

správného právního posouzení věci, dovozoval, že z vývodů těch i vyplývá, že tu není ani důvodu onoho. Důkazy, jež žalovaný nabízel o tom, že by při ztrátě budov, o něž jde, nemohl obdělávati svých pozemků, dále o tom, že jest dnešní doba k prodeji nemovitostí nevhodná, že novostavby vyžadují velikých nákladů, kdežto ceny staveb klesají (dotazem u obch. živnost. komory v Olomouci), konečně o provedených opravách (výslechem stran) a o placení pojistného (dotaz u pojišťovny) nebyly by měly žádného vlivu na posouzení rozepře, poněvadž okolnosti, o nichž měly býti provedeny, neodůvodňují nikterak obrany žalovaným proti žalobě vznesené. Nelze v důsledku toho ani tvrditi, že by bylo bez provedení těchto důkazů důkladné posouzení rozepře po stránce právní vyloučeno, a není tedy tu ani tohoto důvodu dovolacího. Z úvah těchto nebylo dovolání vyhověno.

Rozhodnutí nejvyššího soudu ze dne 8. listopadu 1921 Rv-II. 254-21 Vrch. s. rada Řezba.

*Je událostí v dopravě, když cestující po daném již znamení k odjezdu vlaku vystoupí z jednoho vozu, aby přešel do jiného vozu, při tom ale do tohoto se již nedostal, poněvadž hned, jak na stupátko jiného vozu vstoupil, vlak již do pohybu se dal a on pak spadl a úraz utrpěl?*

J. H. chtěla dne 30. června 1919 použití k odjezdu ranního vlaku z Podbořan. Nastoupila do jednoho z prostředních vozů, ale pro jeho přeplnění, ač již mezitím znamení k odjezdu vlaku dáno bylo, vystoupila, aby do jiného zadnějšího vozu přestoupila. Sotva však vstoupila na stupátko zadního vozu, dal se již vlak do pohybu a ona nemohouc se udržeti, spadla a utrpěla úraz na těle.

Krajský soud v M., omeziv jednání na právní důvod žalobního nároku, zamítl žalobu na náhradu škody mezitímním rozsudkem a odsoudil žalobkyni ku náhradě útrat žalovanému eráru s tím odůvodněním, že došel na základě provedených důkazů ku přesvědčení, že doprava vlakem vyvíjela se v daném případě normálně, ježto teprve, když se průvodčí vlaku na znamení, dané jim píšťalou vlakvedoucím, přesvědčili, že již vystupování a nastupování pasažérů je ukončeno, a když dvěře vozů byli uzavřeli, dáno bylo jimi znamení k další jízdě a teprve potom, že dal vlakvedoucí trubkou znamení k odjezdu vlaku.

Po názoru prvního soudu není zde žádné události v do-

pravě ve smyslu zák. z 5. března 1869 č. 27 ř. z. Žalobkyně vystoupila a do jiného vozu nastoupiti chtěla dle zjištění prvního soudu teprve, když už znamení k odjezdu bylo řádně dáno; a toto její jednání bylo průvodčím již pozdě zpozorováno. Dle § 19. odst. z doprav. řádu železn. z 11. listopadu 1909 č. 172 ř. z. jsou zřízenci železniční povinni cestujícím místa vykázati. Že by žalobkyně se byla v té příčině na některého z průvodčích viaku obrátila, sama ani netvrdila. Dle § 21 cit. řádu dopr. nesmí, když již znamení k odjezdu jednou bylo dáno, nikdo už ke spolujízdě býti připuštěn. Bylo proto povinností žalobkyně, aby, když už do vozu nastoupila, se před vystoupením zajistila, nebylo-li již znamení k odjezdu dáno, poněvadž nastupování po daném takovém znamení je zakázáno.

Ale, i kdyby to zakázáno nebylo, bylo na žalobkyni, aby zachovala dle § 1297 o. z. o. nutné péče, t. j. aby jako rozumná osoba se před vystoupením přesvědčila, není-li již vlak k odjezdu připraven, v kterémžto případě měla vůbec od vystoupení z vozu upustiti. Že by takovouto péčí byla vynaložila, vůbec jí ani tvrzeno nebylo, a první soud má na základě zjištěných jiných okolností opak toho za prokázaný. Na základě zjištění ve sporu učiněných došel první soud ku přesvědčení, že žalobkyně bez rozmyslu vystoupila a tím úraz svůj si sama zavinila. —

Vrchní soud zemský v Praze odvolání žalobkyně částečně vyhověl a změnil mezitímní rozsudek prvního soudu v ten rozum, že uznal právem, že nárok žalobní je proti žalovanému erru po právu důvodem polovicí, kdežto druhou polovicí že po právu není, a že rozhodnutí o útratách sporu I. stolice vyhrazuje se konečnému rozsudku.

Náklady řízení odvolacího byly jim navzájem zrušeny, a to v podstatě z těchto důvodů:

Odvolací soud nemůže přikloniti se k názoru prvního soudu, že by zde nebylo »události v dopravě«, neboť vyplývá ze zjištění jeho, převzatých soudem odvolacím, že žalobkyně, když již bylo dáno znamení k odjezdu, z vozu, do něhož předtím již byla vstoupila, opět vystoupila, aby došla do zadního vozu, přičemž vlak se dal do pohybu, když sice ještě nenastoupila, avšak již vyskočila na stupátko. Tento postup byl však událostí odchylující se od obvyčejného běhu věcí, po případě od provozu železničního dle předpisů, a musí býti tedy považován za událost v dopravě. Na tento případ dlužno tedy použití zákona z 5. března 1869 č. 27 ř. z., dle něhož domněnka mluví pro zavinění dráhy, a tato může býti jen potud osvobozena od povin-

nosti ručební, pokud dokáže, že žalobkyně způsobila událost v dopravě vlastním zaviněním.

V tomto směru jest odvolací soud toho názoru, že se dráze nepodařil úplně důkaz o tom, že ji nestihá vina. Jest zajisté na základě zjištění prvního soudu nepochybným, že žalobkyně způsobila událost v dopravě tím, že v době, kdy bylo dáno znamení k odjezdu a vlak se dal do pohybu, vagon opustila a chtěla vstoupiti do jiného.

Na druhé straně však také dráha spoluzavinila tuto událost, poněvadž dle železn. řádu jest zakázáno opustiti vagon, nebo vstupovati do vlaku, když bylo dáno znamení k odjezdu a v době, když se vlak dal do pohybu, a železniční zřízení jsou dle § 21 železn. řádu povinni, nikoho nepřipouštěti k jízdě po znamení k odjezdu, jakož i učiniti dle čl. II. všeobecných ustanovení o předpisech pro službu dopravní všechna opatření, jimiž se zaručuje nerušený a bezpečný provoz.

K události v dopravě by nebylo tudíž došlo, kdyby průvodčí T. byl zabráněn po znamení k odjezdu, aby žalobkyně opustila jeden vůz a vstupovala do druhého, tedy, kdyby byl dbal předpisů čl. 2 cit. předpisů pro službu dopravní, při čemž námitka, že by k tomu sám nebyl stačil, proto nepřijde v úvahu, poněvadž správa dráhy má pečovati o to, aby bylo dostatek železničního personálu při službě dopravní k dispozici.

Jestliže však žalovaná nepodala úplně důkaz, že žalobkyně sama způsobila událost v dopravě, osvobozuje se od povinnosti ručební dle § 2 zákona o ručení železnic jen v té míře, pokud tyto důkazy podala.

Poněvadž se nedá zjistiti míra zavinění na obou stranách, bylo zavinění děleno a dle toho částečně vyhověno odvolání, rozsudek prvního soudu změněn a uznáno právem, jak výše uvedeno.

Nejvyšší soud změnil rozsudek v tom směru, že se obnovuje rozsudek soudu prvního stádu.

Dovolací důvod nesprávného právního posouzení věci uplatňován jest žalovanou stranou po právu.

Není událostí v dopravě, že žalobkyně, když již bylo dáno znamení k odjezdu, z vozu, do něhož předtím již byla vstoupila, opět vystoupila, aby došla do zadního vozu, při čemž vlak se dal do pohybu, když sice ještě nenastoupila, avšak již vystoupila na stupátko. O tomto postupu nelze mluvit jako o události v provozu, odchylujícím se od obvyklého běhu věcí při pravidelném provozu železnice, která by sama sebou zodpovědnost

dráhy zakládala. Takovou událostí nemíní zákon v § 1 zák. ze dne 5. března 1869 č. 27 ř. z. předpisům se příčíci jednání poraněné osoby. Ne v jednání poškozeného, ne v tom, že utrpěl úraz, ale v nastalém porušení dopravních předpisů, resp. v porušení samozřejmé péče a opatrnosti při provozu nutné, resp. ve vyšnutí se provozu z běžné pravidelnosti — spočívá událost v dopravě, která v tom kterém konkrétním případě by způsobila poškození na těle. Poškození na těle jest tu ve smyslu citovaného zákona považovati jako následek události v dopravě, kterážto událost pak základ svůj má v odchýlení se od obvyčejného, při řádné železniční dopravě pravidelného se vyvíjení běhu věcí.

Jen kdyby dokázána byla »událost v dopravě« v uvedeném tu smyslu, mohlo by býti mluveno o ručení dráhy podle citovaného zákona. Událost v dopravě jest předpokladem pro použití tohoto speciálního zákona a musí býti tedy žalující stranou prokázána. Takováto událost v dopravě nespočívá však v tom, v čem ji odvolací soud spatřuje, ale není jí také v tvrzeném předčasném vypravení vlaku, poněvadž ze zjištění soudů nižších jde na jevo, že vlak vypraven nebyl předčasně a bez signalu, nýbrž teprve po uplynutí doby k odjezdu určené a na dané znamení.

Poněvadž tu tedy není ani události v dopravě ve smyslu zákona z 5. března 1869 č. 27 ř. z. a také není dokázáno, jak soud procesní zjistil, zavinění dráhy vůbec, byla žaloba po právu soudem procesním úplně zamítnuta a muselo dovolání vyhověno a tak, jak shora uvedeno, rozhodnuto býti.

Rozhodnutí nejvyššího soudu ze dne 22. března 1921 č. j. Rv-I. 843-20.

R. v. z. s. Benda.

*Ve sporech živnostenských příslušnost soudu neřídí se dle osoby zaměstnancovy, který jen dočasně s provozovnou do spojení přichází na základě smlouvy pracovní resp. služební, nýbrž rozhodno je místo, kde provozovna je v době podání žaloby.*

Dle žaloby, podané dne 24. června 1922 u živnostenského soudu v Praze, byl žalobce dne 31. března 1922 ze služeb žalované firmy, u níž byl do toho dne v Mor. Ostravě zaměstnán jako expedient, propuštěn proto, že žalovaná, zrušivši Ostravskou továrnu, přeložila dne 31. března 1922 své sídlo do Prahy a domáhá se nyní na zmíněné firmě zaplacení 54.000 Kč, které mu