

framkvæmd, sé langmesti þátturinn í því, að ekki var greitt þann 15. maí, og beri gerðarþoli ekki á þeim drætti neina ábyrgð, þar eð hann hafi orðið að gæta sinna hagsmuna með matsbeiðni. Gerðarþoli telur sig orðinn eiganda að hinni umdeildu íbúð skv. makaskiptasamningum.

Eins og viðskiptum aðilja máls þessa var háttað, þykir gerðarþoli ekki þurfa að hlíta því að verða sviftur umráðum húseignarhlutans í Safamýri 75 með fógetagerð. Þykir verða að synja um hina umbeðnu útburðargerð, en málskostnaður á að falla niður.

Þorsteinn Thorarensen borgarfégeti kvað upp úrskurð þennan.

Því úrskurðast:

Útburðargerð fer ekki fram.

Málskostnaður fellur niður.

Föstudaginn 15. október 1976.

Nr. 161/1973. **Sigfús J. Johnsen**

(Jón Hjaltason hrl.)

gegn

Tryggingamiðstöðinni h/f

(Guðmundur Pétursson hrl.).

Dómenndur:

hæstaréttardómararnir Magnús P. Torfason, Benedikt Sigurjónsson, Björn Sveinbjörnsson, Logi Einarsson og Þór Vilhjálmsson.

Sjóvátrygging.

Dómur Hæstaréttar.

Afrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 12. nóvember 1973. Hann krefst þess, að stefndi verði dæmdur til að greiða sér kr. 1.777.140.07 með 1% vöxtum á mánuði eða fyrir brot úr mánuði af kr. 1.944.406.82 frá 1. apríl 1967 til 27. febrúar 1971, en af kr. 1.777.140.07 frá þeim degi til 16. maí 1973, 1½% vöxtum á mánuði frá þeim degi til 15. júlí 1974 og 2% vöxtum á mánuði frá þeim degi til greiðsludags. Einnig krefst hann, að stefndi greiði sér kr.

26.185.00 vegna útlagðs kostnaðar við matsgerðir svo og málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst staðfestingar hins áfrýjaða dóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti úr hendi áfrýjanda.

Fallast ber á það með héraðsdómi, að aðalvél m/b Sæfaxes hafi verið óskemmd að kvöldi 29. mars 1967. Samkvæmt gögnum máls verður við það að miða, að úrbræðsla vélarinnar 30. mars hafi hlotist af því, að smurningsolía rann út með þéttifleti smurningsolíudælu aðalvélar, enda virðist ekki vera ágreiningur með aðiljum um þetta. Matsmaðurinn Guðmundur Björnsson hefur lýst því áliti sínu, að góður og fær vélstjóri hefði átt að geta komið í veg fyrir, að vélin bræddi úr sér. Samkvæmt þessu og með vísun til mats héraðsdóms, sem skipaður var vélfróðum meðdómanda, verður að telja, að skemmdir á vélinni umræddan dag hafi stafað af því, að m/b Sæfaxi var ófullnægjanlega mannaður, eins og nánar er lýst í dómnum. Ber því samkvæmt 63. gr. laga nr. 20/1954 og að öðru leyti með skirskotun til forsenda hins áfrýjaða dóms að staðfesta þá úrlausn, að stefnda sé óskylt að greiða áfrýjanda váttryggingarbætur vegna vélarskemmdanna síðastnefndan dag.

Enginn tölulegur ágreiningur er um mat héraðsdóms á sjó-tjóninu 17. mars 1967. Verður einnig staðfest úrlausn héraðsdóms um þann þátt málsins, þó þannig, að rétt þykir, að vextir af dæmdri fjárhæð hækki í 15% ársvexti frá 15. júlí 1974 til 28. apríl 1976 og 15¾% ársvexti frá þeim degi til greiðsludags, sbr. 24. gr. laga nr. 20/1954. Þá er og staðfest ákvæði héraðsdóms um málskostnað.

Rétt er, að áfrýjandi greiði stefnda 100.000 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti.

D ó m s o r ð :

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður, þó þannig, að vextir af dæmdri fjárhæð skulu vera 15% ársvextir frá 15. júlí 1974 til 28. apríl 1976 og 15¾% ársvextir frá þeim degi til greiðsludags.

Áfrýjandi, Sigfús J. Johnsen, greiði stefnda, Tryggingamiðstöðinni h/f, 100.000 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti.

Dóminum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur sjó- og verslunardóms Reykjavíkur 4. október 1973.

I.

Mál þetta, sem tekið var til dóms í dag, hefur Sigfús J. Johnsen, áður til heimilis að Kirkjubraut 17, Vestmannaeyjum, nú til heimilis að Háaleitisbraut 111 hér í borg, höfðað fyrir sjó- og verslunardómi Reykjavíkur með stefnu, birtri 27. nóvember 1968, á hendur Tryggingamiðstöðinni h/f hér í borg „til heimtu tjónbóta og annarra skaðabóta vegna sjótjóna á m/b Sæfaxa, NK 102, hinn 17. mars 1967 og 25. apríl 1967, samtals að fjárhæð kr. 2.968.114.16 ásamt með 1% dráttarvöxtum á mánuði eða fyrir brot úr mánuði frá 1. apríl 1967 til greiðsludags, útlögðum kostnaði við matsgerðir, kr. 26.185.00, auk alls málskostnaðar að fullu að skaðlausu“.

Dómkröfur stefnanda eru nú þessar:

„Að stefnda verði dæmt til að greiða stefnanda kr. 1.868.559.24 ásamt með 1% dráttarvöxtum á mánuði eða fyrir brot úr mánuði af kr. 2.035.825.99 frá 1. apríl 1967 til 27. febrúar 1971 og af kr. 1.868.559.24 frá þeim degi til greiðsludags, útlagðan kostnað við matsgerðir, kr. 26.185.00, auk alls málskostnaðar að fullu að skaðlausu, þar með talin full málfærslulaun fyrir dóminum samkvæmt lágmarksgjaldskrá Lögmannafélags Íslands“.

Stefndi krefst nú sýknu gegn greiðslu á kr. 126.466.08 og að stefnanda verði dæmt að greiða honum málskostnað.

II.

Málavextir eru þeir, að með kaupsamningi, dags. 1. mars 1967, keypti Kristján G. Sigurjónsson, Vestmannaeyjum, m/b Sæfaxa, NK 102, af Garðari Lárussyni í Neskaupsstað. Hugðist Kristján gera bátinn út frá Vestmannaeyjum. Stefnandi máls þessa, Sigfús Johnsen, gekk í ábyrgð fyrir Kristján á víxlum í sambandi við kaupin á bátnum, og virðist hafa verið ákveðið á milli þeirra stefnanda og Kristjáns, að afli bátsins yrði lagður upp til vinnslu í frystihúsi stefnanda, er hann hafði nýlega stofnsett í Vestmanna-

eyjum. Mun stefnandi svo ásamt Kristjáni og með samþykki hans að einhverju leyti hafa annast útgerð bátsins. Þegar Kristján festi kaup á m/b Sæfaxes, keypti hann jafnframt váttryggingu hjá stefnda, Tryggingamiðstöðinni h/f, er mun áður hafa haft bátinn í váttryggingu fyrir fyrri eiganda hans, Garðar Lárusson. Með yfirlýsingu, dags. 3. mars 1967, gaf stefndi Kristjáni staðfestingu á því, að félagið váttryggði bátinn til eins árs, og skyldi váttryggingin taka gildi frá og með 5. mars 1967. Skilmálar voru:

„Kaskó-trygging, kr. 4.000.000.00. Skilmálar: All Risks Clauses Fishing Vessels. Eigináhætta í hverju tjóni kr. 3.000.00. Interesstrygging, kr. 1.000.000.00. Skilmálar: Institute Total Loss & Excess Liability Clauses“.

Kristján varð skipstjóri á bát sínum, m/b Sæfaxes. Hafði hann ekki almenn réttindi til skipstjórnar á stærri skipum en allt að 30 rúmlestum. M/b Sæfaxi, NK 102, var hins vegar 101 rúmlest brúttó að stærð, og fékk Kristján undanþágu hjá atvinnu- og samgöngumálaráðuneytinu til að stjórna skipi sínu, og gildi sú undanþága til 31. maí 1967. Þá munu og ráðnir stýrimaður og II. vélstjóri hafa fengið undanþágu. Sem I. vélstjóri bátsins var ráðinn frá 14. mars 1967 til loka vertíðar Björgvin H. Guðmundsson, Reykjavík, en hann var þó einungis skráður til að vera I. vélstjóri á bátnum ferðina frá Neskaupstað til Vestmannaeyja. Að kvöldi 15. mars 1967 hafði verið lokið við viðgerðir á gír og vél, sem talið var að gera þyrfti, áður en báturinn yrði afhentur hinum nýja eiganda, Kristjáni. Hélt m/b Sæfaxi, NK 102, frá Neskaupstað kl. 2120 það kvöld, og var ferðinni heitið til Vestmannaeyja. Í þessari ferð reið brotsjór yfir skipið með þeim afleiðingum, að sjór flæddi óhindrað niður í vélarrúm þess. Aðalvél og ljósavél stöðvuðust. M/b Sæfaxi kallaði strax á hjálp. Kom varðskipið Óðinn að bátnum og dró hann til Vestmannaeyja, og var komið þangað kl. 4 aðfaranótt 18. mars 1967. Vann greindur Björgvin, I. vélstjóri, að viðgerð á vélum skipsins ásamt vélamönnum frá Vélsmiðjunni Magna á tímabilinu frá 19.—23. mars, en þá um kvöldið fór hann fyrirvaralaust úr skiprúmi og hélt til Reykjavíkur. Stefnandi reyndi að hefta för hans, en án árangurs. Stefnandi réð þá sem I. vélstjóra Guðmund Karl Guðfinnsson í Vestmannaeyjum, og var hann skráður I. vélstjóri frá 24. mars til 30. mars 1967. Fór Guðmundur tvær veiðiferðir á m/b Sæfaxes, þá fyrri 25. mars, en hina síðari 27. mars. M/b Sæfaxi fór og í veiðiferð 29. og 30. mars. Vegna anna við eigið skip fór Guðmundur Karl ekki sem I. vélstjóri á m/b Sæfaxes tvær síðasttöldu

veiðiferðirnar, og voru þær farnar, án þess að sérstakur skráður I. vélstjóri væri um borð. Kristján, sem eins og áður getur, hafði stjórn skipsins á hendi, hafði og réttindi sem vélstjóri á vélar allt að 500 ha. Í m/b Sæfaxes var 435 ha aðalvél af Deutz-gerð.

Í veiðiferðinni 30. mars, meðan á togi stóð, stöðvaðist vél bátsins. Var þá enginn í vélarrúmi, og fór skipstjóri þá niður í vélarrúm, ræsti vélina að nýju, og gekk hún þá í um 10 mínútur, en var þá stöðvuð og beðið um aðstoð úr landi, en Sæfaxi var þá staddur skammt norðvestur af Eyjum. Kom d/s Lóðsinn á vettvang og tók m/b Sæfaxes í tog og dró hann til hafnar og að bryggju í Vestmannaeyjahöfn. Þegar báturinn átti stutt eftir að bryggju, sleppti Kristján skipstjóri dráttartauginni á milli skipanna og ræsti aðalvélina, sem fór í gang. Sigldi hann bátnum síðasta spölinn að bryggju. Ætlaði hann að leggja sjálfur að bryggju, en er skipið nálgaðist bryggjuna, kúplaði hann frá og ætlaði að taka aftur á bak, en þá stöðvaðist vélin. Er hún var síðar skoðuð, reyndist hún úrbrædd.

Hinn 25. apríl 1967 lá m/b Sæfaxi við bryggju í Vestmannaeyjum með sundurtekna vél. Lenti forgálgi stjórnborðsmegin þá undir bryggjukanti með þeim afleiðingum, að logskera varð af gálga, og vélarblokkinn í vélarrúminu féll yfir úr bakborða í stjórnborðssiðu og braut ýmsa vélarhluti.

Kristján Sigurjónsson skipstjóri hafði ekki bolmagn til þess að greiða viðgerðir á bátnum. Gekk stefnandi því inn í kaup Kristjáns á m/b Sæfaxes samkvæmt kaupsamningi þeirra Garðars Lárussonar frá 1. mars 1967, og fékk stefnandi jafnframt framseldan allan tjónbótarétt váttrygga Kristjáns á hendur stefnda með bréfi, dags. 18. júní 1967.

Hefur stefnandi höfðað bótamál þetta á grundvelli þess tryggingsamsnings, sem komst á milli Kristjáns og stefnda.

III.

Hinn 17. apríl 1967 hófust sjópróf í sjó- og verslunardómi Vestmannaeyja vegna ferðar m/b Sæfaxes, NK 102, frá Norðfirði til Vestmannaeyja 15. og 18. mars 1967, en þá varð báturinn fyrir brotsjó, eins og fyrr er fram komið, og einnig vegna vélarbilunar í veiðiferð bátsins 30. mars s. á.

Í byrjun sjóprófsins komu fyrir dóminn Kristján G. Sigurjónsson skipstjóri, bróðir hans, Jón Ármann Sigurjónsson, Atli Benediktsson, II. vélstjóri, og Hrafn Hólmfjörð Hansen stýrimaður. Báru þeir allir fyrir réttinum, að Jón Ármann Sigurjónsson hefði

verið yfirvélstjóri á m/b Sæfaxes, NK 102, í veiðiferðinni 30. mars 1967. Tveimur dögum síðar kom svo fyrir dóminn matsveinninn á bátnum, Auðunn Hafnfjörð Jónsson, og bar, að hann hefði ekki orðið þess var, að Jón Ármann hefði verið vélstjóri í greindri veiðiferð. Varð þetta til þess, að Kristján G. Sigurjónsson, Jón Ármann Sigurjónsson, Atli Benediktsson og Hrafn Hólmfjörð Hansen komu fyrir dóminn. Breyttu þeir fyrri framburðum sínum, sem þeir kváðu ranga, enda hafi enginn yfirvélstjóri verið í greindri veiðiferð.

Sjóprófum var síðan haldið áfram, og beindist rannsóknin einkum að því, hvort tryggingarsvik kynnu að liggja til grundvallar hinum röngu framburðum.

Matsveinninn, Auðunn Hafnfjörð, kom aftur fyrir dóm og bar, að stefnandi máls þess, sem hér er um fjallað, Sigfús J. Johnsen, hefði hringt til hans daginn, sem hann (Auðunn Hafnfjörð) kom fyrst fyrir dóminn og reynt að fá hann til að bera rangt, er hann kæmi síðar um daginn fyrir dóm, og snerist rannsóknin eftir það talsvert mikið um ætlaða tilraun stefnanda til að fá matsveininn til að bera rangt fyrir dómi.

Að rannsókn lokinni var með ákæruskjali, dagsettu 10. febrúar 1968, höfðað opinbert mál á hendur Kristjáni G. Sigurjónssyni, Jóni Ármanni Sigurjónssyni, stefnanda, Guðmundi Karli Guðfinnssyni, Atla Benediktssyni og Hrafn Hólmfjörð Hansen.

Gegn ákærða Kristjáni G. Sigurjónssyni var málið höfðað fyrir að hafa: „1. Borið eftirfarandi ranglega í áðurgreindu þinghaldi í sjó- og verzlunardómi Vestmannaeyja 17. apríl 1967: „Aðspurður um róðurinn 30/3 kveður mætti Jón Ármann Sigurjónsson hafa verið vélstjóra þá veiðiferð, þann er undirritaði véladagbók þann dag“. 2. Fengið meðákærðu Jón Ármann, Atla Benediktsson og Hrafn Hólmfjörð til að bera slíkt hið sama í sama þinghaldi. 3. Í sama símtali og greinir í lið III. á ákæruskjali og á milli þess, sem meðákærði Sigfús talaði, skýrt áður nefndum Auðuni Hafnfjörð frá því, „hve alvarlegt málið væri fyrir sig“ — eingöngu í því skyni að hafa áhrif á væntanlegan framburð hans fyrir sjó- og verzlunardómi samhliða tilmælum meðákærða Sigfúsar, sbr. lið III. 4. Í blekkingarskyni tilgreint eftirfarandi ranglega í dagbók og eftirlitsbók vélbátsins Sæfaxes: Í dagbók: „Næstu daga (þ. e. frá 18. marz) var báturinn hreinsaður og lagfært það, sem úrskaiðis hafði farið. Lá báturinn við bryggju til 30. marz“. Í eftirlitsbók: Við dagsetningu 25/3: Leynt róðri bátsins með því að skrá ekkert um róður, sem farinn var þann dag. Við dagsetn-

ingu 27/3: Leynt því, er lagt var upp í róður og bátnum skömmu síðar snúið við vegna vélarbilunar og jafnframt ranglega skráð róður, sem farinn var þennan sama dag sem róður 28. marz“.

Ástæðurnar til þess, að ákærði Kristján framdi verknaði þá, sem lýst er hér að framan í tl. 1, 2 og 4, kveður hann hafa verið þær, að hann, sem hafði skipstjórnarréttindi á m/s Sæfaxes skv. sérstakri undanþágu, óttaðist að missa þau réttindi, ef það sann-
aðist, að hann hefði farið í róður án löglegs yfirvéltjóra. Hann neitar hins vegar að hafa framið verknaði þessa í auðgunarskyni eða til að afla sér ólöglega tryggingarfjár.

Ofangreint refsímál var dæmt í sakadómi Hafnarfjarðar hinn 9. mars 1970, og voru allir hinir ákærðu dæmdir til refsingar nema Guðmundur Karl Guðfinnsson, sem sýknaður var af kröfum ákæruvaldsins. Kristján Guðni var dæmdur til að sæta fangelsi í 7 mánuði.

Stefnandi áfrýjaði málinu að því er hann varðaði, og var dómur í því máli kveðinn upp í Hæstarétti 2. nóvember 1970. Þar segir m. a.: „Lögfúll sönnun er eigi fyrir hendi um efni símtala ákærða og vitnisins Auðuns Hafnfjörðs Jónssonar hinn 19. apríl 1967. Þrátt fyrir þær líkur gegn ákærða, sem sakargögn veita, þykir varhugavert að meta þau fullnægjandi ákærða til áfellis. Ber því að sýkna ákærða af kröfum ákæruvaldsins í máli þessu“.

Ekki áfrýjuðu aðrir ákærðu en stefnandi málum sínum til Hæstaréttar.

IV.

Vitnið Björgvin H. Guðmundsson yfirvéltjóri skráði eftirfarandi í véladagbók skipsins:

„Árið 1967 fimmtudaginn 16. marzmánaðar. Á ferðinni frá Norðfirði til Vestmannaeyja. Staður skipsins SA Ströndin, fyrsti dagur á ferðinni. Kl. 1.30. Vélin hitnar. Hefur mjög lítið kæli-
vatn. Skipt yfir á lensidælu, allt í lagi þá. Reyndust brotnir ventlar í kælidælu. Smá aukið við vélina upp í 680 snúninga á mín., sem er FF. Bætt ca 10 lítrum smurolíu á aðalvél. Óeðlilega mikil smurolíueyðsla. Smurþrýstingur fellur smátt og smátt niður í allt að 0.5 kg/sm². Skipt þá um smursíu. Stígur þá upp í eðlilegan þrýsting, 1.2 kg/sm². Þetta kemur fyrir aftur og aftur á löngu millibili. Kl. 18.30: Hægt á vegna veðurs og keyrt með 500 sn. mín. Lensirör fyllast af óhreinindum af og til vegna ónógs frágangs á enda þeirra. Mjög mikil vinna við hreinsun þeirra.

Björgvin Guðmundsson, yfirvéltjóri.

Árið 1967 föstudaginn 17. marzmánaðar. Á ferðinni frá Norðfirði til Vestmannaeyja. Annar dagur á ferðinni. Keyrt með hægri ferð. Ljósavél ræst, látin ganga í lausangangi án álags. Kl. rúmlega 4 vakna við, að sjór ríður á skipið og sjór streymir í vélarrúmið. Aðalvél stöðvast, orsök eitthvað rekizt í ræsihandfang. Fært í stopp stöðu, skipt straum yfir á ljósavél. Sjór hefur komizt í raftöflu, hún logar eins og rafsúða og rofar brenna, ljós deyja. Hætt við að sjór hafi komizt í aðalvél, hún ekki ræst. Sjór hefur einnig komizt í rofa á stjórnþalli, sumir óvirkir. Smurolútunna, sem var á dekki, hefur einnig horfið við brotsjóinn.

Björgvin Guðmundsson, yfirvélstjóri.

Árið 1967, laugardaginn 18. marzmánaðar. Á ferðinni frá Norðfirði til Vestmannaeyja. Þriðji dagur á ferðinni. Kl. 4 komið til Vestmannaeyja, lagzt að bryggju. Rafvirkjar koma. . . Raftafla mikið skemmd. Sjór í báðum rafölum, (Generatorum) og lensudælumótor. Tekinn í land. Einnig mikil útleiðsla á rafölum (raflognum). Unnið að rafvirkjun fram eftir kvöldi.

Björgvin H. Guðmundsson, yfirvélstjóri.

Árið 1967, sunnudaginn 19. marzmánaðar. Staður skipsins Vestmannaeyjahöfn, legið við bryggju. Rafvirkjar að vinnu um borð. Rafvirkjar vinna að raftöflu og fl. Fengin olía til að hreinsa út vélina og fl. Dælt sjó og olíu út af aðalvél. B. H. Guðmundsson.

Reynt að ræsa ljósavél, en ófáanleg í gang. Teknir úr henni eldsneytislokar, virðast í góðu lagi. Hafðist að ræsa ljósavél kl. 21.00. Látin ganga yfir nóttina. B. H. Guðmundsson. Látíð renna af gír og sett borolía á vél og gír. Vél ræst, látin ganga smá stund. Ekki í lagi með smurprýsting. Menn frá Magna komu með koplingu að framan og settu við, ljósavél í gangi allan sólarhringinn. BHG“.

Vitnið Björgvin H. Guðmundsson gaf skýrslu fyrir sjó- og verslunardómi Hafnarfjarðar 11. desember 1967. Vitnið las þá yfir véladagbók m/b Sæfaxa, NK 102, sem vitnið kveður rétta, eða þann hluta, sem vitnið hefur undirskrifað. Vitnið segir, að bókanir þess í dagbók eigi við tímabilið 16.—21. mars 1967, en láðst hafi að setja dagsetningu við bókun daganna 20. og 21. mars 1967. Vitnið skýrir svo frá, að þegar það tók við vélstjórninni í Neskaupstað, hafi verið unnið að viðgerð á „gír“ aðalvélar, en áður hafði verið framkvæmd viðgerð á aðalvél skipsins. Þá var bókað eftir vitninu: „Vitnið telur, að vélin hafi stöðvast vegna þess, að eitthvað hafi rekist í ræsihandfang vélarinnar, en ekki, að sjórinn hafi orsakað stöðvunina. Hins vegar segir vitnið, að töluverður sjór hafi

komið í vélarrúmið, og það óttist, að hann hafi komist í aðalvélina, og ekki talið gerlegt að ræsa hana aftur fyrr en eftir athugun. Vitnið kveðst hafa sett ljósavél skipsins í gang og ætlað að dæla sjónum út með rafmagnslensidælu, en það hafi ekki tekist vegna þess, að er það hafi hleypt rafstraumi á kerfið, hafi það yfirbrunnið í rafmagnstöflunni. Vitnið segir, að ekki hafi verið gerðar fleiri tilraunir að koma lensidælu skipsins í lag, en er átti að grípa til handdælu, hafi hún verið í ólagi. Vitnið segir, að sjónum hafi verið dælt úr vélarrúmi skipsins á öðrum degi eftir að það kom í höfn og þá einnig tappað af gír, sem reyndist þá fullur af sjó. Vitnið kveðst hafa kannað, skömmu eftir að búið var að dæla sjónum úr vélarrúminu, hvort sjór væri í aðalvélinni, og því opnað sveifarhúsið og hafi þá komið í ljós, að sáralítill sjór var í aðalvélinni. Vitnið kveðst hafa verið einn við þetta og þá hafa dælt þeim sjó, sem fyrir var í aðalvélinni, með handdælu. Vitnið telur, að ekki hafi komist sjór í smurkerfi aðalvélarinnar, og segir, að það hafi ekki sést vottur af sjó í smursíunum, sem verið hafi skítugar. Vitnið kveðst hafa dælt nokkrum lítrum af sjó úr aðalvélinni í umrætt skipti. Vitnið kveðst álíta útilokað, að sjálf aðalvél skipsins hafi skemmst af sjó, vegna þess hve lítið magn af sjó komst þangað. Vitnið segir, að á þriðja eða fjórða degi hafi vélin verið skuluð út einu sinni með borolíu, en síðan sett á hana venjuleg smurolíu. Vitnið segir, að aðalvél skipsins hafi verið sett í gang á skírdag, 23. mars, og hún verið látin ganga allan daginn. Vitnið kveðst hafa lagt af stað til Reykjavíkur þá um kvöldið, en stöðvað vélina um kl. 1900 þá um kvöldið. Vitnið kveðst ekki hafa heyrt neitt óeðlilegt við gang vélarinnar þá um daginn. Vitnið kveðst hafa framkvæmt áður nefndar athuganir og aðgerðir á vélinni eftir að hafa áður ráðfært sig við verkstjóra hjá Vélsn. Magna í Vestmannaeyjum. Vitnið kveður skipstjórnann hafa fyrirskipað, að viðgerð skyldi fara fram og henni hraðað, en hann hafi ekki aðstoðað á neinn hátt við viðgerðina. Vitnið kveðst ekki hafa verið búið að ganga frá vélinni eins og það ætlaði, áður en það fór til Reykjavíkur. Það kveðst hafa ætlað að tappa olíunni aftur af vélinni og setja nýja á, en til þess hafi tími ekki unnist. Vitnið segir, að á öðrum eða þriðja degi eftir að skipið kom í höfn hafi komið um borð í skipið maður frá Tryggingamiðstöðinni h/f og þá verið viðstaddir um borð annar vélstj. og Kristján komið skömmu síðar. Vitnið kveðst hafa tjáð manni þessum, hvað farið hefði úr skorðum og hvað gera þyrfti til úrbóta og sagt honum, að ástæða væri til að hreinsa rafal aðalvélarinnar, setja betri

læsingu á vélarhúsið og yfirfara rafkerfi skipsins. Vitnið kveðst minna, að það hafi bent manni þessum á, að lensidælukerfi skipsins væri ófullnægjandi. Aðspurt kveður vitnið Sigfús Johnsen ekki hafa haft önnur afskipti af þessu en þau, að hann hafi útvegað þau verkfæri og hluti, sem vitnið þurfti á að halda til nefndrar viðgerðar. Aðspurt um ástæðuna til þess, að það fór úr skiprúmi, segir vitnið, að það hafi ekki fengið kauptryggingu greidda eins og samningar stóðu til og einnig að Kristján hafi verið afskiptasamur og rekið of mikið á eftir. Aðspurt kveður vitnið, að er vélin var keyrð á skírdag, hafi smurbrýstingur verið eðlilegur, kæling vélarinnar eðlileg og útblásturshiti einnig eðlilegur, og virtist gangur vélarinnar vera í alla staði eðlilegur. Vitnið kveðst þó hafa ætlað, til að vera alveg öruggur, að skipta um olíu aftur. Vitnið óskar að taka fram, að því hafi virst á leiðinni að austan sem vélin eyddi óeðlilega mikilli smurolíu. Aðspurt segist vitnið nú vera þess fullvisst, að vélin hafi stöðvast vegna þess, að eitthvað hafi komið við ræsihandfangið, sem verið hafi í stoppstöðu, er vitnið kom niður í vélarrúmið“.

Guðmundur Karl Guðfinnsson hefur í skýrslu, sem dagsett er 1. október 1967, skýrt svo frá:

„Ég, sem lögskráður var 1. vélstjóri á m/b Sæfaxes skv. beiðni Sigfúsar J. Johnsen og var vélstjóri í veiðiferðinni 25. marz og aftur 27. marz 1967, óska að lýsa gangi vélarinnar eins og það kom mér fyrir sjónir og þær ráðstafanir, sem ég gerði að fá lagfært það, sem aflaga fór. Áður en ég kom um borð, hafði II. vélstjóri, Atli Benediktsson, unnið að því að þrifa til mótórhús og verkfæri eftir viðgerð Vélsmiðjunnar Magna, sem þá var ný lokið. Gekk ég úr skugga um í viðtali við II. vélstjóra og skipstjóra, hvort ekki væri nægjanleg brennsluolía og smurolía fyrir hendi, og var mér tjáð, að svo væri. Aðalvél var í gangi, er ég kom um borð þann 24. marz strax eftir skráningu, og var þá stöðvuð af II. vélstjóra skömmu síðar.

Veiðiferðin 25. marz 1967: Vélin ræst snemma að morgni að skipstjóra og mér viðstöddum. Virtist þá allt eðlilegt, að öðru leyti en því, að smurmælir virtist óstöðugur og tifa til, og hafði ég orð á því við skipstjóra, en hann svaraði því til, að vélsmiðir frá Magna teldu þetta vera í lagi. Taldi ég því, að mælarnir væru ekki í lagi. Siglt var síðan á hægri ferð út úr höfninni, en sett síðan á venjulega keyrslu, en þá þegar tók ég eftir því, að mér virtist óeðlileg hljóð koma frá vélinni, en varð þó einskis var. Hafði ég orð á þessu við skipstjóra og fleiri skipverja. Þegar

komið var á miðin og búið að kasta, varð ég þess var, að kasthjól aðalvélar náði til að kasta sjó upp á pallana. Fann ég þá þegar, að rör að austursdælu var í sundur, en tókst ekki að lagfæra með þeim áhöldum og efni, er til var um borð, og óskaði því eftir, að haldið væri þegar til hafnar, hvað og var gert. Gert var við rörið og settur nýr krani, sem á því var. Einnig var kælivatnsdælan pökkuð upp, en leki á henni hafði orsakað þann sjó, er komizt hafði í bátinn.

Næsta veiðiferð 27. marz 1967: Vélin ræst af mér snemma að morgni og gekk hægasta gang í u. þ. b. 2 klst. við bryggju. Síðan haldið áleiðis út höfnina og bætt við vélina ca $\frac{1}{2}$, en stöðvaðist þá skyndilega, er komið var að bóli, sem er innan hafnar skammt norðan Hringrskersgarðs. Var ég þá úti á dekki við vinnu, fór þegar niður í vélarrúm, athugaði, hvort næg brennsluolia væri fyrir hendi, og reyndist svo vera. Varð ég þá var við óeðlilegan hita á aðalvél, og gat mér til, að stimpill hefði e. t. v. festst. Taldi því ekkert til fyrirstöðu um að reyna að gangsetja vélina aftur, því ef vélin yrði ekki ræst, mundi það valda því, að báturinn lenti upp í hafnargarðinn með þeirri ferð, sem á honum var. Vélin fór strax í gang, og siglt var að bryggju og vélin þá strax stöðvuð. Fór ég þá að athuga með þann hita, er ég hafði orðið var við, með því að þreifa blokk og sveifarhúslok. Varð ég strax var við óeðlilegan hita á tveimur öftustu sveifarhúslokum og blokkinni aftanverðri. Tók lokin af, og þegar ég tók aftasta lok af bakborðsmegin, varð ég þess strax var, að ró á nippli var ekki hert sem skyldi, en nippill þessi tengir rörið við smurfleti kambássins. Er ég tók á rónni, þá reyndist hún vera alveg laus. Taldi ég þetta næga orsök fyrir hita þeim, er ég áður hafði fundið, þar sem smurolían hafði ekki nægjanlegan þrýsting og gat runnið óhindrað gegnum og út um nippilinn. Lét ég vélina síðan kólna niður undir það hitastig, sem eðlilegt er. Ræsti ég síðan vélina og lét hana ganga ca $\frac{1}{2}$ klst., og virtist þá smurmælir, sem áður er getið, vera eðlilegur. Taldi ég ekki ástæðu til frekari ráðstafana að svo stöddu. Var því haldið á miðin, en er keyrt hafði verið á góðlega hálfri ferð í um klukkustund, var hitinn orðinn óeðlilegur á öllu sveifarhúsinu. Var þá dregið úr ferð og athuguð kæling, en hún reyndist eðlileg. Bað ég þá skipstjóra að snúa aftur til hafnar og láta athuga þetta nánar, hvað og var gert. Á landleið var keyrt á hægustu ferð, og var smurhiti þá ca 60° á C. Þegar komið var að bryggju, var vélin þegar stöðvuð og menn frá Vélsm. Magna fengnir til að athuga vélina, og fylgdist ég með verki

þeirra fram undir kvöld. Athuguðu þeir með kambásdrifið og fundu ekki ástæðu til frekari aðgerða. Ræstu þeir síðan vélina, en ekki var sjóveður þá um kvöldið og því ekki farið í róður, og stöðvaði ég því vélina og lauk þar með afskiptum mínum af þessari vél“.

Guðmundur Karl Guðfinnsson hefur fyrir sjó- og verslunardómi Hafnarfjarðar hinn 13. nóvember 1967 lýst skýrslu þessa rétta. Jafnframt skýrði hann svo frá, að er hann hafi spurt um, hvers vegna smurprýstimælirinn væri svona óstöðugur, hafi skipstjóri tjáð sér, að viðgerðarmennirnir hjá Magna hefðu talið mælinn í ólagi, en talið smurprýsting eðlilegan, svo að hann kveðst ekki hafa haft frekari áhyggjur af þessu. Hann segir og, að hið óeðlilega vélarhljóð hafi verið einna líkast banki eins og væri hastur gangur í vélinni. Hann kveðst aðeins hafa farið þær tvær veiðiferðir, sem um getur í skýrslunni.

Kristján Guðni Sigurjónsson hefur í skýrslu, dagsettri 6. apríl 1967, skýrt m. a. svo frá:

„Miðvikudaginn 15. marz 1967 héldum við á m/b Sæfaxes, NK 102, frá Norðfirði. Var klukkan þá 21.20. Var haldið áfram suður fyrir land á leið til Vestmannaeyja. Gekk ferðin að óskum, og var veður gott, unz komið var að Ingólfshöfða, en þá tók að hvessa af SV og sjór að ýfast.

Þegar komið var fram á föstudag kl. 18.30, var hægt á vegna veðurs, en þá var kominn SV stormur og mikill sjór. Dýpi var þá 60 faðmar. Staður þvert á Alviðruvita. Var síðan andæft (slóað) upp í veðrið.

Kl. 4.05 ríður brotsjór á skipið með þeim afleiðingum, að rúður brotna bakborðsmegin í stýrishúsi, og báturinn leggst á stjórnborðshlið og liggur þannig nokkra stund, en þegar hann tekur að reisa sig, ríður annar brotsjór yfir bátinn og sprengir upp hurð á keis þannig, að sjór flæðir óhindraður niður í vélarrúm. Hálf fylltist skipið af sjó.

Við þetta stöðvast aðalvél og ljósavél. Öll ljós slokkna í skipinu. Kallað var út og beðið um aðstoð á neyðarsendi. Þá er kl. 4.20. Komist var í samband við m/s Herðubreið. Var henni gefin staðarákvörðun m/b Sæfaxes, og hélt hún þegar á vettvang. Var hún í ca 30 sjómílna fjarlægð. Þegar samband var haft við Herðubreið, var beðið um að hafa samband við Vestmannaeyjaradíó og ástandi bátsins lýst og jafnframt beðið um, að flugvél yrði send á vettvang til að kanna nákvæma stöðu m/b Sæfaxes. Var vafi á,

þar sem mikill sjór var í skipinu, hvort hér væri um utanaðkomandi sjóa að ræða eða hvort báturinn væri orðinn lekur.

Þegar hér var komið málum, hafði tekizt að negla fyrir keisurðina, sem brotnaði í brotsjónum, og mannskapur var allur uppi í brú, þar sem það var eini staðurinn á skipinu, sem hægt var að vera á. Voru menn þar þangað til bjart var orðið.

Flugvél Landhelgisgæzlunnar kom auga á bátinn um kl. 11.00 og vísaði Herðubreið og Óðni á bátinn. Um kl. 12.00 kemur Óðinn á vettvang og dælir olíu í sjóinn og skýtur fangalínu yfir í m/b Sæfaxes, sem síðan er dregin um borð og dráttartaug fest í bátinn. Hélt síðan Óðinn til Vestmannaeyja með m/b Sæfaxes í togi. Var komið til Vestmannaeyja um kl. 3.30 á laugardagsnóttina. Lagðist Óðinn á ytri höfnina, og kom m/s Lóðsinn og dró bátinn inn í Friðarhöfn, og var þar gengið frá landfestum.

Næstu daga var báturinn hreinsaður og lagfært það, sem úrskaiðis hafði verið. Lá báturinn síðan við bryggju til 30. marz s.l.

Hinn 30. marz kl. 5.30 var haldið af stað frá Vestmannaeyjum til veiða. Kl. 7.10 tilkynnir vélstjóri, að þrýstismurmælir hafi fallið mikið. Var síðan hægt á vélinni og hún síðan stöðvuð. Virtist þá rjúka nokkuð úr sveifarhúsinu. Var þá kallað í land og beðið um aðstoð Lóðsins til að draga bátinn að landi. Kom Lóðsinn um 10.00 og dró bátinn til Vestmannaeyja.

Þegar báturinn lá á hliðinni eftir brotsjóinn, skolaðist af bátadekki síldaruppstilling, síldargrindur, þorskanetauppstilling, af dekki fór olíutunna.

Skemmdir á skipinu urðu sem hér segir: Kviknaði í rafmagnstöflu, brotnir 3 gluggar í stýrishúsi, í sundur fór olíuleiðsla í vél, og flóði olían um allt vélarhús, káetu, lest og fram í lúkar, og eyðilagðist við það renningar, rúmdýnur, sængurföt og ýmiss konar fatnaður og munir. Sjór mun hafa komist bæði í aðalvél og ljósavél.

Kristján Guðni Sigurjónsson skipstjóri hefur í ódagsettri skýrslu, sem lögð var fram í sjó- og verslunardómi Vestmannaeyja hinn 13. nóvember 1967, skýrt svo frá:

„Hér fer á eftir lýsing mín á gangi aðalvélar m/b Sæfaxes, NK 102, í þeim róðrum, er ég ásamt lögskráðum II. vélstjóra bátsins, Atla Benediktssyni, vorum við vélgæzlu vélarinnar í sjóferðum þann 29. og 30. marz 1967, en í þeim róðrum gat löglega skráður 1. vélstjóri bátsins, Guðmundur Guðfinnsson, ekki verið með í nefndum veiðiferðum vegna anna við sinn eigin bát.

Þann 29. marz 1967 kl. 6.30 ræstum við, ég og annar vélstjóri bátsins, aðalvélina. Ætlunin var að fara í róður. Er aðalvél var komin í gang, varð ég strax var við, að smurmælir við aðalvél steig heldur lágt, og ákvað ég þá að bíða með að fara í róður og bíða eftir því að fá vélsmiði frá Magna h/f, sem unnið höfðu allan daginn áður við vélina, til að athuga smurmæli og óeðlilegan hita, sem mér fannst koma á aðalvél. Um kl. 8.00 gekk ég upp að Vélsmiðjunni Magna og bað um sömu menn, er unnið höfðu við vél bátsins daginn áður, sem voru Jón R. Sigurðsson vélv. og Sigurður Guðmundsson vélvirki. Komu þeir þá þegar um borð, og ræstu þeir aðalvél, og benti ég þeim á smurmælinn, er stóð mjög lágt. Svaraði Jón því þá til, að daginn áður, er hann var að vinna við vél bátsins, hefði hann tengt í sundur smurrör, er lágu að smurmæli og sett lofttrukk í gegnum þau, en þá reyndist ekki vera nein stífla í þeim, og taldi hann því mælinn bilaðan. Þá talaði ég um hitann á vélinni við hann, og sagði hann, að best væri að keyra út úr höfninni til prófunar á vélinni, og var sú ferð farin og báðir vélvirkjarnir með í ferðinni. Var keyrt með 650 sn. m. í ca ½ klukkustund, en síðan farið að bryggju aftur. Eftir ferð þessa taldi Jón hita vélarinnar nokkuð mikinn, en áleit samt, að vélin væri í lagi. Bað ég hann að gera vélina klára fyrir róður og athuga, hvort ekki væri næg smurolía o. þ. h., sem hann og gerði ásamt Sigurði. Að þessu loknu fóru þeir síðan í land. Var síðan haldið í róður og siglt inn fyrir Eyjar og tekin þrjú stutt höl, en að þeim loknum snúið heim aftur, einungis vegna þess hve mér og 2. vélstjóra fannst vél ganga heit og smurtrukk lélegt. Þegar að landi kom, bað ég um menn frá Magna, og kom þá Vigfús Jónsson verkstjóri og Guðjón Traustason. Ræddi ég um ástand vélarinnar við Vigfús, og taldi hann eins og Jón, að um bilun væri að ræða í smurmæli. Um hitann á aðalvél gat hann lítið sagt, en þætti næsta einkennilegt, en gæti ekki gert sér grein fyrir tildrögum hans. Fór hann að svo búnu að vinna við togvindu bátsins. En ekki var talin ástæða til neinna frekari aðgerða við aðalvélina, og ákvað ég þá að fara í róður næstu nótt.

Þann 30. marz 1967 ræsi ég aðalvél m/b Sæfara, NK 102, kl. 6.30, og er haldið í róður. Smurmælir er þá eins og daginn áður. Farið er á svipaðar slóðir og daginn áður og kastað. Þegar togað hafði verið í ca 1 klst., fór ég að beiðni 2. vélstjóra niður í vélar-rúm, og var þá vélin komin í svipað ástand og daginn áður, þ. e. orðin óeðlilega heit. Taldi ég þetta vera í lagi eins og vélsmiðirnir höfðu áður talið við svipaðar kringumstæður. Var svo híf

eftir 2 klst. frá því kastað var og kastað strax aftur. Þegar verið var að slá í blökk, stöðvaðist aðalvél, fór ég þá strax niður í vélar-rúm og ræsti vélina að nýju, og fór vélin strax í gang og veiðar-færum náð inn. Fór ég þá enn niður og stöðvaði aðalvélin. Kallaði ég þá í Vestmannaeyjaradíó og bað um samband við verkstjóra í Vélsn. Magna, Vigfús Jónsson, og sagði ég honum, hvernig komið var, vél hefði stoppað og sami hiti hefði verið og daginn áður. Ráðlagði hann mér þá að biðja um tog í land, sem ég gerði. Um morguninn var vindur nokkuð hvass af norðri, en hafði lægt mikið um kl. 11, er ég bað Vestmannaeyjaradíó að kalla í Lóðsinn til að draga bátinn að landi. Nokkru síðar hefur Lóðsinn samband við mig og segist vera lagður af stað til að sækja okkur og biður um staðarákvörðun. Taldi ég okkur vera 5 til 6 mílur NV af Faxaskeri. Vindur norðan 2 til 3 vindstig. Mun Lóðsinn hafa komið til okkar um kl. 13.00, var þá sett strax í tog, sem gekk ágætlega. Er við vorum komnir innarlega á víkina, hafði ég samband við Lóðsinn, en vindur hafði þá aukizt verulega og mun hafa verið um 7 vindstig. Þar sem vélin hafði nú ekki gengið í um 3 til 4 klst. og því orðin köld, sagði ég skipstjóra Lóðsins, að ég mundi ræsa aðalvélin, er komið væri inn fyrir garða. Ræsti ég því vélina, er báturinn var kominn milli garða, en hún fór þegar í gang, og var þá bátnum sleppt úr togi. Var þetta einungis gert til að auðvelda að koma bátnum að bryggju. Þar sem vélin hafði margsinnis áður hagað sér svipað og fyrr um daginn og ávallt verið ræst að nýju, taldi ég því algjörlega áhættulaust vél-arinnar vegna að koma bátnum að bryggju með eigin vélarafli, því hér var aðeins um 3 til 4 mínútur að ræða. Sigldi ég því með hægstu ferð að austurhlið Bäsaskersbryggju, en vegalengd þessi er 300 til 400 metrar. Er stefni Sæfaxes nálgað bryggjuna, kúpla ég frá og ætla að bakka, en þá stöðvast vélin, en þá hafði vélin gengið í hæsta lagi 3 til 4 mínútur“.

Kristján Guðni Sigurjónsson gaf skýrslu fyrir sjó- og verslunardómi Vestmannaeyjakaupstaðar hinn 13. nóv. 1967. Skýrir hann svo frá, að enginn I. vélstjóri hafi verið í veiðiferðum m/b Sæfaxes 29. og 30. mars og hafi hann sjálfur annast vélstjórn í þessum ferðum og II. vélstjóri verið honum til aðstoðar. Þá var fært til bókar: „Mætti er spurður sérstaklega, hvers vegna hann hafi gangsett vélina að nýju 30. mars sl., er báturinn kom á Víkina og þrátt fyrir að hann hafði haft samband við Vigfús Jónsson og kemur með sömu rök fyrir því og fram koma á áðurnefndri skýrslu, mikil veðurhæð, auðvelda lendingu. Mætti segir, að

vél bátsins hafi stöðvast, meðan á togi stóð í veiðiferðinni þann 30. og hann þá farið niður og ræst vélina að nýju og hún þá gengið í um það bil 10 mín. og hún þá verið stöðvuð. Mætti kveðst ekki hafa verið í vélarhúsi né neinn af áhöfn skipsins, er vélin stöðvaðist 30. mars sl.

Mætti segir, að vinna við að hreinsa skipið hafi byrjað strax sunnudaginn 19. mars. Mætti kveðst ekki muna, hvenær skolun fór fram á vél. Mætti getur þess, að hann hafi laugardaginn 18. mars sl. haft samband við Tryggingamiðstöðina í Reykjavík“.

Einar Sveinn Jóhannesson, skipstjóri á d/s Lóðsinum, gaf skýrslu fyrir sjó- og verslunardómi Vestmannaeyja hinn 4. maí 1967. Er vætti hans svohljóðandi: „Aðspurður skýrir mætti svo frá, að er d/s Lóðsinn hinn 30. mars sl. var kominn með v/s Sæfaxes í togi innarlega á Víkina hér, hafi skipstjórinn á Sæfaxes kallað, að hann væri búinn að „fá í gang“ og að óhætt væri að sleppa, uns komið væri inn fyrir garða, þ. e. inn í höfnina sjálfa. Mætti kveðst hafa veitt því athygli, að rétt væri, að vél Sæfaxes var komin í gang, enda slepptu þeir Sæfaxamenn, þegar komið var inn fyrir garða, og keyrði skipið síðan áfram og komst naumlega að bryggju, en mætti veitti því athygli, að um þær mundir stöðvaðist vélin. Aðspurður hve langur tími hefði liðið frá því að Sæfaxi sleppti og þar til vélin stöðvaðist við bryggju, kveður mætti ekki hafa liðið meira en svo sem 5—8 mínútur, en 10 mínútur gætu hafa liðið frá því að skipstjóri Sæfaxes kallaði, að vélin væri komin í gang og þar til mætti varð þess var, að vélin stöðvaðist. Mætti kveður aldrei koma fyrir, að skipi sé sleppt úr togi, fyrr en komið sé að bryggju. Örugglega, ef vél er ekki í gangi. Það var svo ekki fyrr en síðar um daginn, að Lóðsinn aðstoðaði Sæfaxes inn í kví í Friðarhöfn (frá Bäsaskersbryggju)“.

Skýrsla lögreglunnar í Vestmannaeyjum varðandi tjónið 25. apríl 1967 liggur frammi. Er hún svohljóðandi:

„Friðjudaginn 25. apríl 1967, kl. 02.55, hringdi hingað á lögreglustöðina Júlíus Sverrisson frá Heiðarvegi 1. Hann skýrði frá, að nú rétt áðan hefði maður sagt honum, að m/b Sæfaxi, NK, sem liggur í Friðarhöfninni, hallaðist óeðlilega mikið. Lögreglum. nr. 1 og 15 fóru á staðinn, og kom þá í ljós, að forgálgi stjórnborðsm. var fastur undir bryggjukanti. Haft var samband við formann bátsins, Kristján Sigurjónsson, sem kom fljótlega á staðinn. Hafnarverðir voru og kallaðir, og komu þeir ásamt Jóni Þorgilssyni, járnsmið, sem skar af gálganum með logsuðu, en við það losnaði báturinn.

Bókað í lögreglubók af Péttri Stefánssyni, varðstjóra“.

Vitnið Elías Baldvinsson slökkviliðsmaður gaf eftirfarandi skýrslu í sjó- og verslunardómi Vestmannaeyja hinn 15. nóvember 1967:

„Vitnið kveðst hafa unnið við að dæla sjó úr m/s Sæfaxes morguninn eftir að báturinn kom í höfn, eftir að hafa orðið fyrir áfalli, en vitnið kveðst muna, að þetta var á laugardegi, en kveðst ekki muna hvaða mánaðardag. Vitnið segir, að er það hóf að dæla úr vélarrúmi skipsins ásamt Kristni Sigurðssyni, hafi sjór verið upp fyrir miðja vél frá pöllum. Vitnið segir, að dælt hafi verið með miðflottaafldælu. Það kveðst ekki muna, hversu langan tíma það tók að dæla úr skipinu, en er dælingu lauk, var allur sjór farinn úr vélarhúsi, nema e. t. v. hafi verið um fet af kjalarvatni eftir í vélarhúsinu, en enginn sjór náði þá upp undir vél. Vitnið segir, að ljóslost hafi verið í vélarhúsi og hafi þeir notað ljóskastara við að lýsa upp vélarhúsið. Aðspurt kveðst vitnið ekki hafa tekið eftir, hvort vatnspétt þil var á milli vélarhúss og lestar, og ekki hafi það litið niður í lest í umrætt sinn. Vitnið segir, að ekki hafi verið reynt að fara niður í vélarhús, fyrr en eftir að dæling var byrjuð, en þá hafi farið einn skipverji Sæfaxes niður í vélarhúsið og sjórinn þá náð upp fyrir hné, er hann gekk um í vélarhúsinu. Vitnið kveðst hafa haldið, að maður þessi hafi verið vélstjóri, en kveðst ekki hafa vitað, hvað maður þessi heitir. Vitnið segir, að framangreind dæla dæli um 100—150 tonnum af sjó á klst. með fullum afköstum“.

Vitnið Kristinn Sigurðsson slökkviliðsstjóri gaf hinn 15. nóvember 1967 svohljóðandi skýrslu fyrir sjó- og verslunardómi Vestmannaeyja: „Vitnið kveðst hafa unnið við dæling úr m/s Sæfaxes morguninn eftir að báturinn kom í höfn eftir að hafa orðið fyrir áfalli, að því er vitnið hafði frétt. Vitnið kveðst hafa verið hvatt til þess að annast dæling úr skipinu um kl. 08.00 þennan morgun og verið komið um borð ásamt Elíasi Baldvinssyni um hálf tíma síðar, og skömmu seinna var hafin dæling úr skipinu og hafi það tekið, að því er vitnið ætlar, um 45 mín. til klst. að dæla úr skipinu. Vitnið segir, að sjór hafi legið yfir öllum göngupöllum í vélarhúsi og verið um eitt fet upp á vélina. Vitnið segir, að einn af skipverjum Sæfaxes hafi farið með sogbarka dælungar niður í vélarhús og komið bakanum þar fyrir. Vitnið kveðst ekki hafa séð mann þennan vaða um í vélarhúsi, á meðan sjór var á pöllum, en aðeins stiklað á því, sem eftir stóð upp úr sjónum. Vitnið kveðst ekki hafa tekið eftir, hvort vatnspétt þil hafi verið milli

vélarhúss og lestar. Vitnið kveðst ekki hafa litið niður í lest skipsins í umrætt sinn. Vitnið kveðst ekki hafa farið niður í vélarhús að lokinni dælu, en litið niður í það og þá séð, að enginn sjór var fyrir ofan palla. Það kveðst ekki geta borið um, hversu mikill sjór hafi verið fyrir neðan palla, en þeir hafi haldið áfram dælu, þangað til dælan dældi ekki meiri sjó. Aðspurt kveðst vitnið ekki vita, hvenær skolun fór fram á aðalvél skipsins. Vitnið kveðst hafa skilið dæluna eftir, eftir notkun, til öryggis, en um leka hefði verið að ræða í skipinu, og hafi Sigfús skilað dælunni aftur á slökkvistöðina nokkrum dögum síðar. Vitnið segir, að enda sogbarkans hafi verið komið fyrir og troðið eins langt niður og unnt var aftan við gírkassa vélarinnar“.

Þráinn Viggósson vélstjóri, skoðunarmaður skipa hjá Tryggingamiðstöðinni h/f, hefur í skýrslu, dagsettri 17. apríl 1967, skýrt svo frá m. a.: „Farið til Vestmannaeyja 22/3 1967 til að framkvæma skoðun á m/b „SÆFAXA“. Vegna sjóttjóns hafði sjór meðal annars komið í aðalvél smávegis og í gír. Talaði ég við Björgvin Guðmundsson vélstjóra og við verkstj. í Véls. Magna að skola vélina út vel með boroliu og setja síðan nýja smurolíu á hana. Var þetta síðan gert. 31/3 1967 fer ég aftur til Vestmannaeyja vegna úrbræðslu á öllum stangarlegum og höfuðlegum o. fl. Sigfús Johnsen náði í mig á flugvöllinn og keyrði mig um borð í m/b Sæfaxes ásamt skipstjóra og verkstjóra í Magna. Ég leit yfir þetta. Eftir skoðun mína tel ég, að það, sem komið hefði fyrir, væri: 1. Smurolíudæla brotnað eða tannhjól, sem drífa hana. 2. Smurolíusikti stíflast. Er búið var að rífa vélina, kom í ljós, að smurolíudælan og það, sem tilheyrir henni, var í lagi og því ekkert annað að en að siktið hafði stíflast og vélin brætt úr sér“.

Þráinn Viggósson gaf aftur skýrslu, sem dagsett er 19. apríl 1967. Þar segir m. a.: „Þann 22/3 1967 fór ég undirritaður til Vestmannaeyja til að skoða tjón, sem varð um borð í m.s. Sæfaxes, NK 102, í óveðrinu 17. marz 1967. Er ég kom um borð í bátinn, hitti ég að máli vélstjórann, Björgvin Guðmundsson, og fórum við yfir það, sem aflaga fór og skemmdist í veðrinu. Skemmdirnar reyndust vera: Allir mótórar blotnuðu í vél (fyrir radarsendi-stöð, dælumótor og báðir dínamóarnir). Gírin fylltist af vatni, en mjög lítið fór inn á aðalvél. Rafmagnstafla í brú ónýtt. Ljósastæði í göngum blotnuðu, 3 stk. bb og sb. Öll síldarskilin, sem bundið var á bátadekki, og olíutunna fór í sjóinn 2 stk., slíður af dekki, 3 gluggar og karmar í brú brotið. Gler í ljóskostara í

brúarvæng brotið. Í sambandi við girinn og aðalvél varð að ráði að tappa af þeim, skola síðan vel með borolíu og loks setja nýja olíu á. Verk þetta var framkvæmt af Vélsm. Magna í Vestmannaeyjum. Lagfæring á öðru, sem skemmdist, var langt komið, er ég var þann 22. í Vestmannaeyjum. Smiðir og rafvirkjar voru þá að vinna um borð í skipinu og töldu ca eins dags verk eftir. Um það leyti, sem ég var að ljúka þessu, kom Sigfús Johnsen og talaði ég við hann og gaf honum upplýsingar, hvernig semja ætti skýrslu um þetta, því hann taldi sig vera viðriðinn þessa útgerð að vissu marki. Síðan fór ég til Reykjavíkur. 31/3 1967 er ég aftur staddur í Eyjum til að skoða aðalvél Sæfaxes, NK 102, sem talin er ónýt, vegna þess að sjór hefði komist í sveifarhúsið í ferðinni 17/3 1967. Sigfús Johnsen náði í mig á flugvöllinn og keyrði mig um borð ásamt skipstjóra og verkstjóra í Vélsm. Magna. Er um borð var komið, skoðuðum við aðalvéilna. Var hún gjörsamlega úrbrædd á þeim legum, sem búið var að opna (höfuðl. 4—5) og tappinn sprunginn“.

Þráinn Viggósson gaf skýrslu hér fyrir dómi 17. september 1971. Skýrir hann svo frá, að hann hafi ekki kynnt sér hinn 31. mars 1967, er hann skoðaði vél bátsins, hvort smurolía var þá á vélinni, en hann gekk úr skugga um, að vélin væri úrbrædd á þeim legum, sem búið var að opna. Hann kveðst hafa dvalið mjög skamman tíma í Vestmannaeyjum dagana 22. mars og 31. mars 1967. Hann hafi komið með flugvél í bæði skiptin og flugvélin beðið eftir honum. Hann kveðst hafa byggt álit sitt, sem fram kemur í skýrslu hans frá 17. apríl 1967, á þeirri lauslegu skoðun, sem hann framkvæmdi á um það bil klukkustund, sem hann dvaldi í Vestmannaeyjum í hvort skipti.

Vitnið Vigfús Jónsson verkstjóri, sem nú er látinn, gaf skýrslu fyrir sjó- og verslunardómi Vestmannaeyja 13. nóvember 1967. Var þá m. a. fært til bókar: „Vitnið kveðst vera verkstjóri hjá Vélsmiðjunni Magna og hafa stjórnað framkvæmdum viðgerða á m/b Sæfaxes, NK 102. Vitnið segir, að fyrst eftir að m/b Sæfaxes kom frá Neskaupstað, en á þeirri leið fékk skipið á sig brotsjó, hafi oliunni verið dælt út af vélinni og hún látin ganga með borolíu í ca 15 mínútur. Svo hafi borolíunni verið dælt af og látin á hana smurolía. Og virtist þá vélin hafa eðlilegan gang. Enn fremur hafi gir vélarinnar verið yfirfarinn og annað það lagfært, sem aflaga virtist hafa farið í umræddu sjóslysi, en vitnið kveðst ekki muna í einstökum atriðum. Vitnið segir, að það hafi örugglega látið kanna eftir umrædda viðgerð, að smurmælar vélar-

innar sýndu eðlilegan þrýsting. Vitnið telur, að skipið hafi farið einn róður, en svo komið aftur til viðgerðar vegna þess, að smurmælir væri óstöðugur. Vitnið segir, að þegar farið hafi verið að kanna af hverju þetta stafaði, hafi komið í ljós, að ró, sem heldur röri, sem flytur smurning á kompáshjólin, hafi losnað eða rörið sprungið. Þetta hafi verið lagfært, sem hafði verið í ólagi, og skipið síðan látið fara í reynslusiglingu og hafi þá smurþrýstímælir sýnt, að vélin hafði eðlilegan smurþrýsting. Aðspurt kveðst vitnið ekki minnast þess, að það eða starfsmenn þess hafi talið umræddan mæli í ólagi. Vitnið getur þess, að eftir að vélin hafði verið hreinsuð út og prufukeyrð, hafi hún sýnt eðlilegan smurþrýsting. Vitnið kveðst ekki minnast þess, að skipt hafi verið um lensidælu eftir sjóslysið 17. mars, en þó geti það vel hafa verið gert, og þá um leið og fyrsta viðgerð var framkvæmd. Vitnið kveður engar aðrar viðgerðir hafa verið framkvæmdar fyrir 30. mars sl. á umræddu skipi. Vitnið segir, að m/b Sæfaxi hafi verið til viðgerðar hjá Vélsmiðjunni Magna, frá því að vél bátsins bræddi úr sér 30. mars sl. og þar til í sumar og hafi vél bátsins verið rifin í sundur og ónýtir vélahlutir teknir upp úr skipinu. Vitnið segir, að við þá viðgerð, sem framkvæmd var eftir 30. mars sl., hafi ekkert komið í ljós, er skýrt gæti orsök úrbræðslunnar, en umræddur bátur sé ekki lengur í viðgerð hjá Vélsmiðjunni Magna, en sé nú í viðgerð hjá Vélsmiðjunni Völundi h/f. Vitnið kveðst ekki minnast þess að hafa fullyrt, að smurmælir væri í ólagi, en vélin hefði eðlilegan smurþrýsting, en hafi svo verið, kveðst vitnið ábyrgjast, að það hafi verið búið að kanna það áður“.

Vitnið Jón Rúnar Sigurðsson vélvirki, starfsmaður Vélsmiðjunnar Magna h/f, gaf fyrst skýrslu fyrir sjó- og verslunardómi Vestmannaeyja hinn 17. apríl 1967. Vitnið kvaðst hafa unnið við viðgerð á vél m/b Sæfaxes eftir óhappið þann 17. mars 1967. Einnig var fært til bókar: „Vitnið kveður vélina hafa verið opnaða og athugað um sjó. Hafi verið skolað út og sett á borolía (hreinsiolía) og síðan ný smurolía. Aðspurt kveðst vitnið ekki telja, að sjór hafi að ráði komist inn á vélina. Kveðst vitnið hafa bragðað á því, er var á vélinni, er vitnið kom að henni, og fundið mikið saltbragð. Aðspurt um álit sitt um ástæður fyrir ofhitun vélarinnar, kveðst vitnið telja, að legurnar hafi af einhverjum, en okunnum ástæðum ekki fengið nægan smurning. Vitnið telur smurdæluna allmikið slitna, en veit þó eigi, hvort telja megi slitið óeðlilegt. Viðgerð sé enn eigi lokið og fyrr vilji vitnið eigi láta uppi frekar um álit sitt um ástæðurnar fyrir því, að vélin fékk

ekki nægan smurning. Aðspurt um álit sitt um afleiðingar þess, að sjór kemst í vélar sem þessa, segir vitnið það vera mjög „slæmt“, en kveður það þó eigi þurfa að koma að sök, ef vélin er hreinsuð út strax. Aðspurt um viðgerð þá eða aðgerðir, er fram fóru í sambandi við vélina eftir óhappið 17/3, kveður vitnið umrædda viðgerð hafa verið framkvæmda eftir bestu vitund“.

Vitnið Jón Rúnar Sigurðsson vélvirki gaf aftur skýrslu fyrir sjó- og verslunardómi Vestmannaeyja hinn 13. nóvember 1967. Skýrði vitnið svo frá: „Vitnið segir, að eftir að sú viðgerð hafi verið framkvæmd, sem hann skýrir frá hér í réttarhaldi 17. apríl sl., hafi verið kannaður smurþrýstingur vélarinnar og hann verið eðlilegur eftir mælum vélarinnar. Vitnið segir, að báturinn hafi komið aftur til viðgerðar eftir einn róður og hafi þá skipstjóri og vélstjóri beðið, að kannað yrði um hugsanlegar skemmdir vegna smurningsleysis, sem stafað gætu af því, að ró, sem er í röri, sem liggur frá höfuðsmuræð yfir á millihjól í kambásdrifi, hafi losnað. Vitnið segir, að búið hafi verið að festa róna, er það hóf viðgerðina. Vitnið segir, að kannað hafi verið, hvort lega í millihjólinu hafi losna, en að því loknu hafi vélin verið prufukeyrð og hafi mælar vélarinnar sýnt fullan smurþrýsting. Aðspurt kveðst vitnið ekki hafa haldið því fram, að smurmælar vélarinnar væru í ólagi, en kveðst telja, að við fyrstu viðgerð hafi sérmælir fyrir olíuverk ekki sýnt fullan þrýsting, en eftir að blásið hafði verið úr rörunum með loftþrýstingi, hafi mælirinn sýnt eðlilegan þrýsting. Vitnið segir, að eftir að vélin hafi verið hreinsuð út, hafi hún verið látin vera í gangi frá því fyrir hádegi og eitthvað frameftir degi, og eftir að kambáshjólið hafði verið yfurfarið, hafi báturinn farið í reynslusiglingu, og í bæði skiptin segir vitnið, að hiti vélarinnar hafi verið eðlilegur. En vitnið kveðst telja eðlilegan hita á sjókældri vél 40° á C. Vitnið segir, að dælan fyrir ferskvatnskælingu hafi verið biluð og ekki í sambandi. Aðspurt kveðst vitnið ekki minnst þess, að skipstjóri bátsins minntist á það við sig 29. mars sl. fyrir prufusiglinguna, að smurmælir stigi heldur lágt, né kveðst hann minnst þess að hafa þá sagt, að smurmælar vélarinnar væru þá bilaðir. Vitnið kveðst ekki minnst þess að hafa talið hita vélarinnar mikinn, er báturinn kom úr reynslusiglingunni, en kveðst þá hafa sýnt annað hvort skipstjóra eða II. vélstjóra, hvernig stilla bæri botnkrana, svo að sjódælan fengi ekki of mikinn sjó, en ef það henti, þá opnaði hún öryggislokann á dælunni og sjórinn skvettist um allt vélarhús. Aðspurt hvort skipstjóri hafi beðið vitnið að fara

niður í vélarhús að gera klárt skömmu eftir reynslusiglinguna, kveðst vitnið ekki minnst þess, en muna, að skipstjóri hafi spurt sig, hvort allt væri klárt, um leið og vitnið fór frá borði, og þá svarað, að það „héldi það“. Vitnið segir aðspurt, að Sigurður Guðmundsson vélvirki hafi framkvæmt fyrirnefndar viðgerðir með því. Vitnið segist hafa unnið við það að taka vél bátsins í sundur og ekki við það uppgötvað neitt, sem skýrt gæti orsök úrbræðslunnar, en kveður smurdælu skipsins hafa verið orðna lélega af sliti og hafi það og Vigfús Jónsson talið hana óhæfa til að nota hana áfram í skipinu. Vitnið kveður Hjört Ingólfsson og Guðjón Traustason hafa unnið með því við að taka vélina í sundur og Vigfús Jónsson stjórnað verkinu. Vitnið er spurt að því, hvenær vél skipsins var skoluð út, og kveðst það ekki muna það nákvæmlega, en það hafi verið dagana fyrir föstudaginn langa, en það megi sjá á stimpilkortum þess í Vélsmiðjunni Magna. Aðspurt kveðst vitnið ekki minnst þess að hafa sagt við skipstjórann, að Þráinn Viggósson teldi áðurnefnda dælu í lagi, en kveðst minnst þess, að Þráinn hafi komið og skoðað dæluna“.

Vitnið Sveinn Jónsson rennismiður gaf svohljóðandi skýrslu fyrir sjó- og verslunardómi Reykjavíkur hinn 14. nóvember 1967: „Vitnið kveðst hafa unnið að viðgerð á Sæfaxes frá því hann kom til Vélsmiðjunnar Völundar. Vitnið kveðst hafa unnið við að setja nýjan sveifarás í vél bátsins, en ekki unnið neitt annað við m/s Sæfaxes og ekki orðið var við, er hann framkvæmdi þessa viðgerð, neitt, er skýrt gæti orsök úrbræðslunnar“.

Sveinn Jónsson gaf skýrslu hér fyrir dómi hinn 17. september 1971. Var þá m. a. fært til bókar: „Vitnið, sem kveðst hafa verið starfsmaður Vélsmiðjunnar Völundar í janúar 1968, hafði með höndum viðgerð á vél m/s Sæfaxes sem starfsmaður vélsmiðjunnar, en undir verkstjórn Tryggva Jónssonar verkstjóra. Á að giska 20. janúar 1968 var vitnið að prufukeyra aðalvél bátsins, eftir að viðgerð hafði farið fram. Fór prufukeyrslan fram á þann hátt, að vélin var látin ganga lausagang af og til í tvo til þrjá daga, en skipið lá bundið við bryggju. Fylgst var sérstaklega með smurólíumagni vélarinnar. Við reynslukeyrsluna varð vitnið þess vart, að óvenjuleg olíueyðsla kom fram. Var bætt oftast en einu sinni, vitnið minnst tvisvar, þrisvar sinnum, á vélina, á að giska 8—10 lítrum í hvert skipti. Ljóst varð þá, að um olíuleka var að ræða, og var farið að leita að lekanum. Vitnið fann lekastaðinn, sem var á þéttifleti olíudælunnar, þar sem flans olíudælunnar er festur við aðalvélina. Vitnið segir, að taka hafi þurft gólfplötur upp til þess

að komast að dælunni. Vitnið kynnir sér nú myndina á dskj. nr. 42 og telur, að merkingarnar a–c séu réttar. Samkvæmt ósk dómsins merkir vitnið nú inn á teikninguna, dskj. nr. 42, hæð gólfsins, eins og það var, þegar reynsluþrófunin fór fram. Flans dæluinnar var festur við blokk aðalvélarinnar með tveimur pinnboltum, sem voru í sömu hæð, bakborðs- og stjórnborðsmegin á flansinum. Þegar búið var að rífa gólfið upp, sá vitnið, að olía lak með flansinum að ofan. Var vélin þá í lausagangi, en lekinn hætti, þegar vélin var stöðvuð. Það er álit vitnisins, að lekinn mundi hafa aukist með auknum snúningshraða og álagi, þar sem við aukinn snúningshraða og álag hitni olían og þynnist og geri henni auðveldara að komast út um lekastaði. Til þess að losa smurolíudæluna þurfti fyrst að losa lensidæluna, sem merkt er með c. á dskj. nr. 42, og var það gert. Olíudælan var síðan losuð. Olíudæla þessi var ný, að minnsta kosti kveðst vitnið ekki betur muna. Kveðst vitnið hafa sett þessa dælu áður við, en vitnið man nú ekki, hvenær hann setti dæluna á. Vitnið kynnti sér, áður en hann tók dæluna frá, herslu pinnboltanna. Voru þeir vel hertir. Vitnið losaði dæluna frá, og var hundsskinnsþakning, sem á milli var, heil, en vitnið sá, hvar olían hafði lekið með þakningunni. Útbúin var ný þakning úr sams konar efni og dælan sett við á nýjan leik og prufukeyrt. Sami olíuleki reyndist við þá reynslukeyrslu. Olíudælan var tekin aftur frá, og var sett ný þakning af sömu gerð og límd á með þéttilími. Vélin var því næst prófuð á ný. Sami leki var og áður, enda kom nú í ljós, að lekinn kom fram, þegar aðeins var dælt með handdælu. Var þá ljóst, að gera þurfti aðrar ráðstafanir til þess að þetta dæluna við vélina. Olíudælan var tekin frá á ný. Einnig var lokið, sem er á enda vélarinnar, sem olíudælan er fest við, losað af vélinni. Var farið með lokið upp á verkstæði. Kom þar í ljós, að þéttilötur loksins, þar sem flans olíudæluinnar kemur við, var skemmdur. Það er álit vitnisins, að þessi skemmd sé vegna þess, að olíudæla hafi einhvern tíma verið búin að hamra flötinn, vegna þess að hún hafi gengið laus, þ. e. hún hafi ekki verið fest nægilega. Þéttilötur á lokinu var mjög mjór. Giskar vitnið á, að breidd hans hafi verið 8–10 mm að ofan og neðan, en breiðari til hliðanna. Það er álit vitnisins, að gallinn á þéttilfleti loksins hafi komið fram við slit, en hafi ekki verið svona frá upphafi, ella mundi að áliti vitnisins olía hafa lekið af vélinni frá fyrstu tíð. Vitnið kveðst ekki treysta sér til að segja um, á hve löngum tíma slík skemmd á þéttilfletinum hefur orðið, en telur þó, að slíkt verði ekki á skömmum

tíma. Vitnið minnst þess ekki, að tæringu væri að sjá á fletinum. Vitnið minnst, að auk hans hafi verkstjórinn, Tryggvi Jónsson, Friðþór Guðlaugsson vélvirki og Tryggvi Jónasson rennismiður séð hinn gallaða flöt. Vitnið minnst, að Tryggvi Jónasson hafi heflað þéttiflöt loksins. Matsbeiðni stefnanda frá 26. janúar 1968 er lesin fyrir vitninu. Af því tilefni er vitnið spurt, hvort búið hafi verið að hefla þéttiflötinn, þegar matsmenn voru tilkvaddir til þess að skoða hið umbeðna. Vitnið telur líkur fyrir því, þó það muni það ekki, að búið hafi verið að hefla og ganga frá olíudælnni, þegar matsmenn voru kvaddir til. Eftir að þéttiflötur hafði verið heflaður, var olíudælan sett við aftur og aðalvélin reynslukeyrð. Reyndist þá allt með felldu. Var ekki um olíuleka að ræða, en frekar þurfti að tappa olíu af vélinni, vegna þess að stöðugt voru notuð smurtæki, sem smyrja inn á strokkana, og sú olía bætist við olíumagn vélarinnar. Vitnið upplýsir, að eftir þessa viðgerð hafi báturinn verið gerður út til sjóróðra frá Vestmannaeyjum í á að giska sjö mánuði, og vissi vitnið ekki til, að nein vandkvæði væru með vélina á því tímabili. Segir vitnið, að vélin hafi gengið mjög vel eftir viðgerðina. Vitnið segir, að Vélsmiðjan Magni hafi séð um að taka gömlu olíudæluna frá. Hafði vitnið ekkert með það að gera. Vitnið man þó, að gamla olíudælan var á verkstæði Völundar, þegar gallinn á þéttifleti loksins kom í ljós. Var þéttiflötur gömlu dælnnar mældur í bekk, og kom þá fram slit eða skekkja í þéttifleti gömlu dælnnar. Vitnið minnst, að skekkja á þéttifleti loksins hafi verið 12–13/100 mm á 50 mm lengdarfleti og hafi svipuð skekkja verið á þéttifleti gömlu olíudælnnar. Nýja dælan var ekki mæld. Vitnið veit ekki, hvort gamla dælan er til, en telur líklegt, að hún sé farin förgörðum. Þegar vitnið kom fyrst að vélinni, var hún öll sundurtekin frammi í lest skipsins. Vitnið telur, að olíuleki hljóti að hafa verið meiri, þegar gamla dælan var notuð heldur en á meðan sú nýja var við, áður en þéttiflöturinn var heflaður. Vitnið segir, að hinir gölluðu slitfletir loksins og gömlu olíudælnnar hafi staðist á. Vitnið segir frekar aðspurt, að nokkur áreynsla sé á festibolta (pinnbolta) dælnnar, þegar dælan vinnur. Ef boltarnir eru ekki vel hertir, sé hreyfing á flansinum og þessi hreyfing geti orsakað slit á þéttiflötunum. Vitnið segir, að það muni vera rétt hermt eftir í matsbeiðninni frá 26. janúar 1968, að „hellingur smurolúnnar hafi runnið út á um 5 klukkustundum“. Vitnið minnst, að vélin hafi tekið um 50 lítra af smurolíu, en vitnið kveðst ekkert geta um þetta staðhæft. Vitnið kveðst ekki

betur muna en að olíumælarnir, sem notaðir voru við reynslukeyrslu vélarinnar, svo sem lýst hefur verið hér að framan, hafi verið þeir sömu og voru á vélinni áður. Var ekkert við þá að athuga, svo vitnið muni. Á vélinni var olíukvarði, sem sýndi olíumagn vélarinnar, og á honum eru tvö strík til þess að sýna hámark og lágmark. Vitnið notaði kvarða þennan einnig við könnun á olíumagninu við reynslukeyrsluna“.

Vitnið Tryggvi Jónsson gaf eftirfarandi skýrslu fyrir sjó- og verslunardómi Vestmannaeyja hinn 14. nóvember 1967: „Vitnið kveðst vera verkstjóri hjá Vélsmiðjunni Völundi og kveður m/s Sæfaxes, NK 102, hafa komið í vélsmiðjuna til viðgerðar um mitt sumar. Vitnið kveður, að frá því hafi ljósavél verið rifin sundur og skipt um ýmsa hluti í vélinni og hún síðan sett í aftur. Enn fremur hafi botnskálin verið þrífín upp og settur nýr sveifarás og skipt um legur. Vitnið kveðst aðeins hafa séð um, að settur yrði nýr sveifarás í vélina og ekki séð þann eldri, og aðspurt kveðst það ekki við þá viðgerð, sem framkvæmd hefur verið hjá Völundi, hafa uppgötvað neitt, er skýrt gæti, hvers vegna vél bátsins bræddi úr sér. Vitnið kveðst ekki hafa unnið við vélina, heldur eingöngu hafa stjórnað verkinu. Vitnið getur þess, að leguhús fyrir sveifarhúslegur hafi dregist saman vegna ofhitunar vélarinnar og því verið meiri vinna við að fella sveifarásinn í leguhús“.

Tryggvi Jónsson gaf skýrslu hér fyrir dómi hinn 19. október 1971. Skýrir vitnið svo frá, að stuttu eftir áramót 1967/1968, er aðalvél Sæfaxes var til viðgerðar hjá Vélsmiðjunni Völundi, hafi hann séð tvær olíudælar tilheyrandi vél Sæfaxes og lok aðalvélar bátsins, þar sem smurolíudæla skipsins er fest á. „Vitnið vann ekki við viðgerðina sjálfa, en vitnið skoðaði þéttiflöt loksins á verkstæði Völundar. Nýja dælan var sett á lokið og hert við það. Síðan var mælt með þykktarmáli. Einungis var hægt að koma þykktarmælinum á milli þéttiflatanna að neðanverðu, þ. e. þeim hluta þéttiflatanna, sem sneri niður. Minnir vitnið, að millibilið hafi verið 10–12/100 úr mm. Vitnið sá ekkert athugavert við bolta eða festingar dælunnar við lokið. Vitnið man, að það skoðaði þéttiflöt gömlu dælunnar, sem einnig var á staðnum. Vitnið minnst þess ekki, að það hafi veitt eftirtekt, að slit eða skekkja væri á þéttifleti gömlu dælunnar. Vætti vitnisins Sveins Jónssonar um þetta atriði er lesið fyrir vitninu. Telur vitnið, að Sveinn kunni að muna þetta atriði betur, þar sem hann hafi sjálfur annast framkvæmd verksins. Vitnið fór ekki um borð í m/b Sæfaxes, á

meðan Sveinn Jónsson annaðist prófun vélarinnar, og getur því ekkert um þá prófun sagt af eigin athugun. Vitnið minnir fastlega, að festiboltar dælnnar hafi verið til hliðar, en ekki að ofan og neðan á festingunni. Vitnið kveðst hafa skoðað nefnda vélarluta stuttu eftir áramótin 1968. Vitnið telur aðspurt, að orsökkin til gallans á þéttifleti loksins geti vart verið upphafleg missmíði. Telur vitnið, að þéttiflöturinn hafi slitnað, annað hvort vegna þess að losnað hefur á festiboltunum og við það hafi myndast hreyfing á dælunni við lokið, og telur vitnið þessa orsök líklegri, en segir, að hugsanlegt sé, að vindingur geti komist á lokið vegna misþenslu vegna mishitunar vélarinnar. Vitnið telur nánast útilokað, að nefndur ágalli á þéttifleti loksins hafi verið á vélinni frá upphafi. Á dskj. nr. 65, bls. 3, virðist tannhjól fyrir smurningsolíudælu hafa skemmst vegna brota, er lent höfðu á milli hjólanna og marið tennur þeirra. Aðspurt telur vitnið líkur vera fyrir því, að komið hafi los á dæluna vegna átaka, ef málmhlutur (brot) hefur farið á milli tannhjólanna. Vitnið telur, að slitið á þéttifleti loksins hafi myndast á nokkuð löngum tíma, en vitnið treystir sér ekki til að ákvarða það frekar“.

V.

Með bréfi, dagsettu 9. október 1967, óskaði stefnandi þess, að bæjarfógetinn í Vestmannaeyjum dómkveddi „þar til hæfa og óvilhalla menn til að meta til peningaverðs tjón það, sem orðið hefur á aðalvél, gir og ljósavél m/b Sæfaxes, NK 102, sem afleiðing sjóttjóns 17. marz 1967, er sjór komst í vélarrúm bátsins og leiddi til, að vélin var orðin úrbrædd hinn 30. marz 1967, enn fremur allt tjón annað, er stafað hefur af greindu sjóttjóni, sem váttryggingarfélagi, er húftryggt hefur með skilmálum: All Risks Clausings Fishing Vessels og tryggt hefur interessutryggingu með skilmálum: Institute Total Loss & Excess Liability Clauses, er skylt að bæta, svo sem kaupgreiðslur til lögskráðrar skipshafnar, er af tjóninu stafar, enn fremur tjón það, sem lýst er í skýrslu skipstjóra 6. apríl 1967, þar sem segir svo:

„Þegar báturinn lá á hliðinni eftir brotsjóinn, skolaðist af bátadekki síldaruppstilling, síldargrindur, þorskanetauppstilling, af dekki fór olíutunna.

Skemmdir á skipinu urðu sem hér segir: Kviknaði í rafmagnstöflu, brotnir 3 gluggar í stýrishúsi, í sundur fór olíuleiðsla í vél, og flóði olían um allt vélarhús, káetu, lest og fram í lúkar, og eyðilagðist við það renningar, rúmdýnur, sængurföt og ýmiss

konar fatnaður og munir. Sjór mun hafa komizt bæði í aðalvél og ljósavél“.

Þá verði téðum matsmönnum gert að meta sér tjón á m.b. Sæfaxes, NK 102, er varð 25. apríl 1967, er skipið lenti með forgálga stjórnborðsmegin undir bryggjukanti með þeim afleiðingum, að skera varð af gálga með logsuðu og vélarblokkinn í vélarrúminu féll yfir úr bakborða í stjórnborðssiðu og braut ýmsa vélarhluti“.

Bæjarfógetinn í Vestmannaeyjum dómkvaddi sama dag þá Friðþór Guðlaugsson vélvirkjameistara. Einar J. Gíslason vélaeftirlitsmann og Eggert Gunnarsson skipasmíðameistara til að framkvæma matið. Skiluðu þeir matsgerð, sem dagsett er 16. október 1967.

Matsgerðin, sem hefur verið lögð fram sem dómsskjal nr. 4, er svohljóðandi:

„Samkvæmt dómkvaðningu bæjarfógetans í Vestmannaeyjum frá 9/10 1967 vorum við undirritaðir dómkvaddir til að framkvæma matsgjörð vegna sjóttjóns á v.b. „SÆFAXA“, NK 102. Aðilum var gert aðvart, áður en matið fór fram. Athugun matsmanna um borð í v.b. Sæfaxes NK 102 fór fram 11. október 1967 og hófst kl. 9.00 að viðstöddum matsbeiðanda, Sigfúsi J. Johnsen, en af hálfu Tryggingamiðstöðvarinnar h/f í Reykjavík mætti Bragi Ólafsson, yfirfiskimatsmaður, Hásteinsvegi 60. Um kvöldið höfðum við enn fund að viðstöddum sömu aðilum.

Skilum við hér með eftirfarandi matsgjörð:

Þorskanetauppstilling:

2½"×6" á 19.20 kr. pr. fet, 18 fet	kr. 345.60
1½"×7" á 13.00 kr. pr. fet, 320 fet	— 4.160.00

Síldardekk:

1"×4" á 5.00 kr. pr. fet, 2200 fet	— 11.000.00
--	-------------

Síldaruppstilling:

2"×7" á 16.20 kr. pr. fet, 1050 fet	— 17.010.00
---	-------------

Saumur: 15 kg. á 36.00 kr. pr. kg.	— 540.00
--	----------

Vélavinna	— 2.670.00
---------------------	------------

Málning og vinna	— 11.000.00
----------------------------	-------------

Smíðavinna (niðursetning), 240 klst. á 103.50	— 24.840.00
---	-------------

Alls kr. 71.565.60

Aths.

Gluggar og skemmdir á síðu fellur inn í reikning Skipaviðgerða h.f.

Tengsli aðalvélar (gear):

Nýjar legur „complete“	kr. 22.025.00
Þéttingar	— 1.250.00
Vinna, upprifning, hreinsun og samsetning, 2 menn í 120 klst. á kr. 120.00 pr. klst.	— 14.400.00

Alls kr. 37.675.00

Aðalvél:

Niðursetning vélarinnar	— 230.000.00
Nýr sveifarás	— 139.911.06
Vélahlutir til endurbóta	— 133.836.00
Flugfragt, tollar og söluskattur	— 100.761.80
Unnið af Vélsmiðju Magna h/f	— 107.865.84
Legur í túrbínu	— 6.000.00
Unnið af Vélsm. Völundur	— 8.321.05
Afrétting vélar, „gears“ og lagfæring á rörum	— 15.000.00

Alls kr. 741.695.75

Ljósavél:

Unnið af Vélsm. Völundi h/f	— 21.000.00
Varahlutir í ljósavél	— 7.499.00

Alls kr. 28.499.00

Raflögn, endurbætur á töflum o. fl. Alls kr. 146.307.32

Uppsátur:

Slippgjald, viðgerðir o. fl.

Ársæll Sveinsson og Skipaviðgerðir h/f Alls kr. 43.280.25

Kaup til áhafnar:

Er samkvæmt samningum til lögskráðrar áhafnar.

Oliútunna (smurolía), rúmdýnur og renningar Alls kr. 11.000.00

Hreinsun á vélarrúmi, lest og íbúðum vegna

olíusmitunar Alls kr. 12.000.00

Alls kr. 23.000.00

Tjón alls án áhafnarhlutar kr. 1.092.023.92

Ýmislegt og ófyrirséð 5% af fyrr-

greindri upphæð — 54.601.20

Niðurstaða krónur 1.146.625.12“

Að ósk stefnanda voru á bæjarþingi Reykjavíkur hinn 7. nóvember 1967 dómkvaddir þeir Björn Jónsson verkstjóri og Jóhann Þorláksson verkstjóri til að skoða og segja álit sitt á smurolíudælu og brennsluolíuverki úr skipinu.

Matsmenn skiluðu matsgerð, sem dagsett er 9. nóvember 1967. Er hún svohljóðandi: „Með dómkvaðningu borgardómarans í Reykjavík, dags. 7. nóv. 1967, vorum við undirritaðir kvaddir til að úrskurða um meintar skemmdir, galla eða slit á tveimur vélahlutum tilheyrandi aðalvél m/b Sæfaxes, NK 102, brennsluolíuverki og smurolíudælu aðalvélar. Við athugun á smurdælunni kom í ljós, að slit getur ekki talist óeðlilegt miðað við notkunaraldur hennar. Þó er endarátt á tannhjólum meiri en æskilegt væri, sem orsakar það, að afköst minnka, þó ætti það ekki að koma að sök, ef olían hitnar ekki um of.

Framhjáhlaupslokinn, sem stilla á smurþrýstinginn með, er ekki á dælunni, en er staðsettur annarsstaðar á smurkerfi vélarinnar, og getum við ekki sagt um, hvort hann er í lagi eða hvort hann er rétt stilltur.

Núverandi ástand dæluinnar teljum við ekki geta valdið úrbræðslu, ef annað er í lagi.

Brennsluolíuverkið var allt sundurtekið, þegar skoðun fór fram, og í því ástandi ekki notkunarhæft.

Dælu og dæluhús virðist í lagi.

Kambásinn er með tæringarblettum á öllum kömbum og á fleiri stöðum eftir sjó eða vatn, rúllulegur á báðum endum ónýtar. Miðlega er úr málmum á ásum, og virðist hún vera í lagi“.

Hinn 26. janúar 1968 ritaði stefnandi bæjarfógetanum í Vestmannaeyjum beiðni um dómkvaðningu. Í bréfi þessu segir m. a.: „Komið hefur í ljós við samsetningu og viðgerð á aðalvél m/b Sæfaxes, NK 102, að þéttisæti fyrir smurolíudælu, sem er á loki fremst framan á aðalvélinni og var skemmt og reyndist mjög lekt við gangsetningu, og mun um helmingur smurolíunnar hafa runnið þar út á um fimm klukkustundum. Þrátt fyrir þrændurteknar tilraunir til þéttingar á þéttisætinu, reyndist það ómöglegt án þess að hefja þéttiflötinn upp.

Viðgerð þessi var framkvæmd af Sveini Jónssyni frá Vélsmiðjunni Völundi, Vm.

Að framangreindu tilefni eruð þér, hr. bæjarfógeti, beðnir að dómkveðja tvo þar til hæfa og sérfróða menn til að segja til um, hvort framangreindur ágalli við ofangreinda vél og olíudælu sé

sennileg orsök fyrir hinum tíðu vélbilunum á aðalvél m/b Sæfaxes, NK 102, sem síðan endaði með úrbræðslu 30. marz s.l.“.

Bæjarfógeti dómkvaddi þá Vigfús Jónsson vélsmíðameistara og Einar J. Gíslason vélaeftirlitsmann. Í álitserð þeirra, dómsskjal nr. 13, sem dagsett er 1. febrúar 1968, segir m. a.:

„Eins og kunnugt er og eftirlitsbók framangreinds skips ber með sér, þá hefur aðalvélin orðið fyrir endurteknum áföllum af óupplýstum orsökum.

Nú eftir mikla endurnýjun og endurbætur á nefndri vél, kom í ljós við reynslukeyrslu, að vélin eyddi óeðlilega mikilli smurolíu.

Eftir nákvæma leit kom í ljós smurolíuleki við þéttiflöt smurdælu aðalvélar. Ekki reyndist unnt að þétta lekann, fyrr en búið var að hefla þéttiflötinn, er dælan situr á. Við mælingu reyndist skekkja á þéttifleti vélarinnar vera 12–13/100 mm á 50 mm lengdarfleti. Að þessum fleti liggur fullur þrýstingur frá dælu.

Útilokað má teljast, að fyrrgreind skekkja hafi komið við nýfstaðna endurnýjun vélarinnar, heldur þróast á löngum tíma.

Eftir reynslukeyrslu af og til í fjóra daga er smurolíumagn vélarinnar eðlilegt.

Þar sem smurolíudælan er staðsett neðst og fremst á vélinni og undir öðrum ganghlutum hennar, er mjög erfitt að fylgjast með leka slíkum sem þessum.

Slíkur galli sem þessi getur að sjálfsögðu orsakað úrbræðslu og tjón á vélinni“.

Í málinu liggur frammi álitserð frá framleiðanda vélarinnar í m/b Sæfaxes, Klöckner-Humbolt-Deutz AG. Í íslenskri þýðingu segir m. a. svo í álitserð þessari:

„Þegar sjór kemst inn í sveifarásrúm mótors, nægir engan veginn að hreinsa sjóinn burtu með borolíu. Eins og kunnugt er, berast óhreinindi með sjóvatninu, þannig að nauðsynlegt er að taka í sundur alla hreyfanlega hluta mótorsins til að hreinsa þá með handafli. Samkvæmt því varð að taka sundur allan hjólabúnað og allar sveifaráslegur ásamt olíudælu og þeim búnaði, sem knýr hana. Grunnplötuna og allt sveifarásrúmið þurfti að hreinsa rækilega með hreinsiolíu, til þess að öruggt væri, að öll óhreinindi hefðu náðst burt. Þegar öruggt var, að öll óhreinindi höfðu verið hreinsuð burt úr oliupönnu sveifarássins og af öðrum hlutum mótorsins, var unnt að framkvæma skolun með borolíu, eftir að vélin hafði verið sett saman aftur. Þess vegna verður að gera ráð fyrir, að leifar af óhreinindum (orðrétt: eðju, leðju) hafi verið

eftir í olíuleiðslum og borunum sveifaráss og lega, þannig að skemmdirnar á sveifarásnum hafi orðið fyrir ofhitun vegna vöntunar á smurolíu“.

Matsmaðurinn Einar J. Gíslason gaf skýrslu hér fyrir dómi hinn 3. febrúar 1971. Matsmaðurinn, sem á þeim tíma, sem hér skiptir máli, var eftirlitsmaður með skipum í Vestmannaeyjum fyrir Skipaskoðun ríkisins, kveðst hafa litið niður í vélarrúm m/b Sæfaxes, þegar báturinn kom til Vestmannaeyja úr siglingunni frá Neskaupstað. Hafi sjór þá náð það hátt upp á vélina, að hlemmar á sveifarhúsi, sem sjást á mynd á dómsskjali nr. 42, hafi verið í kafi. Hafi allt vélarhúsið verið útatað í olíu, sem sjórinn hafði skolað um vélarhúsið. Einnig hafi káetan, lestin og lúkarinn verið útötuð á sama hátt. Vegna þess að ekki voru þétt skilrúm í skipinu, hafi sjórinn getað borist olíumengaður um allt skipið. Hafi ástand bátsins verið óhugnanlegt, enda hafi veðrið, sem skipið lenti í, verið stórvíðri eftir þeim upplýsingum, sem matsmaðurinn fékk. Matsmaðurinn telur, að olíuleiðslan, sem rætt er um í matsbeiðninni frá 9. október 1967, hafi verið pípa fyrir eldsneytisolíu, en stjórninn hafi einnig verið blandaður smurolíu.

Matsmaðurinn kveðst hafa staðið á austurkanti Básaskersbryggju, þegar m/b Sæfaxi sigldi inn í Vestmannaeyjahöfn 30. mars 1967. Þegar matsmaðurinn veitti bátnum fyrst athygli, sigldi báturinn fyrir eigin vélarafli inn höfnina og var þá austan við Nausthamarsbryggjuna. Frá því að matsmaðurinn sá bátinn fyrst og þar til báturinn var kominn að bryggju, liðu á að giska 4 mínútur. Báturinn kom úr austri, beygði í hálfhring á stjórnborða og lagðist að bryggju og í því stoppaði vélin. Matsmaðurinn tók sjálfur við landfestilínu bátsins. Þegar hann sá m/b Sæfaxes fyrst, var d/b Lóðsinn kominn rétt inn fyrir norðurgarðinn og var að hífa inn sleftógið. Var Lóðsinn þá í kyrrstöðu. Matsmaðurinn kveðst ekki geta sagt um, hve langt eða hve lengi m/b Sæfaxi var búinn að sigla fyrir eigin vélarafli, þegar hann sá hann fyrst, en telur, að báturinn hafi ekki verið búinn að sigla langt. Vindur var af norðri, og lágsjávað var. Segir matsmaðurinn, að þægilegra hafi verið að leggja báti að bryggju, eins og á stóð, með því að beita eigin vélarafli en að vera á síðu annars skips eða í slefi. Hann tekur þó fram, að skipstjórninn, sem stjórnaði d/b Lóðsinum, sé frábær skipstjórnamaður.

Matsmaðurinn sá ekki, þegar m/b Sæfaxi var fastur undir bryggjukantinum 23. apríl 1967, en hann kveðst hafa farið um borð í bátinn sama dag. Í mótorhúsinu voru þá viðgerðarmenn

frá vélaverkstæðinu Völundi. Voru þeir búnir að rétta blokkina við. Hann telur, að hallinn á bátnum hafi ekki farið yfir 45 gráður, þegar báturinn festist. Skemmdir, sem urðu, þegar blokkinn féll út í stjórnbörðssíðuna, kveður matsmaðurinn hafa verið þær, að skrífur á tveimur eða þremur smurlyklum sködduðust, og sjórör fyrir kælivatn beyglaðist. Einnig minnir hann, að einn af strokkloksboltunum hafi bognað án þess að brjóta út frá sér. Matsmaðurinn kveður tjónið samkvæmt þessu hafa verið óverulegt, þegar blokkinn féll úr bakborða í stjórnbörða. Muni það m. a. vera ástæðan fyrir því, að þeir matsmenn tóku ekki seinni matslið matsbeiðninnar frá 9. október 1967 undir sérstakan lið. Matsmaðurinn segir, að kostnaðurinn við forgálgann og það tjón, sem varð, þegar blokkinn féll til í vélarrúminu, sé innifalinn í matsgerðinni á dómsskjali nr. 4, liðnum „aðalvél“. Hann kveðst nú ekki geta sundurgreint síðari lið matsbeiðninnar frá aðalmatinu. Tjónið á sjálfum forgálganum hafi verið svo óverulegt, að þeir matsmenn hafi hreinlega sleppt í matsgerðinni kostnaði við að gera við gálgann. Hann tekur fram í því sambandi, að „norðmaðurinn“ hafi aðeins verið logskorinn af, en ekki sjálfur gálginn, þegar skipið var losað undan bryggjukantinum. Matsmaðurinn kveðst hafa samið matsgerðirnar á dómsskjölum nr. 4 og 13 eftir bestu samvisku og þekkingu. Það er álit matsmannsins, að ágallinn á þéttifleti oliudælnnar hafi verið fyrir hendi, áður en báturinn fór frá Neskaupstað til Vestmannaeyja. Matsmaðurinn segir, að Sveinn Jónsson vélvirki hafi fundið ofangreindan galla, en matsmaðurinn skoðaði þéttiflötinn sérstaklega. Hann segir, að dæluhúsið hafi verið fest á skálina með tveim boltum að ofan og neðan. Auðvelt hafi verið að komast að efri boltanum til þess að herða hann, og virtist matsmanninum sá bolti vera hertur. Vegna þrengsla hafi hins vegar verið erfitt að komast að neðri boltanum, með þeim afleiðingum, að þéttiflötur dælnnar annars vegar og þéttiflötur skálarinnar hins vegar nudduðust og slitnuðu, þegar vélin var í gangi, vegna þess að oliudælan var drifin af tannhjóli, sem tengt var við sveifarásinn.

Matsmaðurinn segir, að í matsgerðinni á dómsskjali nr. 4 sé ekki metinn kostnaður við að bæta úr síðastgreindum ágalla vélarinnar, enda hafi þeir matsmennirnir ekki vitað um gallann, þegar matið fór fram. Hann tekur fram, að smurolíuþrýstingur hafi verið eðlilegur, eftir að viðgerð á þéttifletinum hafði farið fram, og engin óeðlileg olíueyðsla verið á vélinni, enda hafi vélin

gengið eðlilega í u. þ. b. 5 til 6 mánuði eftir viðgerðina, eða þar til skipið fórst.

Dómkvaddir matsmenn, Guðmundur Björnsson vélaverkfræðingur og Sveinn Jónatansson verkstjóri, skiluðu matsgerð, sem dagsett er 26. mars 1973 og framhaldsmatsgerð, sem dagsett er 20. apríl 1973. Í aðalmatsgerðinni segir m. a.:

„Samkvæmt skjölum málsins telja undirritaðir vera fullvíst, að ástand m/b Sæfaxes, NK 102, muni hafa verið hið sama fyrir og eftir veiðiferðina 29. mars 1967, að öllu öðru leyti en e. t. v. að því er varðar aðalvél bátsins. Mun því hér á eftir fyrst gerð grein fyrir álitum undirritaðra á ástandi aðalvélarinnar einnar, en í síðasta hluta álitsgerðarinnar er greint frá álitum undirritaðra á því, hvert ástand annarra hluta bátsins hafi verið hinn 29/3 1967, og jafnframt greint frá mati undirritaðra á kostnaði við að bæta úr ágöllum þeirra atriða, sem talin eru hafa verið þá í ófullnægjandi ástandi.

1. Ástand aðalvélar fyrir gangsetningu að morgni 29. marz 1967.

Undirritaðir telja nauðsynlegt að gera grein fyrir eftirfarandi atriðum, sem niðurstöður þessa álits er byggt á.

A. Óhreinindi í smurkerfi aðalvélar og sjór eftir sjóslys 17/3 1967.

Samkvæmt véladagbók 16.—17. marz 1967, skráð af Björgvin Guðmundssyni, vélstjóra, voru mikil óhreinindi í smurkerfi vélarinnar. Varð þá að hreinsa smurolúsiur og skipta um þær hvað eftir annað til þess að eðlilegur smurolúþrýstingur héldist á vélinni.

Smurolía á vél var CASTROL 215 MX, sem er meðalhreinsandi olía.

M/B Sæfaxi, NK 102, kom til Vestmannaeyja 18. marz 1967. Dælt var sjó úr bátnum 19. marz 1967, og kannaði Björgvin Guðmundsson, vélstjóri, strax þann sama dag, hvort sjór hefði komizt í vélina. Hann opnaði sveifarhús vélarinnar og dældi nokkrum lítrum af sjó úr henni. Hann taldi engan sjó hafa komizt út í smurkerfi vélarinnar, þar eð enginn sjór hafi þá verið í smurolúsium, sem hann skoðaði einnig. Hins vegar voru þá mikil óhreinindi í síum (réttarhald 11/12 1967).

Vélin er skoluð 22. marz einu sinni með smurolíu blandaðri borolíu. Vélin var látin ganga með þessari olíu í 15 mínútur, en þá er hún stöðvuð og þessi olíublanda látin renna af henni og

síðan sett hæfilegt magn (50 lítrar) nýrrar olíu á vélina. Var hreinsun vélarinnar þar með látið lokið.

B. Smurolíueyðsla aðalvélar.

Á siglingu frá Norðfirði er skráð í véladagbók bátsins af Björgvin Guðmundssyni, vélstjóra, kl. 9 hinn 16. marz 1967, að bætt hafi verið 10 lítrum smurolíu á aðalvélina, smurolíueyðsla vélar þá verið óeðlilega mikil. Sveinn Jónsson, verkstjóri, ber fyrir rétti föstudaginn 17. sept. 1971, að við prófanir aðalvélar bátsins í janúar 1968 hafi vélin gengið í lausangangi af og til í tvo til þrjá daga, en skipið lá þá bundið við bryggju. Var þá bætt oftar en einu sinni, vitnið minnir tvisvar eða þrisvar sinnum, um 8—10 lítrum smurolíu á vélina í hvert skipti. Var þá komin ný smurolíudæla á aðalvélina. Mun þá olíueyðsla hafa verið minni en í sjóferðinni 17/3 1967, því gamla dælan var með slitnum þéttifleti, sem valdið hefur meiri olíuleka en mun hafa verið við prófanir í janúar 1968, en auk þess mun olíuleki hafa verið meiri við aukinn snúningshraða á vélinni.

C. Álit og niðurstöður matsmanna.

Undirritaðir telja, að fyrrgreind skolun og hreinsun aðalvélar eftir sjótjónið 17/3 1967 myndi í venjulegum hliðstæðum tilfellum vera talin ófullnægjandi. Í fyrsta lagi hafi verið mikil óhreinindi í smurkerfi vélarinnar. Í öðru lagi hafi hlotið að vera um nokkurt magn vatnsmettaðrar borolíu í smurkerfinu eftir aftöppun hennar. Með tilliti til þessa hafi ein skolun verið ófullnægjandi. Matsmenn telja eðlilegt, að vélin hefði verið skoluð þrisvar sinnum með skololíu, síðan sett á vélina smurolía, sem tappað væri af vélinni eftir einnar til tveggja klukkustunda tómangsprófun, og þar á eftir sett smurolía á vélina. Síðan hefði átt að fylgjast vel með ástandi smurolíu vélarinnar í nokkurn tíma eftir þetta.

Ráða má af gögnum málsins, að mikil smurolíueyðsla vélarinnar hefur í þessu tilfelli haft í för með sér hraða endurnýjun smurolíu á vélinni. Telja undirritaðir líklegt, að endurnýjun olíu hafi verið 2—3 lítrar á klst. við hægagang vélar, sem hafi getað aukizt í um 5 lítra á klst. við fullan hraða vélar og eðlilegan hita á olíu.

Samkvæmt gögnum málsins áætla undirritaðir, að dagana 22/3—28/3 (incl.) hafi gangtími vélarinnar verið samtals um 26 klst., en það svarar til þess, að skipt hafi verið um smurolíu á vélinni tvisvar til þrisvar sinnum á þessu tímabili. Af þessu leiðir, að ekki hefur komið eins að sök ófullnægjandi skolun vélarinnar.

Varðandi smuroliuþrýsting á vélinni telja undirritaðir allar líkur vera á því, að hann hafi verið eðlilegur við allar prófanir vélar á tímabilinu 22/3—28/3 með undantekningu 27/3, þegar leki fannst á smuroliuröri við kambásdrif, sem gæti hafa valdið sveiflu á smurmæli, en ekki truflað teljandi smuroliurennisli að legum, svo sem skoðun leiddi í ljós, eftir að þessa galla varð vart. Þessu virðist vera ómótmælt af vélstjórum og skipstjóra bátsins. Oliudæla hefur þannig, þrátt fyrir hinn leynda oliuleka, náð fullum smurþrýstingi á smuroliukerfi vélarinnar og þar með nægilegum afköstum við allar prófanir, sem allar áttu sér stað við eðlilegan hita á vélinni.

Skipstjóri og vélstjórar bátsins hafa borið fyrir rétti, að þegar farið var í veiðiferðir eða gerðar tilraunir til veiðiferða á tímabilinu 25/3—28/3 (incl.) 1967, hafi vél hitnað óeðlilega eða hlutar hennar og smurþrýstingur verið í lægsta lagi eða óstöðugur. Hins vegar reynast bæði þessi atriði jafnan vera eðlileg, þegar vélin var skoðuð og prófuð næst á eftir.

Matsmenn telja líklegt, að skýringar á þessu sé að leita í ójafnri kælingu á strokkum vélarinnar innbyrðis svo og í ófullnægjandi kælingu á vélinni, sem einkum hafi orðið í veltingi, þegar báturinn var á rúmsjó.

Af gögnum málsins er ljóst, að á umræddu tímabili var aðalvél með beinni sjókælingu, þar eð ferskvatnsdæla hennar var biluð. Við beina sjókælingu (hitastig um 5° inn, um 40° C út úr vél, þ. e. upphitun um 35° C) er rennsli í gegnum vélina miklu minna en við ferskvatnskælingu (upphitun vatns 7—10° C). Við minna rennsli í gegnum vél hefur þrýstingur kælisjávar að vél verið lágur, ef hann hefur ekki verið stilltur hæfilega hár með sérstökum lokum við hvern strokk vélarinnar.

Samkvæmt vitnisburði Jóns Rúnars Sigurðssonar 13/11 1967, dskj. 7, virðist sjómagn til kælingar hafa verið handstillt með botnloka á sogleiðslu að sjódælu. Af því leiðir, að þrýstingur á sjó að vél hefur verið lágur og dreifing streymis ójöfn að hinum 6 strokkum vélarinnar, en af því hefur getað leitt misjafnan hita þeirra. Hitastig þeirra hefur þá orðið óeðlilega hátt, ef magn kælisjávar hefur verið ófullnægjandi, sem einkum hefur getað átt sér stað í veltingi á rúmsjó, þegar inntak að sjódælu hefur getað náð að draga loft eða þegar ytri þrýstingur að inntaki hefur minnkað (inntak nálægt yfirborði sjávar). Ennfremur hefur verið erfitt að stilla hæfilegan kælivatnshita frá vélinni einungis með

því að handstilla einn stóran loka, sem auk þess var á soghlið dællunnar.

Vegna mishitunar á strokkum vélarinnar, sem jafnframt virðist hafa leitt til óeðlilegs hita á sumum þeirra, hefur hitastig smurolíu náð að hækka, einnig vegna þess að kæliafköst smurolíukælis hafa verið minni við hina beinu sjólkælingu sökum minni afkasta sjódællunnar þá. (Magn að sjódælu takmarkað með handstillingu loka á sogleiðslu hennar).

Við hækkað hitastig smurolíu þynnist hún, og hefur þrýstingur á smurolíukerfi þá e. t. v. náð að lækka eitthvað sökum aukins leka við smurolíudælu.

Undirritaðir telja, að snemma morguns 29/3 1967 hafi aðalvél m/b Sæfaxes, NK 102, verið óskemmd að því er varðar úrbræðslu hennar. Ófullnægjandi skolun og hreinsun vélarinnar eftir sjó-tjónið 17/3 1967 hafi þrátt fyrir allt ekki komið að sök vegna hinnar öru endurnýjunar á smurolíu, er leiddi af hinum leynda olíuleka við smurolíudælu. Byggja undirritaðir þetta álit á því, að allar prófanir á vél, þar með talin prófun að kvöldi hins 27/3 1967 (sbr. skýrslu Guðmundar Guðfinnssonar, vélstjóra, dags. 1. okt. 1967, dskj. 7 og Útdrátt úr Eftirlitsbók m/s Sæfaxes, NK 102, dskj. 7) hafi sýnt eðlilegan hita og smurþrýsting á vélinni og vélin talin vera þá í lagi. Telja undirritaðir óhugsandi, að svo hefði verið, ef upphaf úrbræðsluskemmda hefði verið búið að eiga sér stað.

2. Ástand aðalvélar eftir veiðiferðina 29. marz 1967, en áður en farið var í veiðiferðina 30. marz.

Snemma morguns, kl. 6.30, er aðalvél sett í gang af Kristjáni Sigurjónssyni, skipstjóra, og Atla Benediktssyni, II. vélstjóra. Þeir telja þá smurolíumæli sýna heldur lágan þrýsting og vélina hitna. Eru þá starfsmenn Vélsmiðjunnar Magna, Jón Rúnar Sigurðsson og Sigurður Guðmundsson, fengnir til þess að athuga vélina. Að lokinni athugun er farið í reynsluferð, er tók um hálfa klukkustund, og var hraði vélar þá 650 sn/mín, sem svarar til 86—87% álags. Að lokinni reynsluferðinni töldu J. R. S. og S. G. vélina vera í lagi, hita og olíuþrýsting eðlilegan. Því næst er farið í róður kl. 10.30. Kemur báturinn til hafnar aftur kl. 8.15 um kvöldið. Er vélin talin hafa gengið nokkuð heit í þessari ferð og smurþrýstingur talinn hafa verið lélegur. Þetta kvöld er Vigfús Jónsson, verkstjóri í Vélsmiðjunni Magna h/f, fenginn til þess að athuga vélina. Að henni lokinni var vélin talin vera í lagi, en hún mun ekki hafa verið reynd við þetta tækifæri. Undirritaðir

matsmenn telja, að ástand vélar að lokinni veiðiferð um kvöldið hafi verið hið sama og að kvöldi 28. marz 1967. Skal í þessu sambandi vísað til skýringar undirritaðra á líklegum orsökum óeðlilegs hita og lækkaðs smurþrýstings í rúmsjó.

3. Orsakir úrbræðslu 30/3 1967.

Að morgni þessa dags, kl. 6.30, setur skipstjóri aðalvél í gang. Var þá farið í róður, og kveður skipstjóri smurolúþrýsting hafa verið lágan, en gang vélar eðlilegan. Á þetta við um siglingatím-ann á miðin og fyrstu 2 klukkustundir veiðitímans (ferðatími úr höfn og út á mið er ekki tilgreindur í málsskjölum). Í öðru kasti, þegar slegið var í blökkina, stöðvast vélin af sjálfsdáðum. Setti skipstjóri vélina strax í gang aftur og náði veiðarfærum úr sjó, en stöðvar því næst vélina. Var þá klukkan orðin 10. Kveður skipstjóri vélina þá hafa verið heita og smurolúþrýsting hafa verið mikið fallinn niður fyrir eðlilegt mark.

Klukkan 11 var kallað á mótorskipið Lóðsinn, sem kominn var að bátnum um kl. 13.00 til þess að draga hann til hafnar.

Um kl. 14.00 (3—4 klst. eftir að vél hafði verið stöðvuð) voru skipin komin á Klettsvíkina, og var vindhæð þá um 7 vindstig. Var þá vélin sett í gang og bátnum sleppt úr togi, en hann sigldi síðan af eigin vélarafli að bryggju. Þegar stefni bátsins nálgast bryggju og skipstjóri kúplar frá og hyggst bakka bátnum, stöðv-ast vélin af sjálfsdáðum.

Með tilliti til framburða Kristjáns Sigurjónssonar, skipstjóra, Einars Sveins Jóhannssonar, skipstjóra (réttarhald 4/5 1967), og Einars J. Gíslasonar telja undirritaðir allar líkur vera á því, að liðið muni hafa um 10 mínútur frá því að vél bátsins var sett í gang og þar til hún stöðvaðist. Haft er þá í huga, að skipstjóri m/b Sæfaxes hafði þegar verið búinn að setja vélina í gang, er hann kallaði upp skipstjóra Lóðsins. Telja undirritaðir, að liðið muni hafa a. m. k. 2—3 mínútur frá gangsetningu vélar, þar til dráttartaug er sleppt og sigling bátsins inn í höfnina gat hafizt. Vélun mun þá hafa gengið álagslaus fyrstu mínútur þessa tíma-bils, en eftir það á hægri ferð, eða með litlu álagi.

Þegar hér var komið sögu var vél m/b Sæfaxes skoðuð. Í ljós kom, að allar sveifar- og höfuðlegur voru úrbræddar. Var enn-fremur sveifarás svo illa farinn, að hann var talinn ónýtur (sprung-ur í leguflötum, sem stafað hafa af mjög miklum hita).

Undirritaðir telja, að úrbræðsla hafi hafizt, áður en vélun stöðvaðist við veiðar umræddan dag. Síðan hafi skemmdirnar aukist að mun, er vélun var sett í gang, fyrst úti á miðunum og

síðan við siglingu inn í höfnina. Telja undirritaðir, að svo miklar skemmdir á sveifarási og legum, sem raun varð á, hafi vart getað orðið eingöngu á fyrrnefndu 10 mínútna tímabili, þegar vélin gekk með litlu álagi.

Þykkt olíuhimnu í legum er háð álagi á vél, innbyrðis hraða leguflata og síðast en ekki sízt seigju smurolíunnar. Seigja olíunnar er hins vegar mjög háð hitastigi hennar, og verður seigjan lítil við hátt hitastig, en við litla seigju (þunn-fljótandi olía) verður olíuhimnan þunn að öðrum atriðum óbreyttum, þ. e. ef þykkt olíuhimnu á að haldast fullnægjandi, minnkar mjög burðargeta olíuhimnunnar.

Þykkt smurolíuhimnu getur einnig orðið of lítil, ef ófullnægjandi magni smurolíu er dælt inn á milli leguflata.

Í skjölum málsins er ekki að finna upplýsingar um, hve mikilli smurolíu hafi verið bætt á vélina á tímabilinu 22/3—30/3 1967. Benda undirritaðir á í þessu sambandi, að á tímabilinu 22/3—30/3 1967 getur smurolíueyðsla vélarinnar hafa verið 150—200 lítrar (gangtími vélar áætlaður samtals um 40 klst.).

Undirritaðir telja, að orsakir til úrbræðslu vélarinnar hinn 30/3 1967 hafi verið eftirfarandi:

1. Olíumagn á vél hefur verið of lítið. Í veltingi hefur olíudæla náð að söga loft og þar með dælt of litlu smurolíumagn inn í legur vélarinnar. Orsakir olíuleysis geta hafa verið tvær:

A. Mjög óeðlilegur olíuleki var við smurolíudælu. Hefur hann getað vaxið talsvert vegna mishitunar á vél af völdum vanstillingar á kælingu hennar, en mishitun hefur getað valdið auknum hita á olíunni, og þar með auknum leka vegna minni olíuseigju. Einkum muni hafa verið hætt á þessu, er veltingur var á skipinu.

B. Of langur tími hefur liðið á milli áfyllinga smurolíu á vélina, einkum með tilliti til þess, að kunnugt var um óeðlilega smurolíueyðslu hennar.

2. Óhreini í smurolíukerfi hafa getað stíflað smurolíusíur.

Undirritaðir telja, að með tilliti til hinna tíðu skoðana og prófan á vél bátsins dagana 25/3—29/3 1967 séu miklu minni líkur á því, að orsök nr. 2 hafi valdið úrbræðslu vélarinnar hinn 30/3 1967.

3. Hve lengi má ætla, að umrædd vél hafi getað gengið án smurnings á legur, án þess að hún bræddi úr sér?

Undirritaðir telja, að ómögulegt sé að svara þessari spurningu

vegna margvíslegra atriða, sem ekkert er vitað um, en haft geti áhrif á það, sem um er spurt.

Undirritaðir telja, að ef vél er sett í gang eftir langa stöðu og með þurrum leguflötum, muni mjög alvarlegar úrbræðsluskemmdir eiga sér stað innan 5 mínútna, þótt ekkert álag sé á vélinni, og er þá miðað við, að engri olíu sé dælt á milli leguflata. Þetta geti þó verið háð byggingarlagi og snúningshraða viðkomandi vélar.

4. Sennilegar orsakir til ágalla á þéttifleti olíudælu, þar sem hún tengist aðalvél.

Undirritaðir telja, að slit hafi orðið á þéttiflötum dælu og loks á aðalvél vegna þess, að festingar dælunnar hafi losnað. Við það hafi þéttifletir náð að hreyfast innbyrðis og nuddast saman, sem leitt hefur til slits þeirra.

Samkvæmt gögnum málsins reyndist slit á hvorum þéttifleti vera orðið 0.12—0.13 mm, eða samanlagt 0.24—0.26 mm á 50 mm lengd. Telja undirritaðir, að slíkt slit hafi hlotið að gerast á nokkuð löngum tíma.

Engar upplýsingar er að finna í málsskjölum varðandi hugsanlega orsök þess, að los hefur orðið á dæluinni“.

Matsmaðurinn Sveinn Jónatansson var að því spurður hér fyrir dómi hinn 17. apríl sl., hvort hann gæti gefið skýringu á því, að aðalvél bátsins stöðvaðist, þegar bátnum var siglt út úr Vestmannaeyjahöfn 27. mars 1967, þegar Guðmundur Karl var vélstjóri. Matsmaðurinn svaraði:

„Fyrsta skýring mín er sú, að einhver í stýrishúsi hafi rekist í handfang olíugjafar í stýrishúsi eða viljandi drepist á vélinni með því að hreyfa handfangið til“. Matsmaðurinn tekur fram í því sambandi, að olíustilling í stýrishúsi eigi ekki að vera þannig, að hægt sé að drepa alveg á vélinni, en hugsanlegt sé, að hægt sé að drepa á vélinni með því að hreyfa olíuhandfangið í stýrishúsinu, ef fullt álag er á skrófu. „Handfangið á að vera þannig útbúið, að við neyðarvendingu geti vél ekki stöðvast á minnstu olíuinngjöf. Ekki er sama, hver vélin er, þegar um þetta atriði er rætt. Gangráðum, sem eru með beina færslu á gangráðsarm, er ekki eins hætt við, að þetta komi fyrir, eins og á gangráðum, sem virka í gegnum skriðil. Næsta hugsanleg ástæða er, að stimpill hafi ofhitnað vegna of snöggs álags. Geri ég þá ráð fyrir, að full olíugjöf hafi verið gefin inn á vélina, þegar lagt var frá bryggju, en ekki $\frac{1}{3}$, eins og í skýrslu Guðmundar Karls kemur fram. Þriðja skýringin er, að kambás kunni að hafa getað

fest ísig, þar sem upplýst er, að ró á nippli var ekki hert sem skyldi. Ég tel síðustu skýringuna þá líklegustu með tilliti til upplýsinga um ofhitun á kambáslegu“.

Matsmanninum var bent á, að í veiðiferðinni 25. mars hafi Guðmundur Karl talað um „óeðlileg hljóð frá vélinni“. Matsmaðurinn kveðst ekki geta gefið neina skýringu á því. Matsmaðurinn segir, að umrædd vél sé byggð fyrir ferskvatnskælingu, og lítur matsmaðurinn svo á, að sjóskælingin sé neyðarkæling og því alls ekki ætlast til, að hún sé notuð nema í neyð. Samkvæmt gögnum málsins telur matsmaðurinn ljóst, að sjóskælingin hafi verið á vélinni, þegar skipið er á siglingu frá Neskaupstað til Vestmannaeyja, sbr. véladagbók. Af gögnum málsins virðist matsmanninum, að ferskvatnsdælan hafi verið ónýtt, þ. e. ekki viðgerðarhæf. Nú veit matsmaðurinn ekki, hvort útgerðin eða umboðið átti ferskvatnsdælu, og er hugsanlegt, að beðið hafi verið eftir nýrri dælu. Matsmaðurinn hefur það álit, að ekki hafi verið nauðsynlegt að taka vélina upp eftir áfallið 17. mars, þrátt fyrir álitssgerð verksmiðjunnar, en nægt hafi að álit hans að skola vélina rækilega, vegna þess hve sjómagnið var lítið, sem fór í vélina, og vélin var ekki gangsett eftir áfallið. Hins vegar hefði átt að taka girinn strax upp eftir áfallið, þar sem girinn fór á kaf í sjó.

Matsmaðurinn Guðmundur Björnsson gaf skýrslu hér fyrir dómi 17. apríl sl. Skýrsla Guðmundar Karls um veiðiferðina 27. mars 1967 svo og hluti úr skýrslu sama manns varðandi veiðiferðina 25. mars voru lesnar upp. Var matsmaðurinn spurður, hvort hann gæti gert grein fyrir orsökunum fyrir því, að vélin drap á sér, þegar báturinn var að fara út úr höfninni. Matsmaðurinn svaraði: „Ég treysti mér ekki til að tilgreina neina eina ástæðu fyrir því, hvers vegna vélin stöðvaðist þarna innan hafnar 27. marz, þar sem að upplýsingar um öll atvik liggja ekki fyrir í málinu. Það væru getsakir, hvaða möguleikar gætu komið til greina. Hins vegar tel ég, að með tilliti til þeirra skoðana og prófana, sem fram fóru á vélinni eftir þennan atburð, þá hafi ekki getað verið um að ræða úrbræðslu á vélinni eða byrjun á úrbræðslu, því slíkt hefði hlotið að koma fram við síðari prófanir og athuganir á vélinni“. Matsmanninum var bent á, að í seinni ferðinni hinn 27. mars hafi vélin verið, að sögn Guðmundar Karls, keyrð á góðlega hálfri ferð í um klukkustund, og var hitinn þá orðinn óeðlilegur á öllu sveifarhúsinu. „Var þá dregið úr ferð og athuguð kæling, en hún reyndist eðlileg“. Matsmaðurinn var beðinn að

segja álit sitt á þessu atriði. Hann svaraði: „Ég get ekki gefið skýringu á þessu orðalagi, þar sem ég get ekki metið, út frá hvaða atriðum vélstjórinn metur kælinguna eðlilega, þrátt fyrir það að vélin gangi óeðlilega heit. Það er engin nánari skýring á þessari setningu en þau orð, sem þar standa“. Það er álit matsmannsins, að samviskusamur, vel fær og góður vélstjóri hefði átt að geta komið í veg fyrir, að vélin bræddi úr sér. Matsmaðurinn var spurður að því, hvaða mistök hann teldi, að skipstjórnarmönnum hefði orðið á við vélgæsluna í veiðiferðinni 30. mars, þegar vélin bræddi úr sér. Hann svaraði: „Ég tel líklegustu ástæðuna hafa verið þá, að of lítil smurolía hafi verið á vélinni. Sinn þátt í því hafi átt leyndur olíuleki við smurolíudælu vélarinnar og jafnframt að sennilega hafi engum, sem fóru með bátinn á þessum tíma, verið raunverulega ljóst, hversu mikill lekinn var í raun og veru. Hugsanleg orsök önnur gæti hafa verið óhreinindi í smurolíukerfi vélarinnar. Þá tel ég með tilliti til vélarinnar, að óforsvaranlegt hafi verið að gangsetja vélina, þegar lagt var að bryggju, eftir því sem á undan var gengið, og er þá eingöngu haft í huga vélin og meðferð hennar, en ég tek ekki afstöðu til annarra kringumstæðna, sem kynnu að hafa haft áhrif á, að vélin var sett í gang. Ég tel, að það hafi einnig verið óforsvaranlegt hjá Guðmundi Karli, með tilliti til vélarinnar sjálfrar, að setja vélina í gang, þegar hún stöðvaðist í höfninni hinn 27. mars, ef ekki hefði þurft að taka tillit til neins annars en hennar. Ég vil taka enn fram varðandi orsök úrbræðslu, að ófullnægjandi kæling á smurolíukæli við sjókælinguna hafi valdið auknu hitastigi á smurolíu og hún þess vegna verið þynnri og leitt af sér enn hraðari leka smurolíu út af vélinni. Ég tel, að sjókæling þurfi ekki að vera varhugaverð út af fyrir sig, nema þá ef hún er notuð til langframa, ef stillingar á sjómagni og jöfnun á milli strokka er rétt framkvæmd. Varðandi framkvæmd sjókælingar á þessari vél tel ég, að eðlilegt hefði verið, að viðgerðarmenn hefðu bent vélstjórum bátsins sérstaklega á galla þá, sem voru á sjókælingunni, sbr. matsgjörð okkar“.

Í framhaldsmatsgerðinni hafa matsmennirnir Guðmundur Björnsson og Sveinn Jónatansson lýst þeirri skoðun sinni, „að á tímabilinu 17. til 29. marz 1967 hafi engar skemmdir orðið á vélum og skipi, ef frá er skilin minni háttar skemmd á aðalvél, er varð hinn 27. marz 1967 vegna olíuleka á smurolíuröri við kambásdrif“. Samkvæmt þessu telja matsmenn, „að sjóttjónið 17.

marz 1967 og hugsanlegar afleiðingar til kvölds hins 29. marz 1967, sé hæfilega metið sem hér segir:

1. Aðalvél.

Vinna við hreinsun og skoðun, viðgerð og stilling olíuverks og spíssa o. fl., skolun, hreinsun og prófun	kr. 34.000.00	
Efni: Legur í olíuverk, borolía, smur-olía, þéttingar og ýmislegt ótalið	— 8.000.00	
Skolloftsblásari, skoðun og viðgerð, efni og vinna, sbr. matsgerð frá 26/3 '73	— 8.000.00	kr. 50.000.00

2. Gír aðalvélar.

Vinna við hreinsun, skolun og viðgerð	kr. 14.400.00	
Efni: Legur, þéttingar	— 23.275.00	— 37.675.00

3. Ljósavél.

Vinna við hreinsun, skolun, viðgerð, gangsetn. og prófun	kr. 19.500.00	
Efni: Legur, þéttingar, ýmislegt ótalið —	7.000.00	— 26.500.00

4. Raflögn, töflur, rafalar.

Vinna og efni samkv. reikningum	— 221.600.00	
---	--------------	--

5. Raforka á viðgerðartíma (2 vikur)	— 2.000.00	
--	------------	--

6. Hreinsun skips.

Vinna við hreinsun vélarrúms, lestar og íbúða . .	— 17.000.00	
---	-------------	--

7. Rúmdýnur, renningar.

Endurnýjun	— 8.000.00	
----------------------	------------	--

8. Olíutunna.

Tunna skolaðist fyrir borð 17/3 '67	— 3.042.00	
---	------------	--

9. Tjón á dekki.

Þorskanetauppstilling, síldardekk, síldaruppstilling. Vinna og efni við smíði og uppsetn.	— 72.000.00	
---	-------------	--

10. Uppsátur, viðgerð glugga og skipssíðu.

Uppsátur nauðsynlegt vegna viðgerðar á gír aðalvélar	— 43.300.00	
--	-------------	--

11. Viðgerð á radar.

Vinna og efni	— 1.142.00	
-------------------------	------------	--

12. Fatatjón skipverja.

Fatatjón virðist einungis hafa orðið hjá matsveini .	— 21.685.00	
--	-------------	--

13. Húsnæði skipverja.

Húsnæði þriggja skipverja, á meðan verið var að
þrifa bátinn kr. 4.500.00

Tjón 17/3 '67 samtals kr. 508.444.00

Viðgerðir á galla, sem ekki verða raktir til sjóttjóns 17/3 1967
eða afleiðinga þess:

14. Ferskvatnsdæla á aðalvél.

Ferskvatnsdæla virðist hafa verið biluð eða ónýtt,
þegar báturinn hóf siglingu sína frá Norðfirði 15.
marz 1967, sbr. skýrslu í véladagbók bátsins frá
þeim degi. Miðað er við endurnýjun dælu. Vinna og
efni kr. 18.000.00

15. Smurólíudæla á aðalvél.

Viðgerð dælu og sætis á aðalvél ásamt vinnu við að
taka hana og lok á aðalvél frá og koma sömu hlutum
fyrir aftur (sbr. matsgerð 26/3 1973) — 9.000.00
Vinna við að leita að leyndum olíuleka og prófun .. — 7.400.00

Kr. 16.400.00

Undirritaðir telja, að ekki hafi verið þörf á að endur-
nýja dælu.

16. Ljósavél. Tæring og slit.

Undirritaðir telja, að sökum eldra slits og tæringar
(vélín var sjókæld) hafi verið nauðsynlegt að fram-
kvæma víðtækari viðgerð á vélinni en þá, er leiddi af
sjóttjóninu 17/3 '67.

Varahlutir, annað efni og vinna (endurnýjun fóðr-
inga, bullu með hringum, eina sveifaráslegu) . . . — 18.000.00
Miðað er þá við, að þessi viðgerð fari fram samtímis
viðgerð af völdum sjóttjónsins.

Matsgerð þessi er miðuð við verðlag í marz—apríl 1967. Í mati
er ekki innifalinn kostnaður vegna kaups til áhafnar á viðgerðar-
tíma vegna sjóttjóns eða annarra viðgerða. Ennfremur er ekki
innifalinn kostnaður vegna dómkvaðninga og matsgerða eða hugs-
anlegt tjón vegna aflataps á viðgerðartíma vegna sjóttjónsins.

Undirritaðir taka fram eftirfarandi:

1. Mat á sjóttjóni aðalvélar hér að framan er miðað við þær

aðgerðir, er undirritaðir telja, að verið hafi nauðsynlegar og réttmætar, en ekki við þær aðgerðir og vinnu, sem fram fór á sínum tíma við aðalvélina.

2. Undirritaðir telja, að auk beins viðgerðarkostnaðar vegna olíudælu verði rétt að telja kostnað við leit að olíuleka, sem var á sínum tíma leyndur galli á aðalvélinni. Er áætlað, að hæfilegur tími til leitar og prófana í því sambandi hafi verið þrír heilir vinnudagar fyrir þrjá menn.

3. Í álitserð frá 26/3 1973 var metinn kostnaður við að bæta úr ágöllum einungis þeirra atriða, sem undirritaðir telja, að verið hafi í ófullnægjandi ástandi hinn 29. marz 1967, sbr. 3. mgr. á bls. 2 og 1. mgr. á bls. 9 í fyrrnefndri álitserð. Þetta átti þó ekki við um raflögn, raftöflur og rafala eða um lið 16 í þessari matsgerð.

Þess skal getið, að stefndi fékk Þorstein Egilsson til að framkvæma niðurjöfnun á sjótjóninu frá 17. mars 1967. Þorsteinn er ekki löggiltur niðurjöfnunarmaður sjótjóns, og hann var ekki dómkvaddur til að vinna þetta starf.

VI.

Kröfur sínar í málinu styður stefnandi þeim rökum, að stefnda sé skylt samkvæmt húftryggingarsamningum, sem í gildi voru, að bæta það tjón, sem leiddi af sjótjóninu 17. mars 1967, og úrbræðslu vélarinnar 30. mars 1967. Varðandi úrbræðslu vélarinnar skirskotar stefnandi til 7. gr. skilmálanna All Risks Clauses Fishing Vessels, en 7. gr. er í íslenskri þýðingu svohljóðandi:

„SÉRSTÖK TJÓN Á HÚF OG VÉL.

Félagið bætir eftirtalin tjón, en þau eru háð tjónfrádrætti samkv. 10. gr.

Tjón, þegar katlar brotna, springa eða verða lekir, öxlar brotna, sprenging verður, fyrir óhappatilviljun eða af annarri ástæðu, leyndur galli eða annar galli, sem þessu veldur.

Tjón, sem verða fyrir óhappatilviljun, leyndan galla, skemmdarverk, vanrækslu, rangt mat eða vanhæfni hvaða manns sem er.

Tjón er ekki bótaskyld, ef eigandi eða útgerðarstjórn hafa ekki gætt hæfilegrar hirðu og með því valdið tjóninu.

Skipstjóri, aðrir yfirmenn, skipverjar og hafnsögumenn teljast ekki vera eigendur, þótt þeir eigi hlut í skipinu.

Auk þess telur stefnandi, að stefndi hafi skilyrðislaust viðurkennt skyldu sína til að greiða bætur vegna tjóns á vélum m/b

Sæfaxes með því að rita stefnanda hinn 13. apríl 1967 svofellt bréf:
„Hr. Sigfús Johnsen, Vestmannaeyjum.

M.s. Sæfaxes NK 102.

Hér með staðfestist, að vér munum greiða bætur vegna tjóns á vélum ofangreinds skips, er átti sér stað þ. 16. marz 1967. Vér áskiljum oss þó rétt til skuldajöfnunar hjá oss á ógreiddum iðgjöldum“.

Hinn 21. apríl 1967 sendi stefndi svofellt símskeyti til bæjarfógetans í Vestmannaeyjum:

„Sem skrásetningarstjóri tilkynnist yður að vér höfum í dag sent svohljóðandi skeyti vegna m/b Sæfaxes NK 102: Kristján Sigurjónsson skipstjóri Vestmannabraut 61 Vestmannaeyjum þar sem upplýst er að gefnar hafa verið stórkostlega rangar skýrslur innan og utan réttar varðandi tjón á m/b Sæfaxes NK 102 og vegna brota á skyldum vátryggðs gagnvart vátryggjanda tilkynnist yður hér með að Tryggingamiðstöðin h/f riftir hér með og segir upp öllum tryggingum varðandi skipið og telur þær allar niður fallnar stop Tryggingamiðstöðin neitar bótaskyldum að því er varðar framkomin tjón á skipinu Tryggingamiðstöðin h/f Gísli Ólafsson stop Samkvæmt þessu skeyti falla og niður slysa- og ábyrgðartryggingar vegna áhafnar skipsins“.

Stefnandi heldur því fram, að uppsögn þessi á vátryggingarsamningnum sé lögleysa og marklaus gagnvart bótaskyldu tjóni, sem orðið var, svo og tjóni, sem varð 4 dögum eftir uppsögnina. Í því sambandi bendir stefnandi á, að vátryggingarsamningurinn hafi verið gerður til eins árs og engin þau atvik hafi komið til, er réttlættu fyrirvaralausar uppsögn hans að lögum. Þær röngu skýrslur, sem gefnar voru fyrir dómi, eftir að vátryggingaratburðurinn skeði, snerti á engan hátt sjálfan vátryggingaratburðinn og hafi hvorki gert að auka né minnka ábyrgð eða áhættu vátryggingarfélagsins. Stefnandi bendir á, að yfirvélstjóri, Björgvin Guðmundsson, upplýsti, að vélin í m/b Sæfaxes hafi eytt óeðlilega mikilli smurolíu á siglingu frá Neskaupstað til Vestmannaeyja, áður en sjótjónið varð. Við reynslusiglingu eftir endurnýjun og endurbætur vélarinnar hjá Vélsmiðjunni Völundi í janúar 1968 hafi komið í ljós, að vélin eyddi enn óeðlilega mikilli smurolíu og hafi orsök lekans reynst vera við þéttflöt smurðælu aðalvélar. Hér sé að minnsta kosti fundin skýringin á hinni miklu olíueyðslu vélarinnar á leiðinni frá Neskaupstað, þegar yfirvélstjórinn þurfti að bæta á hana 10 lítrum af olíu á fyrsta degi heimsiglingar. Tjón á vél af slíkum leyndum galla á vélar-

hlut falli að sjálfsögðu beint undir váttryggingu með All Risks skilmálum, sem hér var um að ræða, svo að einnig þessi ástæða leiði beint að bótaskyldu stefnda, verði það talið meðvirkandi orsök að tjóninu.

Stefnandi leggur áherslu á, að stefnda hafi strax verið tilkynnt um sjóþjónið, sem varð á siglingu skipsins frá Neskaupstað til Vestmannaeyja, þegar skipið kom þangað hinn 18. mars 1967. Sjó hafi verið dælt úr vélarrúmi strax um morguninn, sem skipið kom í höfn, en það hafi ekki verið fyrr en á öðrum degi, þ. e. 19. mars, að dælt var sjó og olíu út af aðalvél, en að öðru leyti beðið aðgerða frá stefnda. Stefndi hafi sent trúnaðarmann sinn, Þráin Viggósson, á staðinn 22. mars til að skoða skemmdir og gera ráðstafanir til viðgerða. Eftir fyrirmælum þessa trúnaðarmanns stefnda hafi verið tappað af gir og aðalvél og skolað út með borolíu einu sinni og síðan sett ný olía á. Þannig hafi liðið meir en 4 dagar frá því sjóþjónið varð, uns útskolun með borolíu átti sér stað. Vélarhlutar hefðu því vel getað verið farnir að tærast, þar sem sjór lá á þeim. Ofan á þetta bætist, að slík einstök útskolun með borolíu undir kringumstæðunum hafi ekki getað verið örugg, þótt strax væri til gripið. Hefði þurft að endurtaka útskolun og olíuafyllingu oftast til þess. Vélsmiðjan Magni h/f hafi séð um allar viðgerðir eftir sjóþjónið að fyrirmælum stefnda.

Stefnandi kveðst hafa orðið fyrir tilfinnanlegu tjóni af því að missa bátinn úr rekstri fyrir frystihúsið, sem hann rak, en stefnandi kveðst engin tók hafa átt á að fá annan bát til að leggja upp fisk hjá frystihúsi sínu, meðan báturinn var í viðgerð, þ. e. út árið 1967. Tjónið kveður hann fólgið í töpuðum hagnaði af fiskkaupum og vegna rekstursstöðvunar frystihússins út árið af þessum sökum. Muni ekki vera of í lagt að reikna með 300 tonna afla á bátinn yfir sumarárhaldið miðað við hliðstæða báta á miðunum við Vestmannaeyjar þennan tíma. Hefur stefnandi áætlað tjón þetta kr. 600.000.00, sbr. kröfulið 3 hér á eftir.

Fjárhæð kröfu sinnar í málinu byggir stefnandi fyrst og fremst á matsgerð þeirra Friðþórs Guðlaugssonar, Eggerts Gunnarssonar og Einars J. Gíslasonar, en stefnandi sundurliðar kröfu sína nú þannig:

„1. Tjónbætur samkvæmt matsgerð dómkvaddra manna, dags. 16/10 1967, sbr. bls. 6 í stefnu, dskj. nr. 1 . . . kr. 1.146.625.12 Viðbót skv. matsgerðum Guðmundar Björnssonar og Sveins Jónatanssonar, dags. 20 apríl 1973:

4.	liður, raflögn, skv. reikn.	kr. 75.292.68	
5.	— raforka á viðgerðartíma .. —	2.000.00	
6.	— hreinsun skips	5.000.00	
7.-8.	— rúmdýnur o. fl.	42.00	
9.	— tjón á dekki	434.40	
10.	— uppsátur v/viðg.	19.75	
11.	— viðgerð á radar	1.142.00	
12.	— fatatjón skipverja	21.685.00	
13.	— húsnæði skipverja	4.500.00	
15.	— smurdæla aðalvélar	16.400.00	kr. 126.515.83

Kr. 1.273.140.95

2. Kaup til áhafnar:

Kaup skipstj. og stýrim	kr. 48.849.00	
á hvorn, + orlof 7%, kr. 3.419.43 —	104.536.86	
Kaup 2 vélstj. 45.795.00 + 7% .. —	49.000.65	
Kaup 2 háseta og matsveins í viku		
kr. 8.549.10 + orl. 7%, kr. 598.43 —	9.147.53	162.685.04

3. Aflatjón á bátinn sumarúthaldið og tjón frysti-

húss vegna rekstursstöðvunar v/hráefnissk. .. —	600.000.00
---	------------

Kr. 2.035.825.99

÷ innborgað af stefnda til Útvegsbanka Íslands,

Vestmannaeyjum, 27/2 1971, dskj. nr. 59	167.286.75
---	------------

Mismunur kr. 1.868.559.24“

VII.

Lögmaður stefnda hefur í greinargerð sinni, sem dagsett er 6. mars 1969, tekið afstöðu til einstakra kröfuliða í kröfugerð stefnanda þannig:

„Um 1. Þessi liður nemur kr. 1.146.625.12. Hann er samkvæmt álitargerð dómkvaddra manna, dags. 16/10 1967. Í matsbeiðni er þess getið, að tjón hafi orðið á aðalvél, gir og ljósavél skipsins hinn 17. marz 1967 og gefið í skyn, að allar skemmdir á vélinni hafi stafað af áfalli því, er skipið fékk 17. marz 1967. Þetta er villandi, því að skemmdir á vél stafa af þremur tilvikum:

A. Skemmdir, sem urðu 17/3 1967.

B. Skemmdir, sem urðu 30/3 1967.

C. Skemmdir, sem urðu 25/4 1967.

Um A. Snúi maður sér fyrst að tjóni því, sem varð 17/3 1967, er viðurkennt, að þar er um bótaskyld tjón að ræða. Er skorað á stefnanda að leggja fram kvittaða reikninga frá Vélsmiðjunni Magna h/f yfir viðgerðarkostnaðinn. Eins og stefnandi hefur rakið, varð skipið fyrir áfalli 17. marz 1967. Í dagbókarútdrætti, undirrituðum af Björgvin Guðmundssyni, vélstjóra, og síðar staðfest fyrir rétti, kemur í ljós, að þegar skipið fékk áfallið og sjór streymdi niður í vélarrýmið, rakst eitthvað í ræsihandfang vélarinnar og stöðvaði hana. Eftir það var vélin ekkert keyrð, því skipið var dregið til Vestmannaeyja, og fór síðan fram viðgerð á öllu því, sem skemmt hafði, á vegur viðurkennds verkstæðis í Vestmannaeyjum. Þá var vélin hreinsuð og „skoluð út“ og gert við rafleiðslur og annað það, sem skemmdist 17/3. Niðurjöfnun á því tjóni hefur ekki farið fram þrátt fyrir marg ítrekaðar óskir Tryggingamiðstöðvarinnar, og tjónið raunar ekki gjaldfallið gagnvart henni, fyrr en útgerðarmaður hefur greitt viðgerðarreikningana. Hann hefur hinsvegar viljað blanda þessu tjóni saman við tjónið, sem varð 30/3, en það er alls ekki bótaskyld, svo sem sýnt mun fram á. Rétt er að benda á framburð Jóns Rúnars Sigurðssonar, vélvirkja, á dskj. nr. 6, en hann er starfsmaður Vélsmiðjunnar Magna h/f í Vestmannaeyjum, sem gerði við vél skipsins. Hann getur þess sérstaklega, að hann telji, að sjór hafi ekki að ráði komist í vélina. Hann kveðst hafa bragðað á því, sem í vélinni var, og ekki fundið mikið saltbragð af því. Viðgerðarmönnum Magna h/f og eftirlitsmanni tryggingarfélagsins, Þráni Viggóssyni, ber saman um það, að eftir áfallið 17/3 1967 hafi vélin verið skoluð út með skololíu og síðan sett á hana ný smurningsolíu. Annað virðist ekki hafa verið að henni. Sjó- og verzlunardómur Neskaupstaðar hefur í máli, sem höfðað var til greiðslu björgunarlauna á hendur eiganda m/b Sæfaxes vegna áfallsins, sem skipið fékk 17/3 1967, tekið afstöðu til þessarar meintu vélbilunar, en í forsendum dómsins segir svo:

„Hinir sérfróðu meðdómsmenn líta svo á, að bilanir þær á vélum og rafbúnaði m/s Sæfaxes, NK 102, sem urðu aðfaranótt hins 17. marz 1967, hafi að vísu verið alvarlegar, en þar sem eigi hafi verið hrakin sú fullyrðing I. vélstjóra skipsins, að orsökina fyrir stöðvun aðalvélarinnar hafi einungis verið sú, að eitthvað hafi rekizt í ræsihandfang aðalvélarinnar og ekkert hafi komið fram, sem bendi til þess, að stýrisbúnaður skipsins hafi laskazt, bendi allar líkur til þess, að skipið muni hafa komizt til hafnar af eigin rammleik“.

Fullyrðing stefnanda um, að skoðunarmaður tryggingarfélagsins beri ábyrgð á viðgerð á bátnum, er gjörsamlega út í bláinn. Bæði samkv. lögum og tryggingaskilmálum ber útgerðarmanni að gera allt, sem sanngjarnlega má af honum krefjast, til þess að draga úr öllu tjóni, og þá með að hefja viðgerðir strax og unnt er, sbr. 52. gr. 1. 20/1954. Skoðunarmaður tryggingarfélagsins hefur því hlutverki einu að gegna að fylgjast með því, að ekki sé gert við annað eða meira en það, sem tjóninu tilheyrir, í rauninni til þess að fyrirbyggja að útgerðarmenn geti komið almennum viðhaldskostnaði vélar eða skips á viðkomandi tjón og velt þannig viðhaldskostnaði yfir á tryggingarfélagið.

Um B. Vél skipsins bræddi úr sér 30/3 1967. Sem sönnun þess, að vélin bræddi ekki úr sér þann 17/3 1967, nægir að benda á, að vélin var látin ganga allan skírdag, 23/3, að skipið fór í róður 25/3 og 28/3 skv. skýrslu skipstj., dskj. 6, bls. 3, og landaði afla í bæði skiptin, sbr. dskj. 6, bls. 10. Ég lít svo á, að fullar sannanir hafi komið fram um það, að úrbræðsla vélarinnar hinn 30/3 1967 hafi verið gerð af ásettu ráði í þeim tilgangi að fá hana bætta af tryggingarfélaginu sem ónýta. Þessi skoðun er studd eiðföstum framburði nokkurra manna, auk þess sem öll framkoma og hegðun skipstjórnarmanna og útgerðarmanns í sambandi við rannsókn málsins, rangir framburðir fyrir rétti, sem nú hafa sætt opinberri ákæru, benda eindregið til þess, að ætlunin hafi verið sú að eyðileggja vélina og fá hana bætta.

Það er upplýst, að skipstjórnarmenn bátsins báðu um aðstoð vegna þess, að vélin hitnaði. Þeir fengu vélstjórælærðan mann til þess að bera rangt fyrir rétti og gefa skýringar á því, hvernig vélin hitnaði, og um aðra atburði, sem gerðust um borð í bátnum, en síðar kom það í ljós, að vélstjóri þessi var alls ekki með bátnum í fyrrgreindri för. Það hefur hann sjálfur játað fyrir rétti. Skipstjóri bátsins hefur vélstjóraréttindi, og mátti honum því vera ljóst, að ef vélin ofhitnaði, mætti alls ekki keyra hana. Eftir sem áður sleppir hann dráttartauginni, þegar lóðsinn er með skipið í drætti, ræsir vélina og keyrir hana ca 10 mínútur. Hvers vegna gerir skipstjórinn, sem jafnframt er eigandi skipsins, þetta? Hann er útlærður vélstjóri. Og hvers vegna ber hann rangt fyrir rétti og fær aðra til að gera það. Í 18. gr. laga nr. 20/1954 segir svo:

„Ef vátryggður verður þess valdur af ásettu ráði, að vátryggingaratburðurinn gerist, á hann enga kröfu á hendur félaginu.

Hafi hann af vangá sinni valdið því, að vátryggingaratburður-

inn gerðist, og telja má vangá hans stórkostlega eftir því sem atvik lágu til, skal úr því skorið, hvort greiða skuli bætur og hve háar, eftir því, hversu mikil sökin er, og eftir öðrum atvikum. Þegar um er að ræða líftryggingar eða ábyrgðartryggingar, ber félagið þó fulla ábyrgð.

Ég hygg, að hjá því verði aldrei komist að heimfæra framferði skipstjórans undir 1. mgr. þessarar greinar. Í þessu sambandi er rétt að benda á bókanir á dskj. 6, bls. 12. Segir Atli Benediktsson, II. vélstjóri, er hann viðurkennir að hafa borið rangt fyrir rétti, að Kristján Sigurjónsson, skipstjóri, hafi fengið sig til þess, og orðrétt er eftir honum bókað: „Kærði játaði hreinskilningslega, að sér væri ljóst, að bak við tilmæli Kristjáns hefði falist auðgunartilgangur í sambandi við tryggingarféð“. Sama kemur fram hjá Hrafni Hansen, stýrimanni, á bls. 13, sama skjali, sem viðurkenndi að hafa borið rangt fyrir rétti og verið fenginn til þess af Kristjáni skipstjóra. Eftir honum er bókað orðrétt: „Kærði játaði hreinskilningslega, að sér væri ljóst, að auðgunartilgangur varðandi vátryggingarféð hafi legið að baki tilmælum Kristjáns“. Báðir þessir menn hafa staðfest framburð sinn með eiði. Þá skal bent á framburð Braga Ingibergs Ólafssonar, bls. 15, dskj. 6. Hann ber það, að foreldrar Kristjáns skipstjóra hafi tjáð honum, að ef Kristján fengi ekki „tryggingarféð“ út, væri hann á götunni með 9 manna fjölskyldu. Einnig skal bent á framburð Ingvalds Andersen hóteltjóra, dskj. 6, bls. 15—16. Hann ber það fyrir rétti, að stefnandi þessa máls hafi leitað eftir því, að hann sem hóteltjóri skrifaði ranga reikninga, og hafi stefnandi getið þess um leið, að hann færi fram á þetta í því skyni að fá betri útkomu fyrir sjálfan sig á kostnað „trygginganna“. Hafi Sigfús getið þess sérstaklega, að hann ætlaði „að láta tryggingarnar greiða“. Tveir síðastnefndu mennirnir hafa staðfest framburð sinn með eiði. Það yrði of langt mál að rekja nákvæmlega í greinargerð allt það brask, sem skipstjóri og útgerðarmaður stóðu í í sambandi við bátinn, en skipstjóri Lóðsins hefur vottað, að áhöfn m/b Sæfaxes hafi sleppt dráttartaugunum, þegar Lóðsinn var með bátinn í drætti til Vestmannaeyja, og látið hann ganga í allt að 10 mín. Það finnst varla svo fáfróður 12 ára drengur, að hann viti ekki, að vél, sem er látin ganga smurolíulaus, bræðir úr sér á 2—3 mín., eða jafnvel styttri tíma.

Það kemur fram í stefnu, að stefnandi hafi engan þátt átt í þeim aðgerðum, sem leiða grun að því, að um vísvitandi tilraun til vátryggingarsvika sé að ræða. Þetta skiptir engu, og það verður

að hafa ríkt í huga, að stefnandi var ekki eigandi bátsins þann 30/3 1967. Kristján Guðni Sigurjónsson, sem var skipstjóri bátsins í umræddri ferð, var þá talinn eigandi bátsins, og frá honum leiðir stefnandi allan sinn rétt. Hann getur því aldrei öðlast annan eða meiri rétt heldur en Kristján hafði, en framferði Kristjáns fellur hiklaust undir 18. greinina, sbr. framanritað.

Á það hefur verið minnst hér á undan, að þegar skipið lét úr höfn í veiðiferðina 30/3, var I. vélstjóri ekki á skipinu. Leiddi það til þess, að skipstjóri og fleiri af áhöfn skipsins báru rangt fyrir rétti, sem hefur leitt til opinberrar málshöfðunar á hendur þeim. Samkv. ákvæðum laga um váttryggingarsamninga nr. 20/1954, 63. gr., er tryggingarfélagi óskýlt að bæta tjón, sem stafar af því, að skipið var óhaffært, er það síðast lét úr höfn, ófullnægjanlega útbúið eða mannað. Nú liggur það fyrir, að skipið var ekki nægjanlega mannað, og er því tryggingarfélaginu óskýlt að bæta tjón, sem skeði, meðan svo var ástatt, og raunar má bæta því við, að allt bendir til þess, að tjón þetta hafi einmitt skeð, vegna þess að enginn var til þess að sinna störfum vélstjóra. Þetta atriði eitt út af fyrir sig leiðir til sýknu.

Rétt er að geta þess, að tryggingarfélagið er ekki bótaskýlt fyrr en eigandinn hefur greitt viðgerðarreikninga, og er þá tjóni skipt niður á eigendur og váttryggjanda af niðurbjöfnunarmanni. Yfirlýsing váttryggingarfélagsins nær aðeins til tjónsins, sem skeði 17/3 1967, en alls ekki til tjónsins, sem varð 30/3 s. á. Þess vegna er nauðsynlegt að skipta tjóninu niður á hina tilgreindu tjóndaga, en eins og áður er um getið, var gert við tjónið, sem varð 17/3, á viðurkenndu verkstæði í Vestmannaeyjum, Vélaverkst. Magna h/f.

Um C. Þriðja tjónið er umbj. mínum óviðkomandi: Það tjón var 25. apríl 1967, en í stefnu er viðurkennt, að tryggingunni hafi verið sagt upp með símskeyti 21. apríl s. á. Öllum þinglýstum veðhöfum var jafnframt tilkynnt um uppsögnina. Uppsögn váttryggingarsamnings er tvímælalaust heimil, og uppsagnarfrests verður ekki krafist af þeim, sem gefur alrangar skýrslur og fær aðra til að bera ljúgvitni fyrir rétti um atriði, sem varða váttryggingaratburðinn.

Um II. Annar liður kröfugerðarinnar er kaup til áhafnar, kr. 162.685.04. Bótaskyldu til áhafnar er neitað með sömu rökum og hér að ofan hefur verið dregið á, þ. e. að skipið hafi verið ósjófært, er það lét úr höfn, samkv. 63. gr. laga nr. 20/1954, og að öðrum þræði með visun til 18. gr. sömu laga, að váttryggður hafi orðið þess valdur af ásettu ráði, að váttryggingaratburðurinn gerð-

ist. Jafnvel þótt hvorugu þessu væri til að dreifa, gæti þessi liður aldrei orðið bótaskyldur, vegna þess að útgerðarmaður hefði ekki þurft að greiða kaup til skipstjóra, stýrimanns né II. vélstjóra, þar sem hann gat vafalaust sagt þeim upp fyrirvaralaust vegna rangs framburðar og skýrslufölsunar fyrir rétti, en hvað snertir I. vélstjóra, nægir að benda á, að enginn var ráðinn sem slíkur á skipið. Þá er þessari kröfufjárhæð mótmælt á þeim grundvelli, að í málinu liggur ekkert fyrir um það, að áhöfnin hafi fengið þetta kaup greitt, og er skorað á stefnanda að leggja fram kvittanir fyrir þessum launum og skattframtölum viðkomandi manna árið 1967 til að sanna, að greiðslur hafi átt sér stað.

Um 3. Þriðji liðurinn, aflatjón kr. 600.000.00 er ekki bótaskyldt samkv. váttryggingarskilmálum“.

VIII.

Það er álit hinna dómkvöddu matsmanna Guðmundar Björns-sonar og Sveins Jónatanssonar, að aðalvél skipsins hafi verið óskemmd að því er varðar úrbræðslu hennar að kvöldi hins 29. mars 1967. Er þessi niðurstaða matsmannanna nánar rökstudd í álitargerð þeirra frá 26. mars 1973, sem áður hefur verið rakin. Aðalvél skipsins bræddi úr sér í veiðiferðinni 30. mars 1967. Sá galli á þéttifleti smurolíudælu aðalvélar, sem olli því, að smurolía rann þar út, þegar vélin var heit, var ekki kominn í ljós, þegar vélin bræddi úr sér, en skipstjóránur mátti vera ljóst, að olíueyðsla vélarinnar var mjög óeðlileg. Mátti honum einnig vera ljóst, að nauðsynlegt var, að vélarinnar væri vel gætt. Engu að síður lét hann úr höfn nefndan dag og hélt á veiðar, án þess að sérstakur vélstjóri væri á skipinu. Skipstjórinn, sem hafði rétt til að stjórna vélum allt að 500 hestöflum að stærð, sýndi af sér stórkostlegt gáleysi, þegar hann ræsti vélina, er skipið var að taka land í lok þessarar ferðar. Líta verður svo á, að tjón það, sem varð í veiðiferðinni 30. mars, stafi þannig fyrst og fremst af því, að skipið var ófullnægjandi mannað, sbr. 1. gr. og 2. mgr. 7. gr. laga nr. 72/1966 um atvinnuréttindi vélstjóra, og áðurgreindum mistökum skipstjórans. Að svo vöxnu máli verður að fallast á það með stefnda, að það tjón, sem varð á vélum skipsins 30. mars 1967, sé ekki bótaskyldt samkvæmt þeim váttryggingarsamningi, sem skipstjórinn hafði sem eigandi og útgerðarstjóri skipsins gert við stefnda, sbr. 63. gr. og 2. mgr. 18. gr. laga nr. 20/1954 um váttryggingarsamninga, enda verður ekki á það fallist með stefn-

anda, að gallinn á þéttifleti olíudælnnar hafi, eins og atvikum er háttað, verið með þeim hætti, að tilvist hans eigi að fella bótaskyldu á stefnda samkvæmt „All risk clauses“ ákvæðum vátryggingarsamningsins á því tjóni, sem varð margnefndan dag. Þá hefur stefnandi heldur ekki sýnt fram á, að stefndi hafi með loforðum eða á annan hátt skuldbundið sig til greiðslu á þessu tjóni.

Við hinn munnlega málflutning féll stefnandi frá öllum kröfum sínum varðandi það tjón, sem varð á skipinu 25. apríl 1967, þar sem óvíst sé, að tjónið hafi numið hærri fjárhæð en kr. 3.000.00, sem var eigin áhætta tryggingartaka samkvæmt vátryggingarsamningnum.

Svo sem lýst er í VII. kafla hér að framan, er af hálfu stefnda viðurkennt, að tjón það, sem varð 17. mars 1967, sé bótaskylt af hans hálfu sem vátryggjanda. Kemur þá næst til úrlausnar, að taka afstöðu til þess, hvaða bótaskyldu tjóni vátryggingartaki varð fyrir, þegar skipið varð fyrir áfalli hinn 17. mars 1967, og taka afstöðu til krafna stefnanda að því leyti.

Í V. kafla er frá því sagt, að í dómkvaðningu frá 9. október 1967 var lagt fyrir matsmennina Friðþór Guðlaugsson, Einar J. Gíslason og Eggert Gunnarsson, „að meta til peningaverðs tjón það, sem orðið hefur á aðalvél, gír og ljósavél m.b. Sæfaxes, NK 102, sem afleiðing sjótjóns 17. marz 1967, er sjór komst í vélar-rúm bátsins og leiddi til, að vélin var orðin úrbrædd hinn 30. marz 1967, ennfremur allt tjón annað, er stafað hefur af greindu sjótjóni“. Tjón þetta mátu þeir á samtals 1.146.625.12 kr., og í þeirri fjárhæð er innifalinn kostnaður við að gera við það tjón, sem varð á aðalvélinni hinn 30. mars 1967. Svo sem fyrr er frá greint, hafa matsmennirnir Guðmundur Björnsson og Sveinn Jónatansson í framhaldsmatsgerð sinni frá 20. apríl 1973 metið sjótjónið 17. mars 1967 í 13 liðum samtals kr. 508.444.00, sbr. V. kafla hér að framan. Mati þessu hefur ekki verið hnekkkt. Þykir bera að leggja það til grundvallar, þó þannig, að matsliður 12, fatatjón skipverja, kr. 21.685.00, dragist frá, þar sem þetta tjón fellur ekki undir húftryggingu skipsins. Þá þykir rétt með hliðsjón af málflutningi stefnda, sbr. einnig dómsskjal nr. 76, að hækka matslið nr. 3 um kr. 1.999.00. Við hinn munnlega málflutning var á það fallist af stefnda, að stefndi greiddi kr. 7.400.00 vegna áætlaðrar vinnu við leit að olíuleka, sbr. 15. matslið í matsgerðinni. Verður krafa stefnanda að því leyti tekin til greina. Stefnandi þykir hins vegar eigi hafa fært sannanir fyrir því, að hann eigi rétt á frekari bótum samkvæmt köfulið 1. Verður þessi kröfu-

liður því tekinn til greina með kr. 496.158.00 (508.444.00 ÷ 21.685.00 + 1.999.00 + 7.400.00).

Í matsgerðinni er ekki gert ráð fyrir kaupi áhafnar, á meðan á viðgerð stóð, en þann kostnað ber stefnda að greiða skv. ákvæðum váttryggingarsamningsins. Glöggar upplýsingar liggja ekki fyrir um það, hver sé hæfilegur viðgerðartími á umræddu tjóni. Með hliðsjón af gögnum málsins þykir rétt að miða viðgerðartímann við tvær vikur. Reiknast kaup skipstjóra og stýrimanns í þennan tíma samtals kr. 18.069.00, kaup 2. vélstjóra kr. 8.166.67 og kaup tveggja háseta og matsveins í eina viku samtals kr. 9.147.53. Verður kröfuliður stefnanda varðandi kaup áhafnar því tekinn til greina með kr. 35.383.20.

Stefnandi hefur ekki sannað, að stefnda sé skylt að bæta stefnanda aflatjón, sem báturinn kann að hafa orðið fyrir vegna þess sjóttjóns, sem varð á skipinu 17. mars 1967, hvorki samkvæmt ákvæðum tryggingarskilmálanna né af öðrum ástæðum. Ber því að sýkna stefnda af kröfunni um aflatjón.

Samkvæmt því, sem nú hefur verið rakið, telst hið bótaskylda tjón stefnanda nema kr. 531.541.20 (496.158.00 + 35.383.20).

Við hinn munnlega málflutning var því haldið fram af stefnda, að til frádráttar hinu bótaskylda tjóni eigi að koma fjórar fjárhæðir, samtals kr. 313.110.92, sem gerð verður nú grein fyrir:

1. Stefndi kveðst í maímánuði 1967 hafa greitt kr. 40.000.00 til Ísaga h/f vegna Vélsmiðjunnar Magna h/f í Vestmannaeyjum vegna Sæfaxes, NK 102. Er því haldið fram af stefnda, að greiðsla þessi hafi verið innt af hendi til þess að greiða fyrir viðgerð á skipinu. Stefndi heldur því fram, að ofangreind fjárhæð hafi komið til frádráttar, þegar stefnandi gerði upp reikningana við Vélsmiðjuna Magna h/f. Eigi þessi fjárhæð því að koma til frádráttar. Stefnandi kveðst ekki vefengja, að stefndi hafi greitt kr. 40.000.00 til Ísaga h/f vegna Vélsmiðjunnar Magna h/f, en hann kveðst ekki minnst þess, að fjárhæð þessi hafi komið til frádráttar við uppgjör hans við vélsmiðjuna. Hefur stefnandi því mótmælt því, að fjárhæð þessi komi til skuldajafnaðar eða lækkunar á kröfum hans. Þá hafi upplýsingar um fjárhæð þessa ekki legið fyrir matsmönnum, þegar þeir framkvæmdu mat sitt.

Stefndi hefur lagt fram bréf Vélsmiðjunnar Magna h/f, og er það dagsett 3. þ. m. Þar segir:

„Samkvæmt beiðni yðar höfum við athugað viðskiptareikning m/b Sæfaxes, NK, fyrir árið 1967. Við staðfestum, að greiðsla

sú, krónur 40.000.00, sem þér inntuð af hendi fyrir okkur á reikning m/b Sæfaxes, er færð sem innborgun á reikning bátsins.

Þessi færsla hefur átt sér stað þann 23. maí 1967“.

Þegar það er virt, sem hér hefur verið frá greint, og atvik að öðru leyti, þykir stefndi hafa sannað nægjanlega, að fjárhæð þessi eigi að koma til frádráttar.

2. Stefndi kveðst hafa greitt kr. 57.405.00 til Hamarsbúðarinnar h/f í Reykjavík samkvæmt ósk stefnanda hinn 17. apríl 1967. Hér hafi verið um að ræða ýmsa varahluti, sem farið hafi til viðgerðar á m/b Sæfaxes.

Stefnandi kveðst viðurkenna, að stefndi hafi greitt þennan reikning. Hann neitar því hins vegar, að reikningsfjárhæð þessi komi til skuldajafnaðar, þar sem reikningur þessi sé ekki innifalinn í kröfugerð og hann hafi ekki verið til staðar, þegar matsmenn mátu tjónið.

Matsmenn hafa í bréfi, dagsettu 21. september 1973, fjallað um reikning þennan. Telja þeir, að varahlutakostnaður samkvæmt honum tilheyri tjóninu, er varð 30. mars 1967.

Að svo vöxnu máli ber að draga fjárhæð reikningsins frá kröfum stefnanda í málinu.

3. Stefndi heldur því fram, að ógreidd hafi verið váttryggingargjöld af skipinu, samtals að fjárhæð kr. 48.419.17.

Af hálfu stefnanda er því nú ekki andmælt, að fjárhæð iðgjaldanna eigi að koma til frádráttar á bótakröfu stefnanda. Kemur þessi fjárhæð því til frádráttar.

4. Óumdeilt er, að stefndi greiddi samkvæmt ósk stefnanda kr. 167.286.75 til Útvegsbanda Íslands h/f hinn 27. febr. 1971. Kemur sú fjárhæð því einnig til frádráttar.

Í váttryggingarsamningnum, sem málið fjallar um, er ákvæði um, að váttryggingartaki beri sjálfur eigin áhættu í hverju tjóni, kr. 3.000.00. Kemur sú fjárhæð því einnig til frádráttar.

Með hliðsjón af ofangreindu verður stefnda dæmt að greiða stefnanda kr. 215.430.28 ($531.541.20 \div 40.000.00 \div 57.405.00 \div 48.419.17 \div 167.286.75 \div 3.000.00$), og þykir rétt með hliðsjón af 24. gr. laga nr. 20/1954 að dæma stefnda til að greiða stefnanda 8% ársvexti af kr. 382.717.03 frá 1. júlí 1967 til 27. febrúar 1971 og af kr. 215.430.28 frá þeim degi til 16. maí 1973 og 10% ársvexti af síðastgreindri fjárhæð frá þeim degi til greiðsludags.

Eftir atvikum öllum þykir rétt, að stefndi greiði stefnanda málskostnað, sem ákveðst kr. 80.000.

Bjarni K. Bjarnason borgardómari kvað upp dóm þennan ásamt

meðdómendunum Andrésí Guðjónssyni skólastjóra og Birni Helgasyni hæstaréttarritara.

Dómsorð:

Stefndi, Tryggingamiðstöðin h/f, greiði stefnanda, Sigfúsi J. Johnsen, kr. 215.430.28 með 8% ársvöxtum af kr. 382.717.03 frá 1. júlí 1967 til 27. febrúar 1971 og af kr. 215.430.28 frá þeim degi til 16. maí 1973 og 10% ársvexti af síðastgreindri fjárhæð frá þeim degi til greiðsludags og kr. 80.000 í málskostnað, allt innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.

Þriðjudaginn 19. október 1976.

Nr. 63/1976. **Ákærvaldið**

(Þórður Björnsson ríkissaksóknari)
gegn

Geir Egilssyni

(Þorvaldur Lúðvíksson hrl.).

Dómentur:

hæstaréttardómararnir Magnús P. Torfason, Ármann Snævarr,
Benedikt Sigurjónsson, Björn Sveinbjörnsson og Logi Einarsson.

Fjárdráttur.

Dómur Hæstaréttar.

Fyrir Hæstarétt hafa verið lögð nokkur ný gögn, þ. á m. ljósrit veðskuldabréfs þess, sem ákærða er gefið að sök að hafa misfarið með. Ber ljósritið með sér, að bréf þetta var að fjárhæð 429.314 krónur, en eigi 429.317 krónur, svo sem greinir í ákæru. Það athugast enn fremur, að samkvæmt framangreindum gögnum var fjárhæð annars vixilsins, sem ákæra lýtur að, 266.666 krónur, en hins 266.668 krónur. Ákæru um fjárdrátt vixlanna ber þó að miða við þá fjárhæð, sem í ákæru greinir, shr. 3. mgr. 118. gr. laga nr. 74/1974.

Í þinghaldi í sakadómi Reykjavíkur 27. maí 1975 viðurkenndi Þorsteinn Jónsson, að ákærði hafi hans vegna innt af