

Čís. 10161.

Ručení místní dráhy (zákon ze dne 5. března 1869, čís. 27 ř. zák.).

Šlo by o příhodu v dopravě, kdyby bylo prokázáno, že podmínky, za nichž bylo lze ponechatí přejezd na osudném místě nechráněný, nevyhovovaly úplně s hlediska bezpečnosti dopravy, takže dráha na osudném místě provozovala dopravu způsobem ohrožujícím bezpečnost lidí.

K vyvinění dráhy nestačí zkoumati, zda bylo odstranění zábran povoleno příslušnými úřady. Jest na žalobci, by prokázal, že se místní a dopravní poměry od doby, kdy bylo povoleno odstranění zábran, tak změnil, že opatření uložená dráze ministerstvem železnic již nepostačovala.

Při místních drahách stačí, jsou-li tu opatření, jež se při náležité pozornosti obyvatelstva v oblasti místních drah jeví pro bezpečnost lidí dostatečnými. Příhodu v dopravě nelze spatřovati již v tom, že místní dráha nemá závory všude tam, kde není blížící se vlak se všech stran z určité vzdálenosti volně viditelný, nýbrž teprve v tom, že se doprava provozuje proti předpisům, že se nedává výstražné návěští, že se nedbá předpisu o přípustné rychlosti, nebo že se pokračuje v jízdě, ač se tím ohrožuje lidský život.

(Rozh. ze dne 20. září 1930, Rv I 1998/29.)

Žalobce jel v autu, jež se, přejíždějíc trať dráhy Ústí nad Orlicí—Kyšperk, srazilo s vlakem, při čemž byl žalobce poraněn. Z nařízení ředitelství státních drah byly na trati Ústí nad Orlicí—Kyšperk odstraněny závory. Žalobní nárok na náhradu škody proti dráze neuznal procesní soud první stolice důvodem po právu, odvolací soud napadený rozsudek potvrdil.

Nejvyšší soud nevyhověl dovolání.

Důvody:

Žalobce opírá žalobu jednak o ustanovení 20. hlavy občanského zákona, jednak o ustanovení § 1 zákona ze dne 5. března 1869, čís. 27 ř. zák. Bylo proto na něm, aby prokázal zavinění dráhy, pokud se týče osob, jichž dráha při provozu používá (§§ 1295, 1299 obč. zák.), nebo, že šlo o příhodu v dopravě podle § 1 zákona ze dne 5. března 1869, čís. 27 ř. zák., to jest o událost, jež, uchylujíc se od normální železniční dopravy, způsobila úraz a byla tedy s ním v příčinné souvislosti. Přímé zavinění dráhy spatřuje žalobce v tom, že odstranila, ač jde o místo nebezpečné, na silničním přejezdu závory, dále v tom, že nedodržela podmínky stanovené pro odstranění závor výnosem ministerstva železnic ze dne 16. února 1926, čís. 60.547—IV/2-25, to jest, že neodklidila před odstraněním závor keře a stromoví, bránící volnému rozhledu na trať. Zavinění strojvůdce spatřuje žalobce v tom, že nedával výstražné znamení píšťalou tak, by je šofér silostroje jedoucí po silnici musil sly-

šeti. K tomu jest uvéstí toto: Žalobce nechává úplně stranou, že podle zjištění nižších soudů řečeným výnosem ministerstva železnic bylo dráze jako dráze místní podle zákona ze dne 17. června 1887, čís. 82 ř. zák., 31. prosince 1894, čís. 2 na rok 1895 ř. zák. a 8. srpna 1910, čís. 149 ř. zák. o drahách nižšího řádu povoleno odstraniti závoru na této trati. V tom, že dráha se souhlasem nadřízeného dozorcího úřadu závoru na osudném místě odstranila, nelze o sobě spatřovati čin protiprávní, aniž zavinění. Zavinění by tu bylo jen, kdyby byla dráha nesplnila podmínky, za kterých jí byl dán souhlas k odstranění závor. To však žalobce nedokázal. Neboť nižší soudy zjistily, že největší dovolená rychlost vlaků 50 km za hodinu nebyla překročena, a že i druhá podmínka, o kteréž se žalobce zmiňuje, podmínka volného rozhledu na přejezd do 250 m byla splněna. Nižší soudy správně zdůraznily, že jest nesprávným výklad žalobcův, že podle této podmínky mělo býti zařízení, by řidič jedoucího auta a strojvůdce vlaku musili viděti na přijíždějící vlak alespoň do 250 m od přejezdu; správně jde jen o viditelnost přejezdu. Že přejezd na 250 m i ze silniční komunikace i se stanoviště strojvůdce vlaku z době úrazu bylo viděti, jest zjištěno a, vychází-li žalobce z předpokladu jiného, neprovádí dovolací důvod čís. 4 po zákonu. Ostatně bylo zjištěno, že se silnice vine stále poblíž železničních kolejí, takže jest tu dost výstražných známek pro automobilistu, že se blíží přejezdu; řidič auta dokonce doznal a podle toho také zjistily nižší soudy, že situaci znal, věděl, že silnice vede podle trati, že tam může vlak přijeti, a že viděl před zatáčkou silnice automobilistickou výstražnou tabulku, upozorňující na přejezd. Mylné jest mínění dovolatelovo, že strojvůdce má dávatí výstražná znamení píšťalou tak, by to jedoucí šofér musil slyšeti, to i tehdy, když sedí v uzavřené zasklené budce auta, která podle znaleckého posudku působí jako resonanční skříň pro zvuky motoru auta; jest spíše na řidiči auta, by se, blíže se k přejezdu, staral o to, by případné výstražné pískání normálním způsobem dávané mohl slyšeti. Že výstražné pískání bylo dáno normálním způsobem, bylo nižšími soudy zjištěno. Nebylo tedy žalobcem prokázáno zavinění dráhy ani zavinění jejích zřízenců a zbývá otázka, zda šlo o příhodu v dopravě podle § 1 zákona o ručení železnic, zda tedy neručí žalovaný podle tohoto zákona. Normální dopravě odpovídá, by závoru na přejezdech, jež nejsou přehledné a jsou na místech pro dopravu nebezpečných, nebyly odstraněny neb odstraněny jen za podmínek, jež bezpečnost dopravy úplně zajišťují. Šlo by tedy o příhodu v dopravě, kdyby bylo prokázáno, že podmínky, za nichž bylo lze ponechati přejezd na osudném místě nechráněný, nevyhovovaly úplně s hlediska bezpečnosti dopravy a že dráha na osudném místě provozovala dopravu způsobem ohrožujícím bezpečnost lidí. Při posouzení této otázky, po případě i otázky, zda příhoda v dopravě, šlo-li o ni, byla neodvratitelnou (§§ 1 a 2 zákona ze dne 5. března 1869, čís. 27 ř. zák.), jest vycházeti z poměrů, jež následkem zákona o místních drahách jsou zákonné a normální, tedy i z toho, že dráha byla oprávněna odstraniti na trati Kyšperk-Ústí n. O. závoru, a že podmínky, za nichž podle řečeného výnosu ministerstva

železnic směly býti závory odstraněny, při vydání tohoto výnosu s hlediska bezpečnosti dopravy skutečně také úplně vyhovovaly. Leč to by o sobě nesprostilo žalovaného zodpovědnosti; stát ručí za zavinění železničního podniku, pokud se týče železniční správy, stejně jako podnik soukromý, neboť nejde tu o stát jako nositele svrchovanosti, nýbrž o stát jako hospodářského podnikatele. Dráhy jsou všeobecně povinny zavést a udržovati veškerá opatření, jež jsou podle zkušenosti a technické vědy s to, by zabránila úrazům. Stát jest tedy zodpovědný i za škody, způsobené tím, že se bezpečnostní opatření, jež železniční správa uložila dráze, v době úrazu ukázala následkem změněných místních anebo dopravních poměrů, nedostatečnými anebo neúčelnými. Nelze proto schváliti názor nižších soudů, že dráha, odstranivši závory, použila jen svého práva a že již proto žalovaný není práv ze škody, jež někomu z výkonu tohoto práva vzešla (§ 1305 obč. zák.), a že soudu náleží jen zkoumati, zda bylo odstranění zábran příslušnými úřady povoleno. Chtěl-li žalobce zvítěziti, bylo na něm, by prokázal, že se místní a dopravní poměry od doby, kdy odstranění závor bylo povoleno, tak změnily, že opatření uložená dráze ministerstvem železnic již nepostačovala. Ani to však žalobce neprokázal, neboť se nic nezměnilo na volnosti rozhledu s trati a ze silniční komunikace na přejezd. Žalobce arcit' spatřuje vadu bezpečnostního opatření v tom, že dráha provozuje dopravu přes přejezd, závorami nestřežený, ač se silnice pro keře a stromoví nelze postrehnouti blížící se vlak na větší vzdálenost než asi na 23 kroků od přejezdu. Leč nelze ponechat nepovšimnutým, že jde o místní dráhu, o dráhu nižšího řádu podle zákona ze dne 8. srpna 1910 čís. 149 ř. zák. Místním drahám jsou v zájmu zvýšení dopravy poskytnuty jisté úlevy. Nemají-li se tyto úlevy státi bezcennými, nelze požadovati, by byla učiněna všechna bezpečnostní opatření, jež se vyžadují u drah plného práva. Stačí, jsou-li tu opatření, jež při náležité pozornosti obyvatelstva v oblasti místních drah, z nichž má především prospěch toto obyvatelstvo, se jeví pro bezpečnost lidí dostatečnými. Příhodu v dopravě nelze proto spatřovati, jde-li o místní dráhu, již v tom, že nemá závory všude tam, kde není blížící se vlak se všech stran z určité vzdálenosti volně viditelný, nýbrž teprve v tom, že se doprava provozuje proti předpisům, že se nedává výstražné návěští, že se nedbá předpisu o přípustné rychlosti, nebo že se pokračuje v jízdě, ač se tím ohrožuje lidský život atd. To žalobce neprokázal. Jest však dále min. nař. ze dne 30. srpna 1890, čís. 169 ř. zák. § 1 (2) pod trestem zakázáno, přecházeti přes trať místní dráhy při přejezdech, označených výstražnou tabulkou »pozor na vlak«, když se vlak blíží. Z tohoto zákazu plyne, že jest každý, kdo chce přecházeti přes přejezd povinen, by se napřed přesvědčil, zda se neblíží vlak. Bylo zjištěno, že předepsaná výstražná návěšť byla píšťalou dána a že žalobce věděl, že se blíží přejezdu dráhy, dále že z auta bylo možno přijíždějící vlak spatřiti s místa 23 kroků vzdáleného od kolejí, když vlak byl vzdálen 124 kroků od přejezdu. Bylo proto podle § 46 min. nař. ze dne 28. dubna 1910, čís. 81 ř. zák. povinností žalobce, by zmírnil rychlost jízdy až na šest km za hodinu, ano šlo o křižovatku ve smyslu řečeného

min. nařízení, jelikož jde o trať závorami neuzavřenou, volnou, na které se kdykoli mohou na přejezdu setkat z obou směrů vozidla. Že žalobce jel rychlostí 15 km za hodinu, že tedy jel rychlostí nepřipustnou, bylo zjištěno, jel však i neopatrně, ježto podle znalce i při rychlosti 15 km mohl zastavit na 10 m, tedy před srážkou, kdyby byl vynaložil potřebnou obezřetnost. Nebylo tu tedy ani příhody v dopravě a postrádá proto žaloba věcného a právního podkladu.

Čís. 10162.

Zemře-li kupec jednotlivce, jenž byl majitelem obchodního podniku, stane se podnik sice součástí pozůstalostního jmění, ale, nebyl-li podnik dále veden dědici pod starou firmou, jest bez významu, že firma nebyla v obchodním rejstříku vymazána. Za těchto okolností nemůže se firma státi podmínkem práv a závazků, tedy ani podmínkem sporu.

Byli-li dědici po majiteli firmy žalováni jen proto, že podle žalobcovy názoru představují svými právními jednáními firmu, bylo na žalobci, by k odůvodnění ručení dědiců tvrdil a prokázal, že dědici buď vedli obchodní živnost neodevzdané pozůstalosti dále, anebo že po odevzdání pozůstalosti pokračovali v podniku zesnulého kupce jednotlivce pod společnou firmou a na společný účet, utvořivše tak veřejnou obchodní společnost.

Zažalováni-li dědici jako společníci firmy, nelze z oprávněných právních nástupců zesnulého kupce jednotlivce vyřaditi a zažalovati jen některé z nich.

(Rozh. ze dne 20. září 1930, Rv I 936/30).

Žalobce ujednal s firmou J. F. Sch. roku 1927 koupi továren této firmy. Vlastník firmy Josef František Sch. zemřel roku 1923 a jeho majetek byl odevzdán jeho sedmi dědicům. Žalobou, o niž tu jde, domáhal se žalobce na firmě J. F. Sch. a na sedmi dědicích Josefa Františka Sch. a zaplacení 100.000 Kč, jež podle úmluvy propadly proto, že žalovaní prodali továrny třetí osobě. Procesní soud první stolice uznal podle žaloby proti třem žalovaným, ohledně ostatních žalovaných žalobu zamítl. Odvolací soud nevyhověl odvolání žalobce, odvolání tří žalovaných, ohledně nichž soud první stolice uznal podle žaloby, vyhověl a zamítl žalobu i ohledně nich. **Důvody: K odvolání žalovaných: Odvolání jest odůvodněné potud, pokud je odvolatelé provádějí s hlediska rozporu se spisy. Jest souhlasiti, když uvádějí, že jen firma J. F. Sch. jest stranou žalovanou a uvedení dědiců po zesnulém jediném majiteli firmy stalo se jen proto, že podle žalobcových názorů jsou společníky a spolumajiteli firmy. Neboť již nadpis (rubrum) žaloby označuje jako žalovanou stranu firmu J. F. Sch. k rukám společníků a majitelů továrny, následují jména sedmi dědiců, a totéž děje se v přípravném spisu. Hned po přednesu žaloby zmiňuje se žalobce o tom, že jednal s pány Františkem, Ervínem a Oskarem Sch-ovými, poněvadž se**