

## Betænkning og indstilling fra udvalget til valgs prøvelse.

(Afgivet af udvalget den 16. november 1972).

Udvalget har i 6 møder drøftet spørgsmålet om, hvorvidt medlem af folketinget A. C. Normann har mistet sin valgbarhed til folketinget, efter at han ved dom afsagt af kriminalretten i Helsingør den 21. marts 1972, således som denne dom er ændret ved østre landsrets dom af 24. oktober 1972, er idømt hæfte i 30 dage samt frakendt førerbeviset i 2 år, dels for overtrædelse af færdselslovens § 69, stk. 1, jfr. §§ 24, stk. 1, 25, stk. 1, 35, stk. 1, og 36, stk. 2, og dels for overtrædelse af straffelovens § 241 og § 249, stk. 1 og 2.

Udskrift af Helsingør kriminalrets dom er optrykt som bilag 1, udskrift af østre landsrets dom er optrykt som bilag 2, og de foran anførte bestemmelser i færdselsloven og straffeloven er opført som bilag 3.

Udgangspunktet for drøftelserne har været bestemmelsen i grundlovens § 30, stk. 1, der er sålydende:

„Valgbar til folketinget er enhver, som har valgret til dette, medmindre vedkommende er straffet for en handling, der i almindeligt omdømme gør ham uværdig til at være medlem af folketinget.“

og bestemmelsen i grundlovens § 33:

„Folketinget afgør selv gyldigheden af sine medlemmers valg samt spørgsmål om, hvorvidt et medlem har mistet sin valgbarhed.“

Spørgsmålet om valgbarhed til folketinget var før den nuværende grundlov af 1953 knyttet sammen med spørgsmålet om valgret, således at ingen havde valgret, der ved dom var „fundet skyldig i en i den offentlige mening vanærende handling uden at have fået æresoprejsning“, og valgbar til

folketinget var enhver, der havde valgret til dette.

Den daværende grundlovs bestemmelse om valgret — og dermed valgbarhed — var nærmere udformet i valgloven, idet det i § 1, stk. 1, litra a, i valgloven af 1948 udtaltes:

„En strafbar Handling kan — hvis ikke andet følger af de i Medfør af Straffelovstillæggene angaaende Forræderi og anden landsskadelig Virksomhed afsagte Domme — ikke anses for vanærende, medmindre domfældte paa Gerningstiden var fyldt 18 Aar og der er idømt ubetinget Straf af Fængsel i 4 Maaneder eller derover, Arbejdshus eller Sikkerhedsforvaring, ej heller naar der er forløbet 5 Aar fra Straffens Udstaaelse, Forældelse eller Eftergivelse eller fra den endelige Løsladelse fra Arbejdshus eller Sikkerhedsforvaring.“

I 1951 gennemførtes imidlertid — af resocialiseringshensyn — en lov om ændring af reglerne om fortabelse af rettigheder som følge af straf, en lov, hvis formål var at fjerne en række hindringer, som den hidtil gældende lovgivning satte for straffede personers tilbagevenden til samfundet efter udstået straf.

Ved den nævnte lovgivning udgik det — også for valgret (og dermed valgbarhed) til folketinget — hidtil anvendte kriterium „en i den offentlige mening vanærende handling“ af den øvrige lovgivning, og ved vedtagelsen af den nye grundlov af 1953 lod man derefter reglen om fortabelse af valgret som følge af idømt straf udgå, men i stedet valgte man at udforme en særlig bestemmelse om fortabelse

af valgbarhed og dermed fortabelse af mandatet som folketingsmedlem, idet man fastsatte den foran citerede regel om, at vedkommende ikke måtte være „straffet for en handling, der i almindeligt omdømme gør ham uværdig til at være medlem af folketinget.“ Samtidig gik man bort fra i valgloven at fastlægge en bestemt straf og en bestemt strafferamme som afgørende, idet der i den nugældende valglov, jfr. lovbekendtgørelse nr. 366 af 10. august 1970, anvendes samme ordvalg som i grundloven:

„§ 2. Valgbar til folketinget er enhver, som i henhold til bestemmelserne i § 1, stk. 1, har valget til dette, medmindre vedkommende er straffet for en handling, der i almindeligt omdømme gør ham uværdig til at være medlem af folketinget, jfr. grundlovens §§ 30 og 33.“

Jfr. også professor Alf Ross, der i sin Dansk Statsforfatningsret I (2. udgave 1966) pg. 297 ff. udtaler:

„Det er . . . . den begåede handling, der er afgørende, ikke straffens størrelse eller udståelse. Betingede domme kan derfor såvel som ubetingede medføre tab af valgbarhed.“

Det krav, der opstilles i grundlovens § 30, er et specielt krav, jfr. professor Max Sørensen, der i sin statsforfatningsret (1969 pg. 81) herom siger:

„Det særlige værdighedskrav, der her formuleres, er sat i relation specielt til folketingshvervet. Målestokken er således ikke nødvendigvis den samme som den, der anlægges ved valgbarhed til kommunalbestyrelser, jfr. den kommunale valglovs § 2, lovbek. nr. 455, 21. dec. 1965, eller i henhold til tjenestemandslovens § 3.

Det er heller ikke et mere almindeligt udformet krav om borgerlig agtelse eller tillid, der kommer i betragtning, men de særlige krav, der bør stilles netop til folketingsmedlemmer.“

og professor Max Sørensen udtaler endvidere i samme værk, at

„Det er efter grundloven ikke afgørende, om den pågældende har sine vælgeres tillid. Det kan f. eks. tænkes, at en lovovertrædelse er begået for at fremme visse lokale interesser, og at vælgerne i den pågældende kreds derfor bedømmer forholdet med nogen sympati. Dette er

dog irrelevant, idet grl. § 30 henviser til, hvad der i „almindeligt omdømme“, det vil sige den almindelige offentlige mening, medfører uværdighed. Da spørgsmålet om valgbarheden afgøres af folketinget, . . . . er det folketinget selv, der må gøre sig til eksponent for det almindelige omdømme.

Det er ikke en persons almindelige vandel, der er afgørende. Efter § 30 kræves det, at den pågældende skal være straffet for den handling, der gør ham uværdig. Et forhold, der er moralsk dadelværdigt, men ikke strafbart, kommer således ikke i betragtning, og valgbarheden går heller ikke tabt blot ved, at den pågældende tilstår det strafbare forhold, eller ved, at der rejses tiltale mod ham. Han må være fundet skyldig og idømt straf for handlingen, og straffedommen må være endelig.“

Det eneste tilfælde, hvor et medlem af folketinget efter grundlovsændringen af 1953 er blevet anset for at have mistet sin valgbarhed, forekom i 1957, hvor daværende folketingsmand Thorstein Petersens mandat som medlem af folketinget bortfaldt ved beslutning af folketinget, efter at han ved højesterets dom var idømt straf af fængsel i 40 dage for overtrædelse af bankloven, af aktieselskabsloven samt straffelovens §§ 296 og 302 (vildledende regnskabsaflægelse, uordentlig bogføring m. v.).

Som det fremgår af den i 1957 afgivne betænkning vedrørende Thorstein Petersen, var der i det daværende udvalg til valgs prøveelse enighed om at anlægge en streng bedømmelse. Det hedder således i udvalgets betænkning (Folketingstidende 1956-57, 2. samling, tillæg B, sp. 78):

„Det er udvalgets opfattelse, at det for hele det politiske livs sundhed er absolut nødvendigt, at folketinget udviser den yderste påpasselighed ved sådanne afgørelser, således at der ikke fra befolkningens side kan rejses den mindste tvivl om de enkelte folketingsmedlemmers hæderlighed, nøjagtighed og omhyggelighed i alle økonomiske spørgsmål eller om, at de på det nøjeste overholder de lovbestemmelser, som de selv eller tidligere medlemmer har gennemført.“

Som det fremgår af det foranstående, er folketingsmand A. C. Normann ved dom-

stolene idømt straf for den handling, han har begået, og det, udvalget til valgs prøvelse således skal tage stilling til, er, om den handling, for hvilken han er straffet, skal medføre bortfald af hans valgbarhed, jfr. grundlovens bestemmelser.

Det fremgår af dommen,

at A. C. Normann har gjort sig skyldig i overtrædelse af færdselsloven, jfr. bilag 1 og 2, idet han i klart vejr, hvor han har haft uhindret udsyn fremad og i en afstand af ca. 300-400 m har iagttaget et vogntog med asfaltudlægger, der var forsynet med blinklys, og i god tid har kunnet se en fuldt optrukket spærrelinje, alligevel har foretaget en overhaling så kort før spærrelinjens begyndelse, at det måtte være indlysende, at overhalingen ikke kunne tilendebringes før spærrelinjen, og at han „i alt fald i overhalingensperiode og straks efter denne har kørt med en fart på mindst 100 km/t, således at han dels overskred den lokale fartbegrænsning, dels og navnlig kørte hurtigere, end forholdene på stedet, nemlig asfaltvognen og vidnet Breidahls vogn, tillod“. Og det siges i dommen, at han ved at foretage overhalingen, der „må anses for aldeles upåkrævet og ... ganske særlig risikabel, har gjort sig skyldig i mangel på agtpågivenhed, i undladelse af at rette sig efter fartanvisninger og vejafmærkninger og i kørsel med uforsvarlig hastighed under overhaling“;

at førerbeviset er fradømt ham, idet „en samlet bedømmelse af de nævnte overtrædelser og dermed den farlighed, som en sådan kørsel — uden hensyn til konsekvenserne — indebærer, fører til, at kørslen må karakteriseres som udslag af groft uforsvarligt forhold“, og

at han endvidere er fundet skyldig i overtrædelse af straffelovens § 241 (uagtsomt manddrab) og § 249, stk. 1 og 2 (uagtsom legemsbeskadigelse), idet det i dommen hedder:

„Det er efter rettens opfattelse alene tiltalt groft uforsvarlige kørsel, der yderligere forværres ved hans af panik prægede manøvrering på det tidspunkt, da den færdsels-situation, som han burde have forudset i forvejen, er indtruffet, der er skyld i ulykken ... Det findes således efter samtlige foreliggende oplysninger godtgjort, at tiltalte ved sin uagtsomme adfærd har forvoldt

Flemming Andersens og Inge Kruse Jensens død, og at han på tilsvarende måde har forvoldt de skader, der er påført Eva Marianne Haraldsted og Lene Marie Frihoff.“

Et *flertal* (Finn Christensen, Hjortnæs, Harris Jensen, Henning Jensen, Preben Steen Nielsen, Tastesen, Arne Larsen, Burgdorf, Gerda Møller, Jens Chr. Christensen, Jeppe Kristensen, Niels Jørgen Nielsen og Meta Ditzel) ønsker herefter at bemærke,

at A. C. Normann, som det fremgår af det foranstående, af retten er fundet skyldig i grove overtrædelser af en række af færdselslovens bestemmelser, og at han ved sin groft uforsvarlige kørsel har udsat andre menneskers liv og helbred for fare, og at denne kørsel har fået sådanne følger, at han af retten er fundet skyldig i uagtsomt manddrab og uagtsom legemsbeskadigelse.

Med den tiltagende trafikintensitet finder flertallet det væsentligt, at folketingets medlemmer ikke svækker befolkningens respekt for de gældende færdselsregler, og A. C. Normann har efter flertallets opfattelse tilsidesat de krav, man kan stille til et folketingsmedlem med hensyn til at efterleve de af ham selv eller andre i folketinget vedtagne lovbestemmelser, at han herved efter flertallets opfattelse er straffet for en handling, der i almindeligt omdømme gør ham uværdig til at være medlem af folketinget, og derfor ikke længere er valgbar til tinget, og at hans stedfortræder bør indkaldes.

Flertallet afgiver herefter følgende  
*indstilling*:

A. C. Normanns mandat som medlem af folketinget bortfalder som følge af, at han har mistet sin valgbarhed.

Et *mindretal* (Per Dich og Ulla Worm) erkender de meget alvorlige konsekvenser af de af A. C. Normann begåede lovovertrædelser, men kan ikke tiltræde flertallets indstilling, der vil skabe et uheldigt præjudikat for fremtidige afgørelser i lignende sager.

Grundlovens § 30, stk. 1, og de tilsvarende bestemmelser i valgloven må ses i sammenhæng med 1915-grundlovens § 30, pkt. a, der talte om „en i offentlig mening vanærende handling“.

Denne formulering blev forladt under hensyn til udviklingen inden for straffetretten, hvor formuleringen blev afskaffet, og det er klart, at der ikke ved ændringen tilsigtedes nogen skærpelse af den tidligere regel.

Under hensyn til den fortsatte udvikling inden for retsvæsenet, hvorefter det synspunkt vinder stadig stærkere frem, at en straffedom ikke skal medføre andre konsekvenser end dem, der fremgår af selve dommen, og under hensyn til det demokratiske betænkelige ved en tilsidesættelse af vælgerens valg må der efter mindretallets opfattelse stilles exceptionelt store krav til en anvendelse af grundlovens § 30, stk. 1.

Et andet mindretal (Nordqvist) kan ikke tiltræde flertallets indstilling og bemærker:

Jeg er med flertallet enig i, at folketinget — og ikke vælgerne eller domstolene — bør træffe afgørelsen om et medlems valgbarhed, kun derved sikres medlemmernes integritet.

Den nuværende formulering af grundlovens § 30 og valglovens § 2 udtrykker ikke alene folketingets kompetence, men også, at medlemmerne i deres afgørelse ikke skal føle sig bundet af en domstolsafgørelse. Der kan således forekomme tilfælde, hvor en straf på mindst 4 måneders fængsel ikke gør et medlem uværdigt, medens på den anden side en langt mildere straf undertiden kan føre til det modsatte resultat.

Jeg kan derfor tiltræde, at det alene er den begåede handling og ikke blot straffens størrelse, der bør være afgørende og altså sættes i relation til det lidt svævende begreb „almindeligt omdømme“, idet folketinget ved sin afgørelse skal forsøge at udtrykke „den offentlige mening“. Det er selvsagt uhyre vanskeligt at udøve dette skøn, og det er næppe muligt for den enkelte fuldstændig at retouchere sin egen mening.

Retsopfattelsen i et samfund ændres stadig under indflydelse af den økonomiske, teknologiske og sociale udvikling, og vurderingen af lovovertrædelser kan skifte. Undertiden kan lovgivning medvirke til at ændre retsopfattelsen, men lige så ofte er det opinionen, der følges op af folketinget.

Det er min opfattelse, at de resocialiseringsbestræbelser, der er et væsentligt led i moderne kriminalpolitik, har tilslutning i

vide kredse, der også accepterer, at man så vidt muligt prøver at undgå „tillægsstraffe“. Og om end der formentlig stadig i befolkningen er rygdækning for, at der stilles særlige krav til visse grupper af embedsmænd (f. eks. dommere, præster), forekommer tidligere tiders strenge og rigoristiske normer i henseende til moralsk vandel og adfærd antikverede hos menigmand, der også finder det stødende, at visse tjenestemænd afskediges selv ved de mindste forseelser.

Som befolkningens krav og forventninger til tjenestemænd og andre grupper er mindsket, mener jeg også, at borgernes fornemmelse af, hvad folketingsmedlemmer kan og bør gøre, ikke ligger fast. Den aura, der vel i nogen grad omgav tidligere tiders folkevalgte, er fortonet ved de senere års lighedsbestræbelser, der har medført, at folketingsmedlemmer i højere grad anses for at repræsentere befolkningen „på godt og ondt“ — med andre ord, at der i realiteten ikke stilles andre og større krav til folketingsmedlemmer end til andre borgere, hvilket naturligvis ikke vil føre til frifindelse i alle tilfælde. Man forventer af de pågældende loyalitet over for samfundet og folkestyret, en vis viden, modenhed og dømmekraft, og tilliden til den enkelte afhænger af dennes hæderlighed og pålidelighed.

Når den enkelte borger skal prøve at vurdere en konkret handling i forhold til værdighedskravet, indgår der i bedømmelsen sikkert for de fleste en forestilling om, at den pågældende skal have foretaget noget „kriminelt“, eksempelvis grove volds- eller berigelsesforbrydelser, altså handlinger, der er udtryk for en bevidst „forbryderisk hensigt“. Typisk vil forsætlige overtrædelser af straffeloven føre til, at den pågældende ikke anses for længere at opfylde værdighedskravet, men langt vanskeligere bliver afvejningen, når der er tale om uagtsomhed eller overtrædelser af særlovgivningen. Ikke mindst vil forseelser mod færdselsloven, især på grund af de alvorlige og uoprettelige følger, disse ikke sjældent medfører, og da den umiddelbare reaktion derfor i et vist omfang er følelsesbetonet, være en udfordring til medlemmernes dømmekraft, thi medlemmerne skal træffe deres afgørelse i erkendelse af, at mange formentlig har den anskuelse, at straffen for uagtsomt manddrab i trafikken er alt for mild — en dom-

stolspraksis, der dog har ligget fast gennem mange år med hjemmel i gældende lov.

Det kan være svært at vurdere en bestemt handling uden at skele til dennes følger, der i øvrigt har væsentlig betydning for straffens størrelse. Det må imidlertid fremhæves, at straffastsættelsen ikke er udtryk for en moralsk vurdering, men — især for trafikforseelser — nødvendig af generalpræventive grunde.

Den af A. C. Normann begåede handling skal bedømmes på grundlag af grundlovens og valglovens nuværende formulering, men jeg finder det ikke rigtigt helt at se bort fra den tidligere lovs krav om, at forseelsen skulle være „vanærende“, hvori ligger ikke alene en strafferetlig vurdering, men også en moralsk fordømmelse, der som regel vil ramme den pågældende langt hårdere end den forskyldte straf.

Dette spørgsmål har højesteret behandlet i en dom afsagt 31. maj 1961, citeret i Ugeskrift for Retsvæsen 1961, s. 592, hvor retten behandlede en af en kommunalbestyrelse i medfør af valgloven truffen beslutning om, at et medlem ikke kunne anses for valgbar. Vedkommende medlem havde fremsat injurerende udtalelser på et brevkort og var herfor idømt 10 dagbøder. Et flertal på 4 dommere fandt, at kommunalbestyrelsen ved udøvelsen af sit skøn ikke var gået ud over de grænser, lovbestemmelsen indebærer, hvorimod et mindretal på 3 — højesteretsdommerne Trolle, Spleth og Tamm — ville fastlægge vandelskravet også på baggrund af tidligere gældende ret, og mindretallet siger herom:

„Det bemærkes herved, at det i lov nr. 286 af 18. juni 1951 § 29, jfr. lov nr. 279 af 9. juni 1948 om valg til Rigsdagen § 1, stk. 1 a — på samme måde som tidligere ved lovekendtgørelse nr. 291 af 22. december 1936 § 2 sammenholdt med § 5, jfr. § 3, i lov nr. 88 af 15. marts 1939 — var bestemt, at valgbarhed ikke kunne fortabes som følge af, at den pågældende var fundet skyldig i en i den offentlige mening vanærende handling, medmindre han var idømt ubetinget straf af fængsel i 4 måneder eller derover. Det må vel antages, at det ved den ved lov nr. 335 af 22. december 1953 skete ændring i § 2 i den kommunale valglov var hensigten at indføre en mere smidig regel end den hidtidige, men lovens for-

arbejder giver ikke holdepunkter for at antage, at der var tilsigtet en så væsentlig skærpende af de hidtidige valgbarhedsbetingelser, som tilfældet ville være, dersom en handling som den af indstævnte begåede skulle kunne betage ham valgbarhed.“

Det bemærkes, at jeg er af den opfattelse, at den af den pågældende begåede handling må tilregnes ham som *forsættlig*.

Valgbarhedsnævnet, der *endeligt* og uden adgang til domstolsprøvelse afgør spørgsmål om kommunalbestyrelsesmedlemmers valgbarhed, har den 22. august 1969 (j. nr. 35-1969) truffet afgørelse i en sag, hvor den pågældende blev idømt 30 dages hæfte for overtrædelse af straffelovens § 241 og groft uforsvarlig kørsel under lignende omstændigheder som A. C. Normann, og nævnet besluttede, at vedkommende ikke kunne anses for valgbar.

Nævnet har i flere tilfælde truffet afgørelser ved overtrædelser af færdselsloven, og jeg mener, at man med rette af afgørelserne kan udlede, at nævnet i nogen grad har ladet sig påvirke af den idømte straf og altså har tillagt ikke alene handlingen, men også dennes følger betydning, selv om følgerne af få sekunders uopmærksomhed eller manglende omtanke kan blive katastrofale, og selv om de i en vis forstand er tilfældige, alligevel af hensyn til retssikkerheden bør belægges med en relativ hård straf.

Uden at ville kritisere nævnets afgørelser vil jeg fremføre, at nævnet — måske bortset fra afgørelser i „skattesager“ — i mine øjne har anlagt en streng praksis, formentlig af forsigtighed eller frygt for pressekritik, men i hvert fald tilkendegiver en holdning, der strækker langt videre end det tidligere „vanærende“. Ikke mindst under hensyn til det dybt alvorlige, offentlighedens fordømmelse vil være for den enkelte, føler jeg mig ikke overbevist om, at denne praksis falder helt i tråd med befolkningens opfattelse i dag, og jeg understreger her, at nævnet lige så vel som folketinget skal prøve at udtrykke det samme: offentlighedens mening.

Det er almindeligt, at folk, når de erfarer om grove forbrydelser, spontant — og absolut forståeligt — kræver forbryderen straffet hårdt, men det er også et særkende ved befolkningens retsfølelse, at de enkelte, når de får forelagt alle facetter i en sag, da anlægger en mere nuanceret bedømmelse, hvor ikke

mindst den umiddelbare hævn tørst træder i baggrunden, et forhold, jeg tror også ville gøre sig gældende, såfremt borgerne fik forelagt A. C. Normanns sag, og jeg vil tilføje, at det afgørende må være, hvad den enkelte velovervejet når frem til.

Jeg kan tilslutte mig rettens opfattelse af den af A. C. Normann begåede handling som værende *meget alvorlig* og som udtryk for manglende omtanke. For sin grove færdseleksforseelse har A. C. Normann imidlertid som enhver anden fået den straf, retten finder passende, en dom, der først og fremmest siger noget om A. C. Normanns evner som bilist, og selv om det ikke i sig selv er formildende, at „andre kunne komme ud for det samme“, må det dog tilføjes, at den intense trafik kan bringe enhver — også den forsigtige — trafikant i pludselige vanskeligheder.

Men handlingen og den afsagte dom anfægter ikke den hæderlighed og påpasselighed, der stedse har præget A. C. Normann i hans virke for dansk folkestyre, og af de ovenfor anførte grunde finder jeg det meget tvivlsomt, om offentligheden ville acceptere

en beslutning om, at han bør forlade folketinget.

Jeg anser derfor A. C. Normann som valgbar.

Et tredje mindretal (Peter Nielsen) ønsker at udtale:

Jeg kan tilslutte mig Nordqvists og Per Dichs mindretalsbemærkninger, men ønsker dog at udtale, at ved bedømmelsen af et værdighedskrav må der skelnes mellem handling og konsekvens, uanset hvor frygtelig den måtte være.

For så vidt A. C. Normanns handling ikke havde medført nogen konsekvens, ville ingen, uanset domfældelsen, have antastet hans folketingsmandat.

Endvidere må det understreges, at hans vælgere efter handlingens forløb, og hvor dens konsekvenser også var kendt, har genvalgt ham til folketinget.

Der vil således, efter mindretallets mening og efter grundlovens ånd, ikke være grundlag for at antaste A. C. Normanns værdighed som folketingsmedlem.

**Finn Christensen,**  
formand.

**Hjortnæs.**

**Harris Jensen.**

**Hening Jensen.**

**Peter Nielsen.**

**Preben Steen Nielsen.**

**Tastesen.**

**Per Dich.**

**Arne Larsen,**  
næstformand.

**Burgdørf.**

**Gerda Møller.**

**Ulla Worm.**

**Jens Chr. Christensen.**

**Jeppe Kristensen.**

**Niels Jørgen Nielsen.**

**Meta Ditzel.**

**Nordqvist.**

**Bilag 1.****Udskrift af Dombogen for straffesager for Kriminalretten i Helsingør.**

År 1972, den 21. marts blev inden Helsingør Kriminalret i sagen:

Anklagemyndigheden

mod

S.S. 51/1972.

tiltalte Arnold Christian Normann,  
afsagt sålydende

**DOM:**

I henhold til grundlovens § 57 har folkettingen den 20. januar 1972 efter derom indgivet anmodning af 13. december 1971 fra justitsministeren meddelt samtykke til, at der i overensstemmelse med et forelagt udkast til anklageskrift rejses tiltale mod folketingsmand, fhv. fiskeriminister Arnold Christian Normann. Under den som følge heraf rejste sag, der er behandlet under medvirken af domsmænd, tiltales Arnold Christian Normann herefter ifølge anklageskrift af 31. januar 1972 fra statsadvokaten for Sjælland til straf for overtrædelse af straffelovens § 241 og § 249 stk. 1 og stk. 2 samt færdselslovens § 24, stk. 1, § 25, stk. 1, § 35, stk. 1 og § 36, stk. 2, ved den 13. september 1971 ca. kl. 0810 at have ført personmotorvogn BX 35.476 ad hovedvej A3 mod syd ved 33,8 km-stenen på groft uforsvarlig måde under følgende nærmere omstændigheder:

På grund af en uoverskuelig bakketop er der på stedet i tiltaltes kørselsretning en fuldt optrukket spærrelinie over en strækning på ca. 270 meter, ligesom der er fastsat hastighedsbegrænsning til 90 km/t.

Ved bakketoppen holdt en af en lastmotorvogn trukket blokvogn belæst med en asfaltmaskine og afmærket med gult rote-

rende blinklys i den vestlige vejside, således at dette vogntog i en bredde af ca. 1,60 meter spærrede den sydgående kørebanelhalvdel.

Uanset hastighedsbegrænsningen, uanset den tydeligt iagttagelige hindring foran på vejen, og uanset at der befandt sig yderligere en personmotorvogn, ført af radiotekniker Aage Breidahl, på vej mod bakketoppen, kørte tiltalte uden at udvise agtpågivenhed med en hastighed af mindst 100 km/t og foretog overhaling af en personmotorvogn ført af civilingeniør Bengt Per Sørensen, hvorunder tiltalte med hele vognen på en strækning af ca. 50 meter fra spærreliniens begyndelse kørte til venstre for denne, hvilket alt bevirkede, at han, da han søgte tilbage til højre kørebanelhalvdel, under opbremsning mistede herredømmet over vognen, der i den venstre-østlige kørebanelhalvdel ud for ejendommen „Hytten“ påkørte en modkørende personmotorvogn BD 39.917, ført af salgschef Flemming Andersen.

Ved påkørslen tilføjedes der Flemming Andersen, født den 22. september 1946 og mannequin Inge Kruse Jensen, født den 22. oktober 1937, der var passager i BD 39.917, sådanne kvæstelser, at de samme dag afgik ved døden.

Endvidere tilføjedes der mannequin Eva Mariane Haraldsted, født den 28. juni 1948, og mannequin Lene Marie Frihoff, født den 16. juli 1945, der var passager i BD 39.917, blandt andet følgende kvæstelser:

*Eva Mariane Haraldsted:*

Ledskred i venstre skulder med splintrede brud af såvel store som lille omdrejerkno, brud på 9. og 10. ribben i venstre side og delvist ledskred i leddet mellem kraveben og brystbenene på venstre side, hvilket har medført hospitalsindlæggelse til den 24. sep-

tember 1971 samt længere tids uarbejdsdygtighed.

*Lene Marie Frihoff:*

Svær hjernerystelse, snitsår og kvæstelser i ansigtet, splintret og knust brud i højre knæ, splintret og knust brud af venstre knæ og nederste lårbensende, hvilket må forventes at medføre endnu lang tids hospitalsindlæggelse, samt at begge knæ bliver stive.

Anklagemyndigheden har nedlagt påstand om, at tiltalte i medfør af færdselslovens § 70 frakendes retten til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves førerbevis.

Tiltalte er født den 23. marts 1904 i Hjerm sogn og er ikke tidligere straffet.

Tiltalte har i det hele nægtet sig skyldig.

Der er under sagen foruden af tiltalte afgivet forklaring af vidnerne civilingeniør Bengt Per Sørensen, radiotekniker Aage Hans Daniel Breidahl, vognmand Henning Valdemar Eriksen, mannequin Eva Mariane Haraldsted, politibetjent Jens Jeske og bilinspektør Ole Schlichtkrull.

Af sagens oplysninger, bl. a. forskellige rids samt fotos, fremgår, at hovedvej A3, der på det i anklageskriftet nævnte sted er 10 meter bred, men forsynet med kantlinier i begge vejsider, således at selve kørebånen imellem disse er 7,40 meter bred, forløber lige ud uden kurver, men med bakker, bl. a. således at den fra nord kommende trafikant kører ned ad en bakke mod 34 km-stenen, hvor Torpenvejs udmundning befinder sig i vejens østlige side. Herefter stiger vejen påny, hvorfor der kort før 33,8 km-stenen er etableret fuldt optrukket spærrelinie for den sydgående trafik over en strækning af 243 meter. Taget af en modkørende vogn vil kunne iagttages på den anden side af bakketoppen i en afstand af 285 meter og 45 meter før spærreliniens begyndelse. For den mod nord kørende trafikant, der befinder sig 40 meter fra bakketoppen, vil modkørende vogne kunne iagttages i en afstand af i alt fald 200 meter. Uheldsstedet er placeret ca. 110 meter syd for spærreliniens begyndelse, mens det i anklageskriftet omtalte, i vestlige vejside holdende vogntog, befandt sig ca. 64 meter syd for uheldsstedet. Der er på vejstrækningen etableret 90 km fartbegrænsning.

Der blev opmålt 40 meter trykspor efter højre hjulpar på den af tiltalte førte vogn

og derpå 8 meter skridspor frem til sammenstødsstedet. Tryksporet strakte sig i en svag vinstregående bue, således at det på det bredeste sted var 1 meter til højre for den fuldt optrukne spærrelinie, mens selve sammenstødsstedet var midt i den østlige kørebånehaldel.

Tiltalte har forklaret, at han, der har haft førerbevis siden 1930, søndag den 12. september 1971 havde haft besøg af sine børn, der tog hjem kl. ca. 22.30, og tiltalte gik derefter i seng, således at han følte sig ganske udhvilet, da han den 13. september stod op kl. 0715. Tiltalte skulle til statsråd kl. 0900 og forlod sin bopæl kl. ca. 0800. Tiltalte gjorde brug af ministeriets tjenestevogn af mærket Zodiac, og han skulle selv køre til København, idet ministerchaufføren havde haft weekend-fri og skulle overtage vognen efter tiltalte i København. Tiltalte havde flere gange tidligere selv kørt den pågældende vogn og følte sig for så vidt fortrolig med den, som manøvreringen af den ikke på noget tidspunkt havde voldt ham vanskeligheder. Vejret var den pågældende dag klart, og føret var tørt, da tiltalte påbegyndte kørslen ad hovedvej A3 mod syd, en strækning tiltalte er fuldt fortrolig med. Han vil mene, at han fra udkanten af Helsingør kørte med den på stedet højest tilladte hastighed af 90 km/t. Tiltalte tør ikke udtale sig om trafikintensiteten, hverken for så vidt angår med- eller modkørende, men han husker, at han i rigelig afstand bemærkede de gule blinklys fra et i vejbanens højre side placeret køretøj. Tiltalte var ikke i den pågældende afstand klar over, om køretøjet holdt stille eller bevægede sig. Den derefter følgende og i anklageskriftet beskrevne overhalingssituation husker tiltalte, der kom til skade ved ulykken, og som bl. a. pådrog sig hjernerystelse, intet om.

Civilingeniør Bengt Per Sørensen har som vidne forklaret, at han den 13. september 1971 om morgenen kørte ad hovedvej A3 mod syd. Vejret var klart, og vidnet holdt sig til den tilladte fart på 90 km/t. Vidnet havde som forreste vogn i højre vognbane holdt for rødt lys ved Kvistgårdkrydset, hvor der var vogne såvel bag ham som til venstre for ham. Da lyset blev grønt, lykkedes det vidnet at lægge en afstand af 50-60 meter mellem sig og de bagfra kom-



mende vogne. Da vidnet var kommet lidt længere frem og var på vej ned ad bakken ved Torpenvejs udmunding, bemærkede han på den næste bakketop roterende blinklys fra nogle vogne, der efter vidnets formening holdt stille, idet de var placeret helt inde i rabatten. Vidnet kunne allerede på afstand identificere et af køretøjerne som asfaltudlægger og kunne se, at det var et temmelig langt vogntog. Vidnet bemærkede under sin fortsatte kørsel, at en vogn af mærket Saab kørte ud på hovedvejen fra den på venstre side beliggende Torpenvej, og Saab'en accelererede hurtigt, således at der var en god afstand mellem vidnets vogn og Saab'en. Vidnet, der nøje fulgte denne vogns kørsel, bemærkede, at den bremsede, da den nærmede sig asfaltmaskinerne, og vidnet kunne se, at der lige akkurat var passagemulighed for en vogn mellem disse og vejens midterlinie. I det samme observerede vidnet gennem venstre øjenkrog en stor, sort vogn til venstre for sig. Vidnet er sikker på, at han ikke havde lagt mærke til denne vogn i bakspejlet, uanset at han var klar over, at der var flere vogne bag ham. Den sorte vogn passerede forholdsvis hurtigt forbi vidnet, der vil mene, at han på det tidspunkt selv kørte med en fart af 90 km/t. Vidnet kan dog ikke udelukke, at han praktisk talt i de samme sekunder selv havde sluppet speederen af hensyn til den foran kørende Saab's manøvrering. Den sorte vogn var under overhalingen i alt væsentligt på venstre side af midterlinien, men foretog en mindre drejning i en blød bue mod højre, uden at den dog på noget tidspunkt nåede at komme ind på den rigtige side af den fuldt optrukne linie. Da Saab'en endnu var synlig og muligt var i færd med at passere asfaltmaskinen, hørte vidnet en høj skærende lyd fra en opbremsning og bemærkede, at den sorte vogn begyndte at slingre. Igennem denne vogns ruder fik vidnet øje på en modkørende vogn og hørte derefter braget fra et sammenstød. Vidnet fortsatte med nedsat fart sin kørsel og bragte sin vogn til standsning, før han nåede asfaltmaskinen.

Vidnet har på forespørgsel udtalt, at der efter hans skøn var en afstand fra hans vogn til Saab'en af ca. 60 meter, da sammenstødet skete.

Radiotekniker Aage Hans Daniel Breidahl har som vidne forklaret, at han den 13.

september 1971 kørte ad Torpenvej mod hovedvej A3, hvor vidnet skulle svinge til venstre for at køre mod København. Vidnet, der orienterede sig ved indmundingslinien, lagde mærke til, at der på toppen af bakken syd for Torpenvej holdt et eller andet køretøj med gult lys igang. I øvrigt kom der ingen vogne fra vidnets venstre side og til højre for sig bemærkede vidnet kun en hvid vogn, der var så langt borte, at vidnet uden risiko kunne køre frem. Hvorvidt der har været andre vogne bag denne, kan vidnet ikke sige. Vidnets egen fart på vej op ad bakke var formentlig kun ca. 40 km/t, og han holdt nøje øje med det parkerede køretøj. Da vidnet var nået ca. halvvejs op ad bakken, bemærkede han i sit bakspejl, at den fornævnte hvide vogn, som i mellemtiden havde halet en del ind på vidnets vogn, blev overhalet af en sort vogn, der kom til syne bag den i en lidt brat drejning og foretog fuldstændig overhaling, således at den sorte vogn nu halede ind på vidnet. Vidnet er mest tilbøjelig til at tro, at den sorte vogn bevarede sin placering fra overhalingspositionen på kørebanen, men vidnet tør ikke udtale sig om, hvorledes den var placeret i forhold til vejens midterspærrelinie. Vidnet så derpå, at den sorte vogn kørte usikkert og regnede med, at det skyldtes en opbremsning, men han var nu nødt til selv at koncentrere sig om passage af det holdende vogntog, hvor der efter vidnets formening var plads til at passere uden at overskride midterstriben. Vidnet har ikke på dette tidspunkt bemærket noget modkørende køretøj, men da han selv befandt sig udfor det parkerede vogntog, hørte han bag sig lyden af en påkørsel.

Vognmand Henning Valdemar Eriksen har som vidne forklaret, at han den 13. september 1971 tidligt om morgenen var blevet opmærksom på en lastvogn med asfaltudlægger, som efter at have tabt en hjulring var blevet placeret i den vestlige side af hovedvejen ved toppen af en bakke på en efter vidnets opfattelse højst uhensigtsmæssig måde, idet end ikke højre hjulpar på lastvognen var placeret over den i vejens højre side opmalede hvide stribe. Dette medførte, at det var umuligt for syd-kørende vogne at passere lastvognen uden at overskride vejbanens fuldt optrukne midterlinie. Kort før uheldstidspunktet kørte

vidnet fra Tikøbsiden i Kvistgårdkrydset mod syd ad A3 med en fart som efterhånden kom op på 60-70 km/t. Vidnet havde sin lastvogn placeret i højre vognbane og blev uophørligt overhalet af de nordfra kommende personvogne, der kørte i en praktisk talt ubrudt række. Da vidnet kørte ned ad bakken mod Torpenvej, kunne han se disse personvogne, der så at sige alle lå placeret i venstre vognbane, overhale den holdende asfaltvogn, der havde blinklyset igang. Vidnet har ikke særligt hæftet sig ved nogen af de forankørende vogne og har således ikke lagt mærke til tiltaltes manøvreringer.

Mannequin Eva Mariane Haraldsted har som vidne forklaret, at hun den 13. september 1971 om morgenen kørte fra København med Flemming Andersen som fører af vognen, en Volvo Amazon. Vidnet sad på passagerforsædet, mens hendes 2 kolleger sad på bagsædet. Selskabet skulle til Helsingborg til en opvisning, men ikke til noget nøjagtigt klokkeslæt, og det var ikke vidnets indtryk, at man skulle skynde sig. Hun husker i den forbindelse kun, at Flemming Andersen på et eller andet tidspunkt af kørslen sagde, at han ikke vidste, hvornår færgen gik. Med hensyn til farten har vidnet forklaret, at hun vil tro, at den jævnt hen har ligget mellem 90 og 110 km/t. Vidnet har ikke siddet og set på speedometeret, men tilføjer, at hun for sit vedkommende ikke er bange for at køre stærkt. Hun syntes imidlertid ikke, at der blev kørt særlig stærkt. Måske 5 eller 10 minutter før ulykken tog vidnet sikkerhedssele på. Hun er ude af stand til at forklare, hvorfor hun netop på dette tidspunkt ønskede at gøre brug af selen, men siger, at det må være slået ned i hende, at en bekendt af hende altid har forlangt, at hun skulle bruge sele, når hun kørte i hans Amazon. Vidnet har udtalt, at hun ikke i vejens venstre side har bemærket noget køretøj med roterende gult blinklys. Vidnet husker at have set tiltaltes modkørende vogn slingre, men har i øvrigt ingen erindring om selve ulykken.

Vidnet er foreholdt sine indbyrdes modstridende udtalelser til den som bilag 1 fremlagte politirapport, henholdsvis pag. 9 og pag. 19, og hun har i den anledning forklaret, at hun ikke mener at have udtalt sig om, at hun har set på speedometeret, og

at hun ikke husker en udtalelse om en fart af 120 og 140 km/t. Vidnet har oplyst, at da hun afgav sin sidste forklaring den 23. september, havde hun i mellemtiden læst, hvad aviserne skrev om sagen.

Politibetjent Jens Jeske har som vidne forklaret, at det er ganske sikkert, at den første afhøring af vidnet Eva Haraldsted fandt sted på Usserød sygehus dagen efter ulykken, altså den 14. september 1971 og vistnok lige før middag. Vidnet tog forhøret i notatform og gjorde vidnet bekendt med indholdet af sine notater. Vidnet har ved anden afhøring gjort vidnet Eva Haraldsted opmærksom på, at hendes seneste afgivne forklaring på visse punkter var i strid med den første forklaring.

Bilinspektør Ole Schlichtkrull, der har givet møde under domsforhandlingen som sagkyndigt vidne, har til brug for sagen afgivet en den 27. oktober 1971 dateret redegørelse med følgende indhold:

„Politimesteren har d. 16. oktober 1971 anmodet mig om at afgive en udtalelse om de to kolliderede vognes hastighed, og om hændelsesforløbet inden sammenstødet samt om, hvorvidt det i undersøgelsesattesten for BX 35.476 nævnte forhold, at vognen ikke er konstrueret med anordning, som forhindrer overbremsning af baghjulene, kan have haft indflydelse på uheldet.

I den anledning skal jeg tillade mig at udtale følgende.

#### *Volvo-vognens hastighed.*

Volvoens hastighed er jeg ikke i stand til at beregne.

#### *Udregning af ministervognens mindst tænkelige hastighed.*

Efter sammenstødet har ministervognen kuret ca. 16 meter henad vejen, samtidig med at den har snurret rundt om sit eget tyngdepunkt, hvorunder den har afsat de på politiets rids viste kraftige kurespor, inden den standsede. På grundlag af disse spor vil jeg bedømme, at vognens middelretardation over den ca. 16 meter lange strækning har andraget ca. 5 m/sek.<sup>2</sup>. Ud fra dette kan jeg udregne vognens hastighed ( $V_1$ ) umiddelbart efter sammenstødet (da vognene har forladt hinanden):

$$V_1 = \sqrt{2 \cdot \gamma \cdot s} = \sqrt{2 \cdot 5 \cdot 16} = \sqrt{160} = 12,6 \text{ m/sek} \rightsquigarrow 45 \text{ km/t.}$$

Hvor  $\gamma$  = den skønnede retardation = 5 m/sek<sup>2</sup>.

s = kurestrækningen = 16 meter.

Hvor stor ministervognens hastighedsformindskelse har været ved selve sammenstødsafviklingen afhænger bl. a. af, hvor stor den modkørende Volvo-vogns hastighed har været. En bedømmelse af ministervognens hastighedsformindskelse alene på grundlag af skadedannelserne er særdeles usikker. Anslår jeg imidlertid ministervognens hastighed i sammenstødsøjeblikket ( $V_2$ ) til 55 km/time, således at hastighedsformindskelsen kun skulle have andraget 10 km/time (fra 55 km/t til 45 km/t) mener jeg det sikkert, at hastighedsformindskelsen ved sammenstødet er anslået mindre, end den i virkeligheden har været.

På strækningen de sidste 8 meter før sammenstødet har ministervognen afsat et kraftigt skridspor. Hvorvidt der er blevet bremsed også over denne strækning er meget muligt, men jeg kan ikke afgøre det. Jeg vil derfor nøjes med at regne med, at vognens retardation over denne strækning kun har andraget 3 m/sek<sup>2</sup>.

Ministervognens hastighed ( $V_3$ ) ved det 8 meter lange skridspors begyndelse kan herefter findes af:

$$V_3 = \sqrt{2 \cdot s \cdot \gamma + V_2^2} = \sqrt{2 \cdot 8 \cdot 3 + 15,3^2} = \sqrt{282} = 16,8 \text{ m/sek.}$$

Hvor  $V_2$  = hastigheden i sammenstødsøjeblikket = 55 km/time svarende til 15,3 m/sek.

S = skridsporets længde = 8 meter.

$\gamma$  = retardationen over skridlængden  $\rightsquigarrow$  3 m/sek<sup>2</sup>.

Før det 8 meter lange skridspor har vognen afsat ca. 40 m bremsespor. Vognens gennemsnitlige retardation over denne bremsestrækning vil jeg anslå har været mindst 6,5 m/sek<sup>2</sup>.

*Ministervognens mindst tænkelige hastighed ( $V_4$ ) ved bremsesporets begyndelse* kan herefter findes af:

$$V_4 = \sqrt{2 \cdot S' \cdot \gamma + V_3^2} = \sqrt{2 \cdot 40 \cdot 6,5 + 16,8^2} = \sqrt{802} = 28,2 \text{ m/sek, svarende til } 100 \text{ km/t.}$$

Hvor  $S'$  = bremselængden  $\rightsquigarrow$  40 meter

$\gamma$  = mindst tænkelige retardation = 6,5 m/sek<sup>2</sup>.

Der er set bort fra hastighedsformindskelsen som følge af at bremsningen har fundet sted op ad bakke.

#### *Ministervognens mere sandsynlige hastighed.*

Den foran udregnede hastighed er den mindste tænkelige. Jeg tror imidlertid, at ministeren har kørt hurtigere, og jeg finder det mere sandsynligt at antage, at ministervognens hastighed i sammenstødsøjeblikket har været omkring 65 km/time svarende til 18 m/sek. og at middelretardationen over den ca. 40 meter lange bremsestrækning har andraget ca. 7 m/sek<sup>2</sup>. Lægges dette skøn til grund, har jeg fundet, at *ministervognens mere sandsynlige hastighed ved bremsesporens begyndelse har været 110 km/time.*

#### *Hændelsesforløbet.*

På vedlagte rids har jeg indtegnet de implicerede køretøjer efter sporene og efter hvad vidnerne har forklaret til politirapporten. Position (0) betyder positionen i sammenstødsøjeblikket, (1) betyder positionen 1 sek. før sammenstødet, (2) betyder positionen 2 sek. før sammenstødet og så fremdeles. Volvoen er indtegnet efter en konstant hastighed på 120 km/t. Ministervognen er indtegnet efter en konstant hastighed på 110 km/t indtil bremsesporens begyndelse og derefter aftagende til en hastighed på 65 km/t i sammenstødsøjeblikket.

Efter det foreliggende i politirapporten er ministeren begyndt en overhaling af vidnet civilingeniør Bengt Per Sørensens vogn noget før spærreliniens begyndelse.

Da ministeren er nået frem til position (3) (ca. 1 sek. før bremsesporets begyndelse), må han antages at have taget sin beslutning om at bremse og situationen, som den da har set ud for ham, kan formentlig beskrives således.

Han er kommet så langt frem i forhold til civilingeniørens vogn, at han ikke mere kan iagttage den, men blot har en fornemmelse af (en måske usikker fornemmelse af), hvor civilingeniørens vogn befinder sig.

Ministeren har den tydelige spørrelinie foran sig op ad bakken, og det må være gået helt op for ham, at han er i færd med at foretage sig noget helt galt. Han har bemærket det gule advarselsblink fra den holdende asfaltmaskine og er blevet klar over, at den fylder ret meget på vejen. Han har vidnet radiotekniker Aage Breidahls Saab-personvogn foran sig i position (3) og han er antagelig blevet klar over, at denne kører væsentlig langsommere og ret langt ude på vejen. Han har formentlig nu kunnet indse det risikable i at fortsætte med også at overhale denne vogn. Hvorvidt ministeren (stadig tænkt i position (3)) endnu har bemærket den modkørende Volvo er nok ikke helt sikkert. Hvis Volvoen har kørt 90 km/t, har den i position (3) været fuldt synlig fra ministerens plads i ca. 1 sek. Har den kørt 120 km/t (den indtegnede hastighed) er den i position (3) netop dukket frem fra bakken og blevet synlig i hele sin højde.

Har Volvoen kørt 140 km/t, er endnu kun de øverste ca. 2/3 af den blevet synlig.

Hvorfor ministeren har reageret ved at foretage en voldsom opbremsning er mig uvist, men jeg kan forestille mig, at han er blevet grebet af nervøsitet over de foran beskrevne situationsindtryk, og at han har bedømt situationen mere kritisk end den har været. Hvis vidnerne, civilingeniør Bengt Sørensen og radiotekniker Aage Breidahls forklaringer til politiet om hastigheder og positioner holder nogenlunde stik i forhold til det faktisk passerede, må der have været mulighed for at føre minister-vognen ind i højre (vestlige) kørebane imellem de to vidners vogne, og her ved moderat bremsning have nedbragt vognens hastighed, således at den videre kørsel kunne være foregået bag vidnet Breidahl. Ministerens opbremsning synes foretaget panikagtig og med manglende følelse for regulering af bremsegivningen på bremsepedalen samt muligvis med fejlagtig eller manglende styrekorrektion for kursændringer. Resultatet har været, at ministeren har mistet herredømmet over vognen under opbremsningen ved en baghjulsudskridning.

*Anordning til hindring af overbremsning af baghjulene.*

Spørgsmålet om, hvorvidt det forhold, at vognen ikke er konstrueret med anordning,

som forhindrer overbremsning af baghjulene, kan have haft indflydelse på ulykken, vil jeg besvare med først at give en forklaring på problemerne.

Friktionskraften mellem dækket og vejbanen kan kun nå en vis størrelse, som afhænger af dækkets tryk mod vejen og de forhåndenværende friktionsegenskaber mellem dækket og vejbanen. Hvis den største opnåelige friktionskraft mellem vognens baghjul og vejbanen helt udnyttes og beslaglægges til bremsekraft, kan der ikke mere i berøringsfladen dæk/vejbane opnås sideføringskræfter på baghjulene til at holde disse i den rette kurs på vejen, hvorfor baghjulene let kan skride ud. (Demonstration med en legetøjsbil kan vise dette).

Når en vogn afbremses, opstår der et „Kippingsmoment“, således at noget af trykket på baghjulene flyttes over på forhjulene. Jo bedre vejbanens friktionsegenskaber er, jo mere kan den bremses, og jo mere der bremses, jo større bliver denne dynamiske hjultryksforskydning.

Det på denne måde reducerede tryk på baghjulene betyder mindre opnåelig friktionskraft i berøringsfladen mellem bagdæk og vejbane, hvorfor „overbremsning“ (det vil sige fuld udnyttelse af hele den opnåelige friktionskraft til bremsekraft) lettere indtræffer på baghjulene, hvis vognen ikke er konstrueret med en anordning, som under en kraftig opbremsning ændrer bremsekraftfordelingen mellem baghjulene og forhjulene.

En sådan anordning kan bestå af en bremsekraftbegrænser, som er indskudt i det hydrauliske system til baghjulsbremserne. Det kan være en ventil, som lukker af ved et tryk, der afhænger af akseltrykket (som f. eks. på Peugeot 404 og Renault 16) eller en ventil, som fra et bestemt hydraulisk tryk under nedtrædning af bremsepedalen bevirker en langsommere stigning i bremsekraften på baghjulene end på forhjulene (Volvo 142, 144 og 164), eller en ventil, som fra en bestemt retardation bevirker en langsommere stigning af bremsekraften på baghjulene end på forhjulene (Austin 1800, Peugeot 204 m. fl.), eller det kan være konstrueret på en endnu mere avanceret måde, som sikrer mod overbremsning af baghjulene, sådan at køretøjet forbliver retningsstabilt selv under en meget hård opbremsning.

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 fodbremsepedalen, 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-

ring af 5. november 1971 fra specialist i kirurgi Ole H. Nielsen, Københavns Kommunehospital:

„Patienten blev overflyttet til Københavns Kommunehospitals 9. afdeling den 20. september 1971 fra Øresundshospitalet i Helsingør, hvor hun blev indlagt den 13. september 1971 efter færdselsuheld.

Ved uheldet havde hun pådraget sig multiple kvæstelser:

Af journalen fra Øresundshospitalet fremgår, at hun ved indlæggelsen dér var svært medtaget, hun var bevidstløs og havde uregelmæssige øjenbevægelser. Der var løse brud af begge lårbens nederste ende, på venstre side kompliceret med 2 circa 10 cm lange sår på ind- og udsiden af knæet.

Der fandtes desuden talrige snit-sår i ansigtet, samt kvæstelser både i ansigt og omkring venstre kæbeled. Det fremgår endvidere, at venstre 1. overtand var løsnet, hvorfor der er gjort fixation med en acrylskinne.

Ved ankomsten hertil den 20. september 1971 var almentilstanden god, patienten var fuldt bevidst og kvæstelserne i ansigt med videre var i god heling. Vedrørende det dobbeltsidige lårbensbrud: der foreligger på højre side et brud af den nederste del af lårbenet med svær knusning af knoglevævet, gående helt ind i knæledet.

På venstre side af en i endnu højere grad splintret fractur af nederste lårbensende, ligeledes med knusning, og ligeledes gående ind i knæledet. På denne side desuden kompliceret med store sår, som fra begyndelsen var svært forurene. Der er foretaget primær revision og sutur af disse sår i Helsingør.

Den 7. oktober 1971 foretoges operation med blodig reposition og revision af bruddet i højre knæ. Man fandt herved udbredt knusning med så svær destruktion af den nederste lårbensende, at osteosynthese ikke var mulig. Fragmenterne blev lagt på plads så godt som det var muligt, og der blev anlagt gipsbandage.

Den 21. oktober 1971 fjernedes nogle små mørke fremmedlegemer fra såråbningen på venstre kind. Man er ikke helt sikker på, at alle fremmedlegemer er fjernet, idet der er en meget uregelmæssig hulhed under såråbningen.

Sammenfattende skal herefter erklæres, at Lene Marie Frihoff ved færdselsuheld den 13. september 1971 pådrog sig følgende læsioner:

- 1) svær hjernerystelse (contusio cerebri)
- 2) snitsår og kvæstelser i ansigtet
- 3) løsning af 1. fortand i overmundet
- 4) splintret og knust brud i højre knæ (fractura comminuta condylorum femoris dxt.)
- 5) splintret og knust brud af venstre knæ og nederste lårbensende, kompliceret med sår gående ind i knæledet (fractura complicata et comminuta extremitatis distalis femoris sin.)

Den nuværende tilstand med hensyn til læsionerne er som følger:

Almentilstanden er god og temperaturen er normal. Patienten er sengeliggende med gipsbandage på højre underextremitet, og stræk på venstre. Der er ingen påviselige følger efter hjernerystelsen. Der er fjernet fremmedlegemer fra et sår på venstre kind, og det kan ikke udelukkes, at der er flere. Der er foretaget tandfixation, som ligger stabilt. Der skal senere foretages rodbehandling af 1. fortand i overmundet. De 2 lårbensbrud er overordentlig splintrede og knuste, og der er endnu ingen tegn til heling.

Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at udtale sig med sikkerhed om udsigten for helbredelse af disse brud. Dersom knoglerne overhovedet kan vokse sammen, må det i hvert fald forventes at begge knæ bliver stive. Hvad angår de øvrige læsioner kan fuldstændig helbredelse uden mén forventes, idet man dog må reservere sig med hensyn til fremmedlegemer i såret på venstre kind.“

Efter den således stedfundne bevisførelse skal retten udtale følgende:

På grundlag af de objektive oplysninger om vejstrækningens karakter og de af vidnerne Sørensen og Breidahl afgivne forklaringer må retten lægge til grund, at den for tiltalte foreliggende færdselssituation har været således, at han på vej ned ad bakken mod Torpenvejdmundingen muligt har foretaget overhaling af en eller flere af de af vidnet Sørensen omtalte vogne, men at han iøvrigt har haft uhindret udsyn fremad, hvor han dels i ca. 300-400 m afstand har set

## Bilag til bet. og indstilling fra udvalget til valgs prøvelse.

vognet med asfaltudlæggeren, dels har kunnet se den af vidnet Sørensen førte vogn kort foran sig, dels har kunnet se den af vidnet Breidahl førte vogn under svingning fra Torpenvej og videre op ad bakken mod vognet. Videre har tiltalte, der iøvrigt er kendt på stedet, i god tid kunnet se spærrelinien, men har desuagtet iværksat en overhaling af vidnet Sørensens vogn før spærreliniens begyndelse, men i en så kort afstand, at det måtte være indlysende, at overhalingen ikke kunne tilendebringes før spærrelinien. Efter vidnet Sørensens forklaring samt på grundlag af de af bilinspektøren foretagne beregninger, hvis rigtighed der ikke ses grundlag for at anfægte, må det videre lægges til grund, at tiltalte i alt fald i overhalingen og straks efter denne har kørt med en fart på mindst 100 km/t, således at han dels overskred den lokale fartbegrænsning, dels og navnlig kørte hurtigere end forholdene på stedet, nemlig asfaltvognen og vidnet Breidahls vogn, tillod.

Retten finder, at tiltalte ved at iværksætte overhalingen, som må anses for aldeles upåkrævet og som følge af det ovenfor anførte ganske særlig risikabel, har gjort sig skyldig i mangel på agtpågivenhed, i undladelse af at rette sig efter fartanvisninger og vejafmærkninger og i kørsel med uforvarlig hastighed under overhaling, således at tiltalte derved har gjort sig skyldig i overtrædelse af de i anklageskriftet anførte bestemmelser i færdselsloven. Retten finder videre, at en samlet bedømmelse af de nævnte overtrædelser og dermed af den farlighed, som en sådan kørsel — uden hensyn til konsekvenserne — indebærer, fører til, at kørslen må karakteriseres som udslag af groft uforvarligt forhold, således at den af anklagemyndigheden i medfør af færdselslovens § 70 nedlagte påstand vil være at tage til følge.

Med hensyn til tiltalen for overtrædelse af straffelovens §§ 241 og 249 finder retten intet grundlag for at tage tiltaltes anbringende om, at den modkørende vogn har kørt med en fart, der i så høj grad oversteg den tilladte hastighed, at allerede denne omstændighed er skyld i ulykkens indtræden og navnlig dens omfang, til følge. Selv om retten ikke kan bortse fra muligheden af, at denne vogn har kørt hurtigere, end de tilladte 90 km/t, er der hverken ved uhelds-

stedsundersøgelsen eller gennem de afgivne forklaringer, hvor vidnet Haraldsteds udsagn ganske vist er præget af usikkerhed, fremkommet noget bevis for en sådan antagelse. Det er efter rettens opfattelse alene tiltaltes groft uforvarlige kørsel, der yderligere forværres ved hans af panik prægede manøvrering på det tidspunkt, da den færdselsituation, som han burde have forudset i forvejen, er indtruffet, der er skyld i ulykken. Retten skal i denne forbindelse bemærke, at der ikke findes holdepunkter for at antage, at mangler ved vognen har haft nogen betydende indflydelse på færdselsuheldets forløb. Det findes således efter samtlige foreliggende oplysninger godtgjort, at tiltalte ved sin uagtsomme adfærd har forvoldt Flemming Andersens og Inge Kruse Jensens død, og at han på tilsvarende måde har forvoldt de skader, der er påført Eva Mariane Haraldsted og Lene Marie Frihoff, og som efter deres art omfattes af henholdsvis straffelovens § 249, stk. 1, og § 249, stk. 2,

Tiltalte vil herefter i det hele være at anse skyldig i overensstemmelse med anklageskriftet.

Som følge af det anførte vil tiltalte være at anse efter straffelovens §§ 241 og 249, stk. 1 og stk. 2, samt efter færdselslovens § 69, stk. 1, jfr. §§ 24, stk. 1, 25, stk. 1, 35, stk. 1, og 36, stk. 2, med hæfte i 20 dage.

I medfør af færdselslovens § 70, stk. 1, jfr. stk. 3, vil retten til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves førerbevis, være at frakende tiltalte for et tidsrum af 2 år.

Erstatningsspørgsmålet i sagen er ordnet forligsmæssigt for så vidt angår erstatningspligten, medens spørgsmålet om erstatningens størrelse er udsat til forhandling mellem parterne og eventuelt senere påkendelse under sagen.

Thi kendes for ret:

Tiltalte Arnold Christian Normann bør straffes med hæfte i 20 dage.

Retten til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves førerbevis, frakendes tiltalte for et tidsrum af 2 år.

Tiltalte, der selv har draget omsorg for sit forsvar, bør betale sagens omkostninger.

Skander-Madsen.

**Bilag 2,****Udskrift af Østre Landsrets dombog.**

År 1972 den 24. oktober blev i sagen:  
V.a.s. nr. 154/1972:

Anklagemyndigheden

mod

tiltalte Arnold Christian Normann,

i hvis behandling landsdommerne Berg Hansen, Vollmond og Pia Stürup med domsmænd har deltaget, afsagt sålydende

**DOM:**

Den indankede dom, der er afsagt den 21. marts 1972 af kriminalretten i Helsingør, er påanket af anklagemyndigheden til skærkelse og derefter af tiltalte Arnold Christian Normann principalt til frifindelse, subsidiært til formildelse.

Under domsforhandlingen har tiltalte mest subsidiært påstået stadfæstelse.

For landsretten er afgivet forklaring af tiltalte og vidneforklaring af civilingeniør Bengt Per Sørensen, arbejdsmand Henning Eriksen, radiotekniker Aage Hans Daniel Breidahl, mannequin Eva Mariane Haraldsted og bilinspektør Ole Schlichtkrull, der alle har forklaret i det væsentlige som gengivet i dommen.

Vidneforklaring er endvidere afgivet af Lene Marie Frihoff, der har forklaret, at hun sad i højre side på bagsædet i den af Flemming Andersen førte motorvogn. Kørslen var normal. Hun erindrer ikke noget om hastigheden. På det sidste stykke af motorvejen eller lige efter talte vidnet Haraldsted om, hvorvidt det ville være rigtigst, at hun tog sikkerhedssele på. Vidnet ved ikke, hvorfor sikkerhedsselen kom på tale, men der

blev ikke talt om, og hun havde ikke indtryk af nogen fare.

Også efter bevisførelsen for landsretten må tiltalte af de i den indankede dom anførte grunde anses skyldig i det forhold, for hvilket han er tiltalt, dog at det ikke kan anses for godtgjort, at tiltalte under overhalingen af den af vidnet Sørensen førte personmotorvogn over mere end en strækning af ca. 30 m fra spærreliniens begyndelse kørte med alle 4 hjul til venstre for spærrelinien.

Straffen findes at burde bestemmes til hæfte i 30 dage, medens frakendelsestiden findes passende bestemt.

Med de ovennævnte ændringer vil dommen være at stadfæste.

Tiltalte har selv sørget for sit forsvar for landsretten.

Thi kendes for ret:

Den indankede dom bør ved magt at stande, dog at den af tiltalte Arnold Christian Normann forskyldte straf fastsættes til hæfte i 30 dage, og at frakendelsestiden regnes fra denne doms afsigelse.

Sagens omkostninger for landsretten udredes af tiltalte.

*Berg Hansen.*

Udskriftens rigtighed bekræftes.

*Østre Landsrets kontor, den 31. oktober 1972.*

*Holmboe,*  
justitssekretær.



### Bilag 3.

#### De i domsudskriften vedrørende A. C. Normann anførte lovbestemmelser.

##### *Straffelovens § 241:*

§ 241. Den, som uagtsomt forvolder en andens død, straffes med hæfte eller bøde, under skærpende omstændigheder med fængsel indtil 4 år.

##### *Straffelovens § 249:*

§ 249. Den, som uagtsomt tilføjer nogen betydelig skade på legeme eller helbred, der dog ikke falder ind under § 246, straffes med bøde eller hæfte. Påtale finder kun sted efter den forurettedes begæring, medmindre almenene kræver påtale.

Stk. 2. Den, som uagtsomt tilføjer nogen skade af den i § 246 angivne art, straffes med hæfte eller bøde, under skærpende omstændigheder med fængsel indtil 4 år.

##### *Færdselslovens § 69, stk. 1:*

§ 69. Overtrædelse af denne lov eller de i medfør af denne givne bestemmelser straffes med bøde, hæfte eller fængsel indtil 1 år, jfr. dog stk. 2 og 3.

##### *Færdselslovens § 24, stk. 1:*

§ 24. Vejfarende skal optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed, så at der ikke opstår fare eller forvoldes skade eller ulempe for andre, og således at færdselen ikke unødigt hindres eller forstyrres. Pligten til at vise hensyn gælder også over for dem, der bor eller opholder sig ved vejen.

##### *Færdselslovens § 25, stk. 1:*

§ 25. Vejfarende skal efterkomme de anvisninger, som gives af politiet eller vejmyndighederne ved færdselstavler, afmærkning eller signaler. Fører af udrykningskøretøj kan dog i påtrængende tilfælde under iagttagelse af ganske særlig forsigtighed undlade at følge sådanne forskrifter.

##### *Færdselslovens § 35, stk. 1:*

§ 35. Kørehastigheden skal til enhver tid være afpasset efter forholdene med særligt hensyn til andres sikkerhed og må aldrig blive større, end at føreren bevarer fuldt herredømme over køretøjet. Både vej- og vejrforholdene, køretøjets egen tilstand og belæsning og færdselsforholdene i øvrigt skal herved tages i betragtning; ved kørsel i lygtetændingstiden skal hensyn tillige tages til belysningen, herunder lyset fra køretøjets egne lygter.

##### *Færdselslovens § 36, stk. 2:*

Stk. 2. Overhaling skal ske til venstre. Dog skal overhaling af sporvogn ske til højre, såfremt sporenes beliggenhed tillader det. Overhaling må kun foretages, når det kan ske uden ulempe for såvel forfra som bagfra kommende færdsel, og når der er fri oversigt over kørebanen. Overhaling må således bl. a. ikke ske foran eller i uoverskuelig eller brat vejkurve og foran eller på uoverskuelig bakke, ej heller foran eller på fodgængerfelt. Overhaling foran eller i vejkryds må kun ske, når omstændighederne tillader det, og under iagttagelse af særlig forsigtighed.

##### *Færdselslovens § 70, stk. 1 og stk. 3:*

§ 70. Frakendelse af retten til at føre motordrevet køretøj, hvortil der kræves førerbevis, skal finde sted, når en fører af et sådant køretøj har ført dette på groft uforvarlig måde, eller det i øvrigt efter beskaffenheden af den begåede forseelse og under hensyn til, hvad der foreligger oplyst om tiltaltes forhold som fører af motordrevet køretøj, findes betænkeligt af hensyn til færdselssikkerheden, at han fører motordrevet køretøj.

.....

*Stk. 3.* Frakendelsen sker for et bestemt tidsrum, ikke under 6 måneder, eller for bestandig. Sker den i medfør af stk. 2, skal den vare ikke under 1 år, medmindre der foreligger særlig formildende omstændig-

heder. Har retten midlertidigt været frataget tiltalte i medfør af bestemmelsen i stk. 6, bliver det i dommen at bestemme, at en dertil svarende del af frakendelsestiden skal anses forløbet.