

statě správné, že totiž prvému soudu při jmenování »poručníka« zřejmě tanula na mysl ustanovení §§ 270, 271 obč. zák., podle nichž nutno i pro neosiřelé nezl. děti ustanovit opatrovníka, nemohou-li v tom kterém případě býti zastupovány otcem, najmě při právních jednáních, která jsou mezi rodiči a nezletilým dítětem, na příklad při úpravě rodinných poměrů podle § 142 obč. zák., při stanovení výživného a pod. (sr. rozh. čís. 7338, 8153 a jiné sb. n. s.). Šlo v souzeném případě v pravdě o ustanovení takového zvláštního opatrovníka pro dítě jsoucí pod otcovskou mocí. Mylný jest názor stížnosti, že prvý soud, rozhoduje o volbě povolání nezl. Kamily R-ové, nešetřil předpisu § 148 obč. zák. Ze spisů jde jasně na jevo, že si nezl. Kamila R-ová přeje jiné povolání, než to, které stěžovatel pro ni uznává za přiměřené, a že po dosažené dospělosti její žádost zůstala u otce bez úspěchu. Nesejde na tom, že dítě svou žádost otci nepředneslo osobně samo, nýbrž ji projevilo, až se matka a opatrovník k činu (tu nazvaný poručníkem) dovolávali soudního rozhodnutí o věci, neboť nelze na dítěti žádati tolik rozvahy a odvahy, by se přesně zachovalo podle doslovu § 148 obč. zák. Stačí, že je tu vážný projev přání dítěte a že projev ten byl osobami, povolanými k ochraně jeho zájmů (§ 178 obč. zák.), otci jasně a určitě tlumočen, ale jím bylo přání zavrženo. Všem těmto podmínkám bylo v souzeném případě učiněno zadost. Byl proto prvý soud po formální stránce k napadenému rozhodnutí podle zákona oprávněn.

Čís. 10062.

Dopravní řád železniční (ze dne 13. května 1921, čís. 203 sb. z. a n.).

Jest rozeznávati mezi škodou, která vznikne i při normálních otřesech vozu spojených se železniční dopravou následkem zvláštní přirozené křehkosti zboží a za niž dráha neručí podle § 86 (1) čís. 4 žel. dopr. ř., a mezi škodou, jež vznikne mimořádným, železničí zaviněným prudkým nárazem vozu, za niž dráha odpovídá i u křehkého zboží podle § 86 (3) žel. dopr. ř. Skutečnost, že příjemce neuplatnil, odebíraje zboží, onu škodu, ač byla znatelná, nevylučuje, by tato škoda vzniklá zaviněním železnice, nebyla posuzována podle § 97 (2) čís. 4 žel. dopr. ř., nemohla-li býti při odběru zboží upozorována.

Zjistil-li příjemce zásilky vajec, odebrané bez úředního ohledání, ač bylo zevně patrné, že některá vejce jsou rozbita, teprve po otevření beden, že rozsah škody jest větší, než bývá při normální přepravě, a že zásilka musila býti postižena mimořádně prudkým nárazem, jest nárok proti železnici na náhradu škody posuzovati podle § 97 (2) čís. 4 žel. dopr. ř.

(Rozh. ze dne 28. června 1930, Rv I 1490/29).

Žalující firma domáhala se na dráze náhrady škody, ježto za železniční dopravy byla poškozena zásilka vajec. *Procesní soud* prvního stolu žalobu zamítl. *Důvody*: Žalovaná strana uplatňuje proti

žalobě předem zánik nároků podle § 97 žel. dopr. ř. Podle tohoto zákonného ustanovení zanikají všechny nároky proti železnici ze smlouvy nákladní, bylo-li zapláceno dovozně a zboží odebráno, leč by šlo o nároky na náhradu za takové vady, jež nebyly při odběru zevně znatelné, kde oprávněný příkazce může uplatňovati nároky na náhradu bezprostředně po objevení vad, nejpozději do týdne po odběru. Pro posouzení a rozhodnutí, zda námitka dráhy ve smyslu § 97 žel. dopr. ř. jest odůvodněna, jest zjistiti tyto skutečnosti: 1) zda zboží bylo stranou odebráno a kdy se tak stalo, 2) zda byla vada při odebrání znatelná, 3) či neznatelná, 4) a zda a kdy strana požádala o zjištění poškození. Nesporně jest, že zásilka byla stranou odebrána odpoledne dne 19. září 1927. Soud má za prokázáno, že při odběru zásilky zpozoroval svědek Vavřinec H. na některých bednách mokré stopy vyteklých vajec. Z této skutečnosti dalo se ihned bezpečně souditi, že vejce v bednách jsou rozbitá a že vaječná hmota vytéká, poškození zásilky bylo tudíž zevně znatelné a bylo povinností strany, by ihned před odběrem zboží nárok na odškodnění dráze ohlásila. Tvrzení Vavřince H-a, že nepřikládal mokrým skvrnám od vyteklých vajec váhu, poněvadž se domníval, že jde jen o několik málo vajec, na povinnosti strany, žádati ihned na dráze vyšetření, nic nemění. Spoléhala-li strana, že jde snad jen o poškození malého rozsahu a ohlášení včas neučinila, převzala tím celé risiko na sebe. Jest pravda, že ze skutečnosti, že na některých bednách byly stopy vyteklých vajec, nedal se ihned zjistiti rozsah škody, počet rozbitých vajec, skutečnost tato činila však poškození zásilky zevně znatelným a účelem šetření podle § 82 ž. d. ř. právě mělo býti, zjistiti rozsah škody. Nejde tu o vady neznatelné, jak tvrdí žalující strana, a, poněvadž se ohlášení škody podle nesporného přednesu stran stalo až druhého dne po odvezení zboží z nádraží do skladiště žalující strany, stalo se tak opožděně a tím nároky proti železnici podle § 97 žel. dopr. ř. zanikly. Tvrzení žalující strany, že nemohla reklamaci učiniti hned při odběru zásilky dne 19. září 1927, poněvadž v reklamační kanceláři nikdo z úředníků nebyl, jest nerozhodné, poněvadž soud na základě výslechu svědka H-a má za prokázáno, že se odběr zásilky stal k 5. hodině, a výsledkem svědků N-a a C-a má za prokázáno, že úřední hodiny na dráze jsou do 6 hodiny a proto reklamace mohla býti provedena, po případě, nebyl-li dotýčný úředník právě přítomen v kanceláři, mohlo býti učiněno hlášení přednostovi úřadu nebo jeho zástupci. Za tohoto stavu věci nárok na náhradu škody mohl by býti založen jedině tím, že škoda způsobena byla železnici úmyslně nebo hrubou její nedbalostí ve smyslu § 95 žel. dopr. ř. a straně žalující náleželo by provedení důkazu v tomto směru. Strana žalující tvrdí, že se poškození zásilky stalo při posunovacím nárazu v Chebu, tvrzení to však ničím a nijak neprokazuje, takže tvrzení to zůstává domněnkou nehledíc ani k tomu, že náraz při posunování vozů nelze pokládati za hrubou nedbalost ve smyslu § 95 žel. dopr. ř., který předpokládá zvlášť těžké porušení povinné bedlivosti. O d v o l a c í s o u d napadený rozsudek potvrdil. N e j v y š š í s o u d nevyhověl dovolání.

D ů v o d y:

Především jest vytknouti, že žalobní nárok musí býti posouzen podle železničního dopravního řádu ze dne 13. května 1921 čís. 203 sb. z. a n., neboť zásilka byla odebrána dne 19. září 1927, kdežto nový železniční přepravní řád ze dne 17. července 1928 čís. 144 sb. z. a n., jehož se žalobce dovolává, nabyl účinnosti teprve dne 1. října 1928. Procesní i odvolací soud zamítly žalobu, poněvadž všechny nároky proti železnici ze smlouvy nákladní zanikly podle § 97 (1) žel. dop. ř. zaplacením dovozného a odebráním zboží, a neplatí pro souzený případ žádná z výjimek, stanovených z tohoto pravidla v druhém odstavci téhož předpisu. Dovolání opřené o § 503 čís. 2 a 4 c. ř. s. napadá rozhodnutí odvolacího soudu hlavně proto, že bylo arci již při odběru zboží ze stop na bednách poznatelné, že nějaká vejce jsou rozbíta, jak se při železniční přepravě pravidelně, ale v míře jen nepatrné stává, že však velký rozsah škody, vysvětlitelný jen mimořádně prudkým nárazem vozu při přepravě, byl poznatelný teprve po odebrání zboží, když bedny byly otevřeny, a že proto platí tu výjimka § 97 (2) čís. 4, a nárok na náhradu škody nezankl odebráním zboží. Žalobci jest přisvědčiti potud, že se musí rozeznávati mezi škodou, jež vznikne i při normálních otřesech vozu spojených se železniční dopravou následkem zvláštní přirozené křehkosti zboží a za niž dráha neručí podle § 86 (1) čís. 4 žel. dop. ř., a mezi škodou, která vznikla mimořádným, železnici zaviněným prudkým nárazem vozu, za niž dráha odpovídá i u křehkého zboží podle § 86 (3) žel. dop. ř. Skutečnost, že příjemce neuplatnil, odebíraje zboží, onu škodu, ač byla znatelná, nevylučuje, by tato škoda vznikla zaviněním železnice, nebyla posuzována podle § 97 (2) čís. 4 žel. dop. ř., nemohla-li býti při odběru zboží upozorována. Ale tvrzení, že veliký jen mimořádně prudkým nárazem vysvětlitelný rozsah škody nebyl při odběru patrný, jest v rozporu se skutkovými zjištěními odvolacího soudu. Podle nich bylo shledáno ihned po otevření vozu, že bedny s vejci jsou shrnuty na jedné straně, což nasvědčovalo tomu, že vůz utrpěl při posunování prudký náraz. Lorenz H., pověřený žalující stranou odebráním zboží, poslal proto svědka K-a do reklamační kanceláře, by zjistila předpokládané poškození zásilky, ale k úřednímu zjištění škody na nádraží nedošlo proto, že svědek K. v reklamační kanceláři právě nikoho nezastihl, žalující strana však zboží nutně potřebovala, proto je vyložila a odvezla bez zamýšleného úředního ohledání. Z těchto zjištění plyne, že žalující strana již při odběru zboží mohla upozorovati a zprozorovala, že zásilka vajec utrpěla mimořádně prudký náraz a že škoda bude větší, než bývá při normální dopravě. Znám nebyl jen rozsah škody, ten zjistiti bylo však právě úkolem úředního ohledání, které bylo podle § 82 žel. dopr. ř. provésti. Tím, že žalující strana odebrala zboží, aniž navrhla zjištění škody, ač byla patrná, zanikly i ony její nároky na náhradu, které by jinak byly podle § 86 (3) žel. dopr. ř. po právu. Špoléhala-li, že škoda nebude veliká, jednala na vlastní vrub a nebezpečí. Jako se nemůže dovolávati ustanovení § 97 (2) čís. 4 žel. dopr. ř.,

že pravidlo o zániku nároku na náhradu odebráním zboží neplatí, nebyla-li škoda při odběru zevně znatelná, nemůže jí přinést úspěch ani poukaz k § 97 (2) žel. dopr. ř., podle něhož pravidlo ono neplatí také, když ke zjištění škody nedošlo proti předpisu § 82 žel. dopr. ř. vinou železnice. Nelze pokládati za vinu železnice, že svědek K. v pět hodin odpoledne nezastihl nikoho v reklamační kanceláři, neboť bylo zjištěno odvolacím soudem, že se v ní až do šesti hodin odpoledne úřadovalo, a že bylo lze žádati o zjištění škody také přímo u přednosta stanice neb u jeho náměstka. Podle třetího odstavce § 97 žel. dopr. ř. může příjemce tak dlouho odepíratí příjem zboží, i když již přijal a vyplatil nákladní list, až železnice vyhoví jeho návrhu na zjištění škody. V dovolání spatřuje žalobce zavinění železnice také v tom, že zřízenec dráhy, jenž vydával zásilku, musil rovněž upozorovati, že utrpěla prudkým nárazem vozu, a že byl proto podle § 82 žel. dopr. ř. povinen, zaříditi zjištění škody i bez návrhu strany. Avšak železnice není podle železničního dopravního řádu povinna ohledati při dojití a při vydání zboží stav každé jednotlivé zásilky, a skutkový předpoklad, že si lidé železnice při vydávání zásilky musili všimnouti jejího stavu, nemá vzhledem k tomu, že zásilka byla celovozová a žalující strana ji sama vyložila, ve zjištěních nižších soudů prázdné opory. Poslední, o ustanovení § 97 (2) čís. 1 žel. dopr. ř. opřená námitka, že škoda byla zaviněna hrubou nedbalostí, byla podrobně vyvrácena již odvolacím soudem. Dokládá se jen, že mimořádně prudký náraz vozu mohl, ale nemusil míti příčinu v hrubé nedbalosti železničních lidí, že se při železničním provozu může vyskytnouti také jen náhodou nebo lehkým opominutím povinné péče, a že proto pouhou skutečností, že vůz utrpěl takový náraz, ale bez zjištění, kdy, kde a proč se tak stalo, nemůže býti hrubá nedbalost prokázána.

Čís. 10063.

Záměnou dluhopisů válečných půjček za náhradní dluhopisy podle § 15 zákona ze dne 30. září 1924, čís. 216 sb. z. a n., nezanikla část upisovatelova dluhu, jež nebyla zajištěna válečnými půjčkami.

Měla-li býti část zápůjčky nezajištěná válečnými půjčkami zaplacená tím způsobem, že si upisovatel opatří nebo mu banka opatří hypotekární zápůjčku, převzala banka risiko úpisu, t. j. učinila sama placení zápůjčky jí poskytnuté závislým na sjednání hypotekární zápůjčky a nemůže požadovati na upisovateli hotové zaplacení, nedošlo-li bez upisovatelovy obmyslnosti k sjednání hypotekární zápůjčky.

(Rozh. ze dne 28. června 1930, Rv I 1580/29.)

Žalovaný upsal prostřednictvím žalující banky válečnou půjčku, na niž mu banka poskytla zápůjčku, již zajistil do 75% lombardem válečných půjček, zbývajících 25% mělo býti zajištěno knihovně. Ke knihovnímu zajištění však nedošlo. Po vydání zákona ze dne 30. září