

výpověď osobě hospodařící, a je-li tato rozdílná od vlastníka, také jemu, — a v § 19, že hospodaří-li vlastník na přejímané nemovitosti, může Státní pozemkový úřad sloučiti vyrozumění vlastníka o zamýšleném převzetí s výpovědí. Stanoví-li pak § 20 náhr. zák., že proti výpovědi přísluší o s o b ě h o s p o d a ř í c í stížnost k nadřízenému soudu, nelze tomu rozuměti jinak, než že právo stížnosti proti výpovědi přísluší p o u z e tomu, kdo skutečně hospodaří na přejímané nemovitosti, jemuž se tedy dává výpověď z hospodaření, nikoli však vlastníku, který na nemovitosti nehospodaří, nebo dokonce třetím osobám, přímo nezúčastněným. Právem bylo tedy stěžovatelům odepřeno oprávnění k rekursu. Nemohou se dovolávati všcobecného ustanovení § 9 nesp. pat., když tu platí zvláštní předpis § 20 zákona náhradového.

Čís. 1817.

Stanice v Těšínsku (Fryštát) byla i po dobu polského obsazení stanicí tuzemskou (§ 100 žel. dopr. ř.). Ustanovení § 100 žel. dopr. ř. odpovídá ustanovení mezinár. úmluvy.

(Rozh. ze dne 5. září 1922, Rv II 168/22.)

Žalobce odevzdal v Nov. Jičíně dne 4. ledna a 13. ledna 1919 tabákové výrobky místní dráze Nov. Jičín—Suchdol k dopravě do Fryštátu, kterážto stanice byla při dojití zboží obsazena a spravována Polskem. Ježto ve stanici té byly u obou zásilek zjištěny úbytky, podal žalobce po rozumu § 100 (1) žel. dopr. ř. žalobu na čs. železniční erár, žádaje náhradu za onen úbytek. Procesní soud první stolice žalobu zamítl a to proto, že podle § 100 žel. dopr. ř. jest rozhodujícím, kdo v době, když zboží s nákladním listem bylo drahou převzato, jest skutečným provozovatelem této dráhy; to byla však nesporně polská správa, pročež pasivní legitimace žalovaného eráru dána není. O d v o l a c í s o u d uznal dle žaloby. D ů v o d y: Odvolání žalobcovo z důvodů nesprávného právního posouzení věci vznesené jest opodstatněno. Kdežto § 99 žel. dopr. ř. stanoví, kdo jest aktivně oprávněn, práva ze smlouvy nákladní plynoucí uplatniti, určuje § 100 žel. dopr. ř., proti které dráze lze žalobu takovou podati. A tu praví § 100 (3) cit. řádu, že nároky z nákladní smlouvy lze uplatniti žalobou jen proti dráze odesílací nebo proti dráze, která poslední převzala zboží s nákladním listem, anebo proti dráze, na jejíž trati se škoda stala. Pod pojmem »dráha« míní se zde jen dráha, jež zboží, jí odevzdané, také po své trati přepraví. Plyne to jednak z nadpisu § 100 žel. dopr. ř., jenž mluví o ručení několika železnic zúčastněných na přepravě, jednak z § 100 čís. 2 žel. dopr. ř., dle něhož každá následující dráha převzetím zboží a nákladního listu přejímá samostatný závazek, že přepravu provede podle obsahu nákladního listu. I číslo 5 ustanovení praví, že škodu nesou po případě súčasťně dráhy společně podle poměru délky svých tratí, jimiž se súčasťnily přepravy. Železniční dopravní řád má tedy v § 100 na mysli, že pouze dráha může býti žalována, jež se na přepravě vůbec súčasťnila; je-li na př. první následující dráha zároveň poslední drahou, lze ji žalobou stihati. V případě, o který jde, byla nesporně čs. dráha poslední drahou, jež zboží s náklad-

ním listem od dráhy odesílací převzala a zhoží do místa určení — Fryštát — dovezla; dle názoru odvolacího soudu byl proto žalobce oprávněn, žalovati čs. erár (čs. železniční erár); stanice Fryštát převzala totiž zboží a nákladní list pouze, aby oboje příjemci vydala, a nepřevzala zboží a nákladní list za účelem další přepravy, pročež žalobce nemohl by ani polský erár žalovati, i kdyby se mělo za to, že železnice od Fryštátu dále patřila správně polské. Pasivní legitimace jest tedy dána.

Nejvyšší soud nevyhověl dovolání.

D ů v o d y:

V souhlasu s udáním obou stran zjišťuje rozsudek stolice první a s ním i rozsudek soudu odvolacího, že stanice Fryštát byla při dojití zboží, o něž tuto jde a jež odevzdáno bylo k dopravě po dráze v Novém Jičíně ve dnech 4. a 13. ledna 1919, obsazena a spravována Polskem. Tím však, že pro přechodnou dobu stanice Fryštát nemohla býti spravována státem Československým, ač náleží a patřila i v době, o níž jde, jakož i vůbec celé území Těšínska k zemím bývalé koruny České, nebylo ničeho na tom změněno, že konečná tato stanice jest na území republiky Československé — a že tedy podle § 100 (3) žel. dopr. ř. pasivní legitimace úřadů (soudů) tohoto státu jest dána. Státoprávní postavení Těšínska nemohlo změněno býti tím, že část Těšínska byla ve skutečnosti pod mocí polskou, neboť tento stav Československou republikou za právní pokládán nebyl a nutno na věc tak pohlížeti, jako by nádraží ve Fryštátě neoprávněně obsazeno bylo kýmkoliv, čímž by zřejmě o nějaké změně správy na trvalo mluveno býti nemohlo. Fryštát, pokud se týče dráha, na níž jest toto místo určení, převzala jakožto poslední dráha zboží s nákladním listem od dráhy odesílací a jest tedy pasivně ve sporu tomto legitimována, při čemž podle § 100 (1), (3) žel. dopr. ř. a § 76 (1) žel. dopr. ř. odpovídá dráha za provedení přepravy až do dodání zboží a nezáleží na tom, která část práce té na konečné stanici prováděna byla. Ustanovení § 100 žel. dopr. ř. odpovídá ustanovením čl. 27 mezinár. úmluvy. Tam stejně jako v žel. dopr. ř. jest řeč o tom, která dráha, pokud se týče její »l'administration« žalována býti může a pak praví se výslovně »L'action ne sera intentée que devant un tribunal siégeant dans l'Etat où l'administration actionnée aura son domicile et qui sera compétent d'après les lois de cet Etat« tedy před soudem státu, kde žalovaná správa má své sídlo a podle zákonů toho státu. Sídlem dráhy a sice po celé projeté trati jest republika Československá a byla jím i v době polské okupace a proto žaloba proti eráru jako vlastníku konečné dráhy správně podána byla a nelze proti ní uplatňovati námitku nedostatku pasivní legitimace.

Čís. 1818.

Není závady, by soudce, jenž udělil jako soudce poručenský zmocnění ku vedení sporu, nebyl soudcem této rozepře.

Domáhati se zjištění nemanželského otcovství proti zploditeli jest nezadatelným právem nemanželského dítěte, vzdání se práva toho jest bezúčinným.

(Rozh. ze dne 5. září 1922, Rv II 175/22.)