eða fasteign hafi verið lögtekin, enda er beinlínis út frá því gengið í lögunum. Ekki verður heldur á það fallizt með gerðarþola, að dráttur sá, er hefur orðið á því að biðja um uppboðið, eigi að valda synjun uppboðsins. Niðurstaðan verður þá sú, að uppboðið megi fara fram fyrir aðalkröfunni.

Varnaraðili hefur krafizt þess sérstaklega, að ekki verði veitt heimild fyrir uppboði vegna vaxtakröfunnar, og hefur þar um vitnað til ákvæða 4. mgr. 1. gr. fyrningarlaganna, sem að ofan er til vitnuð. Talið er, að þetta ákvæði nái jafnt til sjálfsvörzluveðréttar í fasteign sem lausafjár, og verður því fallizt á sjónarmið varnaraðilja um þetta efni. Niðurstaðan verður þá sú, að heimilt sé að láta uppboðið fara fram fyrir skattkröfunni ásamt kostnaði. Rétt þykir, að málskostnaður falli niður.

Sigurður M. Helgason borgarfógeti kvað upp úrskurð þennan.

Því úrskurðast:

Framangreint uppboð skal fara fram til lúkningar skattkröfunni, kr. 183.882.00, ásamt kostnaði.

Málskostnaður fellur niður.

Föstudaginn 28. febrúar 1969.

Nr. 185/1967. **Reynir Böðvarsson**
(Þorvaldur Lúðvíksson hrl.)
gegn
Eiríki Ásbjörnssyni
(Jón Hjaltason hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómarar Hæstaréttar.

Ómerking. Frávísun.

Dómur Hæstaréttar.

Áfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 20. nóvember 1967, að fengnu áfrýjunarleyfi 17. s. m. Gerir hann þessar dómkröfur:

1. Að stefnda verði dæmt að hlíta því, að kaupum á m/s

Emmu, VE 1, nú Emmu, ÁR 19, ásamt fylgifé samkvæmt afsali, dags. 1. september 1964, verði riftað.

2. Að stefnda verði dæmt að endurgreiða honum kr. 100.000.00 ásamt 7% ársvöxtum frá 1. nóvember 1964 til 1. janúar 1965, 6% ársvöxtum frá þeim degi til 1. janúar 1966 og 7% ársvöxtum frá þeim tíma til greiðsludags.
3. Að stefnda verði dæmt að greiða honum þinglestrar- og stimpilkostnað kaupskjala, að fjárhæð kr. 34.525.00 ásamt 7% ársvöxtum frá 6. nóvember 1964 til 1. janúar 1965, 6% ársvöxtum frá þeim tíma til 1. janúar 1966 og 7% ársvöxtum frá þeim tíma til greiðsludags.
4. Að stefnda verði dæmt að skila honum þremur veðskuldabréfum, hverju að fjárhæð kr. 200.000.00, og fjórum veðskuldabréfum, hverju að fjárhæð kr. 100.000.00, sem áfrýjandi gaf út vegna kaupanna.
5. Að stefnda verði gert að greiða honum málskostnað bæði í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst þess, að héraðsdómurinn verði staðfestur og áfrýjanda verði dæmt að greiða honum málskostnað fyrir Hæstarétti.

Hinn 23. apríl 1968 dómkvaddi sýslumaðurinn í Árnessýslu þá dr. phil. Sigurð Pétursson gerlafræðing og Ingimar Óskarsson grasafræðing „til þess að skoða bátinn Emmu, VE 1, er nú er í slipp á Eyrarbakka“ og kveða upp álit um, „hvort maðkur sá, sem er í viðum bátsins, þrífist í ósöltu vatni, hvort líkur séu til þess, að maðkurinn hafi lífs- og vaxtarskilyrði í viðum báta, er gerðir eru út frá Eyrarbakka, þar sem sjórinn þar er lítt saltur, . . . hvort umræddur maðkur geti hafa skemmt viði bátsins á því tímabili, frá því hann var afhentur“ áfrýjanda „hinn 1. september 1964 til 28. janúar 1965, er skoðun Skipaskoðunar ríkisins fór fram“. Matsmennirnir kváðu upp mat sitt hinn 14. maí 1968, og eru ályktarorð þeirra þessi: „Við teljum fullvíst, að stærri maðksmugurnar í byrðing v/b Emmu hafi verið þar, þegar báturinn var tekinn í slipp í nóvember 1963. Síðari maðksmitunin í byrðingnum hefur í síðasta lagi farið fram

sumarið 1964, og teljum við sennilegt, að það hafi gerzt, áður en báturinn kom til Eyrarbakka. Ber hvort tveggja til, að tíminn, sem báturinn lá á Eyrarbakka, var stuttur og sjávarhiti þá lækkandi, og að engin merki þess fundust í hafnarmannvirkjunum á Eyrarbakka, að trémaðkur hafi verið þar s.l. 5 ár, enda þótt sjávarselta þar sé nægileg til þess að hann gæti lifað".

Í máli þessu liggja eigi fyrir viðhlítandi gögn eða fullgilt mat um það, hvort eða að hvaða marki áfrýjandi er fær um að skila stefnda hinum seldu hlutum, skipinu Emmu, VE 1, nú ÁR 19, ásamt búnaði þess og veiðarfærum svo á sig komnum og förnum sem þeir voru, þá er áfrýjandi varð þess var, að nefnt skip var haldið leyndum löstum, og ef áfrýjandi er eigi megnugur að skila fjárhlutum þessum í áminnztu horfi, hversu mikilli fjárhæð nemur rýrnun þeirra í vörzlum hans á þessu tímabili, sbr. 57. og 58. gr. laga nr. 39/1922. Um þessi atriði brestur matsgerð, sem sameina má nauðsynlegri skoðunargerð samkvæmt 2. gr. siglingalaga nr. 66/1963 um það, hvort skipið var, þá er ágallarnir komu í ljós, talið þess vert, að við það væri gert. Í slíkri matsgerð hefði átt að greina út af fyrir sig, hvað viðgerð á hinum leynda fúa og leyndu maðkskemmdum hefði kostað. Ef metið er, að svarað hefði kostnaði að gera við skipið, þegar er hinir leyndu lestir fundust, þyrfti matsgerð að liggja fyrir um, hvort skipið sé nú þess vert, að viðgerð á því borgi sig fjárhagslega. En í þessu sambandi er þess að geta, að matsgerð þeirra Hjálmars Árnasonar og Egils Þorfinssonar frá 9. janúar 1966 er eigi fullnægjandi bæði sökum þess, að stefndi var eigi til hennar kvaddur og hún svarar eigi spurningum um öll þau atriði, sem kanna þarf.

Kröfugerð áfrýjanda í málinu, þar sem eigi eru boðin fram lögmæt skil hinna keyptu hluta, gagnasöfnun og málflutningur eru enn eigi svo rækileg, að málið hafi komizt á dómhæft stig. Verður því að ómerkja alla meðferð málsins fyrir héraðsdómi og svo héraðsdóminn og frávísa málinu frá héraðsdómi.

Rétt er, að málskostnaður falli niður.

Dómsorð:

Meðferð máls þessa í héraði og hinn áfrýjaði dómur eiga að vera ómerk, og er málinu vísað frá héraðsdómi. Málskostnaður fellur niður.

Dómur bæjarþings Vestmannaeyja 30. desember 1966.

Mál þetta, sem dómtekið var hinn 19. þ. m., er höfðað af Braga Björnssyni héraðsdómslögmanni, Vestmannaeyjum, f. h. Reynis Böðvarssonar, Sandi, Eyrarbakka, Árnessýslu, með stefnu, útgefinni 14. október 1965, birtri 19. s. m., á hendur Eiríki Ásbjörnssyni útgerðarmanni, Urðavegi 41, Vestmannaeyjum, til riftingar á kaupum á m/b Emmu, VE 1.

Stefnandi gerði í upphafi þær réttarkröfur:

I) Að stefndi verði dæmdur til að þola, að kaupum á m/b Emmu, VE 1, ásamt fylgifé samkvæmt afsali, útgefnu 1. september 1964, verði riftað með dómi.

II) Að stefndi verði dæmdur til að endurgreiða stefnanda greiðslu upp í kaupverð bátsins, kr. 100.000.00, með 7% ársvöxtum frá 1. nóvember 1964 til 31. desember s. á. og með 6% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags.

III) Að stefndi verði dæmdur til að greiða stefnanda þinglestrar- og stimpilkostnað kaupskjala vegna kaupanna, kr. 34.525.00, með 7% ársvöxtum frá 6. nóvember 1964 til 31. desember s. á. og með 6% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags.

IV) Að stefndi verði dæmdur til að greiða stefnanda endurbóta- og viðgerðarkostnað á vél bátsins, kr. 25.000.00, með 6% ársvöxtum frá 1. febrúar 1965 til greiðsludags.

V) Að stefndi verði dæmdur til að skila stefnanda þremur veðskuldabréfum, hverju að fjárhæð kr. 200.000.00, og fjórum veðskuldabréfum, hverju að fjárhæð kr. 100.000.00, er gefin voru út í sambandi við kaupin.

VI) Að stefndi verði dæmdur til að greiða stefnanda hæfilegan málskostnað að mati réttarins.

Í lok málsins féll stefnandi frá kröfu sinni í IV. lið og hækkaði vaxtarkröfur sínar samkvæmt II. og III. lið upp í 7% frá 1. janúar 1966 til greiðsludags, en að öðru leyti voru vaxtakröfur hans óbreyttar svo og aðrar kröfur.

Stefndi mætti í málinu og gerði þær réttarkröfur, að hann yrði algerlega sýknaður af öllum kröfum stefnanda og verði stefnanda

gert að greiða honum hæfilegan og þó ríflegan málskostnað eftir mati réttarins.

Með afsali, útgefnu 1. september 1964, seldi stefndi stefnanda mótorbát sinn, Emmu, VE 1, ásamt 4 þorskanetjatrossum með tilheyrandi (kúlum, steinum, drekum og baujum), 4 dragnótum og einni þorskanót, tveim humartrollum og öllum togútbúnaði. Einnig fylgdu með í kaupunum öll varastykki í vél, sem bátnum tilheyrðu, svo og annað, sem bátnum fylgdi eða fylgja bar.

Söluverð bátsins var kr. 700.000.00, en söluverð veiðarfæra og annars fylgifjár kr. 400.000.00, eða samtals kr. 1.100.000.00. Greiðslu var hagað þannig, að kaupandi gaf út víxil að fjárhæð kr. 100.000.00 með gjalddaga 1. nóvember 1964. Fyrir eftirstöðvunum gaf hann út 7 veðskuldabréf, sem greiðast áttu á næstu 10 árum með 7% ársvöxtum — þrjú að fjárhæð kr. 200.000.00 hvert, en fjögur að fjárhæð kr. 100.000.00 hvert. Tekið var fram í afsalinu, að báturinn væri seldur í því ástandi, sem hann þá var í og kaupandi hefði kynnt sér og sætt sig við að öllu leyti. Seljandi ábyrgðist, að engar veðskuldir hvíldu á bátnum og engar sjóveðkröfur mundu á hann falla. Svo er sagt, að seljandi hafi lagt fram haffærisskírteini fyrir bátinn og kaupandi hafi gengið úr skugga um, að það væri í fullu gildi. Að lokum er tekið fram, að kaupandi taki við bátnum í Reykjavíkurhöfn ásamt fylgifé, allt í því ástandi, sem það er í.

Eins og fram kemur í afsalinu, fylgdi haffærisskírteini bátnum. Haffærisskírteinið var byggt á vottorði skipaskoðunarmanna í Vestmannaeyjum um aðalskoðun, sem fram fór 24. júní 1964. Við skoðunina reyndist bátur og búnaður í lagi að undanskildum nokkrum atriðum, sem lutu að búnaði hans. Að því tilskyldu, að úr því yrði bætt, mæltu skipaskoðunarmenn með haffærisskírteini til ársloka 1964. Við vitnaleiðslu í máli þessu upplýsti aðalskipaskoðunarmaðurinn hér, að eftir að mælt var fyrir, að aðalskoðun skyldi fara fram árlega, hafi aðeins verið mælt með haffærisskírteini til næstu áramóta. Þeirri reglu hafi verið fylgt, er báturinn var skoðaður í umrætt sinn.

Stefnandi veitti bátnum móttöku, um leið og afsal var gefið, og gerði bátinn síðan út frá Eyrarbakka fram eftir haustinu 1964. Síðan lá báturinn á legunni á Eyrarbakka til 18. janúar 1965, en var þá dreginn á land og tekinn upp í slipp. Stefnandi varð þess þá var, að maðkur var í súð bátsins, og sneri sér til Skipaskoðunar ríkisins og óskaði eftir, að skipaskoðunin léti framkvæma skoðun á bátnum. Magnús Guðmundsson skipaskoðunarmaður kom þá

austur og skoðaði bátinn 28. janúar 1965. Gaf hann skýrslu um athugun sína, og er hún á þessa leið:

„Við skoðun kom í ljós, að ytri súð skipsins er orðin maðksmogin um sjólínu báðum megin í afturskipinu, svo endurnýja verður talsvert magn ytri súðar (10—18 pl.) þess vegna. Skoðun leiddi enn fremur í ljós, að öll upprunaleg ytri súð skipsins er orðin meira og minna fúin. Þverskeyti halda ekki hampi, og feyra er mjög mikil í innhlið ytri súðar. Gera verður þær kröfur að endurnýja alla ytri súð skipsins. Dekkgrind undir lestarlúgu er mjög léleg, og verður að endurnýja hana. Innviðir skipsins (bjálkasúð og húfsýjur) voru skoðaðar í lest og reyndust svartir og stökkir, og verður að endurnýja þá. Skoðun á böndum var ekki framkvæmd og ekkert rifið frá til skoðunar".

Stefnandi tilkynnti stefnda í símtali hinn 20. janúar 1965, að hann hefði fundið sjávarmaðk í bátnum, og er ofanrituð skýrsla lá fyrir, skrifaði lögfræðingur hans bréf til stefnda, dags. 15. febrúar 1965, og kvað skoðun af hálfu ríkisskoðunarstjóra hafa leitt í ljós, að báturinn væri óbætanlegur og gerónýtur og um stórfellda leynda galla hafi verið að ræða, þegar sala fór fram. Kvað hann því stefnanda krefjast riftingar á kaupunum að öllu leyti og setti fram sömu kröfur eða svipaðar og gerðar eru í máli þessu. Stefndi svaraði með bréfi, dags. 18. febrúar 1965, og mótmælti því harðlega, að báturinn hefði verið með leynda galla, er stefnandi fékk afsal fyrir honum, og riftunarkröfunni mótmælti hann sem fjarstæðu. Maðk kvað hann ekki hafa verið í bátnum, meðan báturinn var í hans eigu, og aldrei hefði hann fengið maðk í bát í þau 40 ár, sem hann gerði út, enda hafði hann alltaf botnhreinsað báta sína reglulega. Hann kvaðst hafa sagt stefnanda, er hann tók við bátnum, að kominn væri tími til að botnhreinsa bátinn, en stefnandi hafi þá svarað, að báturinn væri hreinn og það væri ekki svo aðkallandi. Kveðst stefndi þá hafa sagt honum, að hann yrði að botnhreinsa bátinn í óktóberlok, er hann hætti dragnótinni, en þá hafi verið fyrirhugað, að báturinn færi í slipp hjá Dráttarbraut Vestmannaeyjar h/f, og kveðst stefndi hafa pantað pláss fyrir hann þar að beiðni stefnanda. Síðan hafi stefnandi afþakkað slippplássið og sagzt mundu taka bátinn upp á Eyrarbakka. Hélt stefndi því fram, að það væri stefnanda sjálfum að kenna, ef maðkur hefði komið í bátinn, þar eð hann hefði látið hjá líða of lengi að botnhreinsa bátinn. Skýrslu skipaskoðunarmannsins kvað stefndi bæði ónákvæma og ranga og ástand bátsins hefði stefnandi sjálfur kynnt sér, er kaupin fóru fram.

Hinn 5. marz 1965 skrifaði lögfræðingur stefnanda bréf til Magnúsar Guðmundssonar skipaskoðunarmanns og spurðist fyrir um, hvort efni skýrslu hans væri rétt skilið á þann veg, að hann teldi bátinn óviðgerðarhæfan, þ. e. ónýtan. Magnús Guðmundsson svaraði með bréfi, dags. 9. marz 1965, og benti á, að í skýrslu sinni væri þess getið, að bönd hefðu ekki verið skoðuð og ekkert rifið frá til skoðunar. Væri því ekki í skýrslunni um neina ákvörðun á viðgerðarhæfni skipsins að ræða, heldur væri hér aðeins skýrsla um skoðun, sem afhent var eiganda, svo að hann gæti tekið ákvörðun um framhaldsskoðun og fúarannsókn.

Hinn 11. marz 1965 skrifaði lögmaður stefnanda svo skipaskoðunarstjóra og sendi honum endurrit af skoðunarskýrslu skipaeftirlitsmannanna í Vestmannaeyjum 24. júní 1965. Óskaði hann eftir áliti og umsögn skipaskoðunarstjóra um skýrslur þessar, sem bæri svo mjög á milli. Jafnframt mæltist hann til, að skipaskoðunarstjóri léti 2 skoðunarmenn framkvæma ítarlega endurskoðun á bátnum, þar sem hann stæði uppi í dráttarbraut á Eyrarbakka.

Skipaskoðunarstjóri sendi tvo skipaskoðunarmenn austur, þá Hafliða J. Hafliðason og Magnús Guðmundsson, og framkvæmdu þeir skoðun á bátnum 1. apríl 1965. Skýrslu þeirra sendi skipaskoðunarstjóri lögmanni stefnanda með bréfi, dags. 8. apríl s. á. Tók hann þar meðal annars fram, að ekki væri hægt að ætlast til þess, að eftirlitsbækur almennt gefi glögga hugmynd um ástand skipa, því að þar væri yfirleitt einungis fært inn ágrip af skoðunargerðum og oft ekki annað en yfirlýsing um haffæri skipa. Hann kvað Magnús Guðmundsson hafa skoðað bátinn mjög gaumgæfilega, vegna þess að eigandi bátsins hringdi til skrifstofunnar og kvaðst hafa grun um, að maðkur væri kominn í byrðing. Skipaskoðunarstjóri gat þess að lokum, að væntanlegir kaupendur báta væru alltaf velkomnir á skrifstofuna til þess að afla sér upplýsinga um báta, sem þeir hugðust kaupa, og væri um gamla báta að ræða, væri það föst regla skipaskoðunarinnar að ráðleggja þeim að láta fram fara gagngera skoðun á bátunum, áður en þeir festa kaup á þeim.

Skýrsla Hafliða J. Hafliðasonar og Magnúsar Guðmundssonar um skoðun þeirra hinn 1. apríl 1965 er á þessa leið:

„Fimmtudaginn 1. apríl þ. á. skoðuðum við undirritaðir m.b. „Emmu II“, VE 1 (ex Hrönn), þar sem hún stóð í slipp á Eyrarbakka. Báturinn er smíðaður í Nýborg á Fjóni árið 1916 og er

því 49 ára á þessu ári. Það má telja nokkuð háan aldur á fiskibát, þar sem telja má mikið af efni bátsins frá fyrstu tíð.

Kjölur: Kjölurinn er smíðaður úr beyki og er í einni lengd, sennilega frá fyrstu tíð. Ekki fundum við teljandi galla á kjölnum, hann er að vísu sponsaður á nokkrum stöðum, en þar sem við gátum rifið spons af, voru ekki hættulegir gallar undir sponsinu. Hins vegar má gera ráð fyrir, að kjalboltar séu tærðir milli bands og kjalar, og er brýn þörf á að reka úr nokkra kjalbolta til athugunar á því atriði, verði gert við bátinn.

Stefni: Afturstefni virðist vera nýlegt, eða síðan afturenda bátsins var breytt. Og virðist ekkert athugavert við það.

Framstefni lítur ekki illa út að utan að sjá, en innra stefnið er rifið að sjá eftir stefnisboltana. Má búast við, að það verði að endurnýjast, þegar byrðingsendar eru rifnir frá.

Böndin: Böndin er smíðuð úr eik. Annað hvort band tvöfalt úr 5″ þykkri eik, saman boltað með 2″—2¼″ lofti milli stykkjanna. Bandið á milli er einfalt úr 5″ þykkri eik, fría bilið milli banda er 5″ til 6″. Þetta má heita mjög sterk bandgrind í ekki stærri bát. Þar sem við gátum komizt að til að athuga ástand bandanna, sem aðallega var í lestinni, var ásigkomulag þeirra alls ekki slæmt, miðað við aldur. Að vísu var komin feyra eða fúahúð utan á böndin, sem alltaf er eðlileg á þetta gömlum eikarböndum, en fúa urðum við ekki varir við nema í bandendum efst uppi við þrömina, sem mun stafa af þilfarsleka og leka með skjólborðsstoðum og þröm. Þá má búast við, að fúi komi í ljós í böndum, þegar meira er rifið frá, einkum fremst og aftast.

Byrðingur: Byrðingur undir vatnslínu er úr beyki, en yfir vatnslínu úr eik. Víða er komin fúahúð innan á byrðinginn bæði yfir og undir vatnslínu, einnig milli banda og byrðings. Þegar svo er komið, má gera ráð fyrir, að allur byrðingssaumur sé meira og minna tærður og ónýtur. Við þessu er ekkert að gera annað en rífa allan gamla byrðinginn af, skafa alla fúahúð af böndunum og endurnýja byrðinginn. Byrðingur er víða maðkétinn, sérstaklega um sjólínu.

Bjálkasúð: Bjálkasúð er úr eik. Víða eru komnir fúablettir í bjálkasúðina.

Þilfarsbitar og langstykki: Þilfarsbitar og langstykki er úr eik, bitaendar eru fúnir á pörtum. Sérstaklega eru bitar og langstykki við lestarop mjög lélegt, einnig láréttu eikarbitahnén, þau sem séð verða í lestinni.

Innsúð: Innsúð er úr eik og furu, er orðin mjög léleg og fúablettir víða í lestinni, þar sem séð verður.

Þilfar: Þilfar úr furu, er orðið rúmlega 20 ára, nokkuð slitið á köflum, en annars ekki illa útlítandi".

Hinn 23. maí 1965 fór stefnandi þess á leit, að sýslumaðurinn í Árnessýslu dómkveddi tvo skipasmíðameistara til þess að gera endanlega rannsókn á bátnum í því skyni að fá úr því skorið, hvort um leynda galla hafi verið að ræða vegna maðkskemmda, er báturinn var seldur. Benti hann jafnframt á sem líklega til þess að framkvæma þetta verk með trúmennsku og samvizkusemi þá Egil Þorfinnsson skipasmíðameistara, Keflavík, og Hjálmar Árnason skipasmíðameistara, Reykjavík. Sýslumaður varð við þessum tilmælum og dómkvaddi nefnda menn í þessu skyni. Framkvæmdu þeir svo skoðun á bátnum að viðstöddum aðiljum málsins og skiluðu álitsgerð, dags. 25. júní 1965. Er hún á þessa leið:

„Samkvæmt dómkvaðningu sýslumannsins í Árnessýslu, dags. 25. maí s.l., höfum við undirritaðir skoðað maðkskemmdir í byrðing m/b Emmu, VE 1, þar sem skipið stendur uppi í slippnum á Eyrarbakka.

Í bréfi Reynis Böðvarssonar, dmsk. nr. 1, er sérstaklega óskað eftir að fá úr því skorið, hvort um leynda galla hafi verið að ræða, þegar skipið var selt, þ. e. hvort maðkskemmdir hafi verið í skipinu, þegar afhending fór fram til Reynis Böðvarssonar 10/9 1964.

Við athugun kom í ljós, að byrðingur er maðksmoginn á aftanverðu skipinu um sjólínu sem næst þrjár plankaraðir á hvorri síðu tvær plankalengdir fram, þ. e. í allt 12 plankar af mismunandi lengdum.

Mestar eru maðkskemmdirnar stb. um sjómál á móts við stýrishús aftanvert, þar er byrðingurinn alveg gegnsmoginn á parti.

Að athuguðu máli teljum við ekki hægt að ákvarða nákvæmlega þann tíma, sem báturinn hefur maðksmogið, til þess er m. a. of langur tími liðinn, frá því báturinn var tekinn á land og þar til við skoðuðum hann. Við viljum þó benda á eftirfarandi:

Báturinn stóð í slipp í Vestmannaeyjum frá því í nóvember 1963 til aprílloka 1964. Síðan er báturinn seldur til Reykjavíkur 27/6 s. á. og þá nýskoðaður af skoðunarmanni í Vestmannaeyjum. Báturinn er gerður út frá Reykjavík í ca. tvo mánuði og er seldur Reyni Böðvarssyni á Eyrarbakka 10/9 s. á. og gerður þaðan út til 18/10 s. á. Síðan liggur báturinn á legunni á Eyrarbakka til

18/1 1965, en þá er hann tekinn í slipp á Eyrarbakka, og þá finnast í honum maðkskemmdirnar. Nú er mjög ólíklegt, að báturinn hafi fengið maðk í sig, meðan hann var gerður út, og útilokast þá tímabilið frá júlíbyrjun til 18. okt. þ. á. Þá er um að ræða tímabilið, frá því hann fer úr slipp í Vestmannaeyjum og þar til hann er seldur til Reykjavíkur, sem er 57 dagar, og tímabilið, sem hann liggur á legunni á Eyrarbakka, sem er þrír mánuðir. Í þessu sambandi er rétt að geta þess, að mjög sjaldgæft er, að bátar maðksmjúgi á Eyrarbakka, við þekkjum þess engin dæmi, aftur á móti er það til í Vestmannaeyjum, að bátar verði fyrir maðkskemmdum. Eins teljum við vafasamt með hliðsjón af hinum miklu maðkskemmdum, sem eru í stb. á Emmu og áður hefur verið getið, að það hefði getað skeð á síðustu þremur mánuðum, sem báturinn lá í sjó.

Að síðustu viljum við benda á, að á maðksmognu timbri ber mjög lítið á götunum eftir maðkinn yzt í timbrinu. Það er fyrst, þegar fjarlægt hefur verið yzta lag viðarins, sem götin koma í ljós í fullri stærð. Þess vegna verður að skoða báta, þar sem hætta er á maðki í sjónum, sérstaklega vandlega".

Eftir að mál þetta hófst, fór lögfræðingur stefnanda þess á leit við oddvita Eyarbakkahrepps, að hann fengi tvo sérfróða menn til að meta, hvað kosta muni að gera við m/b Emmu, VE 1, þannig að hún yrði í fullkomnu lagi samkvæmt kröfum Skipaskoðunar ríkisins. Oddvitinn óskaði þá eftir dómkvaðningu í þessu skyni með bréfi, dags. 26. nóvember 1965, og benti á sömu menn og áður höfðu verið dómkvaddir vegna málsins, þá Egil Þorfinnsson og Hjálmar Árnason. Sýslumaðurinn í Árnessýslu dómkvaddi síðan menn þessa hinn 29. nóvember 1965 til þess að framkvæma umbeðið mat. Skoðuðu þeir bátinn 18. desember 1965 að stefnanda viðstöddum og enn fremur að viðstöddum Eiríki Guðmundssyni skipaskoðunarmanni svo og oddvita Eyrarbakkahrepps, sem raunar var ekki viðstaddur nema skamma stund. Stefndi var ekki viðstaddur og virðist ekki hafa verið boðaður. Matsmennirnir skiluðu matsgerð, dags. 9. janúar 1966, og er hún á þessa leið:

„Samkvæmt skoðunarvottorði frá Skipaskoðun ríkisins, dags. 1/4 1965, verður að skipta um mikinn hluta byrðingsins á bátnum, bæði vegna maðkskemmda og vegna fúa í köntum byrðingsplankanna og eins vegna fúa á innhlið þeirra. Þá er saumur mjög tærður í elzta hluta byrðingsins, og er talið í skýrslunni

nauðsynlegt að skipta um allan elzta byrðinginn, m. a. af þessum sökum.

Við höfum því lagt til grundvallar í matsgerðinni, að allur elzti byrðingurinn yrði endurnýjaður og að sjálfsögðu allur maðksmoginn byrðingur, þá höfum við reiknað með, að endurnýjaður yrði sá annar byrðingur, sem eitthvað sér á að ráði. Alls höfum við reiknað með, að endurnýja þurfi 1.420 fet að byrðing. Gert er ráð fyrir, að hampþétta þurfi allan byrðing bátsins og þilfarsumgerð og fara yfir hampþéttingu á þilfari eftir þörfum.

Kjalarhællinn er nokkuð slitinn, og teljum við, að setja þurfi á hann járnhlífar, sem nái 2 m fram og ca. 80 cm upp á stefnið. Þá er gert ráð fyrir, að athuga þurfi kjalarboltana á 3—5 stöðum, og er slitkjölurinn þá endurnýjaður um leið. Öll brot á skjólborðsklæðningu eru meðreiknuð og eins að endurnýjuð séu ca. 20 fet af öldustokk á hvorri hlið að aftan. Hnísan að framan er nudduð og skemmd, og reiknum við með að setja járnhlíf á hana ca. 2 m langa. Vantar og stagur á frammastri eru ónýtir, stagbolti í framstafni er ónýtur, og er þetta tekið með í matið. Slit er undan keðjulásnum á stýrissveif, sem verður að gera við. Nálarbekkur bb megin við forvant er brotinn. Hattur á reykröri er ónýtur. Gert er ráð fyrir að skipta um innra stefni í bátnum og endurnýja hluta af bjálkasúð í lúkar stb. Til þess að komast að þessum hlutum verður að losa hluta af innréttingu í lúkar og setja upp aftur að lokinni endurnýjun innra st. og bjálkas. Reiknað er með, að taka þurfi báða vatnstankana, sem eru aftan við lúkarsþilið, yfirfara þá, mála og sementsbera innan. Að okkar áliti er garnering og gólf ónýtt í fiskilestinni, ef ekki af fúa þá vegna kolsýru, sem er í viðnum og gerir lestina óhæfa til notkunar. Við reiknum með því að endurnýja alla garneringu í lestinni og lestargólf, en það leiðir af sér, að rífa verður bæði þilin aftan og framan, til þess að hægt sé að skeyta garneringuna rétt. Losa þarf af sömu orsökum fremri olíutanka í vélarrúmi. Lestarkarmur og langstykki eru að okkar áliti ónýtt. Bæði er karmurinn of lágur skv. reglugerð, og svo er hann og langstykkin mjög slitin, og lestarhlerarnir eru of þunnir og verða að endurnýjast. Setja verður upp að nýju fiskveiðiljósin í frammastur. Þar sem báturinn hefur verið svo lengi án notkunar, verður að yfirfara alla raflögnina, setja nýja ljósageyma, þar sem þeir gömlu eru ónýtir, yfirfara töflurnar o. fl. Mersansegl er ónýtt, fali og blakkir í lausum reiða þarf að yfirfara. 12 manna gúmmíbátur er ónýtur.

Loftnet frá talstöð er slitið niður. Meiri hluta af ýmsum búnaði þarf að endurnýja, s. s. bjargb., bjarghr., slökkvit., rakettur, meðalakassa o. m. fl. Ljósavélina þarf að hreinsa upp og eins aðalvélina. Reimar og keðjur við dælur og rafala þarf að endurnýja. Dýptarmæli þarf að gera við. Þá þarf að sjálfsögðu að mála allan bátinn utan og innan og merkja.

Hvað böndum viðvíkur, munum við ekki í þessari matsgerð reikna með neinni viðgerð á þeim, þar sem ekki verður ákveðið um, hvað þurfi að endurnýja af þeim, fyrr en byrðingur hefur verið rifinn burt. Við viljum þó benda á, að mjög er líklegt, að eitthvað af böndum þurfi að endurnýja, og styðjumst við þar við reynslu okkar af viðgerðum af þetta gömlum bátum, en báturinn er byggður 1916 og er því 50 ára gamall, og þó að miklar viðgerðir hafi farið fram á honum, þá munu böndin flestöll vera frá fyrstu tíð.

Að okkar áliti er mjög hæpið, að hægt sé að framkvæma viðgerðina á Eyrarbakka, bæði sökum manneklu og slæmrar aðstöðu til svona stórviðgerðar. Við höfum því áætlað og tekið með í matið kostnað við að koma bátnum til Vestmannaeyja eða Faxaflóa, og er reikað með bráðabirgðaþéttingu á honum. Kostnað þennan teljum við kr. 62.000.00. Innifalið í matsgerðinni er slippleiga í 150 daga, sem er að okkar áliti skemmsti tími, sem viðgerðin tekur.

Að síðustu viljum við taka fram, að þessi greinargerð lýsir stærstu atriðum, sem liggja til grundvallar matsupphæðinni, en ýmsir smærri liðir eru innifaldir í henni, enda gert ráð fyrir, að báturinn fái haffærisskírteini kvaðalaust að lokinni viðgerð þeirri, sem hér hefur verið áætluð og metin til peningaverðs sem hér segir:

Efni	kr.	415.918.00
Vélav., rafsuða	—	34.238.00
Vinnulaun	—	1.247.800.00
Slippleiga	—	63.102.00
Samtals	kr.	1.761.058.00“

Báðir skoðunar- og matsmennirnir, Egill Þorfinnsson og Hjálmar Árnason, mættu fyrir bæjarþingi Reykjavíkur 28. febrúar 1966. Kváðu þeir matsgerðir sínar framkvæmdar eftir beztu vitund og þekkingu. Við fyrri skoðunar- og matsgerðina hafi þeir einungis skoðað maðkskemmdir í byrðingum bátsins og reynt að gera sér

grein fyrir, hvenær þær hefðu myndazt, enda hafði ekki verið farið fram á annað í beiðninni. Í sambandi við seinni skoðunar- og matsgerðina hafi þeir skoðað bátinn sjálfstætt, en haft þó hliðsjón af skýrslu Skipaskoðunar ríkisins frá 1. apríl 1965. Kváðust þeir hafa lagt til grundvallar, að allar þær viðgerðir þyrftu að fara fram, sem rætt er um í skýrslunni, og hafi þeir því ekki tekið þau atriði sérstaklega til skoðunar. Hafi þeir m. a. lagt til grundvallar óbreytt, að allan gamla byrðinginn þurfi að rífa burt, eins og í skýrslunni segir. Einnig hafi þeir ekki skoðað sérstaklega fúa í bátnum, sem rætt er um í skýrslunni. Í því sambandi og af gefnu tilefni tók Egill Þorfinnsson fram, að fúi í garneringu og kolsýra í fiskilest, sem þeir ræða um í matsgerð sinni, hafi verið augljós við skoðun. Hann kvaðst álíta, að það mundi kosta um kr. 100.000.00 að endurnýja þá planka, sem maðksmognir voru, og væri það byggt á mjög lauslegri áætlun.

Stefnandi gaf aðiljaskýrslu fyrir aukadómþingi Árnessýslu 15. júní 1966. Áður en gengið var frá kaupum á bátnum, kvaðst hann hafa séð skýrslu skipaeftirlitsmanna í Vestmannaeyjum um aðalskoðun 24. júní 1964 svo og haffærisskírteini og eftirlitsbók bátsins. Hann kvaðst hafa vitað um aldur hans. Hann kvaðst hafa látið spyrja skipasmið um bátinn, áður en hann gekk frá kaupum, og fékk þau svör, að skipasmiðurinn vissi ekki annað en treysta mætti því, að báturinn væri í toppstandi. Hann kvaðst ekki hafa leitað upplýsinga um bátinn hjá skipaskoðunarstjóra. Hann kvaðst hafa skoðað bátinn í Reykjavíkurhöfn án þess að hafa nokkra sérfræðiaðstoð. Hann hafi litið ofan í lestina, en ekki skoðað hana nánar. Hann kvaðst ekki hafa orðið þess var, að neitt sérstakt væri að lestinni, eftir að hann fór að nota bátinn, eða henni ábótavant. Ekki hafi heldur komið fram neinir gallar á veiðarfærum, sem bátnum fylgdu og hann notaði, en það voru dragnóta- og togveiðarfæri. Hann sagði, að báturinn hefði farið á veiðar 6. september 1964 og farið nokkra róðra með dragnót til októberloka. Hinn 12. desember 1964 fór hann svo einn róður með troll. Eftir það hafi báturinn legið í Eyrarbakkahöfn, þar til hann var tekinn í land 18. janúar 1965. Stefnandi kvaðst minnast þess, að stefndi hafi sagt við hann í september 1964, að komið væri að því, að botnhreinsa þyrfti bátinn. Hann kvaðst hafa svarað því til, að það kæmi að því, að hann léti gera það, en báturinn væri ekki það óhreinn, að það væri bráðaðkallandi. Um sumarið 1965 lét hann setja striga á austurhlið bátsins. Hafði hann þá skömmu áður fengið símskeyti frá stefnda, þar

sem hann benti honum á, að nauðsyn bæri til að verja bátinn fyrir vindum og sól, eins og hann hefði þegar hinn 9. júní bent honum á. Endurrit af símskeytinu liggur fyrir, og er það dagsett 6. júlí 1965. Enn fremur kvaðst stefnandi hafa málað stýrishúsið að utan um vorið 1965. Annað en þetta, sem nú hefur verið greint, kvaðst stefnandi ekki hafa gert til varnar bátnum eða til viðhalds honum.

Skipaeftirlitsmennirnir í Vestmannaeyjum mættu sem vitni. Runólfur Jóhannsson skipaeftirlitsmaður kvaðst hafa framkvæmt aðalskoðun á bátnum 15. febrúar 1951 og eftir það hafi hann framkvæmt allar lögskipaðar skoðanir á bátnum fram á vor 1964. En starfandi vélaeftirlitsmaður á hverjum tíma hafi framkvæmt skoðun á vél. Runólfur Jóhannsson kvaðst telja allar skoðunargerðir sínar réttar og sömuleiðis skoðunargerðir frá 27. júní 1964. Hann sagði raunar, að nákvæm rannsókn hefði ekki farið fram á bátnum í það sinn, en báturinn hefði áreiðanlega verið í sjófæru ástandi, og ekki varð hann þess var, að byrðingur væri maðksmoginn. Hann gat þess, að viðgerðir hefðu farið fram á byrðingi, og mun þar átt við viðgerðir, sem fóru fram á árunum 1958 og 1959. Kvað hann þetta hafa atvikazt þannig, að skipstjóri og útgerðarmaður ætluðu að láta styrkja bátinn, en þegar byrðingur var rifinn upp, varð vart við fúa eða feyru í innri brúnum ytri súðarplanka. Þeir plankar voru teknir burt, þar sem fúa eða feyru varð vart, og ný eik sett í staðinn. Hann tók einnig fram, að á árinu 1953 hefðu verið settir nýir kjalsíðuplankar úr eik, og árið 1952 var afturendinn klæddur með eik frá kili upp að vatnslínu. Þá var sett nýtt stefni og kjölurinn styttur og lag bátsins breyttist. Hann kvaðst ekki hafa orðið var við fúa í bátnum við skoðunina 1964. Áður hafði orðið vart fúa, eins og áður er að vikið, en hann kvaðst hafa haldið, að komizt hefði verið fyrir fúann eða feyruna. Hann tók jafnframt fram, að ganga megi út frá, að í gömlum bátum finnist fúablettir við rannsókn, án þess að um hættu sé að ræða. Hann sagði, að fúi eða feyra myndist á mörgum árum, en maðkur geti komið í skip og valdið skemmdum á einu ári. Hann sagði, að bátnum hefði verið mjög vel við haldið. Einar Jóhannes Gíslason vélaeftirlitsmaður kvaðst hafa undirritað skoðunargerðir bátsins árin 1961, 1962, 1963 og 1964 og væru þær réttar. Hann kvaðst jafnan hafa skoðað bátinn ásamt skipaeftirlitsmanninum Runólfi Jóhannssyni, enda hafi þeir jafnan hagað störfum sínum á þann veg. Hann skoðaði ekki innsúðir nema í mótorhúsi undir palla, og var þar allt í góðu ástandi.

Hann kvaðst ekki hafa vitað til, að neinn fúi hafi verið í bátnum, er hann skoðaði hann síðast, enda hefði hann þá ekki fengið skoðunarvottorð. Hann sagði, að bátnum hefði jafnan verið vel við haldið í Vestmannaeyjum og eigandinn kunnur fyrir hirðusemi. Hann sagði í tilefni skýrslunnar frá Skipaskoðun ríkisins í Reykjavík, að ekki þyrfti 10 mánuði til að byrðingur yrði maðkétinn. Kvaðst hann hafa orðið þess var, að maðkur komst í bát hans sjálfs á tveim mánuðum. Einnig taldi hann, að fúi gæti fljótt komið í tré.

Eins og áður er getið, var m/b Emma II smíðuð í Nýborg árið 1916. Samkvæmt skipaskrá er báturinn 40.93 rúmlestir brúttó, en 13.10 rúmlestir nettó. Báturinn var um langt skeið skráður á Akureyri undir nafninu Hrönn, EA 395, en var fluttur til Vestmannaeyja um áramótin 1950—1951, enda hafði Hrönn h/f í Vestmannaeyjum eignazt bátinn með afsali, útgefnu 22. desember 1950. Stefndi var stjórnarformaður og prókúruhafi þess félags, en fyrstu hluthafar voru auk hans kona hans og börn og tengdadóttir. Hinn 10. júní 1964 selur hlutafélagið Karli V. Guðbrandssyni í Hafnarfirði bátinn, en hinn 25. júlí 1964 selur Karl stefnda. Hinn 1. september s. á. selur svo stefndi stefnanda bátinn, eins og fyrr segir.

Á þeim tíma, sem Hrönn h/f var eigandi bátsins, voru ýmsar viðgerðir og endurbætur framkvæmdar á bol og vél. Endurrit úr eftirlitsbókum bátsins liggja fyrir. Báturinn var tekinn upp í dráttarbraut í Vestmannaeyjum í febrúar 1951 til botnskoðunar, og reyndist botn og bolur í lagi. Áður en báturinn var tekinn niður úr dráttarbrautinni, var botn hans brenndur, síðan tjargaður og þar yfir áborinn með botnfarfa. Ýmsar endurbætur og viðgerðir fóru fram í það sinn á vél, rafkerfi og búnaði bátsins. Upp úr áramótunum 1951—1952 var báturinn enn tekinn upp í dráttarbraut, og fór þá fram meiri háttar viðgerð og endurbót, og var hún í aðalatriðum þessi: Nýtt afturstefni úr eik og fært fram um einn metra, stýrinu var áður komið fyrir aftan á stefninu og tók sem næst öldustokk upp, en er nú komið fyrir undir hekkinu með stýrislegg úr stáli, 76 mm gildl. Ný vélarreisn færð fram um eitt bitabil. Fyrir vetrarvertíðarúthaldið 1953 var báturinn enn í dráttarbraut til standsetningar og endurbóta. Endurnýjað var. Nýjar kjalsíður látnar í, 30 boltar ⅞ og 1″ voru látnir í kjölinn, sem lítið eitt var farinn að losna frá böndum, en náðist við boltun þessa alveg aftur að þeim. Þilfarið var hækkað upp að framan um 17½″. Lengd upphækkunarinnar var

20 fet. Látnir voru nýir þilfarsbitar og lúkar innréttaður að nýju með 10 hvílum. Haustið 1957 var báturinn tekinn upp í dráttarbraut til standsetningar, og var þá m. a. styrktur botninn um vélina. Eikarstykki voru látin báðum megin með vélarundirstykkjunum og fram í lestarrúm. Endurnýjaðir voru plankar í ytri súð stjórnborðsmegin um sjómál, s.m.l. lengd 17.5 m. Haustið 1958 var báturinn einnig tekinn upp í dráttarbraut, og voru þá gerðar þessar endurbætur: Ytri súð í kinnungum báðum megin og neðan sjólínu var endurnýjuð, 270—300 fet. Var þetta fyrst og fremst gert af öryggisráðstöfunum, þar sem um gamlan bát var að ræða, og einnig með tilliti til þess að jafna plankaskeytum á þessu svæði og einnig saumstyrking. Skipaeftirlitsmennirnir tóku fram, að þetta hefði verið gert samkvæmt framtaki og ákvörðunum frá skipstjóra bátsins og eigendum, en ekki af neinni kvöð frá skipaskoðuninni. Vélarhúsþak var að mestu endurnýjað og nýtt stýrishús byggt með klefa aftan við. Það var úr eik og furu og klætt innan með harðviði. Öll var þessi vinna vönduð og vel frá öllu gengið og einnig allar endurbætur á bátnum samkvæmt því, sem skipaeftirlitsmenn hafa fært inn í eftirlitsbók bátsins. Í október 1959 var báturinn enn tekinn upp í dráttarbraut, og voru þá nokkrir plankar endurnýjaðir í ytri súð bakborðsmegin um sjómál. Í skipaeftirlitsbókinni er ekki rætt um fúa, en í skýrslu frá Skipaskoðun ríkisins er fram tekið, að endurnýjun á útsúð á árunum 1958 og 1959 hafi farið fram vegna fúa. Einnig er þar fram tekið, að fúi væri ekki í böndum, sem til sást, en feyruskán. Svo er enn fremur fram tekið í skýrslu, að því er virðist fyrir árið 1959, að framvegis þurfi að fylgjast með útsúðinni. Haustið 1960 var báturinn í dráttarbraut til standsetningar, og var þá járnskúffa sett í framstefni, öldustokkur á skut ásamt fleiru, sem lagfært var.

Stefndi hefur aflað umsagnar og vitnisburðar ýmissa manna um viðhald og umhirðu bátsins, meðan hann var í eigu Hrannar h/f. Virðingarmenn Bátaábyrgðarfélags Vestmannaeyja, þeir Guðmundur Jónsson, Karl Guðmundsson og Eggert Ólafsson, gáfu skriflega yfirlýsingu og mættu síðan fyrir réttinum. Sögðu þeir, að viðhald og umhirða bátsins hafi í alla staði verið góð, meðan hann var í eigu stefnda og Hrannar h/f. Guðmundur Jónsson, sem er skipasmiður og hafði unnið í bátnum fyrir á að gizka 7 árum, kvaðst aldrei hafa orðið var við maðk eða fúa í honum. Karl Guðmundsson kvaðst aldrei hafa orðið þess var eða heyrt um það talað, að fúi eða maðkur væri í bátnum, er hann

fór héðan. Eggert Ólafsson tók fram, að virðingarmenn Bátaábyrgðarfélagsins komi jafnan á hverju ári í bátana og athugi. hvort fargögn séu í lagi og hvort eitthvað nýtt hafi bætzt við, sem virða þurfi. Bol og vél athugi þeir lítið, ef báturinn hefur fengið skoðunarvottorð. Láta þeir það yfirleitt nægja. Honum var sýnd skýrsla Hafliða Hafliðasonar og Magnúsar Guðmundssonar frá 1. apríl 1965 og hann spurður um, hvort þeir ágallar, sem þar er rætt um, hafi getað myndazt á 9 mánuðum. Hann svaraði, að fúi hljóti að hafa lengri aðdraganda, ef um fúa eitthvað að ráði er að ræða. Hins vegar gæti maðkur gert drjúgt tjón á 9 mánuðum, ef skip er bert fyrir og ekkert á það borið á heitasta tíma ársins. Hafsteinn Stefánsson skipasmíðameistari kvaðst hafa hampþétt bátinn öðru hverju. Fyrir síðustu vertíðina, sem báturinn var gerður út frá Vestmannaeyjum, kvaðst hann hafa sett ca. 20 feta planka á efsta borðið á bakborðssíðu. Síðan hampþétti hann meðfram plankanum og eitthvað fleira eftir því sem þurfti. Kvaðst hann aldrei hafa orðið var við sjómaðk eða fúa og hafi hann álitið ástand bátsins í góðu lagi og hirðu. Á sömu lund voru framburðir Torfa Torfasonar og Jóhanns B. Sigurðssonar, sem báðir höfðu unnið að hampþéttingu bátsins, en lengra virtist umliðið. Hvorugur hafði orðið var við maðk eða fúa og töldu ástand bátsins í góðu lagi og hirðu. Ólafur Jónsson skipasmíðameistari og Bárður Auðunsson skipasmíðameistari kváðust hafa unnið við bátinn meira og minna, frá því að hann kom til Vestmannaeyja og framundir það, að hann var fluttur þaðan. Kváðust þeir aldrei hafa orðið varir við sjávarmaðk í bátnum og ekki heldur neina sérstaka galla. Guðni Pétur Sigurðsson skipstjóri kvaðst hafa ráðizt skipstjóri á bátinn í maímánuði 1963 og tók þá strax við standsetningu á honum, þar sem hann stóð uppi í Dráttarbraut Vestmannaeyja. Kvaðst hann hafa athugað bátinn vel, áður en hann var málaður, og ekkert séð athugavert, hvorki sjávarmaðk né aðra galla. Stundaði hann síðan veiðar um sumarið með humartrolli og dragnót, og reyndist báturinn traustur og þéttur. Í lok október var svo báturinn tekinn upp í Dráttarbraut Vestmanaeyja og stóð þar til aprílloka 1964. Gunnar Marel Jónsson skipasmíðameistari gerði grein fyrir viðgerðum og endurbótum á bátnum, sem framkvæmdar voru í dráttarbraut hans, Dráttarbraut Vestmannaeyja, á árunum 1952—1959 og vikið er að hér að framan. M. a. voru teknir tveir plankar hvorum megin á kinnung, mjög langir, til að skoða byrðing, og fannst þar ekkert athugavert. Um bátinn almennt tók hann

fram, að eftir aldri virtist honum ástand bátsins og hirða mjög góð, og kvaðst hann hafa orðið furðu lostinn, er hann frétti veturinn 1965, að báturinn væri orðinn maðksmoginn, þar eð hann hefði ekki vitað betur en báturinn hefði gengið á hverri vertíð, vetur og sumar, nema þegar hann var í hreinsun í dráttarbraut hans, að undanskildri vertíðinni 1964, en þá hefði hann staðið uppi í dráttarbraut hans frá óktóberlokum 1963 til aprílloka 1964. Kvaðst hann þá oft hafa gengið hjá bátnum og ýmsir aðrir og aldrei orðið var við maðk í honum. Kvaðst hann ekki geta skilið, að þá hafi verið maðkur í honum. Hann upplýsti, að haustið 1964 hefðu tveir bátar frá Stokkseyri verið í viðgerð í dráttarbraut hans vegna sjávarmaðks. Annar var Hásteinn, ÁR 193, sem var í dráttarbrautinni frá 25. okótber til 5. nóvember 1964, en hinn var Hólmsteinn, ÁR 27, sem var þar frá 1. október 1964 og var þar enn í desember 1965. Fjarlægðir voru 3 plakar úr ytri súð þessarra báta undir sjólínu vegna sjávarmaðks. Eggert Gunnarsson skipasmíðameistari skýrði á sama veg frá og faðir hans, Gunnar Marel, um öll þau atriði, sem nú hafa verið rakin. Hann tók fram, að jafnan komi í ljós, tveim til þrem vikum eftir að bátur er tekinn í land, hvort maðkur sé í honum. Komi þá hvítir taumar út frá nálaraugunum, sem maðkurinn hefur smogið inn um. Hann áleit, að bátar gætu fengið í sig maðk úti á rúmsjó og þó að þeir væru stöðugt í notkun. Hilmar Sæberg Björnsson, Suðurgötu 75, Hafnarfirði, hefur gefið skriflega umsögn, sem liggur fyrir í málinu. Kvaðst hann hafa verið skipstjóri á bátnum frá 24. júlí 1964 og þar til Reynir Böðvarsson keypti bátinn. Kvað hann bátinn hafa verið í fyllsta standi á þessum tíma, og eigi varð hann var við neina galla á bátnum. Á sömu lund er skriflegt vottorð frá Stíg Guðjónssyni vélstjóra, Blönduhlíð 2, Reykjavík. Kvaðst hann hafa verið 1. vélstjóri á bátnum hjá Karli Guðbrandssyni frá 5. júlí 1964 og til 18. s. m. og síðan aftur, er stefndi var orðinn eigandi, frá 4. ágúst og þar til stefnandi keypti bátinn. Hann fór einnig á bátnum með stefnanda til Eyrarbakka sem 1. vélstjóri til þess að kynna þeim, sem við átti að taka, aðalvél bátsins. Hann kvaðst aldrei hafa orðið var við neina galla á bát eða vél, og ekki varð vart leka. Fleiri en þeir, sem nú hafa verið nefndir, hafa gefið vottorð og mætt sem vitni og borið um ástand og hirðu bátsins, meðan hann var í eigu Hrannar h/f eða stefnda, og hnígur umsögn þeirra í sömu átt. Virðist ekki ástæða til að rekja það nánar.

Stefnandi heldur því fram, að ekki komi til, að maðkur hafi komið í bátinn, eftir að hann kom til Eyrarbakka. Maðkurinn hljóti að hafa verið kominn áður. Leidd hafa verið tvö vitni frá Eyrarbakka, Jón Helgason, fyrrverandi skipstjóri, Bergi, 80 ára, og Jóhannes Sigurjónsson, skipasmiður og fyrrverandi skipaeftirlitsmaður, Breiðabóli, 75 ára. Lýstu þeir því báðir yfir, að þeir hefðu aldrei orðið þess varir á sinni löngu starfsævi, að maðkur hafi komið í skip eða báta á Eyrarbakka. Iðulega hafi komið fyrir, að bátar hafi legið þar á legunni sumarlangt og þeir hafi nokkrum sinnum legið þar yfir veturinn, en aldrei hafi orðið vart við skemmdir af maðki. Ekki heldur í bryggjustaurum, sem þar voru þó svo áratugum skipti, í framlengingu bátabryggjunnar. Með tilliti til þessarar reynslu sinnar töldu þeir sig geta fullyrt, að maðkskemmdirnar, sem komu fram í m/b Emmu, hafi ekki komið í bátinn, eftir að hann var keyptur til Eyrarbakka. Jón Helgason kvaðst hafa átt bát súðbyrtan, en eftir 10 ár var skipt um byrðing og báturinn sléttsúðaður. Fannst þá ekki vottur af maðki í byrðingnum. Báturinn hafi þó stundum legið allt sumarið á legunni á Eyrarbakka og jafnvel hafi komið fyrir, að hann lægi allan veturinn. Hann sagði, að báturinn hefði alltaf verið botnhreinsaður á haustin og stundum einnig á vorin. Hann kvað sér ekki kunnugt um, hvort maðkur hafi komið í báta á Stokkseyri. Hann kvaðst hafa heyrt um það talað, að uppskipunarbátar frá Lefoliverzlun á Eyrarbakka hefðu aldrei fengið í sig maðk, þótt þeir lægju langtímum saman á lóninu á Eyrarbakka. Það fylgdi með, að sjórinn væri svo vatnsblandaður, að maðkur lifði þar ekki. Jóhannes Sigurjónsson kvaðst hafa starfað við bátasmíðar og viðgerðir allt frá árinu 1915. Aldrei varð hann var við maðk í heimasmíðuðum bátum á Eyrarbakka og aðeins einu sinni orðið var við maðk í bát á Eyrarbakka. Þetta var bátur, sem var nýkeyptur frá Siglufirði, og hafði seljandi látið uppi, að hann væri ekki öruggur um, að báturinn væri maðklaus. Hann hafði ekki heyrt um maðkskemmdir á Stokkseyri. Hann sagði, að venja hafi verið að botnhreinsa báta einu sinni á hverju sumri.

Í álitsgerð Egils Þorfinnssonar og Hjálmars Árnasonar kemur fram, að þeir telja mjög ólíklegt, að bátar fái í sig maðk, meðan þeir eru gerðir út. Eggert Gunnarsson áleit hins vegar, að bátar gætu fengið í sig maðk úti á rúmsjó og þó að þeir væru stöðugt í notkun, eins og áður er getið. Í sömu átt gekk vitnisburður Ingvars Gíslasonar, skipstjóra og útgerðarmanns. Hann sagði, að

fyrir síðustu aðalskoðun hefði orðið vart við maðk í byrðing í bát hans, Magnúsi Magnússyni, og hafði báturinn þá undanfarið verið í stöðugri notkun bæði vetur og sumar.

Stefnandi heldur því fram, að báturinn hafi verið með leynda galla, er kaupin fóru fram. Í fyrsta lagi hafi byrðingurinn verið gegnsmoginn af maðki á stóru svæði og í öðru lagi hafi báturinn verið stórskemmdur af fúa. Af báðum þessum sökum sé honum heimilt að rifta kaupunum og séu allar kröfur hans í máli þessu réttmætar. Stefndi heldur því hins vegar fram, að báturinn hafi verið maðklaus og ekki skemmdur af fúa, er kaupin gerðust, og engu hafi hann leynt stefnanda um ástand bátsins, heldur sagt honum það eitt, er hann vissi sannast og réttast. Hann mótmælti skoðunargerðum Magnúsar Guðmundssonar og Hafliða Hafliðasonar sem röngum og óstaðfestum og enn fremur vegna þess, að honum var ekki gefinn kostur á að vera viðstaddur, er skoðunin fór fram. Hann mótmælti einnig skoðunar- og álitsgerð þeirra Egils Þorfinnssonar og Hjálmars Árnasonar frá 25. júní 1965 og matsgerð þeirra frá 9. janúar 1966, og kvað hann sér óviðkomandi með öllu. Hann taldi, að maðkskemmdir, sem vart varð í bátnum í janúar 1965, hafi hlotizt fyrir vanrækslu stefnanda, sem hefði látið undir höfuð leggjast að botnhreinsa bátinn þrátt fyrir ábendingu þar um, og sé fúi kominn í bátinn, megi stefnandi sér sjálfum um kenna, þar eð hann hafi vanrækt eðlilegt viðhald á bátnum. Svo hafi stefnandi kynnt sér sjálfur ástand bátsins, áður en kaupin gerðust, og sætt sig við það að öllu leyti, eins og fram er tekið í afsali.

Framanritað leiðir í ljós, að upp úr miðjum janúar 1965 verður þess vart, að maðkur var kominn í bátinn og hafði valdið allmiklum skemmdum á byrðing um sjólínu. Rúmir fjórir mánuðir voru þá liðnir, frá því að stefnandi varð eigandi hans. Ástæða er til að ætla og virðist mega ganga út frá samkvæmt þeim gögnum, sem fyrir liggja, að báturinn hafi verið maðklaus og án maðkskemmda, er hann var tekinn niður úr dráttarbraut í Vestmannaeyjum í apríl 1964. Eftir þann tíma hefur því maðkur komizt í bátinn. Hins vegar er ekki upplýst, hvenær það gerðist. Samkvæmt fyrirliggjandi gögnum virðist heimilt að líta svo á, að það hafi getað gerzt bæði áður og eftir að kaupin fóru fram, en öll óvissa um þetta atriði er stefnanda til óhags, þar eð sönnunarbyrðin hvílir á honum. Svo er og á það að líta, að samkvæmt framburði stefnanda sjálfs hefur hann látið undir höfuð leggjast, eftir að hann eignaðist bátinn, að gera eðlilegar og nauðsynlegar

ráðstafanir til að fyrirbyggja, að báturinn skemmdist af maðki. Með tilvísun til þess, er nú hefur verið tekið fram, verður ekki talið, að stefnandi hafi fært að því nægilegar sannanir, að báturinn hafi verið skemmdur af maðki, er afsal var gefið út, og verður því sú riftunarástæða ekki tekin til greina.

Skoðunargerð Magnúsar Guðmundssonar frá 28. janúar 1965 og skoðunargerð hans og Hafliða Hafliðasonar frá 1. apríl 1965 eru raktar hér að framan. Samkvæmt hinni fyrri var öll upprunaleg ytri súð skipsins meira og minna fúin, þverskeyti héldu ekki hampi og feyra mjög mikil í innhlið ytri súðar, innviðir skipsins í lest voru svartir og stökkir. Í síðari skoðunargerðinni er fúaskemmdum lýst nánar. Segir þar m. a., að komin sé feyra eða fúahúð utan á böndin, en fúa urðu skoðunarmenn ekki varir nema í bandaendunum efst uppi við þrömina, sem stafaði sennilega af þilfarsleka. Innan á byrðinginn væri víða komin fúahúð, bæði yfir og undir vatnslínu, einnig milli banda og byrðings. Í bjálkasúð væru víða komnir fúablettir. Er þilfarsbitar og langstykki voru athuguð, reyndust bitaendar fúnir á pörtum, og í lestinni voru víða fúablettir. Stefndi var ekki viðstaddur, er skoðunargerðir þessar fóru fram, og að því er virðist, var algerlega látið undir höfuð leggjast að gera honum viðvart, þótt nota ætti skoðunargerðir þessar sem grundvöll undir kröfum á hendur honum. Skoðunargerðirnar svo og fleiri gögn í málinu leiða þó í ljós, að allmikill fúi og feyra hafi verið í bátnum á þessum tíma. Gera má ráð fyrir, að fúinn og feyran hafi átt sér alllangan aðdraganda og verið að einhverju leyti til komin, áður en stefnandi eignaðist bátinn. Ekkert hefur þó komið fram, sem bendi til, að stefndi hafi haft í frammi blekkingar við söluna eða leynt stefnanda göllum, sem hann vissi um. Ástæða er til að ætla, að umhirðu og viðhaldi bátsins hafi verið allmikið ábótavant af hálfu stefnanda, og varla getur hjá því farið, að margt það, sem upp er talið í matsgerðinni frá 9. janúar 1966, m. a. það, sem lýtur að búnaði bátsins, hafi verulega gengið úr sér, meðan stefnandi átti bátinn. Er afsal var gefið, vissi stefnandi um aldur bátsins, og með hliðsjón af kaupverði, sem var lágt miðað við gangverð á bátum af líkri stærð, hlaut stefnanda að vera ljóst, að búast mætti við, að ýmissa endurbóta kynni að vera þörf, áður en langt um liði. Af gögnum málsins virðist ekki heimilt að álykta, að ástandi bátsins, er kaupin gerðust, hafi verið svo verulega áfátt umfram það, er gera mátti ráð fyrir, að stefnandi eigi rétt til að rifta kaupunum, enda lýsti hann því yfir í afsali, að hann

hefði kynnt sér ástand bátsins og sætti sig við það að öllu leyti. Sú riftunarástæða, að báturinn hafi haft leynda galla vegna fúa og feyru, er afsal var gefið, verður því ekki heldur tekin til greina.

Aðrar riftunarástæður liggja ekki fyrir, og þar sem allar kröfur stefnanda í málinu eru leiddar af riftunarkröfu hans, verður niðurstaða málsins, að stefndi verður sýknaður að öllu leyti.

Rétt þykir að ákveða, að málskostnaður falli niður.

Dómsorð:

Stefndi, Eiríkur Ásbjörnsson, á að vera sýkn af kröfum stefnanda, Reynis Böðvarssonar, í máli þessu.

Málskostnaður falli niður.

Mánudaginn 3. marz 1969.

Nr. 13/1968. **Ásdís Ástþórsdóttir og Helgi Scheving**
gegn
Útvegsbanka Íslands, Akureyri.

Útivistardómur.

Dómur Hæstaréttar.

Málssókn þessi fellur niður.

Áfrýjendur, Ásdís Ástþórsdóttir og Helgi Scheving, er eigi sækja dómþing í máli þessu, greiði kr. 400.00 útivistargjald til ríkissjóðs, ef þau vilja fá mál sitt tekið fyrir af nýju.

Mánudaginn 3. marz 1969.

Nr. 81/1968. **Ásdís Ástþórsdóttir og Helgi Scheving**
gegn
Fötum h/f.

Útivistardómur.

Dómur Hæstaréttar.

Málssókn þessi fellur niður.