

Čís. 5607.

Železniční doprava s Polskem, bývale ruským, v době plebiscitu na Těšínsku.

(Rozh. ze dne 31. prosince 1925, Rv II 639/25.)

Žaloba zasílatelské firmy proti Československému eráru o náhradu škody z dopravní smlouvy byla zamítnuta s o u d y v š e c h t ř í s t o l i c, N e j v y š š í m s o u d e m z t ě c h t o

d ů v o d ů:

Žaloba jest ve své podstatě žalobou o náhradu škody z porušení nákladní smlouvy. Jde o dvě nákladní smlouvy, které sluší dobře rozeznávat. První byla ujednána firmou M. s francouzskými drahami podáním zboží a mezinárodními nákladními listy ku přepravě do Varšavy po případě Sosnowic v bývalém ruském Polsku. Do této smlouvy vstoupily československé státní dráhy tím, že převzaly zboží i s nákladními listy ve své pohraniční stanici Břeclavě ku další dopravě. K řádnému jejímu splnění, jež vyžadovalo přepravu zboží do stanic určených odesílatelem a vydání jeho původním adresátům, nedošlo. Pro dopravní překážku, totiž pro nezaplacení dovozného na československé trati, vyřídila československá dráha nákladní smlouvu tak, že skončila přepravu v Bohumíně a vydala zboží žalující zasílatelské firmě, vybravši si od ní poplatky, váznoucí na zboží, jmenovitě své dovozné. Tím byla tato nákladní smlouva odbyta. O otázkách, zda československá dráha jednala podle smlouvy, zda dopustila se zavinění, zda byla oprávněna změnit adresu v nákladních listech, zda měla je změnit také na duplikátech, není třeba uvažovati a není třeba zabývati se příslušnými vývody stran a nižších soudů, neboť z tohoto důvodu žalující firma nežaluje a nemůže žalovati, nejsou k tomu oprávněna. Podle Šu 99 žel. dopr. ř. mohla by z porušení první nákladní smlouvy žalovati jenom firma M. v Paříži jako odesílatelka zboží, již jediné příslušelo k němu právo příkazní. Žalující firma požaduje náhradu pro porušení druhé nákladní smlouvy, kterou ujednala sama jako odesílatelka tím, že podala vydané jí zboží znova ku železniční přepravě novými nákladními listy pro místní dopravu na adresu svých důvěrníků v bývalém ruském Polsku, kteří byli jí poukázáni, by zboží vydali po vybrání záloh a útrat původním adresátům. Tato druhá nákladní smlouva byla polskými drahami porušena tím, že zboží nebylo vydáno adresátům, uvedeným v nových nákladních listech a určeným žalující firmou jako odesílatelkou, nýbrž adresátům původním. Nelze souhlasiti s názorem projeveným již v rozsudku prvního soudu a zdůrazněným soudem odvolacím, že polská dráha nemohla jednat jinak, když se původní adresát vykázal bezvadným duplikátem původního nákladního listu, na němž změna adresy nebyla vyznačena. Pro posouzení povinností polské dráhy jsou ovšem rozhodny zákonné předpisy platící na území dřívějšího ruského Polska, které nebyly zjištěny, poněvadž však bývalé Rusko bylo jedním ze států, přistoupivších k Bern-

ské úmluvě o mezinárodní přepravě zboží ze dne 14. října 1890, čís. 186/1892 ř. zák., netřeba pochybovati, že i tam platilo právní pravidlo čl. 16 této úmluvy podle něhož jest dráha povinna vydati zboží adresátovi vyznačenému odesílatelem na nákladním listu, v tomto případě tedy adresátovi uvedenému žalující firmou na novém nákladním listu, jímž ona zboží odevzdala ku železniční přepravě. Kdyby měl pro posouzení povinnosti dráhy k vydání zboží vůbec nějaký význam duplikát nákladního listu, — ale nemá, neboť podle posledního odstavce čl. 8 mez. úml. nemá významu ani originálního nákladního listu, ani listu nakládacího, — musil by přijíti v úvahu pouze duplikát nákladního listu o druhé nákladní smlouvě, vyhotovený žalující firmou. Polská dráha byla povinna splniti nákladní smlouvu podle nákladního listu, který se zbožím převzala, a nebyla povinna, ale ani oprávněna, zkoumati, zda se československé dráhy při splnění první nákladní smlouvy dopustily zavinění a zda byly oprávněny vydati zboží žalující firmě. Polská dráha vydala proti smlouvě zboží jiné osobě, než žalující firma v nákladním listě ustanovila, ručí proto žalobkyni za zažalovanou škodu, vzniklou jí tím, že nemohla vybrati od původního adresáta své útraty a výlohy a nemohla uplatniti zastavní právo, jež jí na zboží podle čl. 382 obch. zák. příslušelo. Za tuto škodu ručí polská dráha sama, poněvadž ji sama zavinila. I kdyby pro přepravu platila ustanovení mezinárodní úmluvy a kdyby podle ní byla také československá dráha povinna nahraditi žalobkyni škodu, přece by podle čl. 47 příslušelo československé železnici právo postihu proti polské železnici, a mohla by si podle čl. 57 vyžádat zakročení centrálního úřadu pro mezinárodní dopravu. Těžisko sporu spočívá však právě v tom, že mezinárodní úmluva pro spornou přepravu neplatila, takže by československá dráha, kdyby vyplatila zažalovanou náhradu, právo postihu proti polské železnici neměla, ač žalující firma mohla a měla náhradu požadovati přímo od polské železniční správy. Výroku, že se mezinárodní úmluva na spornou přepravu nevztahovala, poněvadž ani Československo ani Polsko tehdy k ní ještě nepřistoupilo, dovolatelka již nenapadá, ale dovozuje povinnost československé dráhy k ručení za polské dráhy z Šu 100 žel. dopr. ř. a čl. 401 obch. zák. Ani toho ani onoho předpisu nelze použiti na zažalovaný nárok. Jest sice správné, že tehdejší železniční dopravní řád ze dne 11. listopadu 1909, čís. 172 ř. zák. platil stejně jako platí i nynější dle Šu 1 také pro dopravu mezinárodní, pokud nebyla jinak, totiž mezistátními smlouvami, upravena, československé dráhy byly tedy povinny zachovávat jeho předpisy i ohledně zboží určeného ku přepravě do cizozemska, přece však byl a jest železniční dopravní řád normou tuzemskou a nezavazoval dráhy polské. Nemohly-li tuzemské dráhy donutit dráhy polské, by vstoupily do nákladní smlouvy podle předpisů železničního dopravního řádu, nemůže jim býti uloženo ručení za polské dráhy podle tohoto řádu. Stejně jest tomu s čl. 401 obch. zák., jenž jest rovněž normou jenom tuzemskou. Jeho ustanovení, že, předá-li povozník zboží jinému povozníkovi k úplnému nebo částečnému provedení převzaté dopravy, ručí za něj a následující povozníky, předpokládá, že se povozník zavázal ku provedení celé zamýšlené přepravy, a že jest mu možno smluviti se železnicí, na niž jest pro její monopolní postavení ohledně části přepravy odká-

zán, přepravu na jejím úseku. Ustanovení čl. 423 obch. zák., že železnice nesmí své ručení za následující dráhy předem vyloučiti ani obmeziti, nutno vykládati v souvislosti s předcházejícím čl. 422, že železnice nesmí mimo výjimky přesně stanovené odepřítí ujednání nákladní smlouvy. Jestliže cizozemská železnice odmítá ujednati s tuzemskou železnicí smlouvu o vzájemné přepravě nákladů a nemůže býti k takové smlouvě donucena, nelze užítí ani čl. 423 ani čl. 401 obch. zák. V takovém případě nezbývá, než aby dráha buď odepřela přepravu, nebo v případě, že cizozemská železnice odepírá sice smluvní styk s tuzemskou dráhou, ale jest ochotna vstoupiti v přímý styk se stranou, — aby se zavazovala jenom pro onu část přepravy, kterou sama může provést, tedy do pohraniční stanice, tam však odevzdala jménem a na účet odesílatele zboží následující dráze, jež přijetím zboží a nákladního listu vstupuje do přímého smluvního poměru již jenom k odesílateli. Přeprava přestává býti jednotnou, rozdrobí se na tolik samostatných přeprav, kolik jest dopravních státních úseků, odepírajících vstoupiti navzájem ve smluvní poměr, v každém úseku provádí dráhy samostatně dopravu a ručí za ni podle domácích zákonů přímo straně. Námitka, že žalované československé státní dráhy neručí pro nedostatek mezistátních úmluv za dráhy polské, nebyla sice výslovně přednesena, ale jest obsažena v námitce nedostatku pasivní legitimace, odůvodňované tím, že československé dráhy převzaly zboží s nákladním listem od žalující firmy nikoliv ku dopravě svazové, nýbrž za polské dráhy ku dopravě místní. Ačkoliv tak tvrdí nejen žalované československé dráhy, nýbrž — podle vyjádření o navržené vedlejší intervenci ve sporu — také samy polské dráhy, nelze souhlasiti s prvním soudem, že československá dráha jednala, přijímajíc od žalobce zboží ku přepravě do bývalého ruského Polska jako zmocněnec polských drah. Nehledíc k tomu, že neprojevila na venek takové vůle, není tu smlouvy, o níž by se takový zmocněnecký poměr mohl opírat. Pouhá skutečnost, že tlakem skutečných poměrů československé dráhy konaly ve stanici Bohumínské výpravní službu i za Poláky, nedostačuje, aby nákladní smlouvy ujednané československými drahami bez jakékoliv výhrady mohly býti pokládány za ujednané jménem a na účet drah polských. Podle čl. 401 obch. zák. není překážkou nákladní smlouvy, že povozník pověří celou smlouvenou přepravou povozníka jiného, mohla tedy československá dráha ujednati nákladní smlouvu vlastním jménem, třebaš přepravu z Bohumína na východ obstarávaly výhradně polské dráhy. Ostatně náleží i přijetí zboží ku přepravě již k úkonům povozníka a jest nutně spojeno s dalšími výkony, jež nejsou ještě vlastní přepravou, jmenovitě s uskladněním zboží. Tyto výkony prováděla československá dráha dojista vlastním jménem, neboť vybírala za ně poplatky přímo, podle svého tarifu a ve své měně. Nelze také pochybovati, že ručila za převzaté zboží až do jeho skutečného předání polským drahám přímo, a že by se v této příčině nemohla odvolávat na poměr zmocněnecký. Ze všech těchto důvodů nelze mluvit ani o jednateilství bez příkazu. Rozhodnutí rozepře nezávisí však na zjištění takového poměru, nýbrž na tom, potrvál-li po skutečném předání zboží s nákladním listem polským drahám a po vzniku nového přímého smluvního poměru mezi žalující firmou jako odesílatelkou zboží a polskými státními

drahami vedle něho také ještě původní smluvní poměr mezi žalobkyní a československou státní dráhou, tak že by československá dráha rušila i za další přepravu, či byl-li skutečným předáním zboží s nákladním listem tento smluvní poměr vyřízen a odbyt. Tuto otázku nutno řešiti podle zjištěných skutečných přepravních poměrů a podle vyhlášek československých drah uveřejněných na základě vládního nařízení čis. 4/1919 a §§ 2 a 6 žel. dopr. ř. ve Věstníku pro železnice a plavbu. Poměry, za kterých byly sporné zásilky přepravovány, byly právně i dopravně abnormální. Republika Československá a Polsko stály na počátku roku 1919 ve zbrani proti sobě, v držení stanice Bohumínské vystřídaly se v tomto roce oba státy, ale oba jenom fysickou mocí a prozatímně, žádný z nich neprovedl v jejím zařízení, razítkách a tiskopisech podstatných změn. Prozatímní státní hranice vedla samou stanicí, přepravu na východ obstarávaly ze samé stanice dráhy polské, veškerou staniční a výpravní službu však dráhy československé. O definitivní státní příslušnosti stanice mělo býti rozhodnuto plebiscitem, vše mělo povahu a ráz prozatímnosti. Veškerá přeprava stála pod tlakem válečné demoralisace, jež vedle napjatého poměru obou nově vzniklých států a obtíží spojených s jejich organizací překážela rychlému uspořádání poměrů. Ani Československo, ani Polsko nepřistoupilo dosud k mezinárodní Bernské úmluvě, nebylo však ani jiných pevných, všechny sporné otázky vyčerpávajících státních smluv. Přeprava z Československa do Polska byla na počátku roku 1919 válečnými operacemi úplně znemožněna, a, když neodolatelným tlakem hospodářské potřeby byla obnovena, narážela na takové překážky, že, jak znalec uvedl, mohla býti mnohdy provedena jenom se zanedbáním dopravních předpisů. Doprava tato neměla první čas vůbec smluvního podkladu a udržovala se pouze ústními ujednáními podřízených železničních orgánů od případu k případu a tlakem skutečných poměrů. Tento bezesmluvní stav došel zřetelného výrazu v nařízeních ministerstva železnic ze dne 2. dubna 1919, čis. 10.910 a 13. května 1919, čis. 15045 uveřejněných 12. dubna a 24. května 1919 v číslech 29/30 a 41/42 Věstníku pro železnice a plavbu, že se pro přepravu s Polskem změní §§ 69 a 72 žel. dopr. ř., že dovozně se všemi poplatky až do pohraniční stanice musí býti placeno předem a že se nesmí zboží zatěžovati dobírkou nebo zálohou. Nákladní smlouva jest smlouvou úplatnou, železnice provozují přepravu za dovozně a vedlejší poplatky, stanovené přesně tarifem. Byly-li všeobecné zákonné předpisy ohledně styků s Polskem změněny v ten rozum, že úplata za veškeré úkony československých drah musí býti zaplacena přímo jim, a že jest nepřípustno zatěžovati zboží jdoucí do Polska dobírkou a zálohami, jež by vyžadovaly dodatečného zúčtování mezi oběma železničními správami, dala tím československá železniční správa zřetelně na jevo, že ujednává při přepravě do Polska nákladní smlouvy jenom ohledně vlastních dopravních úkonů a vlastního státního území, že tedy vylučuje zákonnou jednotnost nákladní smlouvy ohledně československých a polských drah a ponechává odesílateli, by vstoupil s polskou železniční správou v samostatný smluvní poměr. Za trvání tohoto bezesmluvního stavu bylo ručení československé železniční správy za polskou železniční správu vyloučeno. Tariiní předpis čis. 46 ze dne 1. července 1919,

jehož se dovolává žalovaná strana, nemá pro spor tvrzeného významu. Nejen proto, že, jak žalobkyně správně zdůrazňuje, nebyl řádně, totiž ve Věstníku pro železnice a plavbu, vyhlášen, jak by bylo pro jeho všeobecnou závaznost dle §§ 2 a 6 žel. dopr. ř. a nařízení ze dne 29. března 1911, čís. 56 ř. zák. potřeba, nýbrž hlavně proto, poněvadž se jeho odstavec II., jehož se žalovaná strana dovolává, vztahuje jenom na styky se stanicemi na Těšínsku a v Haliči. Na styk se stanicemi v bývalém ruském Polsku, tedy na souzený spor, vztahuje se odstavec I. tohoto předpisu toho obsahu, že přímá železniční přeprava není dosud povolena. Tarifní předpis obmezuje se tu pouze na zjištění dosavadního skutečného stavu a jeho dalšího nezměněného trvání. Tento skutečný stav, nemožnost přímé nákladní dopravy do bývalého ruského Polska musil býti žalující světové firmě, která se obírá právě v Bohumíně po živnostensku mezinárodní dopravou, znám. Nebyla-li informována, mohlo se to státi jenom nedostatkem bedlivosti podle §u 1299 obč. zák. odborníkům uložené, a musí sama tento nedostatek zodpovídati. Tak, jako neuveřejněním ve Věstníku nebyly odstraněny skutečnosti, že ani Československo ani Polsko nepřistoupily ještě k mezinárodní úmluvě, a že trať na východ od Bohumína byla v polské moci, tak nemohla jím býti odstraněna ani skutečnost, že přímá doprava do bývalého Ruska byla pro nedostatek potřebných úmluv nemožná a nepřipustná. Zákaz přímé dopravy znamenal, že československé dráhy odmítají ujednání jednotných nákladních smluv o přímé dopravě, a že, když se přeprava novým podáním zásilek v pohraniční stanici umožní, odmítají ručení za přepravu na polském území. Tento význam zákazu jest patrným zvláště ze srovnání s odstavcem II., jímž byla obnovena přeprava do Těšínska a Haliče na starém zákonném podkladě, totiž na podkladě železničního dopravního řádu ze dne 11. listopadu 1909 a rakousko-uherského tarifu díl I. odd. A. a B. Kdežto pro styk s Haličí a Těšínskem byla platnost železničního dopravního řádu s odchylkami, jež byly již dříve vyhlášeny, zachována, a tím obnoveno i ručení československých drah za přepravu v Těšínsku a Haliči, zůstala přeprava do ruského Polska beze smluvního a zákonného podkladu. V tomto stavu nenastala změna ani vyhláškou (317) uveřejněnou v čís. 80 Věstníku ze 4. října 1919, již byla vyhlášena s platností od 1. října 1919 prozatímní (Varšavská) úmluva o přímé železniční přepravě mezi oběma státy, neboť podle odstavce čís. 5 této úmluvy, vyjmuta byla prozatím přeprava do stanic bývalého ruského a pruského Polska, kde měly býti dodatečnou dohodou připuštěny ku přímé vzájemné přepravě jenom některé stanice. Teprve vyhláškou (362) uveřejněnou v č. 93/94 Věstníku z 22. listopadu 1919 s účinností od 1. prosince 1919 byla Varšavská úmluva rozšířena na přepravu mezi všemi stanicemi obou států, do této doby nespadá však již žádná ze sporných zásilek. Všechny byly podány ku přepravě mezi 3. říjnem a 11. listopadem 1919, kdy přerušení přímé přepravy ještě trvalo, již z vyhlášek č. 29/30 a 41/42 bylo poznatelné a bodem čís. 5 vyhlášky ze 4. října 1919, čís. 80 Věstníku bylo uveřejněno. Vůči tomuto skutečnému a právnímu stavu nemá významu ani okolnost, že mocí skutečných poměrů nebyla výpravní služba zásilek do pruského Polska na stanici Bohumínské obstarávána přímo Poláky, nýbrž že zboží bylo přijímáno československý-

mi zřízení, ani to, že tito zřízení nebyli si snad vědomi právního významu skutečného stavu a manipulovali zásilky v jednotlivých případech pro nedostatek vhodných zvláštních tiskopisů tak, jako by šlo o přípustnou přímou přepravu. Československé státní dráhy ručí za zboží jenom potud, pokud bylo v jejich moci, a jenom za vlastní zřízence, z toho, že vycházely stranám a poměrům vstříc a obstarávaly staniční službu a výpravu i ohledně zásilek do ruského Polska, nelze souditi na jejich vůli, zaručiti se za polské dráhy. Pokud spočívá žaloba na právním důvodu, že nákladní smlouva byla polskou dráhou bezprávným vydáním zboží cizí osobě porušena, nutno žalobní žádost zamítnouti pro nedostatek pasivní legitimace. Neprávem odůvodňuje žalobkyně žalobní nárok přímým zaviněním československých drah. Pokud je spatřuje v nepořádném splnění první nákladní smlouvy, není, jak bylo již úvodem vysvětleno, aktivně legitimována, aby z tohoto důvodu požadovala náhradu. Pokud spatřuje zavinění československé dráhy v zamlčení okolnosti, že změna adresy na prvních nákladních listech stala se bezprávně, poněvadž bez příkazu odesílatele, jest dovolání, nehledíc k tomu, že adresa byla změněna jen na některých nákladních listech, u většiny však zůstala beze změny, v rozporu se skutkovým zjištěním obou nižších soudů, jehož správnost nenapadá a ovšem podle Šu 503 c. ř. s. ani nemůže již napadat. Nižší soudy zjistily, že tehdejší zástupce žalující firmy dobře věděl, že dráha změnila adresy bez odesílatelova vědomí a souhlasu, v čemž jest zahrnuto i zjištění jeho vědomosti o tom, že změna v duplikátech, jež byly v rukách odesílatelových, provedena nebyla. Pokud konečně dovolání uplatňuje jako přímé zavinění československé dráhy, že nezodpověděla hned a určitě dotaz polských drah, komu má býti zboží vydáno, a jaké poplatky byly v Bohumíně zaplacený, jest v rozporu se spisy. První dotaz polských drah byl učiněn dne 17. listopadu 1919 u ministerstva železnic v Praze a mohl býti přirozeně zodpověděn teprve po vyšetření věci. Ředitelství státních drah ve Varšavě dotazovalo se přímo telegraficky teprve dne 26. listopadu 1919, téhož dne zodpověděla stanice Bohumínská dotaz telegramem, jenž nemůže býti označen ani jako neúplný ani jako vyhybavý, neboť žádá se v něm za vydání zásilky adresátu uvedenému v novém nákladním listu s dodatkem, že týž vydá zásilku původnímu adresátovi, a byly v něm podle dotazu uvedeny také poplatky zaplacené v Bohumíně. Se zřetelem na tento telegram nezáleží již na telegramu stejného obsahu, který odeslalo na nový dotaz ředitelství státních drah v Olomouci 3. prosince 1919. Ale, i kdyby československá dráha byla dotaz nezodpověděla neb zodpověděla jej neúplně, nebylo by toto její opomenutí v příčinné souvislosti s pochybením polských drah, neboť, nehledíc ani ku zřejmě opožděnému odeslání prvního dotazu, byly polské dráhy povinny jednati podle předpisu i bez dotazu a bez odpovědi československé dráhy, a nemohly býti na pochybnostech o tom, že lze zboží vydati jenom adresátovi, uvedenému v novém nákladním listu. Konečně uvádí dovolatelka ve svůj prospěch, že mezi stranami došlo k zasílatelské smlouvě, a že i z ní jest žalovaná železniční správa povinna nahraditi jí zažalované částky. Ze svědecké výpovědi inspektora Sch-a, jenž vydal zásilky žalující firmě, plyne sice, že tak učinil v předpokladu, že firma obstará další přepravu a vydání

zásilek původnímu adresátu, to však bylo pouze podmínkou vydání zboží k rukám žalující firmy, nikoliv samostatným příkazem, z něhož by mohlo býti žalující firmou žalováno. Podle §§ 74 (4) a 81 (3) žel. dopr. ř., na něž se inspektor Sch. na ospravedlnění svého postupu odvolal, může dráha při přepravních překážkách uložiti zboží po vybrání svých výloh a útrat ve veřejném skladišti neb u zasílatele na účet a nebezpečí odesílatelovo. Žalující firma nepřednesla ničeho, z čeho by se dalo souditi, že by v tomto případě dráha jí odevzdala zboží na vlastní účet a nebezpečí, musila si mimo to býti také vědoma, že inspektor Sch. by nebyl býval k takovému postupu jménem dráhy ani oprávněn. Žalobkyně vstoupila přijetím zboží v právní poměr přímo k odesílateli, a mohla by se, pokud by byl její nárok z důvodu spedice oprávněn, držeti pouze jeho. Jelikož i v této příčině nedostává se žalované dráze pasivní legiti-mace, není třeba uvažovati o námitce, že žaloba jest, pokud se opírá o zasílatelský poměr, předčasná, poněvadž se žalobkyně nedomáhala předem náhrady na příjemci zboží z důvodu nespravedlivého obohacení a na polské dráze z důvodu porušení nákladní smlouvy.

Čís. 5608.

Podíl vystoupivšího společníka veřejné obchodní společnosti jest určití dle skutečného stavu jmění společnosti v době jeho vystoupení. Ku jmění společnosti patří i její právo nájemní. Započtení jeho hodnoty není dotčeno předpisy zákona na ochranu nájemců, jmenovitě nikoli §em 20 zákona ze dne 26. dubna 1923, čís. 85 sb. z. a n.

(Rozh. ze dne 31. prosince 1925, Rv II 723/25.)

Žalobce Rudolf H. byl od 1. ledna 1921 do 23. února 1924 veřejným společníkem firmy K. S. a spol., jejímž samomajitelem stal se pak žalovaný Berthold S. Dne 11. března 1912 byla mezi manželi N-ovými a firmou K., S. a spol. uzavřena nájemní smlouva, dle které manželé N-ovi pronajali místnosti i s dvorem k účelům továrním firmě K., S. a spol. na dobu od 1. srpna 1912 do 31. července 1922 za roční nájemné 2380 Kč. Dle odst. VII. této smlouvy udělili pronajímatelé firmě K., S. a spol. jako najímatelce právo, nejdéle 31. července 1921 právoplatně prohlásiti, že poměr nájemní (odst. 1.—6.) od 1. srpna 1922 na dalších 5 let, tudíž do 31. července 1927, se obnovuje. Ohledně nájemného neplatí však najímatelka dosud ujednaný nájem, nýbrž strany se musí ohledně výše nájemného dohodnouti a, kdyby ujednání docíleno nebylo, věc předložiti smírčímu soudu. Tohoto opčního práva použila firma K., S. a spol. dopisem ze dne 14. června 1921. Jelikož strany ohledně výše budoucího nájemného se nedohodly, rozhodl smírčí soud dne 13. června 1922 a ustanovil nájemné na 11.000 Kč ročně. Dle disoluční smlouvy ze dne 23. února 1924 má býti zisk rozdělen na polovici. V této smlouvě jest také o nájemní hodnotě řeč a zní dotyčné ustanovení takto: »Ohledně hodnoty nájemného jest Rudolf H. oprávněn, požadovati od Bertholda S-a náhradu hodnoty tohoto nájemného práva, připadající na něho. Dohodli jsme se na tom, že jsme učinili konečnou rozvahu za příčinou vystoupení společníka Rudolfa H-a a že ohledně sporného