

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 protismluvnických 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

vagony objednávala na dráze, uvedla výslovně, že jich potřebuje ku nakládání řezaného dřeva. Dráha poslala na to žalované firmě 4 vagony a nádeníci, kteří vagony naložili, odstranili železné spojky. Ježto následkem toho, že byly odstraněny železné spojky, se vagony cestou poškodily, domáhala se dráha na žalované firmě náhrady škody. **P r o c e s n í s o u d p r v é s t o l i c e** žalobu zamítl, **o d v o l a c í s o u d** uznal podle žaloby. **D ů v o d y:** Procesní soud zamítl žalobu z důvodu, že dráha zavinila sama poškození vagonu tím, že přistavila vagony nevhodné k naložení dřeva, čímž dala na jevo souhlas, aby žalovaná strana při nakládání dříví železné spojky ve vagonu odstranila. Leč tento právní názor nelze schvalovati. Dle článku 232 obch. zák. a §u 62 tehdy platného železničního dopravního řádu čís. 172/1909, musí se naložení zboží do vagonu státi tak, aby nemohlo škodu způsobiti. Třebaže je správným, že dříví do přistavených vozů bez odstranění spojek nelze naložiti, nelze ještě z toho usuzovati na to, že tím žalované straně bylo dáno právo, spojky ty odstraniti, neboť posudkem znalce je prokázáno, že je zapovězeno součástky z vagonů odejmouti, což plyne také z toho, že železniční zřízení, vagony k dopravě odebravší, byli pro odstranění spojek potrestáni. Bylo proto věci žalované strany buď vagony odmítnouti a žádati na žalující straně, by přistavila vhodné vagony, po případě když spojky odstranila a tím se dle §u 1311 obč. zák. vydala v nebezpečí, že ručí za následky tohoto odstranění, vagony pouze do té míry naložiti, aby při zmenšené nosnosti nebyly plně zatíženy. Nelze však z přistavení nevhodných vagonů ještě souditi na to, že dráha tím dala na jevo souhlas k odejmutí spojek a přetížení vozu, zejména když žalovaný při objednávce vagonů neudal bližší podrobnosti, jakého druhu dříví míní odeslati. Nutno proto říci, že dle shora citovaných předpisů pouze žalovaná poškození vagonu zavinila, následkem čehož dle článku 283 obch. zák. žalující strana může žádati náhradu skutečné škody.

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

D ů v o d y:

Přisvědčiti sluší dovolateli, že se § 62 žel. dopr. ř. na tento případ nevztahuje, neboť týká se jen škody, způsobené vadným balením. Škod, způsobených vadným nakládáním týkají se prováděcí ustanovení I. (1) a) pak II. (1) ku §u 59 žel. dopr. ř., která, byvše pojata do nákladního tarifu díl I. odd. A, stala se dle předtisku každého nákladního listu součástí nákladní smlouvy. Dle těchto ustanovení jest odesílatel, jenž nakládá sám, povinen, dbáti toho, by naložením nevzniklo nebezpečí pro vůz, spolunaložené zboží nebo bezpečnost vlaku, a ručí za všechnu škodu z vadného naložení. I kdyby však tohoto předpisu nebylo, ručil by žalovaný za vadné naložení, poněvadž byl podle čl. 282 obch. zák. povinen zachovati při nakládání bedlivost řádného obchodníka a porušil ji hrubě tím, že bez dovolení odstranil důležitou součástku vozu, zabezpečující jeho vrchní železný rám a boční stěny před tlakem naloženého zboží a poškozením. Nedovedli-li lidé žalovaného, jak se tvrdí v dovolání, pro nedostatek technických znalostí posouditi, oč se nosnost vozu

odstraněním spojek zmenší, tím spíše měli se vystříhati každé změny v jeho zařízení. Vozy, jichž nosnost byla odstraněním spojek zmenšena, byly lidmi žalovaného naloženy tak, že horní rám i boční stěny vozů povolily a se prohnuly, čímž byly vozy poškozeny. Příčinná souvislost mezi vadným naložením a škodou jest tedy nepochybná a ani žalovaný jí nepopírá. Bez úspěchu musil zůstatí pokus žalovaného přesunouti zavínění na dráhu samu, poněvadž prý mu přistavila vozy, nehodící se k naložení dlouhého dříví bez odstranění železných spojek, a poněvadž naložené vozy s odšroubovanými spojkami přijala k dopravě. Při tom nelze žalovaného ušetřiti výtky rozporu se spisy, když předpokládá, že dráze byla neb aspoň musila býti nezpůsobilost přistavených vozů k naložení dříví známa. Podle posudku znalce nemohlo býti řezivo, určené k dopravě, do přistavených vozů bez odstranění železných spojek jen proto naloženo, poněvadž bylo asi sedm metrů dlouhé, žalovaný však netvrdil, že tuto délku dřeva dráze v žádosti o přistavení vozů oznámil. Předpis Šu 63 (5) žel. dopr. ř. neukládá arci straně, by při objednávce vozů hlásila také délku dřeva, jež hodlá naložiti, ale nebyla-li tato délka dráze oznámena, nelze klásti dráze za vinu, že dodala vozy, na něž se dalo naložiti jenom dřevo kratší. Žádným způsobem nebyl žalovaný oprávněn, aby když dříví nemohlo býti pro železné spojky do přistavených vozů naloženo, vozy svémocným odstraněním železných spojek učinil k naložení způsobilými. Bedlivost, které byl povinen při nakládání šetřiti, vyžadovala, by uvědomil dráhu o nemožnosti naložení a vyžádal od ní odpomoc.

Čís. 4305.

Spolek dle zákona ze dne 15. listopadu 1867, čís. 134 ř. zák. vzniká teprve, až je o jeho dovolenosti rozhodnuto příslušným úřadem zemským (zemskou politickou správou).

(Rozh. ze dne 29. října 1924, R I 857/24.)

Žalobu »Zábavního a vzdělavacího kroužku v Ž.« procesní soud první stolice zamítl, ježto spolek neměl v roce 1919, kdy se odehrál žalobní děj, ještě právní jsoucnosti, a neměl jí ani v době podání žaloby. Odvolací soud zrušil napadený rozsudek a vrátil věc okresnímu soudu, by vyčkaje pravomoci, o ní dále jednal a ji znovu rozhodl. Důvod y: Odvolací soud nesdílí vývodů prvního soudu o tom, že žalující strana neměla ještě v prosinci 1919 právní existence a že neměla jí ani v den podání žaloby. Žalující strana tvrdí, že jest a hned od počátku byla spolkem, tedy zřejmě spolkem, ježž bylo by dlužno posuzovati dle zákona o spolcích čís. ř. zák. 134/1867 a dle Šu 26 obč. zák. Dle výsledku sporu nejde o spolek nedovolený a není tudíž ku vzniku takového dovořeného spolku třeba, aby jeho založení a ustavení bylo oznámeno politickému úřadu. Spolek toho druhu vznikne a trvá projevenou vůlí několika osob, směřující k založení spolku jako právní osoby, různé od členů, a nezáleží na jeho pojmenování. Tento vznik děje se