Miðvikudaginn 24. jan. 1923.

Nr. 62/1922.

Valdstjórnin
(Bjarni Þ. Johnson)
gegn
Stefáni Thorarensen
(L. Fjeldsted).

Brot á bifreiðalögunum.

Dómur lögreglurjettar Reykjavíkur 30. nóv. 1922:

Kærði, Stefán Thorarensen, greiði 50 króna sekt til ríkissjóðs og greiði allan af máli þessu löglega leiddan og leiðandi kostnað.

Auk þess greiði hann vegagjörð ríkissjóðs kr. 442,65 í skaðabætur.

Ídæmdar skaðbætur greiðist innan þriggja sólarhringa frá lögbirtingu dóms þessa, og dóminum og að öðru leyti að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur hæstarjettar.

Með vitnisburðum, sem fengnir hafa verið í málinu, verður að telja það sannað, að kærði hafi orðið brotlegur gegn 7. gr. laga nr. 88, 14. nóvember 1917, um notkun bifreiða, og þykir sekt hans fyrir það hæfilega ákveðin 100 kr. Með þessari breytingu, og að öðru leyti samkvæmt ástæðum hins áfrýjaða dóms, sem ekkert verulegt þykir athugavert við, má staðfesta hann.

Kærða ber að greiða allan áfrýjunarkostnað málsins, þar með talin málflutningslaun sækjanda og verjanda fyrir hæstarjetti, 80 kr. til hvors.

Því dæmist rjett vera:

Kærði, Stefán Thorarensen, greiði 100 kr. sekt til ríkissjóðs. Að öðru leyti skal lögreglu-

rjettardóminum óraskað. Kærði greiði allan áfrýjunarkostnað málsins, þar með talin málflutningslaun sækjanda og verjanda fyrir hæstarjetti, málaflutningsmannanna Bjarna Þ. Johnson og Lárusar Fjeldsted, 80 kr. til hvors.

Dóminum skal fullnægja með aðför að lögum.

Forsendur hins áfrýjaða dóms hljóða svo:

Mál þetta hefir verið höfðað af valdstjórnarinnar hálfu gegn Stefáni Thorarensen, lyfsala hjer í bæ, fyrir brot á lögum nr. 88, 14. nóvember 1917 um notkun bifreiða.

Málavextir eru þeir, sem nú skal greina, og byggjast sumpart á eigin játningu kærða og sumpart á framburði vitna þeirra, sem leidd hafa verið í málinu.

Sunnudaginn 3. september síðastl., kl. um 6 e. h., rákust mannflutningabifreiðin R. E. 165, eign Guðlaugar Þorsteinsdóttur, sem kærði stjórnaði, og vöruflutningsbifreið ríkissjóðs, R. E. 142, bifreiðarstjóri Jón Ármann Jónsson, á á þjóðveginum, sem liggur upp frá Reykjavík, rjett fyrir innan Lækjarhvamm. Vegurinn er þar 5,70 metra breiður, en breidd hvorrar bifreiðar ca. 160 cm., svo nóg rúm var fyrir þær að mætast þar. Var bifreiðin R. E. 142 á leið austur eftir (upp veginn), en bifreið kærða á leið í áttina til Reyjavíkur. Dumbungsveður var, en sá þó til sólar.

Bifreiðarnar skemdust báðar nokkuð, sjerstaklega vöruflutningsbifreiðin. Brotnaði hægra framhjól hennar og fjell hún útaf vegkantinum að hálfu og vinstra framhjólið út fyrir veginn.

Auk bifreiðarstjóra vöruflutningsbifreiðarinnar voru 3 farþegar með bifreiðinni. Hafa þeir allir verið leiddir sem vitni í málinu. Í bifreið kærða voru einnig 4 farþegar. En bifreiðin var lokuð, og gátu þeir því ekki sjeð og ekki um það borið, á hvern hátt árekstur inn hafi atvikast.

Bifreiðarstjóri R. E. 142 áleit alla sök árekstursins liggja hjá kærða, og hefir umboðsmaður vegamálastjóra því kært hann til sekta og skaðabóta, en þær nema eftir matsgerð, sem framkvæmd var af þar til dómkvöddum mönnum, kr. 407,65, auk kostnaðar við matið kr. 35,00, eða samtals kr. 442,65.

Kærði heldur því hinsvegar fram, að sökin liggi öll á herðum bifreiðarstjóra R. E. 142, og hefir komið fram með skaðabótakröfu á hendur vegagerðinni að upphæð kr. 501,00.

Það er upplýst í málinu, að rjett áður en árekstrinn varð, mætti bifreiðin R. E. 102 2 gangandi mönnum, er gengu samsíða í áttina til Reykjavíkur yst á vegkantinum hægra megin, sjeð til Reykjavíkur. Heldur kærði því fram, að bifreiðarstjóri R. E. 142 hafi keyrt þannig, að vinstri hjól bifreiðar hans hafi verið alt að 2 metrum frá vinstra vegkanti, er árekstrinn varð, og hún haft á þann hátt ca. 3,60 m. vegpláss, eða mun meira en hans bifreið. Þetta kveðst hann byggja á mælingum hjólfara bifreiðarinnar, þegar árekstrinn varð, og svo á mælingum, er hann hafði framkvæmt sjálfur ásamt vitnunum Stefáni Þorlákssyni og Gunnari Ólafssyni, bifreiðarstjórum, á förum í veginum daginn eftir, er þeir álitu vera hjólför eftir bifreið R. E. 142.

Bifreiðarstjóri R. E. 142 kveðst altaf hafa ekið svo langt úti á vinstra vegkanti, sem hann áleit forsvaranlegt. Þegar hann mætti fyrgreindum gangandi mönnum, kveðst hann hafa beygt eilítið fyrir þá, en verið kominn fullkomlega fram hjá þeim og aftur út á vegkantinn, er árekstrinn varð.

Árekstrinn varð þannig, að hægra framhjól bifreiðarinnar R. E. 165 (sjeð í áttina til Reykjavíkur) rakst innanvert við hægra framhjól R. E. 142 (sjeð frá Reykjavík), og brotnaði það hjól þannig, að ásinn, sem hjólið er fest við, tók niðri, og markaði djúpa skoru í veginn, sem stefnir skáhalt í áttina út á vegkantinn.

Lögreglan ljet framkvæma mælingar á veginum sama daginn og árekstrinn varð, og eru þær miðaðar við farið í veginum þar sem hjólásinn tók niðri, og reyndist við þá mælingu að bifreiðin R. E. 142 hafi haft yfir að ráða 2 metrum af veginum, en bifreiðin R. E. 165 3,70 metrum.

Kærði hefir ekki neitað því, að mæling þessi sje rjett. hann hefir hinsvegar haldið því fram, að staður sá, sem hjólásinn tók niðri, sje ekki sá staður, sem árekstrinn hafi orðið á, og muni bifreiðin hafa runnið 1—$1^1/_2$ til 2 lengdir sínan meðan pílárarnir í hjólinu voru að brotna og þar til ásinn tók niður, og í áttina út af vegkantinum.

Það er upplýst í málinu, að bifreiðin R. E. 142 hefir runnið nokkuð frá því að árekstrinn varð og þar til hjólásinn tók niður. Um bradа bifreiðarinnar er það upplýst, að kærði muni

hafa ekið með ca. 25 km. hraða á klukkustund, en bifreiðarstjóri R. E. 142 kveðst hafa ekið með ca. 15—18 km. hraða. Kærði hefir látið það álit í ljós, að hraði bifreiðar R. E. 142 muni hafa verið miklu meiri en hraði bifreiðar sinnar. En það er upplýst, að bifreiðin R. E. 142 hafði meðferðis, auk 4 manna, 1 tonn af vörum, og hefir bifreiðarstjóri R. E. 142 haldið því fram. að ekki sje hægt að láta bifreiðina fara hraðara en 25—30 km. á klukkustund með þeim þunga. Auk þess kveðst bifreiðarstjórinn hafa verið að draga af bensíngjöf og setja vélina á 1. gír rjett um það leyti er áreksturinn varð.

Lögregluþjónn sá, er framkvæmdi fyrumgetna mælingu, og Egill Vilhjálmsson bifreiðarstjóri, sem báðir hafa verið leiddir sem vitni í málinu, hafa látið það álit sitt í ljós, að ekki hafi verið hægt að greina með vissu förin eftir bifreiðina R. E. 142, er þeir framkvæmdu mælingu sína samdægurs og áreksturinn varð, og hefir þá því síður verið hægt að byggja nákvæma mælingu á þeim næsta dag, þegar kærði, Stefán Þorláksson og Gunnar Ólafsson, framkvæmdu mælingu sína.

Af framanskráðu verður að álíta, að niðurstaðan um það, hvor bifreiðin hafi hatt meira vegpláss í því augabliki, er áreksturinn varð, verði ekki bygð á mælingum þeim, sem fram hafa farið, og verður þá að fara eftir framburði sjónarvottanna að árekstrinum, en það eru, auk kærða og bifreiðarstjórans á R. E. 142, farþegar þeir, sem með þeirri bifreið voru, og hafa þeir allir verið leiddir sem vitni og staðfest framburð sinn með eiði.

Vitnið *Ágúst Kr. Guðmundsson* kveður bifreiðarstjóra R. E. 142 hafa keyrt „á vegkanti, eins tæpt og vitnið álítur forsvaranlegt“, og hafi hann, sem sat uppi á bifreiðinni, búist við að bifreiðin mundi steypast yfir sig út fyrir veginn við áreksturinn, og verið viðbúinn að henda sjer út af bifreiðinni hinummegin.

Kveður hann þá hafa athugað hjólför bifreiðar kærða þá samtímis, og komist að þeirri niðurstöðu, að bifreið hefði getað farið fram hjá henni hægramegin (miðað frá Reykjavík), svo langt hafi hún verið inn á veginum.

Vitnið *Þórður Jónsson* hefir borið það, að bifreiðin R. E. 142 hafi verið komin útá vinstri vegkant aftur, eftir að hafa beygt hjá hinum gangandi mönnum, og hafi hún að hans áliti verið eins nálægt vegkantinum, eins og hún gat verið, án þess að þess að velta út af veginum, er árekturinn varð. Kveður hann

vafalaust, að bifreiðin R. E. 165 hafi haft miklu meira vegpláss, en bifreiðin R. E. 142, er árekstrinn varð.

Vitnið *Magnús Guðjónsson* hefir borið, að bifreiðin R. E. 142 hafi ekið mjög utarlega á veginum, og hafi nýlega verið búin að aka fram hjá hinum gangandi mönnum. Kveðst hann ekki skilja í þeirri óaðgætni kærða, að aka á bifreiðina R. E. 142, en hann hafi ekið með miklum hraða og sagt, að hann hafi ekki sjeð bifreiðina R. E. 142.

Kærði hefir líka kannast við að hafa ekki sjeð bifreiðina R. E. 142 fyr en rjett í því augnabliki að árekstrinn varð. Kveðst hann ekki hafa verið búinn að opna glerrúðuna framan á bifreið sinni nema til hálfs, og hafi verið móða á henni.

Að öllu þessu athuguðu, og að því viðbættu, að vegurinn er beinn þar sem árekstrinn varð, og nægilegt útsýni yfir hann, þykir mega telja sannað, að kærði hafi ekki haldið sjer nægilega utarlega á veginum með bifreið sína, og með því, eins og hinu, að hafa ekki nægilega opna glerrúðuna, svo hann hefði nægilegt útsýni yfir veginn, orðið orsök í árekstrinum, því það verður ekki, eins og ásatt var, talið bifreiðarstjóra R. E. 142 til lasts, þótt hann gæfi ekki hljóðmerki, er hann sá bifreið kærða, og það gjörði kærði ekki heldur.

Verður eftir vitnaframburðum þessum ekki komist hjá því, að telja kærða sekan um brot á 6. gr. og 7. gr. laga nr. 88, 14. nóvember 1917, og þykir refsing sú, er hann hefir til unnið fyrir það eftir 13. gr. þeirra, hæfilega ákveðin 50 króna sekt, er renni í ríkissjóð.

Eins og að framan getur, hefir vegagerð ríkisins krafist þess, að kærði verði dæmdur til að bæta vegagerðinni tjón það, er hún beið við árekstrinn, og verður, samkvæmt 14. gr. áðurgreindra laga, að taka þá kröfu til greina í þessu máli. Kærði hefir að vísu mótmælt hinni framlögðu matsgjörð, en svo óákveðið, að mótmælin verða ekki tekin til greina, og þar sem hann verður að teljast valdur að tjóninu, verður að dæma hann til að bæta það að fullu, og greiða vegagerð ríkissjóðs alla hina umkröfðu upphæð.

Á rekstri málsins hefir enginn óþarfur dráttur orðið.