v Karlových Varech, má v Karlových Varech svoje stálé bydliště a musí proto pokládána býti za domácího kupce. Je-li však neotřeseno zjištění, že stěžující si firma má — hospodářsky vzato — své hlavní sídlo ve Vídni, pak netřeba zabývati se ještě otázkou, může-li sídlo firmy býti posuzováno také podle bydliště jejího majitele.

Stížnost snaží se ovšem podepříti svoje stanovisko také ještě poukazem na to, že obchod v domě stěžující si firmy provozuje se po celý rok. Nss nemohl ani tomuto názoru přisvědčiti.

Stížnost připouští, že obchod pro obecenstvo v zimě otevřen není, shledává však rozhodným moment pro uznání celoročního provozování obchodu již v okolnosti žal. úřadem prohlášené za bezvýznamnou, že také přes zimu jest v obchodě trvale ustanovena účetní, manipulantka a sluha, aby připravovali obchod pro letní saisonu. Jestliže však závod, jehož provoz v podstatě spočívá v obchodování s obecenstvem, v tomto rozsahu provozuje se pravidelně toliko v saisoně letní, kdežto mimo tuto saisonu udržuje se jenom v té míře, jak jest nezbytno, aby na počátku saisony byl zásoben zbožím, což stížnost sama doznává, nelze říci, že závod provozuje se celý rok. Ani druhá okolnost, stížností uplatňovaná, že totiž firma má svůj řádný soud v Karlových Varech, — není směrodatna, neboť z toho, že firma na základě svého zápisu v rejstříku má svůj řádný a trvalý soud v Karlových Varech, neplyne nijak, že také svůj závod v Karlových Varech po celý rok skutečně provozuje.

Č. 10.482.

Stavební právo (Čechy). — Železnice: Předpisy § 99 železn. dopravního řádu z r. 1851 (o nutnosti zvláštního povolení želez. úřadů ke stavbám v požárním obvodu dráhy) platí také pro t. zv. koleje průmyslové.

(Nález ze dne 7. dubna 1933 č. 5262.)

Věc: Firma Hydroxygen, společnost s r. o. v Ú. (adv. Dr. Hugo Weil z Prahy) proti zemskému úřadu v Praze o stavební povolení.

Výrok: Stížnost se zamítá pro bezdůvodnost.

Důvody: Při stavební komisi odbývané o žádosti fy. Hydroxygen, společnost s ručením omezeným v Ú. za povolení ke stavbě dvouposchoďového domu na pozemkové parcele č. . . . v Ú., ležící v požárním obvodu průmyslové koleje čsl. státních drah, podal zástupce dráhy jménem správy čsl. státních drah se stanoviska železničního úřadu dozorčího vyjádření, kterým prohlásil, že za splnění podmínek ve vyjádření sub 1—7 uvedených nečiní správa dráhy proti stavbě námitek. V podmínce 7 stanoveno toto: Jelikož stavba bude provedena v blízkosti křížení vlečky s ú-ckou elektrikou v km 0.6/7 na Tovární třídě a rozhled na přejezd bude tím zhoršen a mimo to stavba jest projektována v zakázaném obvodu dráhy, vyhražuje si zástupce dráhy rozhodnutí ředitelství státních drah Praha-Sever, jakožto příslušného dozorčího úřadu železničního, a proto musí býti celý spis zaslán tomuto ředitelství ještě před udělením stavebního povolení k rozhodnutí. Ve vyjádření konstatováno, že nejbližší roh projektovaného domu jest vzdálen

od koruny dráhy 1.0 m a od osy nejbližší koleje 3.0 m a leží tudíž v zakázaném požárním obvodu dráhy.

Výměrem z 27. listopadu 1929 prohlásilo ředitelství státních drah Praha-Sever, že pro stavbu dvoupatrového domu na pozemku č. k. . . ., spadajícího do železničního obvodu průmyslové koleje, nemůže dáti souhlas, protože s koleje odbočuje více vleček, a není vyloučeno, že se k ní připojí ještě další podniky. V tom případě bylo by nutno zříditi pak druhou průmyslovou kolej. Proto by bylo třeba budovu situovati tak, aby zbylo dostatečné místo pro novou kolej. Taktéž byl by ztížen rozhled na přejezd v Tovární třídě, což jest při značně stoupající frekvenci rychle jedoucích vozidel na pováženou. Z důvodů těch žádalo ředitelství státních drah, aby stavební povolení pro stavbu zmíněného domu nebylo uděleno.

Městký úřad v Ú. výměrem z 10. dubna 1930 povolení ke stavbě svrchu uvedeného domu udělil a odpor, který proti zamýšlené stavbě podal železniční dozorčí úřad, zamítl z důvodů, že dosud neexistuje komisionelně projednaný stavební projekt pro druhou vléčnou kolej.

Proti tomuto rozhodnutí podalo ředitelství státních drah odvolání, jemuž zemský úřad v Praze nař. výměrem vyhověl a udělené stavební povolení zrušil pro zmatečnost z těchto důvodů: »Podle ustanovení § 45 stav. řádu pro Čechy (venkov) má při provádění staveb na pozemcích železničních a na blízku železnic šetřeno býti zvláštních předpisů v té příčině platných. K předpisům těm patří však i § 99 prov. řádu železničního z 16. listopadu 1851 č. 1 ř. z. r. 1852, podle něhož k stavbám, jež provésti se mají v pásmu požárním, jest zapotřebí zvláštního povolení úřadu povolaného k dozoru na provoz, t. j. úřadu železničního. Úřadem povolaným k dozoru na provozování železnic jest však podle § 17 bodu 19 organ. statutu z 19. ledna 1896 č. 16 ř. z. státní železniční ředitelství, jehož rozhodnutí a opatření podléhají podle § 7 tohoto statutu ke stížnosti instančnímu přezkoumání min. želez. Z cit. ustanovení plyne, že k stavbám v požárním obvodu jest vedle pravidelného stavebního konsensu podle stav. řádu zapotřebí ještě dalšího zvláštního konsensu úřadu železničního a že ředitelství státních drah, jemuž přísluší konsens tento udíleti, není ve stavebním řízení ohledně staveb ležících v požárním obvodu dráhy pouhým představitelem dráhy, jakožto účastníka v tomto řízení, nýbrž úřadem nadaným mocí rozhodovací, a že výroky jeho, učiněné v této jeho funkci nemohou býti přezkoumány úřady stavebními podle předpisů stav. řádu, nýbrž jen vyšším úřadem železničním. Jestliže ředitelství státních drah konsens odepře, nemůže ani stav. úřad podle stav. řádu konsens uděliti, dokud stavebník neprokáže, že mu byl konsens cestou instanční min. želez. udělen. V daném případě však stav. úřad I. instance rozhodoval sám o námitkách ředitelství státních drah, k čemuž podle toho, co shora řečeno, nebyl příslušný, a udělil stavební povolení v zakázaném pásmu železničním, přes to, že železniční úřad konsens odepřel. Jest tedy v odpor vzatý výměr zmatečný a jako takový musel býti zrušen.«

O stížnosti do tohoto rozhodnutí podané uvážil nss toto: — — —

Stížnost namítá, že v daném případě nelze se dovolávati § 99 želez. doprav. řádu, ježto tento řád nevztahuje se na t. zv. průmyslové koleje železnic, nýbrž pouze na koleje železnic, sloužících veřejné do-

pravě. Nss tento náhled nesdílí. V daném případě nejedná se o železnici zřízenou podnikatelem výhradně pro potřebu určitého jeho podniku a tvořící součást tohoto podniku, vyžadujícího případně schválení podle III. hlavy živn. řádu, nýbrž podle výměru ředitelství státních drah, jehož obsah byl st-lce v nař. rozhodnutí sdělen, a jí nebyl popřen, jde o t. zv. průmyslovou kolej státních drah, se které odbočují vlečky do jednotlivých závodů, aby získáno bylo železniční spojení jednotlivých průmyslových závodů s ostatní sítí státních drah. Na takovou železniční kolej, jež není pouhou součástí určitého průmyslového podniku, nýbrž je součástí provozu železničního, dlužno aplikovati všeobecné předpisy železniční, zejména tedy také ustanovení § 99 železničního dopravního řádu o stavbách, ležících v území na blízku dráhy, prohlášeném za t. zv. požární obvod dráhy (dv. dekret z 28. prosince 1843 č. 40.114 Sb. pol. zák. sv. 71, č. 137). Námitka stížnosti, že cit. předpis vztahuje se jen na železnice sloužící veřejné dopravě v tom smyslu, že neomezují se na dopravu zboží do určitých průmyslových podniků resp. na vyvážení zboží z těchto podniků, nýbrž určeny jsou k všeobecné dopravě zboží a osob bez ohledu na určité podniky, nemá v železničním dopravním řádu žádné opory. Z toho, že cit. nař. reguluje vůbec dopravu osob a zboží bez zřetele na určité podniky, nelze dovozovati, že ustanovením jeho nepodléhá železnice, jejímž účelem jest zprostředkovati železniční spojení několika průmyslových závodů s ostatní sítí železniční. Ratio legis obsažená v § 99 želez. doprav. řádu dopadá zajisté stejně i na tyto železnice. Mluví-li tento předpis o obvodu prohlášeném za obvod požární, odkazuje tím pouze na existující předpisy o vymezení pojmu požárního obvodu co do jeho rozsahu, čímž však nikterak není řečeno, že by předpis ten směl býti aplikován jen na ony druhy drah, které existovaly v době vydání dvor. dekr. z 28. prosince 1843 a které tento dvorský dekret podle tehdejšího stavu mohl míti na mysli. Jest tedy námitka stížnosti, že na daný případ nelze aplikovati předpis § 99 želez. doprav. řádu o potřebě zvláštních železničních povolení pro stavby v požárním obvodu dráhy, bezdůvodna.

Stížnost dále namítá, že úřad první stolice právem rozhodl in merito o požadavcích dráhy, poněvadž ředitelství státních drah nevydalo žádného »rozhodnutí« ve své vlastnosti jako úřad, nýbrž vystupovalo pouze jako účastník komisionelního řízení, hájící soukromopodnikatelské zájmy státu. Námitka tato je bezdůvodná, neboť i kdyby pravda bylo, že ředitelství státních drah vystupovalo jako interesent, neplynulo by z toho, že stav. úřad byl by kompetentní rozhodovati věcně o námitkách činěných z důvodu bezpečnosti provozu dráhy a jejího okolí, neboť i pak musil by námitky takové odmítnouti pro svou nepříslušnost, ježto rozhodování o nich náleží do působnosti úřadů železničních, nikoli úřadů stavebních. — — — —

Č. 10.483.

Učitelstvo: O době rozhodné pro počítání délky služebního stáří uchazeče o místo učitelské podle čl. IV. zák. č. 306/20 Sb..

(Nález ze dne 8. dubna 1933 č. 5593.)