

IN DIE HOOGGEREGSHOF VAN SUID-AFRIKA
(NOORD GAUTENG AFDELING : PRETORIA)

Saaknommer: 46115/2010

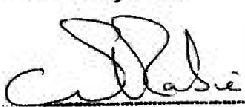
28080/09

20/9/2011

In die saak tussen:

M. WIESE

en

HAAL DEUR WAT NIE VAN TOEPASSING IS NIE	
(1) FANTOM-LEERBAAR JAWAIE	
(2) VAN BELANG VIR ANDER REGTERDOM JAWAIE	
(3) HERSTEL OK	
20/9/2011	
DATUM	HANDTEKENING

Eiser

GEARBOX CENTRE BK

Verweerder

UITSpraak

Coram: RABIE R

1. Die eiser is die eienaar van 'n DAF XF95 swaarvoertuig voorhaker (hierna "DAF"), waarmee hy goedere vervoer om 'n inkomste te verdien. Op 23 April 2008 het die eiser en die verweerder ooreengekom dat die verweerder die DAF se ratkas en koppelaar sou herstel.
2. Volgens die eiser het die ratkas egter aanhou probleme gee en het hy uiteindelik vasgestel dat die ratkas nie herstel was nie maar dat die verweerder die oorspronklike ratkas, 'n 16S 221 ratkas, deur 'n kleiner en ontoereikende ratkas, 'n 16S 151 ratkas, vervang het. Die eiser se saak is dat hy deur hierdie optrede van die verweerder skade gely het en het 'n eis

van R390 024,53 teen die verweerder ingestel. Die bedrag veertienwoordig die herstelwerk verbonde aan die ratkas sowel as 'n verlies aan inkomste vanweë die tye wat die voertuig gestaan het tydens die herstel daarvan en nie vir vervoerwerk gebruik kon word nie.

3. Die verweerder het die bewerings van die eiser ontken en in besonder gepleit dat die DAF met 'n 16S 151 ratkas (hierna "151 ratkas") toegerus was toe die verweerder die DAF die eerste keer in ontvangs geneem het en dat verweerder slegs aan hierdie ratkas gewerk het en dit nie vervang het nie.
4. Die partye het ooreengekom, en die hof het ook gelas, dat die verhoor op hierdie stadium slegs sou voortgaan ten opsigte van die meriete van die saak en meer in besonder oor die tipe ratkas wat in die voertuig was toe die verweerder dit in ontvangs geneem het. Die partye se ooreenkoms in hierdie verband is soos volg in die voorverhoornotule verwoord:

"6.1 Die partye kom ooreen dat die enigste kwessie vir beregting deur die Agbare Hof met betrekking tot die meriete van Eiser se eis sal wees om te beslis of, toe Eiser se swaarmotorvoertuig DHFX95 by Verweerder gelewer is, vir die eerste keer gedurende ongeveer April 2008 vir die herstel van die ratkas daarvan, of dit op daardie stadium 'n 16S 221 ratkas ingehad het en of dit op daardie stadium 'n 16S 151 ratkas ingehad het.

6.2 Dit gaan derhalwe van die hof verwag word om te beslis, of toe Eiser die bovermelde swaarmotorvoertuig by Verweerder gelewer het vir herstelwerk, dit nog die oorspronklike ratkas ingehad het soos toe die swaarmotorvoertuig

gekoop is, of dat Verweerder korrek is deurdat Eiser, of iemand anders, toe reeds die ratkas vervang het met 'n 16S 151 ratkas.

6.3 Daar word derhalwe ooreengekom dat sou Eiser bewys dat hy die voertuig by Verweerder gelewer het vir herstelwerk met die oorspronklike geïnstalleerde 16S 221 ratkas, hy met die meriete van sy eis slaag.

6.4 Daar word ooreengekom dat sou die Eiser slaag met sy meriete soos hierbo uiteengesit dit nie noodwendig impliseer dat die gevolgskaad, soos geëis, gely is nie."

5. Die verhoor is derhalwe gevoer op hierdie grondslag en namens die eiser het ses getuies getuig. Namens die verweerder het drie getuies getuig.
6. Die eerste getuie namens die eiser was mnr Willem Jacobs, 'n tegnikus in diens van die besigheid Kobus Minnaar Vervoer (hierna "KMV") in Tzaneen. Mnr Jacobs se getuienis was dat KMV hierdie betrokke DAF gedurende 2003 saam met 15 ander identiese DAF voorhakkers aangekoop het. Al die voorhakkers was nuut en van die besigheid Tyco, in Polokwane, aangekoop. Tyco was 'n agent vir DAF swaarvoertuie.
7. Vogens mnr Jacobs het hy persoonlik met die DAF gewerk en was al die dienste daarvan deur Tyco self gedoen. Die DAF was, soos ook die ander genoemde voertuie, onder 'n 600 000 km waarborg en daarna, tot 800 000 km, was die ratkas en enjin onder 'n verdere verlengde waarborg. Dit was die gebruik van KMV om sy swaarvoertuie te verkoop net voor die 800 000 km waarborg verval het en dit was, volgens mnr Jacobs, ook die geval met die DAF wat ter sprake is in hierdie saak.

8. Volgens mnr Jacobs was die DAF, en ook die ander wat saam aangekoop was, toegerus met 'n S16 221 ratkas (hierna "221 ratkas"). In hierdie verband het hy ook verwys na bewysstuk A20 en A21 wat die dokument is wat die koop van die DAF vergesel het en wat aantoon dat die DAF met 'n 221 ratkas toegerus was. Verder het hy getuig dat alle werk wat onder die diensplan van die DAF geval het deur Tyco gedoen was en dat die oorspronklike 221 ratkas nooit vervang was nie. Dit sou ook nie gebeur dat die ratkas met 'n kleiner een vervang word nie aangesien die waarborge dan sou verval het. Mnr Jacobs het ook verwys na 'n dokument wat die diensrekord van die DAF by Tyco verteenwoordig en daaruit blyk dit dat geen ratkas ooit vervang is nie. Verder het hy getuig dat KMV langafstand vervoerwerk gedoen het en dat aanpassings en modifikasies, soos 'n kleiner tipe ratkas en die modifikasies wat daarvoor nodig sou wees, in elk geval nooit gedoen sou word nie. Die risiko van brekasies is eenvoudig te groot vir sulke tipe vervoerwerk en die voertuig sou onbetroubaar wees.
9. Volgens mnr Jacobs was die DAF besonder goed opgepas en in 'n baie goeie toestand toe dit in 2008, en voor dit die perk van 800 000 km bereik het, saam met 'n paar van die ander DAF voertuie, verkoop is. Die DAF is verkoop aan die besigheid Cargo Commercial Vehicles (hierna "Cargo") in Germiston. KMV het inderdaad die voertuie, onder andere die DAF, by Cargo ingeruil vir ander nuwe swaarvoertuie.
10. Die volgende getuie was mnr W Froneman, die verkoopsbestuurder van Cargo. Hy het bevestig dat die DAF van KMV aangekoop was en vanaf ongeveer Desember 2007 of Januarie 2008 op Cargo se verkoopsruimte

gestaan het voordat dit aan die eiser verkoop en gelewer was gedurende Maart 2008. Hy het verwys na die betalingsadvies wat die transaksie met die eiser reflekteer en aan Nedbank uitgereik is wat die transaksie finansier het.

11. Volgens mnr Froneman is die DAF se ratkas nooit vervang nie en is daar geen herstelwerk deur Cargo daaraan gedoen nie. Die enigste wat hy van weet is dat die eiser, gedurende April 2008 hulle gekontak het ten aansien van 'n probleem met die ratkas. Hulle het die eiser toe na die verweerder verwys wat deskundiges op die gebied van ratkaste is. Omdat die DAF pas aangekoop was het Cargo, bloot as welwillendheidsgebaar, 'n bydrae aan die eiser gemaak ten opsigte van die rekening van die verweerder.

12. Die volgende getuie was mnr Zane Erwee, 'n verkoopsverteenvoordiger van Cargo. Hy het die verkooptransaksie van die DAF aan die eiser behartig. Volgens mnr Erwee het die DAF in sy afdeling gestaan nadat dit van KMV ontvang is en was daar geen herstelwerk aan die ratkas gedoen en is dit nie omgeruil met 'n ander ratkas nie. Die enigste werk van omvang was die installering van 'n hysertoestel op aandrang van die eiser nadat hy die voertuig gekoop het.

13. Die volgende getuie was mnr Wilson Mgcineni, die bestuurder van die DAF wat in diens van die eiser was. Volgens mnr Mgcineni was hy die enigste bestuurder van die DAF. Hy het getuig dat gedurende April 2008 die DAF se ratte probleme begin gee het. Die hoof probleem was dat die ratte nie na die hoër slag wou oorskakel nie maar in die laer ratte gebly het. Op instruksie

van die eiser het hy toe die DAF na die verweerder se perseel in Pretoria geneem.

14. Volgens mnr Mgcineni het hy vir die eerste week op die verweerder se perseel oorgebly en in die voertuig geslaap. Bedags het hy die werkery aan die DAF aanskou. Die ratkas is uitgehaal en na die verweerder se werkswinkel geneem. Mnr Mgcineni was nie in die werkswinkel nie maar het gesien toe die ratkas weer teruggesit is. Die DAF wou egter nie beweeg nie en die ratkas is weer uitgehaal en na die werkswinkel geneem. Hy getuig dat 'n tipe vurk onderdeel, wat te doen het met die ratte, ook vervang is en dat die ratkas toe weer teruggesit is. Steeds wou die DAF nie beweeg nie.

15. Volgens mnr Mgcineni is die ratkas toe vir 'n derde keer uitgehaal en na die werkswinkel geneem. Hy getuig dat hierna hy gesien het hoe die werkers van die verweerder die waterpype wat aan die ratkas gekoppel word, afgesny het. Die ratkas wat die verweerder se werkers toe opgesit het was korter as die vorige ratkas en dit was die rede waarom die waterpype afgesny was. Mnr Mgcineni het getuig dat hy een van die werkers gevra het waarom hulle die waterpype afsny en dat hy toe meegedeel is dat hulle sukkel om die ratkas reg te maak en dat hulle dit met 'n ander een gaan vervang. Aan hom is gesê dat 'n Hino ratkas ingesit gaan word. Dieselfde dryfas is behou. Nadat die ander ratkas ingesit was en 'n flenskoppeling installeer was, kon die DAF weer beweeg.

16. Volgens mnr Mgcineni is hy saam toe die DAF hierna vir 'n toetsrit geneem is. Op 'n stadium is hy aangesê om die DAF te bestuur. Hy het getuig dat hy kon

agterkom dat daar fout is en dat die ratte uit posisie is. Boonop het die ratte steeds na die laer ratte gespring wanneer hy dit na die hoër ratte wou oorskakel. Die voertuig het ook 'n vibrasie gehad en het minder krag gehad as tevore. Mnr Mgcineni het getuig dat hy vir die werktuigkundige hiervan gesê het maar dat dit deur die werktuigkundige afgemaak was. Die werktuigkundige het met die eiser oor die telefoon gepraat en die eiser het telefonies aan mnr Mgcineni opdrag gegee om die DAF terug te bring na die eiser se perseel.

17. Volgens mnr Mgcineni het die ratkas van die DAF aanhou probleme gee en het die dryfas vibreer. Die DAF was teruggeneem na die verweerder vir herstel maar die probleme het gebly. Uiteindelik het die DAF gedurende Oktober 2008 op die N12 hoofweg gebreek en kon dit nie verder ry nie.

18. Die eiser het self getuig. Hy het die aankoop van die DAF by Cargo bevestig en getuig dat hy juis 'n voertuig wou hê wat aan 'n diensplan onderhewig was soos wat KMV gehad het. Dit sou volgens hom dan ook 'n versekering wees dat daar in daardie tyd geen veranderings aan die voertuig sou gewees het nie. Hy het die toestand van die DAF met KMV uitgeklaar en was tevrede oor die kondisie van die DAF.

19. Volgens die eiser het die DAF begin probleme oplewer om in die laer ratte te kom. Op aanbeveling is die voertuig na die verweerder geneem en die eerste opdrag was dat die probleem by die sogenaamde agterkant van die ratkas lê. Vir die werk is die eiser R18 000,00 kwoteer. Die eiser het later gebel en toe mnr Morné Dreyer, 'n verteenwoordiger van die verweerder, hom meedeel dat

die hele ratkas uitgehaal is, het die eiser hom gevra om dan sommer ook te kyk of die res van die ratkas in orde is en ook 'n sogenaamde koppelaarstel in te sit. Die koppelaarstel sou ongeveer R6000,00 kos en die werk op die ratkas sou in totaal ongeveer R38 000,00 wees.

20. Volgens die eiser sou die werk slegs 3 tot 5 dae duur en daarom is mnr

Mgcineni aangesê om sommer oor te bly tot die DAF herstel is. Die eiser het getuig van sy baie oproepe aan die verweerder en dat hy telkens meegedeel is dat probleme ondervind word en dat die ratkas in en uit gehaal word. Nadat hy van die sny van die pype van mnr Mgcineni gehoor het, het die eiser mnr Dreyer daarvoor uitgevra. Hy sê dat hy nie kan onthou presies wat alles aan hom gesê is nie maar dat hy deur die verduideliking tevrede gestel was. Uiteindelik is mnr Mgcineni terug na Vanderbijlpark en was die DAF eers ongeveer 16 dae later by die verweerder gaan haal.

21. Volgens die eiser was daar nooit enige sprake van 'n ander ratkas nie en het

hy ook nie daarvan geweet nie. Hy het ook getuig dat na die toetsrit mnr Mgcineni hom van die probleme vertel het maar dat die werktuigkundige hom oortuig het dat alles wel is.

22. Nadat die DAF terug was en 'n paar vragte vervoer het, het daar 'n vibrasie

ontstaan wat deur die dryfas veroorsaak is. Die eiser het die DAF na die verweerder teruggeneem en volgens mnr Dreyer het die flenskoppeling olie gelek en is 'n nuwe seël ingesit. Die DAF is gedurende Junie en Augustus 2008 twee keer na die verweerder teruggeneem vir probleme met die ratkas.

Elke keer was daar 'n vibrasie en was die bout van die flenskoppeling los en het die ratkas se olie uitgelek en moes die seël vervang word.

23. Op 23 Oktober 2008 het die DAF op die N12 gebreek. Die kardankoppeling sowel as die dryfas het afgebreek. Die verweerder kon nie bereik word nie en die eiser het toe die besigheid Abida Truck and Plant (hierna "Abida") gekontak wat die DAF ingesleep het. Die ratkas is uitgehaal en na spesialiste in Johannesburg gestuur wat vasgestel het dat 'n kleiner ratkas, 'n 151 ratkas, in die DAF installeer was. Hierdie tipe ratkas is, volgens die eiser, totaal onvoldoende in 'n voertuig soos die DAF wat 'n 480 perdekras enjin het. 'n Soektog na 'n 221 ratkas is op tou gesit en toevallig is een verkry van een van die DAF voertuie wat tevore deur KMV saam met die eiser se DAF aangekoop was en wat sederdien in 'n ongeluk was. Volgens die eiser moes die waterpype na die ratkas weer verleng word om by die 221 ratkas te pas. Mnr Dreyer het die 151 ratkas kom haal en die eiser het dit nie weer gesien nie.

24. Die laaste getuie namens die eiser was mnr Petrus van Deventer, 'n werktuigkundige in diens van Abida wat die finale herstelwerk op die DAF gedoen het. Hy het getuig dat toe die DAF die eerste keer by Abida was, hy opgemerk het dat olie uit die ratkas lek. Hy het die eiser daaroor ingelig en die eiser het toe gereël dat die verweerder se werktuigkundiges die probleem sal aanspreek. Volgens mnr van Deventer was die flenskoppeling los en toe die werktuigkundiges van die verweerder die seël wou vervang het hulle nie 'n seël gehad nie. Hulle het 'n seël gaan haal en hy het gesien dat daar nie 'n sluitplaat was om die flens aan die as van die ratkas vas te maak nie. Na die

verweerder se werkers klaar was, is hulle weg en die eiser het die DAF kom haal.

25. Die volgende dag het die eiser geskakel en gesê die DAF staan op die N12.

Hulle is uit na die toneel en het gevind dat die dryfas afgebreek was. Tydens die herstelproses is gevind dat die ratte verkeerd werk en boonop sukkel om in sekere ratte te gaan. Op instruksie van die eiser is die hele ratkas verwyder en na deskundiges gestuur. Behalwe vir baie skade aan die ratkas is toe ook gevind dat die betrokke ratkas nie die regte tipe ratkas vir die besondere tipe voertuig is nie aangesien dit 'n 151 ratkas was instelle van 'n 221 ratkas.

26. Volgens mnr van Deventer kan die 151 ratkas 'n maksimum wringkrag van 1500 Nm hanteer terwyl die enjin van die DAF 2000 Nm genereer. Die ratkas waarmee die betrokke tipe DAF dus deur die vervaadiger voorsien word is 'n 221 ratkas wat 2200 Nm kan hanteer. Volgens mnr van Deventer sal 'n 151 ratkas met die tipe enjin van die DAF slegs 'n maand of twee hou, afhangende van die afstand gery. Hy het getuig dat DAF twee ander modelle uitgebring het wat 'n 151 en 'n 181 ratkas gehad het maar dat daardie modelle kleinerenjins gehad het. Hoewel die 151 ratkas ongeveer 8 cm korter is as die 221 ratkas, lyk dit in ander opsigte dieselfde. Die 151 ratkas kan dus installeer word maar sou met so 'n groot enjin soos die eiser se DAF s'n, vibrasie veroorsaak en uiteindelik die dryfas breek en totaal ingee. Dit is wat ook in hierdie geval gebeur het.

27. Mnr van Deventer het ook getuig dat die flenskoppeling op die DAF 'n verlengde koppeling was om voorsiening te maak vir die feit dat die 151 ratkas korter is as die standaard 221 ratkas. Die verlengde flens was nodig aangesien dieselfde dryfas gebruik was. So 'n verlengde flenskoppeling plaas egter stremming op die laaste wiel van die ratkas en dit dra by tot die genoemde probleme.

28. Mnr van Deventer het ook getuig van die pype wat geswys was waar dit voorheen korter gemaak was en dat hulle dit moes verleng om weer by die 221 ratkas aan te pas. Hy het getuig dat daar geen koppelings aan die onderstel gesweis was om die ratkas aan vas te maak nie aangesien die betrokke ratkas slegs aan die enjin geheg word. Die installasie van 'n 151 ratkas behels dus in wese slegs 'n langer dryfas of 'n langer flenskoppeling asook die verkorting van die waterpype. Volgens mnr van Deventer sal so 'n ombouing hoogstens 'n bedrag van ongeveer R20 000,00 beloop.

29. Namens die verweerder het Mnr Morné Dreyer eerste getuig. Hy het getuig dat hy in diens van die verweerder is en die telefoon beantwoord, onderdele bestel en werkskaarte oopmaak. Hierdie indruk dat mnr Dreyer bloot 'n tipe klerk was, het egter tydens die getuienis van mnr Thomas van der Merwe, wat later getuig het, verkeerd geblyk. Mnr Dreyer is inderdaad 'n lid van die verweerder. Hoe dit ook al sy, mnr Dreyer het getuig dat hy die werkskaart, bewysstuk A24, geopen het vir die werk wat die verweerder aanvanklik moes doen. Hy sê dat nadat die ratkas verwyder is, die identifikasie van die tipe ratkas deur mnr van der Merwe gedoen was en dat hy hom daarvoor ingelig

het en dat hy, mnr Dreyer, toe die inligting op die werkskaart aangebring het.
In hierdie geval is dit opgeskryf dat die ratkas 'n 151 ratkas was.

30. Mnr Dreyer het die proses beskryf van 'n voertuig wat inkom, die afhaal van die ratkas, die oopmaak daarvan en die uitwerk van 'n kwotasie en die inligting wat dan aan die kliënt oorgedra word. Dit is nie nodig om na die detail te verwys nie. Hy het getuig dat daar ander probleme met die ratkas gevind is en dat die eiser toe R32 500,00 kwoteer was aangesien dit die standaard prys is vir die oordoen van 'n 151 ratkas. Niks anders ten opsigte van ander werk is op die werkskaart aangebring nie.

31. Volgens mnr Dreyer is die ratkas nie omgeruil nie en hy weet van geen pype wat gesny is nie. Hy kan hom ook nie herinner dat die eiser hom oor die afsny van pype konfronteer het nie. Hy getuig dat die verweerder nie sogenaamde modifikasies doen nie en dat daar slegs aan die eiser se eie ratkas gewerk is en dat dit net so weer installeer is. Daar is ook aan die koppelaar gewerk.

32. Die volgende getuie namens die verweerder was mnr Jaco Stolz, 'n werktuigkundige in diens van die verweerder wat die DAF se ratkas uitgehaal en ingesit het en die toetsrit onderneem het. Hy het nie aan die ratkas in die werkwinkel gewerk nie. Hy het getuig dat hy hierdie ratkas van die DAF onthou, maar nie die detail nie. Hy getuig dat hy nie die waterpype afgesny het nie en dat dieselfde ratkas teruggesit is as die een wat uitgehaal is. Ek sal later weer na sy getuienis verwys.

33. Die laaste getuie namens die verweerder was mnr Thomas van der Merwe.

Hy is 'n lid van die verweerder en het in die werkswinkel gewerk. Hy het getuig dat hy die betrokke ratkas in sy werkswinkel ontvang het, dat dit uitmekaar gehaal en gewas was en dat hy 'n kwotasie daarop gegee het. 'n Oordoen van die ratkas was nodig. Hy getuig dat die ratkas van die DAF 'n 151 ratkas was en dat hy dieselfde ratkas herstel en weer laat terugsit het. Hy ontken dus dat daar 'n 221 ratkas in die DAF was en sê ook dat hy nie modifikasies aanbring of ombouings doen nie.

34. Wat bereg moet word is of die DAF, toe dit by die verweerder gelewer is vir herstelwerk, nog die oorspronklike ratkas ingehad het soos toe dit gekoop was en of dit toe reeds 'n vervangende 151 ratkas ingehad het. Hierdie ooreenkoms tussen die partye ten aansien van die kerndispuut reflekteer dat die partye dit eens is dat die DAF met 'n 221 ratkas aangekoop is deur KMV van die agent. Ek noem hierdie aspek aangesien die indruk was dat mnr van der Merwe wou sê dat DAF voertuie met enige van 'n paar tipe ratkaste vervaardig word en dat die eiser se DAF moontlik wel met 'n 151 ratkas vervaardig is. Dit sou beteken dat selfs indien die hof nie kan bevind dat enigiemand die ratkas van die DAF vervang het nie, dit nog nie beteken dat die verweerder dit gedoen het nie.

35. Hierdie aspek kan dadelik ter ruste gelê word. In die eerste plek is daar die getuienis dat bewysstuk A20 en A21 die dokument is wat die koop van die DAF vergesel het en wat aantoon dat die DAF met 'n 221 ratkas toegerus was. Dan was daar die getuienis van mnr Jacobs dat KMV 16 identiese DAF voertuie nuut aangekoop het en dat almal met 221 ratkaste toegerus was.

Ook was daar die getuienis dat die eiser uiteindelik 'n 221 ratkas verkry het van 'n destydse stalmaat van sy DAF. Nie een aspek van hierdie getuienis is weerlê nie. So ook nie die getuienis dat die DAF 'n enjin het wat 2000 Nm genereer nie en dat slegs die 221 ratkas die vermoë het om daardie hoeveelheid wringkrag te kan hanteer. Dit is onwaarskynlik dat die vervaardiger van DAF hierdie betrokke voertuig van die eiser sou vervaardig met 'n swakker en ontoereikende ratkas. Daar kan dus geen twyfel wees dat die eiser bewys het dat toe die DAF deur KMV aangekoop is, dit met 'n 221 ratkas toegerus was nie.

36. Dit is ook gemene saak dat die DAF uiteindelik 'n 151 ratkas ingehad het. Die wesenlike vraag is derhalwe of enige persoon die ratkas vervang het voordat dit na die verweerder vir herstelwerk geneem was. Die vraag is of die eiser op 'n oorwig van waarskynlikhede bewys het dat dit nie die geval was nie.

37. Die eerste instansie wat dit moontlik kon gedoen het is KMV aangesien hulle die eerste eienaars was. Ek vind hierdie moontlikheid egter hoogs onwaarskynlik. In die eerste plek was die getuienis onbetwis dat die DAF onder 'n waarborg was vir die eerste 600 000 km en dat die ratkas en die enjin onder 'n verlengde waarborg was tot 800 000 km. Indien die ratkas dus op 'n stadium erg gebreek het, sou KMV nouliks die herstelwerk deur 'n ander instansie as die agent, Tyco, laat doen het. Dit sou nie nodig gewees het nie en sou boonop die waarborg vernietig. Tyco se dokument wat die werksgeskiedenis op die DAF toon, reflekteer nie die vervanging van die ratkas nie. So 'n moontlikheid is dus onwaarskynlik.

38. In die tweede plek, en selfs indien die ratkas vervang moes word, is dit onwaarskynlik dat Tyco, of selfs KMV, die 221 ratkas met 'n 151 ratkas sou vervang. Dit sou nie nodig gewees het nie omdat die oorspronklike 221 ratkas onder waarborg was. Verder sou dit dwaas gewees het omdat dit die waarborg op die oorspronklike ratkas en op die voertuig sou vernietig het. Dit sou ook dwaas gewees het omdat die enjin te veel wringkrag ontwikkel het vir 'n 151 ratkas. Verder sou 'n 151 ratkas, volgens die getuienis van mnr van Deventer, wat onbetwis was, nie lank gehou het nie, en dit was nie die geval nie. Op die waarskynlikhede is dit dus onwaarskynlik dat KMV of Tyco die oorspronklike ratkas met 'n 151 ratkas sou vervang het.

39. Die getuienis van mnr Jacobs is ook dat dit nie gebeur het nie. Daar is geen rede om die getuienis van mnr Jacobs oor hierdie aspek in twyfel te trek nie. Sy getuienis toe hy oor aspekte uitgevra is wat nie werklik binne sy kennisveld val nie, mag moontlik kritiseer word maar oor sy geloofwaardigheid ten aansien van die vervanging van die oorspronklike ratkas kan daar geen kritiek wees nie. Sy getuienis was direk, logies en het gestrook met die waarskynlikhede.

40. Op die waarskynlikhede is daar derhalwe net een gevolgtrekking waartoe gekom kan word en dit is dat die DAF se oorspronklike 221 ratkas nie vervang is met 'n 151 ratkas terwyl KMV die eienaar daarvan was nie.

41. Vervolgens is daar die vraag of die ratkas vervang was terwyl Cargo in besit daarvan was. Die getuienis was dat KMV die voertuig op Cargo se perseel afgelewer het en dat dit daar gebly het vir twee of drie maande totdat die eiser

-18-

dit vandaar verwyder het. Cargo het volgens die getuienis bloot die DAF gekoop en dit te koop aangebied en geen herstelwerk is daaraan gedoen behalwe om 'n hidroliese meganisme aan te bring wat die bak kon lig soos versoek deur die eiser nadat hy dit gekoop het nie. Hierdie getuienis namens die getuies van Cargo is nie weerlê of enigsins in kruisverhoor aangeval nie.

Op die waarskynlikhede is die oorspronklike 221 ratkas dus ook nie in die hande van Cargo vervang nie.

42. Die eiser was self in besit van die DAF tot hy dit aan die einde van Maart 2008 na die verweerder geneem het. Daar was geen suggestie aan die eiser dat hy die ratkas van die DAF self verander het of by enige ander instansie laat verander het nie. Te oordeel aan die kronologie van gebeure en die aard en inhoud daarvan, is dit ook ook totaal onwaarskynlik.

43. Laastens verwys ek na die getuienis van mnr Mgcineni, die bestuurder van die DAF. Sy getuienis kan moontlik kritiseer word ten aansien van kleinere en onbelangrike aspekte, maar nie ten opsigte van die wesenlike kwessies nie. Sy getuienis oor wat presies die probleme was wat hy aanvanklik tydens die toetsrit ervaar het mag verskil van wat die latere getuienis daaroor was maar aangesien hierdie tegniese kwessies is, is die moontlikheid van verwarring en misverstand baie groot. Dit het inderdaad tydens die verhoor duidelik na vore gekom en het die advokate, en ekself, dikwels nie dadelik gesnap waarna die getuies verwys nie. In die geheel beoordeel is ek egter tevrede dat dit onteenseglik so is dat die ratte van meet af probleme opgelewer het. Mnr Mgcineni se getuienis oor wat hy op die perseel van die verweerder waargeneem het is nie te kritiseer nie en pas in by die ander getuienis wat

gelewer is en die waarskynlikhede. So byvoorbeeld was sy getuienis dat die ratte andersom gewerk het, gestaaf deur die getuienis van mnr van Deventer wat die voertuig uiteindelik onder hande gehad het. Sy getuienis oor die vibrasies pas ook in by die getuienis van die gevolge van die gebruik van 'n kleiner ratkas asook die getuienis dat die dryfas en koppeling uiteindelik morsaf gebreek het.

44. Hierdie bevindings ten aansien van die getuienis laat dan in wese net een moontlikheid en dit is dat, op die waarskynlikhede, die DAF se oorspronklike ratkas deur die verweerder vervang is. Op die getuienis beoordeel is hierdie ook die meer waarskynlike verloop van sake. Ek verwys vervolgens na sekere aspekte van die getuienis wat hierdie bevinding ondersteun.

45. In die eerste plek is dit insiggewend dat die DAF, nadat die verweerder die eerste keer daaraan gewerk het, nooit werklik sonder probleme was nie. Die ratkas, en meer in besonder die flenskoppeling, het gereed olie gelek en die boute het losgekom. Daar was geen suggestie dat dit ooit voorheen, in die ongeveer 800 000 km leeftyd van die voertuig, die geval was nie. Ook nie dat dit die geval was sedert die 151 ratkas weer met 'n 221 ratkas vervang is nie. Die DAF was twee keer na die verweerder teruggeneem nadat dit die eerste keer daar was en daar is 'n derde keer daaraan gewerk toe die DAF by Abida was. Hierdie aspekte pas in by die getuienis dat die verlengde flens die balans van die ratkas en dryfas kan affekteer en 'n vibrasie kan veroorsaak wat die gevolg kan hê dat die boute losraak en die ratkas dan olie verloor. Daar was ook direkte getuienis van mnr Mgcineni dat hy 'n vibrasie waargeneem het nadat die voertuig by die verweerder was. Dit pas ook in by

die onbetwiste getuienis dat die betrokke enjin eenvoudig te sterk was vir die 151 ratkas en redelik gou die ratkas sou beskadig.

46. Die getuienis van die verweerder se getuies het ook nie beïndruk nie. Ek verwys slegs na enkele aspekte daarvan. Mnr Dreyer se getuienis dat die voertuig met 'n 151 ratkas daar aangekom het, steun sterk op die werkskaart waarop 'n verwysing na 'n 151 ratkas verskyn. Mnr Dreyer kon egter nie bevredigend verduidelik waarom die werkskaart egter geen verwysing het na die aanvanklike opdrag, naamlik om die agterste gedeelte van die ratkas oop te maak en die laer ratverhoudings te herstel nie. Dieselfde geld vir die opdrag om die koppelaar stel te vervang. Die pryse wat vir hierdie werk kwooteer was en betaal was, word ook nie op die werkskaart reflekteer nie. Op die waarskynlikhede sou die werkskaart hierdie opdragte en pryse vervat het indien dit 'n egte werkskaart was wat van die begin af bestaan het. Die waarskynlikhede is dus baie sterk dat die werkskaart *ex post facto* opgestel was nadat die 151 ratkas in die DAF installeer was en dat daar op daardie stadium vergeet was om na die oorspronklike en ander werk en die pryse daarvan te verwys. Dit is waarom die werkskaart slegs verwys na die tipe ratkas wat uiteindelik installeer was en nie 'n aanduiding bevat van watter tipe ratkas aanvanklik in die DAF was nie en van die herstelwerk waarop oorspronklik ooreengekom was nie.

47. Mnr Dreyer se pogings om hierdie dilemma te verduidelik deur voor te gee dat daar nie 'n werkskaart "vir elke klein dingetjie" oopgemaak word nie, het ook nie oortuig nie. Die aanvanklike werk was wesenlik en so ook die koppelaar

stel wat installeer was. Hy kon nie die totale afwesigheid van dokumentasie ten aansien van hierdie aspekte bevredigend verduidelik nie.

48. In sy pogings om die egtheid van die verweerder se dokumentasie te verdedig het mnr Dreyer op 'n stadium getuig dat sy opdrag om die herstelwerk te doen van mnr Zane Erwee van Cargo gekom het. Ook byvoorbeeld dat ystervysels in die ratkas gevind was. Hierdie getuienis was egter nooit aan mnr Erwee of die eiser gestel toe hulle onder kruisverhoor was nie en het inderwaarheid as 'n verrassing gekom.

49. Mnr Dreyer was ook op 'n stadium genoodsaak om te sê dat hy reeds van die begin aan die eiser gesê het dat dit ongeveer een en 'n halwe week sou neem om die DAF te herstel en nie drie tot vyf dae soos die eiser getuig het nie. Hierdie getuienis was ook nooit aan die eiser gestel nie en is in elk geval onwaarskynlik in die lig van die getuienis dat besluit was om mnr Mgcineni by die verweerder te laat oornag tydens die herstel van die voertuig. Dit sou nooit die geval gewees het as die eiser geweet het dat die herstewerk so lank sou neem nie.

50. In werklikheid kon mnr Dreyer nooit bevredigend verduidelik waarom die voertuig 16 dae by die verweerder was nie. Dit strook eenvoudig nie met die getuienis van die eenvoudige herstelproses waaroor getuig was nie. Mnr Dreyer wou die probleme aan hidroliese probleme wat opgeduik het toedig maar kon nie verduidelik waarom daardie werk nie vir die eiser se rekening was nie en waarom daar nie dokumentasie daarvoor is nie. Sy getuienis dat die eiser van daardie koste kwyteskeld is, het ook nie oortuig nie.

51. Die getuienis van mnr Stolz het nie kruisverhoor deurstaan nie. Dit was duidelik dat, op beste vir hom, hy hoegenaamd nie 'n onafhanklike herinnering van hierdie geval het nie. Sy getuienis was duidelik aangepas ten aansien van die werk wat hy gedoen het. Toe hy konfronteer was met die feit dat die beskuldiging in die brief van eiser se prokureur dat die ratkas vervang is en die pype verkort is, nooit deur die verweerder se prokureur in sy antwoord ontken is nie, het mnr Stolz getuig dat hy nie daarop kan antwoord nie aangesien niemand hom daaroor uitgevra het nie. Hierdie antwoord, indien korrek, is onverklaarbaar. Dit is bykans ondenkbaar dat niemand hom, wat immers die uithaal en installasie behartig het, daarna sou uitvra nie.

52. Mnr Stolz het ook getuig dat hy die ratkas slegs een keer uitgehaal en een keer installeer het. Hierdie getuienis het inderdaad as 'n verrassing gekom. Dit was in stryd met al die getuienis tot op daardie stadium van die verhoor en was nooit aan die eiser en mnr Mgcineni gestel nie. Mnr Dreyer het ook nie die eiser se getuienis ontken dat mnr Dreyer aan die eiser gesê het dat die ratkas 'n paar keer in en uit gehaal is nie. Dit alles was in stryd met mnr Stolz se getuienis.

53. Mnr Stolz het ook getuig dat mnr Mgcineni nooit tydens die toetsrit enige probleme geopper het nie. Hierdie getuienis is ook nooit aan mnr Mgcineni of die eiser gestel nie.

54. Mnr van der Merwe se getuienis was ook uiters onbevredigend en teen die waarskynlikhede. Ek verwys na slegs enkele aspekte. Ter aanvang het mnr van der Merwe 'n baie selfversekerde houding gehad en oortuigend getuig en

die indruk geskep dat hy ten volle in beheer van bykans alles by die verweerder was. Tydens die verloop van sy kruisverhoor het hy egter begin vasdraai en uiteindelik was die indruk dat hy hom eerder van alles distansieer.

55. Mnr van der Merwe wou toon dat dieselfde ratkas teruggesit was as wat aanvanklik in die DAF was. Daarom was hy byvoorbeeld baie beslis dat indien hy gesien het dat die flenskoppeling gesweis was of dat daar iets abnormaal daaraan was, hy sou geweier het om dit terug te sit en die eiser daarvan in kennis sou stel. Wat mnr van der Merwe egter uit die oog verloor het, is dat dit onbetwis was dat dieselfde dryfas op die voertuig gebly het nadat die 221 ratkas uiteindelik weer daarop installeer was. Dit beteken dat daar inderdaad 'n verlengde flenskoppeling op die 151 ratkas moes gewees het indien dit so by die verweerder aangekom het. Dit was gemene saak dat die 151 ratkas ongeveer 8 cm korter as die 221 ratkas is. Die flenskoppeling sou dus met 8 cm verleng moes word indien 'n 151 ratkas installeer word. Mnr van der Merwe het self die standaard flens van die 151 ratkas hof toe gebring en dit het gedien as bewysstuk D. Daardie flens is egter maar self slegs ongeveer 10 cm lank. Dit beteken dat die flens wat mnr van der Merwe, op sy weergawe, op die DAF se ratkas gevind het, bykans dubbel die lengte van die standaard flens was. Toe hy daarvoor gevra was, was hy genoodsaak om te erken dat so 'n verlengde flens wel abnormaal is en dat hy dit dadelik sou opgemerk het, maar kon hy nie verduidelik waarom hy dan nie geweier het om dit terug te sit en nie die eiser daaroor ingelig het nie. Op die waarskynlikhede het die DAF dus nie met 'n verlengde flens by die

verweerder aangekom nie en moes dit dus op daardie stadium met 'n 221 ratkas toegerus gewees het.

56. Om sy getuienis te versterk het mnr van der Merwe getuig dat hy geen twyfel gehad het dat die DAF 'n 151 ratkas opgehad het nie omdat hy dit eenvoudig kon lees op 'n metaal plaatjie wat aan die buitekant van die ratkas geheg was.

Hierdie getuienis het soos 'n weerligstraal uit die bloute gekom en almal verras. Al die getuienis tot op daardie stadium was dat dit bykans onmoontlik is om die 151 en die 221 ratkas van mekaar te onderskei tensy hulle langs mekaar geplaas word en die geringe lengte verskil waargeneem kan word. Dit was immers ook mnr Dreyer se getuienis dat hy hom op mnr van der Merwe verlaat het om die ratkas te identifiseer nadat hy dit oopgemaak het – iets wat nie nodig sou wees indien hy dit self van 'n plaatjie kon aflees nie. Dat die ratkas met 'n plaatjie identifiseer kon word is nie aan die eiser of sy getuies gestel toe hulle getuig het nie.

57. Mnr van der Merwe is ook konfronteer met die getuienis dat die 151 ratkas onvoldoende is vir die betrokke DAF se enjin. Dit was duidelik dat mnr van der Merwe geen begrip het vir die feit dat enige ratkas nie aan enige enjin gekoppel kan word nie. Dit was die onbetwiste getuienis tot op daardie stadium. Hy het hom verhard toe hy hieroor in kruisverhoor konfronteer was en het getuig dat hy ratkaste ken en dat hy weet dat dieselfde ratkas vir verskillende enjins gebruik word al sê die dokumentasie en die voorskrifte van vervaardigers iets anders. Hy het hier verwys na die gepubliseerde spesifikasies wat deur die verweerder self as bewysstuk voorgelê was en wat toon dat die DAF voertuig van die eiser met 'n 221 ratkas uitkom en 'n DAF

met 'n kleiner tipe enjin met die 181 ratkas en een met 'n nog kleiner enjin met die 151 ratkas. Sy verduideliking vir waarom die eiser se ratkas en dryfas gebreek het was bloot omdat daar 'n olielek was en daar dus te min olie in die ratkas was. Hierdie getuienis van mnr van der Merwe was duidelik onaanvaarbaar.

58. Mnr van der Merwe was ook konfronteer met die brief van eiser se prokureur en die feit dat die bewerings van die vervanging van die ratkas met 'n ontoereikende een en die verkorting van die pype nooit ontken is in die daaropvolgende skrywe nie. Sy antwoord was dat hy nooit hierdie brief gesien het nie en nooit daaroor uitgevra is nie. Volgens hom was dit mnr Dreyer wat daaroor met die verweerder se prokureur sou konsulteer het. Dit het op hierdie stadium vir die eerste keer geblyk dat mnr Dreyer nie 'n klerk in die diens van die verweerder was nie maar inderdaad 'n lid van die verweerder beslote korporasie en dat hy al langer 'n lid is as mnr van der Merwe self.

59. Ek vind hierdie getuienis van mnr van der Merwe totaal onwaarskynlik. Hy was primêr verantwoordelik vir die herstel van die eiser se ratkas en het dit weer aan mnr Stoiz gegee om te installeer. Die verweerder word daarna basies van bedrog beskuldig deurdat 'n ontoereikende ratkas installeer is en dat die oorspronklike ratkas nie herstel is soos aan die eiser meegedeel is en waarvoor hy betaal het nie. Hierdie bewerings sou, indien hy daarvan onbewus was, as 'n geweldige skok vir mnr Dreyer moes gekom het. Dit is totaal onwaarskynlik dat hy nie vir van der Merwe daaroor sou konfronteer nie. Daar kan op die waarskynlikhede net een verduideliking wees vir mnr

Dreyer se beweerde optrede en dit is dat dit nie nodig was om mnr van der Merwe oor die bewerings in die brief te konfronteer nie omdat dit reeds aan almal bekend was dat die eiser se ratkas wel vroeër deur verweerder met 'n 151 ratkas vervang was.

60. Hierdie verduideliking sal ook inpas by 'n ander brokkie getuienis wat gemene saak was. Dit is naamlik dat nadat 'n ander 221 ratkas uiteindelik in die DAF installeer was deur Abida, die verweerder gekontak is om sy 151 ratkas wat uit die DAF gehaal is, te kom haal, en dat die verweerder dit toe gedoen het. Geen verduideliking kon hiervoor gegee word nie. Die waarskynlikheid is dat die verweerder die 151 ratkas gaan haal het omdat dit deur die verweerder installeer is in die plek van die 221 ratkas wat in die voertuig was. Indien die DAF aanvanklik met die 151 ratkas by die verweerder se perseel opgedaag het, het die ratkas tog aan die eiser behoort en sou daar geen grond hoegenaamd gewees het waarop die verweerder daarop sou kon aanspraak maak nie.

61. Te oordeel aan al die getuienis het die eiser onteenseglik op die waarskynlikhede bewys dat die verweerder die 151 ratkas sonder die kennis van die eiser in die DAF installeer het in die plek van die 221 ratkas waarmee die DAF by die vereerder aangekom het. Dit is nie nodig om te bevind waarom die verweerder dit gedoen het nie, maar omdat dit namens die verweerder betoog is dat daar geen rede daarvoor was nie en dat dit dui op die waarskynlikheid dat die verweerder dit nie gedoen het nie, sal ek kortliks daarna verwys.

62. Dit is duidelik dat die verweerder uitermate gesukkel het met die herstel van die 221 ratkas. Die ratkas was meerdere kere uitgehaal en weer installeer maar sonder sukses. Dit is waarskynlik dat iemand by die verweerder, waarskynlik mnr van der Merwe, besluit het dat dit makliker en meer koste effektief sal wees om 'n ander ratkas te installeer. 'n 151 Ratkas is waarskynlik installeer aangesien die verweerder nie 'n 221 ratkas beskikbaar gehad het nie en omdat mnr van der Merwe nie besef het dat 'n 151 ratkas ontoereikend sou wees nie.

63. Die betoog namens die verweerder dat die vervanging van die ratkas nie vir die verweerder ekonomies sou wees nie, word nie deur die getuienis onderskraag nie. In die eerste plek is daar geen getuienis van wat die werklike koste vir die verweerder is om so 'n ratkas in te sit nie. Die 151 ratkas is die kleinste van die betrokke reeks en die prys daarvan is kennelik heelwat laer as die prys wat die respondent daarvoor vra en van die waarde van 'n 221 ratkas. Tweedens behels die installering daarvan slegs die maak van 'n flens wat pas. Hoewel daar dus geen direkte getuienis oor die kwessie is nie, kan uit die getuienis wat gelewer is wel afgelei word dat die verweerder nie skade gelei het deur eenvouding die bestaande ratkas te vervang nie.

64. Namens die verweerder is verder betoog dat die verweerder nie sy goeie naam sou wou skade doen deur die eiser se ratkas met 'n ontoereikende een te vervang wat sou breek nie. Hierdie betoog verloor uit die oog dat dit duidelik geword het uit die getuienis van mnr van der Merwe, soos ek reeds genoem het, dat hy nie begrip gehad het dat 'n 151 ratkas ontoereikend is vir 'n voertuig van die kaliber van die DAF van die eiser nie. Hierdie onkunde is

dus die waarskynlike verduideliking waarom hy 'n 151 ratkas installeer het en nie 'n 221 ratkas nie.

65. Namens die verweerder is ook betoog dat die getuienis van mnr Mgcineni verwerp moet word omdat die snywerk van die pype nie met 'n blaasvlam gedoen sou kon word soos wat hy getuig het nie. Die rede daarvoor is aangesien 'n blaasvlam nie 'n reguit snit kan maak wat nodig sou wees om die pype weer aan mekaar te las nie. Die fout met hierdie argument is dat dit uit die oog verloor dat die pype verkort sou word. Hulle kan dus op enige manier afgesny word wat die maklikste is en daarna, wanneer die nuwe korter lengtes akkuraat gemeet is, kan dit met 'n kantsnyer korter en gelyk gesny word.

66. Daar is ook betoog ter ondersteuning van die verweerder se saak dat die DAF 'n sogenaamde "probleem vragmotor" was. In hierdie verband is na die werkskaart van Tyco verwys wat opgestel was terwyl KMV nog die eienaar daarvan was. Die afleidings waarop hierdie betoog berus, kan nie gemaak word nie. Die presiese aard van die werk wat gedoen was, was nooit tydens die verhoor ontleed nie en die getuies wat oor die toestand van die DAF getuig het, is nooit daarmee konfronteer nie. Intendeel, die getuienis dat die DAF in 'n baie goeie toestand was, was nooit betwis nie.

67. Daar is ook betoog dat die getuienis van mnr Jacobs onvoldoende is vir 'n bevinding dat die ratkas nie vervang is terwyl KMV die eienaar was nie. Mnr Jacobs het getuig dat hy die tegnikus was in die diens van KMV wat met hierdie DAF gewerk het en dat so iets nooit gebeur het nie. Tydens sy

kruisverhoor is hy nooit konfronteer met die moontlikheid dat een van die ander tegnisi die ratkas agter sy rug kon vervang het nie. So 'n suggestie is opsigself onwaarskynlik maar ook onwaarskynlik vanweë die feit, waarna reeds verwys is, dat KMV sulke werk deur Tyco sou laat doen het en daar geen rekord daarvan is nie. Boonop is dit veral onwaarskynlik dat 'n ontoereikende ratkas dan installeer sal word. Dit sou nie nie werk kon doen nie en sou nie 'n waarborg kon dra nie.

68. Laastens is dit nodig om 'n opmerking te maak oor die aard van gedeeltes van die getuienis wat deur sowel die eiser as die verweerder aangebied was. Dit slaan op die feit dat gedeeltes van die getuienis van 'n deskundige aard was terwyl nie een van die partye vooraf kennisgewings ten aansien daarvan of opsommings daarvan aan mekaar voorsien het nie. Geeneen van die partye het ook enige van hulle getuies as deskundiges gekwalifiseer nie. Aan die ander kant het nie een van die partye beswaar teen die getuienis gemaak nie en inderdaad daaroor gekruisverhoor, stellings daaroor gemaak en verdere getuienis daaroor gelei. Ek het na gedeeltes van hierdie getuienis hierbo verwys om die chronologie te behou en om sin aan beide partye se relase te kon gee, sonder om enige bevinding oor die status daarvan te maak. Tydens die betoog is namens beide die partye betoog dat ek die getuienis moet aanvaar asof daar wel aan die prosedurele vereistes vir die aanbied van deskundige getuienis voldoen is en ook dat die getuies wat getuig het wel deskundiges is oor wat hulle getuig het. Op hierdie basis hoef niks verder oor die onderwerp gesê te word nie behalwe dat ek in elk geval tevrede is dat

die bevindings wat ek hierbo gemaak het, gemaak kon gewees het sonder om op getuïenis van 'n deskundige aard te steun.

69. Ten aansien van die bewoording van die bevel was die advokate dit eens dat indien in die guns van die eiser bevind word, die bevel behoort te lees soos wat dit hieronder gestel word.

70. Ten aansien van koste is namens die verweerder betoog dat koste voorbehou behoort te word aangesien dit nie vasstaan dat die eiser wel uiteindelik daarin sal slaag om enige skade te bewys nie. Hierdie betoog is nie korrek nie. Die partye het besluit om die kwessie van aanspreeklikheid apart te laat bereg en in so 'n geval is dit die algemene praktyk en beleid van die hof om die koste van so 'n verhoor ook te bereg. Daar is geen rede om koste nie die uitslag van die geding te laat volg nie.

71. Bygevolg word die volgende bevindings en bevele gemaak:

1. Dit word bevind dat toe die Eiser se swaarmotorvoertuig DHFX95 ("die voertuig") vir die eerste keer gedurende ongeveer April 2008 by die Verweerder gelewer is vir die herstel van die ratkas daarvan, die voertuig ~~op daardie stadium~~ die oorspronklike 16S 221 ratkas ingehad het soos deur die vervaardiger installeer en nie 'n 16S 151 ratkas nie.
2. Dit word bevind dat ~~op die~~ die verweerder die genoemde oorspronklike 221 ratkas vervang het met 'n 151 ratkas.

3. Die verweerder word gelas om die koste van die verhoor te betaal sowel as daardie gedeelte van die saak wat slaan op die aspekte wat op verhoor besleg is.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'C.P. Rabie', written over a horizontal line.

C.P. RABIE

REGTER VAN DIE HOOGGEREGSHOF