

námali a břemen, a podrobiti se všem strastem, s ním spojeným, až na konec života proti svému přirozenému ženskému povolání (viz judikát nejvyššího soudu vídeňského čís. 184). Uváží-li se k tomu, že dle zjištění nižších soudů žalobkyně v měšťanské škole se učila velmi dobře, že však, když vyšlo na jevo, že žalovaný s ní tělesně obcoval, byla nucena pro uvarování pohoršení školu opustiti, čímž zajisté byla připravena o možnost dalšího vzdělání, a tím o snazší a výhodnější výdělkové zaopatření, a — vezme-li se dále zřetel k tomu, že za poměrů nynějších i dívce mravně bezúhonné a pohlavně zachovalé jest nesnadno výhodně se provdati, nad to pak dívce, o níž se lidé dověděli, že byla pohlavně zneužita, nelze při znehodnocení měny, které obzvláště v době vydání rozsudku prvního soudu bylo značné — pokládati obnos žalobkyni přisouzený za příliš vysoký, a právní názor odvolacího soudu, potvrdivšího rozsudek první, hledíc ke všem okolnostem případu za nesprávný (§ 273 c. ř. s.).

Čís. 1997.

Bezpečnostní opatření na místních drahách.

(Rozh. ze dne 14. listopadu 1922. Rv I 579/22.)

Při přejezdu místní dráhy Kolín-Čerčany, nechráněném závorami, srazil se povoz žalobců s vlakem místní dráhy, při čemž byly koně poraněny a vůz rozbit. K žalobě o náhradu škody proti dráze uznal procesní soud první stolice náhradní nárok co do polovice důvodem po právu, odvolací soud žalobu zamítl. Důvody: Prvý soud odsoudil žalovanou stranu k náhradě polovice zažalované škody, maje za to, že také dráha nehodu zavinila, a shledává toto spoluzavinění pouze v tom, že na přejezdu nebyly zřízeny ochranné závory. Podle názoru prvního soudu není dráha přes to, že její dozorcí orgány neuznaly potřebným, naříditi zřízení závor, zbavena zvláštního ručení podle nařízení ze dne 16. listopadu 1851, čís. 1 ř. zák. z roku 1852 a ze dne 14. září 1854, čís. 238 ř. zák. Prvý soud neuvedl, o které předpisy těchto nařízení svůj názor opírá, má-li však na zřeteli ustanovení toho druhu, jaká jsou obsažena v §§ 17 a 41 provozovacího řádu ze dne 16. listopadu 1851, čís. 1 ř. zák. z roku 1852 přehlízí, že pro stavbu a provoz místních drah, o jakou v tomto případě jde, platí výjimečná ustanovení, dle nichž je dráha povinna zříditi závory u přejezdů pouze tam, kde to bylo shledáno nutným a nařízeno ministerstvem železnic (zákon ze dne 31. prosince 1894, čís. 2 ř. zák. z roku 1895). Pokud jde o místní dráhu Kolín-Čerčany, bylo v § 4 odst. 2 koncesní listiny ze dne 10. května 1899, čís. 88 ř. zák. výslovně stanoveno, že v příčině provozu bude se moci od bezpečnostních opatření předepsaných v provozovacím řádě železničním upustiti, pokud ministerstvo železnic shledá, že se to může povolit, hledíc ke zvláštním dopravním a provozním poměrům, zejména ke zmírnění jízdy, a že pak budou mítí platnost zvláštní předpisy, které vydá ministerstvo železnic. Nebyly-li tedy u přejezdu, na kterém srážka nastala, zřízeny ochranné závory, nelze zavinění dráhy z tohoto domnělého opomenutí vyvozované odůvodňovati poukazem na všeobecné předpisy nařízení, jichž se první soud dovolává, nýbrž bylo by nutno, by strana žalující tvrdila a doká-

zala, že závory nebyly zřízeny přes to, že ministerstvo železnic zřízení jich nařídilo. To nebylo ve sporu ani tvrzeno, ani zjištěno. Nemí tu tedy opomenutí, pro které by dráha ručila za škodu žalující straně způsobenou.

Nejvyšší soud nevyhověl dovolání.

Důvody:

Dovolání, v němž uplatňován je pouze důvod čís. 4 § 503 c. ř. s., nelze uznati důvodným. Dovolatelé pokládají mylným mínění soudu odvolacího, že místní dráha jest povinna zříditi závory u přejezdů pouze tam, kde ministerstvo železnic to nutným shledalo a nařídilo, a že nelze dráze přičítati zavinění na srážce. Vývody dovolacího spisu však nejsou způsobilé, by vyvrátily správné a náležitě odůvodněné mínění odvolacího soudu. Dle § 41 provozního řádu ze dne 16. listopadu 1851, čís. 1 ř. zák. z roku 1852 a dle § 10 d) zákona o koncesování železnic (nařízení ministerstva obchodu, živností a veřejných staveb ze dne 14. září 1854, čís. 238 ř. zák.) hlavní dráhy jsou povinny, opatřiti přejezdy ochrannými závory. Podle skutkových zjištění nižšího soudu však nehoda nestala se na přejezdu dráhy hlavní, nýbrž dráhy místní, zřízené podle listiny o koncesi ze dne 10. května 1899, čís. 88 ř. zák. Když tato listina byla vydána, platil o místních drahách zákon ze dne 31. prosince 1894, čís. 2 ř. zák. z roku 1895. Dle článku I. tohoto zákona ministerstvo mělo upustiti od ochranných opatření při provozu místní dráhy potud, pokud je to přípustno dle úvahy ministerstva vzhledem na zvláštní poměry. Podobné ustanovení obsahuje též čl. II. pozdějšího zákona o místních drahách ze dne 8. srpna 1910, čís. 149 ř. zák. Z těchto zákonných předpisů plyne, že při místních drahách není třeba, užiti všechna bezpečnostní opatření, nařízená provozním řádem z roku 1851, a zákonem o koncesování železnic z r. 1854. V zájmu existence místních drah a vzhledem na nutnost jejich pro obecnost dlužno omeziti požadavek bezpečnostních opatření, neboť jest nutno, umožniti stavbu i provoz místních drah, jež zvláště v odlehklých krajinách poskytují obecnstvu značné výhody. Vzhledem na nízké příjmy jejich jest nutno, by stavba a provoz jejich nebyl spojen s výlohami nepoměrně vysokými. To není v odporu s předpisy občanského zákona o povinnosti k náhradě škody. Dle §§ 1297 a 1299 obč. zák. dopouští se zavinění, kdo opomine takový stupeň péče a pozornosti, jaký lze předpokládati při obyčejných schopnostech, a pokud jde o zaměstnání, při němž zapotřebí jest zvláštních odborných znalostí a mimořádné péče, kdo nevynaloží nutné péče a neužije potřebných zvláštních znalostí. Místní dráha nedopouští se tedy zavinění, když vynaloží nutnou péči a užije potřebných zvláštních znalostí v míře dostatečné, byť i neužila, jak v § 17 provozního řádu ze dne 16. listopadu 1851 nařízeno jest drahám hlavním, všech prostředků, jež zkušenost a věda poskytují, aby při provozu zabráněno bylo nehodám. Dle § 1297 obč. zák. dlužno u obecnstva krajin, jimiž místní dráhy probíhají, předpokládati takový stupeň pozornosti, jehož je třeba, by ušlo nebezpečí, spojenému s provozem železničním přirozeně i tenkrát, když podnik železniční užije vši možné opatrnosti. Nižší soudy ovšem zjistily, že v bezprostřední blízkosti místa nehody je velký cukrovar, s velmi značnou frekvencí vozovou a že i město K. je na blízku; ale podle posudku slyšených znalců, jež nižší

soudy vzaly za základ svého rozhodnutí, užila dráha dostatečných bezpečnostních opatření, i když vezme se zřetel na ono skutkové zjištění, takže nebylo nutno, zříditi u přejezdu závoru a v opominutí zřízení jich nelze spatřovati zavinění dráhy. Podle druhého odstavce § 4 listiny o koncesi místní dráhy kolínsko-čerčanské tato dráha nebyla vázána bezpečnostními předpisy provozního řádu ze dne 16. listopadu 1851 a zákonem o železničních koncesích z roku 1854, pokud ministerstvo železnic to uznalo přípustným. Poněvadž dle § 1296 obč. zák. platí domněnka, že škoda nastala bez zavinění strany druhé, žalovaná strana nebyla povinna, v tomto sporu dokazovati, že ministerstvo uznalo přípustným, nezřizovati závor u přejezdů, nýbrž žalobcové byli povinni podati důkaz, že ministerstvo železnic uznalo nutným, aby místní dráha kolínsko-čerčanská opatřila přejezdy závorami, a že jí to nařídilo; dovolatelé vzhledem na to neprávem prohlašují okolnost, že ministerstvo toho nenařídilo, za lhostejnou. Mylným jest mínění žalobců, že ministerstvu nemůže býti známo, kde který přejezd dráhy jest bez závor nebezpečným osobám a majetku; vždyť dlužno předpokládati, že ministerstvo rozhoduje na základě spolehlivého zjištění skutkových okolností pro rozhodnutí důležitých, zvláště pak na základě ohledání místa znaleckou komisí. Mylným konečně jest mínění dovolatelů, že ministerstvo železnic jest pouze součástí dráhy neb jejím orgánem, a že tedy dráha ručí za opomenutí ministerstva, naříditi opatření přejezdů závorami. Ministerstvo železnic, rozhodující o tom, zdali a jakých bezpečnostních opatření dráha má užití, nejedná jako orgán nebo majitel dráhy, nýbrž vystupuje — bez ohledu na to, zdali jde o dráhu soukromou či státní, naproti ní jako orgán státní moci ve výkonu výsostního práva státního, zákonnými předpisy jemu uděleného.

Čís. 1998.

Zákon ze dne 17. prosince 1919, čís. 17 sb. z. a n. na rok 1920, o služebních poměrech trvale ustanovených zřízenců a cestářů okresních zastupitelstev v Čechách a okresních silničních výborů na Moravě a ve Slezsku.

Pokud jest okresní cestář plně a trvale zaměstnán,

Zaměstnán jest pouze ten, kdo při okrese plně a trvale pracuje po celou v jeho oboru platnou pracovní dobu. Může ovšem míti i vedlejší zaměstnání.

Ustanovení § 3 o přidělu jiných prací nesměruje k tomu, by zjednány byly zákonné podmínky pojmu trvalého zřízence, nýbrž k tomu, by postavení to, jednou již nabyté, bylo zřízenci zachováno.

(Rozh. ze dne 14. listopadu 1922, Rv I 597/22.)

Okresní cestář domáhal se na okresní správní komisi vyplacení služného podle zákona čís. sb. 17/1920. Žalovaná namítla proti žalobě mimo jiné, že žalobce není prací cestářskou plně a trvale zaměstnán. Procesní soud první stolice žalobu zamítl. Důvody: Uváží-li se, že znalci vzali odhadnutou práci v mezích maxima konané práce, že některé práce přibírají se zvláštní dělníci, že přihlíželi k silnici jakožto