

der afsætter et bestemt mærke på det døgnkontrolblad („diagramskive“), der er indlagt i kontrolapparatet. Det er herefter muligt inden for et spillerum af 5 minutter at fastslå, på hvilket (hvilke) klokkeslæt apparatet har været åbnet. I andre situationer kan det tænkes, at en af de i kontrolapparatet indbyggede skrivestifter søges blokeret; i så fald vil den komme til at aftegne en kurve på diagramarket, der er så ukarakteristisk i forhold til den kurve, der aftegnes ved normal kørsel med et normalt fungerende kontrolapparat, at et kontrolpersonale, der har erfaring i aflæsning, straks vil kunne se, at der er manipuleret med apparatet. Drejer det sig om indgreb, der foretages for at tilsløre, hvor lang en distance der er kørt, vil

denne, selv om den ikke registreres på diagramskiven, fremgå af den kilometertæller, der er indbygget i apparatet. Endelig har producenten oprettet et centralt undersøgelseslaboratorium, der råder over videnskabeligt udstyr til afsløring af fejl, hvad enten de er begået bevidst eller ubevidst; laboratoriet, der har foretaget over 30.000 analyser af diagramskiver, kan i givet fald rekonstruere en vogns virkelige bevægelser og hastighed, uanset hvad diagramskiven måtte vise.

Det var arbejdsgruppens indtryk, at i hvert fald for så vidt angår dette kontrolapparat er sikkerhedsforanstaltningerne så gode, at man kan have fuld tillid til det.