Föstudaginn 6. desember 1968.

Nr. 160/1968. **Fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs**
(Björn Hermannsson hrl.)
gegn
Jóni Pétri Guðmundssyni og gagnsök
(Páll S. Pálsson hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómarar Hæstaréttar.

Bifreiðar. Skaðabótamál.

Dómur Hæstaréttar.

Aðaláfrýjandi hefur áfrýjað máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 23. september 1968, og krefst hann þess, að dæmt verði, að honum beri einungis að bæta tjón gagnáfrýjanda að ⅓ hluta og kröfufjárhæðir verði lækkaðar. Þá krefst aðaláfrýjandi þess, að málskostnaður í héraði og fyrir Hæstarétti verði látinn niður falla.

Gagnáfrýjandi hefur áfrýjað máli þessu með stefnu 18. október 1968 og krefst þess, að aðaláfrýjanda verði dæmt að greiða honum kr. 2.765.410.00 með 7% ársvöxtum frá 4. október 1966 til greiðsludags og málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

I.

Héraðsdómur í máli þessu var uppsagður 11. júlí 1968. Þar sem meira en 3 mánuðir voru liðnir frá uppsögu héraðsdóms, er gagnáfrýjunarstefna var gefin út, og áfrýjunarleyfis hafði eigi verið aflað, sbr. 1. og 2. mgr. 20. gr. laga nr. 57/1962, og liðinn frestur samkvæmt 3. mgr. 20. gr. sömu laga, var gagnáfrýjun óheimil. Verður því gagnsökinni vísað frá Hæstarétti.

II.

Atvikum slyss þess, er mál þetta fjallar um, er rækilega lýst í héraðsdómi, og má fallast á niðurstöðu hans um skiptingu fébótaábyrgðar.

Með hliðsjón af gögnum málsins og þegar þess er gætt,

að skaðabætur þessar eru undanþegnar tekjuskatti og tekjuútsvari, þykir fjárhagstjón stefnda hæfilega metið kr. 1.280.000.00, og hefur þá verið frádregið verðmæti örorkulífeyris frá Tryggingastofnun ríkisins, kr. 288.475.00, og verðmæti barnalífeyris frá sömu stofnun, kr. 62.708.00. Tjón stefnda vegna þjáninga, lýta og röskunar á stöðu og högum er hæfilega ákveðið í **héraðsdómi, kr. 200.000.00.**

Samkvæmt þessu telst heildartjón stefnda, sem hér skiptir máli, kr. 1.480.000.00. Ber áfrýjanda að bæta honum ¾ hluta þess, kr. 1.110.000.00, auk vaxta. Hinn 11. maí 1967 greiddi áfrýjandi til stefnda kr. 75.000.00 „upp í bætur" vegna slyss þessa. Kemur það fé hér til frádráttar. Ber áfrýjanda því að greiða stefnda kr. 1.035.000.00 auk 7% ársvaxta af kr. 1.110.000.00 frá 4. október 1966 til 11. maí 1967 og af kr. 1.035.000.00 frá þeim degi til greiðsludags. Þá ber áfrýjanda að greiða stefnda málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, samtals kr. 180.000.00.

Dómsorð:

Gagnsök í máli þessu er vísað frá Hæstarétti.

Áfrýjandi, fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs, greiði stefnda, Jóni Pétri Guðmundssyni, kr. 1.035.000.00 auk 7% ársvaxta af kr. 1.110.000.00 frá 4. október 1966 til 11. maí 1967 og af kr. 1.035.000.00 frá þeim degi til greiðsludags og svo kr. 180.000.00 í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Dóminum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 11. júlí 1968.

Mál þetta, sem dómtekið var miðvikudaginn 19. júní 1968, hefur stefnandi, Jón Pétur Guðmundsson, Hafnargötu 48, Keflavík, höfðað hér fyrir dóminum með stefnu, útgefinni 24. ágúst 1967, á hendur fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs til greiðslu á kr. 2.818.734.00 auk 8% ársvaxta frá 4. október 1966 til greiðsludags og málskostnaðar að skaðlausu.

Stefndi gerir þær dómkröfur, að stefnukrafan verði lækkuð stórlega og málskostnaður verði látinn niður falla.

Við munnlegan flutning málsins breytti stefnandi kröfu sinni þannig, að hann krafðist, að stefndi yrði dæmdur til að greiða honum kr. 2.765.410.00 auk vaxta, svo sem áður greinir. Kröfur stefnda voru hinar sömu og áður.

Málsatvikum er þannig lýst í stefnu: Hinn 4. október 1966 var stefnandi á leið úr Reykjavík til Keflavíkur. Er hann var kominn fram hjá Hvassahrauni, ók bifreiðin VL 4564 fram úr bifreið hans. Eftir það virðast þessar bifreiðar hafa fylgzt nokkurn veginn að áleiðis til Keflavíkur með stuttu millibili. Á eftir þeim allt frá Minni-Vatnsleysu var þriðju bifreiðinni ekið, og var eigandi hennar og ökumaður Jósafat Arngrímsson forstjóri. Gizkar hann á, að að minnsta kosti 100 metrar hafi verið milli hvers bíls. Þegar halla tók af Stapanum og komið var inn undir Innri-Njarðvík, stöðvaði ökumaður VL 4564 skyndilega bifreið sína, nokkru eftir að farið var fram hjá bifreið, sem tilheyrði varnarliðinu eða starfsmanni þess og stefndi í átt til Reykjavíkur.

Jafnskjótt og ökumaður VL 4564 hafði stöðvað bifreið sína, fór hann að aka henni aftur á bak og snúa henni til, sjáanlega í þeim tilgangi að aka yfir á vinstri vegarhelming til þess að hafa tal af hinum varnarliðsmanninum, sem stóð hjá bifreiðinni, er var á leið til Reykjavíkur, og veifaði í átt til ökumanns VL 4564, er hann ók fram hjá. Skipti þá engum togum, að þessi akstur varnarliðsmannsins á bifreiðinni VL 4564 hafði þær afleiðingar, að stefnandi, er hugðist reyna að aka fram hjá bifreiðinni, átti þess ekki kost, og árekstur varð óumflýjanlegur. Við áreksturinn hlaut stefnandi mikil meiðsli, og verður þeim lýst síðar. Hann lá á sjúkrahúsi sökum meiðslanna í allt að 19 vikur og var auk þess óvinnufær sjúklingur í heimahúsum til mánaðamótanna maí—júní 1967.

Í lögregluskýrslu undirritaðri af Nikulási Vestmann, lögregluþjóni á Keflavíkurflugvelli, og dagsett er sama dag, koma eftirfarandi upplýsingar fram:

Lögregluþjónninn kveðst hafa farið á slysstaðinn ásamt Skúla Thorarensen varðstjóra, sem gerði afstöðuteikningu. Sjúkrabifreið frá Keflavík kom á staðinn og einnig Guðjón Klemenzson læknir. Ökumaður Ö 444 var fluttur á sjúkrahús í Keflavík, og kom í ljós, að hann hafði hlotið slæmt fótbrot á hægri fótlegg, marizt og hruflazt á nokkrum stöðum, en ekki meiðzt alvarlega utan fótbrotsins.

Stjórnandi VL 4564 hafi tjáð lögreglumanninum, að hann hefði fyrst aðeins ekið aftur á bak, en misst stjórn á bifreiðinni og verið hræddur um, að hún færi út af vegarkantinum, svo að hann hefði stöðvað hana og þá ekki skipt neinum togum, að ekið hafi verið aftan á bifreið hans.

Jósafat Arngrímsson, Holtsgötu 37, Ytri-Njarðvík, sem tilkynnti umferðarslys þetta, kvaðst hafa verið í bifreið, sem var næst á eftir Ö 444, og hafa séð, með hvaða hætti slysið skeði.

Lögreglumaðurinn og varðstjórinn skoðuðu skemmdir bifreiðanna, og virtist þeim sjáanlegar skemmdir á Ö 444 vera þessar: Framendinn ónýtur. Báðar hurðir dældaðar. Stýri og mælaborð úr lagi gengið og framrúða brotin. Sjáanlegar skemmdir á VL 4564 voru þessar: Rúða í hurð á afturenda bifreiðarinnar brotin. Aftasta rúðan hægra megin brotin. Hægra afturhorn bifreiðarinnar ónýtt. Afturhurð mikið dælduð. Afturhögghlíf dælduð. Festing á hljóðkútsröri að afan brotin. Vinstra afturaurbretti dældað, hægra afturaurbretti ónýtt og klæðning rifin innan úr bifreiðinni aftast. Ekki hafi nein ölvunareinkenni sézt á ökumönnum. Dagsbirta var og aksturskilyrði ekki á neinn hátt óvenjuleg. Þessari lögregluskýrslu fylgir uppdráttur af slysstaðnum, gerður af Skúla Thorarensen.

Á tímabilinu 12.—28. október 1966 fór fram rannsókn á málinu í sakadómi Keflavíkurflugvallar. Skal nú það, sem þar kom fram, rakið í meginatriðum.

Stefnandi málsins skýrir svo frá: Hann kveðst hafa verið að koma úr Reykjavík, er slysið skeði. Bifreiðinni VL 4564 verið ekið fram úr sér, rétt eftir að komið var fram hjá Hvassahrauni. Þegar komið var upp á Stapann, hafi hann tekið eftir bifreið, sem stóð á hægri vegarbrún, og hafi ökumaður hennar staðið við hlið bifreiðarinnar. Hann kveðst hafa litið aðeins á bifreið þessa og síðan fram á veginn og séð þá, að VL 4564 hafi verið stöðvuð á vegarbrúninni utan steypta vegarins. Hann segist hafa ætlað að fara fram hjá bifreiðinni hægra megin, en skyndilega hafi hann séð, að bifreiðin kom yfir á hægri vegarhelming og sér hafi þá orðið ljóst, að bifreiðinni var ekið aftur á bak. Hann hafi þá hemlað, en VL 4564 hafi þá verið ekið aftur á bak þvert fyrir sig og árekstri ekki verið forðað. Hann var spurður að, hve hratt hann hefði ekið, og taldi hann það hafa verið milli 60 og 70 km miðað við klst., er hann tók að hemla.

Ökumaður VL 4564, Elmer Casper Miller, sjóliði í bandaríska varnarliðinu, hefur skýrt svo frá atvikum:

Hann kveðst hafa verið að koma frá Reykjavík, er slysið varð, og hafa farið fram úr bifreiðinni Ö 444, rétt eftir að þeir fóru fram hjá vegaskattskýlinu. Nokkru eftir að hann ók fram hjá Grindavíkurvegi, segist hann hafa séð Ledford liðþjálfa, þar sem hann stóð hjá bíl sínum og veifaði. Mættur segist þá hafa stöðvað bifreið sína á vinstri vegarbrún. Hann hafi þá verið um það bil 45 yarda frá bifreið Ledfords og því ætlað að bakka bifreið sinni til að athuga, hvað að væri hjá liðþjálfanum. Fyrst hafi hann litið í baksýnisspegilinn og eigi séð bifreið koma. Hann segir, að verið geti, að hann hafi bakkað bifreiðinni smáspöl eftir vinstri vegarkanti, en hann hafi verið búinn að stöðva bifreiðina, áður en áreksturinn skeði. Hann kveðst hafa ekið með 45 til 50 mílna hraða miðað við klst. Ekki kveðst hann minnast þess að hafa sagt lögreglunni á slysstað, að hann hefði misst stjórn á bifreiðinni.

Elza Raymond Ledford, liðþjálfi í bandaríska varnarliðinu, hefur borið eftirfarandi fyrir dómi: Hann kveðst hafa verið á leið til Reykjavíkur fyrir hádegi þann 4. október, er bifreið hans bilaði. Þá hafi hann ætlað að reyna að fá far aftur til flugvallarins og í því skyni veifað bifreiðarstjóranum á VL 4564. Segir hann, að sú bifreið hafi stöðvað um 40—45 metra fyrir aftan sína bifreið. Síðan hafi bifreiðarstjórinn á VL 4564 bakkað bifreið sinni út af veginum og muni bifreiðin hafa að mestu verið komin út á vegarbrún, er áreksturinn varð. Hann taldi líklegt, að VL 4564 hefði verið lítið eitt skökk á vegarbrúninni, er slysið skeði. Ekki treysti hann sér til að gizka á, hve hratt Ö 444 var ekið.

Vitnið Jósafat Arngrímsson hefur borið eftirfarandi fyrir dómi: Vitnið skýrði svo frá, að það hefði verið að koma úr Reykjavík fyrir hádegi þriðjudaginn 4. október 1966. Vitnið segir, að þrír bílar hafi fylgzt að frá Minni-Vatnsleysu áleiðis til Keflavíkur og hafi VL 4564 verið fyrstur, þá Ö 444 og loks vitnið, er ók eigin bíl. Vitnið segir, að ekið hafi verið með jöfnum hraða og að minnsta kosti 100 metrar hafi verið milli hvers bíls. Ekki segist vitnið geta sagt um, hve hratt var ekið, þar sem það hafi ekki fylgzt með hraðanum, en segir, að örugglega hafi verið ekið undir löglegum hámarkshraða, sem sé 80 km á klst. Vitnið segir, að nokkuð hafi dregið úr hraðanum, er ekið var upp á Vogastapa. Er komið var inn undir Innri-Njarðvík, segir vitnið bifreiðarstjórann á VL 4564 hafa stöðvað bifreiðina úti í kanti utan vegar um 30 m eftir að hafa farið fram hjá bifreið þeirri,

sem tilheyrði varnarliðinu eða starfsmanni þess og sneri í átt til Reykjavíkur. Hann hafi stöðvað bifreiðina að hálfu leyti utan steypta vegarins. Segir vitnið, að síðan hafi VL 4564 verið ekið aftur á bak inn á veginn og í þann mund hafi bifreiðarnar rekizt saman. Vitnið tók fram, að engin umferð hafi verið á móti, er slysið varð, og ekkert heft útsýn yfir veginn. Þá sagði vitnið, að bifreiðinni VL 4564 hefði verið ekið snögglega aftur á bak inn á veginn, en ekki kvaðst vitnið hafa séð, að henni hefði verið ekið yfir miðlínu vegarins.

Vitnið Helgi Nikulás Vestmann hefur borið eftirfarandi: Vitnið segir, að Elmer C. Miller hafi sagt sér á slysstað, að hann hefði ekið bifreiðinni aðeins aftur á bak, en óttazt að missa hana út af vegbrúninni og því stöðvað hana. Hefðu hægri hjól bifreiðarinnar verið inni á steypta veginum, en vinstri hjólin utan hans. Vitnið segir Miller hafa sagt sér, að hann hefði verið búinn að stöðva bifreiðina, er áreksturinn átti sér stað.

Þessi dómsrannsókn var send saksóknara ríkisins til umsagnar, en með bréfi, dags. 30. nóvember 1966, tilkynnti hann, að frekari rannsóknar væri ekki krafizt af hálfu ákæruvaldsins. Þann 20. nóvember 1967 ritar lögmaður stefnanda, Páll S. Pálsson, lögreglustjóranum á Keflavíkurflugvelli bréf, þar sem hann óskar eftir, að framhaldsrannsókn fari fram í málinu til frekari upplýsinga á öllum atvikum. Leggur hann þar sérstaka áherzlu á, að varnarliðsmenn þeir, sem við sögu koma, verði kallaðir fyrir dóm og samprófaðir við stefnanda málsins og vitni. Málið var svo tekið til framhaldsrannsóknar 7. desember 1967, og er þá upplýst, að varnarliðsmennirnir eru farnir af landi burt.

Skulu nú rakin þau helztu atriði, sem fram komu í rannsókninni og verða mega til þess að upplýsa málið frekar.

Stefnandi kveðst ekki hafa veitt því eftirtekt, að bifreiðinni VL 4564 var ekið aftur á bak á móti sér, fyrr en bifreiðin fór yfir miðlínu vegarins. Hann kvaðst ekki hafa hemlað upphaflega vegna þess, að hann hefði búizt við árekstri, heldur vegna þess að hann hafi ekki þorað að taka á sig ábyrgðina að fara vinstra megin fram hjá bifreiðinni. Í þessu réttarhaldi var stefnanda sýndur uppdrátturinn, er hann hafði gert af slysstað og fylgdi með bréfi hans til Páls S. Pálssonarí lögmanns hans, dags. 24. 8. 1967. Staðfesti hann, að uppdráttur þessi sýndi aðdraganda árekstrarins, eins vel og hann gæti lýst honum. Hann kvaðst hafa ætlað að fara fram hjá bifreiðinni VL 4564 hægra megin í fyrstu, en kveðst þó ekki hafa haft í frammi neina tilburði í þá

átt. Hann var að því spurður, hve langt bil hefði verið á milli bifreiðanna í akstrinum, og gizkar hann á, að það hafi verið 300 m, og bætti því við, að bilið hefði alla vega verið það mikið, að ekki hefði átt að stafa hætta af, þótt VL 4564 hefði snögghemlað. Hann benti einnig á, að eins og fram kemur á dskj. nr. 29, hafi hann ekki hemlað að fullu í upphafi, þar sem hann hafi ekki búizt við árekstri. Eftir áreksturinn hafi ökumaður VL 4564 komið til sín, rétt sér vasaklút og sagt: „It is all my fault". Þá tók hann fram, að ekki hefði verið búið að taka niður umferðarskilti, er sýndu 80 km hámarkshraða á klst., er slysið varð. Hann tók einnig fram, að hann hefði réttindi til að kenna bifreiðaakstur, og kvaðst hafa stundað kennsluna sem aukavinnu í 3 ár.

Vitnið Jósafat Arngrímsson tók fram, að þar sem bifreið stefnanda hafi verið á milli sín og varnarliðsbifreiðarinnar, þá geti það ekki borið um með vissu, hvort varnarliðsbifreiðinni hafi verið ekið aftur á bak eða áfram, en vitnið sagðist hafa séð, er bifreiðinni var sveigt skyndilega fyrir bifreið stefnanda, og kveðst vitnið þá hafa sagt við sjálft sig: „Er maðurinn vitlaus". Aðspurt sagðist vitnið telja, að það hefði séð varnarliðsbifreiðina, ef henni hefði verið ekið yfir miðlínu vegarins, en tekur fram, að athygli þess hafi beinzt að því að stöðva sína eigin bifreið. Þá kveðst vitnið telja, að árekstri hefði ekki verið forðað, vegna þess hve bil milli bifreiðanna styttist, eftir að varnarliðsbifreiðin hafði stöðvazt við vegarbrún og henni svo skyndilega sveigt í veg fyrir bifreið stefnanda.

Vitnið Sigtryggur Árnason, yfirlögregluþjónn í Keflavík, hefur borið eftirfarandi fyrir dómi:

Vitnið kvaðst hafa farið á slysstað í sjúkrabifreið ásamt Viðari Péturssyni. Þegar það kom á staðinn, var stefnandi undir stýri bifreiðar sinnar. Segir vitnið, að hann hafi sagt sér, að varlega yrði að fara með sig, því að sér væri ákaflega illt í fæti. Vitnið kveðst hafa spurt stefnanda að, hvernig slysið hefði borið að, og hafi hann þá sagt sér, að varnarliðsbifreiðin hafi komið óvænt bakkandi á móti sér og farið yfir á hægri vegarhelming, en síðan þvert yfir veginn í veg fyrir sig.

Á leiðinni til Sjúkrahúss Keflavíkur kveðst vitnið hafa rætt nánar við stefnanda og hafi hann þá sagt sér, að hann hefði ekið á eftir varnarliðsbifreiðinni langleiðina frá Reykjavík og hafi heldur dregið í sundur með þeim, er komið var inn undir Stapa. Hann hafi svo séð ljós aftan á varnarliðsbifreiðinni og henni allt í einu bakkað yfir á hægri vegarhelming og síðan sveigt til baka

yfir til vinstri. Vitnið tók fram, að stefnandi hafi sagt sér, að hann hefði ætlað að stinga bifreið sinni út af, en ekki haft tíma til þess. Hann hafi áttað sig um seinan á því, að varnarliðsbifreiðin hafi komið aftur yfir á vinstri vegarhelming. Þá tók vitnið fram, að sér hafi þótt slysið einkennilegt, þar sem stefnandi hafði réttindi til að kenna bifreiðaakstur og sé góður í umferðinni í Keflavík. Vitnið var að gefnu tilefni frá lögmanni stefnanda spurt um álit þess að aðdraganda slyssins, eftir að vitnið hafði komið á slysstað og kynnt sér myndir þær, sem lagðar hafa verið fram í málinu. Vitnið svaraði því til, að það áliti, að myndirnar skýrðu sig sjálfar og slysið muni hafa átt sér stað, eins og stefnandi hefur skýrt frá. Það álit sitt rökstuddi vitnið nánar með því að segja, að þar sem bifreið stefnanda hafi runnið áfram í föstum hemlum og komið á hægra horn varnarliðsbifreiðarinnar og snúizt síðan á veginum, þá hljóti varnarliðsbifreiðin að hafa verið á ferð, því að ef svo hefði ekki verið, hefði bara rekizt þar saman járn í járn og bifreið stefnanda ekki átt að hendast til, eins og hún gerði.

Vitnið Skúli Thorarensen kom fyrir dóm og lýsti því yfir, að vettvangsteikning sú, er hann hafði gert og lögð hefur verið fram í málinu, sé gerð eftir beztu sannfæringu og vitund.

Vitnið tók fram eftir að hafa skoðað ljósmyndir þær, sem lagðar hafa verið fram í málinu, að ákomustaður á bifreið stefnanda sé lítið eitt til hægri við miðju, eins og vettvangsteikning og ljósmynd sýna. Vitnið kvaðst ekki hafa talað við stefnanda á slysstað, þar sem hann taldi hann vera miður sín. Ekki treysti vitnið sér til þess að gefa frekari upplýsingar í málinu.

Þá kom fyrir dóminn sem vitni Viðar Már Pétursson lögreglumaður. Hann var í sjúkrabifreiðinni, sem sótti stefnanda, og segist hafa heyrt hann segja Sigtryggi Árnasyni, að varnarliðsbifreiðinni hefði verið bakkað á móti sér.

Þá kom enn fremur aftur fyrir dóminn Helgi Nikulás Vestmann. Vitnið kvaðst ekki hafa talað neitt við stefnanda á slysstað og ekki talið það tiltækilegt vegna ásigkomulags hans. Vitnið tók fram, að eftir því sem það bezt viti, þá hafi aksturshæfni verið góð, bæði hvað snertir veður og færð.

Öll vitnin unnu eið að framburðum sínum.

Frekari upplýsingar hafa ekki komið fram við dómsrannsókn í málinu.

Svo sem nú hefur verið greint frá, skortir mikið á, að málið sé nægilega upplýst, einkum vegna þess að ekki var hirt um að

samprófa málsaðilja og þann varnarliðsmann, sem ætla má, að hafi verið sjónarvottar að slysinu.

Af þeim sökum þótti nauðsynlegt að kveðja til sérfróða menn í dóminn, ef ráða mætti nokkuð af skemmdum bifreiðanna og afstöðu þeirra hvorrar til annarrar á veginum um aðdraganda og orsakir slyssins.

Dómurinn ásamt lögmönnum aðilja fór á vettvang þann 18. þ. m. og skoðaði allar aðstæður. Á vettvangi var einnig mættur Skúli Thorarensen lögreglumaður, og skýrði hann afstöðuteikningu sína fyrir dóminum og upplýsti annað, er mátti verða til glöggvunar. Dómurinn er sammála um, að á slysstað sé halli vegarins vart meira en 5—10 gráður og hafi því svo til engin áhrif á akstur eða stöðvunarmöguleika bifreiðanna. Sé því ástæðulaust að gera sérstakar hallamælingar. Þá bar dómurinn saman ljósmyndir þær, sem teknar voru, við afstöðuteikningu og telur, að teikningin sé mjög nærri því rétta. Þá var stefnandi, sem sjálfur var mættur á vettvangi, látinn sýna, hvernig honum virtist varnarliðsbifreiðin koma á móti sér, og gerði annar hinna sérfróðu dómenda uppdrátt af þeim akstri, sem lagður hefur verið fram í málinu.

Stefnandi reisir kröfur sínar á því, að óvarkárni ökumanns VL 4564 sé eingöngu um slysið að kenna. Honum hafi borið að ganga úr skugga um, að engin bifreið væri fyrir aftan hann, áður en hann hóf tilfæringar á bifreið sinni á veginum. Hefði ökumaðurinn fylgt löglegum ökureglum, hefði ekkert slys orðið. Ekki verði séð, að stefnandi beri nokkra ábyrgð á slysinu. Hann hafi ekið með eðlilegum hraða og bremsuför sýni, að hann hafi gert sitt bezta til þess að forðast slys. Af þessu leiði, að stefndi verði að bæta stefnanda tjónið að fullu.

Stefndi reisir kröfur sínar á því, að stefnandi hafi átt meginsök á árekstrinum með of hröðum og ógætilegum akstri. Honum hafi verið í lófa lagið að aka fram hjá VL 4564, ef akstursmáti hans hefði verið eðlilegur. Að minnsta kosti hálf akbrautin hafi verið auð og frjáls til framúraksturs. Athygli hans hafi því ekki verið nægilega vökul við aksturinn. Af þessum sökum beri að skipta tjóninu milli aðilja eftir sök hvors þeirra um sig.

Breidd Reykjanesbrautar er 8 m. Til þess að loka algerlega öðrum helmingi vegarins verður bifreiðin að hafa staðið á ská á veginum, þegar áreksturinn skeði. Áverkar á VL 4564 benda einnig til þess, að svo hafi verið, þar sem höggið virðist lenda á

bifreiðinni því sem næst á hægra afturhorni hennar, þar sem skerast línurnar langs eftir bifreiðinni og þversum. Samkvæmt því, sem að framan segir og málsgögn sýna um stöðu bifreiðanna eftir árekstur inn, er ljóst, að bifreiðinni VL 4564 er ekið aftur á bak inn á veginn og síðan út að vinstri vegarbrún aftur, þar sem árekstur inn á sér stað. Áverkar á bifreiðinni Ö 444 virðast vera því sem næst á miðju bifreiðarinnar að framan, en þó heldur hægra megin. Hemlaför, er sjást á afstöðuteikningu og einnig á ljósmyndum af vettvangi, sýna, að stefna Ö 444 virðist vera meiri til vinstri, og er ekki ljóst, af hverju það orsakast.

Við skoðun á slysavettvangi kom í ljós, að á milli punktanna, þar sem VL 4564 er stöðvuð og þar sem ökumaður Ö 444 hefur möguleika til þess að sjá VL 4564, eru um það bil 475 metrar. Þó er þess að gæta, að þetta byggist aðeins á frásögn ökumannsins á bifreiðinni Ö 444 um staðsetningu VL 4564, er hann sér hana fyrst. Einnig það atriði, hve langt er frá árekstrarstaðnum og að þeim stað, er VL 4564 er stöðvuð upphaflega, en samkvæmt þeirri frásögn er sú vegarlengd um það bil 75 metrar. Eftir eru þá um það bil 400 metrar frá árekstrarstað og að þeim stað, sem ökumaður Ö 444 hefur möguleika á að sjá VL 4564. Ökumaður Ö 444 hefur hins vegar borið fyrir dómi, að hann hafi áætlað, að um það bil 300 m hafi verið á milli bifreiðanna, er hann sá fyrst VL 4564. Hemlaför eftir Ö 444 eru samkvæmt uppdrætti af vettvangi 21—21.5 metrar. En þá er ekki reiknað með viðbragði ökumannsins til hemlunar. Þessi hemlaför gefa til kynna, að ökuhraði Ö 444 sé 64 til 67 km miðað við klukkustund samkvæmt mælikvarða Northwestern University Traffic Institute, en síðan skellur Ö 444 á VL 4564 og kastar henni til um ca. 7—8 metra. En um það verður þó aldrei vitað með vissu, þar sem staða bifreiðanna eftir árekstur inn, og sýnd er á afstöðuteikningu, gefur til kynna, að bifreiðin renni aftur á bak við höggið, eftir að hún hefur snúizt, en það fjarlægir hana eitthvað frá árekstrarstaðnum, og með því minnkar sú vegarlengd, sem bifreiðin kastast til við árekstur inn.

Ef miðað er við, að VL 4564 kastist til um 7—8 metra, má ganga út frá því sem vísu, að ökumaður Ö 444 hafi verið á meiri hraða en 64—67 km, vegna þess að hemlaför virðast enda við árekstrarstað, en þá er eftir að reikna með hraðanum eða þunga höggsins til að kasta bifreiðinni þessa vegalengd. Kemur þar margt til greina, eins og t. d. þungi bifreiðanna, viðnámsmöguleiki vegarins, loftþrýstingur í hjólbörðum bifreiðanna og slit

á hjólbörðum. Auk þess sem inn í þetta fléttast atriði, sem nú er ekki hægt að rannsaka, svo sem slit á hjólbörðum og loftþrýstingur í þeim. Þá er enn fremur ekki unnt af gögnum málsins og vettvangsrannsókn að ráða, hvort varnarliðsbifreiðin VL 4564 var á hreyfingu aftur á bak eða stöðvuð á því augnabliki, er áreksturinn varð.

Skal nú vikið að sök bifreiðarstjóranna hvors um sig. Ökumaður VL 4564 hefur skýrt svo frá fyrir dómi, að hann hafi litið í baksýnisspegil bifreiðar sinnar, en ekki orðið var neinnar bifreiðar á eftir sér. Ekki var hann að því spurður, hvernig bifreiðin hefði þá snúið eða hvort baksýnisspegillinn hefði þá gefið útsýn beint aftur undan bifreiðinni. Ekki er hann heldur að því spurður, hvort hann hafi litið í kringum sig, áður en hann byrjaði að hreyfa bifreiðina aftur á bak. Í 46. gr. umferðarlaga er kveðið svo á, að eigi megi snúa ökutækjum á vegi eða aka þeim aftur á bak, nema unnt sé að gera það án óþæginda eða hættu fyrir aðra umferð. Þessa ákvæða gætir ökumaður bifreiðarinnar ekki. Ef framburður stefnanda er lagður til grundvallar, er augsýnilegt, að akstur ökumanns VL 4564 er mjög óeðlilegur og bendir til þess, að þar sé ekki um vanan ökumann að ræða eða hann hafi af einhverjum ástæðum ekki haft fullt vald á bifreiðinni. Að dómi hinna sérfróðu dómenda hefði ekki þurft nema 12—15 metra fyrir vanan ökumann til þess að koma bifreiðinni í þá stöðu á veginum, er hún var við áreksturinn, en eftir frásögn ökumannsins á bifreiðinni Ö 444 hefur það tekið um það bil 75 metra. Stöðu bifreiðarinnar VL 4564 á veginum, er áreksturinn verður, er ekki unnt að skýra á annan hátt en þann, að ökumaður hafi ætlað að snúa bifreiðinni við á veginum og aka í gagnstæða átt. Bar honum því að sýna fyllstu varkárni og huga vel að umferðinni allt í kringum sig, þar sem hann var staddur á fjölfarinni akbraut, sem honum mátti vera vel kunnugt um, að yfirleitt er ekin með allmikilli ferð. Verður því að telja, að meginorsök slyssins sé óvarkárni hans í akstri aftur á bak, eins og hér að framan hefur verið lýst.

Eins og áður hefur verið frá greint, telur ökumaður Ö 444, að um það bil 300 metrar hafi verið á milli bifreiðanna, er hann sá VL 4564 fyrst, og var þá bifreiðin kyrrstæð á malarbrautinni utan akbrautarinnar. Síðan sér hann, að ökumaður VL 4564 ekur aftur á bak inn á veginn og yfir á hægri eða nyrðri vegarhelming og síðan aftur yfir á vinstri vegarhelming. Ökumaðurinn kveðst þá aðeins hugsa um það eitt, hvorum megin hann eigi að fara fram hjá

bifreiðinni VL 4564, enda þótt hann sjái, að viðbrögð ökumanns þeirrar bifreiðar séu óeðlileg og varhugaverð. Honum bar því skylda til að draga þegar í stað úr hraða bifreiðar sinnar og sýna ýtrustu viðleitni til að vera viðbúinn að stöðva bifreið sína í tæka tíð. Í þessu sambandi bar honum að hafa í huga ákvæði 45. gr. umferðarlaga, þar sem kveðið er svo á, að ökutæki, sem á eftir öðru ökutæki ekur, skuli vera í svo mikilli fjarlægð frá því, að eigi sé hætta á árekstri, þótt ökutæki, sem á undan sé, stöðvist eða dregið sé úr hraða þess. Enn fremur ákvæði 49. gr. sömu laga, þar sem segir, að hraðinn megi aldrei vera meiri en svo, að ökumaður geti haft fullkomna stjórn á ökutæki og stöðvað það á þriðjungi þeirrar vegalengdar, sem auð er og hindrunarlaus fram undan og ökumaður hefur útsýn yfir.

Af þeim gögnum, sem fyrir liggja í málinu, og athugunum, sem gerðar hafa verið á vettvangi, er ósannað, að ökumaður Ö 444 hafi verið á ólöglegum hraða. Hins vegar þykir hann ekki hafa, eins og atvikum var háttað, brugðizt nægilega skjótt við og viðhaft rétt viðbrögð til þess að forðast slys. Þykir hann því sjálfur hafa átt nokkurn hlut að slysinu. Þegar öll atvik þessa máls eru virt, þykir rétt, að stefnandi beri sjálfur ¼ hluta tjónsins, en stefndi bæti honum fébótum ¾ hluta.

Skal nú vikið að kröfum stefnanda, en hann hefur sundurliðað þær þannig í munnlegum málflutningi.

1. Örorkutjón		kr. 2.320.375.00
Þar frá dregst verðmæti örorkulífeyris frá Tryggingastofnun ríkisins		— 288.475.00
		Kr. 2.031.900.00
Frá þessu dragast 10% vegna skattfrelsis		— 203.190.00
		Kr. 1.828.710.00
Innborgað af ríkissjóði	kr. 75.000.00	
Innheimtulaun	— 9.000.00	
Vextir	— 2.700.00	
		— 63.300.00
		Kr. 1.765.410.00
2. Bætur fyrir óþægindi og lýti		— 1.000.000.00
		Kr. 2.765.410.00

Strax eftir slysið var stefnandi fluttur í sjúkrahús Keflavíkurlæknishéraðs, og er meiðslum lýst þannig í örorkumati Stefáns Guðnasonar tryggingalæknis, dags. 3. ágúst 1967:

„... Jón Pétur Guðmundsson, Hafnargötu 48, Keflavík, var fluttur á sjúkrahús Keflavíkurlæknishéraðs eftir bílslys þann 4. október 1966. Meiðsli hans reyndust sem hér segir:

Andlit bólgið og rispað og mar á vinstri síðu. Aðaláverkar voru þó í hægri fótlegg. Reyndist hann margbrotinn neðan við hnéð, bæði sköflungur og sperrileggur og blóðrás og taugasamband í fótlegginn fyrir neðan hné svo til alveg rofið. Reynt var að hagræða brotinu, fyrst með gipsumbúðum og síðan með strekk, en þrátt fyrir allt slíkt reyndist samband fótleggjarins við aðra líkamshluta svo rofið, að aflleysi og tilfinningaleysi hélzt óbreytt eftir nokkurra vikna legu á sjúkrahúsinu, og kemur það fram í álitsgjörð dr. med. Gunnars Guðmundssonar, sérfræðings í taugasjúkdómum, er skoðaði sjúklinginn að minni ósk, að hann telur, að taugar og æðar í hnésbót hafi skaddazt svo verulega, þegar við slysið, að lítil von sé til þess að bjarga fótleggnum. Ráðlagði hann þó könnunaraðgerð á hægri hnésbót til athugunar á æðum og taugum þar. Var sú aðgerð framkvæmd 7. 12. 1966 og leiddi í ljós, að æðar voru opnar niður fyrir hnésbót, en vöðvar og bein orðin lífvana og grá og örvefur tekinn að fylla út í kálfavöðvana. Þegar hér var komið, þótti sýnt, að til aflimur hlyti að koma, en slíkt var dregið fram yfir áramót og þá fenginn sérfræðingur í bæklunarsjúkdómum, Haukur Kristjánsson, yfirlæknir Slysavarðstofunnar í Reykjavík, til þess að kynna sér tilfellið, og er greinargerð og ályktun hans á þá leið, að ekki komi annað en aflimum á hinum dauða fótlegg til greina.

Sömuleiðis var dr. Bjarna Jónssyni í Reykjavík skýrt frá tilfellinu, og var álit hans, eftir að hafa heyrt sjúkrasöguna, á sömu leið og álit Hauks Kristjánssonar.

Samkvæmt þessu og eftir að málin höfðu verið rækilega skýrð fyrir sjúklingnum og föður hans, var framkvæmd aðgerð hinn 14. 1. 1967 og fótleggurinn tekinn af um 5 cm fyrir ofan hné. Gengið var frá stúfnum þannig, að hann yrði sem bezt fallinn til þess að taka við gervilim. Ekki var neina skemmd að sjá í beininu, þar sem það var tekið í sundur, þ. e. á neðri enda hægra lærneggs. Stúfurinn greri vel, og gat sjúklingurinn útskrifazt af sjúkrahúsinu þann 30. 1. 1967.

Skömmu eftir heimferð fór sjúklingurinn að fá verki í stúfinn, sem þó héldust ekki stöðugt, en virtust helzt koma á kvöld-

in. Jafnframt fór að vessa lítillega úr einu saumfari á stúfnum, og gekk hann til skiptinga á sjúkrahúsið í nokkur skipti vegna þess. Jafnframt fékk hann bólgueyðandi lyf, celbenin, í vikutíma, og virtist þetta þá lagast, og bólgnir eitlar í hægri nára hurfu. Sjúklingurinn hafði stöðugt fótavist, eftir að heim var komið, og gekk um með hækjum, en mun í eitt skipti hafa hrasað niður brattan stiga heima hjá sér, án þess þó að stúfurinn virtist hafa skaddazt.

Nú nýverið hefur héraðslæknirinn í Keflavík ráðstafað þessu tilfelli án samráðs við mig inn á annað sjúkrahús, og vísast til lækna þeirrar stofnunar, ef frekari umsagnar um þetta tilfelli er óskað.

Slasaði dvaldi svo í heimahúsum, unz hann fór í handlæknisdeild Landspítalans 10. marz 1967, og liggur fyrir læknabréf um dvöl hans og meðferð þar, svolátandi:

„Kom á spítalann 10. 3. 1967 og fór 29. 3. 1967.

Sjúkdómsgreining spítalans: Defectus fem dx post amputatione pro trauma. Osteitis femoris.

Aðgerð 21. 3. 1967: Excochleatio fistulae et sequestrotomia.

Rannsóknir gerðar hér:

Við komu: Tensio 140/90.

11. 3. 1967: Þvag: AS- pH: 5.0 Micros.: Mikið slím, 0,9 rblk.

11. 3. 1967: Sökk 30 mm. Hb 15.9 g% Hæm. 50% Mchc. 31 S Leucos.: 9250, Stgfk.: 1/, Segm.: 81%, Baso 1% Lymph.: 14% Mono: 3%.

11. 3. 1967: Serumanalysur:

	mEq/l	mg %
Natrium	135	
Kalium	3,7	
Bicarbonat	27	
Chlorid	100	
Alk fosfatasi		5,9 Bod.ein.
Súr —		0.0
Fosfat		**2,3**

11. 3. 1967: Rtg.mynd: Cor et pulm.: KK/gk:

Eðlilegar myndir af lungum og hjarta.

13. 3. 1967: H. lærleggur: KK/gk:

Gerð hefur verið amputation á h. femur, nokkru fyrir neðan miðju. Beinmyndun fyrir enda stúfsins, en eyða í beinendanum þar næst fyrir ofan og töluverð kölkun medialt. Það sýnist vera

gangur út úr eyðunni medialt og í honum beinkvörn, hringlaga, þétt, sem vafalaust er sequester.

16. 3. 1967: Svar við sýklarannsókn:

Smásjárskoðun: Einstaka gram posit. kokkar, epithel frumur segm. leucocytar. Structurlaust materiale.

Ræktun: Staph. aureus (coag. plús).

21. 3. 1967:

35 ára gamall maður, sem fótbrotnaði í okt. s.l., en í janúar s.l. var gerð amputatio á hægra læri, að öllum líkindum sökum ígerðar í brotstaðnum. Hann er lagður inn acut vegna ígerðar í stúfnum. Hann reyndist vera með fistil í örinu, innan og aftan til á stúfnum, og sýnir röntgenskoðun osteitis í beinendanum og að því er virðist sequester medialt. Stúfurinn er að öðru leyti vel gróinn. Hann er vel formaður, en heitur og með all áberandi bólgubreytingum. Ræktun frá fistlinum sýnir, að um staph. aureus infection er að ræða, og samkvæmt næmisprófi hefur hann fengið celbenin meðferð.

Gerð er Exochleatio fistulae:

Fistillinn reynist ná inn að beinendanum, sem medialt að aftan reynist vera ber. Fistillinn er hreinsaður, og kemur út heilmikið af granulationum svo og callus vef og nokkuð af beinhröngli, en ekki er þó öruggt, að umrætt sequester hafi náðst.

29. 3. 1967:

Engin útferð hefur verið úr fistlinum, síðan hann var hreinsaður út, og hann virðist vera að lokast. Bólgan í stúfnum hefur minnkað allverulega, og verkir virðast nú ekki miklir. Rétt þykir að hafa sjúkling í áframhaldandi antibiotiskri meðferð, og hann er látinn nota Cloxacilin í hálfsmánaðartíma, 250 mg.×4. Ekki er ráðlegt að gera ráðstafanir með gervifót, fyrr en um hálft ár er liðið frá amputationinni".

Slasaði kom til viðtals og skoðunar til undirritaðs 12. júlí 1967.

Honum segist svo frá, að hann hafi dvalið í heimahúsum, síðan hann fór af Landspítalanum og hafi skurðurinn hafzt eðlilega við og mun hafa gróið undir eftirliti heimilislæknis á eðlilegum tíma. Hann hefur að sögn unnið sína fyrri vinnu, sem er skrifstofustörf, frá mánaðamótum maí—júní 1967.

Slasaði gengur við tvær armhækjur. Gert hefur verið stúfhögg á hægra læri, nokkru fyrir neðan miðjan legg. Bogadregið ör er aftan á stúfnum, vel gróið, sæmilega slétt og eymslalítið. Hold-

fylling fyrir beinenda dágóð og stúfendinn ekki sérlega viðkvæmur.

Slasaði kom á ný til skoðunar 3/8 1967. Hann hefir nú fengið gervifót og gengur á honum við 2 armhækjur enn sem komið er. Protesufunktion virðist muni verða sæmileg eftir nauðsynlega lagfæringu á vídd hólksins.

Um er að ræða 36 ára gamlan skrifstofumann, sem lenti í umferðarslysi fyrir um 10 mánuðum síðan og slasaðist á hægra ganglim, svo að taka varð hann af nálægt miðju læri. Hann lá í sjúkrahúsum af þessum sökum alls um 19 vikur og var óvinnufær sjúklingur í heimahúsum eftir það, unz hann hóf vinnu sína á ný um mót mánaðanna maí og júní 1967. Slasaði hefur nú fengið gervifót, sem vonir standa til, að muni koma að tilætluðum notum, og gengur á honum við hækjur ennþá.

Slasaði hefur nú fengið þann bata af afleiðingum slyssins sem vænta má og þær útbætur á vöntun sinni sem kostur er á að sinni, að fengnum nauðsynlegum lagfæringum á gervifætinum, og þykir því tímabært að meta nú örorku slasaða af völdum þessa slyss, og telst hún hæfilega metin sem hér segir: ...".

Tryggingalæknirinn mat örorku stefnanda frá 4. október 1966 til 31. maí 1967 100%, frá 1. júní 1967 varanlega 60%. Þann 14. ágúst 1967 reiknar Þórir Bergsson tryggingafræðingur út örorkutjón stefnanda og telur það vera kr. 2.179.234.00.

„... Samkvæmt staðfestum afritum af skattframtölum Jóns árin 1964—1966 hafa vinnutekjur hans þrjú heilu almanaksárin fyrir slysið verið:

	Skrifst.starf:	Aksturskennsla:
Árið 1963	kr. 117.233.70	kr.
— 1964	— 144.000.00	— 29.744.00
— 1965	— 163.935.00	— 90.342.00

Jón vann hjá Sparisjóði Keflavíkur, þegar slysið varð, og hafði unnið þar frá 1. febr. 1963, þannig að tekjur hans fyrir skrifstofustörf eru svo til eingöngu fyrir vinnu í Sparisjóðnum. Þegar slysið varð, munu mánaðarlaun hans þar hafa verið kr. 17.500.00. Ef vinnutekjur fyrir skrifstofustörf þrjú heilu almanaksárin fyrir slysið eru umreiknaðar til kauplags á slysdegi samkvæmt breytingum á taxta Verzlunarmannafélags Reykjavíkur, fæst svo til sama launaupphæð. Við áætlun framtíðartekna er því gert ráð fyrir kr. 210.000.00 á ári fyrir skirfstofustörf. Auk skrifstofustarfa fór Jón að kenna á bíl árið 1964. Ég hef umreiknað tekjur

hans fyrir aksturskennslu árin 1964 og 1965 til kauplags á slysdegi og síðan samkvæmt breytingum á tímataxta fyrir aksturskennslu.

Þannig áætlaðar vinnutekjur eru sýndar í næstu töflu. Þar sést einnig áætlað vinutekjutap, þegar gert er ráð fyrir, að það sé 100% frá slysdegi til 1. júní 1967 og síðan 60%.

	Áætlaðar vinnutekjur:	Áætlað vinnutekjutap:
1. árið eftir slysið	kr. 284.185.00	kr. 246.293.00
Síðan árlega	— 284.185.00	— 170.511.00

Verðmæti þannig áætlaðs vinnutekjutaps nemur á slysdegi:

Vegna tímabundinnar örorku	kr. 73.147.00
Vegna varanlegrar örorku	— 2.106.087.00
	Kr. 2.179.234.00

Hér hefur varanleg örorka verið reiknuð 60% frá slysdegi og tímabundna örorkan 40% til 1. júní 1967 ...".

Við útreikninginn notar tryggingafræðingurinn 7% vexti p. a., dánarlíkur karla samkvæmt reynslu áranna 1951 til 1960 og líkur fyrir missi starfsorku í lifanda lífi samkvæmt sænskri reynslu.

Þann 14. júní 1968 endurskoðar tryggingafræðingurinn fyrra örorkumat sitt. Þar segir svo:

„Örorkutjón Jóns Péturs Guðmundssonar er síðast reiknað í útreikningi mínum, dags. 14. ágúst 1967. Ég mun nú samkvæmt beiðni yðar endurreikna tjónið með tilliti til þeirra hækkana, sem síðan hafa orðið á kauptöxtum fyrir skrifstofustörf og aksturskennslu.

Áætlaðar vinnutekjur og vinnutekjutap reiknast nú:

	Áætlaðar vinnutekjur:	Áætlað vinnutekjutap:
1. árið eftir slysið	kr. 284.185.00	kr. 246.293.00
2. árið eftir slysið	— 297.267.00	— 178.360.00
Síðan árlega	— 305.462.00	— 183.277.00

Verðmæti á slysdegi verður:

Vegna tímabundinnar örorku	kr. 73.147.00
Vegna varanlegrar örorku	— 2.247.228.00
	Kr. 2.320.375.00".

Við ákvörðun bóta samkvæmt þessum lið þykir í aðalatriðum rétt að leggja til grundvallar útreikning tryggingafræðings, og ber þá að hafa í huga, að reiknað er með 7% vöxtum p. a., dánarlíkum íslenzkra karla.

Eins og að framan greinir, dregur stefnandi frá innborgun ríkissjóðs kr. 11.700.00 vegna innheimtulauna og vaxta. Á þessa skoðun stefnanda verður ekki fallizt, og kemur því greiðsla ríkissjóðs, kr. 75.000.00, til frádráttar.

Með hliðsjón af útreikningi tryggingafræðingsins og þegar þess er gætt, að bæturnar eru undanþegnar tekjuskatti og tekjuútsvari, og með hliðsjón af greiðslum þeim, sem áður eru upp taldar, og skattfrádrætti þeim, sem stefnandi hefur þegar dregið frá, þykir óbætt heildartjón hans samkvæmt þessum kröfulið hæfilega metið á kr. 1.376.806.00.

Um lið 2.

Hér að framan hefur verið rakin sjúkrasaga stefnanda. Ljóst er eftir skjölum málsins, að hann hefur liðið miklar þjáningar í sambandi við slysið og ber þess menjar alla ævi. Ber að hafa það í huga, þegar bætur til hans eru metnar, sem þykja eftir atvikum hæfilega ákveðnar kr. 200.000.00.

Samkvæmt þessu telst óbætt heildartjón stefnanda kr. 1.576.806.00. Ber stefnda að bæta honum ¾ hluta þess, eða kr. 1.182.605.00, auk 7% ársvaxta frá 4. október 1966 til greiðsludags. Þá ber stefnda að greiða stefnanda málskostnað, sem þykir hæfilega ákveðinn kr. 122.370.00.

Dóminn kvað upp Kristján Jónsson borgardómari ásamt meðdómendum Arnþóri Ingólfssyni varðstjóra og Sigurgesti Guðjónssyni bilvélavirkja.

Dómsorð:

Stefndi, fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs, greiði stefnanda, Jóni Pétri Guðmundssyni, kr. 1.182.605.00 auk 7% ársvaxta frá 4. október 1966 til greiðsludags og kr. 122.370.00 í málskostnað.

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