

Co zdecydowało, którą stroną drogi jeździmy?

26 stycznia 2022

Po lewej czy po prawej stronie? Obecnie nie mamy tego dylematu i w większości krajów na świecie jeździmy po prawej. Jednak jeszcze niedawno liczba państw, w których obowiązywał ruch lewostronny była znacznie większa, niż obecnie. Po lewej stronie jeżdżono w Szwecji czy Danii, a w Austrii w pierwszej połowie XX wieku w części kraju obowiązywał ruch lewo-, a w części prawostronny. Teraz wszyscy Austriacy jeżdżą po prawej. Kto jednak ma rację i który sposób poruszania się jest bardziej właściwy czy uzasadniony?

Tego droga, kto silniejszy

Przez większość historii ludzkość nie potrzebowała przepisów dotyczących ruchu na drogach. Nawet w tak rozwiniętych państwach jak Imperium Rzymskie, z jego rozbudowaną siecią dróg, nie istniały odgórnie narzucone zasady poruszania się. Większość dróg było wąskich, więc wprowadzanie obowiązku jazdy po konkretnej stronie i tak mijało się z celem. Nawet na szerokich drogach jeżdżono środkiem, po koleinach, a pierwszeństwo miał ten, kto je wymusił. Większy, silniejszy czy znaczniejszy mógł więc zostać w wygodnych bezpiecznych koleinach, a mniejszy musiał zjechać wozem na bok i liczyć na to, że nie ugrzęźnie na poboczu. Jedynie na kilku szerokich mostach wprowadzono zasady mijania się po konkretnych stronach.

Badania kolein na drogach w ruinach Pompejów sugerują, że w mieście tym jeżdżono po prawej stronie. Jednak była to preferencja kulturowa, a nie odgórny nakaz. Co nie znaczy, że rządzący w Imperium nie zajmowali się ruchem drogowym. Wiemy, że już w I wieku przed naszą erą ruch kołowy w Rzymie stanowił

tak wielki problem, iż Juliusz Cezar wydał zakaz poruszania się powozów i rydwanów przed godziną 15. Wyjątek wprowadzono dla wozów z materiałami budowlanymi na potrzeby świątyń lub innych robót publicznych. Zarządzenie miało ułatwić ruch pieszy w mieście. Ruch może i ułatwiło, ale miało to swoje konsekwencje. Ponad 100 lat później poeta Juwenalis w jednej ze swoich satyr narzeka, że hałas czyniony przez wozy w nocy nie pozwala ludziom spać.

Pierwsze zasady

Najstarszy zapis zasad poruszania się po drodze znajdziemy prawdopodobnie w „Zhou Li” („Obyczaje Zhou”) z II w. p.n.e. Dzieło opisuje organizację państwa zachodniej dynastii Zhou (1046 p.n.e. – 771 p.n.e.). W księdze czytamy, że „na drogach mężczyźni zajmują prawą stronę, kobiety lewą, a wozy jadą środkiem”. Jednak były to nie tyle przepisy ruchu drogowego, co opis struktury społecznej.

Gdy zaś trzeba było się minąć, o tym, kto którą stronę zajmie, decydował przypadek lub obyczaj, nie nakaz prawny. I takie zwyczajowe zasady nie dotyczyły całości ruchu, a określały, kto komu ma ustąpić z drogi. W niektórych miejscach władze dość wcześnie regulowały pewne zasady poruszania się. Sachsenspiegel, saksońskie prawo z początków XIII wieku, mówiło, że pieszy ma ustąpić konnemu, konny wozowi, a wóz pusty wozowi pełnemu. Taki sposób pojmowania ruchu utrzymał się przez wiele wieków. Jeszcze w 1930 roku w raporcie australijskiego rządu znalazło się zalecenie, by na wąskich brukowanych drogach pierwszeństwo miał pojazd cięższy, nawet gdyby oznaczało to, że pojazd lżejszy musi częściowo zjechać z drogi.

Obyczaj najważniejszy

Dla osób pieszych bardziej naturalnym jest trzymanie się prawej strony. Niektórzy twierdzą, że dzieje się tak, gdyż

większość ludzi jest praworęczna, więc żołnierz niosący tarczę na lewym ramieniu, wolał mieć ewentualnego napastnika po swojej lewej stronie, zatem w niespokojnych czasach mijał idącego z naprzeciwka człowieka wybierając prawą stronę drogi. W sytuacji, gdy zbrojny nie miał tarczy, to mając przypasaną broń po lewej stronie mógł się nią szybciej zasłonić, gdy potencjalny napastnik również był po lewej. Mijając się z nim wybierał więc prawą stronę drogi. To jednak tylko dywagacje. Pewnym jest zaś, że wybór prawej strony jest naturalny podczas prowadzenia zwierząt. Trzymamy je prawą ręką, więc wygodniej jest iść z lewej strony zwierzęcia, wybierając prawą stronę drogi.

W Japonii zaś *savior-vivre* wymagał, by mijać się tak, aby przypasany u boku miecz był dalej od mijanej osoby. Tym bardziej, że na wąskich uliczkach miast mijający się samurajowie, idąc prawą stroną, mogli przypadkiem zderzyć się mieczami co mogło zostać uznane za obrazę i powód do pojedynku. Rozsądnie więc było zejść na lewą stronę, by uniknąć przypadkowego zderzenia i nieporozumienia towarzyskiego. Zwyczaj ten został sformalizowany, gdy powstawała japońska sieć kolejowa. Była ona budowana przez Brytyjczyków, więc tutaj nałożyły zwyczaj obu krajów i pociągi jeździły lewym torem. Ostatecznie przepisy z 1924 roku uregulowały kwestię ruchu lewostronnego. Do dzisiaj Japonia jest jednym niewielu państw nie będących w przeszłości brytyjską kolonią, w których obowiązuje ruch lewostronny.

Po drugiej stronie oceanu koloniści mieszkający na terenie dzisiejszych Stanów Zjednoczonych przywieźli ze sobą różne zwyczaje, więc brytyjskie kolonie w Ameryce Północnej nie zostały zdominowane przez brytyjski zwyczaj poruszania się lewą stroną. Co więcej, wszystkie dostępne dowody wskazują, że w kolonialnej Ameryce Północnej poruszano się zwykle po prawej stronie drogi.

Wozy przesądziły sprawę

Historycy zgadzają się co do tego, że najważniejszym impulsem utrwalenia ruchu prawostronnego było pojawienie się wozów typu Conestoga. Conestoga był ciężkim wozem, prototypem dla słynnych szkunerów prerii, zdolnym do przewożenia nawet do 6 ton ładunku i był ciągnięty przez 4-6 zwierząt. Po raz pierwszy wozy tego typu były używane do transportu pszenicy pomiędzy doliną Conestoga w Pensylwanii a pobliskimi miastami. Wozy nie miały specjalnego siedziska. Woźnica albo siedział po lewej, albo siedział lub stał na tzw. lazy board umieszczonej z lewej strony pomiędzy osiami wozu, gdzie znajdował się hamulec, albo też jechał na oklep na ostatnim zwierzęciu po lewej. Lewa strona była naturalnym wyborem, gdyż większość ludzi jest praworęczna, więc lejce trzymali w prawej ręce. A skoro woźnica znajdował się po lewej, to naturalnym wyborem było mijanie się wozów na wąskich drogach po prawej stronie, dzięki czemu powożący mogli pilnować, by nie zahaczyć się wystającymi osiami.

Wozy Conestoga pojawiły się około 1750 roku i sposób powożenia nimi miał tak wielki wpływ na obyczaj poruszania się po drogach, że prawostronny ruch przyjęto w najwcześniejszych amerykańskich przepisach regulujących tę kwestię. W 1792 roku władze Pensylwanii nakazały, by wozy mijające się na Pennsylvania Turnpike pomiędzy miastami Lancaster i Filadelfia, wybierały prawą stronę drogi.

Pierwsze prawo regulujące ruch na wszystkich drogach stanowych zostało przyjęte w Nowym Jorku w 1804 roku i nakazywało ono ruch prawostronny. W roku 1813 takie samo rozwiązanie przyjął stan New Jersey. Z czasem podobne zasady wprowadziły inne stany, gdy więc w USA zaczęły powstawać pierwsze samochody, ich twórcy umieszczali kierownice po lewej strony, by – podobnie jak w przypadku wozów Conestoga – kierowcy mogli mijać się jadąc po prawej stronie drogi.

W Meksyku podróżowano głównie po prawej stronie, jeszcze zanim kraj uzyskał niepodległość od Hiszpanii. A prawostronną zasadę poruszania się tylko wzmocnił import samochodów z USA. Miały one kierownice z lewej strony, więc jeżdżono po prawej. Amerykańskie samochody prawdopodobnie miały też wpływ na kształtowanie się prawostronnego ruchu w Kanadzie, ale tam był to długotrwały proces. W prowincji Ontario jeżdżono po prawej stronie już w 1812 roku, ale na przykład w Nowej Szkocji jeszcze w roku 1922 poruszano się po lewej.

W Europie sytuacja nie była tak klarowna. We Francji na przełomie XVIII i XIX wieku stosowano wozy dostawcze podobne do Conestoga. Woźnica siedział na ostatnim koniu po lewej. Zatem mijające się wozy zjeżdżały na prawo. Zasadę tę zaczęli stosować też i cywile. Wraz z podbojami Napoleona zasada ruchu prawostronnego zaczęła rozpowszechniać się w Europie. W 1852 roku wydano we Francji dekret, dotyczący głównych dróg i ulic miejskich, w którym nakazano ruch prawostronny. Reguły takie przyjmowały też inne kraje. W Rosji ruch prawostronny wprowadzono jeszcze za caratu, na Bliskim Wschodzie rozpowszechnił się on za czasów Imperium Osmańskiego, a w Chinach wprowadzono ją pod rządami Kuomintangu w 1946 roku. Przy zasadzie ruchu lewostronnego pozostała Wielka Brytania i jej kolonie.

Ruch lewostronny

Dlaczego więc Brytyjczycy jeżdżą inaczej niż reszta Europy? Poruszanie się lewą stroną drogi było na Wyspach powszechnym zwyczajem. A został on wzmocniony konstrukcją brytyjskich wozów z XVIII i XIX wieku. Były one mniejsze niż Conestoga i... miały z przodu ławkę. Ławka zaś dawała woźnicy więcej swobody. I zwykle woźnica siadał po prawej stronie koni, by móc swobodnie prawą dłońią operować batem, bez obawy, że zahaczy o ładunek z tyłu. Mijając inny wóz zjeżdżano więc na lewo. W powozach przewożących pasażerów woźnica również siadał po prawej, a obok niego siedział pomocnik, który mógł szybko

zeskoczyć i pomóc pasażerom przy wysiadaniu.

Pierwsze na Wyspach prawo nakazujące korzystanie z konkretnej strony drogi pojawiło się już w 1669 roku. I przepis ten mógł stać się prekursorem wszystkich brytyjskich praw dotyczących organizacji ruchu. Nakazano wówczas, by na London Bridge wozy trzymały się lewej strony. W 1772 roku Szkocja nakazała ruch lewostronny na wszystkich swoich drogach. A zasada ta została ostatecznie przypieczętowana w 1835 roku, kiedy to Highway Act narzucił ruch lewostronny na wszystkich drogach Wielkiej Brytanii. Gdy więc na Wyspach zaczęto produkować samochody, kierownice montowano z prawej strony.

Zasada ruchu lewostronnego trafiła też do brytyjskich kolonii. Obecnie obowiązuje ona w ponad 60 państwach i terytoriach zależnych, głównie w Wielkiej Brytanii i części jej byłych kolonii. Z kolei na dwóch brytyjskich terytoriach zależnych – Gibraltarze i Brytyjskim Terytorium Oceanu Indyjskiego (BIOT) – obowiązuje ruch prawostronny. Gibraltar wybrał tę zasadę ze względu na granicę lądową z Hiszpanią. Z kolei BIOT składa się z niewielkiej wyspy Diego Garcia i tysięcy miniaturowych niezamieszkanых wysepek. Na Diego Garcia jest duża amerykańska baza wojskowa, więc wprowadzono tam ruch prawostronny.

Autor: Mariusz Błoński

Źródło: KopalniaWiedzy.pl