

rozsudku a poukazuje proto soud dovolací dovolatelku především na tyto důvody napadeného rozsudku, k nimž s ohledem na vývody dovolání dodává: I když jest správným, že zákonodárce dle intencí pojišťovacího zákona ze dne 23. prosince 1917, čís. 501 ř. zák. zkrátiti chtěl lhůtu osvobození pojistitele od ručení, přes to, že pojišťovací smlouva trvá, nelze z ustanovení §u 6 pojišťovacích podmínek vyvoditi, že, nebyla-li jednoměsíční respektní lhůta výslovně udělena, nýbrž jen, jak v tomto případě se stalo, mlčky povolena, lhůta ku podání žaloby činí pouze tři a nikoli čtyry měsíce a že tedy mlčky povolená respektní lhůta nemá významu. Tvzení dovolání, že při tomto výkladu §u 6 pojišť. podmínek pojistiteli bylo by možno respektní lhůtu na jeden měsíc stanovenou libovolně prodloužiti, nedopadá, když v tomto případě tak se nestalo a žaloba jen s připočtením jednoměsíční respektní lhůty §em 6 pojišť. podmínek stanovené v dalších třech měsících, tedy celkem ve čtyřech měsících byla podána. Tím pozbývají vývody dovolání, touto otázkou se zabývající, svého významu a není proto třeba jimi blíže se obírat. Pokud jde o otázku, zda žalobkyni přísluší nárok na pojišťovací premii do konce pojišťovacího období přes to, že za něho zájem žalované na pojistkách odpadl, nelze přisvědčiti názoru dovolatelky, že tam, kde pojistitel v době zažalování premie věděl, že žádný závazek pro něho z pojišťovací smlouvy vzniknouti nemůže, již není oprávněn svou pohledávku uplatňovati, poněvadž se to přiči pojmu oboustranné smlouvy, jakou pojišťovací smlouva jistě jest, když v době splatnosti zažalovaných premií trvala ještě žalovaná společnost po právu a tudíž i její zájem na pojištění, jak soud odvolací v napadeném rozsudku správně vyvodil. Poněvadž jedině tato doba a nikoli doba podání žaloby jest rozhodnou pro otázku, zda žalobkyni žalobou vymáhané premie až do konce pojišťovacího období přísluší, jest správným názor soudu odvolacího, že přes to, že vznikem akciové společnosti dne 17. března 1924, tedy před podáním žaloby, které se stalo dne 24. května 1924, zájem žalované na pojištění po- minul, táž jest povinna zažalované premie až do konce pojišťovacího období zaplatiti, jak § 63 pojišť. zák. ustanovuje.

Čís. 5601.

Ručení dráhy (zákon ze dne 5. března 1869, čís. 27 ř. zák.).

Srážka vozu, ujevího po svahu, s vlakem místní dráhy.

(Šírou) trať ve smyslu předpisů pro dopravní službu čís. XIX. čl. 29 bod 10 rozumí se trať vně krajních výměn.

»Stálé střežení vozů« zřízencem předpokládá nepřetržitou přítomnost zřízence u předmětu, nestačí pouhý vzdálený dohled neb občasná docházka na místo předmětu.

Dozoru jest po případě třeba i ve stanicích.

Nejde o osoby třetí, za jichž jednání ve smyslu §u 2 zák. o ručení drah dráha neručí, bylo-li ujetí vozu způsobeno jednáním zřízenců podniku, jimž byla dráha manipulací s vozem svěřila.

V tom, že ujetý vůz na svahu trať dostal zrychlení (akceleraci), nelze spatřovati vyšší moc.

(Rozh. ze dne 30. prosince 1925, Rv II 692/25.)

Na místní dráze Brno—Lišeň byly po odjezdu osobního vlaku z Lišně posunovány zřizenci cihelny vagony naložené uhlím, při čemž se dostal jeden z vagonů na svah trati směrem k Brnu, řítil se po trati a dohoniv osobní vlak, roztříštil poslední vůz tohoto vlaku, při čemž několik cestujících bylo usmrceno, jiní poraněni. Žalobní nárok manželky jednoho z usmrcených proti dráze o náhradu škody byl uznán důvodem po právu soudy všech tří stolic, Nejvyšším soudem z těchto

d ů v o d ů:

I. Podle obsahu dovolání jde již jen o dvě právní otázky a sice: 1. zdali lze mluvit o neodvratném jednání osob třetích, zřizenců cihelny, tedy cihlářského mistra K-a a jeho cihlářských pomocníků; 2. zdali lze mluvit o vyšší moci. Ani toho ani onoho vyvíňovacího důvodu tu však nebylo, neboť: Ad 1. Neodvratného jednání řečených osob tu vůbec nebylo, neboť nelze tvrdit, že by se ujetí vozu bylo nedalo opatřením věci přiměřeným zameziti, dlužno tedy ujetí toto přičísti toliko tomu, že dráha opomněla takové opatření učiniti, a opomenutí toto lze umluvit a tudíž dráhu vyvinuti tím méně, když určité opatření takové, jímž ovšem nebezpečí vyvarovati lze, bylo jí přímo předpisy pro službu dopravní č. XIX. výslovně uloženo. Jde tu o čl. 29 bod 10 těchto předpisů, jenž udává, jaká opatření mají se státi, když se vozy ponechají na trati mimo stanici, tedy na t. zv. trati volné (širé), a tu jest dle obsahu znaleckých výpovědí a vývodů dovolání především sporno, co rozuměti jest pojmem širé tratě, neboť teprve podle toho lze posouditi, zdali místo, na němž dva vozy, o něž jde, byly zůstaveny, bylo ještě ve stanici, či již na širé trati a zda měly tedy býti zabezpečeny, jak citovaný předpis nařizuje. Tato otázka není otázkou znaleckou, nýbrž otázkou právní, aspoň pokud jde o příslušná bezpečnostní opatření, neboť v tomto směru řeší ji citovaný čl. 29 bod 10 sám. Stanovíť doslova: v odst. 1., že pohyby a odvážení vozů za krajní výměny na trať bez lokomotivy jsou všeobecně zakázány, že však ředitelství může k podobnému posunu dáti svolení; v odst. 2., že na místních drahách, kde není sklonu přes 10%, může ředitelství dovoliti, by byly vozy pro naložení nebo vyložení na trati ponechány a nejbližším vlakem nebo strojem do stanice dopraveny; v odst. 3. konečně, že tyto vozy musí býti aspoň 30% váhy brzděny a stále střeženy zřizencem, který je též povinen vozy podložit. Již z prvního odstavce, jenž liší mezi prostorou před krajní výměnou a za ní nebo-li mezi prostorou uvnitř krajních výměn a vně nich a tuto druhou nazývá tratí, roz. volnou či širou tratí, plyne, že mezi stanice jest na obou stranách krajní výměna a že co jest za těmito výměnami, jest již na širé trati. Že tomu tak, potvrzuje nepochybným způsobem odstavec druhý, obsahující předpis pro místní dráhy, jakou je i žalovaná, a stávící v protivu trať a stanici, takže tu míní se zcela patrně pod výrazem trať ona trať, jež nenáleží ke stanici, tedy trať širá. Ale nehledě naprosto k tomu, že sama dovolatelka, ačkoli po právní stránce hájí náhled, že osudné místo bylo »v oblasti stanice«, po skutkové stránce doznala přece ve svých vývodech výslovně, že kritické místo nalézalo se »něko-

lik metrů za vjezdovou výměnou«, čímž rozuměti jest patrně výměnu krajní a »že leží několik kroků od stanice,« ačkoliv prý v oblasti staniční, k čemuž doložiti dlužno, že citovaný předpis nerozeznává mezi oblastí staniční a stanicí, jako dovolání, nýbrž je proň rozhodným jen pojem stanice, tož že osudné místo jest až za řečenou výměnou, jest zjištěno nižšími stolicemi, neboť první stolice přijímá za prokázáno, že skládka leží již za vjezdovou výhybkou čís. 1, jež je v kilometru 5.912 a druhá stolice to schvaluje tím, že praví, že důvod nesprávného ocenění důkazů, jež nelze od druhých vždy přesně rozeznati, není opodstatněn. Doložiti dlužno, že předpis čl. 29 bod 10, rozeznávající prostě mezi stanicí a tratí, kterou klade za krajní výměnu a rozumí pod ní trať šírou, srovnává se úplně s předpisem čl. 11 bod 1 lit. f), jenž praví, že »šírá trať nebo prostě trať jest dráha mezi dvěma stanicemi« a bod 2, dle něhož hranicí mezi tratí (roz. šírou) a stanicemi jsou výměny vjezdové, kterýmž výrazem patrně se tu míní totéž, co v čl. 29 bod 10 výrazem krajní výměna. Bylo-li však osudné místo za vjezdovou (krajní) výměnou, bylo dle onoho předpisu na »trati« (= trati širé) a platil tedy pro vozy na něm ponechané předpis odstavce třetího, dle něhož vedle řádného zabrzdění měly býti vozy zřízencem stále střeženy a mimo to i podloženy, což obojí se však podle zjištění nižších stolic nestalo. Nebylo tedy vůbec třeba, aby o pojmu stanice a volné tratí, jež právní předpisy cit. čl. 29 bod 10 a čl. 11 bod 1 lit. f) a bod 2 sám jasně vytyčuje, slyšení byli znalci neb znalečtí svědkové, a tím méně je třeba, aby, když výpovědi jich se nesrovnávaly mezi sebou anebo samy v sobě, slyšen byl další znalec třetí, a jsou bezpředmětny i všechny vývody, které dovolání na to navazuje v příčině domnělé předpojatosti znalce K-a, výsledku znaleckého svědka W-a a důkazu trestními spisy, v nichž prý uloženo dobrozdání znalce B-a, neboť když znalecké dobrozdání vzhledem k právnímu předpisu věc řešícímu bylo zbytečné, vůbec je jím nutně i každé dobrozdání další, aťsi už znalcovo neb znaleckého svědka. Ohledně W-a dlužno mimo to podotknouti, že tento, byv jako znalec pravoplatně odmítnut, nemůže jako znalecký svědek býti slyšen, protože, jak samo dovolání uvádí, měl býti slyšen o okolnostech, jež shledal při svém ohledání místa provedeném až po neštěstí (»nedlouho po neštěstí«), to však není předmět výsledku znaleckého svědka, ježto ten by měl místo jen tehdy, kdyby osoba byla bývala svědkem události samé, kdežto ohledání místa po události jest už předmětem důkazu ohledáním soudním, po případě za přivzetí znalců. Vzhledem k právnímu stanovisku shora vyvinutému, že osudné místo bylo na volné tratí, avšak vozy nebyly vůbec ani střeženy ani podloženy, ač to předpis vyžadoval, jest také bezpředmětným domnělý rozpor se spisy, záležející prý v tom, že procesnímu materiálu odporuje zjištění, že v osudném okamžiku přednosta stanice nebyl v kanceláři, nýbrž ve svém bytě, neboť, i když byl v kanceláři, nevyvíňuje to dráhu nikterak a rozpor se spisy je tedy nepodstatný. Zůstáváť pořád rozhodno jen opominutí předepsaných opatrností, neboť že tím, že přednosta stanice byl v kanceláři, není učiněno požadavku náležitého a neustálého dozoru zadost ani tehdy, když osudné místo bylo od kanceláře vzdáleno jen minutu cesty, jest na jevě, neboť

nebylo možno osobě v kanceláři meškající, i kdyby byla mohla na vozy viděti, což však ani dovolání netvrdí, ihned zakročiti, když se s vozy hnulo. To nejlépe dokazuje skutečnost sama, že přes to neštěstí se stalo, neboť, byl-li to dozor, když přednosta byl v blízké kanceláři, proč nezamezil ujetí vozu a neodvrátil neštěstí? Přece dozor má právě tento účel, a mine-li se jím, tedy tu dozoru vůbec nebylo, nebo nebyl dostatečný. Předpis ale žádá dozor co nejúčinnější, neboť žádá stálé střežení zřízencem, což najisto předpokládá nepřetržitou přítomnost zřízence u předmětu, tak aby v každé případnosti ihned mohl zakročiti, a nespojuje se pouhým dohledem na vzdálenost neb občasnou docházkou na místo předmětu. Byť znalci také v této příčině byli v rozporu, jest to lhostejno, protože i to je věcí výkladu hořejšího právního předpisu, jenž náleží soudu a nikoli znalcům. Neprávem také dovolává se dráha zákona ze dne 8. srpna 1910, čís. 149 ř. zák., jenž prý poskytuje místním dráhám značné úlevy z citovaných předpisů dopravních, vždyť právě shora citovaný dopravní předpis ve svém odstavci 2 a 3 pro spornou otázku rozhodně ukládá povinnosti v něm uvedené výslovně místním drahám. Dovolání samo nemůže udati, v kterém ustanovení svém by tento zákon místním drahám poskytoval úlevu právě v ohledu povinností čl. 29 bod 10 předpisů pro službu dopravní. Aby však žalovaná dráha co nejbezpečněji seznala, že se jí žádná křivda neděje, budiž jí vyloženo, že by nebylo v její prospěch nic získáno, i kdyby se osudné místo pokládalo za místo ve stanici (a nikoli na širé trati), anebo kdyby předpisu čl. 29 bod 10 vůbec nebylo. Neboť domnívá se žalovaná dráha snad, že, kdyby místo bylo ve stanici, že pak už nebylo žádného dohledu na vozy třeba? To by pojímala úkol svůj nedosti vážně. Předpisy předpokládají, že dráha nebude tak lehkomyšlná, by stanici umístila zrovna na svahu neb bezprostředně při něm, a proto mluví v uvedeném předpisu jen o trati na sklonu, ale je zřejmo, že, kdyby stanice sama bezprostředně při takovém sklonu umístěna byla, musil by předpis i pro ni platiti, neboť důvodem jeho je právě sklon. Ostatně řádný přiměřený dozor předpokládá se i při vozech ve stanici samé stojících, i mluví se o střežení vozu na širé trati jen proto zvláště, že dozor ze stanice vykonávaný zřejmě nestačí. I ve stanici samé musí dozor býti, neboť nelze, aby cizí nepovolané osoby směly tam s vozidly manipulovati, neboť je to v čl. 29 bod 4 uloženo výslovně jen zřízencům železničním k tomu povoláním. Právo při bezpečnostních opatřeních rozeznává opatření předepsaná a opatření věci přiměřená, ku kterýmž je každý podnikatel i bez předpisu povinen. Zde úplně stačí poukázati v té příčině na ustanovení Šu 335 tr. zák., jež platí pro všechny případy, dle Šu 337 tr. zák. však jmenovitě též pro železné dráhy, a stanoví trestní následky opomenutí řečených opatření obojího druhu. Že však na takovém terénu, o jaký jde, musí opatření zabezpečující vozy proti ujetí pokládáno býti za opatření povaze věci přiměřené, a že k tomu patří i účinný dozor, o tom nemůže býti nejmenší pochyby ani pro případ, že osudné místo jest ve stanici, zvláště když dle zjištění nižších stolic vozy odstaveny byly zrovna na kulminačním bodě obou sklonů. Jisto je, že o neodvratném jednání osob třetích nemůže býti v tomto případě řeči, protože nelze říci, že jednání

to se zameziti nedalo. Nelze to říci ani tehdy, přijme-li se stanovisko dovolání, jež se spokojuje s neodvratností relativní, která předpokládá, že lidská prozíravost, jakou možno podle povahy věci slušně žádati, nemůže ono jednání třetí osoby předvídati a podniku přiměřenými prostředky, jakými aby disponoval, slušně od něho žádati možno, je zameziti. Neboť prostředky, které se tu vyžadují, aby totiž k vozům na trati v bezprostřední blízkosti nebezpečného sklonu bez lokomotivy zůstaveným přikázán byl zřízenec dráhy, jenž by nad nimi bděl, aby se s nimi nic nepřístojného nedělo a všechna k zabezpečení potřebná opatření obstaral, nejsou nijak nedostižny, možno i dlužno je slušně od dráhy vyžadovati, a jednání také není nepředvídatelné, to tím méně, když — nehledě k tomu, že samy právní předpisy je předvídají — vozy, jak nižšími soudy zjištěno a z části i doznáno bylo, již v dřívější době z téže stanice ujely, což dráhu k opatrnosti podobnou věc zamezující nabádati mělo. Tak se věc má, pokud jde o otázku odvratnosti či neodvratnosti jednání. Než i kdyby se přese vše to jednání zřízenců cihelny pokládalo za neodvratné, dráhu to nevyviní, neboť dle §u 2 zákona ze dne 5. března 1869, čís. 27 ř. zák. vyvíňuje ji jen neodvratné jednání osoby třetí, za jejíž jednání dráha neručí. Nestačí, aby to byla osoba třetí, t. j. někdo, kdo nepatří zrovna k železničnímu personálu, nýbrž se vyžaduje ještě, aby dráha nebyla z jednání této třetí osoby práva. K lepšímu porozumění odkázati dlužno na předpis §u 1 téhož zákona, jenž stanoví právní domněnku, že příhoda v dopravě nastala zaviněním podniku neb oněch osob, jichž podnik při výkonu provozu používá. Vytknouti dlužno, že zákon tu užil výrazu »provoz« (Betrieb), kdežto událost, jež úraz přivodila, musí býti dle jeho znění příhodou v »dopravě« (Verkehr). Zákon tu zřejmě s rozmyslem vyhnul se výrazu (zaviněním podniku) »nebo jeho zřízenců,« neboť chtěl vyjádřiti, že to nemusí býti zrovna zřízenec, nýbrž že stačí, když dráha jisté osoby k výkonu dopravy prostě používá, ať se to děje na základě titulu jakéhokoli, nejen tedy služební smlouvy, v jakou vstupuje zřízenec, nýbrž i na základě smlouvy pracovní, v jakou vstupuje s dráhou na př. dělník pracující na trati nebo podnikatel staveb, jemuž zadána smlouvou o dílo oprava trati a pod. Zákon chtěl zkrátka naznačiti, že stačí pro zodpovědnost dráhy i to, když osoby, jež příhodu v dopravě zavinily, jsou »její lidé«, lidé vykonávající pro ni s její vůlí služby neb práce v oboru jejího provozu vůbec neb dopravy zvláště, jimž ona tedy práce ty svěřila, lhostejno, z jakého důvodu. Doložiti dlužno, že výrazu »osoby, jichž při tom používá«, užívají i §§ 1313 a) a 1315 obč. zák. Jestliže tedy znalec K. projevil názor, že žalovaná dráha ručí za lidi cihelny, pokud jim posunování vozů přenechala, dlužno mu v tom přisvědčiti, ne sice proto, že by se to, jak on míní, zakládalo na §u 19 provozního řádu železničního ze dne 16. listopadu 1851, čís. 1 ř. zák. pro rok 1852, z něhož to nelze vyčísti, nýbrž proto, že se to zakládá na hořejších předpisech zákona o ručení železnic, a protože dráha vskutku dle zjištěného skutkového stavu zřízencům cihelny manipulaci s vozy svěřila. Dle nabídky a prohlášení ze dne 19. května 1919 měla dráha s cihelnou smlouvu, že cihelna bude prováděti přesunutí vozů ze stanice ku skládce svými lidmi, ale vždy jen za vě-

domí a dozoru zřízenců dráhy, za kterýž dozor dráha vybírala poplatek, a ustanoveno dále, že lidé cihelny, zaměstnaní při skládání, povinni jsou podrobiti se bezvýjimečně služebním poukazům železničních zřízenců a zdržeti se naprosto každého svémocného posunování vozů, ku skládce přistavených. K tomu nižší stolice zjistily, že tehdejší přednosta Líšeňské stanice hned při prvním vozu v červnu 1919 zřízence cihelny na jich dotaz, jak dostanou vozy ke skládce, poukázal, že si musí vozy tam dopravovati sami svými lidmi, že oni (zřízenci dráhy) jsou jen dva, a že jim pak při dalších vozech zřízenci dráhy říkali, když došel vůz, kde vůz stojí, aby si ho vzali a prázdný zase postavili na to a to místo, při čemž zřízenci dráhy dotazovali se zřízenců cihelny, zda budou posunovati, a tak že posunování to prováděli zřízenci cihelny, při čemž zřízenec dráhy někdy byl a někdy nebyl. Z toho patrno, že dráha již onou smlouvou přenesla posunování vozů na zřízence cihelny, a že dozor, který si při tom vymínila, zřízenci dráhy sobě i zřízencům cihelny slevili, posunování to zřízencům cihelny do úplné jich moci dali a svěřili, a že tedy zřízenci cihelny vystupovali při tom jako lidé dráhy, od ní k tomu povolání, jichž ona k tomu používala, za které tedy dráha ve smyslu §u 1 cit. zák. ručí, neboť věc má se tak, jakoby vlastní zřízenci dráhy vozy byly posunovali a osudné oné chyby při tom se dopustili. Doložití dlužno, že toto počínání dráhy je tím zodpovědnější, když dle čl. 29 bod 4 posunování smějí prováděti jen železniční zřízenci tam jmenovaní, což dle lit. f) výslovně platí i o místních drahách, a že není nikde předpisu, jenž by dráze dovoloval, úkon ten přenést na někoho jiného, na osoby třetí, jež zřízenci dráhy nejsou a o nichž tedy se neví, zda jsou k tomu způsobilé. Jestliže to tedy dráha učiní, činí to na své vlastní nebezpečí a zodpovědnost. Neprávem tedy mluví dovolání o »zločinném« jednání zřízenců cihelny a svaluje všecku vinu na ně. Že by posunování vozu bylo se dálo tajně a bez vědomí dozorcího zřízence ve stanici, jak dovolání míní, nelze už proto říci, že, jak zjištěno, dále se to pravidelně a dokonce na základě smlouvy, kterou dráha s majitelem cihelny uzavřela, a poukazu, který zřízenci dráhy zřízencům cihelny dali, dráha o tom tedy velmi dobře věděla, že se to děje, a pravdou z toho zůstává jen tolik, že dráha nepostavila žádného zřízence svého ani k střežení vozů, tím méně k dozoru nad manipulací s nimi, takže o jeho vědomí o tom v tom okamžiku, kdy se posunování dělo, ovšem nemůže býti řeči. To ale dráhu obviňuje, jak už shora doličeno, a nemůže se tím tedy vyvíňovati. Že podkladní dřeva byla kradena a musila tedy býti uschovávána, nemůže dráhu vyviniti, neboť to jí nebránilo, by vozy nestřežila, jak měla, pokud se týče, by posunování jich nesvěřovala zřízencům cihelny. V čem by však měla záležeti důležitost okolnosti, zda vůz měl býti posunut až k přejezdu, nelze se dovtipiti a dovolání to také nevysvětluje; s odvrátností jednání zřízenců cihelny, s kterouž otázkou dovolání to spojuje, nemá to co činiti. Zda konečně vůz byl odstaven na pravém místě a nebylo ho třeba už dále posunovati, je také lhostejno, když posunován byl a posunování to spadá na vrub žalované.

Ad 2. Vyšší moc záleží dle vývodů dovolání v akceleraci, které ujetý vůz při svém pohybu po nakloněné ploše nabyt a která způsobila u srážky jeho s vlakem prudkost, jež byla příčinou zranění řady osob ve

vlaků jedoucích. Nicméně i samo dovolání, ač jen s ostychem, přiznává příčinnou souvislost mezi ujetím vozu a srážkou, tedy zraněním, ale to prý nepadá na váhu, hlavním vinníkem je prý akcelerace. Tu dráha naprosto zneuznává zákon příčinné souvislosti, která zde, jako často i jinde, záleží v řadě skutečností skloubených vzájemně jako články v nepřetržitý řetěz, v němž původní a základní příčinou jest článek první. Bylo-li ujetí vozu příhodou v dopravě, o čemž není sporu, bylo prvním článkem zahajujícím řetěz a dráha, která dle zákona je za ně odpovědna, je zodpovědna za všecko, co tím řetězem příčin způsobeno, neboť nebyti jeho, ujetí vozu, nebylo by ani akcelerace. Vyšší moc vyvíjí jen, byla-li sama hned prvním článkem řetězu, což však u akcelerace je vyloučeno. Podle vzorce dovolatelova měla by se věc takto: ježto kámen spuštěný na něčí hlavu z pouhé ruky s výše $\frac{1}{2}$ metru dopadne na hlavu beze škody, spuštěn však s věže s výše 30 metrů roztrhne hlavu, tedy ten, kdo takto spáchal vraždu, vyšel by beztrestně, protože tu není příčinné souvislosti mezi spuštěním kamene a roztrhnutím lebky, neboť roztrhnutí zavini-la akcelerace. Že je to protismyslné, nahlédne snad i dovolatel.

Čís. 5602.

Stalo-li se doručení ve věci neferiální za soudních prázdnin, počíná lhůta k opravným prostředkům běžeti dnem 26. srpna, tento den včítajíc.

(Rozh. ze dne 31. prosince 1925, R I 1044/25.)

Procesní soud první stolice vyhověl žalobě o rozvod manželství od stolu a lože. Odvolací soud odmítl odvolání žalovaného jako opožděné. Důvody: Napadený rozsudek byl doručen žalovanému dle předpisů o doručení dne 30. července 1925. Ježto den ten spadal do soudních prázdnin, prodloužila se čtrnáctidenní (§ 464 c. ř. s.) lhůta odvolací o část soudních prázdnin, která při počátku lhůty ještě zbývala (§ 225 c. ř. s.), tudíž o dobu od 31. července 1925 do 25. srpna 1925, kterýmžto dnem soudní prázdniny končí (§ 222 c. ř. s. a § 47 j. ř.), tak že lhůta odvolací ve skutečnosti počala běžeti 26. srpna 1925 a končila dnem 8. září 1925. Tento den jest však dnem všedním, neboť dřívější předpis Šu 44 nař. min. sprav. ze dne 5. května 1897, čís. 112 ř. zák. stanovivší se zřetelem na § 221 c. ř. s. jako den sváteční také den Narození Panny Marie, připadající vždy na 8. září, zrušen byl zákonem ze dne 3. dubna 1925, čís. 65 sb. z. a n., jímž stanoveno, že předpisy o svátcích platí na příště pro dny v Šu 1 cit. zákona taxativně uvedené, a v Šu 5 zákona vysloveno, že veškerá dosavadní ustanovení o dnech svátečních, pokud se nesrovnávají s citovaným zákonem, se zrušují. Ježto tudíž den narození Panny Marie v § 1 cit. zák. výslovně uveden není, neplatí již od doby platnosti zákona toho, to jest od 15. dubna 1925, za den sváteční, neplatí pro den ten předpisy o nedělích v Šu 4 cit. zák. stanovené, a stal se den ten — nehledě k oboru církevnímu — pro obor státní a tudíž také pro obor soudnictví dnem všedním. Jelikož pak odvolání podáno bylo teprve 9. září b. r. a to osobně, tudíž po uplynutí čtrnáctidenní lhůty odvolací, jest opožděné a náleželo již prvému