybnou, vzniknouti škoda na pensijních požitcích v době od července 1925 do června 1928, jejíž náhrady se domáhá žalobou.

Čís. 10235.

Železniční dopravní smlouva není sjednána teprve, když podací stanice přitiskne na nákladní list své razítko s denním datem, stačí, že bylo výpravně odevzdáno zboží a byl odevzdán nákladní list. Není předepsáno, že se má razítko přitisknouti teprve po zvážení zboží nebo vagonu a po vypočtení dopravného podle sazebníku.

Předpokladem vzniku nákladní smlouvy jest, že zboží a nákladní list převezme zřízenec výpravní dráhy, jenž jest ustanoven k tomu, by převzal k přepravě i zboží i nákladní list o něm.

Převzetím nákladního listu, prohlídkou vagonu, zda jest normálně naložen zbožím, a příkazem k jeho zvážení bylo zboží dráhou převzato k přepravě. Lhostejno, že zboží nemohlo býti pro přetížení nádražní váhy ihned zváženo.

Odevzdav zboží dráze k přepravě, splnil prodávatel kupní smlouvu.

(Rozh. ze dne 17. října 1930, Rv I 1542/29.)

Žalující firma koupila od žalovaného stroje. Od okamžiku, kdy stroje byly odevzdány dráze k přepravě, šla doprava na nebezpečí a na útraty žalobkyně. Vagon, v němž byly stroje naloženy, shořel. Žalobu, již se domáhala žalobkyně na žalovaném náhrady výloh, jež jí vzešly koupi strojů, oba nižší soudy zamítly, odvolací soud z těchto důvodů: V souzené rozepři jde o to, koho postihuje škoda ze shoření a poškození součástí, naložených ve vagonu, jenž shořel. Tato otázka, hledíc k ujednání, že od okamžiku, kdy stroje byly odevzdány dráze k dopravě, jde doprava na nebezpečí a na útraty žalující strany, závisí na řešení další otázky, zda a kdy ohledně zásilky došlo k dopravní smlouvě. Kdežto žalovaný tvrdí, že vagonová zásilka byla převzata dráhou dne 19. července 1928 k dopravě pro žalující stranu a že od tohoto okamžiku podle ujednání přešlo na ni nebezpečí, tvrdí strana žalující, že v době vypuknutí požáru (21. července 1928 asi v 9 hod. dopol.) zásilka dráhou k dopravě ještě převzata nebyla. Pro posouzení této otázky jsou rozhodnými ustanovení dopravního řádu ze dne 13. května 1921, čís. 203 sb. z. a n. Z přepravní povinnosti, dráze podle § 3 tohoto řádu zásadně uložené, vyplývá, že zboží s nákladním listem dráze odevzdané jest pokládati dráhou za přijaté k přepravě, když je dráha neodmítne pozitivním úkolem, výjimečně podle dopravního řádu přípustným. Proto v § 61 (1) dopr. ř. jest výslovně stanoveno, že nákladní smlouva jest sjednána, jakmile výpravná přijala k přepravě zboží a nákladní list. Na znamení přijetí má býti na nákladní list vytištěno denní razítko výpravní a podle § 61 (3) tohoto řádu slouží takto orazítkovaný nákladní list za důkaz o nákladní smlouvě. Toto ustanovení nelze však vykládati tak, že, dokud nákladní list nebyl orazítkován, k nákladní smlouvě nedošlo, nýbrž tak, že orazítkování nákladního listu není podstatnou náležitostí vzniku nákladní smlouvy, takže, nebyl-li nákladní list orazítkován, musí býti odevzdání zboží a nákladního listu výpravně prokazováno jinakým způsobem. Soud první stolice zjistil, že ve výpravně dráhy v P. jest k přijímání zboží a nákladních listů k přepravě ustanoven skladník František P., který jest pověřen manipulací s nákladními listy, a jeho výpovědi jest prokázáno, že dne 19. července 1928 dostal nákladní list ke sporné zásilce, že téhož dne prohlédl na dráze naložený vagon, jehož se týkal nákladní list a, poněvadž byl normálně naložen, že dal příkaz k jeho zvážení, nařídív dělníku, by vagon opatřil cedulkou »odvažte«. Z tohoto svědectví plyne, že zboží a nákladní list zásilky nebyly příslušným orgánem dráhy z dopravy vyloučeny, nýbrž bez výhrady k přepravě převzaty. Vagon nemohl však ihned býti zvážen, poněvadž bylo mnoho vagonů k vážení, a nedošlo k němu aniž k orazítkování nákladního listu, poněvadž vagon zatím dne 21. července 1928 shořel. Zvážení a orazítkování nákladního listu nejsou však předpokladem sjednání nákladní smlouvy, nýbrž jen manipulačními úkony dráhy. Kdyby byla chtěla dráha sjednání nákladní smlouvy odložit, byla by si musela vyžádati ve smyslu § 64 žel. dopr. ř. písemný souhlas odesílatelův v nákladním listě. Výpovědi skladníka jest zjištěno, že k ujednání o odkladu přepravy nedošlo, že dráha žalovaného ani o tom zvláště

nevyrozuměla, že zboží nemůže býti zváženo a že žalovaný jako odesílatel s průtahy v dopravě nesouhlasil, neboť jeho zřízenec Václav Č. dne 20. a 21. července marně žádal o vydání duplikátu nákladního listu a ani v nákladním listu ze dne 18. července 1928 není písemného souhlasu žalovaného s odkladem přepravy. Ana dráha nezachovala postup předepsaný v § 64 dopr. ř., má místo ustanovení § 61 (1) dopr. ř., podle něhož, poněvadž jest prokázáno, že výpravná dráhy spornou zásilku a nákladní list k ní dne 19. července 1928 k přepravě přijala, toho dne k nákladní smlouvě ohledně této zásilky skutečně došlo, jakž také potvrzeno dopisem ředitelství státních drah Praha-Jih ze 14. září 1928 a osvědčením výpravní dráhy v P. Ano jest takto prokázáno, že ohledně sporné zásilky nákladní smlouva s dráhou byla dne 19. července 1928 ujednána a že toho dne žalovaný spornou zásilku pro žalující stranu dráze odevzdal, jest tím zároveň podán důkaz, že žalovaný smlouvu ujednanou se stranou žalující splnil, a poněvadž podle této smlouvy přešlo na žalující stranu jakékoliv nebezpečí poškození strojů od okamžiku, kdy byly dráze v P. předány, nemůže se strana žalující domáhati zrušení smlouvy z důvodu, že dva dni po splnění smlouvy zásilka byla stížena na dráze požárem a že jí žalovaný nepředložil ve lhůtě stanovené dopisem ze dne 7. srpna 1928, do 12. srpna 1928, dráhou potvrzený duplikát nákladního listu. Byla proto žaloba již z tohoto důvodu právem zamítnuta.

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

D ů v o d y:

Po stránce právní (§ 503 č. 4 c. ř. s.) nelze s dovoláním souhlasiti. Neodpovídá především předpisu § 61 žel. dopr. ř. čís. 203/1921, že železniční dopravní smlouva jest sjednána teprve, když podací stanice přitiskne na nákladní list razítko s denním datem. Stačí, že bylo výpravně odevzdáno zboží a byl odevzdán nákladní list. V § tom jest sice nařízeno, by denní razítko bylo na nákladní list vytisknuto ihned po podání zboží a nákladního listu, ale jen na znamení převzetí k dopravě. Nikde není předepsáno, že se razítko má přitisknouti teprve po zvážení zboží neb vagonu a po vypočtení dopravného podle sazebníku. Nespadá-li vytisknutí razítka v jedno s podáním a převzetím zboží a nákladního listu výpravnou k přepravě, není pro uskutečnění železniční nákladní smlouvy rozhodným přitisknutí razítka, nýbrž okamžik převzetí zboží a nákladního listu výpravnou k přepravě. Tím okamžikem počíná též ručení dráhy za zboží odevzdané k přepravě (srov. roz. 7707 sb. n. s. Rv I 1812/27 a Dr. Fr. Vážného spis »O nejdůležitějších listinách užívaných při nákladní smlouvě«), tím okamžikem platí zboží za odevdané i adresátu, tím okamžikem přechází též nebezpečí nahodilé zkázy a nahodilého zhoršení věci na adresáta (na kupitele zboží) (čl. 345 obch. zák.). Předpokladem ovšem jest, že zboží a nákladní list převezme výpravná dráha, pokud se týče její zřízenec, jenž jest ustanoven k tomu, by převzal k přepravě i zboží i nákladní list o něm. To se však v souzeném

případě stalo, neboť jest nižšími soudy zjištěno, že skladník, jemuž nákladní list a vagonová zásilka žalovaného byly k přepravě odevzdány, jest dozorcem ve výpravně dráhy v P. a jest pověřen úkolem, by přejímal k přepravě jménem výpravní takové zásilky, jakož i nákladní listy o nich, je zkoumal, zda vyhovují předpisům, a pak nákladní list a jeho duplikát orazítkoval datem a razítkem odesílací stanice. Pokud dovolatelka toto zjištění v dovolání napadá a snaží se je podvrátiti, brojí nepřipustně proti hodnocení důkazů nižšími soudy a nemohou proto tyto její vývody dojíti povšimnutí. Mylné jsou proto vývody dovolatelky o »třídenním mezičase bez právního podkladu« a o smlouvě schovací, poněvadž pro uskutečnění železniční nákladní smlouvy není rozhodnou okolností orazítkování nákladního listu, nýbrž, jak již doličeno, jeho převzetí a převzetí zboží výpravnou dráhy, což, jak zjištěno, se stalo dne 19. července 1928, před shořením zboží. Okolnost, že dráha napotom po požáru vrátila žalovanému nákladní list i jeho duplikát, neorazítkovavši je, nemá vzhledem k zjištěním shora uvedeným významu a dráha to i sama uznala vydavši žalovanému dodatečně výpravnou nákladů dne 17. září 1928 osvědčení o sjednání smlouvy nákladní. Vzhledem k tomu, co řečeno, jest lhostejno, že před požárem zboží nebylo provedeno vyúčtování dopravného výpravnou nákladů, poněvadž není na něm, jak již doličeno, závislým uskutečnění železniční dopravní smlouvy. V rozporu se spisy jest tvrzení dovolání, že nebylo nižšími soudy zjištěno, zda a jakými slovy bylo zboží k dopravě převzato, neboť nižší soudy zjistily, že Fr. P., dostav nákladní list, prohlédl téhož dne (19. července 1928) na dráze naložený vagon, jehož se nákladní list týkal, a, poněvadž byl normálně naložen, dal příkaz k jeho zvážení, nařídív dělníku, by vagon opatřil cedulkou »odvažte«. Tím byly, jak správně usuzuje odvolací soud, i zboží, i nákladní list převzaty k přepravě. Lhostejno jest, že nebylo zjištěno, zda dráha zapůjčila vagon a zda svou lokomotivou nebo svými lidmi vagon se sporným zbožím dopravila na stanici v P. neboť jest jen rozhodným zjištěním prvního soudu, že sporný vagon byl z vlečky elektrárny vytažen dne 19. července 1928 o 11. hodině do stanice P. k vážení a že pak bylo zboží již na nádraží a že bylo převzato skladníkem Frant. P-em.

Neodůvodněnou jest výtku, že nelze prý v přilepení lístku na vagon, obsahujícího příkaz k zvážení jeho, viděti převzetí vagonu k přepravě, neboť, i když vážení vagonu jest pouze jedním z úkonů, který se předsebere při přebírání zboží ku přepravě, jest věcí právního posouzení, zda převzetím nákladního listu, prohlídkou vagonu, zda jest normálně naložen zbožím a příkazem k jeho zvážení, nastalo převzetí zboží ku přepravě výpravnou nákladů, čili nic. V tom směru jest přisvědčiti právnímu názoru nižších soudů, že těmito úkony převzetí zboží (tradice) se uskutečnilo, neboť přijetím nákladního listu a disponováním zboží k vážení za účelem doplnění nákladního listu udáním váhy zboží, provedeny byly úkony, kterými dráha naznačila znamením, že se uchopila detence zboží a které jí též sjednaly moc výhradné dispozice nad zbožím. Zjištěno-li nižšími soudy, že skladník Frant. P. zboží ku přepravě převzal, jest tím samým vyloučeno, že by je byl převzal pouze v uschování podle § 64

žel. dopr. ř., neboť by k tomu scházel souhlas žalovaného, jehož udělení nebylo žalobkyní ani tvrzeno. Tomuto zjištění není na závadu okolnost, že zboží pro přetížení nádražní váhy nemohlo býti ihned dále vypraveno, neboť kdyby byla chtěla dráha pro tuto překážku odepřítí převzetí nákladu k dopravě, byla by to musila žalovanému ihned oznámiti a jemu zboží buď ihned vrátiti, aneb se s ním dohodnouti o prozatímní úschově zboží (§§ 3, 63 a 64 žel. dopr. ř.), což se však, jak nesporno, nestalo. Žalobkyně nevymínila si ve smlouvě kupní ze dne 9./12. června 1928, že jí prodatel (žalovaný) musí po odeslání zboží zaslati duplikát nákladního listu a právem proto uznal odvolací soud, že žalovaný nebyl povinen jí duplikát ten opatřiti a zaslati a to tím méně, když mu dráha odepřela vydání duplikátu orazítkovaného. Ostatně jest otázka, zda žalovaný opatřil čili nic žalobkyni duplikát nákladního listu pro rozhodnutí sporu vedlejší, neboť žalovanému podařil se důkaz, že zboží žalobkyni prodané odevzdal dráze ku přepravě na žalobkyni (kupitelku) dne 19. července 1928. Tím splnil se své strany smlouvu kupní (čl. 345 obch. zák.) a není proto žalobní nárok na zrušení smlouvy pro zaviněné nesplnění smlouvy žalovaným odůvodněn a nejsou proto ani odůvodněny její nároky na zaplacení 46.796 Kč 80 h a na vydání směnek za 52.500 Kč, jež s požadovaným zrušením smlouvy souvisely. Právem proto nižší soudy žalobu jako neodůvodněnou zamítly posoudivše věc správně po právní stránce (§ 503 čís. 4 c. ř. s.) a právem se proto nezabývaly ani dalšími vývody žalobkyně o tom, že žalovaný prý měl zboží proti poškození neb ztrátě pojistiti, že je měl správně deklarovati a řádně zabaliti, neboť nároky příslušející snad žalobkyni ze zanedbání těchto povinností bude snad řešiti v budoucím sporu o náhradě škody, nikoliv však v tomto sporu.

Čís. 10236.

Právní trvání veřejné obchodní společnosti není dotčeno tím, že její firma nevyhovuje zákonu.

I společnost podle § 1175 obč. zák. lze zrušiti pro důležité důvody podle obdoby čl. 125 obch. zák.

Na zrušení společnosti lze po případě uznati s ohledem na závažné důvody, vzniknuvší v osobě společníka, jenž o to žádá.

(Rozh. ze dne 17. října 1930, Rv I 1571/29).

Úmluvou ze dne 14. července 1926 utvořili žalobce a žalovaný společnost na výrobu a na prodej hodinářských výrobků. Žalobce přinesl do společnosti patent, žalovaný peníze. Žalobou, o níž tu jde, domáhal se žalobce na žalovaném zrušení společnosti. O b a n i ž š í s o u d y u z n a l y podle žaloby, o d v o l a c í s o u d z těchto důvodů: Žalobce nedomáhá se, jakž patrně z jeho přednesu, zejména pak z žalobního žádání, zrušení smlouvy společenské pro její počáteční neplatnost podle všeobecných zásad o smlouvách, nýbrž zrušení společnosti. V žalobě výslovně uvádí, že nemůže býti na něm žádáno, by pokračoval ve společ-