

stefnöndu hafi annast hleðslu bifreiðarinnar en ekki bifreiðarstjórinn og hann hafi við aksturinn gætt allrar þeirrar varúðar er honum sem öikumanni hafi verið skylt að gæta.

Þá hefir stefnd til þrautavara mótmælt kröfuupphæðinni, sem alt of hárrí og í því sambandi dregið í efa, að munir þeir allir, sem í matsgerðinni eru taldir, hafi dottið af bifreiðinni í umrætt skifti og skemmt þá. Og loks hefir hún krafizt málskostnaðar hjá stefnöndu að skaðlausu hvernig sem málið fer.

Það verður nú að teljast upplýst í málinu, að margnefnd bifreið hafi verið stefndu óviðkomandi að öðru en því, að hún annist afgreiðslu bifreiðarinnar. Þykir því verða að fallast á það hjá stefndu, að hún, hafi útvegað bifreiðina til vöruflutninga fyrir stefnöndu, hafi ekki verið hinn raunverulegi vinnu- eða verksali og sé því ekki ábyrg fyrir tjóni, sem kann að hafa hlotizt af notkun bifreiðarinnar í umrætt skifti, heldur beri að beina slíkri kröfu að eiganda bifreiðarinnar og bifreiðarstjóra sbr. 16. gr. laga nr. 70 frá 1931, og verða þá úrslit málsins þau, að krafa stefndrar um sýknu vegna aðildarskorts verður tekin til greina. Hinsvegar þykir rétt eftir atvikum og með tilliti til þess, að enginn af stjórnendum stefndrar vörubílastöðvar mætti við sáttaumleitun í málinu að láta málskostnað falla niður.

Mánudaginn 18. júní 1934.

Nr. 55/1934. H/F Kol og Salt (Eggert Claessen)
gegn

**Trolle & Rothe h/f, f. h. eigenda og
váttryggjenda s/s Ingerfire**
(Sveinbjörn Jónsson).

Bætur fyrir skemmdir á skipi af völdum kolakrana.

Dómur sjóréttar Reykjavíkur 20. jan. 1934: Aðalstefndur, h/f Kol & Salt, greiði aðalstefnanda, h/f Trolle &

Rothe f. h. eigenda og váttryggienda s/s Ingerfire, n. kr. 7.148.99 og isl. kr. 465.00 ásamt 6% ársvöxtum frá 16. dez. 1932 til greiðsludags. Gagnstefndur á að vera sýkn af kröfum gagnstefnanda í gagnsökinni. Málskostnað í aðalsök og gagnsök greiði aðalstefndur aðalstefnanda með kr. 500.00.

Dóminum ber að fullnægja innan 3ja sólarhringa frá lögbirtingu hans að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur hæstaréttar.

Áfrýjandi krefst þess, að hann verði sýknaður í aðalsök og að stefndi verði í gagnsökinni dæmdur til að greiða honum kr. 5350.00 með 6% ársvöxtum frá 29. apríl 1933 til greiðsludags, svo og málskostnað bæði í héraði og fyrir hæstarétti. Stefndi krefst staðfestingar á hinum áfrýjaða dómi og málskostnaðar fyrir hæstarétti.

Aðiljar hafa hér fyrir dómi fallið frá mótmælum gegn einstökum kröfuliðum aðalsakar og gagnsakar. Og þarf því aðeins að skera úr því, hvor þeirra eigi að bera tjón það, er varð á s/s Ingerfire af völdum kolakrana áfrýjanda 19. apríl 1932, og kostnaði í sambandi þar við.

Eftir skýrslu veðurstofunnar var vindhraðinn í Reykjavík milli kl. 19 og 20 þann 19. apríl 1932 frá 9—10 stig, en kl. 15 sama dag, er hætt var vinnu vegna hvassviðris, var vindhraðinn 10 stig, og um kl. 14 runnu hjól kolakranans spölkorn eftir teinunum, þrátt fyrir venjulegan umbúnað fyrir vindinum og er veðrið þá þó eigi talið meira en 7—9 stig. Kl. 19,43—19,48, eða einmitt á þeim tíma er taka átti vinnu upp aftur var vindhraðinn 9 stig. Eftir reynslunni fyrr um daginn mátti þeim, sem af hálfu áfrýjanda unnu við kolakranann, vera það ljóst, að samfara vinnu með honum í því hvass-

viðri, sem var kl. 19,45 hlaut að vera allmikil hætta, og áhættuna á þeirri ráðstöfun verður áfrýjandi að bera, eins og á stóð. Verður því þegar af þessari ástæðu að dæma áfrýjanda til að greiða það tjón, er kraninn vann á skipinu, og þann kostnað annan í sambandi þar við, er í kröfu stefnda felst. Samkvæmt þessu og að öðru leyti með skirskotun til lýsingar hins áfrýjaða dóms á málavöxtum, verður að staðfesta hann að öllu leyti að niðurstöðu til.

Eftir þessum málalokum þykir rétt að dæma áfrýjanda til að greiða stefnda 300 krónur í málskostnað fyrir hæstarétti.

Því dæmist rétt vera:

Hinn áfrýjaði dómur skal vera óraskaður. Áfrýjandi, h/f Kol & Salt, greiði stefnda, Trolle & Rothe h/f f. h. eigenda og vátryggjenda s/s Ingerfire, 300 krónur í málskostnað fyrir hæstarétti, að viðlagðri aðför að lögum.

Forsendur hins áfrýjaða dóms hljóða svo:

Hinn 19. apríl 1932 lá e/s Ingerfire frá Bergen við hafnarbakkann hér í Reykjavík til affermingar kola með kolahegranum. Hafði verið unnið með hegranum frá kl. 7 um morguninn og var vindur af norðri. Kl. 9 f. h. hvessti snögglega á norðaustan svo hegrastjórinn taldi ekki ráðlegt að vinna með hegranum og hætti því vinnunni og var þá hegrahálsinn (útleggjarinn) dreginn upp um kl. 9½. Kl. 11 f. h. þótti gerlegt að hefja vinnu aftur og var hálsinn dreginn niður og vinna hafin og henni haldið áfram til kl. 3 e. h., en þá hætt að vinna vegna hvassveðurs, en hegrahálsinn látinn liggja niðri. Kl. 3½ er gengið með hemla á alla fleyga við hjól hegrans til að herða á þeim. Kl. 4½ e. h. er orðið það lygnara, að vinna er byrjuð aftur og unnið til kl. 6 e. h. en þá hætt

vegna hvassveðurs, en hegrahálsinn látinn liggja niðri. Hafði verið unnið við afferminguna úr fremstu lest skipsins fyrir framan framsiglu og reykháf, er tóku upp yfir hegrahálsinn. Kl. 7¼ e. h. hafði dregið það úr veðrinu að ákveðið var að hefja vinnu aftur með hegranum, en þá hafði skipið, sem sneri framstefni upp í vindinn, færzt lítið eitt aftur á bak, svo að færa þurfti hegrann aftur með skipinu til þess að koma kolaskóflunni niður í fremstu lest þess og þurfti færslan að vera um 2 metrar til þess að náð yrði kolum úr lestinni, sem voru við afturkant lestaropsins. Hegrastjórinn fer nú upp í vélarrúm hegrans til þess að undirbúa að flytja hann og losar hemilinn í vélarrúminu, en segist í því sjá vindhviðu á sjónum í aðsigi og því setja fastan hemilinn aftur og skellur þá hrynan á og setur hegrann í hreyfingu eftir brautarteinunum, enda þótt hemillinn væri fastur að sögn hegrastjórans og fleygar undir öllum hjólum hegrans á brautarteinunum, svo sem sannað má telja með vitnisburðum samhljóða. Til þess að vinna á móti hreyfingu hegrans undan vindinum, tók hegrastjórinn það til bragðs að setja vél hegrans í gang, jafnframt og hann losaði um hemil hegrans, og lét nú vélina vinna með öllu afli á móti vindinum. Þetta kom fyrir ekki, því að hjólin fengu ekki viðnám á teinunum og hegrinn rann undan vindinum á teinunum, að sögn vitnanna sem á horfðu, án þess að hjólin undir fótum hegrans snerust, enda voru fleygarnir undir. Afleiðingin af þessu rennsli hegrans verður sú, að hegrahálsinn, sem lá niðri, lendir fyrst á frammastri Ingerfire s/s og síðan á reykháf skipsins og beygir og brýtur hvorttveggja og veldur nokkrum öðrum minniháttar skemdum á skipinu. Hegrann hrakti undan veðrinu alla leið að suðurenda brautarteinanna og tveir fætur hans fóru út af teinunum, grafast í sandinn og stöðvast þá hegrinn.

Sjóferðarpróf út af atburði þessum var haldið hér 23. og 25. apríl næstan eftir og voru þá, að beiðni aðalstefnanda, útnefndir menn til að meta tjón það, sem hegrinn hafði orðið valdur að á skipinu. Forstjóri gagnstefnanda fékk síðan h/f Hamar til þess að gera við skipið. Var þeirri viðgerð lokið 27. apríl og kostaði kr. 5350.00. Greiddi gagnstefnandi þá upphæð til bráðabirgða. Eftir

að skipið kom til Noregs fór fram á því framhaldsviðgerð og kostaði hún n. kr. 1755.00.

Með stefnu dags. 16. dezbr. 1932, hefir h/f Trolle & Rothe f. h. eigenda og vátryggjenda e/s Ingerfire höfðað mál þetta gegn eigendum hegrans h/f Kol & Salt til greiðslu alls kostnaðar af tjóninu, sem eigendur skipsins hafa orðið fyrir, sem þeir telja n. kr. 7148.99, í stefnunni hafði misritast ísl. kr., en það leiðrétt síðan með samþykki aðalstefnds, auk ísl. kr. 465.00, allt með 6% ársvöxtum frá stefnudegi til greiðsludags og málskostnaðar samkv. reikningi kr. 426.50. Krafa stefnanda sundurliðast þannig:

- | | |
|--|-------------|
| 1. Biðdagabætur í 6 daga | kr. 4242.00 |
| 2. Bólvirkis- og festargjald í 5 daga | — 1076.99 |
| 3. Fullnaðarviðgerð í Noregi | — 1755.00 |
| 4. Símakostnaður milli Reykjavíkur og Bergen | — 75.00 |

n. kr. 7148.99

En upphæðin, sem talin er í ísl. kr. er matsgerð 200 kr. og ómakslaun og símakostnaður 265 kr.

Hið stefnda hlutafélag krefst aðallega sýknu af öllum kröfum þessum vegna þess, að tjónið hafi orsakast af algerlega óviðráðanlegum atvikum (vis major) en til vara mótmælt kröfu aðalstefnanda sem of hárrí og loks með gagnstefnu, dags. 9. febr. 1933, krafizt endurgreiðslu með eða án skuldajafnaðar á kr. 5350.00 sem það greiddi fyrir viðgerð skipsins hér, ásamt 6% ársvöxtum frá 22. apríl 1932 til greiðsludags og málskostnaðar í aðalsök og gagnsök. Af gagnkröfunni krefst gagnstefndur algerðar sýknu og sér dæmdan málskostnað í gagnsökinni.

Um slysið sjálft heldur aðalstefnandi því fram, að það hafi orsakast af óforsvaranlegri stjórn kolahegrans og af athugunarleysi þeirra manna, sem við hann unnu. Í fyrsta lagi hafi það verið óforsvaranlegt í jafnmiklu hvassviðri að draga ekki hegrahálsinn upp þegar hætt var að vinna næst áður, eða að minnsta kosti áður en farið var að færa hegrann. Í öðru lagi hafi ekki verið notuð í þetta sinn öll þau stöðvunartæki, sem til voru, en það eru fólthespur, það er keðjur til að tengja hegrafæturnar við sporið og ennfremur vírstöng með klemmum á endan-

um sem gripið geta utan um sporið. Og í þriðja lagi hafi hegrastjórinn farið óforsvaranlega að ráði sínu meðan slysið var að vilja til, er hann losaði hemilinn og setti vélina á stað til þess að láta hjólin undir hegranum vinna á móti vindinum því að það hafi verið árangurslaust, en hemillinn veitti ekki lengur viðnám.

Gagnstefnandi neitar nú öllum þessum staðhæfingum. Um fyrsta atriðið segir hann, að það sé algengt og daglega gert að hafa hegrahálsinn niðri þótt hegrinn sé færður og þar sem átti að fara að vinna með honum hafi það verið nauðsyn að hafa hana niðri. Um annað atriðið segir hann að ekki hafi verið unnt að koma við fóthespum og vírstögum þar sem hegrinn stóð. Og loks vill hann ekki kannast við, að aðferð hegrastjórans, er vindhviðan skall á og eftir það að hegrinn tók að renna, hafi verið óforsvaranleg.

Samkvæmt sjálfritandi vindmæli veðurstofunnar, sem þó sýnir ekki veðurhæð í snöggum vindhviðum, er það sýnilegt, að hvassviðri hefir verið allan daginn. Kl. 8—9 meðalveðurhæð 9 vindstig, mesta veðurhæð 10 vindstig. Kl. 11—15 er meðal veðurhæð 7—8 vindstig, mesta veðurhæð 9 vindstig. Kl. 15—16 er veðurhæðin samfelt 10 vindstig. Á þessum tíma var ekki unnið með hegranum svo sem áður er sagt, en hegrahálsinn látinn vera niðri. Meiri veðurhæð en 10 vindstig sýnir skýrsla veðurstofunnar ekki, en á tímanum kl. 19—20 er meðalveðurhæð 9 vindstig, það er á þeim tíma kl. 7¼ e. h., sem hefja átti vinnu að nýju, og mesta veðurhæð 10 vindstig. Í sambandi hér við má geta þess, að skipstjórinn á e/s Ingerfire, gat þess við sjóferðarprófið að honum hafi virzt ekki fært að vinna með hegranum í svo miklu veðri og óforsvaranlegt „að skifta“ þ. e. að færa hegrann í svo vondu veðri og hefja ekki hegrahálsinn upp áður. Þá hafa einnig vitni, sem við hegrann unnu, borið það, að hegrinn hafi fyr um daginn runnið undan veðri á teinunum en stöðvast sjálfkrafa, hvort stöðvun hans í þetta sinn hefur orðið vegna þess að vindhviðan hefur snögglega dottið niður eða hvort hemillinn, eða fleygarnir undir hjólunum hafa veitt viðnám í þetta sinn, er ekki upplýst. Þá geta vitnin og þess, að þau hafi heyrt, að hegrinn hafi einnig eitt sinn áður hrakizt undan veðri. Þessi atvik sýna það nægi-

lega, að tjóðrun hegrans hefir ekki ætíð verið sem skyldi og skýrist það við það, að það er játað í málinu, að sumum tjóðurtækjum hans, fóthespum og vírstögum, verður ekki komið við nema þegar hann er á vissum stöðum á sporinu, og þau urðu ekki notuð í það sinn, sem slysið varð. Þar sem nú vitað var, að hegrinn hafði runnið undan vindi með þeim hömlum sem á honum voru, og hvassviðri var þegar færslan skyldi fara fram, var rík ástæða til að gæta allrar varúðar. En þeirrar varúðar getur ekki talizt að hafa verið gætt með því að láta hegrahálsinn vera niðri yfir skipinu í þeirri afstöðu til masturs og reykháfs, sem að framan segir, og með hliðsjón af vindáttinni. Það er og ekki nægileg afsökun, að fara átti að vinna með hegranum, enda ekkert upplýst um það í málinu, að það sé erfiðleikum bundið að lyfta hegrahálsinum. Þá er það fyllilega upplýst í málinu að ekkert slys hefði orðið á skipinu ef hálsinn hefði verið uppi þótt vindurinn feykti hegranum til og þarf það því ekki sérstaklega að koma til álita hvort aðferð hegrastjórans eftir að hegrinn tók að renna var forsvaranleg eða ekki. Sjórétturinn verður samkvæmt þessu að líta svo á, að aðalstefndur eigi að bera ábyrgð á slysinu. Hér af leiðir, að gagnkrafan verður ekki tekin til greina og koma þá til athugunar kröfurnar í aðalsökinni.

Aðalstefndur hefur í frumvörn sinni mótmælt hverjum einstökum lið á framanrituðum reikningi án þess að styðja þessi mótmæli við sérstök rök.

Fyrsta lið reikningsins hefir aðalstefnandi að áliti réttarins sannað með því að leggja fram farmskirteini um upphæð biðdagabóta og sýna fram á hve marga daga skipið tafðist vegna viðgerðarinnar, sem ekki er haldið fram af aðalstefndum, að ekki hafi verið framkvæmd með þeim hraða sem unnt var. Þá hefir aðalstefnandi sannað upphæðina undir öðrum lið með reikningi hafnarinnar með hliðsjón af því og hve marga daga skipið tafðist.

Um 3. lið reikningsins hefur aðalstefndur haldið því fram, að í honum mundi vera falinn viðgerðarkostnaður, sem ekki kæmi slysinu sjálfu við. Hér um skal þetta tekið fram. Við samanburð á skoðunar- og matsgerð hinna dómkvöddu manna við skýrslu þá um aðgerðina, sem fram fór hér í Reykjavík og h/f Hamar framkvæmdi, sést það,

að lokaviðgerð hefur þar ekki farið fram sérstaklega er viðkom mastrinu, en að því lýtur aðallega viðgerðarkostnaðurinn undir þessum lið. Þegar ennfreður er borinn saman viðgerðarkostnaðurinn allur og upphæð sú, sem matsmennirnir áætla viðgerðarkostnaðinn, þá verður það ekki álitid, að kostnaði hafi verið varið til annarar viðgerðar, en þeirrar sem fram varð að fara vegna slyssins. Fjórdá liðnum hefur aðalstefnandi ennfreður gert nægilega grein fyrir. Þenna hluta reikningsins, sem allur er í norskum krónum þykir því eiga að taka til greina að öllu leyti. Um síðara hluta reikningsins skal það aðeins tekið fram, að fyrri aðalliður hans er sannaður með kvittuðum reikningi matsmanna og ómakslauna-kröfu aðalstefnanda hefur aðalstefndur ekki mótmælt sérstaklega með nokkrum rökum og verður þessi liður reikningsins þá einnig tekinn til greina.

Samkvæmt framansögðu ber að taka kröfur aðalstefnanda í aðalsökinni að öllu leyti til greina. Svo ber og að tildæma honum málskostnað í aðalsök og gagnsök og þykir hann hæfilega ákveðinn 500 krónur.

Miðvikudaginn 20. júní 1934.

Nr. 111/1933. **Guðmundur Breiðfjörð**

(Gústaf A. Sveinsson)

gegn

Útvegsbanka Íslands h/f

(Th. B. Lindal).

Staðfesting fjárnáms.

Fjárnámssgerð fúgetaréttar, Vestmannaeyja 15. okt. 1933:

Dómur hæstaréttar.

Með dómi gestaréttar Reykjavíkur 25. júní 1932 voru þeir Stefán Ingvarsson, útgerðarmaður í Vestmannaeyjum, og Finnbogi Halldórsson, skipstjóri