

Cykler og venstrekørsel.

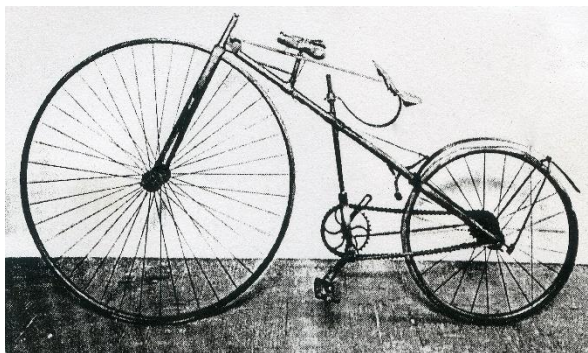
Hvad har det med hinanden at gøre? Egentlig intet, og dog!

At holde til venstre på vejene har medført en ikke helt uvæsentlig del af cyklens konstruktion, nemlig kæde-trækkets placering.

Cykelhistorikere bliver ofte stillet det spørgsmål: "Hvorfor sidder kæden i højre side?"

Hvis samme spørgsmål bliver stillet i England, ville det være lige så irrelevant, som at stille spørgsmålet: "Hvorfor sidder sadlen foroven på cyklen?"

Kæde-trækket, pedaler med kæde til baghjulet er en engelsk opfindelse. Det blev opfundet af Henry John Lawson i 1873, og af den simple grund, at kæde-trækket ikke skulle tilsnarvise ens tøj, når man stod på og af cyklen eller trak den, blev kæden anbragt på højre side. Man stod nemlig altid op på "maskinen" fra venstre, som når man stiger op på en hest. Den venstre side var jo ind mod siden af vejen og her gik man også når man trak cyklen f. eks. op ad bakker.



H.J. Lawson's første safety med kæde-træk til baghjulet 1873

Her er det på sin plads at oplyse lidt om, hvad der egentlig og historisk ligger til grund for at nogle lande har venstrekørsel. Det er ikke som mange tror noget engelsk, men skyldes udelukkende at England og 52 andre selvstændige nationer har bibeholdt venstrekørslen da andre lande ændrede det til højrekørsel.

For nogle år siden afholdt man på et universitet i London en historisk afhandling, hvor man fastlagde den historiske baggrund for venstrekørsel samt årsagen til at 23 nationer siden 1812 til 1967 gik fra venstre til højre trafik og 16 nationer ved indførelse af vejregler straks bestemte sig for højretrafik. Det vil være alt for omfattende her i detaljer at gengive indholdet af den rapport, der forligger i anledning af denne afhandling og som Cyclehistorisk Tidendes redaktion er i besiddelse af.



De første vejregler blev fastlagt af romerne og indført overalt, hvor romerne trængte frem. Ifølge disse regler blev det bestemt, at man skulle holde til venstre, når man mødte andre vejfarende på vej eller sti, for det havde man helt naturligt altid gjort. Det skyldes, at langt de fleste mennesker er højrehåandede og som følge deraf førte deres våben med højre hånd, og ved møde af andre på datidens smalle veje og stier, var det naturligt at have våbnet nærmest den ukendte evt. fjende eller en, der kunne have ondt i sinde.

Latin: Dexter =gunstig, højre, lykkebringende. Sinistre =dårlig, venstre, (den svage side).

I året 1300 fastsatte pave Bonifacius VIII, at fodgængere og vogne i Rom skulle holde til venstre når man mødte modgående, altså en fortsættelse af den tidligere romerske regel. Dette blev fulgt overalt i Europa. Men under den franske revolution

opstod en modstand mod pavens bestemmelse og man besluttede sig til at holde til højre, dette gjaldt dog ikke overalt i Frankrig, hvilket naturligvis medførte en del kaos på vejene.

På slagmarkerne havde man lige siden Richard d. I (Richard Løvehjerte) angrebet først på venstre flanke. Napoleon fik den idé at angribe første på højre flanke, som følge af denne strategi vandt han flere slag, og hans indså at det var lettere for hans fodfolk og langsomt kørende vogne at holde til højre på vejene, således at de hurtige ryttere kunne passere venstre om og klar til at angribe.



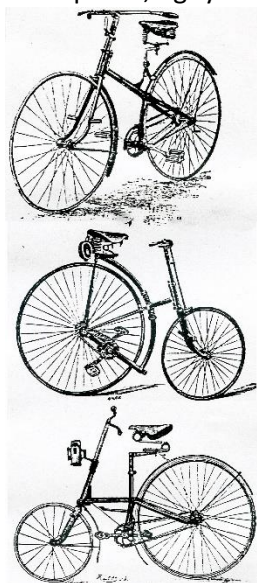
Det blev nu lidt efter lidt almindeligt at holde til højre i de lande, der var tilhængere af Napoleon.

Her som i resten af Skandinavien holdt vogne og ryttere til venstre på vejene. Den danske betegnelse nærmer og fjerner, hidhører fra venstrekørslen i Danmark. Den nærmer hest er den venstre hest, styrehesten, som går nærmest vejsiden, den venstre. Den fjerner hest er den hest, der er fjernest fra vejsiden, altså ind imod midten.

Kusken sad som regel i venstre side af bukken for at holde øje med vejkanten og havde piskeren i venstre hånd. I 1778 forsøgte man i Danmark at danne en "Veicommission", men først i 1793, samme år som Napoleon blev kendt ved belejringen af Toulon, underskrev Chr. VII en forordning vedrørende vejvæsenet, hvori det fremgår, at man "bør holde til højre".

Men ingen rettede sig efter forordningen. Man vedblev at holde til venstre, da det var mere praktisk i flere henseender, bl. a. når man trak med kvæg, hvor man gik på venstre side ind mod vejkanten. Man steg også på og af en hest fra venstre.

I 1869 kom der en politivedtægt bl. a. for velocipederne, som i dette år var blevet meget populære. Her blev det bestemt, at velocipederne skulle holde stille ved møde med ryttere, og velocipederne skulle forsynes med bjælder eller klokker, men højrekørslen som sådan blev ikke nævnt hverken for vogne eller velocipeder, og ryttere holdt stadigvæk til venstre.



90 år efter den første forordning kom endelig i 1881 bestemmelsen om at man lovmæssigt skulle holde til højre. Det var i den høje bicykels glansperiode, og der var især fra bicyklisternes side stor modstand mod denne bestemmelse, da man stod på og af fra venstre ind mod venstre side af vejen. Bicyklistene fortsatte derfor med at holde til venstre, og det samme gjorde rytterne, ligesom langt de fleste hestevogne. Det var nemlig ikke så lige til at vænne heste til at gå i højre side af vejen, især ikke hvis kusken døde lidt hen.

Enkelte vognkuske, der forsat sad på venstre side på bukken, indså at det måske kunne være en fordel at køre i højre side, således at de bedre kunne holde øje med modgående og passere tættere på, naturligvis under forudsætning at den modgående vogn også holdt til højre. Det var praktisk i byernes smalle gader, men på landet kørte man forsat i venstre side af vejen.

Da nogle vogne i byerne holdt til højre og andre til venstre, samt at ryttere og bicyklistene også holdt til venstre, skabte det naturligvis problemer.

Når man i andre lande ved et sammenstød mellem trafikanten, spurgte: "hvem var på den rigtige side af vejen", hed det i Danmark: "hvem har skylden", men om man var på den ene eller anden side havde intet at sige. Først i 1889 faldt en dom efter et sammenstød mellem 2 hestevogne i København. I dommen stod:

"Da det nu er kutyme at holde til højre, skal den vogn der holdt til venstre have bøde" Altså 6 år efter loven om højrekørsel var denne kun en kutyme.

Sidst i 1880'erne var de høje bi-cyklers popularitet gået tilbage til fordel for de fra især England indførte nye lave "Safeties" Sikkerhedscyklere, eller "forsigtigpercyclyer" som de også blev kaldt. Man stod også på og af fra venstre og modsat kæden for ikke at tilsmudse sit tøj. På stellet venstre side var anbragt et opstigningstrin, som man satte venstre ben på for at lette opstigningen. Dette trin blev senere anbragt på baghjulets aksel og fik i Danmark øgenavnet Hønsepind og kunne ses på mange cykler til ca. 1930'erne.

Der var stadig mange protester mod højrekørslen. Mange indlæg i datidens aviser og især i de mange cykeltidskrifter, medlemsblade for de mange cykelklubber, der talte for venstrekørslen fordele.

I Cycletidende 1892 læser man om en søndagstur ad strandvejen til Helsingør Deltagerantallet var 32, deriblandt var 8 på bicykel, som nu kaldtes The good old ordinary (Den gode gamle almindelige) resten både damer og herrer var på de nye safetycykler, og artiklen slutter med: " ...den dag havde Højrekørslen en god Dag"

Det tog altså 9 år før man helt havde anerkendte højrekørslen indførelse i Danmark. Men cykler er selv i dag med kædetrækket på højre side, som det eneste transportmiddel i verden beregnet til venstre kørsel.

Nogle ganske få tyske cykelfabrikker anbragte omkring 1930 kædetrækket på venstre side, men dette skyldtes sikkert, at alt skulle være tysk på den tid.

Når man studerer venstre og højre kørsel og grunden derfor støder man på utrolig mange særheder. Cykler er som sagt ved deres konstruktion stadigvæk beregnet til venstrekørsel og det har man aldrig ændret, trods at det til tider medfører ulempe, hvis man som det er mest almindeligt, står på af og på cyklen fra venstre og ud mod trafikken.

Da de vestindiske øer blev danske fulgte man den danske venstrekørsel. Da Danmark gik over til højrekørsel glemte man at ændre dette på øerne, og da de i 1917 blev solgt til USA, fortsatte man med venstrekørsel. Derfor er The Virgin Islands, som øerne hedder i dag, det eneste amerikanske område, hvor man stadig har venstrekørsel.

Tog på dobbeltsporet jernbaner følger som regel landets vejregler, undtagen i Frankrig, hvor tog kører til venstre på dobbeltspor. Det har man altid gjort, en fordel da kanaltunnelen åbnede til England.

I Sverige havde man højrekørsel fra 1718-1734, hvorefter man ændrede til venstrekørsel og ændrede det igen i 1967, men tog i Sverige kører fortsat i venstre side af dobbeltspor.

I Europa gik Østrig over til højre-kørsel i 1939, Tjsechoslovakiet og Ungarn i 1939, Island i 1968. Rusland og Finland ændrede venstrekørslen under den sidste zar. I alt er 23 lande i vor tid gået over til højrekørsel.

På de fleste væddeløbsbaner over hele verden kører man fortsat venstre om især på cykelbaner.

Skibe holder overalt i verden til Styrbord, (højre) grunden dertil kan man læse om i skibsfartens historie.

Der kunne nævnes mange andre forhold, som viser at venstrekørsel på veje var udbredt over hele verden og om den historiske og naturlige baggrund, som også har noget med hvordan den menneskelige hjerne fungerer.

Om højrekørslen indførelse kan kun siges, at den tilsyneladende opstod ud fra Napoleons militærstrategi, som i begyndelsen nogle lande fulgte, hvorefter andre senere fulgte efter for, at det var mere praktisk, og fordi det skulle være ens, men man kunne lige så godt have bibeholdt venstrekørslen, for det havde langt de fleste lande oprindeligt.

Som følge af højrekørsens indførelse må vi cyklister så for fremtiden leve med, at cyklen stadig er beregnet til venstrekørsel, og den ulempe for de fleste at kæden sidder på højre side.

I England siger man:

If you go left, you go right,

if you go right, you go wrong.

Og sådan vil det helt sikkert vedblive at være.