

niti práva ze smlouvy nákladní proti železnici, komu přísluší právo příkazní, a příkazní právo žalobkyně jako odesílatelky přešlo podle § 73 (9) žel. dopr. ř. vydáním nákladního listu adresátovi na tohoto. Avšak přes to jest námitka nedostatku aktivního oprávnění bezpodstatnou. Žalující firma odůvodňuje své oprávnění k žalobě tím, že jí zažalovaný nárok byl příjemcem zásilky firmou R. a J. postoupen, a dokázala, že se tak stalo. Ani všeobecné právní předpisy ani železniční dopravní řád nepředepisují pro platnost postupu zvláštní formu, tvrzení pak, že tu není vůbec potřebného prohlášení postupitelova, jest v rozporu se spisy. Již při sepisování protokolu v domě dne 5. ledna 1926 prohlásila firma R. a J., že žádá, by náhrada byla vyplacena žalobkyni, při svém svědeckém výsledku dne 24. června 1926 potvrdil pak veřejný společník firmy Jindřich J., že nárok na náhradu byl, pak v žalobě bylo udáno a žalované straně oznámeno, žalobkyni postoupen.

Nesprávným jest názor, že nárok na náhradu nebyl podle § 97 (2) čís. 4 žel. dopr. ř. zachován, poněvadž nebyl u železnice ohlášen písemně. Tento předpis činí podmínkou zachování nároku, by oprávněný příkazce ihned po objevení vad, které při odběru zboží nebyly znatelné, buď písemně navrhl u železnice, by sama zjistila stav zásilky podle § 82 žel. dopr. ř., neb u soudu, by zboží bylo ohledáno znalci. V souzeném případě nenavrhl příjemce zboží sice písemně, nýbrž telefonicky, by byl úbytek zboží zjištěn dráhou podle § 82 žel. dopr. ř., když však přes nedostatek písemné formy bylo návrhu vyhověno a navrhované zjištění bylo dráhou samou sepsáním protokolu v domě provedeno, byl nedostatek písemné formy dráhou s konečnou platností prominut. Že by scházela ještě jiná právní podmínka pro posouzení zažalovaného nároku podle výjimečného předpisu § 97 (2) čís. 4 žel. dopr. ř., dovolání samo netvrdí, takže není srozumitelné, proč by měl býti posouzen podle prvního odstavce § 97 žel. dopr. ř., ustanovujícího za pravidlo, že zanikají všechny nároky proti železnici, bylo-li dovozně zapláceno a zboží odebráno. Jenom mimochodem se podotýká, že odebrání zboží se neuskutečnilo již dne 4. ledna odpoledne, když sluha firmy R. a J. přišel do nádražního skladiště, předložil vyplacený nákladní list a po připravení zboží k odebrání požádal skladníka, by je vydal speditérovi k odvezení, nýbrž teprve, jak skladník sám dodatečně potvrdil na nákladním listu, dne 5. ledna, když zboží bylo předáno speditérovi a odvezeno ze skladiště. Teprve tímto okamžikem vystoupilo zboží z detence a opatrování dráhy, a poněvadž odběrná lhůta § 80 žel. dopr. ř. nebyla ještě překročena, ručila dráha do té doby za zboží stále ještě jako povozník podle § 84 žel. dopr. ř.

Čís. 7958.

Přejezd silnice přes hlavní železniční trať, chráněnou zábranami, není křižovatkou po rozumu § 46 min. nař. ze dne 28. dubna 1910, čís. 81 ř. zák.

Byly-li zábrany otevřeny, nebyl řidič, blíže se k přejezdu přes trať, povinen zmírňovati rychlost ve smyslu § 45 nař. ze dne 28. dubna 1910, čís. 81 ř. zák.

(Rozh. ze dne 12. dubna 1928, Rv I 1720/27.)

Žalobce, přejížděje automobilem železniční trať, nechráněnou závorami, srazil se s nákladním vlakem, při čemž byl automobil poškozen. Žalobní nárok proti dráze na náhradu škody uznal procesní soud prvního státního soudu v Praze. Odvolací soud nevyhověl žalobcovu odvolání. Důvody: První soud shledává žalobcovu zavinění na srážce jeho automobilu s lokomotivou nákladního vlaku v tom, že žalobce nejel rychlostí předepsanou v § 46 min. nař. ze dne 18. dubna 1910, čís. 81 ř. zák. Odvolatel snaží se v odvolání prokázat, že právní názor prvního soudu není správným a není zákonitě odůvodněn, dále že řízení jest vadným proto, že, když se posudky znalců rozcházejí, neslyšel soud nové znalce neb aspoň znalce třetího. První soud odvolává se na ustanovení druhého odstavce § 46 cit. min. nař., které zní: »Nikdy rychleji než 6 kilometrů za hodinu (tempo koně v kroku) nesmí býti ježděno, když hustá mlha zamezuje rozhled do dálky, jakož i na takových místech, kde silnice nemůže býti přehlédnuta, jako zejména na křižovatkách, při silných záhybech silnice, při vyjíždění do vrat, vyjíždění z domu, pak na mostech, v úzkých ulicích, kde dva vozy nemohou vedle sebe jeti, při kromobyčejné živosti cesty a při velikém nahromadění lidu«. K tomu nutno v úvahu vzíti i § 45 téhož nařízení, který zní: »Jízdná rychlost budiž zvolena za všech okolností tak, aby byl řidič pánem své rychlosti a aby bezpečnost osob a majetku nebyla ohrožována. Řidič vozidla má zmírniti přiměřeně jízdnou rychlost, třeba-li také zůstatí státi a zaraziti motor, kdyby nehody nebo poruchy dopravy mohly býti způsobeny jeho vozidlem.« Žalobce sám v žalobě tvrdí, že jel rychlostí 10 až 12 km za hodinu, a netřeba se zabývatí otázkou, zda nejel rychlostí větší, an sám doznává, že jel rychlostí větší než 6 km. Že přejezd přes koleje železniční jest křižovatkou, o tom nemůže býti sporu a citované ministerské nařízení nezná žádné »ohražené křižovatky« a nečiní pro tyto výminky. Z ustanovení §§ 45 a 46 cit. zák. vyplývá, že bylo žalobcovou povinností, by před křižovatkou, tedy také před přejezdem přes dráhu, zmírnil rychlost automobilu na 6 km, tak aby byl pánem rychlosti vozidla a mohl je v čas potřeby zastaviti, což se při rychlosti 6 km dle souhlasného posudku znalců státi mohlo za 1 až 2 metry, za nejnepríznivějších poměrů na vlhkém příkrém svahu na 4 metry. Poněvadž žalobce jel rychlostí větší než jest předepsána — jak sám doznává — a poněvadž následkem toho nemohl v čas zastaviti a srážce s vlakem zabrániti, jest spoluvinen na srážce, jak zcela správně první soud usoudil.

Nejvyšší soud uznal žalobní nárok zcela po právu.

D ů v o d y:

Mylným jest názor nižších soudů, že v souzeném případě jde o křižovatku po rozumu § 46 min. nař. ze dne 28. dubna 1910, čís. 81 ř. zák., a že tedy náleželo žalobci, by před přejezdem přes železniční trať zmírnil rychlost jízdy na 6 km za hodinu. Za křižovatky podle řečeného nařízení jest považovati toliko místa, kde buď silnice nebo veřejné cesty se protínají anebo kde z hlavní silnice odbočuje cesta jiná a cesty ty současně slouží veřejné dopravě. V souzeném případě jde o místo, kde říšskou silnici přetíná železniční trať a to trať železnice plného práva, z níž je vyloučena veškerá jiná doprava, jejíž přejezdy se v čase železniční dopravy uzavírají zábranami, čímž se vylučuje, aby se na přejezdech v obou směrech doprava konala současně. Není proto správným názor nižších soudů, že dle § 46 cit. nař. žalobce, přiblíživ se k přejezdu, měl zmírniti rychlost jízdy na 6 km za hodinu a že ho stihá zavinení na úrazu proto, že tak neučinil. Leč nepřiléhá tu ani předpis § 45 cit. nař. Předpis, že má řidič silostroje zvoliti za všech okolností rychlost jízdy takovou, by byl pánem své rychlosti, nelze vykládati tak, že za všech okolností musí zachovati rychlost takovou, aby mohl vždy ihned zastaviti; takový předpis by vůbec znemožnil automobilový provoz, jehož účelem jest rychlá doprava, když, jak soudu známo, nelze ihned zastaviti, jakmile převyšuje jízdní rychlost 6 km za hodinu. Právý smysl tohoto předpisu je ten, že řidič má za všech okolností zachovati rychlost takovou, aby neztratil vládu nad strojem a mohl rychlost jízdy kdykoliv čas od času se vyskytujícím poměrům přizpůsobiti, a aby rychlostí jízdy samou nebyla ohrožována bezpečnost lidí a majetku. Dalších v § 45 cit. nař. uvedených opatření má řidič šetřiti tenkrát, kdyby nehody nebo poruchy dopravy mohly býti silostrojem způsobeny. Přirozeně nelze řidiči silostroje klásti za vinu, že těchto opatření neužil, jestliže i při vynaložení zvláštní v § 1299 obč. zák. mu uložené opatrnosti a pile nemohl poznati, že silostrojem by mohla býti nějaká nehoda nebo porucha způsobena. Že jízdní rychlost 10—13 km za hodinu není takovou, by řidič silostroje nebyl již pánem své rychlosti, o tom nelze důvodně pochybovati. Zbývá tedy otázka, zda jest žalobce spoluvinen na srážce tím, že, přiblíživ se k železničnímu přejezdu, jel neopatrně a nešetřil předpisů § 45 cit. nař. Tuto otázku bylo by, jak plyne ze shora uvedeného, zodpověděti kladně, kdyby dle zjištěných okolností byl mohl žalobce při vynaložení zvláštní pile po rozumu § 1299 obč. zák. seznati, že jeho vozidlem mohla býti způsobena nehoda, kdyby nezmírnil rychlost jízdy pod 10—13 km, pokud se týče nezastavil. Leč není sporu o tom, že zábrany na přejezdu tratě byly otevřeny, když se žalobce k přejezdu přiblížil. Žalobce musil tedy předpokládati, že trať a přejezd přes ni jsou volny, neboť i řidič silostroje jest oprávněn předpokládati normální případ, že při přiblížení se vlaku spustí se zábrany, jež tu k tomuto účelu jsou. Žalobce spatřiv, že závory jsou otevřeny a že je přejezd volný, neměl příčiny zmírňovati jízdu nebo dokonce zastaviti a v tomto případě ani rozhlížeti se po krajině, když, jak správně prvý

soud uvádí, na tak frekventovaném místě musil řidič silostroje věnovati pozornost jen prostoru před sebou, aby nezpůsobil nějaké neštěstí přejetím osob nebo srážku s jinými vozidly. Ani tu okolnost nelze pokládati za neopatrnost žalobce, že nezastavil vozidlo, když postřehl vlak a výstražné znamení strážníka P-a, poněvadž vůz na tu vzdálenost včas zastavit již nemohl, jak znalci bylo potvrzeno a odvolací soud sám zjišťuje. Nelze tedy shledávati spoluzavinění žalobce v žádném směru a bylo proto vyhověti dovolání a uznati, jak se stalo.

Čís. 7959.

Souhlasná rozhodnutí nižších soudů v otázce, zda k projednání sporu byl povolán senát či samosoudce, nelze napadati dovoláním.

(Rozh. ze dne 12. dubna 1928, Rv II 474/27.)

Nejvyšší soud odmítl dovolání, pokud uplatňovalo zmatečnost, jinak mu nevyhověl. V onom směru uvedl v

důvodech:

Dovolatelka vznesla již za řízení v první stolici námitku, že k projednání a rozhodnutí této sporné věci není povolán senát, nýbrž samosoudce krajského soudu. To však není otázkou příslušnosti, nýbrž otázkou řádného obsazení soudu (§ 60 j. n.). První soud rozřešil otázku v ten smysl, že k projednání a rozhodnutí sporné věci povolán jest senát, a usnesením odmítl námitku věcné nepříslušnosti. Toto usnesení napadla dovolatelka odvoláním, uplatnivši zmatečnost rozsudku z toho důvodu, že sporná věc měla býti projednána samosoudcem. Usnesením odvolacího soudu pojatým do rozsudku bylo odvolání vznesené pro zmatečnost zamítnuto, poněvadž odvolací soud rovněž byl toho názoru, že k projednání a rozhodnutí sporné věci byl povolán nikoliv samosoudce, nýbrž senát. Jsou tu tudíž v této otázce dvě shodná usnesení nižších soudů, a jest proto podle § 528 c. ř. s. vyloučeno toto usnesení dále napadati. V tomto směru musilo býti tudíž dovolání jako nepřipustné odmítnuto. Odmítnutí se nijak nepříčí plenárnímu rozhodnutí ze dne 30. prosince 1927 Pres. 227/27, sb. n. s. čís. 7671, neboť, jakž vyplývá z jeho odůvodnění, lze napadati dovoláním spolu s rozsudkem také veškerá usnesení odvolacího soudu, pokud není odporování jim podle zákona vyloučeno, jak v tomto případě.

Čís. 7960.

Bryčku ve větším hospodářství jest pokládati za nutnou, třebas ji hospodář používal jen k osobním vyjížděnkám; jako taková jest příslušenstvím ve smyslu § 296 obč. zák.