

svého účele a své povahy byly by příslušenstvím, ani způsob spojení jich s nemovitou věcí, nelze tudíž z těchto okolností ještě usuzovati, že ten, kdo zařízení vnesl do mlýna, se tím vzdal ve smyslu § 863 obč. zák. svého vlastnického práva. Z toho vyplývá, že není správným názor nižších stolic, že zařízení mlýna sdílí za všech okolností osud nemovité věci samé, nýbrž třeba zjistiti skutkové okolnosti, na základě kterých lze dojíti správného úsudku o významu a vlastnictví sporných strojů atd. V této příčině nezabývaly se však nižší stolice s přednesem stran, a nebyla skutková podstata po této stránce náležitě vysvětlena, takže pro rozhodnutí této otázky není tu dostatečného zjištění skutkových okolností.

Čís. 599.

Podnikatelstvem ve smyslu zákona o ručení dráhy za úrazy příhodou v dopravě jest provozovatel, nikoli vlastník nebo koncesionář dráhy.

(Rozh. ze dne 13. července 1920, Rv II 141/20.)

Za jízdy vlakem na dráze, jejímž koncesionářem a majitelem jest společnost A., jež však je ve státním provozu, utrpěl žalobce úraz na těle. I domáhal se na společnost dle § 1 zák. o ručení železnic náhrady škody. Oba nižší soudové zamítli žalobu pro nedostatek pasivní legitimace v podstatě z toho důvodu, že žalovaná, odevzdávši obstarávání dopravy na trati své dráhy eráru, pokud se týče, správě státních drah, jest pouhou vlastnící a nikoliv též provozovatelkou dráhy, na níž se žalobci úraz přihodil a ve případech takovýchto sluší nárok na náhradu podle § 1 zákona o ruč. žel. uplatňovati vůči onomu podnikatelstvu, jež dopravu vskutku obstarává a nikoliv proti koncesionáři a vlastníku, jenž, nejsa zároveň provozovatelem dráhy, nemá na její dopravu žádného vlivu.

Nejvyšší soud nevyhověl žalobcovu dovolání.

Důvody:

Proti právnímu názoru obou předchozích stolic uvádí dovolatel především, že § 1 zákona o ruč. žel. ze dne 5. března 1869, čís. 27 ř. z. nepředpokládá zavinění podnikatelstva, a opírá se k dotvrzení tohoto svého stanoviska o doslov § 2 téhož zákona. Názor dovolatelův není správný, neboť § 1 skutečně zavinění předpokládá, což lze vyvoditi i z povahy závazku dráhy, který jsa obligací ex delicto pouze ze zavinění může vzejíti. Toto zavinění dráhy může se pro složitost a nebezpečnost podniku státi způsobem velmi rozmanitým a okolnost tato vedla zákon k tomu, že předpokládal zavinění dráhy — mnohdy těžko dokazatelné — generelně a že v § 2 uvádí pouze důvody exkulpační, kdy dráha tohoto zavinění a tudíž i ručení jest sprostěna. Takové zavinění však možno přičísti pouze podnikatelstvu, jež skutečně dopravu provádí, které jest tedy súčasťně v technickém směru, nikoli však vlastníku železnice, jenž súčasťně se pouze v hospodářském směru. Dále dlužno poukázati k ustanovení § 57 doprav. řádu želez. ze dne 16. listopadu 1851, čís. 1 ř. z. z roku 1852, dle něhož při propachtování provozu železnic čili, jak zákon praví, při přenechání provozu soukromým osobám neb soukro-

mým spolkům mají tyto ohledně provozu železnic tytéž povinnosti a závazky jako soukromé podniky železniční. Ze všeobecného tohoto ustanovení lze vyvoditi, že mezi tyto povinnosti náleží i ručení za škody, dopravou způsobené. Pokud jde pak o případ opačný, totiž, dá-li soukromník svou dráhu do provozu státu, oč právě jde v tomto případě, lze z uvedeného předpisu vyvoditi, že v tomto případě ručí za škodu pouze stát. Odporovalo by zajisté právnímu citu, kdyby za dopravu měl ručiti soukromník, jenž na správný chod její nemá žádného vlivu. Ovšem by se mohl stát hojiti na vlastníku, kdyby událost v dopravě byla způsobena vadami skrytými (nedostatky stavby, kolejnic, vozů v době předání a pod.), vlastníkem způsobenými, avšak kromě těchto případů zůstává jediným a konečným ručitelem pouze ten, kdo dopravu provozuje. Názor tento lze kromě toho vyvoditi též z úvodních slov § 1 zák. o ruč. žel. »událost v dopravě« a nemůže zajisté bezprostředně po tom následující slovo »Unternehmung« znamenati jiný podnik nežli onen, do jehož působnosti ona »doprava« spadá. Názor tento podporován jest i dalším textem uvedeného předpisu »kdo jsou činni při službě vozové«. Jen mimochodem budiž poukázáno, pokud se týče stanovení pojmu »podnikatele (Unternehmer)« k zákonu ze dne 28. prosince 1887, čís. 1 ř. z. z roku 1888 o úrazovém pojištění dělnickém, dle něhož podnikatelem jest ten, na jehož účet se provoz děje (Betrieb erfolgt — § 11 odstavec první a třetí cit. zák.). Ustanovení § 1 zákona o automobilech ze dne 9. srpna 1908, čís. 162 ř. z. je rázu zcela výjimečného a nelze je vztahovati na ručení při železnicích.

Čís. 600.

Prozatímní opatření zákazem dalšího uveřejňování inserátů, ohroženou stranu poškozujících.

(Rozh. ze dne 20. července 1920, R I 462/20.)

Mezi akciovou pojišťovnou proti úrazu a ručení A. a ústředním svazem zaměstnanců pojišťoven v P. došlo k neshodě v otázce přístupu zřízenců akciové pojišťovny k organizaci zaměstnanců pojišťoven. Za této rozepře uveřejněn v různých novinách tento inserát: »Dříve nežli se dáte pojistiti u pojišťovací společnosti, obraťte se na Ústřední svaz zaměstnanců pojišťoven o informaci, týkající se poměrů, jež panují u této společnosti«. Návrh akciové pojišťovny, by jí proti svazu bylo povoleno prozatímní opatření zákazem dalšího uveřejňování inserátů téhož nebo podobného obsahu, byl soudem první stolice zamítnut, poněvadž navrhuující strana neosvědčila, že by to byla právě odpůřící strana, která uveřejnila inseráty tyto. Táž při jednání o návrhu tom popřela veškerou účast v uveřejňování tom, a ohrožená strana neuvedla ani neosvědčila ničeho, z čeho by se na účast tu souditi dalo. Z pouhého obsahu inserátu nelze na to souditi, spíše jest pravděpodobno, že by odpůřící strana, kdyby inseráty byla nechala uveřejniti, svoje jméno v nich nebyla uvedla. Neosvědčila-li však navrhuující strana, že odpůřící strana jest původcem inserátů, o něž jde, neosvědčila též, že by jí příslušel vůči straně odpůřící nějaký nárok na náhradu škody o navrácení v stav předešlý ve smyslu § 1330 odstavec