

Čís. 7748.

Vzhledem k čl. 191 a 301 mírové smlouvy Trianonské nabyla Československá republika též licence, týkající se užívání patentu vozových ložisek, udělené bezplatně uherským státním drahám.

Originární nabytí patentního práva není podmíněno zápisem do patentního rejstříku. Totéž platí pro nabytí licence. Ze zápisu patentního práva nebo z poznámky udělení licence v patentním rejstříku nelze dovozovati, že ono právo jest zmístněno jen tam, kde se vede rejstřík.

Přenechal-li vynálezce uherským státním drahám bezplatné použití svého patentu v míře nejrozsáhlejší bez obmezení, zejména i pro budoucnost co do drah, které by snad příště přišly do správy uherských státních drah, jest československý stát, na něhož tato licence přešla, oprávněn nejen používatí vozů, jichž nabytí mírovou smlouvou od maďarského státu a jež jsou opatřeny chráněnými ložisky, na všech svých tratích, aniž by mu v tom bránil rakouský patent, nýbrž nahrazovati opotřebovaná ložiska těchto vozů ložisky novými téhož typu a dáti ložiska tato nebo jejich součástky vyrobiti kdykoliv a kdekoliv ve vlastních nebo cizích dílnách.

Československý stát není pasivně oprávněn ku sporu z porušení patentního práva dráhou košicko-bohumínskou.

(Rozh. ze dne 3. února 1928, Rv I 410/27.)

Žalobce, vrchní inspektor uherských státních drah, byl majitelem rakouského patentu čís. 73.893, uděleného mu podle patentového zákona ze dne 11. ledna 1897, čís. 30 ř. zák. patentním úřadem ve Vídni, dále uherského patentu čís. 62.152 podle patentového zákona uherského ze dne 14. července 1895 zák. čl. XXXVII. uděleného mu patentovým úřadem v Budapešti. Oba tyto patenty týkaly se ložisek pro železniční vozidla. Patentovou listinou čís. 1714 patent. úřadu republiky Československé v Praze ze dne 4. května 1920 bylo prohlášeno, že shora uvedený rakouský patent čís. 73.893 požívá podle zákona ze dne 27. května 1919, čís. 305 sb. z. a n. patentové ochrany v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Patentovou listinou téhož úřadu čís. 5530 ze dne 25. dubna 1921 bylo prohlášeno, že i uherský patent čís. 62.152 požívá podle téhož zákona patentové ochrany na Slovensku. Žalobce domáhal se na žalovaném československém eráru pro porušení patentu podle § 96 pat. zák. náhrady 1,200.000 Kč. Tvrdil v žalobě, že žalovaná strana nejen používá železničních vozidel opatřených ložisky pro žalobce patenty chráněných, nýbrž objednala a objednává u různých firem vozidla s takovými ložisky a těchto objednaných vozidel používá, aniž by měla žalobcovo svolení nebo mu platila licenční poplatky. Procesní soud první stolice žalobu zamítl. Důvody: Bylo zjištěno, že ložisek typu 102, jež jsou chráněna patentními listinami v tuzemsku čís. 1714 od 4. května 1920, pokud se týče čís. 5530 od 25. dubna 1921, používá se čsl. drahami jedině u vozů M. Á. V., a) vozů bývalých uher-

ských státních drah, jež na základě repartice podle mírové smlouvy Trianonské byly repartiční komisí československým drahám do vlastnictví přiděleny z vozového parku bývalých uherských státních drah. Těchto vozů — nyní již označených značkou »Č. S. D.« — používá se ve všeobecném provozu a obíhají po všech tratích československých drah, podle potřeby i po zahraničních tratích, domovskou dílnou pro ně, t. j. dílnou, kde se provádějí pro ně velké opravy, jest Trnava na Slovensku. Dále má soud zjištěným, že b) týmiž ložisky opatřeny jsou některé vozy dráhy košicko-bohumínské, jež označují se vzorem A-53 shodným s typem 102 M. Á. V., c) dále jsou u 200 vozů Cg (Z 1—10.000 až 110.029, 1—10500 — 1.10.529 Kc (N) 7 — 10.000 — 7.10.069, pak 7—10.500 — 7—10.569), které byly v roce 1920 dodány státní správě železniční továrnou v Kistarcsu u Budapeště na základě nabídky ze dne 6. července 1920, a konečně d) též u vozů 70.U (7-30.645 — 7-30714) vystavěných vozovkou v Hlohovci roku 1925 ze součástek, které si košicko-bohumínská dráha opatřila ještě před převratem. Ložiska vzoru 102 M. Á. V. objednala košicko-bohumínská dráha ještě před převratem. Soud má podle těchto důkazů zjištěným, že se u ostatních vozů československých státních drah ložisek vzoru 102 M. Á. V. nepoužívalo a nepoužívá, že ložiska jiného druhu než vzoru 102 M. Á. V. nebyla nahražována ložisky vzoru 102 M. Á. V., dále že si ředitelství státních drah v Bratislavě objednalo v roce 1919 9308 ložisek 102 M. Á. V. a 600 pánvic pro vozy bývalých státních drah uherských, ostatní pak ředitelství státních drah rovněž pro vozy bývalých státních drah uherských taktéž v roce 1919 úhrnem dalších 5.149 ložisek a 1324 pánvic, že se tento počet od roku 1919 nezvýšil, naopak zásoba jejich jest na celá desetiletí nevypotřebovaná, ježto po převratu bylo na území Československé republiky takovýchto vozů M. Á. V. na 40.000, z nichž většina měla ložiska typu 102; během doby se však vozy vyměňovaly a zůstalo z nich v tuzemsku jen asi 9.000 kusů; mnoho vozů s nahrazenými v tuzemsku ložisky přešlo do Budapešti a již sem nepřišlo. Pokud jde o tvrzené porušení patentu ohledně vozů košicko-bohumínské dráhy, pod b), d) uvedených případů, uznává soud důvodnost námítky žalované strany nedostatku pasivní legitimace. Neboť košicko-bohumínská dráha byla ministerstvem železnic převzata jen do správy podle § 1 vládního nařízení ze dne 6. října 1919, čís. 539 sb. z. a n. a vedením této správy jest pověřeno ředitelství státních drah v Košicích. Správa tato vede se na účet vlastníka dráhy odděleně od správy státních drah. Stav tento shoduje se také s předpisy zákona ze dne 22. prosince 1920, čís. 690 sb. z. a n. (§ 2) o převzetí soukromých železnic do správy státu. Podle těchto předpisů zůstal tedy podmět práv a závazků košicko-bohumínské dráhy nezměněn a jen tento podmět jest z úkonů správce oprávněn a zavázán a může o práva a závazky vyplývající z těchto úkonů žalovati a býti žalován. Vzhledem k tomu má soud za to, že československý erár, pokud se týče jeho železniční správa nemůže býti žalován ze závazků, jež vyplynuly ze svěřené jí správy dráhy na účet vlastníka. Proto žaloba v tom směru jest bezdůvodná pro nedostatek

pasivní legitimace a musila býti z tohoto důvodu zamítnuta. Co do používání vozů uvedených pod a) a nahražování sporných ložisek nebo některých jich součástí nelze spatřovati skutkovou povahu § 95 pat. zákona. Neboť objednávka ložisek a pánvic shora zjištěná stala se v roce 1919, tedy v době, kdy se účinnost žalobcova patentu na tuzemsko nevztahovala. Kromě toho mírovou smlouvou Trianonskou a protokolem a deklarací ze dne 4. června 1920 vyhlášenou pod čís. 102/22 sb. z. a n. jest stanoveno v čl. 191, že »státy, kterým připadlo území bývalého mocnářství rakousko-uherského nebo které vznikly rozkouskováním tohoto mocnářství, získávají všechny statky a majetek vlády maďarské, bývalé i nynější, pokud leží na jejich vlastním území«. Ve příčině vozidel ustanovuje hlava III. téže smlouvy mezi jiným v čl. 301, že »s výhradou zvláštních ustanovení vztahujících se na postoupení přístavů, vodních cest a železnic, ležících na územích postoupených podle této smlouvy a s výhradou ustanovení finančních, týkajících se koncesionářů a placení platů odpočinkových personálu, provede se postoupení železnic za těchto podmínek: 1. Stavby a výstroj všech železnic odevzdají se zúplna a v dobrém stavu. 2. Bude-li některé z mocností spojených a sdružených Maďarskem postoupena v celku některá síť železniční, která má svá vlastní vozidla, budou tato vozidla odevzdána v plném počtu podle posledního inventáře před 3. listopadem 1918 a v normálním stavu udržovacím. 3. Pro trati, které nemají vlastních vozidel, provedou rozdělení vozidel... zvláštní komise, jež určí lokomotivy, vozy osobní a nákladní, které jest v jednotlivých případech postoupiti, stanoví podmínky jich převzetí a opatří zatím, čeho třeba k zajištění jich oprav v dílnách maďarských. 4. Zásoby, výstroj a nástroje budou odevzdány za týchž podmínek jako vozidla.« Z těchto předpisů jasně vysvítá, že Československá republika nabyla vozů bývalých státních drah uherských, pokud jí byly repartiční komisí přiděleny, do vlastnictví, tedy i oněch vozů opatřených ložisky typu 102 M. Á. V. i s těmito ložisky jakožto výstrojí vozů a že nesprávné jest stanovisko žalobce, že mírová smlouva vztahuje se jen na trati M. Á. V. s výstrojí, t. j. s budovami nádražními, mosty a pod., avšak bez vozového parku. Podle vyjádření ze dne 2. října 1913 má soud zjištěným, že žalobce jako zaměstnanec uherských státních drah udělil této své zaměstnavatelce bezpodmínečné oprávnění, by zařízení jeho patentu ohledně ložisek po celou dobu trvání patentu k účelům provozovacím na všech drahách jí spravovaných neb i příště převzatých drah mohla vyráběti nebo dáti vyráběti ve svých i v cizích dílnách, by ho mohla používat, nutné doplňky a opravy prováděti a dáti je prováděti, a že žalobce se vzdal proti ní jakékoli nároky z toho uplatňovati. Nemůže býti sporu o tom, že tato bezplatná licence udělená uherským státním drahám žalobcem tvořila pro ně zvláštní majetková práva a jest při tom nerozhodný motiv, proč žalobce licenci tu udělil. Podle citovaného článku 191 mírové smlouvy přechází i toto majetkové právo bývalým uherským státním drahám náležející ohledně bezplatné licence i na Československou republiku pokud jde o převzaté a přidělené vozy M. Á. V., opatřené ložisky

typu 102. Tomu také odpovídají předpisy zákona ze dne 12. srpna 1921, čís. 354 sb. z. a n. — § 1 čís. 1 a § 2 a neodporuje stanovisko toto nijak dobrým mravům (§ 879 obč. zák.), neboť žalovaná strana vstoupila v majetková práva uherských státních drah ohledně těchto vozů s celou jejich výzbrojí a nástroji jakožto jich vlastnice v základě mírové smlouvy Trianonské a žalobce vzdal se všech nároků z toho proti předchůdkyni a tím také neměl nároků v době převodu a přidělení vozů M. Á. V. s ložisky typu 102 na žalovanou stranu a nemá ani nyní. Důsledkem toho má soud za to, že žalovaná strana ani v tomto případě neporušila patentního práva proti žalobci tím, že vozů pod a) ve svém provozu používá a že objednala v r. 1919 ložiska nebo jich součástky pro vozy M. Á. V. a používá jich při opravách. Zbývá konečně případ pod c) uvedený ohledně 200 vozů Cg s ložisky typu 102. V tom směru má soud zjištěným ze správy ministerstva železnic, že továrna v Kistarczii u Budapešti nabídla státní železniční správě 6. července 1920 dodávku těchto vozů a také tyto vozy, jež mají ložiska typu 102, v roce 1920 dodala. Vyrabitelkou těchto vozů, která v závodě svém zhotovila a použila ložisek žalobci patentem chráněných, byla továrna maďarská a bylo její věcí, by při zhotovení neporušila cizích práv patentních, a nikoliv objednatel a příjemce zboží (§ 95 a) pat. zák.). Při tom dlužno též uvážit, že v době objednávky a dodávky, tedy v roce 1920, neměl dosud uherský patent čís. 62.152 v tuzemsku platnosti, nýbrž stalo se tak teprve patentní listinou čís. 5530 dne 25. dubna 1921. V uvážení všech těchto okolností neshledal soud, že se na žalované straně stalo porušení žalobcova patentu ve smyslu § 95 patentového zákona, pročez uznal, že žaloba v celém obsahu jest proti žalované bezdůvodnou. O d v o l a c í s o u d napadený rozsudek potvrdil. D ů v o d y: Vytýkajíc nesprávné posouzení právní, namítá odvolatelka, že se žalobce vzdal patentového práva bezplatně toliko ve prospěch uherského státu, nemaje v úmyslu tak učiniti ve prospěch československého státu a, používá-li tedy tento stát bezplatně patentového práva žalobcova, přiči se prý to dobrým mravům proto, že žalobce nemá za to náhrady. Ani toho ani onoho nebylo však třeba, neboť vzdáním se žalobcovým založené majetkové právo uherského státu, t. j. bezplatné užívání vynálezu (licence), přešlo s právem vlastnickým k vozům st. uh. drah čsl. státu repartiční komisí přidělených a opatřených ložisky typu 102 M. Á. V. na československý stát úkonem veřejnoprávním, mírovou smlouvou trianonskou podle jejich §§ 103 a 191 a zákonem ze dne 12. srpna 1921, čís. 354 sb. z. a n. o převzetí statků a majetku připadlých podle mírových smluv čsl. státu (§ 1 čís. 1 a § 2 tohoto zákona). Na základě tohoto právního důvodu nabyt československý stát nostrifikovaného patentu žalobcova a jest oprávněn používat patentových ložisek na Slovensku, objednávat na Slovensku nová patentovaná ložiska a jich součástky a sám patentovaná ložiska sestavit a jich používat. Podle § 95 písm. a) pat. zák. ze dne 11. ledna 1897, čís. 30 ř. zák. dopouští se porušení patentu, kdo bez svolení majitele patentu předmět chráněného vynálezu po živnostensku vyrábí, do obchodu uvádí, prodává nebo ho

používá. Neporušil tedy patent žalobcův československý stát jako objednatel, nýbrž dotyčná maďarská továrna jako výrobce. Podle vyjádření ze dne 2. října 1913 svolil žalobce, by král. státní uh. dráhy zařízení jeho patentu po celou dobu jeho trvání k účelům provozovacím veškerých jimi spravovaných nebo přišť do správy převzatých drah všeho stupně bezplatně používaly způsobem tam podrobně uvedeným. Důsledkem tohoto oprávnění, které přešlo na státní dráhy československé, není porušen patent žalobcův tím, že vozy s ložisky typu 102 M. Á. V. probíhají zeměmi Čsl. republiky mimo Slovensko a že čsl. státní dráhy nahrazovaly ložiska opotřebovaná ložisky novými. Tím je také vyvrácena výtká odvolatelova, že první soud nedbal jeho rakouského patentu, neboť předmět obou patentů, uherského i rakouského, je totožný a žalobcova licence neobmezila používání práva vynálezu na tratě uherské. Poněvadž tato neobmezená a nepodmíněná licence přešla, jak uvedeno, na čsl. stát, je tento oprávněn používatí tohoto svého práva i na tratích historických zemí a nemůže mu v tom bránití patent rakouský. Správně posoudil první soud po stránce právní věc i potud, pokud neuznal pasivní legitimaci žalovaného eráru k této žalobě ve příčině vozů košicko-bohumínské dráhy, ježto podmínem práv i závazků jest vlastník této dráhy a nikoli pouhý její správce, který na účet vlastníka vede správu (§ 2 vl. nař. ze dne 6. října 1919, čís. 539 sb. z. a n.). Stačí tu poukázati na předpis § 8 pat. zák., jehož se § 95 čís. 1 téhož zák. výslovně dovolává, neboť jen o vlastníku dráhy lze důvodně říci, že po živnostensku »užívá« patentu po rozumu § 8 pat. zák.

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

D ů v o d y:

Vzhledem k celkovému obsahu dovolání jest účelno, zabývatí se nejprve právním posouzením věci, poněvadž z této úvahy vysvitne bezpodstatnost i ostatních dovolacích důvodů. Dovolatel napadá především právní názor odvolacího soudu, že žalovaný erár nabytí práva na bezplatné používání vynálezu žalobcova úkonem veřejnoprávním, mírovou smlouvou trianonskou (čl. 191 a 301 (nikoli čl. 103) této smlouvy) a zákonem ze dne 12. srpna 1921, čís. 354 sb. z. a n. (§ 1 čís. 1 a § 2), tvrdě, že prý mírové smlouvy zavazují pouze státy smlouvu podepsavší, nikoli však jednotlivce. Aby ustanovení mezinárodní smlouvy bylo závazné vnitrostátně, jest prý třeba, by se smlouva stala součástí platného práva státního, což se ohledně trianonské smlouvy, zejména čl. 301 a 191 nestalo. Zákon čís. 354/1921 jedná prý jen o statcích a majetku, které na území někdejšího mocnářství rakousko-uherského, jež patří nyní k Československé republice, náležely dne 28. října 1918 bývalému království uherskému. Poněvadž ve sporu jde o patentní právo žalobcovo zapsané v rejstříku patentního úřadu v Budapešti, kde jest také poznamenáno, že jest udělena bezplatně licence královským uherským státním drahám, nelze prý tvrdití, že se jedná o majetek, který náležel dne 28. října 1918 bývalému království uherskému na území, které nyní

patří Československé republice. Než z obsahu čl. 191 a 301 mírové smlouvy trianonské plyne zřejmě, že Československá republika nabyla nejen vozidel bývalých státních drah uherských, pokud jí byla repartiční komisi přidělena, tedy i vozů opatřených ložisky typu 102 M. Á. V., nýbrž i bezplatné licence udělené žalobcem uherským státním drahám dle obsahu jeho prohlášení ze dne 2. října 1913. Při nabytí této licence Československou republikou nejde o poměr československého státu k žalobci, nýbrž o nabytí majetkového práva, náležejícího státu maďarskému (železniční správě), tedy o poměr mezi těmito dvěma státy, založený mírovou smlouvou. A také v toto právo uvázala se Československá republika zákonem ze dne 12. srpna 1921, čís. 354 sb. z. a n. — byvši k tomu zmocněna mírovou smlouvou, — neboť i toto právo jest součástí majetku, jenž v území někdejšího mocnářství rakousko-uherského, jež patří nyní k Československé republice, dne 28. října 1918 náležel bývalému království Uherskému. Zápis patentního práva žalobcova, pokud se týče poznámka bezplatné licence, udělené žalobcem královským uherským státním drahám v rejstříku patentového úřadu v Budapešti, nemá významu, který mu přikládá dovolatel. Originární nabytí práva patentního není podmíněno zápisem do patentního rejstříku. Je-li dán materiální právní důvod k zápisu, udělení patentu, jest tím patentního práva nabyto i když snad k zápisu do rejstříku, na př. nedopatřením, nedošlo (srv. Munk, Das österreichische Patentgesetz str. 113). To plyne ze souvislosti §§ 23 a 18 rakouského patentního zákona ze dne 11. ledna 1897, čís. 30 ř. zák. (zák. ze dne 27. května 1919, č. 305 sb. z. a n.) i z § 41 uh. pat. zák. čl. XXXVII z r. 1895. Tím spíše to platí pro nabytí licence (srv. § 23 druhý odstavec rak. pat. zák., Munk, str. 115). Nelze tudíž ze zápisu patentního práva nebo z poznámky udělení licence v patentním rejstříku dovozovati, že ono právo jest zmístněno jen tam, kde se vede rejstřík. Dovolatel uvádí dále, že zamýšlel (§ 914 obč. zák.) udělit bezplatnou licenci jen bývalým královským uherským drahám, poněvadž byl jejich zaměstnancem a mohl důvodně očekávati pro sebe výhody (na př. rychlejší postup) a že nebylo při ujednání z roku 1913 úmyslem stran, by tato bezplatná licence byla někdy používána někým jiným, takže stav (ujednání), který nyní nastal, kde žalobce jest připraven o veškeré užitky svého vynálezu, kdežto žalovaný erár používá všech jeho výhod, aniž by poskytl sebemenšího protiplnění, odporuje dobrým mravům a že by ujednání takové, kdyby ho vůbec bylo, bylo neplatné (§ 879 obč. zák.) a konečně, že by mohlo jíti jen o darování, které by však bylo rovněž neplatným, poněvadž nebyla zachována forma notářského spisu. Žalovaný erár nemá prý tedy žádného právního důvodu k bezplatnému používání žalobcova vynálezu. Tyto úvahy jsou zcela bezvýznamné, jakmile žalovaný erár, a to, jak bylo již rozvedeno, právem odvozuje svůj nárok k využití patentu z mírové smlouvy trianonské ve spojení se zákonem čís. 354/1921 a jimi založeného poměru mezi ním a státem maďarským a nikoli z určitých soukromoprávních vztahů k žalobci. Nelze však přisvědčiti ani právnímu názoru žalobcovu, že by žalovaný erár mohl v nejpříznivějším

případě nabýti zmíněným již způsobem licence jen k využití bývalého uherského patentu žalobcova, který byl později nostrifikován pro Slovensko, nikoli však také bezplatné licence k využití patentu rakouského, nostrifikovaného pro země historické, takže, obíhají-li vozidla s patentovanými ložisky po všech tratích československých státních drah, tedy také v historických zemích, jest to nepochybně zásah v práva žalobcova, chráněná bývalým patentem rakouským, nostrifikovaným pro země historické. Tohoto práva nemohl prý žalovaný nabýti ani vlastnictvím k vozům, neboť právo patentní nevázne na věci, nýbrž působí pro určité území. Leč rozeznávání mezi patentem rakouským a uherským v tomto případě netřeba. Pro rozsah použití patentu (licence), jest rozhodnou smlouva, zde prohlášení žalobcovo ze dne 2. října 1913; maďarskými drahami přijaté a v patentním rejstříku poznamenané, podle něhož žalobce udělil královským státním uherským drahám bez jakéhokoliv nároku se své strany, jehož se nad to výslovně zřekl, svolení, by po celou dobu trvání patentu přihlášeného u královského maďarského patentního úřadu pod názvem »Ložisko pro železniční vozidla«, zařízení toho používaly k účelům provozním veškerých jimi spravovaných neb příště do správy převzatých drah všeho stupně, by mohly vyráběti neb dáti vyráběti také zařízení jak ve vlastních, tak i v cizích dílnách a k zařízení tomu případné nutné doplňky a opravy prováděti nebo dáti provésti. Z tohoto prohlášení plyne zřejmě, že žalobce vyhradil uherským státním drahám bezplatné použití svého patentu v míře nejrozsáhlejší bez obmezení, zejména i pro budoucnost co do drah, které by snad příště přišly do správy uherských státních drah, takže se licence měla vztahovati ke všem tratím provozovaným uherskými státními drahami, aniž by tomu vadila jakákoliv překážka. Jest tedy československý stát, na něž tato neobmezená a nepodmíněná licence přešla, oprávněn nejen používatí vozů, jichž nabyt mírovou smlouvou od maďarského státu a které jsou opatřeny chráněnými ložisky, na všech svých tratích, aniž by mu v tom bránil patent rakouský, nýbrž i nahražovati opotřebovaná ložiska těchto vozů ložisky novými téhož typu a dáti ložiska tato neb jejich součástky vyrobiti kdykoliv a kdekoli ve vlastních nebo cizích dílnách. Pokud jde o 200 vozů, objednaných v továrně v Kistarcsi u Budapešti, na základě nabídky této továrny, bylo věcí továrny, by se jako vyrábětelská (§ 95 a) pat. zák. a § 49 uh. pat. zák.) se žalobcem vypořádala. Žalobce uvedl sice v prvé stolici, že se tak nestalo, ale netvrdil, že by byl žalovaný erár věděl, že licenční poplatek nebyl továrnou zaplacen, z čehož by po případě mohlo býti teprve dovozováno, že při porušení patentu žalobcova továrnou vědomě spolupůsobil, aneb že protiprávně používal vozů opatřených patentovanými ložisky, věda, že výrobcem nebyl poplatek zapraven, zvláště, když v době dodávky vozů nebyl uherský patent ještě nostrifikován a neměl tudíž v tuzemsku platnosti (§ 95 b) pat. zák.).

Pokud jde konečně o košicko-bohumínskou dráhu, uznaly nižší soudy právem, že žalovaný erár není pasivně legitimován ke sporu, poněvadž jím byla tato dráha podle § 1 vlád. nař. ze dne 6. října 1919, čís. 539

sb. z. a n. převzata toliko do správy, která se vede odděleně od správy státních drah na účet vlastníků (§ 2 tohoto nař.), o němž jedině možno říci, že »užívá patentu po živnostensku« správněji »v provozu« ve smyslu § 8 pat. zák. a za toto užívání zodpovídá. Srovnání funkce správce dráhy s funkcí reprezentantů právnické osoby nepřiléhá, neboť zde jde právě jen o představitele právního podmětu, který samostatně jednati nemůže, kdežto tam zůstává právním podmětem vlastník dráhy na rozdíl od pouhého správce. Odvolací soud posoudil tedy věc v podstatě správně po právní stránce.

Čís. 7749.

Obecní zaměstnanci.

Byl-li disciplinární nález, jímž byl obecní zřízenec propuštěn ze služeb obce, zrušen nadřízeným správním úřadem a nový nález nebyl dosud vydán, nemůže soud zasahovati do disciplinárního řízení správních úřadů, dosud neukončeného.

K obmezení služebních platů suspendovaného zřízence se vyhledává, by bylo vysloveno usnesením disciplinární komise.

(Rozh. ze dne 3. února 1928, Rv I 532/27.)

Žalobce byl obecním strážníkem žalované obce. Rozhodnutí obecního zastupitelstva ze dne 2. září 1922, jímž byl žalobce po provedení disciplinárního řízení ze služeb obecních propuštěn, bylo k žalobcově stížnosti usnesením zemského správního výboru ze dne 18. listopadu 1922 pro vadnost řízení zrušeno a věc vrácena disciplinární komisi prvé stolice k doplnění disciplinárního řízení a podání nového návrhu obecnímu zastupitelstvu. K opětné stížnosti žalobcově do rozhodnutí obecního zastupitelstva ze dne 27. ledna 1923, jímž žalobce k návrhu disciplinární komise byl propuštěn ze služeb obecních, bylo i toto rozhodnutí usnesením zemského správního výboru ze dne 11. září 1924 pro podstatné vady disciplinárního řízení zrušeno a po upozornění, že žalobce nebyl dosud platně suspendován ve smyslu § 144 a násl. služební pragmatiky pro státní zaměstnance a že má nárok na služební požitky v neztenčené míře, uložila okresní správní komise žalované obci, by dlužné požitky byly do 14 dnů žalobci nezkráceně vyplaceny. Stížnost žalované obce proti rozhodnutí zemského správního výboru ze dne 11. září 1924 ve věci disciplinárního řízení žalobcova byla nálesem nejvyššího správního soudu ze dne 17. prosince 1925 bez dalšího řízení odmítnuta. Žalobě strážníka proti obci o zaplacení dlužných požitků bylo o b ě m a n i ž š í m i s o u d y vyhověno, o d v o l a c í m s o u d e m z těchto d ů v o d ů: V tomto sporu domáhá se žalobce na žalované obci zaplacení služebních požitků, jež mu jako definitivnímu obecnímu strážníku přísluší za dobu od 1. července 1922 do 1. března 1925. Jde tedy o spor obecního zřízence proti obci o služební příjmy. Spory takové rozhodují se podle § 24 zákona čís. 16/1920 pořadem soudním. Je tedy