

Ústní prohlášení matčino stačilo proto úplně ku schválení útěku z učení, ku kterému se syn její odhodlal, a nebylo zapotřebí přímé účasti otce samého, aby došlo k rozvázání učebního poměru. Odvolací soud posoudil věc zcela správně a stačí v ostatním poukázati jen na jeho správné důvody.

Čís. 2319.

Bezpečnostní zařízení místních drah. Jest věci poškozeného, by prokázal, že bylo místní dráze v tom kterém případě uloženo zvláštní bezpečnostní zařízení, odchylojící se od úlev, poskytnutých místním drahám.

Není třeba bezpečnostních zařízení platících pro trati hlavní, používá-li tratě místní dráhy trať hlavní dle předpisů, platících o provozu na místní dráze.

(Rozh. ze dne 27. února 1923, Rv I 630/22.)

Přejížděje trať místní dráhy Louny—Postoloprty, v části, již používá též hlavní trať Rakovník—Louny, zasažen byl žalobcuv povoz vlakem, příjíždějícím z Rakovníka, poškozen a kuň zabit. Přejezd nebyl opatřen závorami. K žalobě na náhradu škody proti čsl. železničnímu eráru uznal soud první stolice nárok na náhradu škody co do důvodu jednou polovicí po právu, ježto jednak přejezd nebyl opatřen závorami, jednak však žalobcův kočí počínal si neopatrně. Odvolací soud k odvolání obou stran žalobu zamítl mimo jiné z těchto důvodů: V právním nazírání rozcházejí se obě strany v podstatě potud, že žalobce vinu na nehodě vidí jediné v tom, že nebylo závor na kritickém místě místní dráhy Postoloprty—Louny, kdežto strana žalovaná tvrdí, že dle platných předpisů u přejezdu místních drah závory nemusí býti a jinak předpisů pro tento provoz bylo šetřeno, svaluje proto veškeru vinu na nehodě na žalobcova kočího, zanedbavšího prý nejprostší opatrnosti před přejezdem přes trať. Poněvadž první soud dospěl k právnímu názoru, že přejezd měl býti opatřen závorami a že kočí měl počínati si opatrněji a dle toho uznal na částečnou vinu obou stran, a shledal tudíž ve smyslu Šu 1304 obč. zák. závazek žalované strany k náhradě škody za důvodný jednou polovinou, brojí obě strany odvoláním proti tomu, že oním způsobem ta neb ona z nich se provinila. Při právním posouzení především jest míti na zřeteli, že platí tu všeobecné předpisy 30. hlavy občanského zákona o náhradě škody, poněvadž ani kočí, jenž při srážce utrpěl pohmoždění na nohou, ani žalobce za něho ve sporu tomto náhrady škody utrpěné poraněním na těle nežádá, čímž doměnka viny dráhy ve smyslu zákona ze dne 5. března 1869, čís. 27 ř. zák. odpadá a při uplatňovaném nároku na náhradu škody na věcech stihá žalujícího břímě průvodní dle zásad všeobecných. Žalobce má pro sebe ustanovení Šu 1311 obč. zák., že při nahodilém poškození náhradou škody povinen jest ten, kdo svou vinou nehodu přivodil nebo přestoupil zákon, který se snaží zabrániti nahodilému poškození. V těchto směrech důkazy žalobcem vedené vyzněly na prázdno. Jest rozhodno, jak po-

čínal si v rozhodné době před srážkou strojvůdce vlaku, narazivšího na povoz žalobcův. Jak znalec vypočetl, jel tehdy vlak rychlostí nepřesahující 30 km za hodinu, což jest v souhlasu se svědectvím strojvůdce a což také prvý soud za prokázáno vzal (rychlost 20—30 km), to nepřičí se předpisům pro drobné dráhy s přípustnou nejvyšší rychlostí 35 km (bod 95. zákl. rysů pro místní dráhy, Manz Eisenbahngesetze 1905, str. 546 a ve smyslu tom vydaný výnos min. žel. ze dne 7. března 1907, čís. 3838). Že dále dával strojvůdce včas parní pišťalou výstražná znamení, zjistil prvý soudce výsledkem strojvůdce i dalších svědků. Naproti tomu z dalšího zjištění prvního soudu, že kočí signálů těch neslyšel, nelze ještě usuzovati, že jich strojvůdce nedával, i jest oproti úsudku, že jich kočí neslyšel, uvážiti, že dle svědectví R-a kočí bavil se s nějakou mladou ženou. Za této situace nelze usuzovati, že strojvůdce teprve tehdy pískal, když kočí již vjel na koleje, tedy příliš pozdě. Že strojvůdce pískal vícekrát vysvítá i z toho, že druhé dva vozy, před žalobcovým jedoucím, na výstražné znamení dbaly a včas přejely. Když pak strojvůdce tak zmírnil rychlost, jak k tomu ani povinen nebyl, když kromě toho v místě přejezdu jest výstražná tabulka a přepážky u přechodu přes tratě místních drah vůbec odpadnouti mohou, nelze přičísti vlakvedoucímu vinu na srážce, neboť ani nepřivodil náhodu, ani nepřestoupil platných předpisu, jež hledí zabrániti nahodilému poškození. Zákon nežádá, by předpisy ty byly takové, by nahodilou srážku přímo vylučovaly i vyvíňuje i toho, kdo zachovává zákon, jenž pouze hledí tomu zabrániti (§ 1311 obč. zák.). Také dle smlouvy mezi oběma dráhami byly nové silniční závory postaveny pouze u určitých přejezdů, kdežto v místech, kde srážka se stala, neshledána potřeba závoru zříditi. Vůči úsudku prvního soudu, že u přejezdu přes to, že pozdější předpisy toho nežádají, již dle provozovacích řádů pro hlavní trati (§ 41 provoz. řádu z r. 1851 a § 10 d) nař. ze dne 13. září 1854 čís. 238 ř. zák.) závory býti mají, dlužno uvést, že v dotyčném úseku hlavní dráha Rakovník—Louny podrobena jest omezujícím předpisům o provozu drah místních, především tedy předpisu o zmenšené rychlosti, čímž se vysvětluje, že závory mohou odpadnouti, zvláště když přejezd týká se pouhé polní cesty, po níž toliko v dobách polních prací vozy z Loun za dne přejíždějí. V tomto případě byl to hnojník, jenž dle výpočtu znalce vleklým tempem pouhých asi 3 km za hodinu se pohyboval a pro takovéto řídké případy jízdy s hospodářskými povozy netřeba takových bezpečnostních opatření, jako na hlavních tratích, po nichž jezdí se s rychlostí daleko větší, nebo, jedná-li se o silně navštěvované silnice, jež pak všude závor vyžadují. Soud odvolací uznal tedy, že při přejezdu v kritických místech nedopustil se strojvůdce neopatrnosti, aniž přestoupil platné předpisy, pročež ve smyslu §u 1311 obč. zák. škodlivé následky náhody nésti musí ten, v jehož majetku nastala, totiž žalobce sám a nikoli železniční podnik, státem provozovaný, proti němuž žalobní nárok čelí.

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

D ů v o d y:

Základní právní otázkou zde jest: 1. zdali hlavní dráha, která používá části tratě místní dráhy, musí se, pokud jde o tuto část tratě, pod-

robiti pouze předpisům o provozu na této místní dráze, či zdali 2. nad to povinna jest učiniti všechna bezpečnostní opatření, předepsaná pro hlavní dráhy, také na této používané části místní dráhy. První část otázky dlužno potakati, a druhou důsledně popříti. Neboť když se hlavní dráha přizpůsobí normám platným pro místní dráhy, jeví se věc tak, jakoby na trati jezdila jen místní dráha, žádné větší nebezpečí nenastává, a není tedy také příčiny, by se jí ukládala opatření přísnější, než jaká předepsána jsou pro místní dráhy. Teprve kdyby hlavní dráha na trati místní dráhy chtěla provozovati dopravu podle norem platných pro hlavní dráhy, musila by v části tratě, na níž by tak učiniti chtěla, zaříditi všechna bezpečnostní opatření předepsaná pro dráhy hlavní. V tomto případě jde o závory při přejezdu vozové cesty přes silniční trať místní dráhy, kterou v té části používá na základě smlouvy také hlavní dráha.

V §u 41 odstavec druhý provozního řádu železničního daného nařízením ze dne 16. listopadu 1851, čís. 1 ř. zák. pro r. 1852 předepsány jsou při přechodech přes dráhu silné závory ve vzdálenosti nejméně 12 stop od středu kolejí. Avšak zákonem ze dne 8. srpna 1910, čís. 149 ř. zák. (čl. II.), jímž jen vystřídány byly starší zákony, obsahující podstatně stejná ustanovení, z nichž nejstarší byl zákon ze dne 17. června 1887, čís. 81 ř. zák. (čl. I.), bylo předepsáno, že u místních drah jest od bezpečnostních opatření, citovaným provozním řádem nařízených, potud upustiti, pokud toho zvláštní poměry, najmě ustanovená rychlost jízdy, dle uznání ministerstva železnic dopouštějí. Když, jak nesporno, na místní dráze, o níž jde, závor nebylo, jest otázkou, zdali ministerstvo železnic uznalo, že se od nich zde má upustiti. Žalovaný erár tvrdí, že se tak stalo základními rysy předpisů pro provoz místních drah, vydanými nařízeními min. obchodu z 1. srpna 1883, čís. 24.932 — a některými pozdějšími předpisy, nařízení to doplňujícími, kde v článku pátém, odstavec 15 výslovně stanoveno, že závor při přejezdu přes trať není zapotřebí. K tomu dodati dlužno, že v odstavci tom se praví, že závory při přechodech odpadají, pokud zřízení jich se zřetelem na zvláštní místní poměry ministerstvem obchodu požadováno nebude. Je to tedy zrovna tak všeobecný předpis nemající na mysli určitou místní dráhu, jako zmíněná řada zákonů od prvního ze dne 17. června 1887, čís. 81 ř. zák., do posledního ze dne 8. srpna 1910, čís. 149 ř. zák., které nařízení to vystřídaly, takže se žalovaná strana neprávem na toto nařízení odvolává v ten rozum, že úleva, zákonem ze dne 8. srpna 1910, čís. 149 ř. zák. in abstracto připuštěná byla zde povolena konkrétně a to všem místním drahám. Nařízení z roku 1883 nemůže přece býti provedením zákona z roku 1910, který ještě neexistoval. Tím je dokázáno, že řada oněch předpisů, dopouštějících úlevy pro místní dráhy, začíná již tímto nařízením z roku 1883, načež místo něho roku 1887 nastoupil poprvé zákon. Ale nicméně nelze žádati, aby dráha prokázala, že tato v zákoně připuštěná úleva jí byla přiznána, nýbrž dlužno za to míti, že je jí přiznána vždy, kdykoli jí ta která bezpečnostní opatření, zde tedy závory, výslovně při komisionálním řízení předepsána nebyla. Nařízení z roku 1883 výslovně tak praví (závory odpadají, pokud zřízení jich ministerstvem požadováno nebude), zákon z roku 1887 pak úlevu neomezuje na závory, nýbrž rozšiřuje na všechna bezpečnostní

opatření v té míře, že vláda se zmocňuje, aby od nich upustila potud, pokud dle uznání ministerstva se to státi může. Toto zmocnění, aby vláda od nich upustila, znamená totéž, co v nařízení výraz, že odpadají, pokud požadovány nebudou, t. j. vláda je tu zmocněna je nepožadovati, a když je tedy výslovně nepožádá, dráze neuloží, je tím úleva poskytnuta. Nic jiného však nepraví ani zákon z roku 1910, jenže sesiluje rozkaz: jest upustiti, pokud to poměry dle uznání ministerstva dopouštějí. Když tedy závory nejsou, nemusí dokazovati dráha, že jí úleva výslovně a konkrétně povolena byla, nýbrž naopak její odpůrce musí dokázati, že jí to které bezpečnostní opatření, zde tedy zřízení závor, výslovně ministerstvem pro ten který přechod předepsáno bylo. O to se však žalobce ani nepokusil, ani toho netvrdil, na námítku žalované strany, že dráha není povinna zříditi závory, ani se nevyjádřil, nýbrž jen v dovolání brání se tím, že zákona z roku 1910 nelze na žalovanou dráhu užiti, ježto stavěna byla před rokem 1910. Než před tímto zákonem byly zcela obdobné předpisy již od roku 1883, a že by sporná dráha dotovala již z doby před tím, netvrdí. 2. Závor tedy nebylo třeba a nebyla proto hlavní dráha povinna je postavit. Opatření zákonné, od kterého jest osvobozena, nelze jí ukládati jako opatření věci přiměřené, jak pívá stolice neprávem činí. Že však hlavní dráha při jízdě, za které úraz se stal, zachovala všechny předpisy pro místní dráhy, zejména i příslušnou zvolněnou jízdu, zjistily nižší stolice, proč se na jejich důvody odkazuje.

Čís. 2320.

Nejde o zboží prostředního druhu a prostřední jakosti, odporuje-li zákonu o falšování potravin (ze dne 16. ledna 1896, čís. 89 ř. zák. na rok 1897). Lhostejno, že zboží souhlasí se vzorkem, jenž byl právě tak vadným. I při koupi podle vzorku musí zboží vyhovovati čl. 335 obch. zákona.

(Rozh. ze dne 27. února 1923, Rv I 747/22.)

Žalobce objednal u žalovaného koření, jež hotově zaplatil. Zjistiv napotom, že koření jest bezcenné, domáhal se vrácení kupní ceny. Žalobě bylo vyhověno soudy všech tří stolic, Nejvyšším soudem z těchto

důvodu:

Dovolací soud přisvědčuje právnímu posouzení soudu odvolacího. Soud první stolice sice zjistil, že žalovaný neprodal žalobci koření, o něž je spor, podle vzorku, nýbrž beze vzorku s vyníčenou a slíbenou podmínkou, že koření to jest zaručeně čisté. Dovolatel napadl toto zjištění ve svém odvolání, leč soud druhé stolice, který je označil nedostatečným, neučinil opačného zjištění, že žalovaný prodal žalobci tymián a bobkový list podle vzorku, a nemůže proto dovolací soud opřít se při svém rozhodnutí ani o zjištění první, které bylo napadeno v odvolání, leč odvolacím soudem nepřezkoumáno, ani o zjištění, že prodáno bylo podle vzorku, kterého odvolací soud neučinil a kterého se žalovaný neprávem ve svém dovolání dovolává. I dovolací soud však připouští souhlasně se soudem odvolacím, že ani v tom nejpriznivějším případě,