

12. ledna 1925 a od 15. října 1925 bylo vymáhající straně možno v exekuci pokračovati, zaniklo právo zástavní dne 12. ledna 1926 (§ 256 ex. ř.). K době odložení exekuce nelze přihlížeti v tomto případě, poněvadž tato doba skončila ještě ve lhůtě jednoho roku ode dne zabavení.

Nejvyšší soud obnovil usnesení prvního soudu.

#### Důvody:

Dovolací rekurs jest důvodný, vytýkáje, že napadeným usnesením byla věc nesprávně posouzena s hlediska právního. Nelze mu ovšem přisvědčiti, pokud míní, že usnesením okresního soudu v Chebu ze dne 3. listopadu 1925 byl počátek jednoroční lhůty §u 256 třetí odstavec ex. ř. stanoven v projednávaném případě na den 26. října 1925. Lhůta §u 256 jest lhůtou hmotného práva, určenou zákonem, který také výslovně uvádí, že lhůta počíná dnem, kdy zástavního práva bylo nabyto, tedy okamžikem, kdy byly svršky sepsány (§ 253 první odstavec ex. ř.). To se stalo v projednávaném případě dne 12. ledna 1925. Nemůže proto její počátek býti změněn soudním usnesením i když toto, jak namítá dovolací rekurs, nabylo právní moci. Nelze však souhlasiti s názorem rekursního soudu, že doba odložení exekuce neměla v tomto případě významu, když skončila ještě ve lhůtě jednoho roku ode dne zabavení. Po rozumu zákona musí býti vymáhajícímu věřiteli dána možnost, by mohl po dobu celého roku v exekuci pokračovati (§ 256 ex. ř.). Podle shodného názoru literatury jakož i judikatury (rozh. vídeňského Nejvyššího soudu čís. 1104 Gl. U. n. ř.) staví se běh lhůty §u 256 ex. ř. po dobu, po kterou vymáhající věřitel pro odklad způsobený žalobou o zrušení exekuce nemohl beze své viny učiniti návrh na prodej anebo žádati, by bylo pokračováno v prodejovém řízení. V projednávaném případě bylo prodejové řízení k návrhu povinné strany odloženo usnesením okresního soudu ze dne 30. ledna 1925 až do právoplatného rozhodnutí o žalobě na zrušení exekuce. Podle souhlasného sdělení obou stran byl tento spor ukončen smírem ze dne 16. října 1925. Dobu od 30. ledna 1925 do 16. října 1925, po kterou bylo prodejové řízení odloženo, nelze důsledkem toho, co bylo shora řečeno, započítati do jednoroční lhůty §u 256 ex. ř. Není proto správným názor, že zástavní právo, jehož stěžovatel nabyt zabavením, zaniklo dnem 12. ledna 1926. Právo to nelze vzhledem k hořejšímu názoru považovati za zaniklé podle §u 256 ex. ř. ani dnem, kdy vymáhající věřitel učinil návrh na pokračování v prodejovém řízení, tedy dnem 30. dubna 1926. Předpis §u 200 čís. 3 ex. ř. nebyl také porušen, ježto zastavení prodejového řízení nastalo dne 3. listopadu 1925 a nový prodej byl povolen dne 4. května 1926, tedy po uplynutí půlroční lhůty §u 200 čís. 3 ex. ř.

#### Čís. 6955.

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

**Jde o příhodu v dopravě, byl-li vlak přeplněn tak, že ani průvodčí vlaku nemohl pro sebe naléztí místo ve voze a cestující byli ve vozech**

**přímo napěchování. Z důvodu přeplnění vozu nemá nárok na náhradu škody proti dráze ten, kdo byl sražen s vozu vystupujícím davem, ač bylo dosti času k vystupování. Nejde tu sice o vyvíňovací důvod Šu 2 zák., jenž předpokládá, že příhoda v dopravě byla způsobena třetí osobou, jde však o nedostatek příčinné souvislosti mezi příhodou v dopravě a úrazem. Dokázali, že tu jest příčinná souvislost mezi příhodou v dopravě a úrazem, jest věcí poškozeného.**

(Rozh. ze dne 5. dubna 1927, Rv I 1474/26.)

Žalobkyně jela v přeplněném vlaku a byla při vystupování z vlaku vystupujícími cestujícími sražena, při čemž se poranila. Žalobní nárok na náhradu škody proti dráze uznal procesní soud prvního státního soudu třetinou důvodem po právu, odvolací soud k odvolání žalované dráhy neuznal žalobní nárok důvodem po právu, odvolání žalobkyně poukázal na toto své rozhodnutí. Důvody: Ve věci samé dlužno si především uvědomiti pojem a význam příhody v dopravě. Jí rozumí se obecně událost v dopravě železnice odchylná od normy, která sama o sobě jest způsobilá člověka poškoditi neb usmrtiti a stala se mimo osobu poškozeného a která, jakmile skutečně způsobila tělesné poškození nebo usmrcení člověka, může odůvodniti použití zákona ze dne 5. března 1869, čís. 27 ř. zák. S těchto hledisek neshledává odvolací soud právní názor prvního soudu, jenž shledává příhodu v dopravě již v tom, že vlak, ve kterém žalobkyně jela, byl přeplněn, že to železniční orgány trpěly a že vyloučen byl průvodčí následkem přeplnění z vykonávání dozoru na přidělené mu vozy. Kdyby tyto okolnosti mohly býti pokládány za odchylné od normální dopravy, přece nevyplňují skutkové podstaty příhody v dopravě proto, že samy o sobě nejsou způsobilé člověka poškoditi neb usmrtiti a tak nedostává se tu podstatné známky příhody v dopravě, její způsobilosti člověka poškoditi neb usmrtiti, což i napadený rozsudek uznává pravě, že okolnost tato sama o sobě nebyla by bývala stačila, by způsobila žalobkyni úraz. Ostatně i žalobkyně v odvolání tvrdí, že při nastupování našla ještě dosti pohodlné a bezpečné místo v postranní chodbičce, což také svědčí tomu, že nebyla ohrožena přeplněním vlaku cestujícími. Neshledává proto odvolací soud v uvedených okolnostech příhodu v dopravě právě tak, jako ji neshledává v tom, že žalobkyně při vystupování z vlaku vypadla na peron, neboť v tomto případě nejde o událost příhodivší se mimo osobu poškozené, nýbrž o událost stavší se v osobě poškozené a tím není splněna skutková podstata příhody v dopravě, jak shora byla výtčena. Leč i kdyby se v tomto případě mohlo mluvíti o příhodě v dopravě, nemohla by za ni býti činěna zodpovědnou dráha, poněvadž ze zjištěných skutkových okolností vyplývá, jak také první případně provedl a odůvodnil, že úraz zaviněn byl jednak vlastní neopatrností žalobkyně při vystupování z vagonu, jednak neodvratným jednáním osob třetích, za něž dráha neručí a byly by v tomto případě dány vyvíňovací důvody Šu 2 cit. zák. jak vlastní vina poškozené tak i neodvratný čin osoby

řetí, za niž dráha neručí, a nestihala by důsledkem toho žalovanou dráhu vina na úraze žalobkyně. Dle názoru odvolacího soudu však vůbec v souzeném případě nelze mluvit o příhodě v dopravě a proto bylo odůvodněnému odvolání žalované vyhověti.

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

#### D ů v o d y:

Dovolací důvod řu 503 řís. 4 c. ř. s. vidí dovolatelka v tom, že odvolací soud odpověděl záporně na otázku, zda souhrn okolností, které přivodily její úraz, jest příhodou v dopravě. Nelze ovšem přisvědčiti odvolacímu soudu potud, pokud vyslovuje názor, že není příhodou v dopravě, trpí-li železniční orgány, by byl vlak tak přeplněn, že, jak zjištěno, ani průvodčí pro sebe nemůže naléztí místo, je vyloučen z vykonávání dozoru na přidělené mu vozy a že stojí cestující napěchování jako slanečci. Právě proto, že, jak správně vykládá odvolací soud, rozumí se obecně takovouto příhodou událost v dopravě železnice, odchylnující se od normy, která sama o sobě jest způsobilá, člověka poškoditi neb usmrtiti a stala se mimo osobu poškozeného, nutno takové přeplnění vozů, jaké bylo v tomto případě zjištěno, pokládati za příhodu v dopravě. Nemůže býti vážně pochybováno o tom, že taková doprava obecnstva neodpovídá předpisu a odchyluje se od pravidla, zvláště když jest počet cestujících, kterýž lze dopravití vlakm, zvláštními zařízeními ve vozech a rozvrhem míst předem určen. Ovšem nelze každé překročení tohoto vymezeného počtu pokládati za něco, co se odchyluje od normy, ježto je to neodvratným průvodním zjevem včasné dopravy a přesné dodržování vymezeného počtu cestujících mohlo by vážně ohrožovati pravidelnou dopravu. Dojde-li však ke skutečnému přeplnění zvláště k přeplnění takovému, že ani průvodčí vozu pro sebe nemůže naléztí místo, je vyloučen z vykonávání dozoru a že stojí cestující ve vozech napěchování jako slanečci, jde o událost odchylnující se od normy. Nelze také důvodně pochybovati, že takové přeplnění vozů značně zvyšuje nebezpečí, jež s dopravou na železnicích samo o sobě jest spojeno, a že může tedy přivoditi úrazy, jež při normálním obsazení vozů jsou vyloučeny. Jde tu tedy o příhodu v dopravě po rozumu řu 1 zákona ze dne 5. března 1869, řís. 27 ř. zák. Nelze přisvědčiti odvolacímu soudu ani potud, pokud vyslovil další názor, že, i kdyby se v tomto případě mohlo mluvit o příhodě v dopravě, byly by tu vyvíňovací důvody řu 2 uv. zák., poněvadž prý úraz byl zaviněn jednak vlastní neopatrností žalobkyně při vystupování z vozu, jednak neodvratným jednáním osob třetích, za něž dráha neručí. Odvolací soud zaměňuje pojem úrazu s pojmem příhody v dopravě a přezírá, že vyvinění podle řu 2 uv. zák. vyžaduje, by dráha prokázala, že byla příhoda v dopravě (zde tedy přeplnění vozů) způsobena neodvratným jednáním třetí osoby, za něž neručí, nebo zaviněním poškozeného. Toho žalovaná strana ani netvrdila, natož dokázala. Povinného ručení žalované strany proto tu není, poněvadž nelze použití zákona o povinném ručení železnic (zákon z 5. března 1869 ř. 27 ř. z.),

nebylo-li, jako zde, poranění přivoděno příhodou v dopravě, není-li tu tedy příčinné souvislosti mezi oběma událostmi, t. j. mezi příhodou v dopravě a událostí v osobě poškozeného. Dle vlastního seznání ne-utrpěla dovoatelka úraz tím, že vůz, v němž byla dopravována, byl přeplněn, a tím byla přitlačena ke dveřím, z nichž pak vypadla, nýbrž utrpěla úraz tím, že cestující při vystupování si počínali tak urputně a překotně, že ji s vozu srazili. Žalobkyně udala v žalobě, že, když vlak již stál, shýbala se směrem k protějším dveřím pro svoje ruční zavazadlo, při čemž byla obrácena zády k otevřeným výstupním dveřím, a že byla, než jí bylo možno svého zavazadla se dotknouti, v tomto sehnutém stavu sražena ven cestujícími z vozu se hrnoucými. V přípravném spise uvedla, že byla k stupátkům a ze stupátek vozu sražena cestujícími, následujícími jí rychle z postranní chodby a vystupujícími z oddílů, když se po zavazadlu shýbala a chtěla právě vystupovati. Podle toho přivodilo tedy úraz neopatrné a překotné chování se spolucestujících při vystupování z vozu, k němuž nebylo ani pro přeplnění vozu příčiny, poněvadž vlak ve stanici stál pět minut, tedy dostatečně dlouho, by i z přeplněného vozu mohli cestující v čas vystoupiti. Nelze na dráze požadovati, by ke dveřím každého vozu postavila zřízence, by dozíral, aby cestující klidně vystupovali. Jest to povinnost cestujících, aby při známém jich chvatu, opouštějíce železniční vůz, věnovali náležitou pozornost celému svému okolí a vynaložili pozornost a pílí, kterou žádá zákon na každém člověku pravidelných duševních schopností (§ 1297 obč. zák.). Názor dovoatelčin, že překotné vystupování cestujících bylo logickým důsledkem přeplnění vozu, nelze sdíleti, poněvadž pro jeho správnost schází skutkový předpoklad. Nedokázalať dovoatelka, že by se byl úraz nepříhodil, kdyby byl vlak býval jen plně obsazen, t. j., že při plném toliko obsazení vozu dovoatelka nebyla by při vystupování spolucestujícími bývala sražena. Dokazovati to bylo věcí dovoatelky, neboť jí náleží břímě průvodní, že přivoděn byl úraz příhodou v dopravě, tedy i že tu je příčinná souvislost mezi příhodou v dopravě a úrazem. Dráha v tomto případě nemůže, jak doličeno, býti činěna zodpovědnou za škodu žalobkyně proto, poněvadž tu není předpokladu § 1, že přivoděn byl úraz příhodou v dopravě, a bylo právem uznáno, že žalobní nárok svým důvodem není po právu.

### Čís. 6956.

**Nebyl-li platební rozkaz v řízení upomínacím dosud doručen podle předpisů Šu 7 zák. o up. říz. a Šu 106 c. ř. s., nelze mu odporovati žalobou o zmatečnost podle Šu 529 čís. 2 c. ř. s.**

(Rozh. ze dne 5. dubna 1927, Rv II 197/27.)

Žalobě Zikmunda T-a o zrušení upomínacího platebního příkazu ze dne 10. září 1925 pro zmatečnost, bylo procesním soudem první stolice vyhověno, odvolací soud žalobu zamítl. Dů-