

exekuci, byv uspokojen, nehledíc k tomu, že i otázka útrat sporu mohla by se státi takovým rozšířením spletitou. Námitka, že připuštěním rozšíření žaloby by se umožnilo protahování exekuce, neobstojí; neboť týž následek bude míti i podání zvláštní žaloby. Proti těmto důvodům jest však uvést: Zásadně není důvodu nepřipustiti rozšíření žaloby, když lze podati zvláštní žalobu, neboť jest v § 235 c. ř. s. výslovně uvedeno, že žalobce jest oprávněn rozšířiti žalobní prosbu, ovšem za určitých podmínek, podle toho, v jakém období jest řízení. Veškeré shora uvedené ostatní důvody jsou jen okolnostmi, které snad mohou způsobiti značné stížení nebo průtah jednání a kterým lze podle § 235 c. ř. s. čeliti tím, že se nepřipustí rozšíření žaloby. Jen s toho hlediska § 235 c. ř. s. lze pohlížeti na rozšíření žaloby, na základě § 35 ex. ř. již podané, a to ovšem jen o okolnosti, které n e m o h l žalobce uplatniti již v žalobě. V souzeném případě tvrdil žalobce, že okolnosti, které uplatnil teprve po podání žaloby, povstaly v srpnu 1929 (žaloba byla podána 4. dubna 1929), totiž že teprve v srpnu 1929 byla uspokojena vymáhající věřitelka; v tomto ohledu uvedl žalobce podrobné okolnosti, které zástupce žalované popřel. První soud připustil též o tomto tvrzení žalobce důkazy a provedl je. Zástupce žalované nenamítal nic proti novému přednesu žalobcovu, souhlasil tudíž podle § 235 c. ř. s. druhý odstavec s rozšířením žaloby. Jest se tudíž zabývati touto rozšířenou žalobou a učiniti v tomto ohledu zjištění. Kdyby se zjistilo, že se uspokojení žalované stalo před žalobou a že žalobce mohl tuto okolnost uplatniti již v žalobě, bylo by rozšířenou žalobu odmítnouti z důvodů třetího odstavce § 35 ex. ř. Ježto dosud nebylo zjištěno, kdy byla žalovaná firma zaplácena, bylo zrušiti rozsudky nižších soudů a usnésti se, jak shora uvedeno.

Čís. 10873.

Ručení dráhy (zákon ze dne 12. července 1902, čís. 147 ř. zák.).

Zastavení vozu pouliční dráhy mimo stanici stává se příhodou v dopravě teprve, je-li o sobě způsobilé, přivoditi tělesné poškození nebo smrt člověka. Vystoupil-li cestující, nedbaje dopravních předpisů, v takovém případě bez výslovného svolení průvodčího, zavinil si sám úraz pádem, an vůz byl uveden do pohybu právě, když vystupoval.

(Rozh. ze dne 13. června 1931, Rv II 405/30.)

Žalobce vystupoval z vozu brněnské pouliční dráhy, jenž zastavil mimo zastávky. Při vystupování žalobce se dal vůz do pohybu, žalobce se stupátka spadl a se poranil. Žalobní nárok proti dráze na náhradu škody neuznal procesní soud první stolice důvodem po právu. D ů v o d y: Na základě přepravních předpisů pro pouliční dráhu v Brně, platných od 1. listopadu 1922 a schválených výnosem ministerstva železnic ze dne 20. října 1922, čís. 824 jest zjištěno, že jest zakázáno cestujícím vyskakovati nebo seskakovati za jízdy a prodlévati na stupátku (bod 26 a), a že smějí cestující vystupovati, zůstane-li vlak státi mimo stanici nebo zastávku, jen za výslovného souhlasu prů-

vodčího (bod 27), posléze, že přepravní předpisy nemají ustanovení ohledně »zastávkového teritoria«. Podle zjištění zastavil vůz pouliční dráhy mimo zastávky a žalobce vystoupil bez výslovného souhlasu průvodčího. Chování se průvodčího totiž, že uhnul žalobci a že mu nezabraňoval vystoupiti, nelze považovati za souhlas, tím méně za výslovný souhlas, poněvadž průvodčí nemohl předvídati, že žalobce vystoupí před zastávkou, ba ani nemohl předvídati, že vůz zastaví před zastávkou. Každý člověk obvyčejných schopností jest však s to, poznati, že při dopravním ruchu většího města často může z různých příčin nastati nutnost, zastaviti vůz pouliční dráhy mimo zastávku a musí si také býti toho vědom, že v takovém případě se v jízdě pokračuje, jakmile odpadne překážka. Cestující, který toho nedbá a nepřesvědčí se před vystoupením, zda vlak zastavil na zastávce, která jest přesně označena tabulí, dopouští se nedopatření (§ 1297 obč. zák.). Bylo tedy nedopatřením žalovaného, vystoupil-li při náhodlém zastavení vlaku mimo zastávku, aniž se podle přepravních předpisů dříve tázal průvodčího, zda smí vystoupiti. Úraz si tedy žalobce zavinil sám a neručí proto žalovaný podnik podle § 2 zákona ze dne 5. března 1869, čís. 27 ř. zák. (zák. ze dne 12. července 1902, čís. 147 ř. zák.) za následky tohoto úrazu. O d v o l a c í s o u d napadený rozsudek potvrdil. D ů v o d y: I když se uzná za správný názor žalobce, že úraz utrpěl příhodou v dopravě, nelze odvolání vyhověti, poněvadž si žalobce úraz sám zavinil, takže žalovaná strana jest podle § 2 zákona ze dne 5. března 1869, čís. 27 ř. zák. a ze dne 12. července 1902, čís. 147 ř. zák. sprostěna z ručení za následky tohoto úrazu. Dopravní předpisy nařizují, že cestující, zůstane-li vlak státi mimo stanici nebo zastávku, smějí vystoupiti jen za výslovného souhlasu průvodčího. Z předpisu výslovného souhlasu vysvítá, že nedostačuje případné pasivní chování se průvodčího, jak bylo zjištěno v souzeném případě, které připouští též jiný výklad, než svolení k vystoupení. Neboť toto chování se průvodčího jest pochopitelné i podle vysvětlení, které podává průvodčí, totiž, že se domníval, že se žalobce chystá k vystoupení u zastávky. Jinak opírá dovolatel důvody nesprávného právního posouzení a nesprávného ocenění důkazů hlavně o to, že řidič vozu uvedl do pohybu vlak, který se zastavil, nevyčkav znamení od průvodčího vlaku, že může dáti vlak opět do pohybu a dále jeti. Avšak již shora bylo podotčeno, že průvodčí nemá možnost posuzovati, zda odpadla překážka pro kterou snad řidič vlak zastavuje, takže nelze od něho žádati, by dával řidiči znamení k uvedení vlaku v pohyb.

N e j v y š š í s o u d nevyhověl dovolání.

D ů v o d y:

Po právní stránce posoudil odvolací soud věc správně, třebaže nelze s důvody jeho rozsudku úplně souhlasiti. Odvolací soud má za to, že žalobce sice utrpěl úraz příhodou v dopravě, že si však úraz zavinil sám, takže žalovaná jest podle § 2 zákona ze dne 5. března 1869, čís. 27 ř. zák. sprostěna z ručení za následky tohoto úrazu. Tomuto názoru nelze ovšem přisvědčiti. Podle § 1 zákona o povinném ručení železnic v doslovu zá-

kona ze dne 12. července 1902, čís. 147 ř. zák. ručí železniční podnik za veškerou škodu, bylo-li příhodou v dopravě způsobeno tělesné poškození neb usmrcení člověka. Poněvadž žalovaná Společnost brněnských pouličních drah popřela žalobní nárok, opřený o tento předpis zákona, bylo na žalobci, by dokázal, že šlo o příhodu v dopravě po rozumu § 1 zákona a že jeho úraz byl způsoben touto příhodou. Za příhodu v dopravě jest pokládati událost v železničním provozu, která se odchyluje od pravidelného provozu dopravy, jest o sobě způsobilá přivoditi tělesné poškození nebo smrt člověka a přihodila se mimo osobu poškozeného. Lze připustiti, že i zastavení vozu pouliční dráhy mimo stanici, jest po případě událostí, odchylující se od pravidelného provozu dopravy, neboť při pravidelném provozu zastavují vozy jen v určených a označených zastávkách. Povahy příhody v dopravě, která by mohla míti význam s hlediska § 1 zákona o ručení železnic, nabývá však takové mimořádné zastavení vozu pouliční dráhy podle toho, co řečeno shora, teprve, je-li samo o sobě způsobilé, přivoditi tělesné poškození nebo smrt člověka. Tomu tak v souzeném případě nebylo, neboť nebylo zjištěno, že se zastavení vozu mimo zastávku stalo takovým způsobem a za takových okolností, že již tím byla ohrožena tělesná bezpečnost lidí. Jest naopak zjištěno, že se žalobcův úraz přihodil teprve po tomto zastavení vozu tím způsobem, že, když se vůz pouliční dráhy zastavil na několik vteřin před pravidelnou zastávkou, žalobce bez výslovného souhlasu průvodčího sestoupil a upadl na zem. Byla by tedy odchylka od pravidelného provozu pouliční dráhy, — zastavení vozu mimo pravidelnou zastávku, — která sama o sobě nebyla způsobilá ohroziti zdraví a život lidí, minula i pro žalobce bez škodlivých následků, kdyby nebyl z vozu vystoupil o své újmě, nedbaje dopravních předpisů, zakazujících v takovém případě cestujícím vystoupiti bez výslovného svolení průvodčího. Z toho plyne, že si žalobce přivodil úraz sám svou neopatrností a tudíž svou vlastní vinou a že úraz ten nebyl způsoben příhodou v dopravě, jak předpokládá § 1 zákona o ručení železnic. Že nemůže býti řeči o zavinění nebo spoluzavinění zřízců žalované společnosti pouličních drah na úraze, spočívajícím podle dovolatele v tom, že uvedli vůz do pohybu právě, když žalobce sestupoval, vyslovil a odůvodnil správně již odvolací soud. Ježto tedy žalobce nedokázal, že jeho úraz byl způsoben událostí v dopravě, neručí žalovaná podle § 1 zmíněného zákona za tento úraz. Vyvíňovací důvod podle § 2 zákona o ručení železnic, jehož se dovolává soud odvolací, nepřichází v souzeném případě vůbec v úvahu; odvolací soud zaměňuje tu patrně pojem úrazu s pojmem příhody v dopravě a přezírá, že vyvinění železnice podle § 2 cit. zák. vyžaduje, že byla příhoda v dopravě způsobena — nehledíc k ostatním případům § 2 — zaviněním poškozeného. O takovém zavinění žalobcově nemohlo by ovšem býti řeči, an žalobce nezavinil, že se vůz zastavil.

Čís. 10874.

Při stanovení bolestného jest přihlížeti nejen ke zjištěným fysickým bolestem, nýbrž i k povaze zranění a k potížím, jež zůstaly po zdařilé