

není pochybnosti (§ 1166 obč. zák.), že šlo o smlouvu o dílo, čemuž nasvědčuje kromě jiného i úmysl stran, zjevný z doslovu závěrečného a protizávěrečného listu, podle něhož šlo o provedení rekonstrukce k cíli »zvětšení zpracování ze 30 na 50 vagonů řepy denně pro cukrovar«, a podle něhož žalobkyně měla ručiti za zařízení jí dodané s povinností, vady na strojích napravit nebo stroje jí vyhotovené, kdyby nevyhovovaly smluvenému účelu, i bez náhrady vzíti zpět, nikoli však za zařízení jiného původu koupené odjinud, při nichž opravy vad měly jíti na účet cukrovaru, a také měla ručiti za dosažení zaručeného zpracování. Poněvadž jde o smlouvu o dílo, musí býti důvodnost žalobního žádání posuzována podle ustanovení všeobecného zákona občanského a nemají tu místa speciální ustanovení obchodního zákona, jichž odvolací soud použil na souzený případ. Bude tu tedy dopadat v první řadě předpis § 1295 obč. zák., podle něhož jest každý oprávněn požadovati na škůdci náhradu škody, kterou mu zaviněně způsobil — a to v tomto případě — porušením smluvní povinnosti, pročez bude odvolacímu soudu nejprve se obíratí právní otázkou, zdali tvrzená smlouva byla uzavřena hotově, čímž se vůbec neobíral a v dalším bude se mu obíratí ostatními odvolacími důvody, k jichž řešení nedošlo z důvodu právního názoru, projeveného v napadeném rozsudku.

Čís. 7887.

Dopravní řád železniční.

Předpisy o směřování zboží jsou jen tehdy částí nákladní smlouvy a závazny pro dráhu, byly-li uveřejněny způsobem předepsaným pro uveřejnění tarifů (§ 6 žel. dopr. ř., min. nař. ze dne 10. února 1905, čís. 14 ř. zák., 29. března 1911, čís. 56 ř. zák., 30. prosince 1918, čís. 4 sb. z. a n. na rok 1919).

Počítá-li dráha u obvyčejného nákladního zboží dovozně podle kratší a proto lacinější přepravní cesty, platí dodací lhůta platná pro tuto cestu, bez ohledu na to, kterou cestou zboží skutečně šlo, a bez ohledu na směrovací předpisy, které nebyly uveřejněny způsobem předepsaným pro tarifní vyhlášky.

(Rozh. ze dne 17. března 1928, Rv I 945/27.)

Žalující firma zaslala dne 10. března 1925 ze stanice Bakov vagon s kmenovým dřívím ve váze 15.200 kg na adresu firmy Sch. do stanice Reitzenhain. Za tuto zásilku bylo na dovozném zapláceno Kč 1.126.40 jako dovozně dle sazby speciálního tarifu II., kterážto sazba činí v relaci Bakov—Reitzenhain 215 km 741 hař. od 100 kg. Přepravní cesta v nákladním listě předepsána nebyla. Zásilka došla do stanice Reitzenhain dne 20. března 1925 o 10. hod., přeprava trvala tedy 9 dnů. Žalující firma, tvrdíc, že dodací lhůta byla překročena o dva dny, domáhala se na dráze vrácení $\frac{4}{10}$ dovozného pro překročení dodací lhůty a dovo-
lávala se směřovacích předpisů jdoucích z Bakova před Všetaty, Nera-

tovice, Kralupy, Dubí, Chomutov, Reitzenhain. Procesní soud první stolice žalobu zamítl. Důvody: Znaleckým posudkem jest zjištěno, že nejlevnější sazbou pro kmenové dříví v relaci Bakov—Reitzenhain jest sazba speciál. tarifu II. 2. 741 haléřů od 100 kg, kteréhožto tarifu dráha také použila. Posudkem znalce jest dále zjištěno, že sazba za použitou vzdálenost činí 215 km, totiž přes Podmokly, Ústí n. Lab., Most a Chomutov a že i další trati přes Podmokly, Chomutov a přes Podmokly, Horní Litvínov činí rovněž 215 km. Dále bylo zjištěno znalcem, že podle § 67 žel. dopr. ř. vydané směrovací předpisy pro přepravu zboží pro trať Bakov—Reitzenhain, vedou po trati Bakov—Ml. Boleslav—Všetaty—Neratovice—Kralupy—Kladno—Chomutov hl. nádraží—Reitzenhain, že pro tuto trať jest stanoven pouze jako přírážka pro stanici Chomutov jeden den a že tudíž přepravní lhůta po této trati činí 5 dnů. Podle kilometrovníku platného v mezích železničního dopravního řádu činí vzdálenost přes stanice Neratovice—Kladno (str. 179) 93 km, stránka 189 Kladno—Reitzenhain 144 km, tudíž úhrnem z Bakova do Reitzenhainu přes Kladno 237 km. Vzhledem k tomu jest trať přes Kladno o 22 km delší. Podle § 67 (2) žel. dopr. ř. má železnice použití u nákladního zboží tarifu, není-li předepsána přepravní cesta nebo předpis tarifu, onoho tarifu, který poskytuje nejlevnější sazbu dovozného a při stejných sazbách po různých cestách tarifu, který poskytuje nejkratší lhůty dodací. Jest rozhodnouti otázku, zda v tomto případě měla dráha vzít zřetel na to, že na trati přes Kladno jest pouze jeden den přírážky k dodací lhůtě, kdežto na trati, kterou bylo skutečně dopravováno a dle které bylo také účtováno, bez těchto přírážek k dodacím lhůtám, celkem šest dnů. A tu soud s ohledem na to, že směrovací předpisy jsou vydány pouze, jak soudu jest všeobecně známo, pro interní službu a ku dirigování zásilek po určitých tratích, by se vyhnulo nahromadění zboží na jedné trati, dospěl k názoru, že i dodací přírážky jsou na prospěch dráhy i při tom, když zboží bylo dopravováno sice po kratší cestě, leč takovými stanicemi, pro něž tyto přírážky platí. Ustanovení § 67 žel. dopr. ř. (3), pokud se tkne přepravy nákladního zboží, velí, že v případě, není-li předepsána odesílatelem cesta přepravní, že jest použití nejlevnější sazby dovozného a při stejných sazbách po různých cestách tarifu, který poskytuje nejkratší cesty dodací. Ustanovení, jak z jeho doslovu jest patrné, má na zřeteli dva případy, které se od sebe podstatně liší a nelze druhou možnost vzít v úvahu, bylo-li zboží dopravováno po cestě kratší, i než byla předepsána směrovacími předpisy. O d v o l a c í s o u d uznal podle žaloby.

N e j v y š š í s o u d obnovil rozsudek prvního soudu.

D ů v o d y:

Spor jest o to, zda dodací lhůta pro nákladní zásilku z Bakova do Reitzenhainu, jež mohla jíti buď přes Mladou Boleslav, Všetaty, Neratovice, Dubí, Kladno a Chomutov nebo přes Českou Lípu, Podmokly, Ústí n. L., Most a Chomutov, má se počítati podle první přepravní cesty,

v kterémž případě by činila pět dní, či podle druhé cesty, u níž by trvala deset dnů. Po které cestě zásilka byla skutečně instradována, na tom nezáleží. Podle § 67 (2) žel. dopr. ř. může dráha voliti přepravní cestu podle vlastní potřeby a podle okamžitých přepravních poměrů i tehdy, když strana určitou cestu v nákladním listu buď přímo nebo nepřímo volbou tarifu platného jenom pro určité trati předepsala, arcí pod podmínkou, že nezmění stranou určené místo pro celní, berní neb policejní odbavení, nebude požadovati od odesílatele vyšší dovozné a neprodlouží dodací lhůtu. Tím spíše smí dráha sama určití skutečnou přepravní cestu, když ji strana v nákladním listu nepředepsala, smí však v takovém případě podle § 67 (3) žel. dopr. ř. při obyčejném nákladním zboží počítati straně jenom ono dovozné, které by odpovídalo přepravě po nej-lacinější trati, při týchž sazbách na různých tratích jest pak vázána nejkratší lhůtou dodací. Má-li dráha volbu mezi dvojí cestou, dražší a lacinější, jest povinna zvoliti u obyčejného nákladního zboží cestu lacinější, třebas byla spojena s delší lhůtou dodací, strana však jest povinna spokojiti se s touto delší dodací lhůtou bez ohledu na to, kterou cestou zásilka skutečně šla. Zřejmě nemá právního významu, zda dráha instraduje odchylně od předpisu odesílatele neb pravidla daného železničním dopravním řádem jenom jednotlivé zásilky, či vydá pro opakující se zásilky svým zaměstnancům všeobecné příkazy, tedy zda interní směrovací předpisy se srovnávají s předpisy železničního dopravního řádu, či se od nich uchylují. Jelikož v souzeném případě nebyla přepravní cesta odesílatelem předepsána a šlo o obyčejné zboží nákladní, byla dráha povinna účtovati bez ohledu na skutečný běh zásilky dovozné po lacinější přepravní cestě. Tou byl směr přes Ústí n. L., neboť není sporu o tom, že použitá sazba speciálního tarifu 2 platila pro oba směry, ale cesta přes Ústí n. L. jest dlouhá jenom 215 km, kdežto cesta přes Kladno měří, jak žalovaná strana tvrdila již v řízení před první stolicí, aniž žalobkyně tomu odporovala, a jak žalující strana v dovolací odpovědi výslovně připouští, 237 km. Kdyby povinnosti dráhy byly posuzovány podle této přepravní cesty, musilo by jí býti přiznáno právo, čítati dovozné za 237 km, což by ovšem odporovalo předpisu § 67 (3) žel. dopr. ř. Ve skutečnosti počítá dráha dovozné jenom za 215 km a vyhověla tím pravidlu dopravního řádu. Když tomu tak, musí býti i dodací lhůta posouzena podle přepravní cesty přes Ústí n. L. a uznána tedy za 10tidenní. Znalec a na jeho posudku založené rozhodnutí odvolacího soudu opírají opačný názor o tarifní prováděcí ustanovení III. k § 67 žel. dopr. ř., že »tarify platí jenom pro přepravní cesty, jež dráha stanovila v uveřejněných předpisech pro směrování zboží«. Zjišťují, že ve směrovacích předpisech v čase zásilky byla pro přepravu z Bakova do Reizenheinu nařízena přepravní cesta přes Kladno, a dovozují, že bylo povinností dráhy použití této přepravní cesty, pro kterou platila dodací lhůta pěti dní. Přehlízejí při tom, že citovaný tarifní předpis se vztahuje jenom na uveřejněné předpisy o směrování zboží. Zjištěná povinnost dráhy, poskytovatí stranám informace o platných směrovacích předpisech, nečiní je předpisy uveřejněnými. Uveřejnění předpokládá vyhlá-

šení podle § 6 žel. dopr. ř., min. nař. z 10. února 1905, čís. 14 ř. zák., 29. března 1911, čís. 56 ř. zák. a 30. prosince 1918, čís. 4/1919 sb. z. a n. K uveřejnění předpisu nedostačuje možnost nahlédnouti do něho u staničního úřadu, třeba k němu také ještě vyhlášky ve Věstníku pro železnice a plavbu a možnosti opatřiti si jej koupí. Kdyby směrovací předpis, jehož se znalec dovolává, byl takovým způsobem uveřejněn, byl by ovšem předpisem tarifním, následkem toho částí nákladní smlouvy a rozhodným pro žalobní nárok, není však sporu o tom, že, jak i znalec potvrzuje, lze vědomosti o něm nabýti jenom dotazem u staničních úřadů. Předpis § 67 (3) žel. dopr. ř. nebyl jím tedy doplněn, tím méně změněn. Jelikož podle železničního dopravního řádu bylo použití pro přepravu cesty přes Ústí n. L., jest žalobní nárok na odškodnění za překročení dodací lhůty o čtyry dny bezdůvodný.

Čís. 7888.

Náhradnictví svěřenské zahrnuje v sobě též náhradnictví obecné (§ 608, poslední věta, obč. zák.), leč že by tomu odporovala vůle zůstavitelova.

(Rozh. ze dne 17. března 1928, Rv I 1150/27.)

Závětí z roku 1911 ustanovil Josef Ž. universální dědičkou Alžbětu Ž-ovou s tím, že »veškeré jmění moje, které ona má dědit, po jejím úmrtí, ovšem pakli mě přežije a jak dalece při jejím úmrtí ještě stávatí bude, připadnouti má Josefu Š-ovi«. Alžběta Ž-ová zemřela v roce 1912 a jejím universálním dědicem se stal Josef Ž. Po smrti Josefa Ž-a v roce 1926 domáhala se jeho sestra na Josefu Š-ovi, že fidejkomisární substituce ustanovená ohledně pozůstalostního jmění Josefa Ž-a, v jeho poslední vůli ze dne 24. ledna 1911 ve prospěch žalovaného Josefa Š-a jest proti žalobkyni neplatnou a bezúčinnou, takže nastupuje zákonná posloupnost. Žaloba byla zamítnuta soudy všech tří stolic, Nejvyšším soudem z těchto

důvodů:

Nesporno jest, že zůstavitel Josef Ž. ustanovil poslední vůlí ze dne 24. ledna 1911 svou manželku Alžbětu Ž-ovou universální dědičkou s tím, že veškeré jeho jmění, které ona má dědit, po jejím úmrtí, ovšem pakli ho přežije, a jak dalece při jejím úmrtí ještě bude, připadnouti má žalovanému. Jest zřejmým, že tu jde o opatření zůstavitele, jímž předurčil osud dědický pro dobu, až první jeho nabývatel zemře, a jímž určil tudíž dědici náhradníka, jenž měl po něm nastoupiti. Takové opatření nazývá zákon (§ 608 obč. zák.) náhradnictvím svěřenským. Podle tohoto ustanovení zákona měla universální dědička, o niž jde, jako svěřenský dědic úplnou volnost po dobu života nakládati se jměním svěřeným, nemohla však posledním pořízením porušiti náhradnická práva za-