

Þriðjudaginn 25. janúar 1955.

Nr. 40/1954. **Jón Rósberg Stefánsson** (Ragnar Jónsson)
 gegn
Gunnari Auðunni Stefánssyni
 (Vilhjálmur Jónsson)
 og gagnsök.

D ó m e n d u r :

hæstaréttardómararnir **Árni Tryggvason, Gizur Bergsteinsson,**
Jón Ásbjörnsson og Jónatan Hallvarðsson og Theodór B. Líndal
 prófessor.

Skaðabótamál út af bíslýsi.

Dómur Hæstaréttar.

Aðaláfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 2. apríl 1954. Krefst hann þess, að gagnáfrýjanda verði dæmt að greiða kr. 18.165,18 ásamt 6% ársvöxtum frá 12. desember 1953 til greiðsludags svo og málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti að mati dómsins.

Gagnáfrýjandi hefur áfrýjað málinu af sinni hálfu með stefnu 17. maí 1954. Krefst hann *aðallega* sýknu af kröfum aðaláfrýjanda, að hvor aðilja verði látinn bera kostnað sinn af málinu í héraði og aðaláfrýjanda dæmt að greiða málskostnað fyrir Hæstarétti. *Til vara* krefst gagnáfrýjandi staðfestingar héraðsdóms að öðru leyti en því, að málskostnaður í héraði verði lækkaður og aðaláfrýjanda verði dæmt að greiða málskostnað fyrir Hæstarétti eftir mati dómsins.

Með skírskotun til forsendna héraðsdóms ber að staðfesta hann.

Eftir atvikum þykir rétt, að hvor aðilja beri kostnað sinn af málinu fyrir Hæstarétti.

D ó m s o r ð :

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Hvor aðilja ber kostnað sinn af málinu fyrir Hæstarétti.

Dóminum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur bæjarþings Akureyrar 9. marz 1954.

Mál þetta, sem fyrst var dómtekið 26. f. m., en síðar upptekið af dómáranum og endanlega tekið til dóms 3. þ. m., er höfðað hér fyrir bæjarþinginu samkvæmt samkomulagi aðilja með stefnu útgefni 12. desember s.l. af stefnanda, Jóni Rósberg Stefánssyni bifreiðarstjóra, Gránufélagsgötu 17 hér í bæ, gegn stefnanda, Gunnari Auðunni Stefánssyni bifreiðarstjóra, Reyðarfirði. Gerir stefnandi þær dómkröfur, að stefndi verði dæmdur til að greiða honum kr. 18.165,18 auk 6% ársvaxta frá útgáfudegi stefnu til greiðsludags og málskostnað að skaðlausu. Alls var bótakrafa stefnanda kr. 25.165,18, en af því höfðu kr. 7000,00 verið greiddar, áður en málið var höfðað.

Stefndi hefur mótmælt kröfunni sem of hárrí og krafizt þess, að dómáráinn skipti tjóninu og færði niður bæturnar til stefnanda, miðað við sök hvors aðilja um sig í því, og að málskostnaður verði felldur niður eða dæmdur aðeins að hluta.

Með greinargerð í málinu áskildi stefndi sér rétt til að koma fram bótakröfu sinni vegna skemmda á U 64 með skuldajöfnuði eða gagnkröfu til sjálfstæðs dóms, og hefur hann með dskj. nr. 17 komið fram með gagnkröfu til skuldajafnaðar, að upphæð kr. 5.543,37, og er þess krafizt, að krafa þessi verði tekin til greina til skuldajafnaðar við kröfu stefnanda í því hlutfalli, sem sökinni af árekstrinum verður skipt milli aðilja. Stefndi hefur mótmælt þessari kröfu með sömu rökum og hann hefur stutt kröfu sína í þessu máli.

Atvik málsins eru í höfuðdráttum sem hér greinir. Mánudaginn 31. ágúst s.l. var stefndi á ferð í bifreið sinni A 566 austur í Þingeyjarsýslu. Þegar hún var komin skammt austur fyrir Fosshól, var vörubifreiðinni U 64 ekið á móti henni, og varð af allmikill árekstur milli bifreiðanna og skemmdust þær báðar, en A 566 þó mikið meira. Hvorug bifreiðin valt þó, og engin meiðsli urðu á mönnum, svo að teljandi væri. Bifreiðinni U 64 stýrði stefndi, eigandi hennar. Bifreiðaeftirlitinu á Akureyri var gert aðvart í síma um kl. 18:00 sama dag, og brá bifreiðaeftirlitsmaður Snæbjörn Þorleifsson þegar við og fór á slysstaðinn og var kominn þangað um kl. 19:45, og voru þá báðar bifreiðarnar enn óhreyfðar eftir áreksturinn, að því er sagt var. Bifreiðaeftirlitsmaðurinn gerði athuganir á slysstað og bráðabirgðauppdrátt, og var hann upphaflega lagður fram í rannsókn málsins í sakadómi og síðar í þessu máli. Stefndi var einn í sinni bifreið, sem er af Kaiser-gerð 1952 og var tekin í notkun sem nýr vagn 26. júní s.l. Ekki var neitt hægt að keyra þá bifreið eftir áreksturinn, svo að stjórntæki hennar urðu ekki prófuð. Bifreiðin U 64, sem er Ford-vörubifreið, smíðaaár 1947, hafði við skoðun 13. júní s.l. verið í lagi, en við prófun á hemlum hennar eftir slysið reyndust fóthemlar ekki öruggir, þannig að það þurfti að tvístíga á þá, svo að þeir tækju vel í, og handhemill var svo til óvirkur. Stefndi var einn í sinni bifreið, en einn maður var með stefnda,

og sat hann við hlið hans. Á palli þeirrar bifreiðar var herpinót, og er talið, að hún hafi valdið nokkru háfermi á bifreiðinni. Áreksturinn bar þannig að, að högginn hafa lent framantil á bifreiðunum, og ljóst er af framlögðum ljósmyndum, að höggið á U 64 hefur komið hægra megin á framvara, hægri aurhlíf, og hægra megin á vatnskassahlíf, og beyglaðist það allt meira og minna. Skemmdir á A 566 urðu miklar, m. a. á báðum frambrettum, vélarhlíf, kæli-grind, framvara og einnig á undirvagni.

Svo hagar til á slysstaðnum, að því er ætla má af gögnum málsins, að vegurinn er þarna í halla, að því er bifreiðaeftirlitsmaðurinn Snæbjörn Þorleifsson hefur áætlað 1:15—20, en nokkur slakki er nokkru neðar en þar sem áreksturinn varð. Á brekkubrúninni er útleggjari fyrir bifreiðar til að mætast á, og er talið samkvæmt framlögðum upprætti, að áreksturinn hafi orðið um 25 m neðan við hann. Breidd vegarins á slysstað er aðeins 3,6 m, en nokkru ofar í brekkunni um 4 m, og er talið, að frá því að nefndum afleggjara sleppir, sé eigi hægt fyrir bifreiðar að mætast, fyrr en komið er niður undir Fosshól, eða um 200 m neðar. Breidd bifreiðanna reyndist sú, að U 64 var 2,2 m, og A 566 1,91 m. Austan við vegarkantinn við árekstrarstaðinn er lágur bakki eða gamall uppgröftur, og telur fyrrnefndur bifreiðaeftirlitsmaður hann grasi gróinn og sem næst þverhniptan við veginn, en aðeins um 1 fet á hæð, en bifreiðaeftirlitsmaðurinn Svafar Jóhannsson, sem fór á slysstaðinn til athugunar viku eftir slysið, telur hann ávalan, að því er hann bezt myndi. Því næst tekur við skurður, sem er mjög grunnur efst í brekkunni, en dýpkar eftir því sem neðar kemur, og telur fyrrnefndi bifreiðaeftirlitsmaðurinn hann um 1 m djúpan við slysstað. Hefur hann borið, að ekki væri hægt að aka austur af veginum við slysstaðinn, en Svafar Jóhannsson hefur hins vegar borið, að hann teldi, að hægt hefði verið að aka austur af veginum, án þess að það ylli hættu á veltu. Hinum megin vegarins er talið ógreiðfærara eða jafnvel ófært til að aka þar út af.

Samkvæmt upprættinum eru hemlaför A 566 ofurlítið til hægri á veginum, og eru um 17 m á lengd, en við áreksturinn kastaðist bifreiðin 3—4 m til baka og á ská til hliðar, svo að hægra afturhjóll fór út í vesturkant. Samkvæmt upprættinum stendur U 64 ofurlítið skökk á veginum, að aftan 1,36 m og að framan 0,95 m frá vinstri kanti, og hemlaförin eru um 1 m frá þeim kanti. Síðar bar bifreiðaeftirlitsmaður Snæbjörn Þorleifsson, að mælingin við framhjólið myndi eiga við hægra hjólið, en eigi það vinstra, og hafi vinstra hjólið verið alveg úti í kanti, og bifreiðin hafi því verið mikið meira á ská á veginum en sýnt sé á upprættinum. Einnig hefur síðast nefndur bifreiðaeftirlitsmaður sagt í skýrslu sinni, að veður hafi verið bjart og vegurinn þurr, en nokkuð laus á slysstaðnum. Eins og áður er að vikið, fór bifreiðaeftirlitsmaður Svafar Jóhannsson á slysstaðinn til athugunar viku eftir slysið, þ. e. 7. sept.

s.l., og hefur skýrsla hans verið lögð fram í málinu og einnig hefur hann mætt sem vitni í því. Segir þar m. a., að lengd útleggjarans á hæðinni sé 19 m og mjókki inn til vegarins á 2 m (alls 21 m). Þá var jeppabifreið lagt á veginn þar, sem lægðin er í hann, og síðan var vörubifreið ekið áleiðis að slysstaðnum ofan frá og athuguð útsýn eftir veginum, og kom þá í ljós, að 1 m ofan við útskotið sást í jeppabifreiðina, en af miðju útskotinu sást allur vegurinn. Þá sagði vitni þetta, að þegar það kom á slysstaðinn, hafi það séð glerbrot á veginum og hjólför, sem það áleit vera eftir U 64, og hafi það verið utan við afturhjólförin (austan megin). Upplýst er, að engin hættumerki voru á hæðinni ofan við slysstaðinn, þegar slys þetta bar að, en hafi verið sett þar á eftir, og að vegurinn þar fyrir ofan sé nokkru breiðari, svo að þar sé jafnvel hægt að mætast utan útleggjara, ef varlega sé farið.

Opinber rannsókn fór fram út af slysi þessu fyrir sakadómi bæði á Akureyri og Reyðarfirði. Undir þeirri rannsókn, sem lögð hefur verið fram í málinu, skýrði stefnandi þannig frá atvikum að árekstrinum. Hann var staddur neðst í brekkunni, rétt austan við Fosshól, þegar hann sá vörubifreiðina koma á móti sér, og var hann þá á 50—60 km hraða. Hann kvaðst þá þegar hafa snarhemað, og hafi hemlunin tekizt vel, en bifreið hans hafi þó ekki verið alveg stöðvuð, þegar áreksturinn varð. Telur hann, að bifreið hans hafi runnið svo langt, sem raun varð á, þótt upp í móti væri, vegna þess að hún var tóm. Hann telur sig hafa ekið í hjólförunum sem næst miðjum vegi, en hefur þó eigi vefengt setningu hemlafaranna né sjálfrar bifreiðarinnar á uppdrættinum. Hann kvaðst hafa lagt kapp á að stöðva bifreiðina og sagði, að tilgangslaust hefði verið að reyna að víkja bifreiðinni út á kant vegna þess, að engin leið hafi verið að mætast þarna og ekki hægt að keyra út af þar megin og staðhæfði, að hann hafi ekkert annað getað gert til að reyna að forða árekstrinum en hann gerði. Þá bar hann, að honum hafi virzt hraði U 64 vera geysimikill, en treysti sér þó ekki til að nefna neina kílómetratölu. Jafnframt sagði hann, að U 64 hefði ekki verið hemað strax og ökumaðurinn hefði átt að sjá A 566, en ekki kvaðst hann fullyrða, að hægt hefði verið að forða árekstri, þótt svo hefði verið gert, en mikið hefði mátt draga úr honum. Ökumaður A 566, stefnandi þessa máls, hefur jafnan haldið því fram, að U 64 hafi ekki verið stöðvuð, þegar áreksturinn varð.

Stefnandi skýrði svo frá, að þegar hann hafi komið á brekku-brúnina rétt austan við Fosshól og var kominn fram hjá afleggjaranum, hafi hann séð fólksbifreið koma á móti sér, og virtist honum hún vera á allmikilli ferð, en treysti sér ekki til að áætla hraðann nánar og gat ekki um borið, hversu langt hafi þá verið milli bifreiðanna. Hann kvað sér strax hafa orðið ljóst, að ekki væri hægt að mætast þarna, og hafi hann því strax sveigt yfir í vinstri vegar helming og „klosshemað“. Áður en hann hemaði, telur hann sig

hafa verið á 40—50 km hraða og á 3ja ganghraðastigi og á háa drifinu. Hann kvaðst hafa verið búinn að verða þess áskynja á leiðinni, að fóthemlarnir verkuðu ekki vel í fyrsta skipti, sem stigið var á þá, og sagðist hann því hafa verið búinn að dæla einu sinni og haft fótinn á fótstiginu, þegar hann kom á hæðina, og sagði, að hemlarnir hafi þá verkað eðlilega. Hann sagði, að bifreiðin hefði runnið á hemlunum nokkurn spöl niður brekkuna, og hafi þá afturhluti hennar leitað inn á veginn m. a. vegna farmsins, en framhjólíð hafi skafið uppmoksturinn. Þá hefur hann haldið því fram, að bifreið hans hafi verið stöðvuð, þegar áreksturinn varð, og hafi hún stöðvazt þannig, að vinstra framhjólíð hafi staðið uppi á uppmokstrinum, en hægra hjólíð rétt við hann, og hafi bifreiðin því stöðvazt mjög þvert á veginum. Hann áleit, að erfitt hefði verið fyrir sig að aka út af veginum vegna uppmokstrarins og skurðarins. Ekki gat stefndi um borið, á hversu mikilli ferð A 566 hefði verið, þegar áreksturinn bar að. Loks hefur stefndi borið það, að eftir áreksturinn hafi glerbrot úr A 566 legið við framvara U 64, og sýni það, að sú síðarnefnda hafi ekki verið á mikilli ferð.

Auk sjálfra aðilja þessa máls var aðeins einn sjónarvottur að árekstrinum, Einþór Jóhannsson, bifreiðarstjóri frá Reyðarfirði, sem mætti sem vitni í hinu opinbera máli, og staðfesti hann framburð sinn með eiði. Vitnið bar, að U 64 hefði verið stöðvuð, áður en áreksturinn bar að, og benti á það því til stuðnings, að glerbrot, sem hafi verið að einhverju leyti úr A 566, hafi legið beint niður undan framvara U 64. Vitnið sá A 566 aðeins stutta stund, áður en áreksturinn varð, og gat ekki gert neina grein fyrir hraða hennar. Vitnið telur, að ekki hefði verið hættulaust fyrir stefnda að aka þarna út af veginum.

Umboðsmaður stefnanda hefur haldið því fram í máli þessu, að stefnandi eigi alla sök á árekstrinum og beri honum því að bæta að fullu það tjón, sem umbjóðandi hans hefur orðið fyrir, og byggir hann það einkum á eftirfarandi rökum. Stefndi hafi farið fram hjá útleggjara skömmu fyrir áreksturinn, þegar hann hlaut að vera farinn að sjá til ferða umbjóðanda hans, og telur, að hann hafi farið allt að 47 m frá því, að hann hefði átt að sjá til umbjóðanda hans, þar til áreksturinn varð, enda hefði hann átt að sjá fyrir til A 566, þar sem hann hefði verið að fara niður brekkuna og bifreið hans verið hærrí. Hemlar hjá stefnda hafi verið í ólagi, og hefði það eigi komið að gagni, þótt hann hefði dælt nokkru áður inn á þá. Þá hafi hraði U 64 verið of mikill og að U 64 hafi eigi verið stöðvaður, þegar áreksturinn varð, og hefur m. a. byggt það á því, hversu A 566 kastaðist langt aftur á bak, og hefur mótmælt framburðum þeirra, er í U 64 voru, um þetta atriði. Jafnframt hefur hann stuðzt við álit bifreiðaeftirlitsmannanna, er að framan eru nefndir, um þetta atriði, en þeir hafa byggt það álit sitt, að U 64 hafi getað verið stöðvuð, á því, hversu U 64 skemmdist að framan, sbr. ljósmyndirnar á dskj.

nr. 3—5, þ. e. hversu höggið virðist hafa komið að þeirra áliti framan á hana, en svo hefði eigi orðið, ef hún hefði verið komin út í kantinn vinstra megin og svo skökk á veginum, sem hún var eftir áreksturinn, enda hefði A 566 eigi lent á henni fyrr en aftarlega á fram-bretti eða við hurð. Einnig hefur hann haldið því fram, að U 64 hefði ekki orðið stöðvuð á 4 m, miðað við aðstæður og þann hraða, er stefndi hefði upp gefið. Þá telur hann, að stefndi hefði getað ekið út af til að forða árekstri, án þess að stofna neinu í hættu, og loks hefur hann haldið því fram, að samkvæmt 2. tölul. 8. gr. reglugerðar nr. 72/1937, að U 64 hefði átt að vægja fyrir A 566. Hins vegar hefur hann haldið því fram, að umbjóðandi hans hafi ekkert af sér brotið. Þannig telur hann, að ósannað sé, að hraði hans hafi verið of mikill miðað við, hversu vegurinn hefði verið auður á löngu svæði framundan, þegar hann sá U 64, og að stefnandi hafi ekki getað reiknað með svo miklu gáleysi hjá stefnda, sem raun hafi á orðið.

Umboðsmaður stefnda hefur, eins og áður greinir, krafizt skiptingar á tjóninu, þar sem stefnandi sé meðsekur um skaðann og eigi jafnvel meginsök á honum, og hefur hann einkum byggt það á þessum rökum. Akstur stefnanda hafi verið of hraður og óvarkár, miðað við aðstæður, og telur, að hraðinn hafi verið meiri en 50—60 km á klst., og hafi hann gerzt brotlegur við 4. gr. umferðarlaganna og 26., 27. og 28. gr. bifreiðalaganna, og hefur hann einnig byggt það á því, hversu lengi bifreiðin var að stöðvast og hversu langt hún rennur aftur á bak við áreksturinn. Hann hefur viðurkennt þá yfirsjón umbjóðanda síns að hafa eigi fyrr séð til ferða A 566 en raun varð á, en telur, að hann hafi þá þegar gert raunhæfar ráðstafanir til að reyna að forða slysi. Því til afsökunar, að umbjóðandi hans fór fram hjá útleggjaranum, hefur hann einkum fært það, að engin hættumerki voru við hann og vegurinn þar austurundan hafi verið breiðari en á slyssaðnum. Hann telur umbjóðanda sinn enga aðstöðu hafa haft til að keyra út af veginum vegna staðháttu og þess, að hann var með háfermi á palli og farþega í stýris-húsi. Hann telur, að víst sé, að U 64 hafi verið stöðvuð, þegar áreksturinn varð, þar sem óaðfinnanlegt vitni hafi borið það með stefnda, og einnig bendi glerbrotin, sem voru við framvarann, til þess sama. Hann hefur mótmælt framburði bifreiðaeftirlitsmannanna um þetta og telur, að ljósmyndirnar sýni, að höggið hafi komið töluvert mikið skáhallt á U 64. Sérstaklega hefur hann mótmælt framburði Svafars Jóhannssonar um þetta efni vegna þess, að þegar hann hafi komið á staðinn viku síðar, hafi verksummerki eigi verið svo glögg, að hægt væri að byggja álit um stöðu U 64 á þeim. Þá telur hann, að 2. tölul. 8. gr. reglugerðar nr. 72/1937 eigi hér ekki við, en hefur hins vegar bent á ákvæði 4. mgr. 28. gr. bifreiðalaga til stuðnings umbjóðanda síns. Aðstöðu til að sjá til hinnar bifreiðarinnar telur hann hafa verið hina sömu hjá báðum bifreiðarstjórunum.

Það er upplýst og viðurkennt, að stefndi ók fram hjá útleggjara, sem er um 25 m frá slyssað, þótt hann hefði þá átt að sjá til ferða A 566, og var enn frekari ástæða til þess, þar sem halli var framundan og hemlar bifreiðarinnar eigi í góðu lagi. Einnig sýnir það mikið eftirtektarleysi hjá stefnda að veita A 566 eigi fyrir athygli en raun ber vitni, sbr. hemlaför eftir bifreið hans. Þótt eigi verði talið sannað, að hraði U 64 hafi verið meiri en 40—50 km á klst., verður það að teljast gálauslega ekið, eins og á stóð. Eins og að framan er vikið, greinir aðilja á um, hvort U 64 hafi verið stöðvuð eða eigi, þegar áreksturinn bar að. Með tilvísun til þeirra gagna, er að framan eru rakin, telur rétturinn eigi nægileg rök fram komin fyrir því, að bifreiðin hafi verið stöðvuð, til að hægt sé að byggja á því. Hins vegar telur rétturinn, að eftir þeim gögnum, sem fyrir liggja, verði ekki talið, að stefnandi hafi haft aðstöðu eða ráðrúm til að aka út af í tæka tíð. Þær staðreyndir, að A 566 stöðvast ekki með því að renna um 17 m á hemluðum hjólum upp í móti töluverðri brekku og kastast síðan 3—4 m aftur á bak við áreksturinn, bendir ótvírætt til þess, að hraðinn hafi verið æðmikill, en þótt svo verði álitíð, að ósannað sé, að hraðinn hafi verið meiri en 60 km., en það er jafnt hámarkshraða sbr. 2. mgr. 26. gr. bifreiðalaganna, þá verður að telja það of hratt og gálauslegt miðað við það, að „blind“ brekka var framundan, og enn fremur hefði hann á slíkum stað átt að halda sér vel til vinstri á veginum, enda verður að telja, að ef svo hefði verið, hefði verið meiri möguleikar á að forða eða draga úr tjóninu, þrátt fyrir það, hversu vegurinn er mjór. Með tilliti til þess, sem nú var sagt og yfirleitt til gagna þeirra, er að framan eru rakin, telur rétturinn, að skipta beri sökinni af tjóninu, sem varð á báðum bifreiðunum, til helminga.

Þá ber að athuga upphæð tjónsins.

Stefnandi hefur sundurliðað kröfu sína þannig:

Viðgerðarkostnaður á A 566	kr. 14.565,18
Verðmætisrýrnun á A 566	— 5.000,00
Tjón vegna afnotamissis A 566 í 20 daga	— 5.600,00

Samtals kr. 25.165,18

Af þessari upphæð hefur váttryggingarfélag U 64 greitt kr. 7000,00, svo að stefnukrafan er kr. 18.165,18, eins og áður segir. Upphæð viðgerðarkostnaðarins hefur eigi verið mótmælt, enda var hér um svo til alveg nýja bifreið að ræða, og verður því sú upphæð lögð til grundvallar. Umboðsmaður stefnds hefur mótmælt liðnum vegna verðmætisrýrnunar og hefur einkum fært fram gegn þeim lið það, að eigi megi selja bifreiðina nema skattar þeir til ríkissjóðs af henni, er eftir voru gefnir með skilyrðum, verði greiddir. Rétturinn lítur svo á, að svo mikil skemmd á svo nýrri bifreið, eins og hér var um að ræða, hljóti að rýra hana í verði, þrátt fyrir viðgerð, og þegar

meðal annars er tekið tillit til þess, að selja má bifreiðina á frjálsum markaði, þegar greind gjöld hafa verið greidd, ber stefnanda að fá bætur vegna þessa úr hendi stefnda, og þar sem upphæðin er byggð á mati útnefndra matsmanna og matinu hefur eigi verið mótmælt, enda virðist upphæðinni í hóf stillt, verður hún lögð til grundvallar. Upphæð tjónsins vegna afnotamissis bifreiðarinnar A 566 hefur eigi verið mótmælt, og verður sú upphæð því til greina tekin.

Upphæð skuldaafnaðarkröfunnar hefur eigi verið mótmælt, og verður hún því til greina tekin með fullri upphæð. Dæma ber því stefnda til að greiða stefnanda helming af öllu tjóni hans kr. 12.582,59, að frádregnum kr. 7000,00, sem þegar er greitt, og helming þess tjóns, er varð á U 64, kr. 2.771,68, eða kr. 2.810,91 auk vaxta eins og krafizt er frá stefnudegi til greiðsludags. Rétt þykir, að stefndi greiði stefnanda kr. 1000,00 í málskostnað.

Dóminn kvað upp Sigurður M. Helgason, fulltrúi bæjarfógeta á Akureyri.

Dómsorð:

Stefndi, Gunnar Auðunn Stefánsson, greiði stefnanda, Jóni Rósberg Stefánssyni, kr. 2.810,91 auk 6% ársvaxta frá 12. des. 1953 til greiðsludags og kr. 1000, í málskostnað, allt innan 15 daga frá birtingu dóms þessa að telja.

Dóminum ber að fullnægja með aðför að lögum.

Miðvikudaginn 26. janúar 1955.

Nr. 3/1955. **Hjálmar Þorsteinsson**
 gegn
Loftleiðum h/f.

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómáttar Hæstaréttar.

Kærumál, Frávísun frá héraðsdómi.

Dómur Hæstaréttar.

Sóknaraðili hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með kæru 14. desember 1954, er hingað barst 7. þ. m. Krefst hann þess, að hinn kærði frávísunardómur verði úr gildi felldur og að varnaraðilja verði dæmt að greiða honum kærumálskostnað eftir mati Hæstaréttar.