

(Appel Provincial Division.)
Provinsiale Afdeling.)

REGERING VAN DIE R. S. A. Appellant,

SANTAM VERSEKERINGSMAATSKAPPY BEPERK *Respondent*

Set down for hearing on
Op die rol geplaas vir verhoor op 11-5-70

Common: Steeply H. B. van B. kerk, Holmes, Trollope A R R et de Villiers Wm A. B.

(N. K. A.)

9. 45 v m	—	11.00 v m
11. 15 v m	—	1.00 N m
2. 15 n m	—	6.00 n m

c a v.

29.5.70. Tall: H. R.
of young me to basket

REGISTRAR, APPEAL COURT,
GRIFFIER, APPELHOF.
BLOEMFONTEIN.

29 -5- 1970

Bills Taxed.—Kosterekenings Getakseer.

Writ issued
Lasbrief uitgereik.

Date and initials
Datum en paraaf.

Date.
Datum.

Amount.
Bedrag.

Initials.
Paraaf.

IN DIE HOOGGEREGSHOF VAN SUID AFRIKA.

(APPÈL-AFDELING)

In die saak tussen:

DIE REGERING VAN DIE REPUBLIEK VAN SUID-AFRIKA ... APPELLANT.

EN

SANTAM VERSEKERINGSMAATSKAPPY BEPERK RESPONDENT.

Coram: Steyn, H.R. Van Blerk, Holmes, Trollip, A.R.R.

et Me Villiers, Wnd. A.R.

Verhoor: 11 Mei 1970.

Gelewer: 29 Mei 1970.

UITSpraak.

TROLLIP, A.R. :

Om ongeveer 2 nm. op 2 Junie 1966, en
op 'n verlegging van die pad tussen Griekwastad en Campbell,
het 'n polisievangwa van die appellant, bestuur deur
sersant Els, met 'n bakkie, bestuur deur ene Van der Schyff,
gebots. (Dié voertuie word hieronder "die vangwa" en "die
bakkie" onderskeidelik genoem.) Die bakkie is kragtens die
Motorvoertuigassuransiewet, No. 29 van 1942, deur die
respondent /2.

respondent verassureer. As gevolg van die botsing is Els ernstig beseer en, na bewering, het hy besondere en algemene skade gely wat 'n totale bedrag van R24,186-05 beloop. Die algemene skade is vir pyn, lyding, en verlies aan lewensgenietinge. Op 9 Februarie 1968 het Els al sy eise om skadevergoeding, wat daardeur teen respondent kragtens dié Wet ontstaan het, aan appellant, sy werkgewer, gesedeer. In die daaropvolgende geding, wat appellant as sessionaris teen respondent ingestel het, het die pleitstukke die gewone wedersydse bewerings en ontkennings van nalatigheid aan die kant van elke bestuurder bevat, en daarbenewens het die respondent die geldigheid van die sessie bestry op grond daarvan dat enige eis wat Els weens liggaamlike beserings mag opgedoen het nie vatbaar vir sessie was nie en nie regtens aan appellant oorgedra kan word nie.

Wat die regspunt i.v.m. die geldigheid van die sessie betref, is dit nie in limine deur die aantekening van 'n eksepsie óf teen die eis óf teen die

pleit /3.

pleit geopper en beslis nie. Die rede is, soos uit die uitspraak van die Hof a quo (de Vos Hugo, R.P.) blyk, dat die ~~partye~~ ook 'n beslissing oor die bestrede meriete van aanspreeklikheid verlang het. Vermoedelik is daar ander eise, voortspruitende uit dieselfde botsing, wat nog aanhangig is. Gevolglik het die Hof a quo beide aspekte behandel en uiteindelik die appellant se eis van die hand gewys met koste op grond daarvan dat die sessie ongeldig was en ook omdat nalatigheid aan van der Schyff se kant nie bewys is nie. Teen daardie uitspraak kom die appellant nou in hoër beroep.

Voor ons is beide die regspunt en die meriete breedvoerig bereken. Weereens het die appellant deur sy advokaat, Mnr. Kumleben, gevra dat hierdie Hof uitsluitel ook oor die geldigheid van die sessie moet gee, want die probleem skep onsekerheid vir appellant in dergelike ander sake. Maar ongelukkig - want die betrokke regspunt is res nova en belangwekkend - het nog appellant nog respondent dit oorspronklik in limine geopper;

intendeel, hulle het die geding deurgaans as 'n geheel, insluitende die meriete, gevoer; en daar ons, vir redes wat volg, tot die besliste slotsom geraak het dat die appèl op die meriete moet faal, is dit onnodig en selfs onwenslik om enige mening oor die nou bloot akademiese regspunt uit te spreek.

Wat die meriete betref was die volgende feite gemene saak of voldoende bewys. Els het die vangwa van wes na oos op die pad vanaf Griekwastad na Campbell bestuur en het toe 'n groot skaapvragmotor, op pad in dieselfde rigting, ingehaal. Dié is bestuur deur die getuie Jansen, vergesel deur ene Steenkamp. Els kon die vragmotor nie verby kom nie en moes agter hom aanry. Toe die skaapvragmotor op 'n verlegging van die pad uitgedraai het, het Els hom op 'n afstand van 50 tot 60 treeë gevolg.

Hierdie tydelike verlegging, deur die destydse herbou van die pad benodig, het vir 'n afstand van 19 myl ten suide van en langs die pad tot by Campbell geloop. Die oppervlak daarvan was meesal van los grond en poeierige sand;

dit /5.

dit was derhalwe uiters stowwerig, en die stofwolk, opgewerp deur die skaapvragmotor, het Els se uitsig na vorentoe aansienlik versper. Terselfdertyd het die bakkie, bestuur deur Van der Schyff, wat deur sy vrou en seuntjie vergesel is, die skaapvragmotor van die teenoorgestelde rigting genader, d.w.s. van oos na wes. Van der Schyff het omtrent 'n myl na oos van die toneel van die ongeluk op die verlegging ingedraai. Die gedeelte van die verlegging tussen die aankomende skaapvragmotor en bakkie was reguit, en Jansen het die bakkie op 'n aansienlike afstand, na sy skatting van 100 tot 300 treë, gesien aankom. Van der Schyff het ook die naderende vragmotor opgemerk en veral opgelet hoe die ondeursigtige stof, deur die voertuig veroorsaak, oor die verlegging gehang het, want volgens hom het geen wind gewaai nie. Die wydte van die verlegging was 21 voet, van die vangwa 6 voet 6 duim, van die skaap-

vragmotor $7\frac{1}{2}$ tot 8 voet, en van die bakkie 5 voet 8 duim.

Om veilig verby die skaapvragmotor te kom het Van der Schyff sy spoed na omtrent 20 m.p.u. verminder, en het hy heel links, teen die suidekant van die verlegging, gery.

Destyds was die ^{Skaap} vragmotor se spoed omtrent 25 tot 30 m.p.u., en dié van die vangwa, wat intussen nader aan die skaapvragmotor gekom het (40 tot 50 treeë), moes dieselfde gewees het. Net na die bakkie en skaapvragmotor verby mekaar is, het die bakkie en die vangwa gebots. Weëns die skaapvragmotor en stof het Els en Van der Schyff mekaar nie voor die botsing gesien nie. As gevolg van die botsing het die vangwa omgeval en op sy regtersy dwars oor die verlegging te lande gekom met sy voorkant 8 voet 3 duim van die suidekant af, en het die bakkie skuins oor die verlegging op sy wiele gestaan met sy voorkant na noordwes, sy regtervoorkant 10 voet 6 duim van die suidekant af, en sy agterkant net oor of op die suidelike grondwallejie van die verlegging. Van die skade aan beide voertuie kan afgelei word dat, tydens die botsing, die een reguit en die ander skuins met 'n hoek van 40° gery het. Dit was die strekking van die getuienis van Kaptein van Niekerk, die voertuigdeskundige van die polisie, en die Verhoorregter, wat self die skade besigtig het, het so bevind.

M.a.w. om die botsing te kon veroorsaak onmiddellik toe of net na die bakkie en die skaapvragmotor verby mekaar is, moes óf Van der Schyff óf Els na sy regterkant geswaai het. Indien elke voertuig voor hierdie swaai heel op sy linkerkant van die verlegging gery het, soos beide Els en Van der Schyff verklaar het, sou dit (inaggenome die wydtes van die voertuie en verlegging) 'n swaai na regs van ongeveer 8 voet moes gewees het. Dit sou ook vinnig moes gebeur het, binne 2 sekondes, want die gesamentlike spoed van die twee voertuie, oor die vermelde afstand van 40 tot 50 treeë, was omtrent 50 m.p.u. Daardie afleidings strook ook met die 40° hoek van die botsing, en hulle dui op 'n skerp en bewuste swaai na regs eerder as 'n onbewuste, geleidelike verandering van koers in die ondeursigtige stof deur Els of Van der Schyff. Die kernvraag is derhalwe, wie van die twee het so geswaai ? Die antwoord daarop moet eerstens van hulle geloofwaardigheid as getuies en tweedens van die waarskynlikhede afhang.

Els se relaas was dat net onmiddellik

voor /8.

voor die botsing 'n padvragmotor die skaapvragmotor van vooraf verby gestee het, dat dit die stowwerigheid vererger het, dat hy derhalwe geforseer was om sy koers heel links op die verlegging te behou, en dat, weens versperring van sy uitsig, hy sy spoed so aansienlik moes verminder dat hy tydens die botsing amper stilstaande was; m.a.w., volgens hom moes Van der Schyff regs na sy verkeerde kant uitgeswaai het, vermoedelik om die padvragmotor in te haal, en sodoende met die vangwa gebots het. Van der Schyff het dié relaas hewig ontken, veral dat enige voertuig onmiddellik voor hom gery het; volgens hom, toe hy die skaapvragmotor verby ry, het hy heel op sy linkerkant van die verlegging gebly, en moes Els regs na sy verkeerde kant uitgeswaai en met hom gebots het. Die Verhoorregter het die getuienis van Van der Schyff bo dié van Els verkies op grond van die waarskynlikhede en ook van die indruk wat hulle as getuies

~~gemaak het. In die uitspraak is gemeld: "Hy (Van der Schyff)..~~
.. het sy getuienis op 'n eerlike en direkte wyse gegee sonder om vir homself partydig of onregverdig teenoor die ander kant

te wees. Dit kan ek nie van Els sê nie." Die getuienis van die skuifmerke en spore van die voertuie op die toneel van die botsing sal later behandel word, maar wat geloofwaardigheid van hierdie twee getuies betref, kan ek geen fout met die Verhoorregter se bevinding vind nie. Om net 'n paar faktore te noem wat dit staaf. Jansen en Steenkamp het Els se bewering in sake die aanwesigheid van die ander voertuig, die padvragmotor, beslis ontken; blykbaar was hulle onpartydige getuies wat hulle nie hieroor kon vergis het nie, want hulle het die bakkie duidelik en van veraf gesien aankom, dit herken as Van der Schyff s'n, en hom herken as die bestuurder daarvan toe hy verby gaan; dit sou nie moontlik gewees het as die padvragmotor onmiddellik voor Van der Schyff gery en 'n stofwolk opgewerp het nie. Hulle aanvaarbare getuienis staaf dié van Van der Schyff op hierdie belangrike aspek en lei onvermydelik tot die verwerping van Els se relaas, want volgens hom was die aanwesigheid van die padvragmotor die rede waarom hy heel links gery het en op die punt was om tot stilstand te kom.

Die hele strekking van die ander getuienis was ook dat na hierdie geweldige botsing die vangwa nog vorentoe beweeg en ongeval het, wat strydig is met Els se bewering dat die vangwa destyds amper stilstaande was. As die aanwesigheid van die padvragmotor uitgeskakel word, was daar geen rede waarom Van der Schyff so geweldig en skielik na sy verkeerde kant sou geswaai het nie; en dit is meer waarskynlik dat Els dit sou gedoen het. Soos die Verhoorregter tereg opgemerk het was Els werklik in die versoeking om die skaapvragmotor verby te steek, want Jansen het inderdaad stadiger op die verlegging gery as wat hy (Els) wou gedoen het; hy het toe reeds vir drie myl so agter die skaapvragmotor in sy stof gery en daar was nog sestion myl van die verlegging voor; dit kan dus met veiligheid aanvaar word dat Els deurentyd begerig was om na regs uit te swaai om die skaapvragmotor verby te steek. Sy eie

getuienis toon aan dat die afstand tussen hierdie twee voertuie op die verlegging verminder het. Derhalwe, volgens die onderskeidelike geloofwaardigheid van Els en

van der Schyff /11.

Van der Schyff as getuies en die waarskynlikhede, is die meer aanneemlike gevolgtrekking dat Els en nie van der Schyff regs na sy verkeerde kant geswaai en die botsing veroorsaak het. Dit kan ook hier bygevoeg word dat die erkende opmerking wat Van der Schyff aan Els spontaan en onmiddellik na die botsing gerig het - "hoekom het jy in my vasgery" - met die gevolgtrekking strook.

Voor ons het Mnr. Kumleben nie op Els se getuienis staatgemaak nie, maar hy het die relaas van Van der Schyff gekritiseer, veral sy bewering dat die botsing feitelik langs die regteragterwiel van die skaapvragmotor gebeur het. Maar al was hy daar verkeerd, kon dit sy eerlike en verstaanbare indruk gewees het, want die botsing het so onverwags en kort na die verbygaan van die skaapvragmotor plaasgevind. Myns insiens doen dit en ander kritiek op sy getuienis geen afbreuk aan sy geloofwaardigheid nie. Dit is ook aangevoer dat Els nie op daardie stadium die skaapvragmotor blindelings sou probeer verbysteek nie - sulke waaghalsige optrede, volgens die

argument, sou hoogs onwaarskynlik wees. Maar ongelukkig is sulke gedrag aan die kant van sommige bestuurders op ons paaie nie onbekend nie.

Die voorgaande gevolgtrekking word nie weerlê nie deur die uitvoerige getuienis aangaande die skuifmerke en spore wat, na bewering, deur die vangwa en die bakkie tydens die botsing veroorsaak is. Soos die Verhoorregter tereg opgemerk het, is hierdie getuienis teenstrydig en onbevredigend. Dit is kortliks soos volg. Die dag na die botsing het S/A/O Scholtz, 'n amptelike tekenaar en fotograaf van die Polisie, die toneel besoek, sekere punte en merke waargeneem en opmetings gedoen, en toe 'n skaalplan opgestel (bew.A). Deur sy eie waarnemings het hy die punt van botsing vasgestel as synde punt X, wat 6 voet 3 duim vanaf die noordekant en 14 voet 9 duim vanaf die suidekant van die verlegging was, m.a.w.

op Els se regte en Van der Schyff se verkeerde kant van die pad. Volgens Scholtz was daar ook 'n skuifmerk vanaf X tot punt A. Dié het vir 9 voet in 'n suidoostelike rigting

na die omgevalde vangwa gestrek. Sy afleiding was dat dit deur die vangwa se regtervoorwiel as gevolg van die botsing veroorsaak is. Die plan toon ook 'n skuifmerk, B-G, van 7 voet aan wat dwars oor die suidelike helfte van die verlegging lê, en wat, volgens Scholtz, die bakkie se regteragterwiel as gevolg van die botsing veroorsaak het. Scholtz het punt X, die beweerde punt van botsing, vasgestel deur die bestaan van die skuifmerk X-A en die stukkies glas en modder wat daar gelê het. Wat die glas en modder betref is die getuienis so vaag en teenstrydig dat, soos die Verhoorregter ook tereg gesê het, geen afleiding daarvan oor die punt van botsing gemaak kan word nie. Oor die bestaan en eintlike posisie van X-A en B-G is die getuienis ook teenstrydig. Konstabel van Tonder, wat ook kort na die botsing op die toneel gekom maar net 'n rukkie daar gebly het om die beseerdes weg te neem,

~~het X-A maar nie B-G gesien nie. Oor die rigting van~~

X-A het hy heelwat gerward geraak; op een stadium was

sy getuienis dat dit in die teenoorgestelde rigting, d.w.s.

na die noordekant van die verlegging, gestrek het. Ek
meen dat geen waarde aan sy getuienis geheg kan word nie,
en ek verwys nie verder daarna nie. Sersant Human, die
ondersoek/beampte, het Scholtz se getuienis i.v.m. X-A
en B-G gestaaf. Maar daarenteen het Wandracht, wat net
na die botsing daar opgedaag het en ^{anderhalf} ~~1 1/2~~ uur daar deurge-
bring het, getuig dat hy B-G gesien het maar nie X-A nie.
Destyds was hy 'n konstabel, maar tydens die verhoor was
hy 'n ingeskrewe prokureursklerk. Konstabel Huyser, wat
saam met Wandracht daar was, het X-A gesien maar nie B-G nie.
Els, alhoewel hy beseer was en vir die ander beseerdes
gesorg het, het wel by die toneel rondgekyk maar het nie
X-A of B-G gesien nie. Ludwick, 'n boer in die nabyheid
wat blykbaar nie goed/gesind teenoor Van der Schyff
tydens die verhoor was nie, het ook oor merke en spore
getuig, maar hy was 'n onbevredigende getuie en sy
getuienis is tereg deur die Verhoorregter verwerp. Ek
hoef nie verder na sy getuienis te verwys nie.

Wat spore betref, het Human, Wandracht

en /15.

en Huyser oor 'n wielspoor getuig wat net na die botsing heel
aan die noordekant van die verlegging bespeurbaar was;
volgens hulle was dit die spoor van die vangwa se
linker- wiel of wiele net voor die botsing. Scholtz het
dit die volgende dag nie gesien nie, maar moontlik is dit
toe deur die wind uitgewis. Dit is eienaardig dat
nie een van hierdie vier getuies van die appellant,
veral Scholtz en Human wat die toneel amptelik ondersoek
het, dit nodig geag het om na spore van die bakkie te
soek nie. Die rede vir dié versuim was waarskynlik hulle
onmiddellike afleiding van die ander merke en spore,
en miskien ook van Els se verduideliking aan hulle, dat
die botsing op Van der Schyff se verkeerde kant gebeur het.
Hoe dit ookal sy, het Van der Schyff wel ondersoek na
merke en spore dadelik na die botsing ingestel. Volgens
hom was die spoor van die bakkie se linkeragterwiel
~~duidelik sigbaar op die heel suidekant van die verlegging;~~
dit het ⁱⁿ_A 'n kort skuifmerk van ongeveer 12 duim geëindig,
wat deur die botsing veroorsaak is, en waarin die wiel

van die bakkie nog gestaan het. In dié opsig is hy deur Combrinck, die geregsbode op Griekwastad, wat die toneel die volgende dag besoek het, gestaaf. Indien die ~~die~~ getuienis aanvaar word, is dit hoogs onwaarskynlik dat die botsing op punt X plaasgevind het, want die breedte van die bakkie is 5 voet 8 duim, die lengte 15 voet 6 duim, en punt X is 14 voet 9 duim van die suidekant van die verlegging. Inderdaad het Van der Schyff ontken dat die voertuie op punt X gebots het en het hy die bestaan van die skuifmerke X-A en B-G betwis. Combrinck het hulle nie gesien nie, en alhoewel hy nie die bestaan daarvan wou betwis nie, moes hy ten minste B-G raakgesien het indien dit wel bestaan het.

Die Verhoorregter se indruk en bevindings betreffende hierdie getuies en hul getuienis lui soos volg: "Scholtz se getuienis is beslis gekleurd deur 'n onhoudbare teorie wat hy op grond van onvolledige waarnemings en opmetings gaan aanhang het. Die gevolg is dat hy 'n vrywel waarde-lose plan opgestel het. Die getuienis oor die bestaan van merk B-G moet ek in elk geval verwerp. Van Tonder,

Human en Huyser se getuienis is ook deur Scholtz se teorie beïnvloed, maar Huyser was minder dogmaties in sy houding as die ander. Wandracht het onbevooroordeelde getuienis gegee sonder om deur 'n teorie beïnvloed te gewees het". Ek het alreeds gesê dat Van der Schyff by hom 'n gunstige indruk geskep het. En aangaande Combrinck: "Hy staan heeltemaal los van die partye en daar is geen rede om te dink dat hy die een of die ander wil bevoordeel nie. (Hy) is 'n stewige getuie en hy het 'n goeie indruk gemaak en ek het geen aarseling om sy getuienis te aanvaar nie". Ek is nie oortuig dat daardie sienswyse in enige wesenlike opsig onjuis is nie. Weliswaar het Mnr. Kumleben die getuienis van Van der Schyff en Combrinck oor die grootte van die bakkie se skuifmerk gekritiseer - die terugstamp en gevolglike skuifbeweging van die bakkie sou 'n veel groter skuifmerk veroorsaak het, het hy aangevoer. Maar dit kan nie met sekerheid aanvaar word nie, want miskien is die voorkant van die bakkie, as gevolg van die botsing, op sy linkeragterwiel as draaipunt na regs geskuif.

Omrede die bogenoemde getuienis so teenstrydig en onbevredigend is, en inaggenome die Verhoorregter se indrukke van die getuies, het die appellant, na my mening, nie voldoende bewys dat die botsing op punt X plaasgevind het en dat die skuifmerke X-A en B-G bestaan het nie, of, indien hulle wel bestaan het, dat hulle eintlike posisie juis deur die plan weergegee is nie. Wat die wielspoor aan die noordekant betref, het Mnr. Kumleben op Wandracht se getuienis staatgemaak. Maar die vraag ontstaan of sy afleiding, dat die linker- wiel of wiele van die vangwa dit veroorsaak het, geregverdig is. Ek betwyfel dit, want aangesien die vangwa sy vorige koers geweldig moes verander het om op sy linkersy dwars oor die verlegging te beland, sou dit uiters moeilik vir iemand gewees het om daardie spoor met die linkerwiele van die omgevalde vangwa te verbind. In die verband moet in gedagte gehou word dat die linkerwiele van die skaapvragmotor, wat heel links sou gery het om met veiligheid verby die bakkie te ry, hierdie spoor moontlik kon veroorsaak het. Daarbenewens bots daardie afleiding van Wandracht en die ander getuies

met die getuienis van Combrinck, wat ook as 'n bevredigende getuie aanvaar is. Volgens hom was die linkerwielspoor van die bakkie ^{heel} aan die ~~linker~~ suidekant van die verlegging duidelik bespeurbaar. Geen moeilikheid het ontstaan om dié spoor met die bakkie se linkeragterwiel te verbind nie, want dié wiel het nog in die spoor en gevolglike skuifmerk gestaan. Die afleiding van Wandracht en die getuienis van Combrinck kan nie beide korrek wees nie, anders sou geen botsing plaasgevind het nie. Om redes wat hierbo gemeld is, dink ek dat Combrinck se getuienis bo Wandracht se afleiding verkieslik is; en in alle geval het appellant nie die teendeel bewys nie.

Gevolglik, na my mening, ^{kan} ~~het~~ die getuienis betreffende skuifmerke en spore nie die bogemelde gevolgtrekking (nl. dat Els na sy verkeerde/~~de~~kant geswaai het) weerlê of enige afbreuk daaraan ~~doen~~ doen nie.

Ek behoort hier net kortliks by te voeg dat, indien die bestaan van die merke X-A en B-G, soos op die plan aangetoon is, aanvaar word, is dit nogtans versoenbaar met die verweer van die respondent dat die

bakkie tydens die botsing op sy korrekte kant van die verlegging was. Scholtz en andere van die appellant se getuies het afgelei dat die vangwa se regtervoorwiel die skuifmerk X-A as gevolg van die botsing veroorsaak het.

Maar weens die posisie waarin die vangwa na die botsing beland het, kan daardie afleiding nie met volle vertroue aanvaar word nie. Dit blyk ewe moontlik te wees dat X-A

deur die linkervoorwiel van die vangwa veroorsaak was;

trouens ^{het} die Verhoorregter dit as meer waarskynlik bevind.

Indien wel, dan was die regtervoorwiel van die bakkie

tydens die botsing omtrent 8 voet 3 duim vanaf die

suidekant van die verlegging (X vanaf die suidekant was

14 voet 9 duim, waarvan die wydte van die vangwa, 6 voet

6 duim afgetrek moet word). Mnr. Kumleben het aangevoer

dat, volgens die skade aan die voertuie, dit gedeeltelik

'n kop teen kop botsing moes gewees het en derhalwe

ongeveer 'n voet vir hierdie oorslag aan die afstand

van 8 voet 3 duim bygevoeg moet word. Ek stem nie saam nie

want die aanduidings is eerder dat die botsing skuins met 'n

hoek

van 40° en nie kop teen kop gebeur ^{het} nie. Volgens die plan
is punt B, die ~~begin~~ van die skuifmerk wat die bakkie
se regteragterwiel sou veroorsaak het, ook ongeveer
8 voet vanaf die suidekant van die verlegging. Soos
voorheen gemeld, was die wydte van die verlegging 21 voet.
Dit dui derhalwe aan dat tydens die botsing die bakkie
geheel en al aan sy korrekte kant gery het.

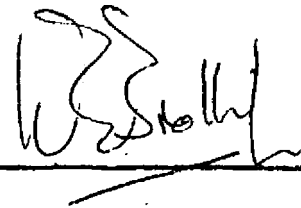
Dit is ook namens appellant aangevoer,
as ek dit reg verstaan het, dat van der Schyff nogtans
nalatig was deur in die dik stof teen 20 m.p.u. voort
te ry terwyl hy goed besef het dat hy niks daarin kon sien
nie en die moontlikheid van ander voertuie voor hom op
die verlegging voorsien het. Maar onderwyl hy en die
skaapvragmotor nader ^{na} ~~by~~ mekaar aangekom het, sou hy tereg
opgelet het dat die kritieke gedeelte van sy korrekte
kant van die pad na vorentoe heeltemaal vry en veilig
van verkeer was, en, myns insiens, hoef hy nie in die
heersende omstandighede te verwag ^{het} ~~dat~~ 'n voertuig wat
agter die skaapvragmotor mag aangery het, dit sou probeer

verbysteek nie. Sy spoed was dus redelik. Maar al was hy in dié opsig nalatig, het dit nie die botsing vercorsaak of daartoe bygedra nie; die botsing is na alle waarskynlikheid deur Els se nalatige swaai na sy verkeerde kant veroorsaak.

Derhalwe moet die appèl afgewys word.

Die Verhoorregter het appellant se eis van die hand gewys, d.w.s. absolusie van die instansie verleen. Na my mening sou uitspraak ten gunste van die respondent geregverdig gewees het, maar geen kruisappèl is aangeteken nie, en ons is nie gevra om die bevel te verander nie.

Die appèl word afgewys met koste.



W.G.TROLLIP, A.R.

Steyn, H.R.)

Van Blerk, A.R.)

STEM SAAM.

Holmes, A.R.)

De Villiers, Wnd. A.R.)