

En vogn, som ikke er forsynet med en sådan anordning til sikring af overbremsning af baghjulene, kræver i almindelighed væsentlig mere øvelse og færdighed hos føreren under en katastrofeopbremsning, idet han da med mere følelse må nedtræde fodbremspedalen, sådan at han søger at undgå overbremsning på baghjulene og baghjulsudskridning, og hvis dette alligevel indtræffer, da lynhurtigt slækker på bremsen og foretager styrekorrektion for kursændringer.

Ministervognen er ikke konstrueret med en sådan anordning. Hertil kommer, at vognen havde et lavere lufttryk i dækkene end foreskrevet af dækfabrikanten, hvilket kan have gjort styrekorrektionen af vognen mere vanskelig.

Såfremt ministervognen havde haft en form for sikring mod overbremsning af baghjulene, sådan at den havde været mere retningsstabil under opbremsningen, er det sandsynligt, at udskridningen var undgået, og ulykken var da næppe sket.

Det må bemærkes, at en sådan bremsekraftbegrænser på baghjulsbremserne ikke er påbudt, og at ministervognens bremseapparat i den udførelse, det forefandt, var fuldt lovligt.“

Bilinspektøren har under afhjemling vedstået sin erklæring og har tilføjet, at hans skøn over retardering i de forskellige faser bygger på en iagttagelse af kurespor, skridspor og bremsespor samt på nogle af vidnet selv foretagne bremseprøver med en tilsvarende vogn på tilsvarende vejbane. Vidnet har derefter foretaget sine beregninger med de mindst tænkelige retarderinger, således at han er helt på den sikre side med hensyn til de respektive fartskøn.

I tilknytning til bemærkninger om dæktryk har vidnet oplyst, at det for dæk af den pågældende type foreskrevne tryk skulle være 24-28; det var på højre forhjul 20, på venstre baghjul 21-22 og på højre baghjul 22-23.

En erklæring af 12. oktober 1971 fra rigspolitichefens tekniske afdeling fremgår bl. a., at „skaderne på vognene indicerer, at Zodiacen har ramt Volvoen frontalt i en vinkel i længderetningerne på ca. 35°. Venstre forparti af Zodiacen har i en fortsat bevægelse og antagelig med samme vinkel trykket venstre side af Volvoen ind i en linie fra frontens midte til venstre bageste dørkant.

Da der ikke findes bremsespor efter Volvoen, må det antages, at denne har kørt parallelt med vejbanens sider.

Ved sammenstødet er Volvoens forparti trykket ned i vejbelægningen, vippet og presset mod højre (se fot. 12 i mappe I), hvor Volvoens højre forhjul formentlig har afsat trykspor på asfalt og ind over kantlinien. Volvoen er derefter fortsat ned ad skrænten og ud på marken, hvor den er væltet om på taget.

Efter sammenstødet er Zodiacen fortsat videre mod syd, hvor den er slynget rundt om sin egen længdeakse og med forenden ned i den østlige vejgrøft.

Der er således ingen tvivl om, at sporene syd for uheldsstedet hidrører fra Zodiacen“.

For så vidt angår de i den modkørende vogn BD 39.917 dræbte og tilskadekomne personer foreligger der for føreren Flemming Andersen og passagereren Inge Kruse Jensen dødsattester og obduktionserklæringer af 14. september 1971, hvoraf det fremgår, at dødsårsagen for begge de pågældende er påviste svære kvæstelser, derunder overrivning af legemspulsåren samt hjernelæsioner.

Om vidnet Eva Mariane Haraldsted hedder det i en erklæring af 3. november 1971 fra overlæge Leif Salmonsens, Frederiksborg Amts Sygehus i Hørsholm:

„Den nu 23-årige tekniske assistent fik ved ulykkestilfældet d. 13. september 1971 ledskred i venstre skulder med splintrede brud af såvel store som lille omdrejerkno, brud af V venstre mellemhåndsknogle, brud af venstre 9. og 10. ribben, delvis ledskred i leddet mellem krave- og brystben på venstre side samt kvæstsår på venstre håndryg. Behandlet med revision og sammensyning af såret på venstre håndryg og operativt påpladssætning af ledskred og brud i venstre skulder. Sårheling uden betændelse og hidtil i det hele komplikationsfrit forløb.

Der må forventes en langvarig optræning af venstre skulder.

Der må forventes følger efter den svære venstresidige skulderlæsion i form af smerter og bevægelsesindskrænkning. De øvrige læsioner vil næppe give betydende følger.

En afgørelse af den endelige invaliditet kan ske ca. årsdagen efter ulykkestilfældet.“

Om den tilskadekomne Lene Marie Frihoff, der ikke har kunnet give møde under domsforhandlingen, hedder det i en erklæ-