

dóms þessa, verði skilorð VI. kafla almennra hegningarlaga nr. 19/1940 haldin.

Ákærði Óskar Jónsson sæti varðhaldi 45 daga, en fullnustu refsingar hans skal fresta og niður skal hún falla að 3 árum liðnum frá uppkvaðningu dóms þessa, verði skilorð VI. kafla almennra hegningarlaga nr. 19/1940 haldin.

Ákærðu greiði allan kostnað sakarinnar in solidum, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda þeirra, Ármanns Snævars prófessors, kr. 1500.00.

Dómi þessum ber að fullnægja með aðför að lögum.

Föstudaginn 23. október 1953.

Nr. 107/1952. **Egill Vilhjálmsson h/f** (Ólafur Þorgrímsson)

gegn

Hans Adamsen (Gunnar Þorsteinsson)

og gagnsök.

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómara Hæstaréttar.

Frávísun frá Hæstarétti. Skaðabótamál.

Dómur Hæstaréttar.

Aðaláfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 10. júlí 1952. Krefst hann *aðallega* sýknu af kröfum gagnáfrýjanda, en *til vara* lækkunar á dæmdum bótum til handa gagnáfrýjanda. Þá krefst aðaláfrýjandi og málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti eftir mati dómsins.

Gagnáfrýjandi hefur áfrýjað málinu af sinni hálfu með stefnu 3. október 1952, að fengnu gagnáfrýjunarleyfi 24. september 1952. Krefst gagnáfrýjandi þess *aðallega*, að aðaláfrýjanda verði dæmt að greiða honum kr. 37817.60, *til vara* kr. 33020.00 og til *þrautavara* aðra lægri fjárhæð eftir mati dómsins ásamt 6% ársvöxtum frá 26. ágúst 1950 til greiðsludags. Svo krefst gagnáfrýjandi og málskostnaðar úr hendi aðaláfrýjanda bæði í héraði og fyrir Hæstarétti eftir mati dómsins.

Héraðsdómur í máli þessu var upp kveðinn 23. febrúar

1952. Aðaláfrýjandi gat því eigi áfrýjað málinu leyfislaust hinn 10. júlí 1952. Þar sem áfrýjunarleyfi skortir, ber þess vegna að vísa aðalsök sjálfkrafa frá Hæstarétti.

Með skírskotun til forsendna héraðsdóms þykir mega staðfesta hann.

Samkvæmt þessum málsúrslitum verður aðaláfrýjanda dæmt að greiða gagnáfrýjanda málskostnað fyrir Hæstarétti, kr. 2000.00.

Dómsorð :

Aðalsök í máli þessu er vísað frá Hæstarétti.

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Aðaláfrýjandi, Egill Vilhjálmsson h/f, greiði gagnáfrýjanda, Hans Adamsen, kr. 2000.00 í málskostnað í Hæstarétti að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 23. febrúar 1952.

Mál þetta, sem dómtekið var 14. þ. m., hefur Hans Adamsen, Siglufirði, höfðað fyrir bæjarþinginu með stefnu, útgefinni 27. nóv. 1950, gegn Agli Vilhjálmssyni h/f, hér í bæ, til greiðslu skaðabóta. Gerði stefnandi í upphafi þær dómkröfur, að stefndi yrði dæmdur til að greiða kr. 31.654.01 með 6% ársvöxtum frá 10. júlí 1950 til greiðsludags og málskostnað að skaðlausu. Í hinum munnlega málflutningi breytti stefnandi kröfum sínum þannig, að hann krafðist þess, að stefndi yrði dæmdur til að greiða kr. 37.817.60 með 6% ársvöxtum frá 6. ágúst 1950 til greiðsludags og málskostnað að mati dómarans.

Stefndi, sem samþykkti að fyrrgreind hækkun á dómkröfum kæmist að án framhaldsstefnu, hefur *aðallega* krafizt sýknu af kröfum stefnanda og málskostnaðar sér til handa. *Til vara* hefur hann krafizt lækkunar á kröfum stefnanda og að málskostnaður verði látinn niður falla.

Málsatvik eru þau, að stefnandi er eigandi bifreiðarinnar F 110, sem er fólksflutningabifreið af svonefndri Cadillacgerð, smíðaár 1941. Í bifreiðinni var hreyfill frá sömu verksmiðju af svonefndri V-gerð. Um vorið 1950 var bifreiðinni komið til athugunar á bifreiðaverkstæðið Neista á Siglufirði. Kom þá í ljós, að „stimpilstangarlegur“ voru biláðar og á því verkstæði telur stefnandi, að nokkrir svonefndir „stimpilstangarboltar“ hafi verið eyðilagðir með því að reyna að skrúfa þá með skrúflyklum, sem hæfðu ekki. Ekki voru tæki til að gera við skemmdir þessar á verkstæðinu og var bifreiðin því send hingað til bæjarins og virðist hún hafa komið hingað um 16. júní s. á. Var bif-

reiðinni síðan komið til viðgerðar á verkstæði stefnda, hér í bænum, og var þess óskað, að allsherjaraðgerð færi fram á henni.

Verkstjóri stefnda, sá sem hafði umsjón með viðgerð þessari, hefur skýrt svo frá fyrir dómi, að í hreyfli bifreiðarinnar hafi verið 16 „stimpilstangarboltar“, hafi 14 þeirra verið skemmdir, þar sem of stórir skrúfilyklar hafi verið notaðir til að skrúfa þá. Hafi hann því látið smíða 14 nýja „bolta“, en tveir þeirra gömlu hafi verið notaðir aftur, enda hafi hann talið þá óskemmda. Kveðst verkstjórinn hafa fylgzt vel með viðgerðinni. Er viðgerð á hreyflinum hafi verið talið lokið, hafi hann látið hreyfilinn ganga í um þrjá daga þar á verkstæðinu og auk þess ekið bifreiðinni einn hring í kringum verkstæðisbygginguna. Rafmagnsgeymir bifreiðarinnar hafi verið lélegur og þurft að draga hana í gang. Bifreiðin hafi verið búin til afhendingar föstudag síðast í ágúst og hafi þá umráðamaður bifreiðarinnar sagt mundu láta taka hana næsta dag, en þann dag var verkstjórinn ekki þar á staðnum.

Maður að nafni Kjartan Jónsson kom af hendi stefnanda og sótti bifreiðina á verkstæði stefnda. Segir hann, að hún hafi verið dregin út úr verkstæðinu og þá hafi hreyfill hennar strax farið í gang. Kveðst Kjartan þá hafa ekið bifreiðinni suður Snorrabraut, á Miklatorg og síðan Snorrabraut aftur til baka. Ekið síðan yfir á Rauðarárstíg eftir Grettisgötu og þá ekið Rauðarárstíginn að Laugavegi. Þar hafi hann þurft að stöðva vifreiðina vegna umferðarinnar, en um leið og hann hafi gefið upp benzínjafann, hafi hreyfill hennar stöðvazt. Alla þessa leið kveðst Kjartan hafa ekið mjög varlega og ekki heyrt neitt óeðlilegt hljóð í bifreiðinni eða hreyfli hennar. Síðan kveðst Kjartan hafa fengið aðra bifreið til að draga bifreiðina. Hafi hreyfill bifreiðarinnar verið í 2. ganghraðastigi, er hún var dregin af stað. Hreyfillinn hafi farið í gang, er bifreiðin hafi verið dregin 2 til 3 metra, en þá heyrt í honum „óeðlilegt surg“ og hann strax stöðvazt. Eftir það hafi hreyfillinn ekki farið í gang, enda hafi bifreiðin verið dregin örstutt eftir þetta og þar til hann hafi tekið bifreiðina úr tengslum og stöðvað bifreið þá, er dró. Kveðst Kjartan þá hafa farið út og litið á hreyfilinn, en ekkert séð athugavert við hann. Eftir þetta hafi bifreiðin verið dregin að verkstæði stefnda, sem er þarna skammt frá, og á þeirri leið hafi hreyfill bifreiðarinnar verið í hlutlausri stöðu. Bifreiðin hafi síðan verið skilin eftir á verkstæðinu. Kjartan þessi kveðst hafa ekið bifreið í um 8 ára skeið og hafa réttindi til að aka fólksflutninga-bifreið í atvinnuskyni. Maður, sem var með Kjartani í bifreiðinni í umrætt sinn, hefur skýrt mjög á sömu lund frá atvikum. Ökumaður bifreiðar þeirrar, er dró F 110 á Rauðarárstígshorninu, hefur skýrt svo frá, að er hann tók að draga F 110, hafi hann ekið mjög hægt af stað, og er hann hafi ekið um 2 til 3 bifreiðalengdir, hafi hann fundið, að bifreiðin þyngdist í drætti og muni það hafa verið, er hreyfillinn var settur í tengsli. Rétt um leið hafi honum verið gefið merki um að

stöðva, sem hann hafi gert. Hafi þeim þá virzt, að einhver bilun væri í hreyfli F 110 og hafi ekki verið gerðar fleiri tilraunir til að koma honum í gang. Hafi bifreiðin síðan verið dregin á verkstæði stefnda.

Næsta mánudag var hreyfill bifreiðarinnar athugaður undir umsjá þess verkstjóra stefnda, sem áður getur, og komu þá í ljós slíkar skemmdir á hreyflinum, að hann var talinn óviðgerðarhæfur. Í umrætt sinn virðist hreyfillinn hafa verið tekinn í sundur, en þess ekki gætt að tryggja vitneskju um, hver var afstaða og ástand hinna ýmsu brotnu hluta né að halda þeim til haga.

Þann 15. sept. 1950 fékk stefnandi dómkvadda tvo sérfróða menn til að láta uppi álit sitt um, hvort fyrrgreind viðgerð á verkstæði stefnda hefði verið forsvaranlega af hendi leyst, hvort gallar á viðgerðinni hefðu verið orsök skemmda þeirra, sem urðu á hreyflinum, og að meta til fjár tjón á bifreiðinni vegna skemdanna. Í matsgerð hinna dómkvöddu manna, sem dagsett er 18. okt. s. á., segir svo:

„Við nána athugun á mótornum kom í ljós:

1. Brotinn undirlyftuás.
2. Þrjár stimpilstengur ónýtar.
3. Ónýtur sveifarás.
4. Cylinderblokk brotin og ekki viðgerðarhæf.
5. 3 stimplar brotnir.

Það sem skeð hefur í mótornum, er að tveir boltar í stimpilstöngum hafa slitnað, þar af leiðandi legan losnað og stimpilstengurnar brotið mótorinn.

Samkvæmt upplýsingum frá verkstjóra verkstæðisins, Axel Jónssyni, voru smíðaðir 14 stimpilstangarboltar af 16, sem eru í mótornum. Þessir boltar voru smíðaðir vegna þess að mótorinn hafði verið tekinn upp áður annars staðar og notaðir of stórir lykklar og hausarnir á boltunum skemmdir, en 2 reyndust nothæfir. Það skal tekið fram, að 2 boltar, sem slitnuðu í mótornum, voru gömlu boltarnir, sem notaðir voru. Hvernig á því stóð, að þessir boltar slitnuðu, getum við ekki dæmt um.“

Þann 24. apríl 1951 fékk stefnandi dómkvadda þrjá yfirmatsmenn, til að láta uppi álit sitt um hin sömu atriði og fyrrgreindir undirmatsmenn. Í álitsgerð hinna dómkvöddu yfirmatsmanna, sem dagsett er 14. okt. 1951, segir svo:

„Þar sem mótorinn var allur í pörtum og sumir hlutir hans ekki finnanlegir, þegar skoðunin fór fram og því ekki hægt að sjá hvernig afstaða brotanna var eftir bilunina, sjáum við okkur ekki fært að svara fyrstu tveimur spurningum matsbeiðninnar.

Um skemmdir mótorsins staðfestum við lýsingu á undirmati, dags. 18. október 1950, tölulið 1 til 5.

Um orsök skemmdanna álitum við þetta:

EKKI verður sagt með vissu, hvort bilun á stimpilstangarboltum sé frumorsök skemmdanna. Af ástandi mótörhlutanna varð t. d. ekki

ráðið, hvort aftasti stimpillinn hefði brotnað fyrst og orsakað hinar skemmdirnar, meðal annars slit stimpilstangarboltanna.

Meðal mótorhlutanna, sem við skoðuðum, voru aðeins 14 stimpilstangarboltar af 16, 7 langir boltar úr neðri legugötum og 7 stuttir úr efri legugötum. Okkur virðist augljóst, að 5 löngu boltanna og 1 af stuttu boltunum séu gamlir, það er að þeir hafi alltaf verið í mótornum. Af þessum gömlu boltum var hausinn slitinn af tveimur löngum boltum, en sá þriðji var viðgerður, þannig að soðið hefur verið ofan á hausinn og síðan sorfinn á hann sexkantur fyrir skrúflykil. Þessi bolti var nokkuð teygður í nánd við hausinn og gæti sú tognun átt rót sína að rekja til þess, að harka efnisins hefði minnkað við suðuágerðina. Slitnu boltarnir voru ekki teygðir, en hvort einnig hafi verið soðið á hausa þeirra, getum við ekki sagt um, þar sem hausarnir voru glat-aðir, en ef svo væri, gæti orsakar skemmdanna verið að leita þar. Axel Jónsson, sem var verkstæðisverkstjóri, þegar viðgerðin fór fram, hefur tjáð okkur, að ekki hafi verið soðið á boltahausana í umræddri viðgerð. Þá töldu yfirmatsmennirnir, að hreyfillinn væri gereyðilagður og að nýr hreyfill myndi kosta 15—17000.00 krónur. Þá myndi kosta kr. 1020.00 að setja hann í bifreiðina.

Kröfur sínar í máli þessu byggir stefnandi á því, að orsakar þess að hreyfillinn eyðilagðist hljóti að vera þær, að viðgerð sú, sem framkvæmd var á verkstæði stefnda, hafi verið óforsvaranlega af hendi leyst og beri honum því að bæta tjón það, sem af hafi hlotizt. Hefur stefnandi í því sambandi helzt talið, að orsök skemmdanna hafi verið sú, að fyrrgreindir „stimpilstangarboltar“ hafi brotnað eða slitnað. Ef það hafi verið nýir „boltar“, sem biluðu, hljóti efni þeirra eða smíði að hafa verið ábótavant, en á því beri stefndi ábyrgð. Hafi hins vegar gamlir boltar bilað, hljóti þeir að hafa verið bilaðir eða gallaðir fyrir og því óforsvaranlegt af starfsmönnum stefnda, sem að viðgerðinni unnu, að skipta ekki einnig um þá. Þá hefur stefnandi talið, að þótt ekki verði talið sannað, að orsök skemmdanna hafi verið bilun á „stimpilstangarboltunum“, þá hljóti orsök þeirra að hafa verið einhver mistök við viðgerðina, en á öllu slíku beri stefndi ábyrgð og beri að bæta tjón, er af kunni að hljótask.

Stefndi hefur mótmælt því, að nokkuð hafi verið athugavert eða ábótavant við viðgerð þá á bifreiðinni, sem framkvæmd var á verkstæði hans, og er sýknukrafa hans á því byggð. Hefur stefndi talið að alveg sé ósannað, að nokkurt orsakasamband sé milli viðgerðarinnar og skemmda þeirra, sem á hreyflinum urðu, enda geti þær hafa orsak-azt af ógætilegum akstri og meðferð á bifreiðinni, án þess að nokkur galli þurfi að hafa verið á viðgerð þeirri, sem framkvæmd var á verkstæði hans.

Hinir sérfróðu meðdómsmenn hafa rannsakað eftir föngum bifreið-ina og þá hluta hreyfilsins, sem enn eru til.

Það verður að telja sannað með áliti hinna dómkvöddu yfirmats-

manna, sem er í samræmi við álit hinna sérfróðu meðdómsmanna, að af „stimpilstangarboltum“ hreyfilsins séu að minnsta kosti 6 gamlir og ekki smíðaðir á verkstæði stefnda. Af því, sem fram er komið í málinu, þykir ekki verða fullyrt, að bilun á „stimpilstangarboltum“ sé frumorsök skemmda þeirra, sem á hreyflinum urðu, enda þótt svo geti vel verið og sum atriði bendi í þá átt, eins og fram kemur í álitserð yfirmatsmannanna.

Við athugun á hinum skemmdu hreyfilhlutum kemur fram, að í „stimpilstangir“ hafa verið smíðaðar „bronselegur“, en þar munu áður hafa verið hvítmálslegur. Bronze þenst meira við hita en hvítmálmur og þarf því að gæta þess vel, þegar „bronselegur“ eru festar að hafa þær rýmri á sveifarásnum, en þegar notaðar eru hvítmálslegur. Þegar virtur er gangur hreyfilsins, meðan Kjartan Jónsson hafði bifreiðina undir höndum, bendir margt til þess, að ein eða fleiri af „stimpilstangarlegunum“ hafi verið offestar. Ef svo hefur verið, er eðlilegt, að hreyfillinn færi strax í gang í upphafi, meðan hann var kaldur. Er bifreiðinni hefur verið ekið nokkra stund, hitna „legurnar“ og þenjast út. Við það þyngist hreyfillinn í gangi og stöðvast, er benzínjölfín minnkar, er bifreiðin er stöðvuð á Rauðarárstígshorninu. Þegar bifreiðin síðan er dregin áfram af annarri bifreið, hefur hreyfillinn farið í gang augnablik, en stimpilstangarlega festzt á sveifarásnum og á þeim örstutta spöl, sem bifreiðin var dregin eftir það, en áður en hreyfillinn var tekinn úr tengslum, hefur stimpilstöng bognað, slitið „boltana“ og ýmsir hreyfilhlutar brotnað. Er það álit hinna sérfróðu meðdómsmanna, að fyrrgreind atriði annaðhvort eða bæði séu frumorsök skemmdanna.

Að því er varðar þá skýrslu verkstjóra stefnda, að hann hafi látið hreyfilinn ganga í þrjá daga á verkstæðinu, áður en bifreiðin var afhent sem fullviðgerð, þá þykir ekki verða á henni byggt gegn mótmælum stefnanda, enda hefur skýrsla manns þessa í öðrum atriðum reynt öðrugg.

Þegar allt þetta er virt og þess gætt, hve skjótt hreyfillinn bilaði eftir að bifreiðin var tekin af verkstæði stefnda, þá verður ekki önnur skýring fundin á orsökum bilananna, en að einhverjir gallar eða mistök hafi verið á viðgerð þeirri, sem framkvæmd var á verkstæði stefnda af mönnum, sem í hans þjónustu voru. Telja verður, að stefndi beri fébótaábyrgð á tjóni því, sem af þessum mistökum starfsmanna hans hlaut og verður því sýknukrafa hans ekki tekin til greina.

Hins vegar verður að telja, að Kjartan Jónsson hafi sýnt nokkurt gáleysi við meðferð bifreiðarinnar, er hann tók hana af verkstæðinu. Hann vissi að mikil viðgerð hafði farið fram á hreyflinum og full ástæða var til að sýna fyllstu varúð við akstur hennar fyrst á eftir. Verður að meta honum til vangæzlu að láta gera tilraunir til að draga bifreiðina í gang, er hreyfillinn hafði stöðvazt á Rauðarárstígshorninu, ár: þess að gæta þess vel, hvort ekki væri um bilun að ræða. Þá verður

að telja, að hann hafi verið óeðlilega seinn að taka hreyfilinn úr tengslum, er bifreiðin var dregin á Rauðarárstigshorninu og hann hafði heyrt óeðlilegan hávaða í hreyflinum. Þykja þessi mistök hans geta hafa valdið nokkru um, hve miklar skemmdirnar urðu.

Með vísan til alls þessa þykir rétt að leggja á stefnda að $\frac{3}{4}$ hlutum fébótaábyrgð á tjóni því, sem stefnandi hefur beðið vegna atburðar þessa.

Kröfur sínar sundurliðar stefnandi þannig:

1. Viðgerðarkostnaður á hreyfli, sem stefnandi hefur greitt stefnda	kr. 4.797.60
2. Nýr hreyfill með ísetningu	— 18.020.00
3. Bætur fyrir afnotamissi	— 15.000.00
	<hr/>
	Kr. 37.817.60
	<hr/>

Um 1. og 2. Stefnandi, sem hafði greitt stefnda að fullu viðgerðarkostnað bifreiðarinnar, telur, að viðgerðarkostnaður á hreyflinum hafi numið alls kr. 4.797.60 og beri stefnda að endurgreiða það fé, þar sem viðgerðin hafi engan árangur borið. Þá krefur stefnandi stefnda um verðmæti nýr hreyfils í bifreiðina og hefur í því sambandi lagt til grundvallar mat hinna dómkvöðdu yfirmatsmanna.

Stefndi hefur mótmælt þessum liðum sem allt of háum. Hefur hann í því sambandi bent á, að ekki komi til mála, að stefnandi geti bæði fengið viðgerðarkostnaðinn endurgreiddan og verð nýs hreyfils. Þá hefur stefndi bent á, að hreyfill sá, sem í bifreiðinni var, hafi verið gamall og allmikið slitinn.

Það þykir mega fallast á það með stefnda, að stefnandi eigi ekki rétt á að fá bæði endurgreiddan viðgerðarkostnaðinn og nýjan hreyfil. Telja verður, að tjón stefnanda í þessu sambandi verði að meta sem verðmæti hreyfils, sem sé svipaður að gæðum og hreyfill sá, sem eyðilagðist, að viðbættum kostnaði við að setja hann í bifreiðina. Með vísan til þess og þegar gætt er aldurs hreyfils þess, er eyðilagðist, þykir tjón stefnanda að þessu leyti hæfilega ákveðið kr. 12.000.00.

Um 3. Mjög erfitt mun hafa reynzt að fá hreyfil í bifreiðina og mjög fáar bifreiðar munu vera af þessari gerð hér á landi. Kveður stefnandi, að hann hafi enn eigi fengið hreyfil í hana og sé hún því enn ónothæf. Ætlanin hafi verið að nota bifreiðina norður á Siglufirði og reka hana í atvinnuskyni sem fólksflutningabifreið.

Stefndi hefur mótmælt þessum lið sem allt of háum.

Eftir því sem fram hefur komið í málinu, mun nú fyrst vera unnið að því að setja hreyfil í bifreiðina, enda mun vera mjög erfitt að afla nothæfra hreyfla í þessa gerð bifreiða. Engin gögn eru fram komin í málinu um atvinnumöguleika stefnanda með bifreiðina á þeim tíma, sem liðinn er síðan hún varð óökuhæf. Fallast má á, að stefnandi hafi orðið fyrir tjóni af því að vera án bifreiðarinnar svo langan tíma og þykir tjón hans í því sambandi hæfilega metið kr. 4.000.00.

Samkvæmt þessu telst tjón stefnanda, það er hér skiptir máli, nema kr. 16.000.00 (12.000.00 + 4.000.00). Með vísan til þess, sem að framan er rakið, ber stefnda að bæta $\frac{3}{4}$ hluta þess eða kr. 12.000.00. Ber honum að greiða fé þetta með 6% ársvöxtum, svo sem krafizt er, og reiknast vextirnir frá stefnudegi, 27. nóvember 1950.

Eftir þessum málalokum þykir rétt, að stefndi greiði stefnanda málskostnað, þar með talinn matskostnað, er þykir hæfilega ákveðinn kr. 2.200.00.

Benedikt Sigurjónsson, fulltrúi borgardómara, kvað upp dóm þennan ásamt meðdómsmönnum Einari Eyfells verkfræðingi og Páli Sigurgeirssyni bifvélavirkja.

Dómsorð:

Stefndi, Egill Vilhjálmsson h/f, greiði stefnanda, Hans Adamssen, kr. 12.000.00 með 6% ársvöxtum frá 27. nóvember 1950 til greiðsludags og kr. 2.200.00 í málskostnað innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.

Þriðjudaginn 27. okt. 1953.

Nr. 37/1953. **Ákærvaldið** (Tómas Jónsson)

gegn

Gunnlaugi Jóhannessyni (Sigurður Ólason).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómamarar Hæstaréttar.

Áfengislagabrot.

Dómur Hæstaréttar.

Hjálmar Vilhjálmsson sýslumaður kvað upp héraðsdóminn.

Með skírskotun til forsendna hins áfrýjaða dóms þykir mega staðfesta hann að öðru en því, að í stað sektar ákærða komi varðhald 30 daga, ef hún greiðist ekki innan 4 vikna frá birtingu dóms þessa.

Ákærði greiði allan áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með talin málflutningslaun skipaðs sækjanda og verjanda fyrir Hæstarétti, kr. 1200.00 til hvors.