

Dómsorð:

Máli þessu er vísað frá dómi án kröfu.

Stefnendur, Austurbakki h/f, Reykjavík, B. Sigurðsson s/f, Reykjavík, G. S. Júlíusson, umboðs- og heildverzlun, Reykjavík, Globus h/f, Reykjavík, Hervald Eiríksson s/f, Reykjavík, Harpa h/f, Reykjavík, Kristján Ó. Skagfjörð h/f, Reykjavík, Marinó Pétursson, umboðs- og heildverzlun, Reykjavík, Plastprent h/f, Reykjavík, S. Óskarsson & Co. h/f, Reykjavík, Smjörlikisgerð Akureyrar h/f, Akureyri, Valdimar Baldvinsson, umboðs- og heildverzlun, Akureyri, Valgarð Stefánsson h/f, Akureyri, Verzlun O. Ellingsen h/f, Reykjavík, og Þórður Sveinsson & Co. h/f, Reykjavík, greiði in solidum Sparisjóði Siglufjarðar og Sambandi ísl. samvinnufélaga kr. 120.000.00 í málskostnað.

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

Föstudaginn 16. febrúar 1973.

Nr. 149/1971. Bifreiðar og Landbúnaðarvélar h/f

(Hafsteinn Baldvinsson hrl.)

gegn

Sigríði Ársælsdóttur

(Þorvaldur Lúðvíksson hrl.).

Dómenndur:

hæstaréttardómararnir Logi Einarsson, Benedikt Sigurjónsson, Einar Arnalds og Magnús Þ. Torfason og prófessor Gaukur Jörundsson.

Lausafjárkaup. Kröfu um riftun hafnað.

Dómur Hæstarétta.

Afrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstarétta með stefnu 8. október 1971. Krefst hann sýknu af öllum kröfum stefndu og málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefnda krefst staðfestingar héraðsdóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti.

Krafa stefndu er, að rift sé bifreiðakaupum þeim, sem málið fjallar um.

Í matsgerð dómkvaddra manna 4. maí 1971 segir m. a. svo um ástand bifreiðarinnar:

„Við skoðun kom í ljós, að bifreiðin er búin að standa ónotuð úti síðan 1966 og teljum okkur því ekki fært að athuga þá galla, sem óskað er eftir í matsbeiðninni, þar sem ástand bifreiðarinnar nú er allt annað en það var þá og bifreiðin númerslaus og ógangfær.“

Samkvæmt annarri matsgerð dómkvaddra manna, dags. 19. janúar 1973, segir m. a. svo:

„1. Bíllinn virðist hafa staðið mjög lengi úti og er þess vegna mikið skemmdur af ryði. Einnig virðist hann ekki hafa verið gangsettur um langan tíma, og þess vegna má gera ráð fyrir skemmdum á vél og öðru gangverki bílsins, einnig af ryði. Hjólbarðar eru mjög líklega fúnir af langri stöðu. Ljósasamlökur eru frá tímum vinstri umferðar og þess vegna ónothæfar, einnig má gera ráð fyrir, að rafgeymir sé ónýtur. Aftur á móti mun bíllinn vera óvenju lítið ekinn, miðað við árgerð, og ættu þessvegna margir hlutar bílsins að vera lítið slitnir.

Að þessu athuguðu, þá er niðurstaða okkar sú, að bíllinn yrði annaðhvort keyptur af viðgerðarmanni eða af manni, sem ætti samskonar bíl og myndi nota hann í varahluti, og teljum við raunhæft verð kr. 32.000.00.

2. Eins og að framan er nefnt, þá virðist bíllinn hafa staðið mjög lengi úti. Það er ekki hægt að merkja, að hann hafi verið bónaður, krómhlutir varðir né undirvagn varinn með ryðvarnarefnum. Bíllinn stendur á óheppilegum stað varðandi sjávarseltu í norðan áhlaupum, og óræktargróður virðist fá að vaxa upp með honum óhindrað. Því verður að teljast, að bíllinn hafi hlotið mjög laklega umhirðu.“

Dótt stefnda kunni að hafa átt rétt á að rifta kaupunum, þá gætti hún eigi fyrir mæla 55. gr. laga nr. 39/1922, og samkvæmt framangreindum matsgerðum getur hún ekki fullnægt skilyrðum 57. gr. greindra laga fyrir riftun. Hún hefur í málinu aðeins haft uppi kröfu um riftun og endurgreiðslu

kaupverðs vegna galla þeirra, er voru á bifreiðinni. Að svo vöxnu máli verður að sýkna áfrýjanda af kröfum stefndu.

Eftir atvikum þykir rétt, að stefnda greiði áfrýjanda kr. 25.000.00 í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

D ó m s o r ð :

Áfrýjandi, Bifreiðar og Landbúnaðarvélar h/f, á að vera sýkn af kröfum stefndu, Sigríðar Ársælsdóttur, í máli þessu.

Stefnda greiði áfrýjanda kr. 25.000.00 í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 14. júlí 1971.

Mál þetta, sem tekið var til dóms í dag, hefur Sigríður Ársælsdóttir, Kambsvegi 1, Reykjavík, höfðað fyrir bæjarþinginu með stefnu, útgefinni 13. desember 1966, gegn fyrirtækinu Bifreiðum- og Landbúnaðarvélum h/f, Suðurlandsbraut 14, Reykjavík, til greiðslu á kr. 147.068.00 ásamt 8% ársvöxtum frá 1. febrúar 1966 til greiðsludags svo og málskostnaði að skaðlausu, þar á meðal matskostnaði, kr. 2.900.00, allt gegn afhendingu bifreiðarinnar R 2066.

Af hálfu stefnda eru þær dómkröfur gerðar í greinargerð að-*allega*, að hann verði sýknaður af öllum kröfum stefnanda í máli þessu. *Til vara* krefst stefndi þess, að hann verði sýknaður af stefnu-kröfum gegn því, að hann geri við alla galla, sem fram kunna að hafa komið á bifreiðinni og rekja má til framleiðslu- og/eða efnisgalla og afhendi hana síðan einhverjum hlutlausum aðilja, sem sé fær um að meta, hvort bifreiðin sé í lagi, t. d. tæknifulltrúa íslenzkra bifreiðaeigenda, og gegn greiðslu á reikningum, sem stefnandi hefur greitt, að upphæð kr. 3.600.00. *Til þrautavara* krefst stefndi þess, að fallizt rétturinn ekki á sýknukröfu sína, verði frá stefnukröfunni dregnar kr. 50.000.00 vegna afnota stefnanda af bifreiðinni og kr. 8.000.00 vegna slægrar umhirðu, enda verði bifreiðin afhent kvaðalaus. Hvernig sem málið fer, krefst stefndi málskostnaðar úr hendi stefnanda að mati dómsins.

Við munnlegan flutning málsins gerði stefndi sömu aðalkröfu og í greinargerð, en *til vara* gerði hann þá kröfu, að hann verði sýknaður af stefnukröfum gegn því, að hann greiði stefnanda

bætur fyrir alla þá galla, sem fram kunna að hafa komið á bifreiðinni og rekja má til framleiðslu- og/eða efnisgalla, þó að hámarki kr. 7.495.75, og gegn greiðslu á reikningum, sem stefnandi hefur greitt, að upphæð kr. 3.600.00. Til þrautavara gerði stefndi þá kröfu við munnlegan flutning málsins, að fallizt rétturinn ekki á sýknukröfu sína, verði frá stefnukröfunni dregnar kr. 50.000.00 vegna afnota stefnanda af bifreiðinni og kr. 70.000.00 vegna slælegrar umhirðu, enda verði bifreiðin afhent kvaðalaus. Hvernig sem málið fer, krefst stefndi málskostnaðar úr hendi stefnanda að mati dómsins.

Stefnandi lýsir málavöxtum svo, að þann 1. febrúar 1966 hafi hún keypt bifreið af Moskvitch gerð (1966) hjá stefnda. Bifreið þessi hafi reynzt með afbrigðum illa, og kveðst hún telja meinsemdum bezt lýst á dskj. nr. 3 í skýrslu Marteins Davíðssonar, eiginmanns stefnanda, en skýrsla hans hljóðar svo:

„Er ég ætlaði að fá mér nýjan bíl í febrúar 1966, snéri ég mér til Bifreiða- og Landbúnaðarvéla, þar sem ég hafði áður átt Moskvitz 1963, sem reyndist mér ágætlega. Ég átti tal við Jón Guðjónsson, starfsmann þar. Taldi hann nýju bílana ekki síðri en það model, er ég átti áður. Varð það því úr, að ég keypti nýjan bíl af árgerð 1966. Fékk ég bílinn afhentan í febrúar 1966. Strax á fyrsta þúsundi keyrðra km komu eftirfarandi gallar í ljós: Bifreiðin eyddi svo óhóflega miklu benzíni, að ég lét m. a. athuga, hvort bensíntankur læki. Er svo var ekki, gekk ég úr skugga um, hve eyðslan væri mikil á langkeyrslu, og reyndist hún vera 24-26 lítrar á hverja 100 km. Þá bar svo við, að smurolían virtist hverfa af bílnum, þar sem ég þurfti að bæta ½-1 lítra við hverja benzíntöku. Þá fóru legur í öðru afturhjóli og nokkru síðar í hinu. Er hér var komið, snéri ég mér til umboðsins og taldi, að hér væri um stórgallaða vél að ræða, þar sem eyðslan átti að vera samkvæmt upplýsingum umboðsmannsins frá 10-14 lítrar á 100. Ég fékk það svar, að skipta þyrfti um blöndung og setja þyrfti í bílinn blöndung úr Fiat 1800. Fékk ég blöndung af þeirri gerð eftir 1½ mánuð, og hefur eyðslan síðan verið um 15 lítrar á 100. Eftir ca. 3000 km akstur brotnaði ventill í vél, og nefndi ég það einnig til umboðsins, en þeir vísuðu mér til Þóris Jónssonar. Lofaði umboðið að greiða allt efni til viðgerðarinnar, en ekki var við það staðið. Við 4000 km bilar kúpling. Þá fer ég aftur til umboðsins, og þeir segjast ekki geta gert við bílinn fyrr en eftir hálfan mánuð og ætla þá jafnframt að athuga oliulekann. Ekki var annað gert en að eiga lítills háttar við kúplinguna, þannig að hún

skánaði í bili, en olfuneyszlan fór einungis vaxandi, jafnvel svo, að eftir 900 km akstur vantaði 3 lítra af olíu á bílinn og það svo, að ekki sér á kvarða. Hurðir fóru strax að skrölta, enda bíllinn ópéttur með afbrigðum, heldur hvorki vatni né vindi. Verkstæðið hefur ekkert gert við skrölti þessu, nema líma gúmmí og laga á hurðum, og hefur skröltið aðeins skánað, en er þó töluvert. Spennubreytir (cutout) er ónýtur, og hefur umboðið ekkert gert varðandi það. Vélarhljóð er mjög óeðlilegt, en engin skýring hefur fengist á því. Kostnaður minn af bíl þessum hefur verið 8-10 þúsund til dagsins í dag.“

Framangreind skýrsla, sem undirrituð er af Marteini Davíðs-syni f. h. konu sinnar, Sigríðar Ársælsdóttur, er dags. 26. júlí 1966.

Stefnandi kveðst oftlega hafa kvartað við starfsmenn stefnda vegna hinna ýmsu galla, er fram hafi komið, en án þess að úr yrði bætt. Þann 27. júlí 1966 kveður stefnandi bifreiðina hafa verið færða til Bifreiðaeftirlits ríkisins til skoðunar og hafi niðurstaða eftirlitsins verið svohljóðandi, sbr. dskj. nr. 14.

„Við skoðun, er fram fór í dag, kom í ljós, að lagfæra þarf: Fóthemlar ganga að gólfi. Stefnuljós óvirk. Gengur ekki í fyrsta gír. Tengsli heldur ekki í brekku. Sýnist strax af lokinni viðgerð. Notkun bifreiðarinnar er bönnuð, þar til viðgerð hefur farið fram.“

Stefnandi kveður, að er hér var komið, hafi sér ekki þótt bifreið þessi reynast sem skyldi af 5 mánaða gamalli bifreið, og þar sem ekkert hafði fyrir hana komið, þ. e. árekstrar eða önnur slík óhöpp, á þeim ca. 8000 km, sem henni hafði verið ekið, kveðst hún hafa leitað til umboðsins, en umleitun sú hafi ekki borið árangur. Stefnandi kveður bifreiðinni hafa verið lagt þann 19. júlí og hafi hún ekki verið í notkun síðan. Þann 5. september 1966 kveðst stefnandi hafa beðið um mat á ástandi bifreiðarinnar, sbr. dskj. nr. 7, en í því mati segir m. a. svo: „Lýsing okkar á ástandi ofangreindrar bifreiðar fer hér á eftir í samræmi við beiðni um gjörð þessa:

1. Aðaltengsli (kúpling) er að miklu leyti óvirk.
2. Handhemill og fóthemlar eru gjörsamlega óvirkir.
3. Straumloka fyrir rafal er óvirk og bifreiðin þar af leiðandi rafmagnslaus.
4. Innispegill (baksýnispegill) er laus.
5. Gíraskipting í ólagi, þannig að ókleift reyndist að skipta í fyrsta gír.
6. Óvirk loka fyrir hitunarkerfi.
7. Klæðning á vinstri hurðarstaf laus.

8. Báðar vinstri hurðir skrölta.
9. Smurolía lekur lítilsháttar út með pönnutappa á vél.
10. Greinilegt er, að vélin brennir óeðlilega mikilli smurolíu, þar sem olían virðist innihalda mikið sót, og einnig kemur olíureykur frá útblástursröri bílsins, þegar vélin er í gangi.

Með tilliti til þess, sem upp hefur verið talið hér, og með það og í huga, hve lítið bifreiðinni hefur verið ekið, teljum við, að núverandi ástand hennar geti ekki hafa skapast vegna eðlilegs slits.“

Hefur nú verið rakin málavaxtalýsing, eins og hún er í greinargerð stefnanda og aðiljaskýrslu. En samkvæmt því, sem fram kemur í skjölum málsins, er gangur þess nánar á þá leið, að hinn 4. júlí 1966 fór stefnandi ásamt Inga B. Ársælssyni og Bjarna Ársælssyni til stefnda, Bifreiða- og Landbúnaðarvéla, til þess að ræða um galla og bilanir, sem fram höfðu komið á bifreiðinni. Var þeim vísað til sölumanns, Samúels Ólafssonar. Kveðst Ingi hafa gert honum grein fyrir ágöllum og þeim viðgerðum, sem þá þegar höfðu farið fram á bifreiðinni, og jafnframt spurzt fyrir um það, hvaða meðferð slík mál fengju hjá seljendum. Kveður Ingi sölumann þá hafa upplýst, að rússneskur verkfræðingur hefði eins konar æðsta vald í slíkum málum. En eftir að sölumaður og verkfræðingur höfðu skoðað bifreiðina, kveðst Ingi hafa spurt framangreindan sölumann, hvers vænta mætti, að fyrirtækið vildi gera til úrbóta í máli þessu. Hafi sölumaður fallið á, að kanna þyrfti þessa óvnjulegu galla, en kostnað allan ætti kaupandi að greiða. Kveðst Ingi hafa tekið greinilega fram, að hann væri á annarri skoðun, og teldi hann umboðinu skylt að bera sjálft allan kostnað vegna athugunar og úrbóta á þeim gölum, sem fram höfðu komið á bílnum, þar sem hér væri um nýjan bíl að ræða, sem fengið hefði fullkomlega eðlilega meðferð og umhirðu. Kveður Ingi sölumann hafa heitið því að ræða mál þetta við forráðamenn fyrirtækisins í samræmi við óskir hans.

Hinn 27. júlí 1966, eða sama daginn og bifreiðin var færð til Bifreiðaeftirlits ríkisins til skoðunar þeirrar, sem að framan greinir, skrifaði lögmaður stefnanda stefnda bréf, þar sem þess er krafist, að kaupin á umræddri bifreið gangi til baka og stefnanda verði endurgreitt kaupverð hennar, kr. 147.068.00, vegna galla þeirra, sem fram hefðu komið á henni. Þessu bréfi svaraði stefndi næsta dag, eða 28. júlí 1966, á þann veg, að hann mundi ekki fallast á, að kaupin gengju til baka, enda væri þá búið að aka bifreiðinni 8000 km og væri hægt að gereyðileggja bifreið, jafnvel þótt skemmra

hefði verið ekið. Hinn 5. september 1966 biður lögmaður stefnanda um dómkvaðningu tveggja óvilhallra manna til að lýsa ástandi umræddrar bifreiðar, R 2066 (Moskvitch), eins og það var þá. Hinn 9. sama mánaðar voru þeir Finnbogi Eyjólfsson bifvélavirkjameistari og Sigbór Guðjónsson, verkstjóri í Ræsi, dómkvaddir í þessu skyni, og er skoðunargerð þeirra dags. 8. október 1966, en efni hennar er þegar fram komið í málavaxtalýsingu í greinargerð.

Stefndi hefur gefið svofellda skýrslu í máli þessu í bréfi til lögmanns síns, dags. 23. desember 1966.

„Vér viljum samkvæmt ósk yðar gefa yður eftirfarandi skýrslu um viðskipti fyrirtækis vors við Marteín Davíðsson og eiginkonu hans, frú Sigríði Ársælsdóttur.

Í janúar s. l. kom Marteinn Davíðsson múrarameistari, Kambsvegi 1, og falaðist eftir kaupum á Moskvitch bifreið, sem hann óskaði eftir að kaupa og afgreidd yrði á nafni konu hans, frú Sigríðar Ársælsdóttur. Geta má þess hér, að viðskipti þessi voru eingöngu gerð við Marteín, þar sem ekki er vitað til, að frúin hafi fyrr eða síðar komið til þess að eiga nein viðskipti þessu máli viðvíkjandi við fyrirtæki vor. Þann 1. febrúar 1966 afhentum vér Marteíni Davíðssyni Moskvitch bifreið af gerðinni M-408, sem hlaut skrásetningarnúmer R 2066. Bifreiðin var þá afhent í fullkomnu lagi, enda engin athugasemd gerð um annað af Marteíni, þegar hann tók við bifreiðinni. Þann 27. maí s.l. kom Marteinn með bifreiðina og óskaði eftir, að gert yrði við olíuleka, þéttikant og kúplingu, og var viðgerð þessi framkvæmd af verkstæði voru, Marteíni að kostnaðarlausu, af Vagni Gunnarssyni, bifvélavirkjameistara, undir yfirumsjón verkstæðisformanns vors, Sigurðar Helgasonar, bifvélavirkjameistara, og voru þá lagfærðir allir gallar, sem að eigandinn taldi vera á bifreiðinni. Sömuleiðis í þetta skipti var bifreiðinni veitt móttaka af kaupanda, án nokkurrar athugasemdar um, að ekki hefði verið gert við það, sem um var beðið, og að bifreiðin væri ekki í lagi. Fyrri part júlímánaðar s.l. kom Marteinn Davíðsson á skrifstofu vora og hitti þá að máli Guðmund Gíslason og Jón V. Guðjónsson, og var erindi hans þá ekki að kvarta um galla á ofangreindri bifreið eða krefjast þess, að henni yrði skilað aftur, heldur til þess að spyrjast fyrir um kaup á annarri bifreið af gerðinni GAZ-69M fyrir atvinnurekstur sinn. Meðan á samtali þessu stóð, spurðu fulltrúar fyrirtækisins Marteín að því, hvernig Moskvitch bifreiðin hefði reynzt, og taldi hann, að bifreiðin hefði reynzt eðlilega, en þó hefði hann haft einhvern

óverulegan kostnað í sambandi við stillingar og viðgerðir að undanfögnu, en þegar honum var bent á, að hann skyldi safna slíkum reikningum og nótum saman og leggja það inn til athugunar, þar sem að vel gæti verið, að endurgreiðsla fengist á reikningum þessum að einhverju eða öllu leyti. Marteinn lýsti því þá yfir, að hér væri aðeins um óverulegar upphæðir að ræða og ekki alvarlegri eða meiri bilanir eða stillingar en gera mætti ráð fyrir í sambandi við bifreið í svo ódýrum verðflokki. Þá skal ennfremur undirstrika, að Guðmundur Gíslason tók það fram við Martein Davíðsson í þessu samtali, að ef hann yrði var við einhvern óeðlilegan galla á bifreiðinni í náinni framtíð, þá skyldi hann hafa samband við sig og þá yrði séð um, að þeir yrðu bættir að kostnaðarlausu. Það skal sérstaklega fram tekið, að ekki komu þá fram neinar óskir eða kröfur frá Marteini um að skila bifreiðinni aftur, enda lýsti hann því yfir, að hann væri ánægður með viðskiptin. Nokkrum dögum seinna, eða hinn 27. júlí, móttókum vér allt í einu bréf frá Þorvaldi Lúðvíkssyni, hrl., sem hér fylgir með í afriti, þar sem að farið er fram á það, að vér tökum bifreiðina aftur, eftir að búið er að nota hana í fulla 5 mánuði og aka henni ca. 8000 km. Þessu bréfi svöruðum vér 28. júlí samkvæmt hjálögðu afriti og neituðum að fallast á kröfu hæstaréttarlögmannsins. Í septembermánuði s.l. fengum vér tilkynningu um, að yfirborgardómarinn í Reykjavík hefði verið beðinn um að útnefna matsmenn til þess að lýsa ástandi ofangreindrar bifreiðar, og fór mat þetta fram 8. október s.l. og var framkvæmt af bifvélavirkjameisturunum Sigþóri Guðjónssyni og Finnþoga Eyjólfsyni. Fulltrúar vorir við matið, Jón V. Guðjónsson og Páll Sigurgeirsson, bifvélavirkjameistari, mótmæltu matinu á þeim forsendum, að ekki hefði verið kvartað um neina galla á bifreiðinni né heldur hafi fyrirtæki voru verið gefið tækifæri til að bæta úr göllum, ef einhverjir væru fram yfir það, sem áður er fram tekið hér að ofan. Með bréfum, dags. 19. og 20. október s.l., móttókum vér frá Þorvaldi Lúðvíkssyni, hrl., fyrirnefnda matsgjörð, dags. 8. október s.l., og fylgir með bréfi þessu afrit af skjölum þessum. Í sambandi við matsgjörðina sérstaklega viljum við benda á eftirfarandi:

1. Aðaltengsli (kúpling) er talin að mestu leyti óvirk, og getur það átt sér margar orsakir, en ekkert segir um, af hverju tengslið er óvirkt, og höfum vér ekki fengið tækifæri til að kanna það.
2. Handhemill og fóthemill eru taldir gjörsamlega óvirkir, og er það rétt, að þeir voru það, er bifreiðin var færð til skoð-

unar, og átalddi annar matsmanna, Finnbogi Eyjólfsson, mann þann, er færði bifreiðina til skoðunar, fyrir að hreyfa bifreiðina í slíku ástandi. Þegar farið var að kanna þar á staðnum, hvað að hemlunum væri, kom í ljós, að eiganda hafði láðst að bæta á hemlavökva, en nauðsynlegt er að fylgjast með slíku á öllum bifreiðum, og eftir að bætt hafði verið hemlavökva á, kom í ljós, að hemlarnir virkuðu eðlilega. Það skal sérstaklega fram tekið, að mjög er auðvelt að fylgjast með hemlavökvanum á bifreið af þessari gerð, þar sem tankur sá, sem hér um ræðir, er staðsettur á mjög áberandi stað undir vélarhlifinni og er auk þess gagnsær, þannig að fylgjast má með innihaldi hans. Eins og áður segir, unnu hemlarnir eðlilega, eftir að bætt hafði verið hemlavökva á, og ekki var vart við neinn leka á hemlakerfi.

3. Straumloka fyrir rafal er talin óvirk. Hér getur verið um smástillingaratriði að ræða, sem lagfæra má með mjög lítilli vinnu.
4. Innispegill er talinn laus, en hann er festur með skrúfum, sem herða má á andartaki.
5. Gírskipting í ólagi. Hér getur verið um stillingaratriði að ræða utan á gírkassanum, sem mjög auðvelt er að lagfæra, eða gírkassinn hafi orðið fyrir höggi, sem kann að hafa orsakast, af því, að ekið hafi verið yfir grjót eða aðrar ójöfnur.
6. Óvirk loka fyrir hitunarkerfi. Hér er um að ræða svipaða aðgerð, eins og vér höfum nefnt undir lið 4.
7. Klæðning á vinstri hurðarstaf laus. Sama er að segja um þetta atriði eins og í lið nr. 4 og 6 hér að framan.
8. Báðar vinstri hurðir skrölta. Hér er um mjög óverulegt atriði að ræða, sem nánast flokkast undir viðhald og umhirðu, enda virtist í flestum tilfellum mega bæta úr því á sams konar aðgerðum og eiga við liði nr. 4, 6 og 7 hér að framan.
9. Smurolía lekur lítilsháttar út með pönnutappa á vél. Hér getur verið um þrjár ástæður að ræða, í fyrsta lagi, að tappinn hafi ekki verið nægilega hertur, þegar skipt var um olíu á vélinni, en þá er þessi tappi losaður, að gleymzt hafi að setja pakkningu á tappann, þegar hann var hertur í gatið aftur, eða að tappinn hafi verið forskrúfaður einnig, þegar skipt var um olíu, þannig að ekki hafi verið mögulegt að herða hann nægilega til þess að fá hann þéttan.
10. Í sambandi við olíubrennslu þá, er um getur í þessum lið, viljum við sérstaklega taka fram, að ályktanir þær, sem

að dregnar eru í sambandi við sótinnihald smurningsolíunnar og reykin á útblástursrörinu, þá teljum vér, að ekki sé hægt að slá neinu föstu með olíubrennslu, nema það sé sérstaklega kannað á annan hátt. Þó skal á það bent, að ekki er óeðlilegt, að nýjar vélar brenni smurningsolíunni, meðan vélin er að slípast saman. Vél sú, sem hér um ræðir, er byggð þannig, að eðlileg olíunotkun hennar er 100-125 gr. á hverjum 100 km, sem ekið er, og er því ekki óeðlilegt, að olían innihaldi nokkurt söt og að merkja megí olíureyk úr útblástursröri, þegar vélin er í gangi. Þá kemur það heldur ekki fram, hvort að skipt hafi verið um olíusigti, eins og nauðsynlegt er.

Að síðustu kemur það fram í matinu, sem við getum algjörlega fallið á, að ástand bifreiðarinnar geti ekki hafa skapast vegna eðlilegs slits, en hins vegar segir ekkert um það í álitsgerðinni, að þetta óeðlilega ástand hafi ekki að mestu eða öllu leyti getað skapast vegna óeðlilegrar meðferðar á bifreiðinni, og bendir m. a. liður nr. 2 að svo sé, svo og allt útlit bifreiðarinnar, þegar hún var færð til skoðunar. Nokkru eftir að okkur barst í hendur umrætt bréf hæstaréttarlögmannsins, talaði Guðmundur Gíslason við Marteín Davíðsson í síma og vitnaði þar í samtal það, sem fram hafði farið á skrifstofu fyrirtækisins í júlímánuði s.l., og endurtók þá tilmæli þau, er þar komu fram, um, að fyrirtækið væri reiðubúið til að lagfæra alla galla þá, sem kynnu að vera á bifreiðinni, og að gjörsamlega hefði verið ástæðulaust á þessu stigi málsins að afhenda málið lögfræðingi og fá matsgjörð til þess að auka á kostnað, fyrr en séð yrði, hvort viðgerð myndi takast, eftir að fyrirtækinu hefði verið gefið tækifæri til að stilla og gera við bifreiðina.

Að endingu viljum vér taka það fram, að vér erum ennþá tilbúnir til að taka við bifreiðinni til viðgerðar og bæta það að fullu, sem kynni að vera gallað, og afhenda hana í fullkomnu lagi til Marteíns eða hvers annars aðila, sem vill taka við bifreiðinni fyrir Marteíns hönd og hefur tæknilega þekkingu á bifreiðum. Hins vegar leiðir það af sjálfu sér, að þar sem að okkur hefur ekki verið gefið tækifæri til að bæta galla þá, sem kunna að vera á bifreiðinni, þá munum vér ekki greiða mats- eða málfærslulaun til hans. Séu ofangreindir málavextir hafðir í huga svo og þau óverulegu atriði, er fram koma í matsgjörðinni, sem ekkert kveður á um það, hvers vegna þessir hlutir séu ekki í lagi, þá teljum vér, að allar forsendur bresti fyrir því, að við tökum bifreiðina aftur,

eftir að henni hefur verið ekið a. m. k. 8000 km og verið í notkun um 5 mánuði.“

Í bréfi stefnda til lögmanns síns, dags. 8. febrúar 1967, á dskj. nr. 19, segir svo:

„Í framhaldi af fundi, sem haldinn var á skrifstofu yðar í morgun, þar sem mættir voru auk yðar þeir Guðmundur Gíslason og Jón V. Guðjónsson fyrir fyrirtæki vort og hr. Böðvar Bragason, hdl., fyrir þau hjónin, frú Sigríði Ársælsdóttur og hr. Marteín Davíðsson, vegna meintra galla á Moskvitch bifreið þeirra hjóna, R 2066, og leyfum vér oss að staðfesta eftirfarandi tilboð, sem gert var af fyrirtæki voru í sambandi við þetta mál:

1. Vér bjóðumst til að taka bifreiðina, gera við allt það, sem gallað kann að reynast, eiganda að kostnaðarlausu, og skila henni síðan aftur í hendur einhvers þess aðila, er samkomulag verður um og vit hafi á bifreiðum og er fær um að kveða upp óvilhallan dóm um það, að bifreiðin sé í fullkomnu lagi að viðgerð lokinni, og nefnum vér þar sem tillögu tæknifulltrúa Félags íslenzkra bifreiðaeigenda.
2. Þá bjóðumst vér einnig til þess að veita móttöku öllum þeim reikningum, sem eigendur bifreiðarinnar töldu sig hafa greitt á undanfórnum mánuðum vegna meintra galla á bifreiðinni, og athuga, hvað af þeim vér töldum oss fært að endurgreiða.
3. Ef bíllinn að lokinni viðgerð seldist á lægra verði en samþærilegir bílar af sömu tegund, jafnmikið notaðir og á svipuðum aldri, þá lýstum vér því yfir, að vér værum tilbúnir til að ræða slíkan mismun við eigendur bifreiðarinnar.“

Í bréfi lögmanns stefnanda til lögmanns stefnda á dskj. nr. 20, dags. 7. febrúar 1967, er því lýst yfir, að stefnandi hafi algerlega neitað að taka tilboði því, er fyrirsvarsmenn stefnda hafi þann dag gert stefnanda.

Á dskj. nr. 21 í málinu er svofelld yfirlýsing áðurgreinds sölu-manns stefnda, Samúels Ólafssonar, dags. 10. febrúar 1967:

„Ég undirritaður starfsmaður Bifreiða- og Landbúnaðarvéla h.f. staðfesti hér með, að mánudaginn 4. júlí 1966 kom hr. Ingi B. Ársælsson á skrifstofu fyrirtækisins og bar fram ýmsar umkvartanir í sambandi við bifreið frú Sigríðar Ársælsdóttur, R 2066, sem maður hennar, hr. Marteinn Davíðsson, hafði keypt á sínum tíma. Eftir að hafa hlýtt á umkvartanir Inga, hafði ég samband við verkstæði fyrirtækisins, og varð það að samkomulagi á milli mín og Inga B. Ársælssonar, að komið skyldi með bifreiðina á verkstæð-

ið miðvikudaginn 6. sama mánaðar til skoðunar og eftirlits svo og til að kanna, hvort um meinta verksmiðjugalla væri að ræða í einhverjum tilfellum og hvernig mætti bæta úr þeim, ef álit Inga væri rétt, að um slíka galla væri að ræða. Þá skal það einnig tekið fram, að aldrei var staðið við samkomulag þetta af hálfu eigenda bifreiðarinnar, þar sem að ekki var komið með bifreiðina þann dag, sem um var samið, eða síðar.“

Matsmenn og aðiljar hafa komið fyrir dóm í máli þessu og staðfest þar skýrslur sínar, sem raktar hafa verið hér að framan.

Matsmaðurinn Sigbór Guðjónsson sagði þá meðal annars, að hjá fyrirtæki því, sem hann ynni hjá, Ræsi, sé það talin venja, að ef gallar komi fram á bifreið á fyrstu 6 mánuðunum eða á fyrstu eknu 10 þús. km, sé af þeirra hálfu litið svo á, að um verksmiðjugalla sé að ræða, sem bættur hafi verið af ábyrgð á bifreiðinni af hálfu framleiðanda.

Stefnandi, Sigríður Ársælsdóttir, hefur komið fyrir dóm í málinu, og kveðst hún vera skráður eigandi umræddrar bifreiðar. Hún segir, að þau hjónin hafi bæði ekið bifreiðinni, maðurinn hafi ekki farið reglulega á bifreiðinni til vinnu sinnar, en stundum gert það. Segir stefnandi sér ekki vera kunnugt um, að eiginmaður hennar hafi flutt tæki í bifreiðinni í sambandi við vinnu sína.

Komið hefur fyrir dóm í málinu sem vitni Jón Vilberg Guðjónsson verzlunarstjóri. Vitnið kveðst hafa verið starfsmaður stefnda, er umrædd kaup fóru fram, og ganga næst forstjóra stefnda að starfi. Vitnið staðfesti skýrsluna á dskj. nr. 18 að því leyti, er hún tekur til afskipta þess af málinu. Kveðst vitnið hafa samið skýrsluna ásamt aðalforstjóranum, Guðmundi. Vitnið segir, að ekki hafi verið algengara, að Moskvitch bifreiðar biluðu nýjar á þessu tímabili en aðrar bifreiðar í sama verðflokki. Segir vitnið, að Marteinn hafi ekki komið oftast en aðrir til umkvörtunar út af bifreiðinni. Telur vitnið, að Marteinn hafi aðeins einu sinni komið beinlínis til að kvarta út af bifreiðinni. Hins vegar hafi verið rætt um bifreiðina, þegar Marteinn hafi komið tvisvar eða þrisvar út af öðrum erindum til fyrirtækisins, en í þau skipti hafi Marteinn aðeins lýst ánægju sinni með bifreiðina. Vitnið segir, að helzt hafi komið fram kvartanir í sambandi við aðaltengsli. Hafi það þá verið „praxis“ hjá fyrirtækinu að endurnýja aðaltengslið á þeim bifreiðum, sem ekið hafði verið minna en 10.000.00 km. Hafi annað hvort verið settar nýjar rússneskar kúplingar, bíleigendum að kostnaðarlausu, eða enskar og hafi þá bíleigandi borgað mismun. Í sambandi við hér umrædda bifreið segir vitnið,

að eigendum hennar hafi verið gefinn kostur á að koma með hana þann 6. júlí 1966 til athugunar og viðgerðar á kúplingu, en þá hafi ekki verið komið með bifreiðina. Varðandi lið nr. 2 í dskj. nr. 18 segir vitnið, að það hafi sérstaklega athugað, hvort hemla-vökva vantaði á bifreiðina, og hafi svo verið. Varðandi lið nr. 10 í dskj. nr. 18 segir vitnið, að varðandi hér umrædda bifreið hafi átt að athuga óeðlilega olíubrennslu áður nefndan 6. júlí 1966, en almenn venja hafi verið hjá fyrirtækinu að gera við slíka bilun bifreiðaeigendum að kostnaðarlausu, eftir að við sérstaka athugun hjá fyrirtækinu hafi verið búið að slá því föstu, að um óeðlilega mikla olíubrennslu hafi verið að ræða hverju sinni.

Eiginmaður stefnanda, Marteinn Davíðsson, hefur komið fyrir dóm í máli þessu og staðfest þar skýrslu sína á dskj. nr. 3. Vitnið kveðst ekki sérstaklega kannast við samtal það, sem greinir í dskj. nr. 18 (5. mgr.), en kveðst þó muna eftir því að hafa spurzt fyrir um umrædda GAZ bifreið. Vitnið segist alltaf hafa verið að kvarta vegna bilana á bifreiðinni. Vitnið kveðst ekki hafa gert stífar kröfur strax vegna þessa, enda hafi það ekki vit á slíkum göllum á bifreiðum, en að síðustu hafi það hálfpartinn gefizt upp á þessu, því þjónustan hafi verið svo léleg. Vitnið segist hafa kannast vel við Guðmund Gíslason og hafa oft rætt við hann, einnig í síma. Segir vitnið, að Guðmundur eða fyrirtæki hans hafi aldrei boðizt til að gera við galla á bifreiðinni eiganda að kostnaðarlausu, fyrr en eftir að málssókn hafi verið byrjuð.

Komið hefur fyrir dóm í málinu sem vitni Ingi Björgvin Ársælsson og staðfest þar skýrslu sína á dskj. nr. 4, og telur vitnið þar vera rétt og satt skýrt frá. Vitnið kveðst ekki muna, að samkomulag hafi orðið milli þess og Samúels um, að koma mætti með umrædda bifreið á verkstæði stefnda þann 6. júlí 1966 til athugunar á meintum göllum á bifreiðinni. Vitnið segist heldur ekki muna, að Samúel hafi gert Sigríði slíkt boð í því samtali, sem frá greinir á dskj. nr. 4. Dskj. nr. 21, það er yfirlýsing Samúels Ólafssonar, var borin undir vitnið, og heldur vitnið eigi að síður fast við framburð sinn. Vitnið kveðst hafa ekið umræddri bifreið í tvö eða þrjú skipti innan bæjar og minnst þess sérstaklega, að í eitt af þessum skiptum hafi það fengið bifreina að láni hluta úr seinni parti dags og hafi þá meðal annars orðið vart við, að rafmagnskerfi bifreiðarinnar var ekki í lagi, það er, að erfitt hafi verið að ræsa bifreiðina. Vitnið kveðst hafa ekið bifreiðinni þann 4. júlí fyrir stefnda og hafi það í þeim akstri orðið vart við, að

kúpling bifreiðarinnar hafi „snuðað“ mikið, hemlar hafi ekki virk- að fullnægjandi og hurðarfestingar hafi verið lausar.

Fyrir dóm hefur komið í málinu sem vitni Samúel Jón Ólafsson. Vitnið kveðst hafa verið starfsmaður stefnda frá því í júnílok 1964 til 1. febrúar 1968. Vitnið hefur staðfest skýrslu sína á dskj. nr. 21 og kveður þar vera rétt og satt frá greint. Sérstaklega varðandi dagsetninguna 6. júlí í skýrslunni segir vitnið, að þeir starfshættir hafi verið viðhafðir, að vitnið hafi rætt við viðskiptavini, sem kvartanir hafi borið fram, tekið niður „punkta“ um þau atriði, sem viðkomandi taldi þurfa að bæta úr, síðan hafi viðkomandi verið úthlutaður tími til að koma með bifreiðar, eftir því hvernig staðið hafi á á verkstæðinu. Þetta hafi allt verið skrif- að á blað sem og hinn umsamdi tími og þetta blað geymt. Svo hafi einnig verið í þetta sinn, og sýndi vitnið í dóminum slíkt blað, sem það kveður eiga við um bifreið stefnanda, og hefur blað þetta ver- ið lagt fram sem dskj. nr. 23. Vitnið kveður á þessu minnisblaði vera í stórum dráttum það, sem fram hafi farið í samtalinu 4. júlí. Vitnið kveðst sjálft hafa skrifað þessa punkta og segir, að kíló- metrafjöldi sá, sem greindur sé á blaði þessu, hafi verið sá, er mæl- ir bifreiðarinnar hafi sýnt þann dag, en þó muni á blaðinu vera miðað við 100 km aðeins. Vitnið kveðst hafa sagt Inga B. Ársæls- syni, að ef eftir athugun stefnda kæmi í ljós, að um verksmiðju- galla væri að ræða, mundi umboðið greiða kostnað við úrbætur, en annars ekki.

Vitnin Samúel Ólafsson og Ingi B. Ársælsson voru nú sampróf- uð um það, sem á milli ber. Vitnið Ingi kvaðst nú ekki geta sagt til með vissu, hvort Samúel hafi þann 4. júlí að vitninu viðstöddu skrifað minnisblað á dskj. nr. 23, en ekki sé það ósennilegt. Frek- ara samræmi náðist ekki um framburði þessara tveggja vitna.

Forstjóri hins stefnda fyrirtækis, Guðmundur Gíslason, hefur komið fyrir dóm í máli þessu og staðfest þar skýrslu sína á dskj. nr. 18. Kveðst hann hafa samið skýrslu þessa ásamt Jóni V. Guð- jónssyni og borið hana undir aðra þá, sem skrifuðu undir hana. Guðmundur segir, að Marteinn hafi aldrei kvartað við hann út af göllum á umræddri bifreið. Hins vegar segir hann, að sér sé kunnugt um, að Marteinn hafi kvartað við Jón V. Guðjónsson, að því er hann minnir í maí/júní 1966. Guðmundur kveður það rétt í framburði Marteins, að þeir hafi oft ræðzt við í síma, en tekur fram, að þær viðræður hafi snúizt um greiðslur vegna umræddr- ar bifreiðar og hafi það oftast verið hann, sem hafi haft sam- band við Martein. Guðmundur segir, að á sínum tíma hafi honum

ekki verið kunnugt um, að Marteinn hafi viljað fá borgaðan blöndung. Hins vegar hafi hann lesið framburð Jóns um þetta atriði nú. Tekur Guðmundur fram, að það hafi verið regla hjá fyrirtækinu að borga ekki þessa blöndunga, sem hafi verið ítalskir. Hann kveðst aldrei hafa orðið var við það, að Marteinn hafi komið með reikninga eða reynt að fá greiðslu fyrir annað en áðurnefndan blöndung. Guðmundur tekur fram, að það fyrsta, sem hann hafi boðið Marteini varðandi viðgerð á meintum göllum, sé það, sem segir í 5. mgr. á dskj. nr. 18. Síðan kveðst hann persónulega hafa boðið Marteini það sama í símtali, eftir að bréf á dskj. nr. 5 hafi borizt stefnda. Þá kveðst Guðmundur næst hafa boðið Marteini hið sama, eftir að mat hafði farið fram. Það tilboð hafi verið gert símleiðis. Guðmundur kveðst ekki hafa gert lögfræðingi stefnanda þetta tilboð. Guðmundur segir, að ekki hafi komið fram neinir meiri gallar á árgerð 1966 en öðrum árgerðum af Moskvitch bifreiðum. Raunar sé varla hægt að tala um galla í þessu sambandi, en sérstaklega að því er varðaði árgerð 1966 þá hafi virzt þurfa að stilla þá árgerð meira en aðrar. En eini raunverulegi verksmiðjugallinn, sem fram hafi komið, hafi verið of mikil olúbrennsla, eftir að ekið hafði verið meira en 10-15.000 kílómetra, og hafi það stafað af því, að hringirnir hafi ekki setzt að cylindrunum. Lagfæring á þessu hafi farið fram eigendum að kostnaðarlausu. Að því er varðar aðaltengsli segir Guðmundur, að kvartanir út af því hafi verið meiri en varðandi hið sama á árgerðinni á undan. Guðmundur kveður það hafa verið reglu hjá fyrirtækinu að hafa ákveðinn mann, sem tæki á móti kvörtunum. Hann hafi skrifað niður meinta galla og síðan verið ákveðinn staður og stund, þegar eigandinn mætti koma með bifreiðina til skoðunar. Guðmundur segir, að umræddan starfa hafi Samúel haft.

Þeir Guðmundur Gíslason og Marteinn Davíðsson voru nú samþrifaðir um það, sem á milli ber í framburðum þeirra. Hélt hvor um sig fast við sinn framburð, og náðist því ekki frekara samræmi.

Rakið hefur nú verið það úr vitnaframburðum og aðiljayfirheyrslum, sem einkum þykir skipta máli.

Stefnandi reisir kröfur sínar í máli þessu á því, að bifreið sú, sem hún keypti af stefnda, hafi reynzt svo gölluð, að hún eigi rétt til riftingar samkvæmt 42. gr. laga nr. 39/1922.

Stefndi reisir hins vegar sýknukröfu sína á því, að ósannað sé, að um framleiðslu- eða efnisgalla hafi verið að ræða á bifreiðinni. Í því sambandi kveðst stefndi vilja benda á, að bifreiðin hafi bæði verið notuð sem heimilisbifreið af stefnanda, Sigríði

Ársælsdóttur, og eiginmanni hennar og sem atvinnutæki hans, en hann sé múrarameistari að iðn og aki því um nýbyggingarsvæði og kunni það að koma fram á bifreiðinni. Auk þess kveðst stefndi ekki þrátt fyrir margítrekuð tilboð hans þar um hafa fengið tækifæri til að skoða og bæta úr meintum göllum á bifreiðinni, og kveðst hann telja það eitt næga sýknuástæðu.

Eins og fram kemur í skoðunargerð á dskj. nr. 8, er það ljóst, að talsverðar bilanir- og/eða gallar hafa komið í ljós á hinni umræddu bifreið þann tíma, sem hún var í notkun, en það var í um það bil hálft ár, og telja skoðunarmenn, að ástand hennar geti ekki hafa skapast vegna eðlilegs slits. Upplýsingar liggja hins vegar ekki fyrir í málinu um það, að bifreiðin hafi sætt verri meðferð en almennt gerist.

Eins og áður greinir, hefur stefnandi með bréfi, dags. 27. júlí 1966, sbr. dskj. nr. 5, krafizt riftunar á kaupunum á umræddri bifreið vegna galla á henni og farið þess á leit, að stefndi taki aftur bifreiðina gegn endurgreiðslu á kaupverði hennar, enda hafði þá Bifreiðaeftirlit ríkisins bannað notkun hennar vegna ófullnægjandi ástands, þar til viðgerð hefði farið fram. Þessari kröfu vildi stefndi ekki sinna.

Það er álit hinna sérfróðu meðdómenda, að umrædd bifreið hafi þegar, frá því að kaupin um hana gerðust, verið haldin galla, og reisa þeir það álit sitt fyrst og fremst á því, sem segir í 10. tölulið skoðunargerðar á dskj. nr. 8, þar sem segir, að vélin brenni óeðlilega mikilli smuroflu, að olían virðist innihalda mikið sót og að einnig komi olíureykur frá útblástursröri, þegar vélin sé í gangi. Þá telja þeir og, að olíuleki út með pönnutappa á vél, sbr. 9. tölulið nefndrar skoðunargerðar, svo og óeðlilega tíðar bilanir á bifreiðinni af öðru tagi leiði til frekari staðfestingar á þessari niðurstöðu.

Eigi liggur fyrir í málinu, að stefndi hafi gert ákveðið tilboð um að bæta þá galla eða þær bilanir, sem fram komu á bifreiðinni, fyrr en eitt ár var liðið, frá því að kaupin gerðust og eftir að stefnt hafði verið í málinu, og eigi hefur stefndi heldur leitt að því sönnur, að umræddir gallar eða bilanir eigi rætur að rekja til slæmrar meðferðar stefnanda á bifreiðinni.

Að öllu þessu athuguðu og eins og máli þessu er háttað telja dómendur, að hin umrædda bifreið hafi verið haldin slíkum göllum, er kaupin gerðust, að taka beri riftunarkröfu stefnanda til greina, sbr. 42. og 43. gr. laga nr. 39/1922 um lausafjárkaup.

Ber því að dæma stefnda til að greiða stefnanda kr. 147.068.00

ásamt 7% ársvöxtum frá 1. febrúar 1966 til greiðsludags gegn afhendingu bifreiðarinnar R 2066, sem er Moskvitch bifreið, árgerð 1966.

Eftir þessum úrslitum ber að dæma stefnda til að greiða stefnanda málskostnað, sem þykir hæfilega ákveðinn kr. 28.000.00.

Valgarður Kristjánsson borgardómari kvað upp dóm þennan ásamt meðdómendum Valdimar Leonhardssyni og Eyjólfí Tómassyni bifvélavirkjameisturum.

Dómsorð:

Stefndi, Bifreiðar- og Landbúnaðarvélar h/f, greiði stefnanda, Sigríði Ársælsdóttur, kr. 147.068.00 ásamt 7% ársvöxtum frá 1. febrúar 1966 til greiðsludags og kr. 28.000.00 í málskostnað gegn afhendingu bifreiðarinnar R 2066, sem er Moskvitch bifreið, árgerð 1966.

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

Mánudaginn 19. febrúar 1973.

Nr. 4/1972: Jón S. Árnason

(Hörður Einarsson hrl.)

gegn

Borgarlögnum h/f

Benedikt Geirssyni

Páli Magnússyni og

Jóhannesi Árnasyni

(Guðmundur Pétursson hrl.).

Dómenndur:

hæstaráttardómaramirnir Logi Einarsson, Benedikt Sigurjónsson, Einar Arnalds og Magnús P. Torfason og Þórður Björnsson yfirsakadómari.

Kaupgjaldsmál. Ákvæðisvinna.

Dómur Hæstaréttar.

Áfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 12. janúar 1972, að fengnu áfrýjunarleyfi 11. s. m. Krefst hann þess, að stefndu verði dæmdir til að greiða hon-