

pokládá pravidelnou provozovací činnost společnosti, která právě přestává jejím zrušením a zavedením likvidace (čl. 137 obch. zák.), nehledíc ani k tomu, že zastupitelská moc likvidátorů jest obmezenější, než prokuristy (čl. 42, 137, 140 obch. zák.) a že by likvidací pomínila i prokura dříve zřízená. Za tohoto stavu věci nebyl by nárok žalobců vůbec po zákonu proveditelným a netřeba se proto ještě zabývatí otázkou, může-li komplementář, oprávněný dle smlouvy ke zrušení prokury jen za souhlasu komanditisty, za určitých okolností, jmenovitě pozbyl-li duvodně důvěry v prokuristu, odvolati prokuru i v poměru vnitřním samostatně. Dovolatel vytýká dále neprávem žalované nedůslednost, jež se prý jeví v tom, že žalovaná z korespondence a ze žaloby o zrušení společnosti dovozuje sice zánik společenské smlouvy, kdežto ve svém rekursu proti usnesení rejstříkového soudu ze dne 20. září 1924, jímž byl povolen zápis likvidační firmy a ustanoven likvidátorem Antonín K., sama se této smlouvy dovolávala. V tomto postupu žalované není však rozporu, neboť zákon sám (čl. 133 obch. zák.) co do stanovení osob likvidátorů poukazuje v první řadě ku společenské smlouvě, třebaže společnost byla již zrušena (což jest právě podmínkou likvidace) a právem tedy žalovaná žádala, by byly jmenovány likvidátory osoby, k tomu společenskou smlouvou předurčené. Nelze také usuzovati z okolností, že se žalovaná spokojila s pouhým odvoláním prokury, nezakročivši ihned o zrušení společnosti, že neměla při svém prohlášení ze dne 16. května 1924 vážného úmyslu zrušiti společenský poměr. Že úmysl její byl opravdovým, plyne zřejmč z toho, že na žalobu z 10. července 1924 v tomto směru hned při prvním roku submitovala. Rozhodla-li se dříve pro opověď odvolání prokury, stalo se tak patrně pro nebezpečí z prodlení, čemuž nasvědčují vývody žalobní odpovědi.

#### Čís. 4964.

**Dopravní řád železniční ze dne 11. listopadu 1909, čís. 172 ř. zák.**

**Příkaz, nevyhovující formálním předpisům §u 73 žel. dopr. ř., jmenovitě příkaz, jenž není napsán na předepsaném vzorci, může sice býti drahou odmítnut, byl-li však drahou přijat, jest dráha povinna splniti ho tak, jako kdyby byl podán formálně správně. Nebezpečí drahou zvoleného způsobu dalšího odeslání příkazu jde na vrub dráhy.**

(Rozh. ze dne 23. dubna 1925, Rv I 348/25.)

Žalobce zaslal z T. v Čechách vagon zboží do Vídně. Ježto kupitel neplatil, žádal žalobce na dráze, by vagon zboží byl v Cmuntu zadržen. To se také stalo, avšak kupitel zatím zaplatil, pročež žalobce požádal dne 4. února 1921 dopisem dopravní úřad v T., by telegramem v cestě úřední zasláným vyrozuměl dopravní úřad v Cmuntě, by nechal zadržený vagon dále jeti. Dopravní úřad v T. žádosti vyhověl, vuz však zůstal v Cmuntu ještě po delší dobu, čímž vzešly výlohy na stojnění.

Žalobu proti dráze o vrácení takto (po 5. únoru 1921) vzniklého stojného procesní soud první stolice zamítl, odvolací soud uznal podle žaloby. Nejvyšší soud nevyhověl dovolání.

### Důvody:

Žalovaný erár nenamítá v dovolání již ničeho proti výši nároku žalobcem uplatněného a odvolacím soudem mu přisouzeného, rozhodnutí sporu závisí proto pouze na právním posouzení otázky, zda byl dopis ze dne 4. února 1921, jímž žalobce uložil dopravnímu úřadu v T. jako odesílací stanici, by na cestě zadržené vozy byly dále zaslány, a aby byl dopravní úřad v Cmuntu o příkazu uvědoměn služební cestou telegraficky, platným dodatečným příkazem odesílatelovým dle Šu 73 žel. dopr. ř., ač nebyl napsán na předepsaném tiskopisu. Otázku tuto zodpověděl odvolací soud právem kladně. Železniční dopravní řád ze dne 11. listopadu 1909, čís. 172 ř. zák., jenž platil v čase sporné dopravy, neustanovuje, jaký vliv má pro dodatečný příkaz okolnost, že nebyl udělen na předepsaném vzorci, za to čl. 15 mezinárodní Bernské úmluvy o železniční nákladní dopravě ze dne 14. října 1890, čís. 186/1892 ř. zák. prohlašuje každý dodatečný příkaz odesílatelův, jenž byl udělen v jiné, než tam předepsané formě, za nicotný. Železniční dopravní řád ze dne 10. prosince 1892, čís. 207 ř. zák., jímž zásady mezinárodní úmluvy byly zavedeny i pro dopravu tuzemskou, měl v Šu 54 stejné předpisy o dodatečných příkazech jako mezinárodní úmluva. V Šu 73 nového železničního řádu čís. 172/1909 byly ponechány v platnosti sice posavadní formální předpisy o tom, jak má býti dodatečný příkaz podán, ale ustanovení o nicotnosti jinak podaného příkazu bylo vynecháno. Z toho plyne, že příkaz nevyhovující formálním předpisům Šu 73 žel. dopr. ř., jmenovitě tedy každý příkaz, jenž není napsán na předepsaném vzorci, může sice býti drahou odmítnut, byl-li však jednou přijat, není již nicotným, nýbrž dráha jest povinna, by jej splnila stejně, jako kdyby byl podán formálně správně. Jakým způsobem dráha příkazu vyhoví, zvláště jak odesílací stanice příkaz odešle, jest věcí dráhy a řídí se jejími vnitřními předpisy, dráha nese však sama nebezpečí zvoleného způsobu odeslání. Uvědomila-li v tomto případě odesílací stanice stanici Cmunt poštovním telegramem, za jehož doručení pošta neručí, a nepotvrdila-li telegram, jak to bývá pravidlem, písemně, nezodpovídá za následky toho, že telegram nedošel a stanice Cmunt o příkazu zvěděla teprve na svůj dotaz, když vznikly již značné útraty na stojném, odesílatel, nýbrž železnice sama. Nelze proto právním vývodům dovolání přisvědčiti ani v tom, že příkaz byl by se stal pro železnici závazným teprve dodatečným opakováním na předepsaném vzorci, ani v tom, že odesláním poštovního telegramu dráha splnila závazek, jež přijetím formálně vadného příkazu převzala. Dráha byla dle Šu 73 žel. dopr. ř. povinna uposlechnouti příkazu, by pokračovala v přepravě. Útraty, jež vznikly v Cmuntu tím, že příkazu nebylo vyhověno, nemůže dráha požadovati, byla proto rozepře posouzena správně po právní stránce, když bylo žalobě na vrácení vybraného stojného vyhověno.