

Starfshæfi og hvíldartími.

Þakkir eiga þeir menn skilið, sem vinna vilja að því að hógum bifreiðarstjóra sé þannig háttað, að þeir geti verið færir um að gegna starfi sínu. Vinna slíkir menn í almennings þarfir, engu síður en sjálfra bifreiðarstjóranna. Sá sem bifreið ekur, má flestum síður, dotta við starf sitt, eða gleyma sér, þó ekki væri nema augnablik, engum vit, hvenær svo getur að horið, að einhver verði að liða fyrir það líftjón eða lima, ef bifreiðarstjórinn hefir ekki fulla árvekni sína og svefn. Þesskonar mönnum ríður því meira á en jafnvel flestum öðrum, að hafa fullan svefn. Því það sem fyrst tapast, ef á svefninn vantar, er snerpan. Óútsofinn er maðurinn bæði seinni að hugsa og seinni til viðbragðs. Rannsóknir hafa sýnt, að menn sem höfðu fengið 6 stunda svefn, gátu ekki verið eins fljótir að reikna ein-

falt dæmi, eins og ef þeir voru sofdir. Jafnvel þó að þarna vantaði ekki nema lítið á fulla hvíld, varð óviðráðanlegur snerpumundur. Og svipað er að segja um hreyfingaflyti. Altal- að var í sumar, að bifreið full af fólki hefði oltið um, sakir þess að sá sem við stýrið sat, gat ekki haldið sér vakandi, og að ekki hefði mátt tæpara standa í önnur skifti, að líkt færi, sakir þess hve bifreiðarstjórar voru vansvefna. Mun flestum koma saman um, að á slíkt megi ekki hætta. En afar ólíklegt virðist, að bifreiðastöðvar falli í rústir — eins og einhver komst að orði hér í blaðinu fyrir skömmu — ef reynt er til að sjá um að bifreiðarstjórar fái nokkuru meiri hvíld og meira frelsi en hingað til hefir verið.

30. nóv. 1930

Helgi Pjeturss.