Miðvikudaginn 14. nóvember 1951.

Nr. 103/1950. **Baldvin Kristinsson** (Vagn Jónsson hdl.)
gegn
Fjármálaráðherra og samgöngumálaráðherra f. h. ríkissjóðs og gagnsök
(Baldvin Jónsson hdl.).

Skaðabótamál.

Dómur Hæstaréttar.

Aðaláfrýjandi, sem hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 27. júlí 1950, gerir þær dómkröfur, að samgöngumálaráðherra og fjármálaráðherra verði f. h. ríkissjóðs dæmdir til að greiða honum kr. 107.730.30 ásamt 6% ársvöxtum frá 18. marz 1948 til greiðsludags og málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti samkvæmt mati dómsins.

Gagnáfrýjandi hefur áfrýjað málinu af sinni hálfu með stefnu 6. september 1950, að fengnu áfrýjunarleyfi 1. sama mánaðar. Gerir hann þær dómkröfur aðallega, að hann verði algerlega sýknaður, en til vara, að dæmdar fjárhæðir verði lækkaðar. Hvor krafan sem tekin verður til greina, krefst gagnáfrýjandi málskostnaðar fyrir báðum dómum úr hendi aðaláfrýjanda eftir mati Hæstaréttar.

Telja verður, að orsök slyssins beri að rekja til þeirra stórfelldu galla, sem leitt er í ljós, að voru á umræddri brú á Höfðaá, svo og til hins, að bifreiðarstjóri aðaláfrýjanda gætti ekki þeirrar varkárni, sem ber að krefjast, og er þetta hvort tveggja rakið í héraðsdómi. Þegar litið er til allra atvika, þykir hæfilegt, að ríkissjóður greiði $\frac{3}{5}$ hluta tjóns þess, er af slysinu leiddi, en að aðaláfrýjandi beri sjálfur $\frac{2}{5}$ hluta þess.

Um fjárhæð einstakra kröfuliða þykir mega staðfesta niðurstöðu héraðsdóms, og verður heildartjón aðaláfrýjanda þá samtals kr. 81.410.00. Ber gagnáfrýjanda að greiða aðaláfrýjanda $\frac{3}{5}$ hluta þeirrar fjárhæðar, kr. 48.846.00, ásamt 6% ársvöxtum frá 18. marz 1948 til greiðsludags.

Eftir þessum úrslitum er rétt, að gagnáfrýjandi greiði

aðaláfrýjanda kr. 7000.00 í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Dómsorð:

Gagnáfrýjandi, samgöngumálaráðherra og fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs, greiði aðaláfrýjanda, Baldvin Kristinssyni, kr. 48.846.00 ásamt 6% ársvöxtum frá 18. marz 1948 til greiðsludags og kr. 7000.00 í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Dóminum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 2. maí 1950.

Mál þetta, sem dómtekið var 13. f. m., hefur Baldvin Kristinsson bifreiðaeigandi, Sauðárkróki, höfðað fyrir bæjarþinginu með stefnu, útgefinni 14. maí 1949, gegn samgöngumálaráðherra og fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs til greiðslu skaðabóta, að fjárhæð kr. 107.730.30, með 6% ársvöxtum frá 18. marz 1948 til greiðsludags, og málskostnaðar að mati dómsins.

Stefndu hafa aðallega krafizt sýknu og málskostnaðar að mati dómsins, en til vara verulegrar lækkunar á dómkröfum stefnanda að mati dómsins og að málskostnaður verði þá látinn niður falla.

Málavextir eru sem hér greinir: Hinn 18. júní 1947 var áætlunarbifreiðin K. 173, eign stefnanda, á leið frá Haganesvík til Sauðárkróks. Er þetta Ford-bifreið, gerð 1946, sem rúmar 26 farþega. Að þessu sinni flutti hún 21 farþega. Var þetta fyrsta áætlunarferð bifreiðarinnar, sem var alveg ný. Hafði hún lagt upp í ferðina á Sauðárkróki og var nú á leið til baka. Á leið þessari eru nokkrar brúaðar ár.Hafði gengið slysalaust að komast yfir þær á leiðinni frá Sauðárkróki til Haganesvíkur, og er komið var að svonefndri Höfðárbrú á Suðurleið frá Haganesvík, ók bifreiðarstjórinn hiklaust út á hana, en þetta er mjó trébrú, svo sem síðar verður lýst. Hagar svo til þarna, að sunnan megin liggur vegurinn beint á brúna, en að norðanverðu er uppfylling að henni og nokkur beygja á veginum. Ekki er ljóst, á hvaða ganghraðastigi bifreiðin var, er hún ók yfir brúna, en vitnin Jóhann Fr. Guðmundsson, Haraldur Sveinbjörnsson og Cecelie Mikaelsson hafa borið, að henni hafi verið ekið mjög hægt, og vitnin Sigurður Kristjánsson og Ásgeir Guðni Gunnarsson, að henni hafi verið ekið hægt. Öll voru vitni þessi farþegar í bifreiðinni og sátu í henni, er hún ók yfir brúna. Þegar bifreiðin var stödd nálægt miðju brúarinnar, heyrðist brothljóð í henni. Jók bifreiðarstjórinn þá benzíngjöfina, en bifreiðin rann aðeins nokkurn spöl og valt síðan út af brúnni til vinstri (austan megin) ofan í árfarveginn. Skemmdist yfirbygging bifreiðarinnar mjög mikið, og einhverjar skemmdir urðu einnig á grindinni, en ekki urðu veruleg meiðsl á mönnum. Stefnandi fór þegar á vettvang

og mun hafa verið kominn á slysstaðinn, um 2½ klukkustund eftir að bifreiðin valt. Hann kveðst hafa athugað hjólför bifreiðarinnar og séð af þeim, að hún hafi ekið beint inn á brúna og síðan svo nærri vesturbrún hennar sem fært var. Telur hann sig hafa séð merki þess, að hægri hjól bifreiðarinnar hafi verið um þverfet frá brúntrénu vestan megin. Jóhann Fr. Guðmundsson, sem var farþegi í bifreiðinni, kveðst hafa athugað hjólför hennar, þar sem þau lágu inn á brúna, og markað af þeim, að bifreiðin hafi þá verið með öll hjól inni á brúnni. Ekki virðast aðrir hafa gefið gaum að hjólförunum. Þrír af farþegunum, sem í bifreiðinni voru, hafa borið, að þeim hafi virzt, að henni væri ekið rétt inn á brúna. Hrólfur Ásmundsson verkstjóri, sem var eftirlitsmaður þessa vegarsvæðis samkvæmt 42. gr. vegalaga nr. 34 frá 1947, var með vinnuflokk í námunda við slysstaðinn. Var hann sjónarvottur að því, er bifreiðin valt. Hann kveðst þá hafa verið staddur sunnan brúarinnar í 10—20 metra fjarlægð. Telur hann, að bifreiðin hafi lent með afturhjól vinstra megin út af brúntrénu austan megin. Ekki sá hann þó hjólið fara út af, en byggir skoðun sína á því, hvernig hann sá brúntréð spennast upp undan bifreiðinni. Daginn eftir slysið fékk stefnandi dómkvadda tvo mats- og skoðunarmenn til að rannsaka verksummerki og segja álit sitt um orsakir slyssins. Samkvæmt mælingum þeirra og öðrum upplýsingum, sem fyrir liggja í málinu, er brúin 11.65 metra löng og 2.48 metra breið milli yztu brúna. Langtré eru sívöl um 8½″ í þvermál. Undir norðurhluta brúarinnar eru þau 4, en 5 undir syðri hlutanum, 3 að vestan en 2 að austan. Brúargólfið er úr 2″x4″ plönkum með 10 cm millibili, en í þau bil voru, a. m. k. austanmegin, lagðir plankabútar og negldir inn á langtrén. Ofan á gólfinu er slitpallur úr 1″ borðum. Brúntrén virðast hafa verið úr 2″x4″ plönkum. Handrið hafði verið á brúnni beggja megin, en var brotið af á austurhliðinni, er slysið vildi til. Langtrén austanmegin eru nokkuð inn undir brúnni, svo að endar plankanna í brúargólfinu þeim megin standa 48 cm út af miðju ytra langtrésins. Fyrrgreindir matsmenn telja, að slitklæðningin á brúnni hafi verið orðin mjög rifin og fúin og „alveg ónýt". Einnig segja þeir plankana í brúargólfinu hafa verið meira og minna fúna. Brotinu á brúnni lýsa matsmennirnir þannig, að frá því um það bil 1 metra fyrir sunnan miðju brúarinnar hafi allir plankaendarnir á austurhlið hennar verið brotnir um ytra langtréð á um það bil 2½ metra löngum kafla. Matsmenn þessir telja orsakir slyssins vera þær, að brúin sé of mjó og að plankaendarnir í brúargólfinu austan megin hafi ekki þolað þunga bifreiðarinnar, bæði vegna þess að þeir stóðu út af burðartrjánum og voru því á huldu, svo og sökum þess að þeir voru orðnir fúnir og slitklæðningin mjög léleg. Þá láta þeir í ljósi þá skoðun, að gerð og smíði brúarinnar hafi verið ábóta vant í upphafi og viðhald hennar lélegt. Virðast þeir byggja það álit sitt á því, að brúin var haldin göllum þeim, sem tilgreindir eru hér að framan. Samkvæmt upplýsingum vegamálastjóra var Höfðárbrúin byggð 1942, en viðgerð fór fram á henni m. a. á plönkum árið 1946.

Verkfræðingarnir Gústaf E. Pálsson og Sigurður Thoroddsen voru hinn 22. apríl 1949 dómkvaddir til að láta í ljósi álit um eftirtalin atriði:

1. Hverja þeir telji orsök þess, að brúin brotnaði.
2. Hvort þeir telji, að brúin hafi verið nægilega breið fyrir venjulega umferð.
3. Hvort þeir telji, að gallar hafi verið á smíði brúarinnar, eins og hún er teiknuð á dskj. nr. 9.

Segir svo í álitsgerð þeirra um þessi atriði:

Við 1. Orsökin virðist sú, að brúarpallurinn, sá hluti hans, sem stendur austur af burðartrjánum, mun hafa orðið fyrir meiri áraun en hann þoldi og brotnað undan bifreiðinni, fyrst einn pallbitinn (2″×4″) og svo hver af öðrum.

Við 2. Breidd brúarinnar verður að teljast minni en vera ætti á þjóðvegi. Þó er hér eins og víðar á þessari leið um bráðabirgðabrú að ræða, og má telja, að með gætni sé örugglega hægt að aka yfir brýr af þessari breidd, ef að öðru leyti er vel umbúið,t. d. sterk hlífðartré á kanti og örugg merki við brúarendana, er afmarki breiddina.

Við 3. Slitpallur brúarinnar, sem er úr 1″ þykkum borðum, virðist of viðalítill, þótt ófúinn væri, til þess að dreifa umferðarþunga frá bifreiðum eða öðrum ökutækjum, svo að þunginn skiptist á fleiri en einn pallbita, þó að styttra væri á milli þeirra en hér var um að ræða (10 cm), auk þess sem ekki virðast hafa verið viðhafðar neinar þær ráðstafanir, sem venja er til, til þess að binda bitana saman, t. d. að bolta tré neðan undir þá við kanttréð eða annað því um líkt. Verður því að álíta, að hjólþungi ökutækja geti að öllu eða mest öllu leyti mætt á einum pallbita í einu. .

Bifreið sú, sem hér um ræðir, er 3800 kg og getur flutt 26 farþega. Má því ætla, að allur þungi hennar með farþegum sé um 5600 kg, og er ekki of í lagt að reikna fjórða hluta þess sem hjólþunga, eða 1400 kg.

Þó að áraun frá hraða og höggum, er af honum leiða, sé sleppt, er sú áraun, sem einn pallbiti verður fyrir samkvæmt framanskráðu, meiri en þrisvar sinnum meiri en leyfileg málraun, enda þótt þunginn af bifreiðinni verki t. d. jafnt á bitann á svæðinu frá brotstaðnum, sem markaður er á réttarskjal 9, út að kanttrénu, og yfir brotraun timburs, ef þunginn einhverra hluta vegna mæddi á 20 cm bili næst kanttrénu, sem vel getur átt sér stað, þó að um tvíbarðahjól sé að ræða.

Kanttré brúarinnar, sem eftir uppdrættinum (réttarskj. 9) virðist vera úr 2″x4″, er ekki nægilega hátt til þess að varna því, að bifreið í akstri geti farið upp á það og jafnvel útaf brúnni. Ef slík bifreið, sem hér um ræðir, ekur upp á tréð, verður áraun pallbitanna langt yfir brotraun timburs, ef gert er ráð fyrir, að allur þunginn mæði á einum þeirra og því einnig yfir leyfilega málraun, þó að talið sé, að hann komi jafnt á fjóra þeirra í einu.

Svar vort við spurningunni verður því á þá leið, að stórvægilegir gallar hafi verið á smíði brúarinnar, eins og hún er sýnd á réttarskjali 9, þar sem brúarpallurinn er hvað styrkleika viðvíkur langt undir þeim kröf-

um, sem sjálfsagt er að gera til slíkra brúa og allar verkfræðilegar venjur gera ráð fyrir, jafnvel þó að um bráðabirgðabrú sé að ræða."

Álitsgerð þessi er byggð á því, sem fram kemur í skjölum málsins nr. 1—49.

Bifreiðin K. 173 er 2.16 metrar á breidd, mælt á milli yztu brúna á hjólum. Afturhjólin eru tvöföld og er mesta breidd hvorrar hjólasamstæðu 48 cm. Í álitsgerð Sigurðar Jóhannssonar verkfræðings, sem lögð hefur verið fram í málinu, virðist niðurstaðan sú, að brúin hefði ekki getað brotnað undan bifreiðinni, nema því aðeins, að henni hafi verið ekið þannig, að ytra afturhjólið vinstra megin hafi farið út af brúntré brúarinnar.

Stefnandi byggir dómkröfur sínar á því, að slæmri gerð og ófullnægjandi viðhaldi brúarinnar sé um að kenna, að hún brotnaði og bifreiðin valt út af henni. Telur hann brúna hafa verið of mjóa og of veikbyggða, auk þess sem hún hafi verið fúin. Sérstaklega hefur stefnandi bent á, að óforsvaranlegt hafi verið að láta brúarplankana standa svo langt út af langtrénu austan megin eins og gert var, en það geti ökumenn ekki varast. Enn fremur hefur hann bent á, að handriðið hafi vantað á brúna öðrum megin, engin aðvörunarmerki hafi verið við hana og að brúntréð hafi verið of lágt og veigalítið, auk þess sem það muni hafa vantað austan megin á brúna nema á um 2 metra löngum kafla við norðurendann. Heldur stefnandi því fram, að ríkissjóður beri ábyrgð á því tjóni, sem hann telur sig hafa beðið vegna gallanna á brúnni.

Stefndu byggja sýknukröfur sínar fyrst og fremst á því, að göllum á brúnni hafi á engan hátt verið um að kenna, að bifreið stefnanda valt, heldur stafi það af vangæzlu bifreiðarstjórans. Honum hafi mátt vera ljóst, hve mjó brúin var, og hefði hann því ekki átt að aka út á hana hlaðinni bifreið af fólki. Auk þess sé sýnilegt, að bifreiðinni hafi verið ekið upp á brúntréð, en ekki sé til þess ætlazt, enda sé brúntréð einmitt til leiðbeiningar um, að ekki sé ekið of tæpt. Í annan stað byggja stefndu kröfur sínar á því, að þótt um einhverja galla hafi verið að ræða á brúnni, beri ríkissjóður ekki bótaábyrgð á því tjóni, sem af því kunni að leiða. Loks benda þeir á til stuðnings varakröfu sinni, að taka beri til greina að hluta sök bifreiðarstjórans.

Í útreikningum Sigurðar Jóhannssonar verkfræðings er við það miðað, að brúntré brúarinnar hafi verið óskeytt. Ósannað er, að svo hafi verið, og verður að teljast ósennilegt. Verður þegar af þessari ástæðu ekki hægt að byggja á þeirri niðurstöðu verkfræðingsins, að brúin hefði ekki getað brotnað, nema ytra afturhjólið hefði farið út af brúntrénu. Fyrir dómi hefur Sigurður borið, að álitsgerð hans sé miðuð við, að í brúnni séu ófúnir plankar.

Ekki verður sagt með vissu um burðarþol brúarplankanna, þar eð ekki liggur fyrir sýnishorn af þeim. Af vætti matsmanna þeirra, sem skoðuðu brúna og telja plankana meira og minna fúna, svo og öðrum gögnum málsins má gera ráð fyrir, að burðarþol þeirra sé miklum mun minna en nýs timburs. Varla er þó gerandi ráð fyrir, að plankarnir hafi verið

orðnir svo fúnir, að þeir hefðu ekki þolað, að bifreiðinni væri ekið þannig, að ytri brún afturhjólsins rynni með brúntrénu, enda er þá miðja innra hjólsins því sem næst yfir miðju yzta langtrésins. Af sömu ástæðu er ekki líklegt, að bifreiðin hefði oltið í þessari stöðu hennar, jafnvel þótt plankaendarnir hefðu brotnað. Hins vegar hefur brúin verið hættuleg þungum bifreiðum með einföldum hjólum, ef þeim hefði verið ekið utan við langtrén. Af framansögðu má telja líklegt, að ytra afturhjól bifreiðarinnar hafi lent upp á brúntréð, en það hafi brúin ekki þolað. Hins vegar skortir allar sönnur fyrir þeirri staðhæfingu stefndu, að hjólið hafi farið út fyrir tréð. Margnefnd brú var svo mjó, að þegar bifreið af sömu breidd sem K. 173 ók eftir henni miðri, var aðeins um 6 cm bil frá ytri brún afturhjólanna að brúntrjánum. Enn fremur var brúin of veikbyggð, farin að fúna og gerð hennar stórlega gölluð, þar sem plankaendarnir stóðu of langt út af langtrjánum eystra megin. Auk þessa var ekkert handrið austan megin til að afmarka breidd hennar. Engin aðvörunarmerki voru við brúna. Hefði þó verið full ástæða til að hafa slík merki, er tilgreindu hámarksþunga ökutækja, sem um brúna mættu fara, eða jafnvel bönnuðu með öllu breiðum og þungum bifreiðum umferð um hana. Þegar allt þetta er virt, verður að telja, að brúin hafi verið óforsvaranleg á þjóðvegi og það hafi átt nokkurn þátt í slysinu. Eins og á stóð, þykir því rétt að gera ríkissjóði að greiða að sínum hluta bætur fyrir tjón það, sem af þessu hlauzt. Virðist slík niðurstaða eðlileg og réttmæt, enda er hún líkleg til að leiða til aukinnar varúðar um umbúnað slíkra mannvirkja, sem þjóðfélagið leggur almenningi til afnota, en bæði mannslíf og mikil fjárverðmæti eru einatt í hættu, ef ekki er traustlega um þau búið.

Á hinn bóginn verður að telja, að ökumaður bifreiðarinnar eigi verulega sök á því, hvernig fór. Honum var kunnugt, að brúin var mjó, og einnig mátti honum vera ljóst, að hún var ekki traust. Þrátt fyrir það lét hann farþegana ekki fara út úr bifreiðinni til að létta hana, áður en hann ók út á brúna. Hann ekur og hiklaust áfram, í stað þess að staðnæmast og ganga úr skugga um, að bifreiðin stæði rétt fyrir brúnni, áður en ekið var út á hana. Bar og bifreiðarstjóranum að sýna sérstaka varúð sökum þess, að hann þekkti lítið til bifreiðarinnar og var óvanur að aka bifreiðum af svipaðri stærð með stýri hægra megin, svo sem K. 173 hafði. Þykir með hliðsjón af framanrituðu hæfilegt, að ríkissjóður bæti ⅓ hluta þess tjóns, sem stefnandi varð fyrir.

Fjárhæð dómkröfu sinnar sundurliðar stefnandi þannig:

1. Skemmdir á bifreiðinni K. 173	Kr.	61.160.00
2. Kostnaður við að draga bifreiðina upp úr árfarveginum	—	250.00
3. Atvinnutjón vegna afnotamissis af bifreiðinni	—	46.320.30
Samtals	Kr.	107.730.30

Um 1. Aðiljar eru ásáttir um fjárhæð þessa kröfuliðs, og verður hann því lagður til grundvallar óbreyttur.

Um 2. Krafa þessi er vegna óhjákvæmilegs kostnaðar, sem stefnandi

hefur haft vegna slyssins. Kröfunni virðist í hóf stillt, og verður hún lögð til grundvallar að öllu leyti.

Um 3. Eftir slysið var ekki gert við bifreiðina K. 173, svo að hennar yrðu full not. Eitthvað var hún þó notuð á leiðinni Sauðárkrókur—Varmahlíð, en þar hélt stefnandi uppi sérleyfisferðum. Gerir stefnandi ráð fyrir, að ef hann hefði látið gera við bifreiðina, svo að hún yrði fær til langferðalaga, hefði það tekið eigi skemmri tíma en 3 mánuði. Næstu 3 mánuði eftir slysið telur stefnandi, að tekjuhæsta bifreið sín, K. 71, hafi skilað nettó hagnaði, sem nam kr. 54.433.85. Að öllu forfallalausu telur hann, að K. 173 mundi eigi hafa skilað minna arði, en nettó tekjur hennar á sama tíma kveður hann hafa orðið kr. 8113.55. Mismun þessara fjárhæða krefst hann að fá bættan úr hendi stefnda.

Stefndu hafa mótmælt þessum kröfulið sem mikils til of háum. Hafa þeir m. a. bent á, að stefnandi geri eigi ráð fyrir opinberum gjöldum, sem hann hefði orðið að greiða af tekjum sínum af K. 173, ef þær hefðu orðið svo miklar, sem hann gerir ráð fyrir.

Samkvæmt vottorðum Egils Vilhjálmssonar og Lúðvíks A. Jóhannssonar má ætla, að tekið hefði 2½ til 3 mánuði að smíða nýja yfirbyggingu á K. 173. Hefði hún því eigi orðið að notum sumarið 1947, ef horfið hefði verið að því ráði að láta gera við hana. Kunnugt er, að á þessum tíma var atvinna fyrir slíkar bifreiðar. Með því að K. 173 var alveg ný, verður að ætla, að stefnandi hafi orðið fyrir verulegu atvinnutjóni við að missa hana að mestu úr notkun á þessum tíma. Þykir hæfilegt að áætla tjón hans af þessum sökum kr. 20.000.00.

Vaxtakrafa stefnanda er miðuð við stefnudag máls, þar sem hafðar voru uppi sömu kröfur sem í máli þessu, en það mál var hafið með samkomulagi beggja aðilja, sökum þess að formgallar þóttu á því. Ber með vísan til þessa að taka vaxtakröfu stefnanda til greina.

Samkvæmt framansögðu ber stefndu að greiða stefnanda ⅓ af kr. 81.510.00 (svo) (kr. 61.160.00 + 250.00 + 20.000.00), eða kr. 27.170.00 með 6% ársvöxtum frá 18. marz 1948 til greiðsludags og málskostnað, sem þykir hæfilega ákveðinn kr. 2.800.00.

Dóm þenna hafa kveðið upp Einar Arnalds borgardómari ásamt meðdómandanum Finnboga Rúti Þorvaldssyni prófessor. Dómsuppsaga hefur dregizt nokkuð um venju fram. Stafar það af því, að málið er umfangsmikið og af miklum embættisönnum borgardómara og forföllum annars meðdómenda.

Dómsorð:

Stefndu, samgöngumálaráðherra og fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs, greiði stefnanda, Baldvin Kristinssyni, kr. 27.170.00 með 6% ársvöxtum frá 18. marz 1948 til greiðsludags og kr. 2800.00 í málskostnað innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.

Sératkvæði Valgeirs Björnssonar hafnarstjóra.

Að brúnni mátti finna tvennt.

1. Hún var mjög mjó, aðeins 2.28 m milli kantplanka. Fjöldi brúa á þjóðvegunum eru um það bil eins. Má til dæmis nefna brú á Ytri-Rangá 2.30 m og Vaðlabrýrnar 2.30 m, og er ein þeirra 20 m löng. Þetta breiðar brýr eru færar bifreiðum, enda þótt um 2.16 m hjólbreidd sé að ræða. Þetta verður því ekki talið til sakfellingar varnaraðilja.

2. Brúargólfið var veikgert, og á brúna vantaði handriðið öðrum megin. Það verður að líta svo á, að því aðeins gæti það komið til mála að dæma varnaraðilja til bóta, að upplýst væri með nægilegum rökum, að veikleiki brúarinnar eða vöntun handriðsins hafi valdið því, að bíllinn valt af brúnni. Þetta hefur ekki verið gert.

Jafnvel þótt efnisgæði brúarplankanna, slitlagið skiptir hér ekki máli, hafi verið rýrnað um meira en helming, verða ekki færð fræðileg rök að því, að bíllinn hafi farið út af brúnni vegna þess, hve veikgerð hún var, svo framarlega sem bílnum hefur verið ekið innan þess svæðis, sem kantplankar vísa til, eða svo framarlega sem ekki hefur sprungið innri vinstri afturhjólbarði, þegar bíllinn var á þeim stað, er brot byrjaði. Í málsskjölunum er ekki upplýst, að sprungið hafi hjólbarði á brúnni.

Brúin er byggð 1942, en viðgerð fer fram 1946, sbr. réttarskjal 54. Verður því að telja mjög ólíklegt, að um verulegar fúaskemmdir hafi verið að ræða í öðru en slitlagi, sem ekki er ætlað til burðar. Jafnvel þótt planki hafi verið brotinn í brúnni, áður en bíllinn ók út á hana, hefði hann ekki átt að velta af brúnni fyrir þá sök, ef rétt væri keyrt eftir henni. Handrið vantaði á brúna vinstra megin, þegar suður er farið, en bíllinn var með hægra stýri. Hægra handrið og kantplanki þeim megin var það eina, er bílstjórinn örugglega gat ekið eftir og bar að fara eftir á svo mjórri brú, jafnvel þótt handrið hefði verið vinstra megin. Það skiptir því ekki máli hér, hvort handrið vantaði vinstra megin. Ekki er fullupplýst, hvort kantplanki var eftir allri brúnni vinstra megin, en mynd, sem fylgir réttarskjali 40, ber með sér, að kantplanki hefur verið á nyrðri hluta brúarinnar og var þar til leiðbeiningar um, hvernig keyra skyldi á brúna. Eftir að komið er út á brúna, mun bílstjóri ekki hafa getað séð til vinstri kantplankans. Verður af þessu séð, að vöntun vinstra handriðs gat ekki valdið útafkeyrslunni.

Dómsatkvæði mitt verður því þannig:

Dómsorð:

Varnaraðili skal sýkn af kröfum sóknaraðilja. Málskostnaður falli niður.