

nost údajů žalované strany. Poněvadž žalující stranu nestihá zavinění, posoudil odvolací soud věc nesprávně, uznáv, že nárok žalobní je po právu jen polovinou.

Čís. 12003.

Nárok dráhy proti majiteli automobilu na náhradu škody ze srážky automobilu s vlakem.

Dráha, jež nepostavila na přejezdu místní dráhy zábrany, nýbrž postavila tam jen výstražní tabulku s nápisem »pozor na vlak«, vyhověla plně zákonné povinnosti co do bezpečnostních opatření.

Lhostejno, že vlak byl v den nehody nepatrně opozděn. Každý, kdo používá přejezdu, musí s tím počítati, že může přijeti vlak kdykoliv, i mimo stanovenou dobu, a musí vždy zachovati patřičnou pozornost.

Jest povinností řidiče, by, jakmile se blíží k přejezdu dráhy, jel s největší opatrností, krok za krokem, tak aby před přejezdem mohl zastaviti, vystoupiti a se rozhlédnouti nebo vůbec jiným vhodným způsobem se přesvědčiti, zda se vlak blíží, či zda jízda jest volná.

(Rozh. ze dne 20. října 1932, Rv I 720/31.)

Na přejezdu místní dráhy, nechráněném závorami, srazil se vlak s nákladním automobilem žalovaného, při čemž byla poškozena lokomotiva. Žalobě dráhy proti majiteli automobilu o náhradu škody vyhověl procesní soud první stolice jen z polovice, uznáv z polovice na zavinění dráhy. Odvolací soud nevyhověl odvolání žalovaného, odvolání žalující dráhy vyhověl a uznal žalovaného povinným nahraditi dráze celou škodu. V otázce, o niž tu jde, uvedl v důvodech: Co se týče spoluzavinění žalující strany vycházel odvolací soud s hlediska, že státní dráhy jsou dopravními prostředky v zájmu všech občanů i státu a jezdí podle vydaných dopravních řádů a staví jen v předepsaných stanicích. Vzhledem k veřejné povaze a všeužitečnosti i dráhy lokální, není stát jakožto provozovatel vozby povinen, by na přejezdech (dráhy s cestou) v případě ohrožení jízdy za všech okolností zastavil, neboť by vůbec pravidelná vozba nebyla možná a každý by toho zneužíval, nýbrž jest patrně jen povinností státu, by použil při dopravě takových prostředků, aby »se vyvarovalo neštěstí« (železniční řád ze dne 16. října 1851 § 17) a aby trati byla věnována zvláštní pozornost (instrukce č. XXII). Již ustanovení ministerského nařízení ze dne 30. srpna 1890, čís. 169 ř. zák., zakazující pod pohrůžkou trestu přecházení lokální dráhu označenou tabulkou »pozor na vlak«, když vlak se blíží, poukazuje k tomu, že není věcí dráhy, by na přejezdech zůstávala při každém ohrožení státi, nýbrž, že má býti provoz zachován neporušen, a jest věcí každého, by sečkal, až vlak přejede. Poněvadž dále při místních drahách jsou podle zákona ze dne 31. prosince 1894, čís. 2 ř. z. 1895, co se týče bezpečnostních opatření možná ulehčení, má odvolací soud za to, že stát (žalující strana) ať již z jakéhokoliv důvodu nepostavil na přejezdu, o nějž jde, zábrany a postavil tam výstražní tabulku s nápisem »pozor na vlak«, plně vyhověl zákonné povinnosti ohledně bezpečnost-

ních opatření, neboť postavení výstražné tabulky a možnost přehledu povozu (automobilu) na koleje a po případě na jedoucí vlak z obou stran jsou dostatečným upozorněním na nebezpečí vlaku i zajištěním před úrazem, bez ohledu na to, že v souzeném případě neslyšel řidič automobilu pro silný vítr výstražné znamení, dané předepsaným způsobem parní píšťalou. Možnost náležitého zastavení vozidla v místech těchto jest zjištěna a každý, tím více řidič, má v blízkosti dráhy podle §§ 1297, 1299 obč. zák. nejen vyvinouti náležitou péči a pozornost, nýbrž ji ještě zvýšiti. Žalovaný nemůže se dovolávati viny zřízenců dráhy, neboť, jak zjištěno prvním soudem, dali předepsané výstražné znamení parní píšťalou a i trať pozorovali, a to i topič, neboť vyrozuměl na vzdálenost asi 25 až 30 m strojvůdce o blížícím se autu, trať byla v přecestí zřízenci žalobkyně pozorována, a to již v té době, kdy byl šofér žalované strany asi 15 m vzdálen od přejezdu, takže byl automobil pozorován na vzdálenosti, které dle výsledku místního ohledání odpovídají dané situaci, kdy mohl býti nejdříve automobil shlédnut, takže jen scházelo, by i šofér žalované strany tutéž pozornost trati věnoval. Na základě posudku soudních znalců má odvolací soud za zjištěno, že vlak jel na vzdálenost 190 m od přejezdu podle rychloměrné pásky rychlostí 25 km, tedy rychlostí předepsanou pro ohrožené místo, a nelze se odvolávati žalovanému na to, že snad dříve jel žalobce větší rychlostí, neboť okolnost ta jest bezvýznamná, a, poněvadž ihned, jakmile byla zpozorována překážka na přejezdu, bylo učiněno bezpečnostní opatření k zabránění nehody a brzděno a vlak na nejkratší možnou vzdálenost, na 63 m zastaven, učinili zřízenci žalující strany vše, co podle předpisů měli a mohli učiniti. Jest ovšem zjištěno, že vlak byl kritického dne opozděn o tři minuty, leč okolnost ta jest pro srážku bezvýznamnou, neboť, jak z posudku soudního znalce na jevo vychází, jest přípustna možnost zpoždění, ale okolnost ta je i bezvýznamnou, poněvadž vůbec není ve příčinné souvislosti se srážkou. Šofér totiž byl v těchto místech zcela neznám, byl tam ponejprv, nevěděl, že tudy jezdí vlak, takže nepočítal s tím, že již vlak jel, a nechtěl přejeti snad proto, že již myslel, že vlak již odjel; šofér jel, nevšiml si viditelných kolejí dráhy, výstražné tabulky a nečinil včas možná opatření pro případ příjezdu vlaku, nýbrž bezstarostně jel až bezprostředně ke kolejím a až na 6 kroků od kolejí pojednou spatřil koleje a přijíždějící vlak, tedy v bezprostřední blízkosti, když již se následky jeho bezstarostnosti musely objeviti. Toto nedbalé pozorování okolí odporující nejen předpisům §§ 1297 a 1299 obč. zák., nýbrž i §§ 45 a 46 zák. z r. 1910, čís. 81 ř. zák. zavinilo srážku, nikoliv zpoždění vlaku, neboť, i kdyby byl vlak včas přijel, musil by za těchto okolností automobil žalovaného rovněž narazit na přijíždějící vlak. Nesprávně tedy první soudce posoudil věc, uznáv ve smyslu § 2 zák. ze dne 9. srpna 1908, čís. 162 ř. zák. i na spoluvinu strany žalující.

Nejvyšší soud nevyhověl dovolání.

Důvody:

Pro rozhodnutí sporného případu stačí zjištění odvolacího soudu, která nejsou dovoláním napadena, že ze silnice, kudy jelo auto žalované strany, jest na vzdálenost 81 m od přecestí viděti koleje dráhy, přetína-

jící silnici, a že jest viděti i výstražnou tabulku na levé straně silnice s nápisem »pozor na vlak«, který jest na 23½ m čitelný. Podle tohoto zjištění byl by řidič, kdyby byl, jak mu náleželo, dával pozor na cestu, již na tuto vzdálenost musel poznati, že se blíží k železničnímu přejezdu, že mohl včas učiniti všechna opatření, kterých bylo třeba, by se vyhnul nebezpečí. Bylo jeho povinností, by, jakmile se blížil k přejezdu, jel s největší opatrností, krok za krokem, tak, aby před přejezdem mohl zastaviti, měl vystoupiti, a se rozhlédnouti, nebo vůbec jiným vhodným způsobem se přesvědčiti, zda se vlak blíží, či zda jest jízda volná. Když si však řidič žalované strany všiml kolejí dráhy teprve na vzdálenost asi 6 kroků a přijíždějícího vlaku ještě později a když následkem toho již nemohl včas zastaviti, jest tím jeho zavinění na srážce prokázáno a jest nerozhodno, jakou rychlostí k přejezdu jel. Při tomto právním názoru jsou bezpodstatné výtky s hlediska dovolacího důvodu čís. 2 a 3 § 503 c. ř. s. Pokud se vývody dovolání zabývají otázkou zavinění strany žalující a snaží se dovoditi, že bezpečnostní opatření na kritickém přejezdu nestačila a že dráha byla povinna učiniti jiná dostatečná opatření, aniž však uvedlo, jaká, stačí odkázati na správné důvody napadeného rozsudku, které dovolací soud schvaluje a které vývody dovolání vyvráceny nebyly. Že vlak na některém úseku vzdáleném přes 190 m před přejezdem překročil přípustnou rychlost, není vůbec v příčinné souvislosti s úrazem, a okolnost, že vlak byl kritického dne opožděn o 3 minuty, jest pro posouzení otázky viny na srážce bezvýznamná, neboť každý, kdo přejezdu používá, musí s tím počítati, že může přijeti vlak kdykoliv, i mimo dobu stanovenou, a musí vždy zachovati patřičnou opatrnost.

Čís. 12004.

Směnky (zákon ze dne 13. prosince 1927, čís. 1 sb. z. a n. na rok 1928).

Na prejudikovanou směnku, jež byla po prejudici indosována, jest hleděti jako na vistasměnku, o níž platí obdobně předpis § 29 směn. zák. Dvouletou lhůtu § 29 směn. zák., jež jest lhůtou propadnou, nelze tu počítati již ode dne vystavení směnky.

Podmínkou postihu podindosatáře proti podindosantům jest, by směnka byla včas, t. j. ve dvouleté lhůtě předložena přijateli ku placení a by neplacení bylo zjištěno protestem. Náležitost včasné presentace nebyla dotčena tím, že byl protest prominut. Podání žaloby proti podindosantovi nenahrazuje presentaci směnky přímému dlužníku.

(Rozh. ze dne 20. října 1932, Rv I 1536/32).

Směnka, o níž tu jde, byla indosována teprve po splatnosti a po uplynutí lhůty k protestu. Směnečný platební příkaz proti výstavci a zároveň remitentovi směnky ponechal procesní soud první stolice v platnosti. Důvody: Jest rozhodnouti otázku, zda směnečné a postihové nároky žalobkyně proti žalovanému jako výstavci a indosantu jsou, jak tvrdí žalovaný, promlčený čili nic. Výpovědi svědka