

ljúka þeirri nauðsyn að gefa stefnda kost á að láta staðfesta vætti þetta fyrir dómi.

Umboðsmaður stefnanda lýsti yfir því, að umbjóðendur hans vildu eigi fallast á frekari frest í þessu skyni, enda taldi hann nægan tíma hafa verið til þess að kveðja mann þenna fyrir dóm. Mótmælti hann því frestbeiðninni, og var atriðið tekið til úrskurðar að kröfu umboðsmanns stefnda.

Framangreint vottorð er dagsett 27. marz 1945 og var lagt fram á þæjarþingi 11. maí s. l., og hafði umboðsmaður stefnda þá þegar uppi mótmæli gegn því sem röngu og óstaðfestu. Með skírskotun til þess verður að telja, að frestur hafi verið nægur í máli þessu til þess að afla staðfestingar framangreinds vottorðs, og samkvæmt 110. gr. sbr. 111. gr. laga nr. 85 frá 1936 ber því að synja um hinn umbeðna frest.

Bjarni Bjarnason, fulltrúi borgardómara, kvað upp úrskurð þenna.

Því úrskurðast:

Hinn umbeðni frestur verður ekki veittur.

Föstudaginn 26. október 1945.

Nr. 68/1945. **Réttvísinn og valdstjórnin**
(Guttormur Erlendsson)
gegn

Guðmundi Egilssyni (Sigurgeir Sigurjónsson).

Brot á bifreiðalögum. Manndráp af gáleysi.

Dómur hæstaréttar.

Héraðsdóminn hefur upp kveðið Þórhallur Sæmundsson, bæjarfógeti á Akranesi.

Umbúnaður sá, sem gerður var til bráðabirgða á ræsi því, er í málinu greinir, var einkum hættulegur fyrir þá sök, að breitt bíl var milli trjáflekanna og alldjúp lægð þar á milli. Stallur nokkur var af veginum upp á flekana, enda var ekki sniðið af endum trjánna. Var því full nauðsyn til að setja þarna hættumerki og því frekar sem vegur var greiður að ræsinu beggja megin.

Ákærði ók á bíl sínum yfir ræsi þetta, um hálfri klukkustund áður en slysið varð. Átti hann því að geta varazt það,

er hann ók til baka. Svo var það og vangæzla af hans hendi að draga ekki nægilega úr hraða bifreiðarinnar, þegar hann sá ræsið framundan sér í nokkurri fjarlægð, er hann telur hafa verið 20—25 metra að minnsta kosti, en það hefði honum verið unnt, ef hraði bifreiðarinnar var ekki óhæfilega mikill. Samkvæmt þessu þykir með skírskotun til laga-greina þeirra, er í héraðsdómi greinir, svo og 38. gr. laga nr. 23/1941 mega staðfesta hinn áfrýjaða dóm, þó svo, að ákærði verði sviptur leyfi til að aka bifreið um 3 ár alls.

Eftir þessum málsúrslitum ber ákærða að greiða allan áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með talin málflytningsslaun skipaðs sækjanda og verjanda í hæstarétti, kr. 600.00 til hvors.

Það er aðfinnsluvert, að héraðsdómarinn Þórhallur Sæmundsson hefur dregið óhæfilega lengi að hefja rannsókn málsins. Settur héraðsdómari Ármann Snævarr, er rannsakaði málið að mestu leyti, hefur yfirheyrt Ara Guðmundsson verkstjóra, sem lét gera umbúnað þann á ræsinu, sem áður greinir, einungis sem vitni og hrapað að eiðtöku hans í fyrsta þinghaldi. Átti dómarinn að prófa málið á þeim grundvelli, að umbúnaður ræsisins kynni að vera með þeim hætti, að það varðaði þá, er að honum stóðu, refsingu að lögum. En af því leiddi, að hvorki átti að eiðfesta Ara Guðmundsson né heldur Arnberg Stefánsson, sem vann að umbúnaði ræsisins og eiðfestur var í þinghaldi 8. okt. 1944. Verður að átelja þessa meðferð málsins.

Því dæmist rétt vera:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður, þó svo, að ákærði, Guðmundur Egilsson, sé sviptur ökuleyfi 3 ár alls.

Ákærði greiði allan áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með talin málflytningsslaun skipaðs sækjanda og verjanda í hæstarétti, hæstaréttarlögmanna Guttorms Erlendssonar og Sigurgeirs Sigurjónssonar, kr. 600.00 til hvors.

Dóminum ber að fullnægja með aðför að lögum.

Dómur aukaréttar Akranesskaupstaðar 15. marz 1945.

Mál þetta, sem dómtekið var 17. febr. s. l., er höfðað af réttvísinnar og valdstjórnarinnar hálfu gegn Guðmundi Egilssyni forstjóra til heimilis á Fjölnesvegi 16 á Akranesi fyrir brot gegn XXIII. kafla alm. hegningarlaga nr. 19 frá 12. febrúar 1940 og bifreiðalögum nr. 23 frá 16. júní 1941.

Ákærður, Guðmundur Egilsson, er kominn yfir lögaldur saka-manna, fæddur $2\frac{5}{10}$ 1908. Hann hefur hinn 1% 1942 verið sektaður um 300 krónur til ríkissjóðs í lögreglurétti Akranesskaupstaðar fyrir ölvun og ósæmilega framkomu við lögregluna á Akranesi, en að öðru leyti hvorki sætt kæru eða refsingu fyrir nokkurt lagabrot, svo að kunnugt sé. Ákærður hefur hið minna bifreiðarstjórapróf, sem svo er kallað, og er ökuskirteini hans útgefið $1\frac{1}{2}$ 1943 á Akranesi.

Málavextir eru sem hér segir:

1.

Þeir ákærður og Guðmundur sál. Bjarnason, Akurholti á Akranesi, höfðu sumarið 1944 leigt laxveiði í Reykholtisdalsá í Borgarfirði. Ákærður átti einkabifreiðina E 6, sem er litil „Fiat“ fólksbifreið fyrir 3 farþega auk bifreiðarstjóra. Föstudagskvöldið 7. júlí s. l., kl. um 21, héldu þeir ákærður og Guðmundur sál. Bjarnason frá Akranesi upp í Reykholtisdal til laxveiða. Við Urriðaá, eigi allskammt ofan við Akranes, námu þeir félagar staðar allengi og veiddu þar tvo silunga. Síðan héldu þeir áfram áleiðis upp í Reykholtisdal, syðri leiðina. Þar sem vegur greinist nokkru fyrir neðan Hest í Borgarfirði, tóku þeir félagar skakka stefnu og héldu áfram veginn upp Lundarreykjadal, í stað þess að fara veginn yfir Grimsárbrú og fram Bæjarsveit, en áletruð spjöld sýndu vegastefnur þessar á áðurgreindum vegamótum. Er þeir voru komnir upp fyrir Gröf í Lundarreykjadal, átta þeir sig á, að þeir eru á skakkri leið, og snúa aftur og halda sömu leið til baka. Niður undan túninu í Gröf var steinsteypt ræsi á veginum. Hafði ræsið bilað, steypa platan yfir ræsinu hafði sigið nokkuð öðru megin, og gat var komið á plötuna undan hjólfari, svo að orðið hafði að gera við bilunina til bráðabirgða.

Bráðabirgðaviðgerðin var í því fólgin, að lögð voru þrjú 6"×6" tré á hvora vegbrún yfir ræsið og ofan á steinsteyptu plötuna. Neðan á trén voru negldar þverslár til að tengja trén saman, og auk þess voru báðar samstæður trjáa þessara festar saman í eitt með þrem þverslám úr tveggja þuml. þykkum „battingum“, er negldar voru neðan á trén, tvær slárnar yfir enda trjáanna, en ein sem næst um miðju, og lá sú þverslá sem næst á miðri steinsteyptu plötunni eftir ræsinu endilöngu. Trjáfleki þessi eða „slyskjur“ náði ca. einn metra út fyrir steinsteyptu plötuna út á veginn báð-

um megin ræsisins. Voru þverslárnar, er endar „slyskjanna“ voru tengdir saman með, grópaðir niður í veginn beggja megin plötunnar, en sumpart fyllt upp með mól milli „slyskjanna“ frá plötunni og út fyrir trjáendana, en sumpart voru trén grópuð niður í veginn og snið sett á trjáendana, svo að bifreiðar yrðu litið varar við ójöfnur, er þær rynnu upp á „slyskjurnar“. Á steinsteypu plötunni yfir ræsinu var engin slik malarfylling, og lægðin, sem við þetta myndaðist milli „slyskjanna“, var 106 cm breið, en 2,6 metrar á lengd, eða nærri jafnlöng plötunni. Dýpt lægðar þessarar var 8—12 þumlungar, meiri að sunnanverðu en að norðanverðu vegna þess, að platan hafði sigið niður að sunnanverðu.

Ákærður, sem alltaf ók bifreiðinni, hélt niður eftir dalnum á talsverðum hraða, tók ekki eftir ræsisumbúnaði þeim, sem áður er lýst, fyrr en hann var kominn mjög nærri ræsinu, mistókst þá að minnka ferð bifreiðarinnar, svo sem nauðsynlegt var, og lenti með bifreiðina öðru megin inn af „slyskjunni“ og niður í lægðina yfir plötunni, missti þá alveg stjórn á bifreiðinni, svo hún valt um koll og stöðvaðist út á vegarbrún öðrum megin, 8—10 metra frá trjáendunum, er yfir ræsið lágu. Stöðvaðist bifreiðin á hvolfi, en ekki er upplýst, hve margar veltur hún fór þarna.

Ákærður og Guðmundur sál. Bjarnason sátu báðir frammi í bifreiðinni, og sakaði ákærða litt eða ekki, en Guðmundur Bjarnason rotaðist við fallið og dó svo að segja samstundis. Hafði hann orðið á milli hurðar og stafs í dyrum bifreiðarinnar, að því er sennilegast má telja. Brotnaði höfuðkúpa hans, er bifreiðin valt um koll, og lá efri hluti líkama hans úti á götunni út um opnar dyr bifreiðarinnar hægra megin, er bifreiðin stöðvaðist.

Slys þetta varð laust eftir kl. 3 árdegis aðfaranótt hins 8. júlí 1944. Kl. 3 og ½ árdegis kom ákærður heim að bænum Gröf í Lundarreykjadal og vakti þar upp til þess að fá lækni frá Borgarnesi. Gekk það greiðlega, og náði hann sambandi við lækinn Eggert Einarsson og bað hann að koma, en að því loknu fór ákærður aftur á slysstaðinn, og voru þá hjónin í Gröf komin þangað á undan honum. Ákærður fór með læknum, eftir að hann hafði skoðað lík Guðmundar sál. Bjarnasonar, niður í Borgarnes á fund sýslumanns, og komu þeir til sýslumannsins kl. um 7 árdegis.

Fór sýslumaður þá á vettvang, og ákærður sömuleiðis, og eftir að sýslumaður hafði athugað verksummerki og gert þær mælingar á slysstaðnum, er hann taldi nauðsynlegar, hóf hann réttarrannsókn út af slysinu heima á bænum Gröf í Lundarreykjadal þá um morguninn, en lét ekki taka blóðsýnishorn af ákærðum.

Bifreiðin E 6 var skemmd eftir slysið þannig, að sprungið var á vinstra framhjól, toppur bifreiðarinnar beyglaður hægra megin og fremra aurbretti sömu megin beyglað, stýrisumbúnaðurinn óvirkur og bilaður framöxull.

2.

Bifreiðina E 6 keypti ákærður í maí 1943, þá notaða. Hún var skoðuð af bifreiðaeftirlitsmanninum á Akranesi 1% 1944, og þá gerð athugasemd um, að stýrisgangur væri í ólagi og viðgerð skyldi strax fram fara. $\frac{1}{2}$ 1944 er bifreiðin aftur skoðuð af sama manni, og er bifreiðin þá í ökuferu standi og það, sem áfátt var fyrr, er þá komið í lag.

Hestorkutala bifreiðarinnar er 10, þyngd hennar er 775 kg, breidd 1.40 metrar, en 115 cm milli hjóla. Er þessi gerð bifreiða fremur sjaldgæf hér og með þeim minnstu, sem hér finnast.

Um ökuhraðann og akstur bifreiðarinnar E 6 frá Akranesi kvöldið $\frac{7}{7}$ 1944 til þess tíma, er slysið varð, er ákærður einn til frásagnar. Eitt vitni, 15 ára gamall sonur Guðm. sál. Bjarnasonar, Haraldur að nafni, hefur borið það fyrir rétti, að ákærður hafi yfirleitt „ekið hratt“, að því er honum hafi virzt. Þessum vitnisburði hefur ákærður mótmælt.

Í fyrsta réttarhaldinu í málinu, sem haldið var að Gröf nokkrum klukkustundum eftir slysið, bar ákærður, að hann hefði ekið á allt að 40 km hraða pr. klst., er hann varð ræsisins var á leiðinni til baka niður eftir dalnum, rétt áður en slysið varð. All-löngu síðar undir rannsókn málsins hér á Akranesi hefur ákærður dregið úr þessu og talið, að hraði bifreiðarinnar hafi verið 25—30 km pr. klst. í stað 40 km. Ef ætla má, að rétt sé frá skýrt hjá ákærðum í því sama réttarhaldi, að ákærður hafi, þegar hann allt í einu sá ræsið og „slyskju“-umbúnaðinn fyrir framan sig, ekki haft ráðrúm til að skipta bifreiðinni niður, heldur hafi hann „bremsað“ eins og hann þorði með „fótbremsunni“, sem þó gagnaði ekki, — þá hlýtur bifreiðin að hafa verið á a. m. k. 40 km hraða pr. klst. að áliti réttarins, úr því að ákærðum tókst ekki að hægja ferð hennar meira en svo, að hún endaveltist, þegar hún kom yfir ræsið. Þó getur þessi hraði verið nálægt vegi hjá ákærðum, ef hann hefur alls ekki veitt ræsisumbúnaðinum athygli fyrr en bifreiðin var komin fast að „slyskju“-endanum eða því sem næst.

3.

Staðhættir við áðurnefnt ræsi hjá Gröf eru samkvæmt uppdrættinum, sem bæjarfógetinn á Akranesi lét gera undir rannsókn málsins, þannig: Steinsteypa brúin („platan“) yfir ræsið hjá Gröf er 2.70 m á lengd, en 2.75 m á breidd. Vegurinn að ræsinu bæði innan frá og utan frá góður og beinn, en beygjur á veginum ca. 100 metrum ofan við ræsið og ca. 100 metrum neðan við það. Með því að veður var gott umrædda nótt og nóttin björt á þessum tíma árs, hlaut að vera auðvelt að sjá ræsisumbúnaðinn á 20—30 metra færi, ef að var gætt, en á því færi átti að vera auðvelt með

hemlum einum að stöðva hvaða bifreið sem var, jafnvel á allmiklum hraða.

Nú hafði ákærður þegar farið yfir ræsi þetta á innleið um dalinn, en ekki veitt þá þessum umbúnaði teljandi athygli.

Bifreiðaeftirlitsmaðurinn á Akranesi, Bergur Arnbjörnsson, hefur fyrir rétti borið það, að hvar á vegi sem hann hefði slíkan umbúnað séð sem þann, er lýst hefur verið hér á undan, að verið hafi á ræsinu hjá Gröf, þá hefði sá staður og umbúnaður orðið sér hugstæður þannig, að sérstakrar varúðar þyrfti þar við.

Athygli ákærðs téða nótt virðist hafa verið verulega áfátt, hvort sem það hefur stafað af svefnleysi, ofþreytu eða af öðrum sökum. Hann veitir eigi athygli spjöldum þeim á vegamótunum neðan við Hest, sem á var letrað: Bæjarsveitarvegur og Lundarreykjadalvegur, og kveðst ákærður þó hafa verið ókunnugur þarna. Í öðru lagi veitir hann ræsisumbúnaðinum hjá Gröf enga verulega athygli, þegar þeir fara inn eftir dalnum fram hjá Gröf, en samt verður að gera ráð fyrir, að ákærður hafi þá orðið að hægja á ferð bifreiðarinnar, meðan hann fór yfir „slyskjurnar“. Í þriðja lagi virðist ákærður ekki hafa hugað betur fram fyrir sig á veginum niður dalinn til baka en svo, að hann sér ekki ræsisumbúnaðinn, fyrr en hann er kominn nær fast að honum. Ákærður virðist þá hafa misst vald á bifreiðinni í fáti því, sem á hann kom, er hann sá, að í óefni var komið.

4.

Það er álit réttarins, að ákærður hafi með akstri sínum, frá því að hann sneri við á Lundarreykjadalvegum og þar til slysið varð, sýnt vitaverða óvarkárni, sem telja verður meginorsök slyssins. Hann er nýbúinn að fara yfir mjög varhugaverðan umbúnað ræsis, miðað við stærð og breidd bifreiðar hans, en setur ekki á sig, hvar það er á vegi, sem þó virtist auðvelt, þar sem ræsið liggur rétt hjá bænum, sem áður getur. Hann ekur á alltof miklum hraða niður eftir dalnum, þar sem hann veit af þessari hindrun á veginum, og athygli hans virðist svo sljó, að vitavert verður að teljast, þar sem hann hefur sléttan, beinan og góðan veg framundan, veðrið hjart og gott, en þó sér hann ekki ræsisumbúnaðinn fyrr en um seinan.

Það verður þó að takast til greina ákærðum til málsbóta, að ekkert hættumerki var sett við þenna bráðahingðaubúnað ræsisins hjá Gröf, enda þótt slíkt hættumerki séu annars víða á vegum, þar sem varlega ber að aka bifreiðum. Þýðing þessarar vanrækslu vegamálastjórnarinnar fyrir úrslit þessa máls minnkar þó verulega við það, að, eins og áður segir, var ákærður nýlega búinn að fara yfir þetta sama ræsi og hlaut þá að hafa séð umbúnað þess allgreinilega svo og staðhættina þar, sem það var.

Þá hefur ákærður haldið því fram í máli þessu, að Guðmundur sál. Bjarnason muni hafa opnað hurð bifreiðarinnar, og að þess vegna hafi svo farið, sem fór, að hann slasaðist til bana. Hér við athugast, að ákærður hefur borið það fyrir rétti, að hann hafi, er hann sá, að í óefni var komið, þarna á ræsinu, kallað til Guðmundar sál. Bjarnasonar, „að hann skyldi passa sig“. Hvort fát hefur þá komið á Guðmund sál. Bjarnason eða ekki, getur enginn sagt um, en sem bifreiðarstjóra bar ákærður skylda til þess að lita vel eftir því, að hurðir bifreiðarinnar væru vel lokaðar, meðan bifreiðin var á ferð. Ekki virðist ákærður heldur hafa tekið eftir því, hvort Guðmundur sál. Bjarnason opnaði hurðina eða hún hrökk opin með öðrum hætti, þegar bifreiðin steyptist. Af þessum ástæðum þykir ekki hægt að leggja mikið upp úr tóðum fullyrðingum ákærðs til lækkunar á refsingu hans.

Brot ákærðs varðar við XXIII. kafla almennra hegningarlaga, nr. 19 frá 1940, 215. gr., og 26. og 27. grein bifreiðalaga nr. 23 frá 1941. Þykir refsing hans hæfilega ákveðin 30 daga varðhald. Þá ber og samkvæmt ákvæðum 39. greinar bifreiðalaganna að svipta hann leyfi til að stýra bifreið í tvö ár frá uppsögn dóms þessa að telja. Loks skal hann dæmdur til að greiða allan kostnað sakarinnar, þar með talin málsvarnarlaun til skipaðs talsmanns síns hér fyrir réttinum, Sigurgeirs Sigurjónssonar hrl., er ákveðast kr. 275.00.

Málið hefur verið rekið vitalaust.

Þvi dæmist rétt vera:

Ákærður, Guðmundur Egilsson, til heimilis á Fjölnesvegi 16, Akranesi, sæti varðhaldi í 30 daga. Hann skal sviptur leyfi til að stýra bifreið í tvö ár frá uppsögu dóms þessa. Hann greiði allan kostnað sakarinnar, þar með talin málsvarnarlaun til skipaðs talsmanns síns, Sigurgeirs Sigurjónssonar hrl., kr. 275.00.

Dóminum skal fullnægja með aðför að lögum.