

210/54

In the Supreme Court of South Africa
In die Hooggeregshof van Suid-Afrika

(APPELLATE Provincial Division).
(Provisjale Afdeling).

Appeal in Civil Case.
Appel in Siviele Saak.

A. G. E. HOFFMAN

Appellant,

versus

S^r A. SINDRINE & H. M. M.

Respondent.

Appellant's Attorney
Prokureur vir Appellant

K. R. R. R.

Respondent's Attorney
Prokureur vir Respondent

Mandi & Mandi

Appellant's Advocate
Advokaat vir AppellantH. J. Boschhoff &
F. S. SmutsRespondent's Advocate
Advokaat vir RespondentH. J. Potgieter, Q.C., &
H. R. JacobsSet down for hearing on
Op die rol geplaas vir verhoor op

Vrydag, 26 Aug. 1955.

Referred to the Hon. Mr. Justice van der Merwe, J.C.

9.15 V.M. - 12.55 N.M.

2.15 N.M. - 5.25 N.M.

C. A. V.

Master. V. M. M.
vi. Griffioen

Hedgerout.

(Appeal to be taken, not to be)

Stroom, } R/R
F. J. M.
Stroom

Stroom
Griffioen

14/9/55

IN DIE HOOGGEREGSHOF VAN SUID-AFRIKA

(Appélafdeling)

Insake:-

Hoffman

Appellant

en

Suid-Afrikaanse Spoorweë en Hawens Respondent

Coram: Schreiner A.H.R., Fagan et Steyn R.A.

Verhoor: 26 Augustus, 1955.

Gelewer: 14 - 9 - 1955

U I T S P R A A K

STEYN R.A. :-

Die appellant het die respondent

voor die verhoorhof aangespreek vir skade wat hy sou deur

die respondent se nalatigheid sou gelyk het as gevolg van

'n botsing tussen sy motor en 'n spoorwegbus met sleepwaens

wat aan die respondent behoort. Die respondent het die

beweerde nalatigheid ontken, en gepleit dat die skade ver-

oorzaak is of deur die appellant se eie nalatigheid, of

deur die gesamentlike nalatigheid van beide die appellant

en die respondent. Die verhoorhof het bevind dat die res-

pondent nalatig was omdat die persone in beheer van die bus

en sleepwaens nie toegesien het nie dat daar aan die agter-

ste sleepwa, terwyl die bus met sleepwaens in die donker

op/.....

op 'n publieke pad gestaan het, 'n rooi lig was, soos by regulasie voorgeskryf, en ook nie daarvoor gesorg het nie dat die eiser, wat die sleepwaens van agter genador het, op 'n ander ewe doeltreffende wyse gewaarsku is. Die verhoorhof het egter ook bevind dat die appellant in sy botsing met die agterste sleepwa self nalatig was omdat hy, as hy met redelike sorg opgetree het, die sleepwa sou gesien het en die botsing sou vermy het. Die hof het bygevolg uitspraak ten gunste van die verweerder gegee met koste. Hierteen kom die appellant in hoër beroep.

Dit blyk dat 'n sekere Wepner op 26 Junie 1951 met die bus en vier sleepwaens onderweg was na Hertzogville na Christiana. Hy was vergesel van Pretorius, 'n assistent, en Verster, 'n inspekteur van padmotordienste. Daar was fout met die bus en 'n paar myl buite Hertzogville het dit op die linkerkantse gedeelte van die pad tot stilstaan gekom. 'n Poging is aangewend om die bus te herstel, maar sonder veel sukses, en dit het donker geword. Dit is 'n ^{lig of} gemeene saak dat daar geen rooi weerkaatser, of altans geen ^{lig of} doeltreffende weerkaatser aan die agterste sleepwa was nie. 'n Sekere Fourie, destyds 'n polisie-konstabel, het met 'n vangwa daar aangekom, op pad na Hertzogville. Hy het 'n ses

of/.....

of sewe treë van die voorkant van die bus stilgehou en die parkeerligte van die vangwa aangeskakel. Terwyl hy met Verster in gesprek was, het die ligte van 'n motor uit die teenoorgestelde rigting, dws. van Hertzogville se kant af, genader. Verster het 'n flits wat hy by hom gehad het aan Pretorius oorhandig om die bestuurder van die aankomende motor te waarsku. Fourie het met die vangwa ^{ontrent in twintig tree} ~~in~~ ~~aan~~ agteruit gery om voldoende ruimte vir die motor te laat om met gemak verby te kom. Die verhoorhof het bevind dat Pretorius met die flits voor om die bus en buite ~~lange~~ die pad langs die sleepwaens afgegaan het, terwyl hy daarmee in die rigting van die aankomende motor gelig het. Toe hy agter by die laaste sleepwa kom, was die motor reeds ook daar, en het met die linker agterkant van die sleepwa gebots. Die appellant het die motor bestuur.

Volgens mate wat dieselfde aand deur konstabel Kruger ter plaatse geneem is, is die gruispad by die plek van botsing 25 voet breed. Die spoorwegbus wat $7\frac{1}{2}$ voet breed is, was $4\frac{1}{2}$ voet van die linker[✓]kant van die pad, en ook die sleepwaens, behalwe die agterste, wat skuins, met die voorkant 4 voet en die agterkant 2 voet 4 duim van die linker[✓]kant van die pad gestaan het. Daar was 'n 13 voet breë ruimte van die bus en sleepwaens af na die regterkant -

van/.....

van die pad. Die pad loop hier gelyk en reguit. Die motor het met sy regter voorkant onder die linker agterkant van die agterste sleepwa in gestaan, en was erg beskadig. Ook die ysterwerk aan die agterkant van die sleepwa was beskadig. Verder is daar rem-en sleepmerke van die motor gevind, waarop ek later sal terugkom.

Mnr. Potgieter, vir die respondent, het betoog dat die verhoorhof verkeerdelik bevind het dat die respondent nalatig was. Hy het dit nie betwis dat die respondent nie aan die voorskrifte van die regulasie insake lig of 'n weerkaatser agter aan die laaste sleepwa voldoen het nie, maar in oorweging gegee dat voldoende voorsorg getref is deur appellant met 'n flitslig te waarsku. Pretorius het nl. getuig dat hy, terwyl hy buite langs die sleepwaens af na die agterste sleepwa gehardloop het, die flits hoog in die lug gehou het en dit beurtelings op die sleepwaens en in die rigting van die aankomende motor laat skyn het. Dit het hy gedoen tot by die agterste punt van die laaste sleepwa, waar hy met die botsing aangekom het. By 'n ondersoek ter plaatse het hy getoon hoe hy dit gedoen het. Die verhoorregter merk in hierdie verband op: " Vanaf 'n punt "op die middel van die pad 58 treë vanaf die agterste sleepwa kon die lig van die flits duidelik gesien word toe

"Pretorius/.....

"Pretorius op 'n punt 6 voet van die voorste wiele van die "eerste sleepwa was. Daarvandaan was die lig altyd sigbaar "totdat hy die punt van botsing bereik het." Die hof het Pretorius se getuienis aangeneem, en tot die gevolgtrekking gekom "dat die lig van die flits, ten minste nadat Pretorius "by die eerste sleepwa verby is, deur eiser gesien moes "gewees het, indien hy behoorlik uitgekyk het." Die hof het egter bevind dat hierdie heen en weer bewegende lig buite die pad nie voldoende was om die appellant van enige gevaar op die pad te verwittig nie. Ten antwoord hierop het Mnr. Potgieter aangevoer dat die appellant self erken dat hy sou stilgehou het as hy die lig gesien het, en dat die lig gevolglik nie as 'n ongenoegsame waarskuwing aangemerkt kan word nie.

Hierdie argument maak dit nodig om nader op die getuienis omtrent die flitslig in te gaan. Dat Pretorius wel 'n flits in sy hand gehad het en op pad was om 'n waarskuwing te gee, kan aangeneem word. Die getuienis van Verster en Wepner, en in 'n mate ook van Fourie, bevestig dit, maar nie verder nie dan tot by die punt waar hy voor om die bus is. Wat sy optrede met die flits van daardie punt af tot by die punt van botsing betref, staan sy getuienis alleen, en sy verhaal gaan na my mening

enigsins/.....

enigsins mank aan waarskynlikheid. Sy opdrag was om die bestuurder van die naderende motor te waarsku. Om dit te kan doen het hy hom na die agterkant van die laaste ~~slee~~^{of in ena verder terug} ~~wa~~ ge- haas. Dit sou die aangewese plek vir 'n waarskuwende lig wees. Terwyl hy nog voor in die nabyheid van die bus was, altans, sou die sleepwaens, ten minste ten dele, sy uitsig in die rigting van die naderende motor belemmer het. Dit ~~met~~^{wat} die vermoede dat die agterkant van die sleepwaens die plek sou wees vanwaar hy tekens met die flitslig sou wou gee. Daarom ook dat hy nie tot stilstand gekom het alvorens hy by die agterpunt van die laaste ~~slee~~^{wa} was nie. En as dit sy bedoeling was om die gevaartekens vandaar te laat sien, word dit onder al die omstandighede minder waarskynlik dat hy reeds van die voerpunt van die sleepwaens af bewegings met die lig in die lug sou maak het, soos deur hom beskryf. Daar is die verdere omstandigheid dat die appellant daardie bewegings nouliks kon misgekyk het, as hul maak was. Volgens die getuienis was dit nie 'n swak lig nie. Dit was donker en die flitslig sou, veral waar dit so in die ooglopend heen en weer beweeg word, net so opvallend binne sy gesigsveld geskyn het, hoewel 'n paar treë meer na die kant daarvan, as die parkeerligte van die vangwa wat verder van hom af was en wat hy wel gesien het. Dat hy dit nie gesien het nie, blyk

afdoende/.....

afdoende ^{uit} ~~van~~ die eerste opmerking wat hy gemaak het toe Verster hom uit die motor help: "Kêrels, waarom het julle "my nie gewaarsku nie ?" Dat hy wel hierdie opmerking gemaak het, word nie betwis nie, en dit is hoogs onwaarskynlik dat hy in die paar oomblikke onmiddelik na die botsing, in 'n geskokte toestand, die feitlike gronde vir so'n opmerking sou versin het. Na my mening spreek hierdie opmerking, onder die reedsgenoemde omstandighede, sterk teen die aanneemlikheid van Pretorius se getuienis. Ten spyte van die goeie indruk wat hy op die verhoorregter gemaak het - 'n indruk wat hierdie Hof nie ligtelik verontagsaam nie ^{kan} - wil dit my voorkom dat daar aansienlike twyfel moet bestaan omtrent die betroubaarheid van sy getuienis. Na my mening kan dit moeilik staande gehou word dat die respondent se werknemers, met die wete dat die sleepwaens in die donker 'n gevaar ^{van} ~~vir~~ ander uitmaak, betyds gedoen het wat nodig was ter waarsk^ywing of van naderende verkeer in die algemeen, of vir die appellant, wie se motor se ligte op 'n aansienlike afstand reeds sigbaar moes gewees het. Ek is gevolglik ^{nie} bereid om op die aangevoerde grond te bevind dat die verhoorhof verkeerdelik nalatigheid aan die kant van die respondent aang^eneem het nie.

Die vraag is dan of die appellant nalatig was. Soos reeds opgemerk, het die verhoorhof bevind/.....

Met 'n beroep op Manderson v. Century Assurance Co. (1951 (1) S.A.533 op bladsy ^{543/4}~~540~~) en Venter v. London and Lancashire Assurance Co. (1951(4) S.A.⁵~~54~~), het Mnr. Smuts, vir die appellant, aangevoer dat die beeld van die agterkant van so'n sleepwa iets is wat die appellant nie redelikerwys op die pad kon verwag nie. Hierin kan ek hom nie gelyk gee nie. Die sleepwa staan weliswaar aansienlik hoër van die grond af en lyk van agter heel anders as 'n gewone motor, maar 'n hof kan na my mening daarvan kennis neem dat daar daaglik talle motorvragwaens op straat en op die pad is wat ook aansienlik hoër van die grond af staan as motorkarre, en die agterkant waarvan 'n mate van ooreenkoms met die van hierdie sleepwa sou toon. Sleepwaens is in elk geval nie 'n ongewone verskynsel op publieke paaie nie, ook nie van agter in motorligte gesien nie. Dit is een van die soort voorwerpe waarvoor 'n motorbestuurder op sy hoede moet wees.

Uit die reeds/gemelde besonderhede is dit duidelik dat die sleepwa, ook van agter gesien, 'n groot, en normaalweg, 'n in die oog/lopende voorwerp is. Dit is egter beweer dat dit so met stof bedek was dat dit in die stof-kleurige omgewing waar dit gestaan het, moeilik as 'n

aparte/.....

bevind dat hy die sleepwa betyds sou gewaar heb as hy met redelike sorg ^{opgelet} ~~waargeneem~~ het, en dat hy die botsing dan sou kon vermy het. Hierdie bevinding het ten dele berus op die aanname van Pretorius se verklaring dat hy op 'n wyse wat sigbaarheid moes verseker het, in die appellant se rigting met die flits gelig het, en op die feit dat die appellant die lig nie gewaar het nie. Dit het die gevolgtrekking gesteun dat die appellant nie behoorlik opgelet het nie. Met daardie aspek van die saak het ek reeds gehandel. Wat nou vasgestel moet word is of dit bewys is dat die appellant, met die veronderstelling dat daar geen flitslig was wat hy moes gesien het nie, nalatig was.

In hierdie verband is dit nodig om allereers die aard van die voorwerp waarteen die appellant gebots het, te oorweeg. Dit was die agterkant van 'n sleepwa met 'n bak van hout en staal traliewerk. Die onderste rand van die bak was ongeveer 3 voet 9 duim van die grond af. Dit was ⁷ ~~sowat~~ voet 4 duim breed en 4 voet 6 duim diep. Dit was vol miellies gelaai, sodat die agterkant daarvan soos 'n aaneenlopende vlak moes vertoon het. Die agteras, onder die bak, was meer as drie duim dik. Dan was daar natuurlik ook die wiele en die ysterwerk waarmee die as aan die bak verbind is.

Met/.....

Met 'n beroep op Manderson v. Century Assurance Co. (1951 (1) S.A.533 op bladsy ^{543/4}~~540~~) en Venter v. London and Lancashire Assurance Co. (1951(4) S.A.⁵~~54~~), het Mnr. Smuts, vir die appellant, aangevoer dat die beeld van die agterkant van so'n sleepwa iets is wat die appellant nie redelikerwys op die pad kon verwag nie. Hierin kan ek hom nie gelyk gee nie. Die sleepwa staan weliswaar aansienlik hoër van die grond af en lyk van agter heel anders as 'n gewone motor, maar 'n hof kan na my mening daarvan kennis neem dat daar daaglikse talle motorvragwaens op straat en op die pad is wat ook aansienlik hoër van die grond af staan as motorkarre, en die agterkant waarvan 'n mate van ooreenkoms met die van hierdie sleepwa sou toon. Sleepwaens is in elk geval nie 'n ongewone verskynsel op publieke paaie nie, ook nie van agter in motorligte gesien nie. Dit is een van die soort voorwerpe waarvoor 'n motorbestuurder op sy hoede moet wees.

Uit die reeds/gemelde besonderhede is dit duidelik dat die sleepwa, ook van agter gesien, 'n groot, en normaalweg, 'n in die ooglopende voorwerp is. Dit is egter beweer dat dit so met stof bodek was dat dit in die stof-kleurige omgewing waar dit gestaan het, moeilik as 'n

aparte/.....

aparte voorwerp onderskei kan word, en dat dit, met die laag stof daarop, in elk geval nie lig wat daarop val goed sou weerkaats nie en ook om die rede nie redelik sigbaar sou wees nie. Oor hierdie aspek van die saak is veel getuienis voorgelê omtrent die aanklewing aan die sleepwa van die stof op die pad en omtrent toetse wat gedoen is om die afstand te bepaal waarop die sleepwa op die plek van die botsing in die ligte van 'n naderende motor sigbaar sou wees. Dat daar op die droë stoffige pad 'n aansienlike laag stof op die sleepwa sou gekom het, spreek ^ahas _A vanself, en dit kan aangeneem word dat die stoflaag so dik was dat dit aan die sleepwa 'n vaalgrys kleur gegee het wat min of meer ooreenstem met die kleur van die pad en die veld onmiddelik langs die pad. As die sleepwa teen die pad en die langsaan liggende veld gesien moes word, dan sou dit heel moontlik op so 'n manier met die omgewing saamgesmelt het dat dit die deurslag ten gunste van die appellant sou gegee het. Maar dit is nie die agtergrond waarteen die appellant die sleepwa sou gesien het nie. Volgens die getuienis is dit 'n gelyk pad, en dit word nie beweer dat daar merkbaare stof oor die pad of in die lug gehang het nie. Vir iemand wat in 'n motor nader kom sou die agtergrond waarteen die sleepwa sigbaar word, die hoogte van die sleepwa in aanmerking

genome, al spoedig die ligruim wees en nie die vaal-grys omgewing nie. Dit is dan ~~xx~~ ook wat geblyk het by die ondersoek wat die verhoorregter ter plaatse ingestel het. Wat die weerkaatsing van lig betref, sou die stoflaag waarskynlik verhinder het dat die verf aan die sleepwa, as dit nog blink was, blink sou vertoon, maar ~~dit is iets wat in motorbontuurder op 'n stoffige pad moet vermag, en dit blyk~~ nie dat die stoflaag die gewone sigbaarheid van die sleepwa teen 'n skoon lugruim noemenswaardig sou belemmer het nie. Ek kan daarom nie aanneem dat die sleepwa, op die plek waar dit gestaan het, nie redelik sigbaar uit 'n naderende motor was nie.

Volgens die toetse wat op dieselfde plek gedoen is met dieselfde bus en sleepwaens, was die agterste sleepwa uit 'n motor wat teen 40 myl per uur beweeg het, met die ligte volaan, op 'n afstand van 150 treë, en met die ligte verdof, op 'n afstand van 80 treë sigbaar. Van die ondersoek ter plaatse gee die verhoorregter die volgende beskrywing: "Die hof, vergesel van die advokate van die partye was in die motor wat die sleepwa met "verdoofde ligte op 'n stadige spoed genader het. Die re-sultaat was as volg genotuleer: Sittende in 'n motor wat

"op/.....

het nie, en dat die verskil in bevindings die onbetroubaardheid van die ondersoek aantoon. In hierdie verband dien daarop gelet te word dat die motor wat by die toets gebruik is, volgens die getuienis, swak ligte gehad het, terwyl die appellant verklaar dat sy motor se ligte sterk was. Aan die ander kant het die motor wat by die inspeksie gebruik is, nie swak ligte gehad nie, en is die sleepwa op 'n korter afstand gewaar. Moontlik kan dit verklaar word deur 'n verskil in die afstand waarop die onderskeie verdoofde ligte van die twee motors op die pad val. Hoe dit ook sy, hierdie werklike en moontlike verskille en vir al ook die ingesteldheid van die toeskouer op 'n bepaalde verwagte waarneming, maar tot omsigtigheid by die aanwending van die gegewens wat verkry is. Indien daaruit gevolgtrekkings gemaak word, moet dit geskied met voldoende speling vir mistasting.

Volgens die appellant het hy teen 'n spoed van omtrent vyftig myl per uur gery toe hy die ligte van die vangwa op 'n afstand van ongeveer 'n kwart myl opgemerk het. Hy het sy voet van die versneller afge- neem en sy ligte verdof. Die verdoofde ligte het 35 to 45 treë voor hom in die pad geval en sy spoed het verminder na 40 tot 45 myl per uur. Op omtrent 60 tot 80 treë het

hy/.....