

Því dæmist rétt vera:

Gestaréttardómurinn á að vera ómerkur og vísast málinu heim til nýrrar og löglegrar meðferðar og dómsáleggingar.

Í málskostnað fyrir yfirdómi greiði stefndi áfrýjanda 20 krónur innan 8 vikna frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.

Mánudaginn 9. júnímán.

Nr. 58/1912:

Emil Strand fyrir hönd
hlutafélagsins »Adda«
gegn

Magnúsi sýslumanni Jónssyni
fyrir hönd dánarbús Jóns Jónssonar og Guðmundi Ólafssyni.

D ó m u r :

Áfrýjandi, Emil Strand fyrir hönd hlutafélagsins »Adda«, höfðaði mál þetta fyrir gestarétti Reykjavíkur á hendur eigendum kútterskipsins »Bergþóra«, Jóni Jónssyni bónda í Melshúsum og Guðmundi Ólafssyni bónda í Nýjabæ, til skaðabóta fyrir tjón, er félagið hefði beðið af völdum téðs skips við það, að skipshöfnin í ofviðri nóttina milli 27. og 28. febrúar 1910 leysti úr festum hér á höfninni vélarbátinn Adda I, eign félagsins, svo að hann rak í land og stórskemdist. En með dómi nefnds rétt-

ar, uppkveðnum 8. nóvbr. 1910, voru stefndu sýknaðir af kröfum áfrýjanda og málskostnaður látinn falla niður.

Dómi þessum hefir áfrýjandi, að fengnu uppreisnarleyfi, skotið til yfirdómsins með stefnu dags. 20. nóvbr. 1912, og krafist þess, að stefndu, — í stað Jóns Jónssonar, sem er dáiinn, skiftaráðandinn í búi hans — verði dæmdir til að greiða sér skaðabætur 9200 kr. fyrir gjörskemdir á nefndum vélarbát og 3000 kr. fyrir arðstjón og atvinnumissi, og málskostnað allan að skaðlausu eða eftir mati réttarins. Hinir stefndu krefjast fullrar sýkunar í málinu og hæfilegs málskostnaðar fyrir báðum dómum, en til vara, að þeir verði eigi dæmdir til að greiða áfrýjanda meiri skaðabætur en tjónið nemur, eftir því sem sannað er í málinu, og að þeir, hvernig sem fer, verði eigi dæmdir til að greiða áfrýjanda neitt fyrir arðstjón og atvinnumissi.

Umrædd skip, kúttur Bergþóra og vélarbáturinn Adda, sem var þiljubátur, lágu hér á höfninni 27. febr. 1910, Adda þó ekki allan daginn. Lá Adda aftur af Bergþóru lítið eitt til bakborðs. Þegar á daginn leið tók að hvesa af austri og var orðið stórviðri um kvöldið. Kl. 10¹/₂ voru látnir út í viðbót 20 faðmar af festum á bæði akkerin, sem Bergþóra lá fyrir, bæði til þess að hún lægi óhultari og eftir ósk frá öðru skipi sem lá fram af henni. Við þetta barst Bergþóra niður til hliðar við Adda, og sakaði það eigi, meðan vindstaðan var óbreytt, en um kl. 2 um nóttina gekk vindurinn lítið eitt til suðurs, og rakst þá Bergþóra á Adda, sem lá í svokölluðum hanafæti (mooring) og gat því eigi sveiflast fyrir vindinum að sama skapi og Bergþóra. Börðust þau saman um stund og tók báturinn að brotna töluvert; þóttust Bergþóru-menn eigi sjá

önnur úrræði til að varna því, að bæði skipin brotnuðu og sykkju, en að leysa Adda úr festum og láta hana reka undan. Þeir leystu því bátinn og rak hann upp í Hlíðarhúsasand og brotnaði svo mjög, að eigi þótti til-tök að gera við hann, og vélin skemdist og til mikilla muna.

Áfrýjandi heldur því fram, að tjón það, sem hluta-félagið hefir beðið við strand bátsins og hann telur vera 9200 kr. auk 3000 kr. fyrir arðstjón og atvinnumissi, beri eigendum Bergþóru að bæta félaginu að fullu, með því að skipverjar hafi við þetta tækifæri hagað sér svo, að öll ábyrgðin á tjóninu hljóti að lenda á þessu skipi. Telur áfrýjandi það fyrst, að Bergþóra hafi lagst á óforsvaranlegan stað á höfniani, of nærri öðrum skipum, er þar lágu, þar á meðal Adda, og of grunt; skipverjar á Bergþóru hafi sýnt óforsvaranlega óvarkárni, er þeir lengdu svo mikið á festum sínum, að Bergþóra hlaut að rekast á Adda, er þeir hafi vitað hvar lá. Þeir hafi því átt sök á samrekstrinum. En þar á ofan hafi tiltæki þeirra, þegar svo var komið, að leysa bátinn og láta hann reka í land, verið gjörræði, með öllu heimildarlaust, er engin nauðsyn hafi knúð þá til, en ýms önnur úrræði til þess að komast hjá tjóni af samrekstri skipanna eða láta það verða minna, hafi verið fyrir hendi, en skipverjar látið ónotuð og óreynd, svo sem að brjóta gat á bátinn áður en þeir sleptu honum, svo að hann sykki eftir að hafa borist aftur fyrir Bergþóru, að leggja bátnum við akkeri og kaðal, sem legið hafi á þilfari hans, að draga kaðalinn í mjórri taug inn á þilfar Bergþóru, festa hann við akkerið, sem Bergþóra hafði til vara, og fleygja því út um leið og þeir leystu bátinn, að festa bátnum aftan

í Bergþóru, og loks að gefa út meiri festar á akkeri skipsins.

Öllum þessum staðhæfingum áfryjanda er mótmælt af hálfu stefndu, og því haldið fram, að Bergþóra hafi lagst á undan Adda á forsvaranlegum stað, að Bergþórumenn hafi verið skyldir og neyddir til að lengja akkerisfestar eins og þeir gerðu til að tryggja legu sína og annara skipa, en í myrkrinu og rokinu eigi getað greint eða ætlast á fjarlægðina frá bátnum, sem verið hafi ljóslaus og mannláus og legið fyrir óvenjulegum legufærum, sem þeir hafi eigi varað sig á, og því eigi getað snúist fyrir vindi eins og önnur skip; í veðurofsanum hafi þeir eigi getað tekið annað til bragðs en losa látinn og sleppa honum, alt annað hafi, eins og ástatt var, verið ótíðlegt, keðjur skipsins hafi verið gefnar út á enda, og það hefði verið gagnslaust, en háskalegt fyrir menn og skip að reyna úrræði þau önnur, sem áfryjandi hefir bent á; skipverjar hafi því gert það eitt, er tiltækilegt var til þess, að sem minst tjón yrði á báðum skipunum, ekki að eins á Bergþóru heldur og á Adda, með því að líklegt hafi verið eftir vindstöðunni, að bátinn mundi reka í land á þeim stað, að hann yrði eigi fyrir stórvægilegum skemduum. Og þar sem eigendur bátsins hafi látið leggja honum á þennan stað, og skilja við hann ljóslausan og mannláusan í banni hafnarstjórnarinnar og þannig orðið brotlegir gegn tilskipun 30. jan. 1859, þá megi þeir kenna sjálfum sér um afdrif bátsins, en eigi ekki tilkall til skaðabóta fyrir þau.

Það er viðurkennt í málinu, að Adda lá ljóslaus og mannláus á höfninni og við hanafót, legufæri, sem að eins er notað við skip meðan þau eru eigi í siglingum.

Það er og upplýst, að báturinn, sem lá á höfninni 25. febr., þegar Bergþóra kom, fór burtu 27. febr. en kom aftur og lagðist á sama stað. Það verður að gera ráð fyrir að sá sem bátnum stýrði hafi talið afstöðu bátsins í þessum stað og fjarlægð hans frá öðrum skipum örugga og forsvaranlega, ella var sjálfsagt að leggja honum á öðrum stað, þar sem hann, ljóslaus og mannlaus, gat eigi orðið öðrum skipum að grand, þótt vindur og sjór breyttist. Hins vegar er ekkert komið fram um það, að Bergþóra hafi eigi, þegar hún lagðist, gætt nauðsynlegrar varúðar andspænis öðrum skipum á höfninni; sérstaklega verður það eigi bygt á því, að hún lengdi festar á akkerum sínum, sem henni virðist hafa verið rétt og skylt vegna veðursins. Það verður að vísu eigi fullyrt, að Bergþóra hefði, til þess að vera óhult, þurft að lengja festar sínar svo mikið, að hún bærist niður á hlið við bátinn, og að vísu vissu skipverjar af honum, en það virðist þó eigi hafa verið til þess ætlandi af þeim, að þeir í náttmyrkrinu gætu áttað sig á, hvar báturinn lá, þar sem ekkert ljós var á honum, og gefið út festar sínar eftir því. Það virðist og eiga að koma hér til greina, að skipverjar, samkvæmt vitnisburði þeirra, sem er óhrakinn, vissu eigi að báturinn lá við óvenjuleg legufæri og gat eigi hreyfst sem önnur skip. Það verður því eigi álitid, að óvarkárni af hálfu Bergþórumanna hafi valdið samrekstrinum, heldur ljósleysi bátsins og óvenjuleg legufæri.

Þá kemur það til álita, hvort skipverjar á Bergþóru hefðu, eftir að samanreksturinn varð, getað viðhaft aðra aðferð, heldur en að leysa bátinn og sleppa honum, til þess að skemdir á honum hefðu orðið minni en við

strandid. Það er nú eigi sannað gegn mótmælum stefndu, að neitt slíkt ráð hafi verið fyrir hendi, sem hefði getað komið að haldi eða eigi stofnað lífi skipverja og skipinu í hættu. Það verður að telja sannað, að eigi hafi verið kostur á að gefa út lengri festar á akkeri Bergþóru, og hinar aðrar tilraunir til að bjarga skipunum, sem áfrýjandi telur, verða eftir því, sem fram er komið í málinu, að teljast hafa verið ótíltækilegar af fyrgreindum ástæðum. Styðst þetta einkum við álit kunnugra og sjófróðra manna, þriggja skipstjóra og annars hafnsögumanns Reykjavíkur, er þeir hafa látið uppi sem vitni; hafa þeir borið það, að ef ekki hafi verið auðið að fjarlægja skipin hvort frá öðru, með því að gefa út festar; hafi það verið eini vegurinn til að bjarga skipunum og láta sem minst tjón hljótast af samrekstrinum, að gera það, sem skipverjar á Bergþóru gerðu, og mundu þeir (vitnin) hafa gert eins, hefði líkt staðið á fyrir þeim á sjó. Þar sem það þannig er ósannað, að Bergþóru-menn hefðu með annari aðferð getað komið því til leiðar að tjónið hefði orðið minna, og taka verður tillit til þess, að þeir voru í hættu staddir, og urðu því að taka til skjótra ráða, verða þeir eigi sakaðir um gjörræði eða fljótræði, er ábyrgð liggja við, er þeir losuðu sig við bátinn á fyrgreindan hátt, og verður því skaðabótakrafa eigi á þessu byggð.

En þó að stefndu yrðu eigi taldir skaðabótaskyldir af framangreindum ástæðum, heldur áfrýjandi því fram, að þeim beri þó að bæta skaðann á Adda af þeirri ástæðu, að bátinum hafi verið slept út festum vegna Bergþóru, hann hafi verið lagður í sölurnar fyrir hana. En þó að svo megi ætla, að Bergþórumenn hafi leyst bátinn úr festum aðallega vegna síns eigin skips, leiðir eigi af því að sjálf-

sögðu, að báturinn hafi verið lagður í sölurnar; það verður því að eins sagt, að bátnum hefði verið óhultara eða minna tjón búið, ef hann hefði verið látinn óleystur. En eftir framansögðu verður að líta svo á, að það eitt ráð hafi verið tiltækilegt til að fjarlægja skipin hvort frá öðru, að leysa bátinn, og samkvæmt vitnisburði Odds Jónssonar hafnsögumans og Magnúsar Magnússonar skipstjóra virðist mega byggja á því, að ef ekkert hefði verið að gert af Bergþórumönnum og skipin látin halda áfram að berjast saman, mundi báturinn í ofviðrinu, sem stóð langt fram á næsta dag, hafa brotnað og sokkið, og Bergþóra þá, sökum grunnsævis á þeim stað á höfninni, steytt á honum og brotið hann í mjöl. Eftir þessu verður eigi álitid, að Adda hafi verið lagður í sölurnar, en úrræði það, er skipverjar tóku, var eftir atvikum til þess fallið að gera tjónið á bátnum minna en ella hefði orðið. Þá kemur það og hér til greina, að Adda lá á hafskipalegunni mannlau og hafði eigi ljós kveikt eins og fyrir er mælt í tilskipun 20. janúar 1899, 11. gr. sbr. 1. gr., og að hafnsögumaður, samkvæmt vottorði hans, er eigi verður talið hrakið með órökstuddum mótmælum áfrýjanda, hafði eftir fyrirmælum borgarstjóra lagt bann við því aftur og aftur, að báturinn lægi þar sem hann lá aðfaranótt 28. febr. 1910, en eigendur bátsins eigi hlýtt því. Virðist þessi frágangur á bátnum aðallega hafa valdið tjóninu, svo að áfrýjandi geti eigi kent það Bergþórumönnum, eða talið til skaðabóta hjá stefndu fyrir það. Ber því að sýkna þá af kröfum áfrýjanda, og með því að málskostnaðarákvæði gestaréttardómsins einnig samþykkist, ber að staðfesta þann í öllum greinum.

Málkostnaður fyrir yfirdómi þykir eiga að falla niður.

Því dæmist rétt vera:

Gestaréttardómurinn á að vera óraskaður. Málskostnaður fyrir yfirdómi falli niður.

Nr. 61/1912:

Holger Debell fyrir hönd
hins danska steinolíuhluta-
félags í Reykjavík.

gegn

Birni Rósenkranz.

D ó m u r:

Hinn stefndi Björn Rósenkranz kaupmaður í Reykjavík höfðaði mál þetta fyrir bæjarþingi Reykjavíkur gegn áfrýjandanum Holger Debell, framkvæmdarstjóra hins danska steinolíuhlutafélags hér í bænum, til að fá hann fyrir hönd félagsins dæmdan til skaðabóta fyrir skemdir á uppskipunarbát, stefnda tilheyrandi, og glötun á legufærum bátsins, en stefndi kendi þetta hvorttveggja skipshöfninni á skipinu »Nordlyset«, sem er eign nefnds steinolíufélags. Var málið dæmt í téðum rétti 28. nóv. f. á., með þeim úrslitum, að áfrýjandinn fyrir hönd steinolíufélagsins skyldi greiða stefnda í skaðabætur 595 kr. og 40 kr. málskostnað, en sjálfur var Debell dæmdur til að greiða 10 kr sekt til landssjóðs fyrir brot á sáttalöggjöfnni.