

nému nároku nedostatek příčinné souvislosti mezi zaviněním dráhy, totiž částečným zničením nákladního listu, a nemožností vyclení, poukazuje na zjištění nižších soudů, že se dráha po dojití vozu do Břeclavi dotázala u celního úřadu, není-li tam dovozní povolení, a že obdržela zápornou odpověď. První soud uvěřil vskutku svědecké výpovědi oficiála L-a, že se zřízencem vozové přechodové služby dotázal u celního úřadu a obdržel odpověď, že tam dovozní povolení není, dále že prý povolení nebylo ani u celního deklaranta H-a, dlužno však rozeznávat mezi takovým nazdařbůh učiněným dotazem a mezi formálním přihlášením zboží k vyclení na základě poznámky v nákladním listu, kde příslušné dovozní povolení bylo označeno číslem. Nižšími soudy bylo zjištěno, že dovozní povolení došlo celního úřadu v Břeclavě včas, a že druhý vůz, na nějž se dovozní povolení vztahovalo, byl v čas a bez závady v Břeclavě vyclen, ačkoliv byl z Terstu odeslán současně s vozem čís. 157.796 a ačkoliv jeho nákladní list byl opatřen stejnou poznámkou. Z těchto zjištění plyne, že i vůz čís. 157.796 byl by býval v Břeclavě vyclen bez překážky, kdyby nebyla bývala zničena část nákladního listu, vztahující se na dovozní povolení, takže nelze sporné příčinné souvislosti popíratí.

Čís. 4640.

Ten, kdo vnikl přes to, že závory byly spuštěny, na trať a utrpěl nárazem vlaku škodu na majetku, nemůže se domáhat na dráze náhrady. Lhostejno, že závory na přejezdu nebyly za světla opatřeny svítilnami a zvonkovým zařízením a že nebyly s to odolat nárazu povozu.

(Rozh. ze dne 4. února 1925, Rv II 879/24.)

Žalobce, naraziv za světla povozem na závory železniční trati, dostal se na trať, povoz byl přijíždějícím vlakem zachycen, rozbit, jeden kůň zabit a druhý poraněn. Žalobu na dráhu o náhradu škody p r o c e s n í s o u d p r v é s t o l i c e zamítl. D ů v o d y: Nárok svůj odvozuje žalobce z jednání dráhy, právu se přičítá, tvrdě a dokazuje, že jednak přejezd na křižovatce nevyhovuje předpisům pro železnice, ježto nebyl opatřen ani svítilnou ani zvonkovým zařízením, ohlašujícím příjezd vlaku a spouštění závor, a, ježto závory na křižovatce jsou vůbec nešťastně a neodbornicky umístěny, dále že svah silnice, vedoucí k závorám, jest tak prudkým, že závory neodolají a nezadrží naloženého vozu. Dle §u 41 prov. řádu želez. má býti ustanoveno zvláště dle místních okolností, zdali se místa, kde se přechází přes dráhu, též mají osvítiti. Osvětlení však v tomto případě za tmy a soumraku nebylo třeba, ježto nejde o komunikační přechod silně frekventovaný vozy, zejména automobily, jak zjištěno posudkem znalce V. Ani zvonkového zařízení nebylo zapotřebí, jak znalec seznal, vzhledem na to, že obsluha závor se děje ze vzdálenosti 10 m, a závory jsou méně než 50 m od místa obsluhy vzdáleny (nař. min. želez. ze dne 19. března 1897 čís. 1375/IV. a výnos téhož min. ze dne 25. listopadu 1898 čís. 54.701). Ostatně žalobce sám tvrdil, že, přijížděje na přejezd viděl závory, ovšem, jak tvrdí, zdvižené, před-

zvánění v tomto případě, i kdyby bylo bývalo při zábraně zřízeno, nebylo by přišlo v úvahu, ježto se děje 5 minut před příjezdem vlaku, kdy žalobce s povozem byl ještě značně vzdálen, zejména, když dle jeho tvrzení panoval silný vítr, a sotva by je byl mohl tedy slyšeti. Žalobce sám tvrdí, že před přejezdem se koně lekly hukotu vlaku, počaly se plašiti a hnáti do předu; při zadržování koní že se oprati přetrhly a že on sám nárazem z vozu vyletěl. Ani tedy osvětlení přejezdu ani předzvánění zařízení nebylo by za těchto žalobcem samým tvrzených poměrů mohlo zameziti nehodu. O závorách tvrdil žalobce, že jsou neodbornicky a nešťastně umístěny. Konkrétně uvedl jen, že svah silnice jest tak prudký, že závory na přejezdu neodolají prudkému nárazu naloženého vozu. Jak však zjištěno, jde jen o klesání silnice, která má 7 m šířky, jen asi 3%, a jest silnice před závorami na délku 10—15 m skoro vodorovná. Jak seznáním znalce zjištěno, jest přejezd opatřen závorami schváleného typu, vyhovujícími platným předpisům prov. žel. řádu. Dle nařízení min. obchodu čís. 25.440 z r. 1872 mají závory za účel svou polohou věstiti pěším i povozům blížící se vlak a mají býti, jsouce skloněny, znamením, že po dobu závěry jest přechod přes dráhu zapovězen. Provedení a tloušťka tyče vyhovuje dle posudku znalce těmto úkolům, ježto není třeba dle předpisu tak silné konstrukce závor, aby každému proti nim vedenému nárazu musely vzdorovati. Také vzdálenost, v níž jsou závory na přejezdu umístěny, jest ve shodě s nař. min. obchodu ze dne 30. května 1882 čís. 16.644 (nař. ze dne 10. dubna 1894, čís. 9421 z roku 1894). Není tu tedy vad a nedostatků, jež v příčině přejezdu a zábrany tvrdí žalující strana, a proto nelze uznati, že se dráha dopustila vůči žalobci jednání (opominutí) právu se přičícího, z něhož by mu byla práva a povinna náhradou škody. **O d v o l a c í s o u d** napadený rozsudek potvrdil. **D ů v o d y:** Po stránce právní posoudil první soud věc úplně správně a odvolatel se poukazuje na správné odůvodnění napadeného rozsudku. Že závory nemusily býti opatřeny světlem a zvonkovým zařízením, neodůvodnil znalec předpisy, dráhou samou vydanými, nýbrž předpisy provozního řádu železničního a nařízení ministerstva železnic a mimo to také konkrétními místními poměry. Názor odvolatelův, že závory musí sledovati i ten cíl, by zabránily případnému vniknutí pěších neb vozů na trať, a dle toho musí býti i odbornicky vybaveny, není ničím odůvodněn a ostatně by to také bylo neproveditelné. Stačí poukázati na náraz těžkého vozu nebo rozjetého automobilu. Ostatně v době, kdy závory byly spuštěny, nebylo ještě tak tma, že by bylo zapotřebí osvětlení, a žalobce sám udal, že je ze silnice viděl. Zvonkové zařízení by sotva bylo nehodu překazilo, neboť žalobce sám v žalobě udal, že vlak pro silný vítr neslyšel; tím méně byl by slyšel předzvánění.

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

D ů v o d y:

Po stránce právní byla rozepře posouzena bezvadně. Žalobce poukazuje se na důvody odvolacího soudu, jež se ani nepokusil vyvrátiti, omeziv se na opakování vývodů již dříve přednesených. Tvrzením, že

ku vyvinění dráhy nestačí zjištění, že nebyly porušeny železniční předpisy, nebylo rozhodnutí nižších soudů nijak dotčeno, neboť oba posoudily výtýkaná opomenutí dráhy také s hlediska obvyčejné opatrnosti a dospěly právem k výsledku, že nebyla porušena. Osvětlení závor nebylo třeba, poněvadž bylo ještě světlo, zvonkového znamení by byl žalobce dle vlastních udání v žalobě pro vzdálenost a vítr sotva slyšel, nebylo by však odvrátilo nehodu ani z toho důvodu, že se dává současně se spuštěním závor, jež v tomto případě bylo provedeno několik minut před příjezdem vlaku. Mylným jest názor, že závory nemají za účel jenom, aby upozornily na blížící se vlak a nutnost přerušení jízdy, nýbrž také, aby zabránily rozjetému povozu vniknouti na trať. Nehledíc k nemožnosti takového vybavení závor pro všechny případy, bylo by takové jich opatření v tomto případě mělo jen ten následek, že by se byl vůz rozbil nikoliv o jedoucí vlak, nýbrž o závory. Přirozená a proto povinná opatrnost však vyžaduje, aby každý řidič povozu měl zapřažené koně tak v moci, aby před spuštěnými závorami mohl zastaviti. Ať zavinil žalobce sám nedostatkem povinné pozornosti (§ 1297 obč. zák.), že tomu tak nebylo, ať se to stalo bez jeho viny a náhodou (§ 1311 obč. zák.), musí škodu z toho vzniklou nésti sám, neboť nezdařil se mu důkaz, že dráha měla na úraze vinu, úplnou nebo částečnou.

Čís. 4641.

Soud jest oprávněn jmenovati v případě neshody společníků (likvidatorů, stanovených společenskou smlouvou), likvidatora komanditní společnosti a má co do volby osoby likvidatora úplnou volnost.

(Rozh. ze dne 5. února 1925, R I 1088/24.)

Rejstříkový soud ustanovil za likvidatora komanditní společnosti Antonína K-a. Stížnosti komplementářky Boženy S-ové, jež napadla usnesení prvního soudu proto, že nebyli likvidatory ustanoveni Maxmilian S. a Otto W., rekursní soud nevyhověl. Důvody: Jest nesporno, že poměr obou společníků ve firmě, totiž komplementářky a komanditisty, byl upraven společenskou smlouvou ze dne 1. října 1923. Okolnost, že společnost pod posavadní firmou jest zrušena a vstoupila v období likvidace, rovněž není sporna. Nemůže tedy býti pochybnosti, že jest nutno ustanoviti likvidatory. Dle opovědi, jakož i protokolu ze dne 17. září 1924 trvá ovšem Božena S-ová dle čl. XIV. smlouvy na Maxmilianu S-ovi a Ottonu W-ovi jakožto likvidatorech avšak, jak z rekursu Boženy S-ové i podání Otty W-a jde na jevo, jsou mezi Ottonu W-em a Maxmiliánem S-em vážné neshody a následkem toho dle čl. XIV. odst. 2 spol. smlouvy nastal tam stanovený případ ustanovení likvidatora rejstříkovým soudem (čl. 133 obch. zák.) kde, poněvadž jde pouze o ustanovení osoby likvidatora, jak správně uvedl soud první instance, jest postupovati v řízení nesporném.

Nejvyšší soud nevyhověl dovolacímu rekursu.