

Laugardaginn 1. nóvember 1958.

Nr. 138/1957. Þorsteinn Jafet Jónsson

(Ágúst Fjeldsted hrl.).

gegn

Jóni Ásgeiri Guðmundssyni

(Magnús Thorlacius hrl.).

og gagnsök.

Dómendur:

hæstaréttardómararnir Árni Tryggvason, Gizur Bergsteinsson,
Jón Ásbjörnsson og Jónatan Hallvarðsson og prófessor Ólafur
Jóhannesson.

Skaðabótamál.

Dómur Hæstaréttar.

Aðaláfrýjandi, sem hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 6. september 1957, gerir þær dómkröfur, að dæmd fjárhæð verði lækkuð og hvorum aðilja um sig verið dæmt að bera sjálfur kostnað sinn af málinu bæði í héraði og fyrir Hæstarétti. Gagnáfrýjandi, sem hefur áfrýjað málinu af sinni hálfu með stefnu 19. júní 1958, að fengnu áfrýjunarleyfi 16. s. m., krefst þess, að aðaláfrýjanda verði dæmt að greiða honum kr. 158.200.00 ásamt 6% ársvöxtum frá 27. desember 1951 til greiðsludags og málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti að mati Hæstaréttar. Svo krefst hann og, að viðurkenndur verði lögveðréttur hans í bifreiðinni R 3613 til tryggingar dæmdum fjárhæðum.

Eftir að dómur gekk í héraði, hefur Bergþór læknir Smári hinn 14. júní 1958 skoðað gagnáfrýjanda af nýju. Telur læknirinn skoðun þessa ekki leiða neitt nýtt í ljós og örorkumat sitt frá 31. ágúst 1955 því vera óbreytt. Þá hefur endurrit af skattframtali gagnáfrýjanda fyrir árið 1957 verið lagt fram hér fyrir dómi.

Fallast ber á þá úrlausn héraðsdómara, að slys það, sem um ræðir í máli þessu, verði eigi að neinu leyti rakið til óvarkárni gagnáfrýjanda. Ber aðaláfrýjanda því að bæta honum tjón hans að fullu.

Verða nú einstakir kröfuliðir athugaðir:

Um 1. lið, atvinnu- og örorkubætur.

Gagnáfrýjandi virðist lítið hafa getað unnið fyrstu 6—7 mánuði eftir slysið, og hann hefur ekki treyst sér til að taka aftur upp bifreiðarakstur. Hins vegar hefur hann stundað verkamannavinnu síðan 17. júlí 1952, svo sem segir í héraðsdómi, og sýnast tekjur hans af þeirri vinnu hafa verið svipaðar og almennt gerist um verkamenn á sama tíma, en nokkru lægri en tekjur bifreiðarstjóra. Þegar þessa er gætt og jafnframt lítið til varanlegrar örorku gagnáfrýjanda, sem talin er 10%, þykja bætur honum til handa samkvæmt þessum lið hæfilega metnar kr. 50.000.00.

Um 2. lið, þjáningabætur.

Með skirskotun til raka héraðsdóms þykir mega staðfesta ákvörðun hans um fjárhæð þjáningabóta, kr. 18.000.00.

Hér fyrir dómi hefur aðaláfrýjandi viðurkennt fjárhæðir 3.—6. liða í kröfu gagnáfrýjanda.

Samkvæmt framanskráðu ber aðaláfrýjanda að greiða gagnáfrýjanda kr. 50.000.00 + kr. 18.000.00 + kr. 1187.00 + 115.00 + kr. 2322.50 + kr. 750.00, þ. e. samtals kr. 72.374.50, auk 6% ársvaxta frá 27. desember 1951 til greiðsludags. Svo ber aðaláfrýjanda og að greiða gagnáfrýjanda kr. 13.000.00 í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Viðurkenna ber lögveð gagnáfrýjanda í bifreiðinni R 3613 fyrir framangreindum fjárhæðum.

Dómsorð:

Aðaláfrýjandi, Þorsteinn Jafet Jónsson, greiði gagnáfrýjanda, Jóni Ásgeiri Guðmundssyni, kr. 72.374.50 ásamt 6% ársvöxtum frá 27. desember 1951 til greiðsludags og kr. 13.000.00 í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Gagnáfrýjandi á lögveð í bifreiðinni R 3613 til tryggingar framangreindum fjárhæðum.

Dóminum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 11. júlí 1957.

Mál þetta, sem tekið var til dóms 22. f. m., hefur Jón Ásgeir Guðmundsson bifreiðarstjóri, Bergstaðastræti 25, hér í bæ, höfðað á bæjarþinginu með stefnu, útgefinni 28. maí 1952, gegn Þorsteini Jafet Jónssyni bifreiðarstjóra, Sörlaskjólí 94, hér í bæ, til greiðslu skaðabóta að fjárhæð kr. 19.197.00, auk 6% ársvaxta frá 27. desember 1951 til greiðsludags og málskostnaðar að skaðlausu svo og til viðurkenningar á lögveðrétti í bifreiðinni R 3613.

Með utanréttarstefnu 16. maí 1956 höfðaði stefnandi framhaldssök gegn stefnda til hækkunar kröfu sinni í frumsök í kr. 158.200.00. Að öðru leyti heldur hann fram kröfum sínum í frumsök óbreyttum.

Stefndi hefur krafizt þess, að krafa stefnanda verði stórlega lækkuð og málskostnaður verði látinn niður falla.

Sjóváttryggingarfélagi Íslands h.f., hér í bæ, er stefnt til að gæta réttar síns í málinu, en engar kröfur eru gerðar á hendur því, og það hefur engar kröfur gert.

Málsatvik eru þessi:

Fimmtudaginn 27. desember 1951, um kl. 09.30, varð árekstur á gatnamótum Njarðargötu og Öskuvegar, hér í bæ. Varð áreksturinn með þeim hætti, að bifreið stefnda, R 3613, sem ekið var austur Öskuveg, rakst á hægri hlið R 116, en þeirri bifreið var ekið suður Njarðargötu. Við áreksturinn valt R 116 og kom niður á þakið í skurð, sem er með fram Njarðargötu austanverðri. Miklar skemmdir urðu á bifreiðinni og bifreiðarstjórinn, stefnandi í máli þessu, slasaðist alvarlega. Ennfremur hlaut eini farþeginn, sem í bifreiðinni var, Ingibjörg Agnars flugþerna, nokkur meiðsl.

Lögreglurannsókn á slysi þessu var framkvæmd þegar næstu dagana eftir slysið. Dómsrannsókn fór og fram nokkru síðar. Verða nú rakin meginatriðin í skýrslum aðilja og sjónarvotta um slysið, svo og önnur þau atriði, sem fram hafa komið og þýðingu verða talin hafa um úrslit málsins.

Stefnandi skýrir svo frá, að hann hafi í umrætt sinn verið á leið frá Drápuhlíð 26 suður á Reykjavíkurlugvöll, en þangað var heitið ferð farþegans, sem í bifreið hans var. Hafi farþeginn tjáð sér, að hann þyrfti að hraða för sinni og því hafi hann ekið fremur greitt vestur Hringbrautina. Er hann kom að mótum Hringbrautar og Njarðargötu, hafi hann orðið að draga mikið úr ferð bifreiðarinnar um leið og hann sveigði henni til vinstri

inn á Njarðargötu. Er bifreiðin var komin inn á þá götu, hafi hann aftur aukið hraðann og ekið með um 30 km hraða miðað við klukkustund. Er hann nálgast umgetin gatnamót, þar sem áreksturinn varð, hafi hann séð til bifreiðar stefnda vestan Öskuvegar og hafi sér virzt bifreiðinni ekið á um 30 km hraða miðað við klukkustund. Er hér var komið, hafi hann slökkt og tendrað ljós bifreiðar sinnar á víxl, til þess að gera ökumanni hinnar bifreiðarinnar aðvart um, að hann nálgast gatnamótin. Er hann sá, að ökumaður bifreiðar þessarar hægði ekki ferðina, hafi hann dregið úr hraða sinnar bifreiðar og tengt vél hennar í annað ganghraðastig. Jafnframt hafi hann ekið bifreiðinni út á sína vinstri götubrún. Er hann var að komast móts við hlið, sem er þarna á girðingu, er liggur með fram Njarðargötu austanverðri, gegnt Öskuvegi, hafi bifreið stefnda komið beint út á gatnamótin og hafi hann ekki orðið þess var, að bifreiðinni væri beygt, hvorki til hægri eða vinstri. Hann hafi þá verið búinn að tengja vél bifreiðar sinnar í fyrsta ganghraðastig og talið, að nóg svigrúm væri fyrir ökumann R 3613 að sveigja bifreiðinni til hvorrar handar, sem hann vildi. Það hafi hins vegar engum togum skipt, að bifreið stefnda lenti á hægri hlið R 116 eða nánar tiltekið á afturhurðarstaf, hurð og afturaurhlíf og ýtti henni út af götubrúninni. Hafi bifreiðin í fyrstu runnið á vinstri hliðinni eftir götująðrinum, en oltið á „toppinn“, er í skurðinn kom. Stefndandi kveðst hafa verið með keðjur á báðum afturhjólum bifreiðar sinnar og að auki á hægri framhjóli. Hafi keðjan á því hjóli dregið úr því, að bifreiðin ylti strax. Stefndandi gizkar á, að hraði bifreiðar sinnar hafi verið um 10—15 km miðað við klukkustund, er áreksturinn varð, og leggur áherzlu á, að bifreiðin hafi þá verið fast við götubrún.

Vitnið Ingibjörg Agnars sat í aftursæti R 116. Skýrir vitnið svo frá, að stefndandi hafi alla leiðina frá heimili vitnisins að árekstursstaðnum ekið á mjög „skikkanlegri“ ferð. Er bifreið hans var á Njarðargötunni, hafi það veitt bifreið stefnda athygli og hafi því virzt, að henni væri ekið hratt. Stefndandi hafi dregið úr hraða bifreiðar sinnar, er hún nálgast mót Njarðargötu og Öskuvegar, en bifreiðarnar hafi komið nokkuð jafnsnemma að gatnamótunum. Er stefndandi ók inn á gatnamótin, hafi hann enn dregið úr hraða bifreiðarinnar og sveigt henni jafnframt út á sína vinstri götubrún. Er bifreið hans var stödd á móts við mið gatnamótin, hafi bifreið stefnda verið ekið á miklum hraða á miðja

hægri hlið hennar. Við það hafi komið mikið högg á bifreiðina, hún hafi lyfzt upp hægra megin og oltið út af veginum.

Stefndi, sem sjálfur ók bifreið sinni í umrætt sinn, skýrir svo frá, að hann hafi ekið austur Öskuveg á um 20 km hraða miðað við klukkustund. Er hann nálgast mót hans og Njarðargötu, hafi hann séð til ferða R 116 norðan Njarðargötu og hafi sér virzt, að bifreiðinni væri ekið á talsvert miklum hraða. Hann hafi ekki veitt því athygli, að R 116 væri með ljós tendruð, enda hafi verið bjart orðið. Sjálfur hafi hann ekki ekið með ljósum. Kunni þó að vera, að stöðuljós bifreiðarinnar hafi verið tendruð. Stefndi gizkar á, að er hann kom að gatnamótunum, hafi bifreið stefnanda verið í um 50—60 metra fjarlægð frá þeim. Kveðst hann þá hafa lagt á stýrið til vinstri og ætlað að beygja hikaust norður Njarðargötu, enda hafi það verið óhætt, hefði allt verið með felldu um bifreið hans, þar sem gatan sé mjög breið þarna og R 116 hafi verið svo langt undan, að bifreið sín hafi ekki á nokkurn hátt hindrað akstur hennar. Hann hafi þá orðið þess áskynja, að stýrið var fast og að bifreiðin lét ekki að stjórn. Hraði bifreiðarinnar hafi verið 20—25 km miðað við klukkustund, er hér var komið, og vélin tengd í þriðja ganghraðastig, en þau séu fjögur áfram. Hafi hann nú hemlað með fóthemli, en sökum hálku á gatnamótunum hafi bifreiðin runnið inn á þau og áreksturinn orðið í sama mund. Hemlar bifreiðarinnar hafi verið góðir og hafi hún verið ferðlaus orðin, er áreksturinn varð. Hafi sér fundizt áreksturinn vægur, þar eð hann haggast ekki í sæti sínu, en áreksturinn hafi orðið með þeim hætti, að hægri helmingur framvarans á R 3613, aurhlíf og hægra framhjól lentu á hægri hlið R 116 aftan til. Stefndandi kveðst hafa verið með nýlegar og góðar keðjur á afturhjólum bifreiðar sinnar, en stefndandi staðhæfir hins vegar, að keðjurnar hafi verið gamlar og lélegar, þar eð vantað hafi í þær hlekki. Stefndandi kveður það skoðun sína, að vinstri framfjöður bifreiðar sinnar hafi brotnað á leiðinni niður Öskuveg, þótt hann yrði þess ekki var, en af þeim sökum hafi bifreiðin ekki látið að stjórn, er að gatnamótunum kom.

Í bifreið stefnda var einn farþegi í umrætt sinn, Ingólfur Guðmundsson. Vitnið, sem sat í framsæti bifreiðarinnar við hægri hlið stefnda, skýrir svo frá, að hraði bifreiðarinnar, er hún ók austur Öskuveg, hafi verið 20 km miðað við klukkustund á að gizka. Vitnið kveðst hafa séð til ferða R 116, er bifreið stefnda var stödd um það bil miðju vega frá Háskólanum að Njarðar-

götu. Hafi R 116 þá verið komin stutt inn á Njarðargötu og hafi því virzt bifreiðinni ekið fremur greitt. Bifreið stefnda hafi komið aðeins á undan að gatnamótunum, en er stefndi ætlaði að leggja á stýrið til vinstri, hafi bifreiðin ekki látið að stjórn. Hún hafi þó aðeins sveigzt til vinstri, en runnið síðan beint inn á gatnamótin. Stefndi hafi hemlað og hafi hraði bifreiðarinnar verið lítill orðinn, er hér var komið. Það telji hins vegar, að R 116 hafi verið ekið fremur greitt, er áreksturinn varð. Vitnið kveðst ekki hafa talið neina ástæðu til þess, að stefndi stöðvaði bifreið sína, er hún kom að gatnamótunum í umrætt sinn, þar eð þau séu svo breið og R 116 hafi verið ekið vel á sinni vinstri götu-brún. Vitnið kveður áreksturinn hafa verið vægan og hafi það ekki haggast í sæti sínu.

Vitnið Ingimundur Kristinn Gestsson kveðst hafa aðstoðað við að ná R 116 upp úr skurðinum eftir áreksturinn. Er farið var að draga bifreiðina af árekstursstaðnum, hafi komið í ljós, að afturhjólin voru föst. Þegar aðgætt var, hverju það sætti, hafi orsökinn reynzt sú, að vél bifreiðarinnar var tengd í fyrst ganghraðastig.

Skömmu eftir áreksturinn komu tveir löggæzlumenn á vettvang, og gerði annar þeirra uppdrátt af árekstursstaðnum. Á uppdráttur þessi að sýna stöðu bifreiðanna eftir áreksturinn. Samkvæmt honum hefur bifreið stefnda numið staðar þversum á Njarðargötu nokkuð norðan við gatnamótin með framendann alveg við eystri götubrún. Er þar og áreksturstaðurinn markaður á uppdráttinn. Aðiljar málsins eru hins vegar á einu máli um það, að staða bifreiðarinnar sé eigi rétt mörkuð á uppdráttinn. Telja þeir, að bifreiðin hafi staðið 3 metrum sunnar á Njarðargötu, verið meira þversum á götunni en uppdrátturinn gefur til kynna og að framendi hennar hafi verið um 2 metra frá eystri brún Njarðargötu. Löggæzlumaður sá, er uppdráttinn gerði, kveðst ekki hafa notað málband við mælingar á árekstursstaðnum, heldur stikað fjarlægðir allar. Að svo vöxnu máli þótti ekki fært að leggja uppdráttinn til grundvallar um það, hver breidd Njarðargötu og Öskuvegur er við gatnamótin. Af þeim sökum hefur lögreglan að tilhlutun dómarans framkvæmt af nýju mælingar á breidd gatnanna, en hún mun ekkert hafa breytst á þeim tíma, sem liðinn er frá því áreksturinn varð. Hefur lögreglan jafnframt gert nýjan uppdrátt af gatnamótunum, og liggur hann frammi í málinu (dskj. 51). Samkvæmt þeim uppdrætti er Öskuvegur 6 metrar á breidd við gatnamótin, en Njarðargata 7 metrar. Beggja megin akbrautarinnar, sem er malborin, eru malbornir troðning-

ar, sem eigi munu taldir með sjálfri akbrautinni, en virðast vel akfærir, ef því er að skipta. Að þeim meðtöldum er gatan 12 metrar á breidd.

Dómarinn hefur farið á vettvang og kynnt sér staðhætti þarna. Eru gatnamótin, eins og raunar uppdráttur lögreglunnar ber með sér, mjög rúmgóð.

Í skýrslu lögreglunnar um áreksturinn eru skemmdir á bifreið stefnda af völdum árekstursins taldar þær, að framvari hafi beyglazt allmikið svo og hægri framaurhlíf. Enn fremur er þess getið, að vinstri framfjöður muni hafa brotnað. Um skemmdir á R 116 segir hins vegar, að eigi sé hægt að lýsa þeim að svo komnu, en þær séu miklar. Í málinu hafa verið lagðar fram allmargar ljósmyndir af bifreiðinni, eins og hún var eftir áreksturinn. Bera þær greinilega með sér, að svo að segja öll yfirbygging bifreiðarinnar hefur beyglazt og dælt meira og minna. R 116 var 6 manna fólksflutningabifreið af Chevrolet-gerð.

Sama morgun og áreksturinn varð var bifreið stefnda að tilhlutun lögreglunnar skoðuð og reynd í akstri af Magnúsi Wium bifreiðaeftirlitsmanni. Mun bifreiðin þá enn hafa verið á árekstursstaðnum. Í vottorði skoðunarmanns, dagsettu 27. desember 1957, segir, að bifreið stefnda sé vörubifreið af Dodge-gerð, smíðuð 1942. Kveðst hann ekki hafa getað ekið bifreiðinni hraðar en 15 km miðað við klukkustund, er hann reyndi hana í akstri vegna bilunar í henni. Síðan segir á þessa leið í vottorðinu:

„... Við skoðunina og reynslu í akstri kom eftirfarandi í ljós: Þegar beitt var fullu átaki á fóthemla, gekk hemilsfetillinn að gólfi, en hemlarnir verkuðu þó ekki á vinstra afturhjól, og snerist bifreiðin til hægri á veginum, þar sem snjór var og hált (keðjur voru þó á afturhjólunum). Handhemill var of slakur. Ljós voru í ólagi, alveg óvirk í hægri framlugt og einnig var styttri geislinn óvirkur í vinstri framlugt.

Við áreksturinn hafði vinstri framfjöður brotnað og stýrisarmur bognað, svo að ekki var hægt að stýra bifreiðinni til vinstri. Að öðru leyti virtist bifreiðin vera í lagi.“

Magnús Wium kom fyrir sakadóm, meðan á rannsókn slyssins stóð. Kvað hann hemla bifreiðarinnar hafa verið lélega, þar eð þeir verkuðu ekki á vinstra afturhjól. Sé illmögulegt að aka bifreið með slíka hemla í hálku, þar eð bifreiðin leiti strax til hægri, sé hemlum beitt. Hann skýrði ennfremur svo frá, að þótt vinstri framfjöður bifreiðarinnar hefði verið brotin fyrir áreksturinn, svo sem stefndi getur til, eins og áður var rakið,

hefði allt að einu verið hægt að sveigja bifreiðinni til vinstri, að minnsta kosti eitthvað, þótt hann dragi í efa, að unnt hefði verið að ná beygjunni til fulls.

Vitnið Vilhelm Kristinsson bifvélavirki, sem hafði umsjón með viðgerð á bifreið stefnda eftir áreksturinn, skýrir svo frá, að það viti ekki, hvernig hemlar bifreiðarinnar voru, en hemlun á vinstra afturhjóli hafi þó „að öllu leyti verið léleg“.

Vitnið Auðunn Kristján Magnússon, sem framkvæmdi viðgerð á skemmdum þeim, er urðu á bifreið stefnda við áreksturinn, kveður pakkdós á öðru hvoru afturhjóli bifreiðarinnar hafa verið bilaða og því hafi lítil eða engin hemlun verið á því hjóli.

Af hálfu ákærvaldsins var höfðað opinbert mál gegn stefnda vegna aksturs hans í umrætt sinn og með dómi sakadóms Reykjavíkur, uppkveðnum 8. maí 1952, var hann talinn hafa gerzt brotlegur við eftirtalin lagaákvæði: 5. gr., 24. gr., 26. gr., 5. mgr., 27. gr. 1. mgr. og 28. gr., 1. mgr. bifreiðalaga nr. 23 frá 1941, 2. gr., 3. gr. 2. mgr., 4. gr. 3. mgr. og 7. gr. 1. mgr. umferðarlaga nr. 24 frá 1941, 31. gr. 3. mgr., 32. gr. og 46. gr. lögreglusamþykktar Reykjavíkur nr. 2 frá 1930, 2. gr. 2. og 3. tl. og 6. gr. 1. tl. reglugerðar um gerð og notkun bifreiða nr. 72 frá 1937 og 219., sbr. 218. gr. almennra hegningarlaga nr. 19 frá 1940.

Eigi verður séð, að dómi þessum hafi verið áfrýjað.

Kröfur sínar í málinu reisir stefnandi á því, að stefndi hafi átt alla sök á árekstrinum. Beri hann því óskorað fébótaábyrgð á tjóni því, er stefnandi beið.

Stefndi reisir kröfu sína í málinu fyrst og fremst á því, að stefnandi hafi sjálfur átt meginsök á árekstrinum. Hann hafi ekið á vítavörðum hraða og valdið með því árekstrinum og því jafnframt, að afleiðingar hans urðu mun víðtækari en ella hefði orðið. Í annan stað reisir stefndi kröfu sína um lækkun hinnar umstefndu fjárhæðar á því, að hún sé allt of há.

Þegar það er virt, sem að framan er rakið, þykir nægjanlega í ljós leitt, að áreksturinn megi rekja til skorts á aðgæzlu af hendi stefnda og þess jafnframt, að bifreið hans var ekki í fullkomu lagi. Bifreiðarnar virðist hafa borið að gatnamótunum nokkuð jafnsnemma. Átti því stefndi, sem hafði R 116 á vinstri hönd sér, að vægja við gatnamótin, ef þess var þörf. Þegar þess á hinn bóginn er gætt, að gatnamót þessi eru mjög rúmgóð og að eigi er annað fram komið en R 116 hafi verið alveg á yztu brún akbrautarinnar, þykir sýnt, að stefndi hefði átt að geta beygt bifreið sinni klakklaust inn á Njarðargötu, svo sem hann

ætlaði, enda þótt R 116 væri ekið þarna hjá um leið, hefði hann sýnt næga aðgæzlu og bifreið hans verið í fullkomnu lagi.

Með hliðsjón af þessu og þar eð eigi verður séð, að stefnanda verði á nokkurn hátt um slysið kennt, ber að fallast á það með honum, að stefndi beri óskorað ábyrgð til fébóta á tjóni því, er stefnandi beið.

Kröfu sína í málinu sundurliðar stefnandi þannig:

1. Atvinnutjón	kr. 93.326.00
2. Þjáningar o. fl.	— 60.000.00
3. Ýmiss útlagður kostnaður (dskj. 2) ..	— 1.187.00
4. Myndataka	— 115.00
5. Læknisvottorð	— 2.322.50
6. Útreikningar tryggingafræðings	— 750.00

Samtals kr. 158.200.50

Um 1.

Þegar eftir slysið fór stefnandi í Landspítalann til skoðunar. Var þá jafnframt tekin röntgenmynd af mjóhrygg hans og spjaldhrygg, og reyndist hún eðlileg. Fór stefnandi síðan heim til sín. Mun hann hafa verið við rúmið í næstu 3 til 4 daga, en ekki legið að öðru leyti rúmfastur vegna slyssins. Í vottorði Bergþórs Smára læknis, dagsettu 29. desember 1951, er áverkum þeim, er stefnandi hlaut við slysið lýst þannig:

„Ca. 5×5 cm stórt mar ofan og utan til á læri, dálítið mar á v. úlnlið Sjúkl. hefur sennilega fengið snert af heilahristing. Missti meðvitund augnablik. Kvartar um eymsli í nefndum marblettum. Dál. tilkenning í mjóbaki við hreyfingar. Gengur eðlilega. Er mjög órólegur og eftir sig eftir slysið.

Sjúkl. er sem stendur ekki vinnufær, aðallega vegna taugaáfalls þess, sem hann hefur fengið og máske snerts af heilahristing“.

Hinn 28. marz 1952 var stefnandi skoðaður af sama lækni. Í vottorði læknisins um þá skoðun, dagsettu þann dag, segir m. a. á þessa leið:

„Sjúkl. hefur síðan slysið varð kvartað um þyngsli í höfði og þreytu í höfði, sérstaklega við akstur og áreynslu. Segist aldrei hafa kennt þessara óþæginda fyrr. Að öðru leyti kvartar hann ekki um neitt Við obj. skoðun í dag er þannig ekkert sérstakt að finna (fyrir utan blóðþrýstingshækkun), en vegna umgetinna kvartana sjúkl. tel ég hann ekki vinnufæran nema við létta vinnu.“

Hinn 7. maí 1952 var stefnandi skoðaður af heimilislækni sínum, Valtý Albertssyni. Í vottorði um þá skoðun, dagsettu þann dag, segir á þessa leið:

„Hann kvartar stöðugt um þreytu og þyngsli í höfði, einkum eftir áreynslu og telur sig ekki geta ekið nema „smátúra“ og það ekki nema nokkurn hluta dagsins. Reyni hann meira á sig, fær hann höfuðverk, sem varnar honum svefns. Ástand yfirleitt óbreytt frá því, sem segir í vottorði B. Smára 28. marz 1952. Ég hef um mörg undanfarin ár verið læknir Jóns, og hefur hann ekki kvartað um höfuðverk fyrr og tel ég víst, að hann sé afleiðing slyssins.“

Í vottorði Bergþórs læknis Smára, dagsettu 15. október 1952, segir m. a. svo um heilsufar stefnanda:

„Slasaða hefur verið að skána smátt og smátt, kvartanir hans eru sams konar og áður, en hann tekur fram, að minna kveði nú að óþægindunum en fyrr. Hann byrjaði að vinna almenna verkamannavinnu 17. júlí s.l., og hefur unnið þau störf síðan, en treystir sér, eins og áður er sagt, ekki til bifreiðaaksturs.

Skoðun 30. september 1952: Útlit virðist eðlilegt. Slasaði segir skilmerkilega frá, man vel.

Höfuð: Ekkert athugavert að sjá. Engin andlitslömum.

Augu: Virðast eðlileg. Svára eðlilega við ljósi.

Háls: Ekkert athugavert.

Hlustun á lungum: Eðlileg.

Hlustun á hjarta: Eðlileg.

Kviður: Eðlilegur.

Útlimir: Hreyfingar eðlilegar, kraftar góðir, jafnir. Hnéhæl-raun og fingur-nefraun gengur eðlilega. Romberg ÷. Reflexar fremur daufir, en jafnir. Babinski reflex ÷ báðum megin

Niðurstaða: Óþægindi slasaða og kvartanir eftir slysið 27. des. 1951 eru þannig enn til staðar, en hafa farið minnkandi. Hve mikil varanleg örorka slasaða muni reynast, er algerlega ótímabært að meta að svo stöddu, þar eð reynslan sýnir, að við áverka á höfuð þurfa oft að líða nokkur ár, áður en slíkt verði unnt að meta til fullnustu.“

Í vottorði Kristjáns Þorvarðarsonar læknis, dagsettu 18. apríl 1954, segir, að stefnandi hafi verið hjá honum til athugunar frá 6. nóvember 1953 til þess tíma. Í vottorðinu segir m. a. á þessa leið:

„.... Hann (stefnandi) telur sig enn hafa þyngsli í höfði og svima, ef hann reynir nokkuð á sig, einnig fær hann svima-tilfinningu við bílaakstur. Hann kveðst hafa unnið léttu vinnu síð-

an 17. júní 1952. Hefur hann unnið í vörugeymsluhúsi og orðið að hlífa sér við allri líkamlegri áreynslu, svo sem að taka þungt upp. Einnig fær hann svima við að ganga upp háa stiga Kvartanir slasaða eru sem fyrr segir: Svimi og höfuðþyngsli við líkamlega áreynslu. Einnig hjartasláttur við áreynslu, auk þess telur hann sig viðbrigðinn. Hann telur minnið hafa sljóvgast nokkuð. Ekki telur hann sig þora að aka bíl vegna svimatilkenningar.

Við rannsóknir mínar virtist hann eðlilegur og skýr í svörum, ekki virtist mér hann áberandi minnissljór

Konklusion: Kvartanir hins slasaða eru þess eðlis, að þær virðast afleiðingar slyss þess, er hann lenti í. Einkennin komu strax fram eftir slysið og hafa farið smá rénandi, þótt enn séu afleiðingar slyssins ekki að fullu horfnar. Blóðþrýstingshækkunin stendur sennilega ekki í sambandi við slysið. Og sennilegt er, að hún hafi staðið mörg ár, enda er hún þess eðlis (góðkynja) að hún gæti traúðla gefið nefnd einkenni, og er ekki sennilegt, að nefndar kvartanir hefðu farið minnkandi með hækkandi blóðþrýstingi, ef samband væri milli blóðþrýstingshækkunar og afleiðinga slyssins.“

Í málinu liggur frammi annað ýtarlegt vottorð frá Kristjáni lækni Þorvarðarsyni um heilsufar stefnanda. Í vottorði þessu, sem dagsett er 30. maí 1955, segir m. a.:

„. . . . Síðasta árið hefur heilsa Jóns farið stöðugt batnandi, hann hefur nú engin aðsvif, en aðeins aðkenning af svima við að lúta og við að ganga upp bratta stiga, einnig þolir hann ekki að fara upp í háar stíur. Hann hefur ekki höfuðverk Ég tel því, að hann muni nú geta tekið upp sína fyrri vinnu sem bifreiðarstjóri Ég tel sennilegt, að hann nái sér að fullu, og byggi ég þá skoðun mína á því, hversu mjög heilsa hans hefur farið batnandi síðasta ár.“

Hinn 31. ágúst 1955 var stefnandi enn skoðaður af Bergþóri lækni Smára, er mat nú jafnframt örorku hans vegna slyssins. Í vottorði læknisins um skoðun þessa, dagsettu 9. september 1955, segir m. a. á þessa leið:

„. . . . Heilsa Jóns hefur farið smábatnandi, einkum síðasta árið. Nú fær hann engin aðsvif, en fær dofatilfinningu í höfuðið, er hann þreytist, svo og hljóm fyrir eyru. Hann hefur ekki höfuðverk, en fær aðkenningu af svima, er hann lútir. Hann kveðst vera mæðinn eftir að slysið varð og þreytast mjög fljótt við alla áreynslu.

Niðurstaða.. Ekki verður annað séð, en að Jón hafi verið hraustur og vinnufær fyrir nefnt slys. Þá hefur hann hlotið heilahristing og voru afleiðingar hans miklar fyrstu mánuðina, þar eð hann gat ekkert unnið í 7 mán. eftir slysið, en hafa síðan farið minnkandi.

Þó hefur hann ekki virzt fær um bifreiðaakstur.

Blóðþrýstingur er hækkaður, en óvíst, hvort það stendur í sambandi við áverka þá, er hann fékk á höfuðið, þótt vel geti það verið.

Slasaði hefur nú náð sér að miklu leyti, eins og af framan-sögðu sést, en líklegt þykir mér, að hann muni tæplega ná sér til fulls.

Örorka Jóns af völdum nefnds slyss telst hæfilega metin sem hér segir:

Frá slyssdegi til 30. júní '52	100%
— 1. júlí '52 til 31. des. '52	70%
— 1. jan. '53 til 31. des. '53	50%
— 1. jan. '54 til 31. des. '54	30%
— 1. jan. '55 til 31. ágúst '55	20%

Úr því varanleg örorka 10%."

Í greinargerð sinni í framhaldssök véfengir stefndi, að örorkumat þetta fái staðizt. Af þeim sökum var Bergþór læknir Smári fenginn til að endurskoða mat sitt á örorku stefnanda. Var stefnandi af því tilefni skoðaður af læknum 9. marz 1957. Í vottorði um þá skoðun, dagsettu 12. marz 1957, segir svo m. a.:

„.... Eins og áður kvartar Jón um hljóð fyrir eyrum, nokkurn svima, einkum ef hann lútur, og hefur stundum fengið aðsvif undanfarin ár. Einnig kveðst hann hafa fengið verkjaköst í höfuðið og þreytist mjög fljótt við alla áreynslu. Er mæðinn eins og áður.

Við skoðun kemur ekkert nýtt í ljós, frá því sem var við skoðun undirritaðs á slasaða 31. ágúst 1955, nema hvað blóðþrýstingurinn reynist nú 200/100 (en var þá 180/100).

Ég get ekki séð, að nein sú breyting hafi orðið á ástandi slasaða, síðan ég framkvæmdi örorkumat á honum 31. ágúst 1955, að niðurstaða mín og örorkumat það verði ekki að teljast áfram í fullu gildi."

Með skírskotun til þessa vottorðs læknisins þykir bera að leggja framangreint mat hans á örorku stefnanda til grundvallar að fullu.

Stefnandi er talinn fæddur 18. júní 1895 og hefur því verið

56 ára gamall, er hann varð fyrir umræddu slysi. Hann stundaði akstur á leigubifreið til mannflutninga. Hafði hann bifreiðina á leigu. Samkvæmt staðfestum afritum af skattframtölum stefnanda voru nettó-atvinnutekjur hans næstu árin fyrir og eftir slysið þessar: Árið 1949 kr. 20.265.00, árið 1950 kr. 16.035.00, árið 1951 kr. 25.061.00, árið 1952 kr. 23.407.00, árið 1953 kr. 39.366.00, árið 1954 kr. 44.861.00, árið 1955 kr. 42.964.61 og árið 1956 kr. 50.685.00.

Hinn 12. maí 1956 gerði Árni Björnsson cand. polit. áætlun um atvinnutjón stefnanda, miðað við framangreinda örorku. Leggur hann nettó-atvinnutekjur stefnanda árin 1949 og 1951 til grundvallar útreikningnum, en á skattframtali stefnanda fyrir árið 1950 er þess getið, að hann hafi verið frá vinnu í 2 mánuði vegna veikinda það ár og haft jafnframt aðrar tekjur en tekjur af bifreiðaakstri. Þá kveðst hinn sérfróði maður og taka tillit til breytinga, sem orðið hafa á gjaldskrár bifreiðastjórafélagsins Hreyfils á árabílinu 1949—1956. Upplýsingar vanti þó um gjaldskrárbreytingu, sem muni hafa átt sér stað á árinu 1953. Reiknað á þennan hátt, telst honum atvinnutjón stefnanda, miðað við framangreinda örorku, nema kr. 59.574.00 tímabilið frá slyssdegi til 31. ágúst 1955, en kr. 34.252.00 frá þeim tíma og til rúmlega 70 ára aldurs stefnanda, en gert er ráð fyrir, að stefnandi haldi starfskröftum til þess aldurs. Kveðst hinn sérfróði maður þá reikna með innlendri reynslu um langlífi eingöngu. Útreikningur þessi er miðaður við 4% ársvexti. Fjárhæð þessa kröfuliðs, sem byggð er á nefndum útreikningi, er 500.00 kr. lægri en niðurstöðutala hans.

Að tilhlutun dómarans hefur atvinnutjón stefnanda verið reiknað út af nýju. Er sá útreikningur, sem dagsettur er 5. júní 1957, einnig gerður af Árna Björnssyni cand. polit. Er nú reiknað með 6% ársvöxtum og miðað við vísitöluhækkun í stað gjaldskrárhækkunar. Þá er enn fremur gerður sérstakur útreikningur á atvinnutjóninu, miðaður við verkamannakaup.

Eins og áður er byggt á framtöldum aksturstekjum stefnanda árin 1949 og 1951. Samsvarandi árstekjur frá slyssdegi til útreikningsdags eru ákvarðaðar samkvæmt kaupgjaldsvísitölum, eins og þær hafa reynzt vera til þess tíma. Síðan er atvinnutjónið reiknað sem hundraðshlutar af hinum vísitöluákvörðuðum tekjum samkvæmt örorkumatinu. Atvinnutjónið eftir 27. desember 1956 er kapitaliserað með 6% ársvöxtum ásamt aktívtöflu, sem samræmd er innlendri reynslu um manndauða á árunum

1941—1950, en sú aktívtafla mun svara til þess, að menn á aldri stefnanda hinn 27. desember 1956 (61 árs) haldi starfskröftum til 72,6 ára aldurs. Reiknað á þenna hátt, telst hinum sérfróða manni, að atvinnutjón stefnanda frá slyssdegi til 27. desember 1956 nemi kr. 59.124.00 og heildarverðmæti þess eftir það kr. 24.685.00, eða samtals kr. 83.809.00.

Sé á hinn bóginn miðað við verkamannakaup samkvæmt Dagsbrúnartaxta, 2400 dagvinnustundir á ári með 5% orlofsfé, en aðrar forsendur útreikningsins hinar sömu og áður, þá verður niðurstaðan sú, að atvinnutjónið frá slyssdegi til 27. desember 1956 nemur kr. 71.128.00, en heildarverðmæti þess eftir það kr. 32.715.00 eða samtals kr. 103.843.00.

Stefnandi mun engar bætur hafa fengið greiddar frá Tryggingastofnun ríkisins vegna slyss þessa.

Stefndi hefur mótmælt þessum kröfulið sem órökstuddum og fjarri lagi.

Með hliðsjón af þeim atriðum, sem að framan eru rakin, og öðru því, sem hér telst skipta máli, ákveðast bætur til stefnanda samkvæmt þessum kröfulið kr. 70.000.00.

Um 2.

Stefndi hefur mótmælt þessum kröfulið sem allt of háum og órökstuddum.

Með hliðsjón af sjúkrasögu stefnanda, sem rakin er ýtarlega hér að framan, ákveðast bætur til hans samkvæmt þessum kröfulið kr. 18.000.00.

Um 3.

Kröfuliður þessi greinist í 5 undirliði, og er þá sundurliðun að finna á dskj. 2. Af þeim eru fjórir viðurkenndir af stefnda, en einum mótmælt sem of háum og órökstuddum. Er það liðurinn föt kr. 841.00. Stefnandi hefur lagt fram reikning frá fataverzlun einni hér í bænum, dagsettan í júlí 1951. Er reikningur þessi fyrir föt og nemur greindri fjárhæð. Þá hefur hann enn fremur lagt fram vottorð, undirritað af þrem aðiljum, þess efnis, að vottorðsgjafarnir hafi séð stefnanda í fötum þeim, er hann var í, er hann slasaðist. Hafi buxurnar verið rifnar á vinstri skálm og jakkinn óhreinn og saumspretta á boðnungnum.

Telja verður, að nægileg rök hafi verið að því leidd, að föt stefnanda hafi skemmt við slysið. Að því athuguðu og þar eð fjárhæð sú, sem krafizt er af þeim sökum, þykir við hóf, verður

hún tekin tekin til greina að fullu. Verður því kröfuliður þessi lagður til grundvallar óbreyttur.

Um 4., 5. og 6.

Í hinum munnlega málflutningi féll stefndi frá mótmælum þeim, er hann hafði áður haft uppi gegn kröfuliðum þessum. Verða þeir því teknir til greina óbreyttir.

Samkvæmt framansögðu verða úrslit málsins þau, að stefndi verður dæmdur til að greiða stefnanda kr. 70.000.00 + kr. 18.000.00 + kr. 1.187.00 + kr. 115.00 + kr. 2.322.50 + kr. 750.00 eða alls kr. 92.374.50, auk vaxta, svo sem krafist er.

Eftir þessum málalokum ber að dæma stefnda til að greiða stefnanda málskostnað, sem ákveðst kr. 10.000.00. Er þar með talinn kostnaður við nýjan útreikning á atvinnutjóni, kr. 750.00.

Að lokum ber að taka til greina kröfu stefnanda um viðurkenningu á lögveðrétti honum til handa í bifreið stefnda, R 3613.

Gunnar M. Guðmundsson, fulltrúi borgardómara, kvað upp þenna dóm, en uppsaga hans hefur dregið nokkuð vegna mikilla dómsanna í sambandi við þingleyfi, er hófust 1. þ. m., svo og vegna þess, að málið er allviðamikilið.

Dómsorð:

Stefndi, Þorsteinn Jafet Jónsson, greiði stefnanda, Jóni Ásgeiri Guðmundssyni, kr. 92.374.50 auk 6% ársvaxta frá 27. desember 1951 til greiðsludags og kr. 10.000.00 í málskostnað. Á stefnandi lögveðrétt í bifreiðinni R 3613 til tryggingar fjárhæðum þessum.

Dómi þessum ber að fullnægja innan 15 daga frá lögbirtingu hans að viðlagðri aðför að lögum.