

prostřednictvím K-ovým, jest hypoteční banka a že K-ovi musí provise býti zaplacená, nýbrž teprve usnesením obecního — ne okresního — zastupitelstva ze dne 11. října 1916 o provisi. Žaloba městské obce ze dne 29. září 1919 byla tedy podána u příslušného soudu procesního v zákonné tříleté lhůtě promlčecí. Ostatně soud odvolací má i v tom pravdu, že promlčení bylo přerušeno podle § 1497 obč. zák. 24. února 1918 tím, že žalující městská obec tohoto dne podala u státního zastupitelstva proti žalovanému trestní oznámení, v němž žádala zavedení trestního vyšetřování a prohlásila, že se připojuje jako soukromá účastnice k řízení trestnímu. Dovolatel opírá své opačné mínění jednak o tvrzení, že prý přerušení promlčení může nastati pouze v případě, když trestní udání vede k odsouzení v trestním řízení, nikoli však, když, jako zde, řízení trestní bylo zastaveno, jednak o tvrzení, že prý nebylo v jednání proti němu náležitě pokračováno ve smyslu § 1497 obč. zák., poněvadž žaloba soukromoprávní podána byla teprve prý po více než 2½ roku. Avšak mínění dovolatelovu nelze přisvědčiti ani v onom, ani v tomto směru. Zákon totiž v § 1497 žádá, by proti dlužníkovi bylo zakročeno a v řízení bylo patřičně pokračováno; z toho, že trestní řízení bylo 13. dubna 1918 podle § 90 tr. ř. zastaveno, nenásleduje tedy, že promlčení sluší pokládati za nepřerušené, nýbrž, že přerušení promlčení trvalo od 24. února 1918 do 13. dubna 1918 a že od 14. dubna 1918 počala běžeti nová tříletá lhůta promlčecí, jestliže nebylo v řízení proti žalovanému městskou obcí R. po dni 13. dubna 1918 náležitě pokračováno. Zastavením trestního řízení totiž nebyl náhradní nárok žalující obce prohlášen nepřipustným ve smyslu poslední věty § 1479 obč. zák., nýbrž obec tato byla s nárokem svým jen odkázána na pořad práva. V nové tříleté lhůtě promlčecí však obec podala soukromoprávní žalobu, pročez není třeba zkoumati, zdali obec po zastavení trestního řízení náležitě pokračovala proti žalovanému čili nic.

Čís. 1652.

Jest »příhodou v dopravě« (zákon o ručení železnic ze dne 5. března 1869, čís. 27. ř. zák. a ze dne 12. července 1902, čís. 147 ř. zák.), nebyla-li uzavřena plošina vozu pouliční dráhy. Není jí však trhnutí jedoucího vozu pouliční dráhy.

V tom, že poškozený nepožádal řidiče, by plošinu uzavřel, jest spatřovati jeho spoluzavinění.

(Rozh. ze dne 2. května 1922, Rv II 29/22.)

Žalobkyně, stojíc za jízdy pouliční drahou na přední plošině motorového vozu, zakolísala prudkým trhnutím vozu a, pozbyvši rovnováhy, vypadla z vozu, ježto plošina nebyla uzavřena, a těžce se poranila. Žalobč o náhradu škody proti pouliční dráze procesní soud prvního státního soudu do důvodu zcela vyhověl, odvolací soud uznal nárok z polovice po právu a uvedl po právní stránce v důvodech: Odvolatelka vytýká, že soud prvního státního soudu věc nesprávně právně posoudil, dospěv k právnímu přesvědčení, že úraz žalobkyně přivoděn byl příhodou v dopravě po rozumu § 1 zákona ze dne 5. března 1869, čís. 27 ř. zák. (zákon ze dne

12. července 1902, čís. 147 ř. zák.). První soud se ovšem blíže nezabýval příhodou v dopravě, jež v tomto případě zakládá ve smyslu cit. zákonů ručení dráhy za úraz touto příhodou přivoděný, ale ze zjištění jeho plyne nepochybně, že onou příhodou v dopravě bylo prudké trhnutí vozu, kterým žalobkyně, stojící na přední plošině motorového vozu, dle přísední výpovědi své jako strany byla uvedena z rovnováhy a, zakolísavši, vypadla z vozu. Příhodou v dopravě po rozumu § 1 zákona o ručení železnic není každá událost, která při normálním provozu dráhy, živelní silou poháněné, přivodila úraz člověka, nýbrž jen taková událost, která, jsouc způsobila přivoditi usmrcení nebo tělesné poškození člověka, nastala úchytkou od normálních poměrů provozovních a která nemá příčinu v osobě poškozeného. Předpokládá tedy »příhoda v dopravě« vždy nějakou úchytku od normy, ať v provozu samém, ať v zařízení dráhy nebo dopravních prostředku, s kterou cestující předem nemůže počítati. Opíraje se o tento zákonný pojem »příhody v dopravě«, dovozuje odvolatelka, že na pouličních drahách náhlé trhnutí vozu není ničím nepředvídatelným a že proto v tomto případě trhnutí, příhodivší vypadnutí žalobkyně z vozu a její úraz, nemůže býti »příhodou v dopravě«. Příčina prý jest v tom, že koleje pouliční dráhy pro dlažbu nemohou býti tak přesně upevněny, že pro ostré zatáčky jest nutno měniti často rychlost, že pro pouliční ruch jest třeba často brzdit, vozy jsou lehčí stavby a mají pružnější péra, takže nastávají časté pravidelné otřesy, s kterými každý na pouliční dráze jedoucí musí počítati. Třeba vyličení bylo částečně správné pro trati pouliční dráhy uvnitř velkoměsta s velkým ruchem pouličním, nemůže to tak všeobecně platiti pro trať, na které se stal úraz, o který je spor. Tato trať vede na široké, volné, nedlážděné státní silnici skorem v jediné přímce. Žádným způsobem to však nemůže platiti pro každé sebedrudší trhnutí vozu. Takové náhlé a velmi prudké trhnutí vozu, které svědky Františka Sch-a a Jana D-a mrštilo na sousední cestující a způsobilo, že žalobkyně, stojící na plošině motorového vozu, zakolísala tak, že pozbyla rovnováhy a vypadla z vozu, sluší i na dráze pouliční označiti jako úchytku od normálního provozu, jest tudíž »příhodou v dopravě« ve smyslu zákona. Tomuto zjištění velmi prudkého trhnutí není na překážku, že ostatní svědci, jedoucí z téže voze žalované dráhy, se nepamatují na ono neobyčejně prudké trhnutí. Tím není řečeno, že oni svědci onoho zvlášť silného trhnutí ve skutečnosti nepocítili, jenom si ho pro jiné vjemy neuvědomili nebo bylo vzpomínka na ně ihned zahlazena daleko mocnějším dojmem úrazu, bezprostředně potom nastavšího. Čím bylo způsobeno ono trhnutí, zda silným zabrzděním na srázném svahu za mostem či prudkým vybočením kolejí z roviny na mostě, nedalo se zjistiti, ale mohutný jeho účinek byl svědky Sch-em a D-em i žalobkyní bezvadně zjištěn. Dá se tedy z tohoto účinku na značnou sílu tohoto trhnutí bezpečně souditi. Jest proto ono abnormálně prudké trhnutí příhodou v dopravě po rozumu zákona a nelze odvolání v tomto směru přiznati oprávněnosti. Odvolání jest však odůvodněno, pokud první soud viděl zavinění žalované dráhy v tom, že žalobkyni po jejím vstupu na plošinu motorového vozu se nepodařilo, uzavřít plošinovou závora. První soud tento domnělý nedostatek zařízení neoznačil jako příhodu v dopravě, ale, poněvadž žalobkyně spatřuje úchytku od normy a nepravidelnost v zařízení dopravních prostředku v tom, že závora, určená pro uzavření plošin na vozech žalované dráhy, držena byla v poloze kolmé zvláštní uzávěrkou,

jejíž mechanismus nezasvěcenému není znám, nutno zkoumati, zdali okolnost, že závora bez znalosti mechanismu závěrky v tomto případě nemohla uvedena býti v činnost, zakládá ručení dráhy ve smyslu § 1 zákona o ručení železnic. Nemůže býti pochybnosti o tom, že na drahách pouličních pobyt cestujícího obecnstva na plošinách vozu za jízdy jest dovolen, ano že doprava obecnstva na plošinách patří k normálnímu způsobu dopravy. Vysvítá to jasně zejména z toho, že ve vozech pouliční dráhy jest zvláště vyznačeno, kolik míst k stání jest na přední a na zadní plošině a že tam připevněny jsou zvláštní závěsní řemeny pro obecnstvo stojící. Zároveň však plyne z účelu pouliční dráhy jako dopravního prostředku značné frekvence na malé lokální vzdálenosti o poměrně menší rychlosti, že uzavření plošinové závěry není nutností a důsledkem toho průvodčí personál dráhy není povinen o to se starati. Zejména na pouličních drahách, kde dvojitá kolej jest výjimkou a kde proto vstupování do vozu jest dovoleno s obou stran, zdá se býti taková povinnost průvodčího personálu přímo fysickou nemožností. V tom právě jest zásadní rozdíl pouličních drah od normálních železnic dopravujících obecnstvo s velkou rychlostí na velké vzdálenosti, kde pobyt cestujících na plošinách vozu za jízdy jest pro veliké nebezpečí výslovně zakázán. Na vozech všech pouličních drah jsou sice také ku zajištění cestujícího obecnstva zařízeny zvláštní plošinové závory, jest však prostým příkazem opatrnosti každého cestujícího, by dbal, by závora byla uzavřena nebo by se držel, neuzná-li za vhodnější vstoupiti do bezpečného vnitřku vozu. Též na dráze žalované společnosti jsou u vozu takové závory, které, když se jich nepoužívá, stojí kolmo při stěně vozu, jsouce k ní připevněny zvláštní automatickou uzávěrkou, která se musí odsunouti, by závora mohla býti položena na příč. Jak zjištěno výpovědí svědka Sch-a i žalobkyně, nepodařilo se jim tenkrát plošinovou závoru uzavřítí, protože neznali, jak se uvolňuje uzávěrka držící závoru kolmo. Proto vytýká žalobkyně žalované jako nedostatek zařízení vozu, že nebylo na plošinách připevněno poučení pro obecnstvo, neznalé mechanismu uzávěrky, a spatřuje v tomto nedostatku i ve skutečnosti, že závora bez znalosti onoho zvláštního mechanismu tehda nemohla býti sklopena a že také nebyl na místě orgán žalované, který by závoru uzavřel, odchylku od pravidla, kterou sluší prý označiti jako příhodu v dopravě. Tohoto názoru odvolací soud nesdílí. Jak z hořejšího plyne, jest povinností každého cestujícího, jedoucího na plošině vozu pouliční dráhy, zajistiti se proti možnému vypadnutí buď uchopením nějakého pevného držadla neb uzavřením závory. Tuto povinnost žalobkyně sama uznává, požaduje-li, by obecnstvo bylo zvláštními vyvěskami poučeno, jak se uvolňuje uzávěrka závory. Nemohla-li tedy žalobkyně, neznajíc mechanismu závěrky závoru sklopiti, bylo její povinností, chtěla-li se zabezpečiti závorou, požádati řidiče motoru nebo někoho ze spoucestujících, aby závoru uzavřel. Neučinila-li tak, musela se uchopiti nějakého držadla, jichž je na plošině dostatek, nebo vstoupiti do vnitřku vozu, jak to učinil svědek Sch. Nelze tedy v mechanickém upevnění závory v poloze kolmé, které jest zcela praktické, ani v tehdejší neuzavření závory shledati nějakou úchylku od normy, protože na drahách pouličních toto zajištění není nezbytné. Zároveň však nutno uznati, že žalovaná z velké části zavinila vypadnutí z vozu a tím i poranění své sama. Jak zjištěno svědectvím svědka Františka Sch-a i výpovědí žalobkyně jako strany,

stála žalobkyně po svém vstupu na přední plošinu motorového vozu na pravé straně plošiny ve směru jízdy obličejem obrácena ke schodkům, držíc se pravou rukou tyče závorové kolmo postavené a majíc v levé ruce jízdné již připraveno. Když potom za mostem zaslechla hlas průvodčího, vybízejícího cestující slovy »lístky prosím«, by zaplatili jízdné, pustila žalobkyně tyč, které se držela a, obrátivši se obličejem dovnitř, počítala peníze v ruce připravené, při čemž náhlým prudkým trhnutím vozu vržena byla do předu a zakolísavši padla pozpátku s vozu, snažíc se marně udržeti se na tyči závorové, kterou sice uchopila, ale již musila pustiti, když jí vypověděly síly. Jest tedy jasno, že žalobkyně tím, že se pustila pevně opory bez rozumného důvodu — mělať přece jízdné již přichystáno v druhé ruce — značně přispěla ku vratkosti svého postavení na jedoucím vozu, jež potom prudkým trhnutím vozu uvedeno bylo z rovnováhy. Pro toho, kdo jede na plošině pouliční dráhy, jest povinnost držeti se — nepostarali-li se jinak o zabezpečení své osoby — příkazem normální opatrnosti. Opomenul-li cestující této povinnosti, u každého rozumného člověka předpokládátné, a spolupůsobila-li tato neopatrnost jako jedna z příčin úrazu, pak poranění své spoluzavinil. V tomto případě přivedlo vypadnutí žalobkyně z vozu a její přejetí nejen náhlé a velmi prudké trhnutí vozu, nýbrž i její vlastní neopatrnost, spočívající v tom, že žalobkyně, pustivši se držadla, stála v okamžiku, kdy se obrátila, v postoji málo pevném a úplně bez opory. Tím dle názoru odvolacího soudu svůj úraz spoluzavinila. Bylo proto odvolání částečně vyhověti a uznati ve smyslu § 1304 obč. zák., že žalobní nárok pozůstává jen polovicí po právu.

Nejvyšší soud nevyhověl dovolání ani té ani oné strany.

Důvody:

Žalobní nárok, opírající se výslovně o náhradní povinnost, uloženou žalované dráze podle zákona ze dne 16. července 1902, čís. 147 ř. z. a ze dne 5. března 1869, čís. 27 ř. zák., odůvodněn jest jedině tehdy, byl-li způsoben úraz, jež žalobkyně utrpěla 7. července 1920, příhodou v dopravě. Odvolací soud, uznáv nárok ten polovicí, shledal příhodu v dopravě v náhlém a velmi prudkém trhnutí vozu, jež Františka Sch-a a Jana D-a mrštilo na sousední cestující a způsobilo, že žalobkyně, stojící na plošině motorového vozu, zakolísala tak, že pozbyla rovnováhy a vypadla z vozu elektrické dráhy. Zjištění toto je doplniti nespornou skutečností, že trhnutí to stalo se za jízdy motorového vozu v prostoru mezi dvěma stanicemi. Odvolací soud, pokládaje trhnutí jedoucího vozu elektrické dráhy za příhodu v dopravě, posoudil věc nesprávně po stránce právní. Rozsudek dovozuje sice z výpovědi svědků Sch-a a D-a, že vůz trhl sebou náhle a velmi prudce. Svědkové ti potvrdili skutečně, že při trhnutí narazili na své sousedy. Avšak ani trhnutí tak náhlé a prudké, že mělo za následek nárazy cestujících o sebe, není příhodou v dopravě, t. j. abnormálním příběhem, nýbrž přihází se opět za každé jízdy elektrickou drahou, je i při normálním provozu pravidlem, kdežto příhoda v dopravě může nastati jedině úchylnou od normálních poměrů. Že žalobkyně následkem trhnutí zakolísala a, ztrativši rovnováhu, vypadla z vozu otvorem, z venčí na plošinu vedoucím, bylo přirozeným důsledkem zjištěné skutečnosti, že žalobkyně, ač stála na okraji plošiny, otřesům vozu nejvíce vydaném, právě před

trhnutím pustila se závorové tyče kolmo postavené, již se před tím držela. Úraz, jež žalobkyně utrpěla, byl sice v příčinné souvislosti i s trhnutím vozu, toto však nelze uznati za příhodu v dopravě. V tomto směru není žaloba odůvodněna a dán jest dovolací důvod § 503 č. 4 c. ř. s., uplatňovaný žalovanou stranou. Není proto třeba obírat se dalšími důvody dovolacími, uplatňovanými touže stranou, neboť jimi snaží se žalovaná strana vyvrátiti jedině nesprávný názor odvolacího soudu, jenž trhnutí jedoucího vozu elektrické dráhy pokládá za příhodu v dopravě. Přes to však nelze vyhověti dovolání žalované strany, neboť úraz, jež žalobkyně utrpěla, přivoděn byl skutečně příhodou v dopravě, ovšem záležela tato v jiné skutečnosti než v trhnutí vozu. Dovolání žalující strany poukazuje správně na prokázanou skutečnost, že kraj plošiny, na které žalobkyně za jízdy stála, nebyl zabezpečen spuštěním závorové tyče, takže plošina byla na této straně otevřena. Odvolací soud neshledal v mechanickém upevnění závory v kolmé poloze úchylny od normy. Právem shledává dovolání strany žalující v tomto názoru odvolacího soudu nesprávné posouzení věci po stránce právní dle § 503 č. 4 c. ř. s. Jízda na otevřené plošině jest pro osoby na ní stojící spojena vždy s nebezpečím, že vypadnou při silnějším trhnutí neb otřesu. Plošina bývá sice opatřena závěsnými řemeny i jinými pevnými předměty, jichž se možno přidržeti, avšak tato opatření neposkytují dostatečného nebezpečí, ježto mohou nastati případy, kdy cestující je nucen pustiti se opory, na př. má-li platiti neb aspoň připraviti si jízdné nebo vůbec zaměstnávatí ruce něčím jiným. Pro takové případy je nutným další bezpečnostní opatření a to může záležeti jedině v uzavření plošiny. Nelze ovšem přehlédnouti, že v poslední době vešlo ve zvyk na elektrických drahách, plošiny za jízdy vůbec neuzavírat; elektrické dráhy vyhovují zajisté obecnstvu, jemuž je tím usnadněno nastupovati na vozy i za jízdy, přes to však nelze je zbaviti zodpovědnosti za nebezpečný stav tím vyvolaný. Bezpečnost provozu na elektrických drahách vyžaduje, by plošiny vozů a zejména motorových vozů, k nimž připojeny jsou vlečné vozy, byly za jízdy uzavřeny. Skutečnost, že plošina, na níž žalobkyně stála, nebyla za jízdy uzavřena zařízením k tomu sloužícím, přičila se řádnému, normálnímu provozu. Ze zjištěných skutečností vyplývá, že nehoda, t. j. zranění, jež utrpěla žalobkyně 7. července 1920 při jízdě na elektrické dráze, náležející žalované společnosti, způsobena byla uvedenou příhodou v dopravě. Stojíc na kraji přední plošiny, držela se sice žalobkyně železné tyče, u vchodu na plošinu upevněné, avšak bezprostředně před trhnutím vozu pustila se tyče, připravujíc si jízdné pro průvodčího, který se k plošině té blížil. Nemajíc opory, zakolísala žalobkyně tak, že ztratila rovnováhu a vypadla nezahrzeným otvorem plošiny s vozu na ulici. K tomuto pádu žalobkyně — a následkem toho i k úrazu, t. j. k těžkému poškození žalobkyně — nebylo by došlo, kdyby byl otvor plošiny zahrzen. Skutečnost, že tomu tak nebylo, byla příhodou v dopravě ve smyslu § 1 zákona o ručení železnic. V první řadě jest povinností žalované dráhy dohlížeti na to, by plošiny za jízdy byly na obou stranách řádně uzavřeny, a to přední plošiny vždy, zadní aspoň tehdy, je-li k vozu připojen vlečný vůz. Zejména na přední plošině jest usnadněn dohled přítomností řidiče vozu. Skutečnost, že plošina nebyla uzavřena, zaviniila v první řadě žalovaná dráha nedostatkem řádného dohledu. Mimo to však bylo povinností i žalobkyně samotné dbáti

toho, by otvor plošiny, vedle kterého stála, byl zahrazen tyčí, při něm upevněnou. V tomto směru je souhlasiti se správnými důvody napadeného rozsudku. Žalobkyně, zaujávši místo k stání vedle nezahrazeného otvoru na kraji plošiny, měla požádati řidiče vozu, nebo vůbec někoho z přítomných, by uzavřel plošinu, měla aspoň hlasitou výzvou upozorniti na nebezpečí tím hrozící. Neučinivši tak, zavinila spolu uvedenou událost v dopravě dle § 2 zákona o ručení železnic. Zavinění žalobkyně rovná se co do míry zavinění žalované dráhy, neboť plošina byla plná, tím byl dohled zřízencům dráhy stížen, kdežto žalobkyni bylo snadno na nedostatek ten upozorniti. Důsledkem toho jest uznati, že žalobní nárok jest pouze polovicí po právu. Dovolací soud dospěl tudíž k témuž důsledku, ačkoliv uvážil skutečnosti shora uvedené odchylně od soudu odvolacího.

Čís. 1653.

Ustanovení § 113 j. n. platí jen za podmínek §§ 160 a 161 obč. zák. Výnosu ministerstva spravedlnosti ze dne 24. května 1917, čís. 30 věstníku nelze použiti na cizozemce.

(Rozh. ze dne 2. května 1922, Nd II 97/22.)

Nejvyšší soud usnesl se ve věci legitimace nezl. Filipíny K—ové, že tu není podmínek k určení místně příslušného soudu, jenž by byl dle §u 113 j. n. povolán spolupůsobiti jako soud poručenský.

Důvody:

Dle konaného šetření byl Jan D., narozený dne 26. května 1892 ve Švechatu u Vídně, jenž zdržovav se dříve ve Vídni, měl poslední své bydliště v Norimberku a následkem poranění ve válce dne 13. ledna 1915 v Haliči zemřel, příslušným do obce H. v Československu. Dle potvrzení obvodového soudu ve Fürthu (Bavory) ze dne 12. dubna 1913 uznal Jan D., že jest nemanželským otcem nezl. Filipíny K—ové, nemanželské dcery Terezie K—ové, kterážto okolnost jest na listině narození tohoto dítěte úředně potvrzena, a bylo dále dle úředního potvrzení na listině o narození Terezie K—ové uděleno jak jí, tak i jejímu dítěti Filipíně povolení, že bez újmy práv osob třetích smí podle výnosu státního min. vnitra v Mnichově ze dne 31. března 1921 přijati a dále vésti jméno D. Z těchto okolností vyplývá jednak, že Terezie K—ová, nyní D—ová, narozená dne 3. listopadu 1887 v Norimberku i její nemanželské dítě, jsou státními občany bavorskými, jednak že povolenou změnou jména bez uzavření manželství s Janem D—em ani Terezie K—ová, nyní D—ová, ani její dítě Filipína, jež ani napotomným sňatkem svých rodičů, ani ve smyslu § 162 obč. zák. nebylo legitimováno, nestaly se státními občany státu Československého. Poněvadž pak dále jest okolnostmi uvedenými zjištěno, že Jan D. zemřel dne 13. ledna 1915, aniž by byl Terezií K—ovou, matku svého nemanželského dítěte, pojal za manželku, nemá zde místa ohledně legitimace dítěte ustanovení § 113 j. n., jež předpokládá, že jsou zde podmínky § 160 (161) obč. zák. Bylo ovšem výnosem ministerstva spravedlnosti ze dne 24. května 1917, čís. 30 věstníku z roku 1917 nařízeno, by žádosti za prohlášení nemanželských dětí padlých, anebo následkem válečných útrap zemřelých vojinů byly za určitých podmínek k příznivému vyřízení předkládány, a aby matkám takovýchto dětí bylo dovoleno přijati rodinné jméno otce jejich dětí ne-