

Příčinná souvislost spočívá v otázce příčiny a v účinku. O příčinné souvislosti mluvíme, je-li újma podmíněná porušením povinnosti, nebo jinými slovy, nebyla-li by porušená povinnost, nenastala by újma. Dále musíme si uvědomiti, že podle rozhodnutí nejvyššího soudu⁹⁾ příčinná souvislost není porušena tím, že spolupůsobí vedle jednání pachatele také jiné okolnosti, které výsledek přivodily. Je proto nerozhodno, zdali protizákonný výsledek vzešel ze sbíhajícího se neopatrného počínání osoby poškozené.

Dojde-li, jak jsme na to již poukázali, z důvodů §§ 335, 336, 134 trest. zák. k odsouzení pachatele, jest podle § 268 civilního řádu soudního soudce ve sporech o náhradu škody vázán obsahem právoplatného odsuzujícího nálezu soudu trestního. Jest pro civilního soudce vyřešena otázka, že žalovaný se provinil proti normě, tudíž jest zavinění dokázáno a s ním též příčinná souvislost mezi újmou a porušením povinnosti.

Ovšem jinak se má věc, poruší-li pachatel policejní předpis. Zde soudce není vázán právoplatným odsuzujícím nálezem policejního úřadu.

V každém případě musíme se tázati po zavinění sebevraha. Bude nutno dokázati škodu a příčinnou souvislost. Zásadně uznáváme povinnost k náhradě škody způsobené sebevraždou, neboť téměř v každém jednání sebevraha možno viděti porušení normy. Nelze-li uplatniti norem vyplývajících ze smluvních poměrů, nebo norem, které nařizují trestní a jiné zákony, a to v případech, kde bylo způsobeno nebo zvětšeno nebezpečství života, zdraví nebo bezpečnosti těla lidského, bude možno aspoň uplatniti policejní předpis, platný podle zákona ze 14. července 1927 čís. 125 čl. 2. Jak již řečeno, bude zde rozhodujícím stanovisko soudcovo, který v porušení policejní normy může spatřovati zavinění, podle něhož by byla náhrada škody na místě.

Nový režim ve státní železniční správě.

Alexander Plecítý (Praha).

Naše státní zřízení opírá se stejně jako v jiných státech o řadu velikých veřejných podniků, u kterých v zájmu prosperity počal býti v posledních dobách zaváděn systém soukromého hospodaření. O největším státním podniku, železnicích, se nedalo dlouho říci, že by zachovával zásady soukromého hospodaření. Byly ovšem časy, kdy monopolní postavení a nedostatek jiných dopravních prostředků dovedly rozpočet železnic nejen udržeti v rovnováze, ale i způsobiti, že železnice vykazovaly

⁹⁾ Rozhodnutí ze dne 19. března 1927, Zm. II. 359/26. čís. 2706 sb. n. s.

slušný zisk, velmi vítaný státní pokladně. Za těchto poměrů nemohlo se nic vytýkati byrokratickému železničnímu systému, který uživil nejen řadu nutných zaměstnanců v provozu a ve velké řadě ředitelství, ale i celou řadu stupňů a stupínek, hlavně v centrální správě. Bohužel, tyto ideální poměry počaly se horšiti, až bylo odpovědným činitelům jasno, že jest nutno objevující se pasiva železnic nějakým způsobem odstraniti. Naší železniční správě nikdy nechybělo sebevědomí, snad vyplývající z jejího monopolního postavení. V době, kdy se počala objevovati ve všech oborech soukromého podnikání hospodářská tíseň, zvýšila se 20% osobní tarify. Následky byly zhoubné. Dosud nepatrný schodek stal se stamilionovým, cestující počali hledati jiný, lacinější dopravní prostředek a našli proti neochotné železnici ke všemu ochotný autobus.

Po nějaký čas věřili odpovědní činitelé v našem státě, že krise železniční dopravy jest pouze dočasná. Zkušenost však ukázala opak. Cítila se potřeba rychlé nápravy a počaly se množiti reformní návrhy. Takový podal i vysoký úředník ministerstva železnic, technik, který brzy na to postaven byl v čelo železniční správy. Nový ministr urychleně zahájil svoji činnost dvojím směrem. Jednak odstranil staré presidium ministerstva železnic a dosadil nové, ve kterém mají zřejmou převahu techničtí pracovníci. Za druhé provedl některé organizační přesuny, které mají zlevniti železniční správu. Že rychlé tempo reformy působí dosti neblaze na náladu úřednictva, jest zřejmé. Jejich význam budeme moci posouditi později a také budoucnost nám ukáže, zda byl nový ministr opravdu mužem na svém místě.

Pokud jde především o nové presidium, nemůžeme kriticky dnes souditi jeho výsledky, neboť ještě neprovedlo ohlašované změny, které mají učiniti naše železnice znovu aktivními a nezasáhlo dosud ani v otázce nové zákonodárné úpravy železniční, v kterémžto směru činěny byly dřívějším presidiím, zejména z kruhů technických, časté výtky. Podobně, jako u starších předpisů automobilových, poukazováno bylo na mnohé kuriozity, na př., že provozní řád železniční (č. 1 ex 1825 ř. z.) dovoluje u vlaků sloužících k osobní dopravě největší rychlost kolem 50 km. V této věci bychom jen poznamenali, že dnes zákonodárné reformy neleží v rukách právníků, kteří nanejvýše přibíráni jsou k textové stránce, nýbrž že zrození nového zákona jest v prvé řadě otázkou politickou, kde křížící se požadavky o nedůvěře jedněch k druhým nekonečně zdržují i zralé předlohy. Proto ani nový režim ministerstva železnic nebude moci činiti v této věci zázraků. Proto také náš názor zůstane ještě dlouho rezervovaný, snad i skeptický.

Ve směru druhém, pokud jde o organizační přesuny u státních drah, připomínám prozatím toto: Nynější správce podniku Č. S. D., byv nadán mimořádnou plnou mocí, aby provedl nejrozsáhlejší administrativní opatření v zájmu do-

cílení úspor, přikročil v prvé řadě k pronikavým organizačním přesunům. V programovém prohlášení, reprodukováném již v denních listech, vytýčil jako přední bod programu sloučení obou pražských ředitelství státních drah v jediný úřad, »Ředitelství státních drah v Praze«. (Vládní nařízení ze dne 3. června 1932 č. 81 Sb. z. a n., kterým se mění vládní nařízení ze dne 5. července 1923, č. 138 Sb. z. a n., o označení »Ředitelství státních drah Praha-Sever« a co do úpravy jeho služebního obvodu. Vyhláška ministra železnic ze dne 11. června 1932 č. 89 Sb. z. a n. o uvedení ve skutek změny v označení »Ředitelství státních drah Praha-Sever«.) Tomuto ředitelství se přikazuje do správy rozsáhlá železniční síť s důležitými přechody na dráhy cizí, s velikým významem na poli národohospodářském. Tím bylo utvořeno největší čl. železniční ředitelství, které spravuje jednak všechna pražská nádraží, jednak nejhustší síť železniční v hnědouhelné pánvi a řadu hraničních přechodů.

Účelem opatření ministrových bylo docílení úspor, jak v ohledu personálním, tak i věcném. Že restrikce byla pronikavá, jest vidno nejlépe z toho, že Řsd Praha-Jih mělo 12 oddělení, Řsd Praha-Sever 8 oddělení, naproti tomu však nové pražské ředitelství má toliko osm oddělení, která mají tuto působnost: Oddělení: I. Věci osobní, humanitní a zdravotní. II. Věci právní a všeobecná správa. III. Stavba a udržování dráhy. IV. Služba vozovní a dílenská. V. Služba dopravní. VI. Služba komerční. VII. Kontrola příjmů. VIII. Služba finanční.

Mimo tato oddělení, která odpovídají všeobecně platnému členění ředitelství státních drah, byl zřízen zvláštní úřad, »Správa pro zvláštní služby«. Jeho funkce jest vymezena v Úředním věstníku ministerstva železnic takto: »Správa pro zvláštní služby bude obstarávatí jednak agendy převzaté od oddělení IX—XII řsd. Praha-Jih a jednak úkoly, uložené jí ministerstvem železnic; mimo to vypomůže v době do 30. listopadu 1932 oddělením pod a) uvedeným (nahore vypočítaným), nařídí-li tuto výpomoc jako nutnou přednosta ředitelství státních drah«. Tento úřad, ačkoliv jest pouze dočasný a bude postupně zrušován; nesmí být podceňován, neboť mu budou svěřovány velmi důležité práce organizační a revisní. Tím se ušetří řada systemisovaných míst, obsazených jak právníky, tak i techniky. Ministr železnic správně pochopil, že není možné omezovati počet zaměstnanců v provozu bez ohrožení řádné technické správy podniku, že však se může značně ušetřiti v centrální správě a že tato úspora nebude míti vliv na vlastní funkci železnic, totiž organizaci dopravy. Sloučením obou pražských ředitelství sníží se stav personálu, dlužno však říci proti některým poplašným zprávám, že pokud se tak stalo při organizaci nového ředitelství, byli stejně postiženi technici i právníci. Ohlašované ra-

dikální snížení počtu právníků v železniční správě u jednotlivých ředitelství tedy vlastně nenastalo.

Jest samozřejmé, že ohlašované úspory sloučením pražských ředitelství státních drah nenastanou ihned. Jejich efekt se objeví za dvě až za tři léta; očekává se, že bude značný. Personální obsazení nového ředitelství se provedlo tak, že dosavadní úředníci řsd. Praha-Sever a Praha-Jih byli zproštěni svých funkcí a pro nové ředitelství bylo provedeno nové rozsáhlé jmenování. Personál, pokud přesahoval počet systemisovaných míst, byl přidělen jednak »Správě pro zvláštní služby«, jednak k službě v ministerstvu a u mimopražských ředitelství. Přijímání nových sil bude omezeno na nejnutnější míru a uprázdněná místa budou obsazována přebytkovým personálem. Tento postup bude mít také značné důsledky při přijímání mladých právníků, kteří pro nejbližší dobu ztrácejí možnost dostat se do železniční služby. Největší počet právnických míst jest u oddělení personálního a právního (I—II).

Právní oddělení jest organisováno v šesti skupinách; z nich jest pět právnických a jedna pro pomocné služby. Toto rozsáhlé právní oddělení jest zajímavé tím, že nemá ani pasivní, ani aktivní legitimace k žalobám, kterou má vždy finanční prokuratura a zástupce ředitelství vystupuje jako vedlejší intervenient. Tento dualismus právních otázek železničních jest velmi nákladný a zdlouhavý. Značně brzdí práce právního oddělení; měl býti již dávno vhodným způsobem vyřešen.

Oceniti význam dosavadních organizačních přesunů u státních drah bude možné teprve, až se pozná jejich efekt. Náš železniční podnik potřebuje v mnohém zdokonalení organisace, která musí býti provedena systematicky a důsledně. Částečná a nepromyšlená reorganisace spíše železnice poškodí, než jim prospěje.

Obyčajové právo a formálna definícia práva.

(Úvahy k novokantizmu v právnej filozófii III.)

Dr. Julius V i r s i k (Bratislava).

V druhej stati »úvah k novokantizmu v právnej filozófii« (čís. 7/1932 Všehrdu str. 23. in fine) dovolil som si postaviť tézu, že bez teleologického principu musí každé praktické riešenie tej-ktorej otázky právnej na základe normatívnej teorie viesť buď k ľubovôli alebo k absurdným výsledkom. V onej stati som sa zaoberal pojmom práva a jeho teleologickým podkladom, teraz chcem zase obrátiť svoju pozornosť na otázku