

henvendt paa de fra venstre kommende Køretøjer og paa de — ligeledes paa hans venstre Side værende — modgaaende Køretøjer, som jo, naar de svinger ud til venstre, vil faa Forkørselsret. Herved ledes hans Blik bort fra det ham nærmest liggende Fortov, Fortovet til højre for ham, og fra de Fodgængere, der træder ud fra dette Fortov, altsaa fra de Fodgængere, som med det korteste Varsel kan komme ud foran Køretøjet; Fodgængere fra venstre er der normalt bedre Tid til at opdage. Og ganske vist maa Fodgængerne selv være agtpaaagivende, naar de træder ud fra Fortovet, men det vil dog ikke kunne forsvares, at hele Ansvaret for deres Sikkerhed lægges over paa dem selv. Man maa ogsaa kræve Paa-passelighed fra Køretøjernes Side.

Den anden Hovedindvending imod Venstreforkørselsretten er, at de vigepligtiges Tilbøjelighed til at vige ud til Siden bag om det tværgaaende Køretøj let fører det vigeende Køretøj ind i Banen for de modgaaende Køretøjer eller ind foran de bagfra kommende. Denne Fare forøges væsentlig derved, at de hurtiggaaende Køretøjer i bymæssig Trafik naturligt holder sig nær ved Gadens Midte, jfr. Reglen i § 8, Stk. 1, 3. Punktum. Det er næppe gør ligt at fastsætte, at det vigepligtige Køretøj altid skal opfylde sin Vigepligt ved at standse eller nedsætte Hastigheden, men ikke maa gøre det ved at svinge til venstre. Thi en saadan Bestemmelse vilde besværliggøre Færdslen, og den vilde ikke kunne overholdes, da det ofte er nødvendigt at vige ud samtidig med, at der bremses. — Ved Højreforkørselsretten svinges der derimod til højre, altsaa bort fra den modgaaende og bagfra kommende Færdsel. Naturligvis kan der være Hindringer for Udsvinget, saasom holdende Køretøjer, men Erfaringen viser, at denne Bagomkørsel til højre som Regel foregaar let og uhindret. Hvad særlig angaar de holdende Køretøjer bemærkes, at disse er lettere at opdage end de bagfra kommende, og at der er bedre Tid til at opdage dem end de modgaaende Køretøjer.

3) Højreforkørselsretten.

Højreforkørselsrettens Fordele og Mangler er i det væsentlige angivet i det foregaaende. Dens Fordele er navnlig, at den tvinger den kørende til Agtpaaagivenhed fremad og til højre, altsaa ogsaa overfor Fodgængere, der kommer fra højre Fortov, og overfor hvilke der ikke er Tid til lang Overvejelse. Opfyldelsen af Vigepligten indeholder derhos i sig selv ingen Faremomenter. Hovedindvendingen mod Reglen er, at den til en vis Grad gør Vold paa Færdselens Natur ved at paalægge Hovedfærdselsaarens Trafik at holde tilbage for alt, hvad der kommer fra højre, og derved hindrer Færdselens frie Løb paa Hovedfærdselsaaren. Denne Ulempe er væsentlig større i Byerne end paa Landet.

Bortset fra Tyskland og England har alle de Lande, med hvis Færdselsregler Udvalget er bekendt, Højreforkørselsret (henholdsvis Venstreforkørselsret, hvis der er Venstrekørsel i vedkommende Land). I Tyskland gælder iøvrigt ogsaa Højreforkørselsretten som subsidær Regel, nemlig hvor Gader eller Veje af samme Rang skærer hinanden, og i England er der som nævnt ingen Lovregel.

Den i Paris den 24. April 1926 vedtagne internationale Konvention om Vejførdsel har i Artikel 6 følgende Bestemmelse:

»I Princippet og med Forbehold af afvigende Bestemmelser, givne af den kompetente Myndighed, er Føreren forpligtet til i Vejdeler og Vejkryds at vige for den Fører, der kommer fra højre, hvor der er Højrekørsel, eller fra venstre, hvor der er Venstrekørsel.«

Konventionen, der blandt andet er tiltraadt af Østrig, Spanien, Frankrig, Italien, Polen og Schweiz, er ikke tiltraadt af Danmark og er altsaa ikke afgørende for, hvilken Regel der skal følges her i Landet, ligesom den ogsaa efter sit Indhold giver et Spillerum for afvigende Bestemmelser i de enkelte Lande. Men den viser, i hvilken Retning den internationale Opfattelse af Spørgsmaalet gaar, og med den stigende internationale Sam-