

Því að af börnum á þessum aldri má ætíð búast við skyndilegum og gálauslegum hreyfingum, enda reyndist svo í þetta sinn. Verður að telja það skyldu bifreiðarstjóra, þegar eins stendur á og þarna, að aka eigi hraðar en svo, þegar komið er í námunda við börnin, en að unnt sé að stöðva bifreiðina þegar í stað, ef börnin hlaupa inn á veginn. Ákærði gætti ekki þessarar varúðar, og þykir hann því hafa ekið of hratt, eins og á stóð. Þetta varð meðorsök slyssins og þykir varða ákærða refsingu samkvæmt 215. gr. almennra hegningarlaga nr. 19 12. febrúar 1940, 26. gr., 1. mgr., og 27. gr., 1. mgr., sbr. 38. gr. bifreiðalaga nr. 23, 16. júní 1941 og 4. gr., 3. mgr., sbr. 14. gr. umferðarlaga nr. 24, 16. júní 1941.

Refsingin þykir hæfilega ákveðin fangelsi í 30 daga. Samkvæmt 39. gr. bifreiðalaganna þykir bera að svipta ákærða bifreiðarstjóra-réttindum í 1 ár.

Ákærða ber að dæma til greiðslu alls sakarkostnaðar, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, hrl. Sveinbjörns Jónssonar, kr. 300.00.

Rekstur málsins hefur verið vítalaus.

#### D ó m s o r ð :

Ákærði, Friðrik Jónsson, sæti fangelsi í 30 daga.

Ákærði skal sviptur bifreiðarstjóraréttindum í eitt ár frá birtingu dóms þessa.

Ákærði greiði allan sakarkostnað, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, hrl. Sveinbjörns Jónssonar, kr. 300.00.

Dómi þessum skal fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Föstudaginn 25. október 1946.

Nr. 153/1945. Réttvísir (Hrl. Gústaf A. Sveinsson)

gegn

Jóhanni Hermanni Júlíussyni

(Hrl. Sveinbjörn Jónsson)

og

Sigurði Björnssyni (Hrl. Lárus Fjeldsted).

Setudómari próf. Gunnar Thoroddsen  
í stað hrd. Árna Tryggvasonar.

Manndráp af gáleysi.

#### Dómur hæstaréttar.

Ákærði Jóhann Hermann Júlíusson þykir með vísun til þeirra raka, sem í héraðsdómi greinir, hafa unnið til refs-

ingar, og ákveðst hún samkvæmt þeim lögum, sem í dóm-inum eru talin, 5 mánaða fangelsi. Svo skal hann og sviptur réttindum til að vera stýrimaður um 5 ár.

Ákærða Sigurði Björnssyni mátti vera ljóst, að ákærði Jóhann Hermann hafði ekki nægilega útsýn til sjávar fram undan skipinu. Verður og að telja, að ákærða Sigurði hafi borið að vera þarna á verði ásamt stýrimanni. Ber því að refsa honum samkvæmt þeim refsilögum, sem getur í hin-um áfrýjaða dómi. Ákveðst refsing hans 500 króna sekt, er afplánist 10 daga varðhaldi, ef hún greiðist ekki innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Ákvæði héraðsdóms um sakarkostnað í héraði staðfestist.

Ákærði Jóhann Hermann Júlíusson greiði málsvarnar-laun verjanda síns í hæstarétti, kr. 500.00.

Ákærði Sigurður Björnsson greiði málsvarnarlaun verj-anda síns í hæstarétti, kr. 500.00.

Allan annan kostnað sakarinnar bæði í héraði og fyrir hæstarétti greiði hinir ákærðu in solidum, þar með talin málssóknarlaun skipaðs sækjanda í hæstarétti, kr. 600.00.

Próf máls þessa eru ekki nægilega rækileg, einkum um verkaskiptingu á skipinu.

#### D ó m s o r ð :

Ákærði Jóhann Hermann Júlíusson sæti fangelsi 5 mánuði. Hann er sviptur rétti til stýrimennsku um 5 ár. Ákærði Sigurður Björnsson sæti 500 króna sekt, er af-plánist varðhaldi 10 daga, ef hún greiðist ekki innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Ákvæði héraðsdóms um sakarkostnað staðfestist.

Ákærði Jóhann Hermann Júlíusson greiði málsvarnar-arlaun skipaðs verjanda síns í hæstarétti, hæstaréttar-lögmans Sveinbjörns Jónssonar, kr. 500.00. Ákærði Sigurður Björnsson greiði málsvarnarlaun skipaðs verj-anda síns í hæstarétti, hæstaréttarlögmans Lárusar Fjeldsteds, kr. 500.00.

Allan annan áfrýjunarkostnað sakarinnar greiði báðir

hinir ákærðu in solidum, þar með talin málssóknarlaun skipaðs sækjanda fyrir hæstarétti, hæstaréttarlögmanns Gústafs A. Sveinssonar, kr. 600.00.

Dóminum ber að fullnægja með aðför að lögum.

Dómur sjó- og verzlunardóms Ísafjarðar 2. október 1945.

Ár 1945, þriðjudaginn 2. október, var í sjó- og verzlunardómi Ísafjarðar, sem haldinn var í bæjarfógetaskrifstofunni af Jóhanni Gunnari Ólafssyni bæjarfógeta sem formanni dómsins með meðdómsmönnum Haraldi Guðmundssyni skipstjóra og Kristjáni Kristjánssyni varahafnsögumanni, kveðinn upp dómur í ofangreindu máli, sem dómtekið var í dag.

Mál þetta er af réttvísinnar hálfu höfðað gegn þeim Jóhanni Hermanni Júlíussoni stýrimanni, til heimilis að Hafnarstræti 5 á Ísafirði, og Sigurði Björnssyni háseta, til heimilis að Ránargötu 5 á Flateyri, fyrir brot gegn XXIII. kafla hegningarlaga nr. 19/1940, sbr. 68. gr. sömu laga, og sjómannaöllum nr. 41/1930.

Ákærðu eru báðir komnir yfir lögaldur sakamanna.

Jóhann Hermann Júlíusson er fæddur 26. marz 1912 að Atlastöðum í Sléttuhreppi í Norur-Ísafjarðarsýslu, en Sigurður Björnsson 17. des. 1907 að Stóragarði í Mýrahreppi í Vestur-Ísafjarðarsýslu.

Ákærði Jóhann Hermann Júlíusson hefur sætt eftirtöldum refsingum.

1. 1937, 14. júní: Áminntur fyrir brot gegn 6. grein laga nr. 70/1931 um notkun bifreiða (of hraðan akstur).
2. 1944, 25. jan.: Sektaður um 25 krónur til bæjarsjóðs Ísafjarðar fyrir brot gegn 3. grein lögreglusamþykktar Ísafjarðar.

Ákærði Sigurður Björnsson hefur hvorki sætt ákæru né refsingu hér í umdæminu, svo kunnugt sé.

Tildrög málsins eru þessi:

Að kvöldi 25. júní 1944 var vélskipið Harpa Í.S. 42 frá Flateyri við fiskveiðar út af Haganesvík á Skagafirði. Er leið að miðnætti, var haldið af stað austur með landi og siglt í 1—2 sjómilna fjarlægð frá ströndinni. Var ferðinni heitið austur undir Tjörnes. Þegar komið var út af Almenningsnöf, sem er yzta nes austan Fljótavíkur, fór skipstjórinn, Guðmundur Sölvi Ásgeirsson frá Flateyri, af verði, en við tók stýrimaðurinn, Jóhann Hermann Júlíusson, ákærði í þessu máli, og með honum þeir Sigurður Björnsson háseti, meðákærði í máli þessu, og 1. vélstjóri, Guðmundur Ólafsson frá Flateyri. Út af Siglufjarðarmynni sigldi v.s. Harpa á færeyskan trillubát, sem þar var við handfæraveiði. Á bátnum var fjöggra manna áhöfn, og drukknudu þrír þeirra, en einum var bjargað.

Við rannsókn málsins hefur þetta upplýstst um nánari atvik að slysinu.

Formaður á hinum færeyska trillubát var Johan Beck frá Tværaa í Trangisvaagfirði, og var hann eigandi bátsins, sem nefndur var Brynhild. Hásetar voru Eli og Henning Beck, synir Johans Becks, og Clement Johannesen, og var hann frá sama stað í Færeyjum. Clement Johannesen var bjargað. Hann hefur skýrt frá því, að um kl. 2 f. h. hafi þeir farið frá Siglufirði í fiskiróður. Var þetta fyrsta sjóferð þeirra frá Siglufirði. Voru þeir við handfæraveiðar á um 12 faðma dýpi, 1—2 sjómilur frá mynni Siglufjarðar. Vindur var austlægur og svo hvasst, að tveir af skipshöfninni urðu að vera í andófi. Þegar þeir höfðu verið þarna við handfæraveiðar skamma hríð, veittu þeir því athygli, að skip kom að vestan og stefndi beint á trillubátinn. Þegar skipið var komið svo nálægt bátnum, að árekstur virtist yfirvofandi, kölluðu þeir allir, til þess að vekja á sér athygli, en enginn á vélskipinu virtist taka eftir þeim, og engan mann sáu þeir ofan þilja. Í sömu andráníni og áreksturinn varð, hljóp Johan Beck aftur í bátinn og virtist ætla að reyna að draga úr þunga árekstrarins. Rakst stefni skipsins á bakborðshlið trillunnar, fyrir aftan vélarúmið. Brotnaði skutur trillunnar við höggið, og sökk hann þegar í sjó. Samstundis hvolfdi bátnum. Komst Clement á kjölf og Henning nokkuð upp á síðuna, en í þeim svifum sökk báturinn, og fóru þeir í sjóinn. Taldi Clement, að báturinn hefði ekki flotið nema brot úr mínútu á hvolfi, og var hann við afturenda vélskipins, þegar hann sökk. Vindhraðann áætlaði Clement 4—5 stig. Eftir að þeir, sem á vélskipinu voru, urðu árekstrarins varir, snéru þeir skipinu við og virtust gera allt, sem þeir gátu, til þess að bjarga mönnum.

Ákærði Jóhann Hermann Júlíusson hefur skýrt svo frá atvikum fyrir sjódomi Siglufjarðar 26. júní 1944, að nóttina, sem slysið varð, hafi hann verið á verði á v.s. Hörpu, sem var á leið austur að Tjörnesi. Stóð hann sjálfur við stýrið, en meðákærði, Sigurður Björnsson háseti, við glugga á stjórnborðshlið stýrishússins. Enginn af skipshöfninni var á þilfari. Vindur var austan, um 5—6 vindstig, og ágjöf svo mikil, að illfært var um þilfarið. Gluggar á framanverðu stýrishúsinu voru salthúðaðir að utanverðu. Hann varð ekki var við áreksturinn eða neitt, sem benti til þess, að skipið hefði orðið fyrir höggi. Hins vegar sagði Sigurður, að skipið hefði komið við eitthvað, og teygði hann sig út í gluggann, en fór síðan út úr stýrishúsinu og kallaði til hans, að eitthvert flak væri fyrir aftan skipið. En síðar mundi ákærði ekki til þess, að Sigurður hefði haft orð á því, að skipið hefði orðið fyrir árekstri.

Ákærði kveðst þegar hafa sagt Sigurði að vekja skipstjóra, en

á meðan snéri hann skipinu við og átti skammt eftir að flakinu, þegar skipstjóri kom upp. Þá sá ákærði þrjá menn í sjónum og enn fremur árar og spýtnabrák. Tókst að ná tveimur af mönnunum upp í skipið, en þriðji maðurinn sökk, áður en til hans náðist. Hér fyrir sjódominum hefur ákærði þannig lýst nánar tildrögum að slysinu:

Hann tók við stjórn skipsins, eftir að lagt var af stað frá Haganesvík. Skipstjóri fór þá niður í káetu að sofa. Taldi ákærði, að klukkan muni þá hafa verið nálægt 1,30, en síðar skýrði hann frá því, að hann hefði ekki gætt á klukkuna, þegar skipstjóri fór niður. Hins vegar leit hann á klukkuna, þegar björgun var lokið og lagt var af stað til Siglufjarðar, og var hún þá 3,30. Skyggni var slæmt, en þó sá ákærði Gjöggrana við Eyjafjörð, Sól var ekki á lofti og dimmur bakki til hafsins. Allmikil ágjöf var á skipið, meðan það sigldi með fullri ferð. Þegar áreksturinn varð, voru þeir Sigurður tveir í stýrishúsi, ákærði sjálfur við stýrið, en meðákærði Sigurður við gluggann í boganum á stjórnborðshlið stýrishússins, en ákærði mundi ekki, hvort glugginn hefði verið opinn eða lokaður. Framburður ákærða um gluggaskipun og tölu glugga á stýrishúsinu var nokkuð á reiki, og einnig um það, við hvaða glugga Sigurður hefði staðið, er áreksturinn varð.

Samkvæmt því, sem upplýst er í málinu, er stýrishúsið bogadregið að framan, og eru þrír gluggar á framhlið, einn gluggi á sitt hvorum boga og tveir á hvorri hlið, eða alls níu gluggar.

Ákærði hefur skýrt frá því, að enginn glugganna á framhlið stýrishússins hafi verið opinn sökum þess, hversu mikið gaf á skipið, og voru þeir salthúðaðir að utan, og sást því illa út um þá, en á gluggunum á bogunum var engin salthúð. Ákærði stýrði skipinu eftir áttavita, en kveðst þó annað veifið hafa gætt fram fyrir skipið. Treysti hann „útkiggsmanni“ alveg til að hafa gætur á skipaferðum, og opnaði þess vegna ekki gluggana á framhlið stýrishússins. Á hinn bóginn gaf hann Sigurði ekki nein fyrir-mæli um að hafa gætur á skipaferðum.

Ákærði Sigurður Björnsson hefur á eftirfarandi hátt skýrt frá tildrögum að slysinu:

Hinn 25. júní 1944 var v/s Harpa Í.S. 42, sem ákærði var háseti á, við fiskveiðar með botnvörpu út af Haganesvík. Um miðnætti var lagt af stað austur með landi. Tók stýrimaður þá við vakt ásamt ákærða og 1. vélstjóra. Veður var þá sæmilegt, vindur austlægur og lítil alda. Ágjöf var því lítil, en þó skvettist öðru hverju inn á skipið. Veður var hjart, svo að nálega var eins hjart og um dag. Skyggni var svo gott, að Gjöggrar, sem eru fjöll austan Eyjafjarðar, sáust greinilega. Út af Siglufirði kom ákærði upp úr hásetaklefa frá að hita kaffi. Stýrimaður var þá við stýrið í stýrishúsi, en fleiri voru ekki ofan þilja. Fyrsti vélstjóri sat í

hásetaklefa, þegar ákærði fór þaðan. Ákærði tók sér stöðu við fremri glugga á stjórnborðshlið stýrishússins, án þess þó að stýrimaður gæfi honum nein fyrirmæli í þá átt. Hafði hann höfuðið fast við gluggann, sem var opin. Aðrir gluggar á stýris-húsinu voru lokaðir. Úr glugganum sá hann upp á land og á ská fram undir „vanta“ á skipinu. Sjódrif skvettist á gluggana á framhlið stýrishússins, og sást því ekki vel út um þá. Um tíu mínútum eftir að ákærði kom í stýrishúsið, varð hann þess var, að skipið snerti eitthvað, en ekki gat hann gert sér grein fyrir, hvað það var. Hafði hann orð á þessu við stýrimann, en hann hafði einskis orðið var. Fór ákærði samstundis út á þilfar og aftur fyrir stýris-húsið til þess að athuga þetta nánar, og sá hann þá menn í sjón-um og brak á floti. Snéri hann þegar við, og skýrði stýrimanni frá þessu. Mennirnir og brakið flutu aftur undan skipinu á stjórn-borða. Stýrimaður snéri skipinu samstundis, en ákærði fór niður í káetu til þess að vekja skipstjóra og skýra honum frá því, sem við hafði borið. Skipstjóri kom þegar upp og stjórnaði björgun mannanna. Þegar ákærði kom upp úr káetu, hljóp hann fram í hásetaklefa, til þess að vekja þá af skipshöfninni, sem þar sváfu.

Ákærði skýrði frá því, að skipið hefði farið með venjulegri fullri ferð, og taldi hann, að hraðinn mundi hafa verið 5—6 sjómílur, miðað við klukkustund, þegar áreksturinn varð. Ákærði gizkaði á, að liðið muni hafa um hálf klukkustund frá því, að björgun hófst, og þangað til haldið var af stað til Siglufjarðar.

Vitnið Kristján Gíslason, matsveinn á v/s Hörpu, hefur borið það, að um það leyti sem hann kom upp á þilfar um nóttina, hafi verið eins bjart og um hádag og sézt vel til fjalla. Var klukkan þá um 3 f. h. Suðaustan kaldi var og sjór smár. Hann varð ekki var við högg, þegar áreksturinn varð, og vaknaði ekki fyrr en kallað var til þeirra, sem sváfu í hásetaklefanum. Vitnið sá fjóra menn í sjónum, og voru þeir í 20—30 faðma fjarlægð frá skipinu, þegar hann kom upp á þilfar.

Guðmundur Sölvi Ásgeirsson skipstjóri á v/s Hörpu Í.S. 42 hefur verið leiddur sem vitni í máli þessu. Hann hefur gefið eftirfarandi skýrslu: Þegar skipið var út af Almenningsnóf austan Fljótavíkur, fór hann af verði og gaf stýrimanni, sem þá tók við skipstjórn, skipun um að halda austur með landi, í hæfilegri fjarlægð frá landi. Skyldi stefnan vera á Gjögrena austan Eyja-fjarðar. Vindur var þá austan, allt að 5—6 vindstigum. Lítils háttar vindbára var beint á móti og vaskágjöf á skipið. Stýris-búnaði skipsins er þannig fyrir komið, að stýrishjólið er fyrir miðju stýrishússins, um hálfan metra frá framhlið hússins. Sá, sem stendur við stýrishjólið (stýrið), getur því séð beint fram fyrir skipið og til beggja hliða, ef ekki er móða á gluggunum.

Venja er að hafa gluggana opna, ef ekki sést nægilega vel út um þá, vegna móðu eða salthúðar, sem á þá hefur sett.

Þegar vitnið fór af verði, var þokubakki meðfram sjóndeildarhring til hafsins og skuggsýnt, enda var þá lágnætti eftir sólar-gangi. Þegar hann kom aftur upp klukkan rúmlega 3, var enn þá þokubakki til hafsins og ekki sá til sólar. Hins vegar var sól farin að skína á fjöllin og því bjart yfir til landsins. Á sjóinn sló skugga af þokubakkanum. Vitnið tók samstundis og hann kom upp í stýrishúsið við stýrinu og stjórnaði björgun manna.

Hann hefur skýrt frá því, að skipið sigli með 6½ sjómílna hraða, miðað við klukkustund, þegar það fari með venjulegri fullri ferð.

Þá hefur Guðmundur Ólafsson, 1. vélstjóri, verið leiddur sem vitni í málinu. Vitnið sat niðri í hásetaklefa, þegar áreksturinn varð, en hann varð þó ekki var við hann eða neitt högg, hróp eða hljóð. Þegar vitnið kom upp úr hásetaklefanum, sá hann brak á floti nokkurn spöl aftan við skipið á stjórnborða. Þegar hann kom í stýrishúsið var Guðmundur Sölvi Ásgeirsson skipstjóri tekinn við stjórn skipsins, og hafði það beygt í átt að brakinu. Vél skipsins var spennt  $\frac{3}{4}$ , og taldi vitnið, að skipið mundi hafa farið með sjö sjómílna hraða, þegar slysið varð. Vitnið fór sem snöggvast niður í vélarúmið og leit á vélina, en fór síðan tafarlaust upp aftur og aðstoðaði við björgunina.

Í málinu hefur verið lagður fram uppdráttur af stýrishúsi v/b Hörpu (rskj. nr. 6).

Einnig hefur verið lagt fram vottorð frá veðurstofnunni í Reykjavík, og segir þar, að 25. júní 1944, kl. 18 samkvæmt sumartíma, hafi á Siglunesi verið 3 vindstig á austan, skýjað, skyggni 10—20 km, gráð á sjó og 26. júní 1944, kl. 0,7 eftir sumartíma, austan 4, skýjað, skyggni 10—20 km.

Ekkert hefur komið fram við rannsókn málsins, sem bendi til þess, að skipshöfn v/s Hörpu hafi ekki gert allt, sem í hennar valdi stóð, til þess að bjarga mönnunum.

Engar skaðabótakröfur hafa komið fram í málinu.

Í máli þessu var dæmt fyrir aukarétti Ísafjarðar 13. des. 1944, en með dómi Hæstaréttar 6. júní 1945, var málinu vísað heim til rannsóknar og dómsálagningar fyrir sjódomi.

Dómurinn lítur svo á, að ákærðu hafi gert sig seka um hirðuleysi um skyldur sínar og sýnt vitavert gáleysi við framangreint atvik. Bar stýrimanni, ákærða Jóhanni Hermanni Júlíus-syni, sem gegndi starfi skipstjóra, að gæta fyllstu varúðar og hafa eða láta hafa nána gát á skipaferðum á siglingaleið skipsins, en það gerði hann ekki, og hefur hann með þessu hirðuleysi sínu orðið valdur að slysinu.

Að því er snertir ákærða Sigurð Björnsson, lítur dómurinn

svo á, að honum hefði átt að vera ljóst, að stýrimaður sýndi ekki nægilega varúð í starfi sínu, og bar honum því af sjálfsdáðum að gæta nauðsynlegra varúðarreglna.

Ber að heimfæra brot ákærðu undir 215. grein almennra hegningarlaga nr. 19/1940 og 84. grein sjómannalaga nr. 41/1930, og þykir refsing sú, sem ákærði Jóhann Hermann Júlíusson hefur unnið til, hæfilega ákveðin þriggja mánaða fangelsi. Þá skal hann samkvæmt heimild í 68. grein almennra hegningarlaga nr. 19/1940, og 84. grein sjómannalaga sviptur stýrismannsréttindum í tvö ár frá birtingu dóms þessa að telja.

Refsing ákærða Sigurðar Björnssonar þykir með tilliti til stöðu hans á skipinu hæfilega ákveðin 300 króna sekt til rikissjóðs, og komi 20 daga varðhald í stað hennar, verði hún eigi greidd innan 4 vikna frá lögbirtingu dóms þessa.

Ákærðu greiði kostnað sakarinnar in solidum.

Restur málsins hefur verið vitalaus.

Því dæmist rétt vera:

Ákærði Jóhann Hermann Júlíusson sæti fangelsi í þrjá mánuði. Hann skal sviptur stýrimannsréttindum í tvö ár frá lögbirtingu dóms þessa að telja.

Ákærði Sigurður Björnsson greiði 300 króna sekt til rikissjóðs, og komi 20 daga varðhald í stað sektarinnar, verði hún eigi greidd innan 4 vikna frá lögbirtingu dóms þessa.

Ákærðu greiði kostnað sakarinnar in solidum.

Dóminum ber að fullnægja með aðför að lögum.

Mánudaginn 28. október 1946.

Nr. 118/1946. Mjólkursamsalan í Reykjavík

(Hrl. Egill Sigurgeirsson)

gegn

**Borgarstjóranum í Reykjavík f. h. bæjar-  
sjóðs** (Hrl. Einar B. Guðmundsson).

Setudómari próf. Ísleifur Árnason  
í stað hrd. Árna Tryggvasonar.

Útsvarsmál.

**Dómur hæstaréttar.**

Steindór Gunnlaugsson, fulltrúi borgarfégetans í Reykjavík, hefur kveðið upp hinn áfrýjaða úrskurð.