

LL

Saak No 529/1988

IN DIE HOOGGEREGSHOF VAN SUID-AFRIKA

APPÈLAFDELING

In die saak tussen:

PRESIDENT VERSEKERINGSMAATSKAPPY BEPERK

Appellant

en

GEORGE STRÖH

Respondent

CORAM:

BOTHA, MILNE et STEYN ARR

VERHOORDATUM:

2 MEI 1990^l

LEWERINGSDATUM:

1 JUNE 1990^o

UITSPRAAK

BOTHA AR:-

Op 18 Oktober 1984, op 'n grondpad in die omgewing van Nylstroom, het daar 'n botsing plaasgevind tussen twee motorvoertuie. Die bestuurder van die een voertuig was die respondent in hierdie appèl ("die eiser"). Die appellant was die versekeraar, kragtens die bepalinge van Wet 56 van 1972, van die ander voertuig ("die versekerde voertuig"). Ten opsigte van beserings wat hy in die botsing opgedoen het, het die eiser 'n aksie om skadevergoeding teen die appellant ingestel in die Transvaalse Provinsiale Afdeling, gebaseer op die bewering dat die botsing veroorsaak is deur die nalatigheid van die bestuurder van die versekerde voertuig. Met die aanvang van die verhoor van die aksie, het die Verhoorregter (J L VAN DER MERWE Wn R) op versoek van die partye gelas dat die vraag na aanspreeklikheid eerstens bereg sou word, afsonderlik van die vraag na die quantum van die eiser se skade. Nadat getuienis aangehoor is, het die Verhoorregter ten gunste van die eiser, en teen die appellant, bevind dat

laasgenoemde aanspreeklik is teenoor eersgenoemde vir die betaling van skadevergoeding en dat daar geen bydraende nalatigheid was aan die kant van die eiser nie. (Dit hou dus in dat daar bevind is dat die botsing veroorsaak was deur die uitsluitlike nalatigheid van die bestuurder van die versekerde voertuig.) Teen hierdie bevindings van die Verhoorhof kom die appellant, met verlof van die Verhoorregter, na hierdie Hof in hoër beroep.

Die grondpad waarop die botsing plaasgevind het, loop rofweg in 'n rigting van noord na suid. Aan die suidepunt daarvan sluit dit aan by 'n teerpad, wat rofweg loop in 'n rigting van oos na wes, vanaf Nylstroom na Vaalwater. Ongeveer 15 km ten noorde van die aansluitingspunt tussen die twee paaie, is daar op die grondpad 'n afdraaipad na wes, wat lei na Alma. Vanaf daardie punt suidwaarts loop die betrokke pad vir etlike kilometers reguit en gelyk, tot by 'n ander afdraaipad, na oos, wat lei na Paardeplaas. 'n Entjie

ten suide daarvandaan gaan die betrokke pad vir n paar kilometers deur n klompie rantjies, waar dit kronkel en ongelyk is. Daarna word dit weer reguit en gelyk vir ongeveer 6 km, totdat dit aansluit by die teerpad.

Die botsing het plaasgevind 2,6 km ten noorde van die aansluiting met die teerpad. Onmiddellik voor die botsing het die eiser gery van noord na suid, en die bestuurder van die versekerde voertuig van suid na noord. Die bestuurder van die die versekerde voertuig is op slag gedood. Die eiser het onder meer hoofbeserings opgedoen, wat tot gevolg gehad het dat hy ly aan n algehele geheueverlies ten aansien van die botsing self en die voorafgaande tyd.

Namens die eiser is getuienis afgelê deur homself en mnre Van Deventer en Van Staden. Namens die appellant het adj-off Nel getuig. Geloofwaardigheid speel geen rol in hierdie saak nie. Die Verhoorregter het al drie die getuies as eerlike getuies beskou en daar is geen gronde waarop daardie

beskouing aangeveg kan word nie.

Uit die eiser se getuienis blyk dit dat hy n plasie gehad het op die Alma-afdraaipad. Hy het gewoon op Nylstroom. Hy het gereeld tussen die plasie en sy huis gery, en was goed vertrouwd met die betrokke grondpad. In die besonder het hy ondervinding gehad van die stof-toestande op die pad soos dit op die dag van die botsing geheers het, en soos dit weldra beskryf sal word. Sy laaste herinnering van voor die botsing was dat hy na n besoek aan die plasie, daarvandaan vertrek het huis toe. Hy het geen haas gehad om by die huis te kom nie.

Van Deventer het die eiser en sy voertuig geken. Op die betrokke dag het hy van n winkel net ten noorde van die Alma-afdraaipad suidwaarts gery, op pad Nylstroom toe. Toe hy by die Alma-afdraaipad verbyry, het hy opgemerk dat die eiser in sy voertuig op die Alma-pad, by die T-aansluiting, vir hom (Van Deventer) staan en wag om verby te ry. Van Deventer het teen

ongeveer 80 k p u gery. Terwyl hy deur die rantjies gery het, het hy teruggekyk en gesien dat die eiser n paar honderd tree agter hom aangery gekom het. n Entjie voordat hy die teerpad bereik het, het hy die versekerde voertuig van voor af sien aankom. Dié voertuig en sy bestuurder was ook aan hom bekend. Van Deventer het vermoed dat daar moontlik van sy werknemers in die versekerde voertuig (n toegeboude bakkie) was, en het met handgebare aan die bestuurder daarvan ("die versekerde bestuurder") probeer navraag doen daaroor. Die versekerde bestuurder het op sy beurt teenoor Van Deventer met sy hand na agter toe beduie. Op die stadium toe die twee voertuie verby mekaar gery het, was die versekerde bestuurder nog besig om te beduie en het hy oor sy skouer in die rigting van Van Deventer gekyk. Laasgenoemde het voortgery en het niks gehoor van die botsing wat kort daarna agter hom plaasgevind het nie. Tydens n ondersoek ter plaatse het Van Deventer die plek waar hy

en die versekerde voertuig by mekaar verbygery het, uitgewys. Dit is vasgestel dat daardie plek 210 meter ten suide was van die plek waar die botsing gebeur het.

Van Staden het beide die eiser en sy voertuig en Van Deventer en sy voertuig geken. Op die betrokke dag het hy met die Paardeplaas-pad gery, om by die pad waarop die botsing gebeur het aan te sluit en suidwaarts te ry na sy plaas, wat digby die plek van die botsing was. By die T-aansluiting van die Paardeplaas-pad met die betrokke grondpad, het hy stilgehou en gesien dat Van Deventer by hom verbyry. Nog n voertuig was in aantog in dieselfde rigting, en hy het gewag dat dié ook eers moet verbyry. Hy het opgemerk dat dit die eiser in sy voertuig was. Hy het daarna agter die eiser ingeval en agterna gery, teen n snelheid wat gewissel het van 60 tot 90 k p u. Hy het op die botsingstoneel afgekom, uit sy voertuig geklim, en ondersoek ingestel. Volgens sy getuienis het die eiser se voertuig op die oostelike helfte van die pad

gestaan (d w s sy korrekte kant van die pad), met die agterkant daarvan baie naby aan die oostekant van die pad en die voorkant skuins na die middel van die pad. Die versekerde voertuig het op sy dak gelê op die westelike helfte van die pad, ten suide van die eiser se voertuig. Volgens Van Staden het hy ander verkeer wat daarna by die toneel opgedaag het, beduie om tussen die twee voertuie deur te ry, skuins oor die middel van die pad. Die eiser was in sy voertuig vasgeklem en die mense wat op die toneel gekom het, het gespook en gespartel om die eiser te bevry. Van Staden het ook h merk op die pad waargeneem, waarna ek later weer sal verwys.

Nel het heelwat later by die toneel opgedaag. Die eiser was toe reeds bevry en verwyder, en die versekerde voertuig was reeds teruggeplaas op sy wiele. Nel het opmetings op die toneel gedoen en aangeteken, en later h plan en sleutel daarvan opgestel. Volgens sy waarnemings was die eiser se voertuig op die

westekant (sy verkeerde kant) van die pad. Albei voertuie was aan die regter voorkant erg beskadig. Nel het ook sekere merke op die pad waargeneem en aangeteken, waarna ek weldra sal verwys.

Die botsing het om ongeveer 18.30 plaasgevind. Op daardie stadium was die lig nog goed genoeg om geen uitwerking te hê op die uitsig van die bestuurders van die betrokke voertuie nie. Maar daar was n ander faktor wat n erg belemmerende uitwerking gehad het op die sig van die padgebruikers, en wat van fundamentele belang is in die beoordeling van hierdie saak: stof. Die eiser, Van Deventer en Van Staden het n grafiese beskrywing gegee van die stoftoestande op daardie pad op die betrokke dag. Dit was iets besonders, en buitengewoon. Dit was n tyd van kwaai droogte. Die pad was nie slegs baie droog nie, maar ook baie sag op die oppervlakte. Daar was n dik laag van fyn, los sand op die pad, soos ook ten duidelikste blyk uit foto's wat op die toneel geneem is die dag na

die botsing, en wat as bewysstukke voor die Verhoorhof geplaas was. Die toestand van die pad het tot gevolg gehad dat h bewegende voertuig daarop h geweldige dik stofwolk opgeskop het; soos dit in die getuienis gestel is, die stofwolk wat deur h voertuig veroorsaak is, was soos h ondeursigtige muur wat in die pad gehang het. Daar was geen wind om die stof vinnig van die pad af te waai nie. Al wat daar was, was h ligte briesie wat van oos na wes geroer het en wat die hangende stofwolk agter h bewegende voertuig geleidelik en stadig van oos na wes laat wegdryf het. Al die getuies was dit met mekaar eens dat dit prakties gesproke onmoontlik sou wees vir een voertuig om h ander voor hom op daardie pad verby te steek in die heersende omstandighede. Van Deventer het dit so gestel in sy getuienis, met verwysing na die sig van h bestuurder wat sou ry agter h bewegende voertuig voor hom:

"..... jy kom nie nader as, die naaste wat jy kom is miskien 300 meter."

Hierdie getuienis is nie betwis nie.

Toe Van Staden by die Paardeplaas-aansluiting vir Van Deventer en die eiser gesien verbyry het, het die eiser ver genoeg agter Van Deventer gery om buitekant die stofwolk van laasgenoemde se voertuig te wees. Toe Van Deventer in die rantjies teruggekyk het, het hy met die kronkelings van die pad die eiser n paar honderd meter agter hom sien aankom - klaarblyklik buitekant die stofwolk van sy voertuig. Soos Van Staden gery het, het hy die stofwolk van die eiser se voertuig deurgaans voor hom gesien, en daarbuitekant gehou. Op n stadium het die stof skielik weggeraak, en net daarna het Van Staden op die botsingstoneel afgekom.

Soos vroeër vermeld, het Van Deventer en die versekerde bestuurder se voertuie mekaar verbygegaan 210 meter suid van die botsing. Dit beteken dat die versekerde bestuurder daarna 210 meter verder aan gery het voor die botsing plaasgevind het. Dit kon hy

alleenlik gedoen het deur te ry deur die stofwolk wat Van Deventer se voertuig opgeskop het. As die eiser gedurende daardie tyd nog steeds buitekant Van Deventer se stofwolk gehou het, sou hy, volgens Van Deventer se getuienis hierbo aangehaal, nie nader as 'n absolute minimum van 300 meter agter Van Deventer se voertuig gewees het toe Van Deventer en die versekerde bestuurder by mekaar verby is nie. Die snelheid waarteen die versekerde bestuurder gery het, is nie bekend nie, maar as dit min of meer dieselfde was as dié van Van Deventer en die eiser, sou die eiser ongeveer 200 meter vanaf die punt van botsing (of 400 meter agter Van Deventer se voertuig) gewees het op die stadium toe Van Deventer en die versekerde bestuurder se voertuie mekaar gekruis het. Die botsing moes dus noodwendig plaasgevind het binne 'n oogwenk of wat nadat die versekerde voertuig uit die stofwolk tevoorskyn gekom het.

Die feit dat elkeen van die twee betrokke

voertuie aan die regter voorkant beskadig is (soos ook blyk uit die foto's), dui daarop dat hulle van voor af met mekaar gebots het, òf reg van voor òf met 'n effense hoek van voor. Die pad is taamlik breed, sodat twee voertuie met gemak by mekaar verby kon ry. Dit volg dus dat ten tyde van die botsing een of albei van die voertuie op sy of hulle verkeerde kant van die pad gery het. Die Verhoorregter het bevind, op 'n oorwig van waarskynlikhede, dat die versekerde voertuig op sy verkeerde kant van die pad was, en die eiser se voertuig op sy korrekte kant van die pad; vandaar sy gevolgtrekking dat die botsing te wyte was aan die uitsluitlike nalatigheid van die versekerde bestuurder.

In die betoog voor hierdie Hof is die Verhoorregter se bevindings namens die appellant aangeveg op 'n tweeledige grondslag, breed gestel. In die eerste plek is daar aangevoer dat die bevindings berus, nie op afleidings uit bewese feite nie, maar op blote bespiegeling. In die tweede plek is daar

aangevoer dat die bevindings indruis teen die gegewens wat blyk uit Nel se getuienis, die waarnemings wat hy gemaak het, en die plan wat hy geteken het, met die sleutel daarby. Dit sal gerieflik wees om die tweede deel van die betoog eerste te behandel.

Soos vroeër aangedui, het Nel getuig dat die eiser se voertuig op die westelike helfte (dus op sy verkeerde kant) van die pad gestaan het. Ter verdere verduideliking moet ek meld dat, volgens Nel, nie die hele voertuig aan daardie kant was nie, maar wel 'n aansienlike gedeelte daarvan, dwars oor die middel van die pad. Dit bots met die waarneming van Van Staden, wat ek ook vroeër genoem het. Die Verhoorregter het bevind dat Van Staden se geheue hom in hierdie opsig waarskynlik in die steek gelaat het, en dat dit onwaarskynlik is dat die eiser se voertuig na die westekant geskuif is terwyl daar gewerskaf is om die eiser daaruit te verwyder, voordat Nel by die toneel opgedaag het. Ek het, met eerbied, bedenkinge oor die

korrektheid van die Verhoorregter se bevindings in hierdie opsig, enersyds vanweë Van Staden se besliste en oortuigende redes waarom hy onthou presies waar die voertuig gestaan het, en andersyds vanweë sekere verskille tussen Nel se eerste aantekening met sy aanvanklike ruwe sketsplan, en sy later getekende plan, wat nie bevredigend verklaar kon word nie. Dit is egter nie nodig om daarop in te gaan nie. Ek sal ten gunste van die appellant aanvaar dat die eiser se voertuig gestaan het soos aangetoon op Nel se plan, dwarsoor die middel van die pad en grotendeels op sy verkeerde kant daarvan.

Op Nel se plan word twee parallelle spore aangedui, wat heeltemal op die westelike helfte van die pad geleë is, en eers ewewydig met die pad loop en dan ooswaarts swenk, tot by die plek waar die eiser se voertuig gestaan het. Volgens die sleutel was die spore 13 meter lank. Nel het dit aangeteken as "buitebandmerke" wat "vermoedelik" deur die eiser se

voertuig veroorsaak is. Op die oog af beskou, skeep Nel se plan dus die indruk dat die eiser se voertuig heel op sy verkeerde kant van die pad gery het en toe na sy linkerkant geswenk het, waar dit met die versekerde voertuig gebots het. Ter onderskraging van hierdie beweging van die eiser se voertuig het Nel ook 'n "gat" in die pad, op die kurwe van die spore, aangedui as "vermoedelik" die punt van botsing. Die appellant se advokaat het op al hierdie aanduidings staatgemaak ter ondersteuning van sy betoog.

Daar bestaan egter onoorkomelike probleme in verband met Nel se plan, en die merke wat hy daarop aangeteken het, asook met die kommentaar wat in sy sleutel vervat is. Volgens Nel se tekening van die spore en sy getuienis dienaangaande, is dit logies volslae onmoontlik om daardie spore met die eiser se voertuig in verband te bring. Bekyk vanaf noord na suid, loop die regterkantse spoor tot by die regter voorwiel van die voertuig, waar dit eindig; maar die

linkerkantse spoor, parallel met die regterkantse een, loop tot by die kant van die voertuig, soos dit dwars oor die pad gestaan het, en eindig teenaan die voertuig, omtrent net voor die regterkantse deur van die voertuig, waar die eiser sou gesit het. Dit maak geen sin nie. Daardie spoor kon onmoontlik deur die linker voorwiel van die voertuig gemaak gewees het en daar aan die kant, langs die voertuig, geëindig het. Nog minder kon die spore deur die agterwiele veroorsaak gewees het. Dit is verder ook opvallend dat daar geen merke van die agterwiele gevind is nie, as die voertuig dan so dwars sou geskuif het in die botsing. Wat Nel se vermoedelike punt van botsing betref, het hy in sy getuienis geredelik toegegee dat hy die "gat" in die pad (volgens die foto's is dit eintlik 'n uithol-skraapmerk) nie in verband kon bring met enige gedeelte van òf die eiser se voertuig òf die versekerde voertuig nie. Nel was weliswaar nie 'n oneerlike getuie nie, maar hy het geredelik toegegee dat hy maar net

probeer aanteken het wat hy gesien het en dat sy kommentaar oor die spore en merke nie voorgegee het om op enige deskundigheid te berus nie.

In verband met Nel se beweerde spoormerke is Van Staden se getuienis van belang. Toe hy op die toneel afgekom het, het hy één lang en dieperige merk in die padoppervlakte gesien, ten noorde van waar die voertuie gestaan het. Hy het dié merk goed bekyk, en tot die gevolgtrekking gekom dat dit nie deur 'n motorband veroorsaak is nie, omdat dit breër was as die wydte van 'n motorband en omdat die kante daarvan skerphoekig was. Sy getuienis was dat dit deur een of ander boerdery-implement gemaak moes gewees het. Daar is geen rede om die juistheid van sy waarneming te betwyfel nie. Ook moet daar in gedagte gehou word dat Nel eers heelwat later sy waarnemings gemaak het. Die foto's wat die volgende oggend geneem is, is ook insiggewend. Van die twee spore wat Nel daarop uitgewys het as dié wat hy waargeneem het die vorige

aand, is een duidelik sigbaar, maar die ander omtrent nie. Die foto's toon dat die middel van die pad n diep laag sagte sand op die oppervlak het; met relatief harder oppervlaktes aan die kante. Die foto's wys verder dat in die sagte gedeelte van die pad enige spore maklik sigbaar is; enige voertuig wat daar beweeg sou n spoor laat. Die een spoor wat Nel uitgewys het en wat duidelik sigbaar is (die linkerkantse een, bekyk van noord na suid), is in die middelste, sagte gedeelte van die pad. Dit is dieper en breër as enige van die ander sigbare spore. Dit is n sterk waarskynlikheid dat dit die merk is wat Van Staden waargeneem het, en dat die skerp kante daarvan wat hy gesien het, vervaag het as gevolg van die verkeer wat na die botsing daaroor sou beweeg het, soos Van Staden in sy getuienis beskryf het.

Die gevolgtrekking uit die voorgaande oorwegings is dat Nel se plan geen aanvaarbare grondslag bied vir enige afleidings omtrent die

bewegings van die eiser se voertuig voor die botsing nie. Dit is onbetroubaar ten opsigte van waar die eiser sou gery het en dit is niksseggend wat betref die werklike punt van botsing. Die aanvanklike indruk wat die plan skep, kan dus nie staande gehou word nie. Die Verhoorregter het bevind dat daar geen peil getrek kon word op die plan nie, en om die redes hierbo gemeld is daar geen gronde om van die Verhoorregter se bevinding in hierdie verband te verskil nie. As 'n mens die spore en merke wat Nel aangeteken het, buite rekening laat, en slegs die posisie van die voertuie op die pad betrag, kan dááruit geen afleiding gemaak word oor waar die eiser voor die botsing gery het of waar die punt van botsing was nie. In die afwesigheid van deskundige getuienis is die feit (volgens Nel) dat die eiser se voertuig met sy voorkant oor die middel van die pad, aan die westekant daarvan, tot stilstand gekom het, hoegenaamd nie 'n voldoende grondslag vir 'n bevinding, as 'n waarskynlikheid, dat die eiser op sy verkeerde

kant van die pad gery het nie. Insgelyks regverdig die feit dat die versekerde voertuig op sy dak beland het op die westekant van die pad, weer eens in die afwesigheid van deskundige getuienis, nie 'n genoegsame grondslag vir 'n bevinding, as 'n waarskynlikheid, dat hy op sy korrekte kant van die pad beweeg het voor die botsing nie.

Die betoog namens die appellant met betrekking tot Nel se getuienis en sy plan kan dus nie aanvaar word nie.

Vervolgens moet die eerste deel van die betoog oorweeg word, naamlik dat die Verhoorregter se bevindings nie geregverdigde afleidings uit bewese feite was nie, maar blote bespiegeling. Met hierdie betoog kan ek ook nie saamstem nie, om die redes wat volg.

Die feite waarna ek vroeër reeds verwys het, onder andere die stowwerigheid van die pad, die mate waarin dit die sig van bestuurders belemmer het, die algemene wyse waarop die voertuie beweeg het, en die

afstande soos genoem, is almal feite wat ten volle bewys is. Die Verhoorregter het bevind dat die stofwolk agter Van Deventer se voertuig, as 'n waarskynlikheid, 'n rol gespeel het in die botsing. Namens die appellant is daar betoog dat daar geen so 'n waarskynlikheid by wyse van afleiding uit die feite gepostuleer kon word nie, en dat die Verhoorregter se bevinding in hierdie verband maar net 'n bespiegeling was. Hierdie betoog is onhoudbaar. Voertuie kan natuurlik in helder daglig met onbelemmerde sig van voor af teen mekaar bots; maar as 'n botsing van voor plaasvind in die omgewing van 'n ondeursigtige muur van stof is dit sekerlik, by gebrek aan enige ander verduideliking, aanmerklik waarskynliker dat die stof 'n veroorsakende bydrae tot die botsing was as dat dit nie die geval was nie. Algemene menslike ervaring dui dikwels, soos hier ook, op die verskil tussen waarskynlikhede gegrond op geregverdigde afleidings en blote bespiegeling.

Om die korrektheid van die Verhoorregter se bevindings by wyse van afleiding te toets, moet h mens die posisie waarin die eiser hom bevind het kontrasteer met die posisie waarin die versekerde bestuurder hom bevind het, in albei gevalle aan die hand van die bewese feite.

Eers, die eiser. Hy het die pad geken en was bewus van die gevaar van stof op daardie dag. Op twee geleenthede is waargeneem dat hy ver genoeg agter Van Deventer gery het om buitekant die stofwolk te bly wat deur die voorste voertuig veroorsaak is. Dit is feitlik ondenkbaar dat hy sou gepoog het om Van Deventer verby te steek, nadat die grootste gedeelte van die grondpad alreeds agter die rug was en die teerpad trouens baie naby was. Dit is inherent onwaarskynlik dat hy binne-in Van Deventer se stofwolk sou gery het, sowel vanweë die onaangenaamheid daarvan as vanweë die gevaarlikheid daarvan. Die patroon van die wyse waarop hy gery het, dui ook op die teendeel.

Met die briesie van oos na wes, sou die sig op sy linkerkant van die pad baie beter gewees het as op die regterkant daarvan. Die oppervlak van die pad aan die kant daarvan was heelwat fermier as in die middel daarvan. Daar was gevolglik alle rede vir die eiser om op sy korrekte kant van die pad te hou, en dit is 'n aansienlike waarskynlikheid dat hy dit sou gedoen het eerder as om die gevaar te loop wat verbonde sou wees daaraan as hy op sy verkeerde kant van die pad gery het, met die oog op die klaarblyklike moontlikheid dat 'n voertuig van voor af skielik uit die stofwolktevoorskyn sou kon kom.

Nou, die versekerde bestuurder. Soos hy by Van Deventer verbygery het, het hy geen keuse gehad anders as om onmiddellik in 'n digte stofwolk te ry en deur 'n waas van onsigbaarheid gehul te word nie. Volgens Van Deventer se getuienis het die versekerde bestuurder, toe hy hom genader het, ongeveer in die middel van die pad gery, en toe na sy linkerkant

oorgegaan om verby Van Deventer te kom. Soos vroeër vermeld, het die versekerde bestuurder, toe hy verby Van Deventer gery het, oor sy skouer na laasgenoemde gekyk en met sy hand iets beduie. Sy aandag was dus op daardie oomblik nie op die pad voor hom toegespits nie, en onmiddellik daarna het hy homself bevind in 'n toestand waar sy sig nul was, en vir die tyd daarna aldus gebly het, terwyl hy voortgery het, tot 'n oomblik of wat voordat die botsing plaasgevind het. In sy posisie, is dit inherent waarskynlik dat hy gedisoriënteerd geraak het ten aansien van sy posisie op die pad, en dat hy sy rigting byster geraak het en aldus oorbeweeg het na sy verkeerde kant van die pad.

Na my oordeel spreek die gevolge van die teenstelling wat ek hierbo geskets het, tussen die posisie waarin die eiser was en dié waarin die versekerde bestuurder homself bevind het, vanself. Die afleidings wat die Verhoorregter daaruit gemaak het, en sy gevolglike bevindings op 'n oorwig van

waarskynlikhede, is onaanvegbaar.

Die appèl word van die hand gewys, met koste.

A.S. BOTHA AR

MILNE AR

STEM SAAM

STEYN AR