

miesięczną pensję według normy przeciętnej z ostatnich trzech miesięcy pracy.

§ 10.

Za **uszkodzenie maszyny** odpowiedzialny jest każdy szofer osobiście, oraz obydwaj szoferzy obsługujący daną maszynę. W wypadkach spornych, rozstrzyga Sąd Polubowny.

§ 11.

W wypadku, kiedy kursowanie samochodów czasowo musi być wstrzymane ze względów atmosferycznych, szoferzy otrzymują 50% swoich zasadniczych poborów.

§ 12.

Pracownicy obowiązani są stosować się do regulaminu wewnętrznego wydanego przez Zarząd przedsiębiorstwa, a uzgodnionego z przedstawicielami Związku.

§ 13.

Wypłata **wynagrodzenia** pracownikowi odbywa się regularnie każdego 1, 10 i 20 dnia miesiąca, a o ile dzień ten przypada na niedzielę lub święto, to wypłata winna się odbyć w dniu poprzedzającym święto.

§ 14.

Szoferowi **wzbronione jest** wykonywać obowiązki konduktora, a konduktorowi obowiązków szofera.

§ 15.

Każdy szofer otrzymuje od przedsiębiorstwa **ubranie do pracy**, a składające się z następujących przedmiotów: ubranie robocze (combinaison) czapka, oraz kożuch na wóz ciężarowy.

§ 16.

Przedsiębiorstwo obowiązuje się do bezpłatnego przewozu delegata Związku, który za specjalnem zaświadczeniem wyjeżdża w sprawach Związku.

przecież w razie potrzeby będzie mogła użyć jako świadka, ja zaś oczywiście nie mogłem mieć świadka. Nie mówią już o tem wszystkim, owe 80 gr. też mają swoje znaczenie.

— Wyobraźmy bowiem sobie, że za przykładem owego urzędnika pójdą i inni pasażerowie, i zaczną „uczyć“ szoferów jazdy.

— Komuś się nie spodoba objechanie wieży, innemu znów, że jej się nie objechało. Każdy pasażer znajdzie coś do powiedzenia.

— Jednemu będzie się zdawało, że zbyt wolno się jedzie, innemu znów odwrotnie, a każdemu, że zadrogo płaćć wypadło! Szofer nigdy nie potrafi, dostosować się do gustu każdego pasażera i w rezultacie, o ile każdy z nich „za karę“, nie dopłaci szoferowi 80 gr., to cóż z tego wyniknie? Wyobraźmy sobie, że dziennie ma się przeciętnie 20 pasażerów o ile każdy nie dopłaci 80 gr., wyniesie to okragło 16 zł. co równa się dwudniowemu zarobkowi przeciętnego szofera. Jak taki szofer będzie wyglądał po tygodniu, dajmy na to?

— Powiesi się! — huknął nam nad głowami doniosły głos. Obejrzelśmy się mimowoli, za nami z miną tryumfującą stał nasz siwowłósy przyjaciel, co tak uporeczywie zawsze prorokował zagładę automobilistom.

A co! nie mówiłem? — huknął tryumfując, nie mówięm że oni znajdą taki środek, od którego nas wszystkich djabli wezmą!

— Nie rozumiem, do czego kolega mówi — rzekłem zdumiony, wzruszając ramionami, — proszę mówić wyraźniej, a nie tak zagadkowo. — Jakto, już się wieszacie i nie wiecie pocić! — zdziwił się stary.

§ 17.

Płaca podstawowa dla szoferów wynosi **300 zł. miesięcznie**.

§ 18.

Na każdym autobusie winien znajdować się **pomocnik**, zdolny do wykonywania zarządzeń szofera.

§ 19.

Umowa niniejsza jest ważna od dnia jej podpisania do dnia pierwszego stycznia 1932 roku i może być prolongowana nadal, o ile która ze stron przed dniem pierwszego grudnia 1931 roku nie zażąda jej zmiany.

Łuck.

PRZEBIEG WALNEGO ZGROMADZENIA.

Zebranie zostało zwołane na godzinę 17-ą. Stawili się przedstawiciele poszczególnych miast: jak Kowla, Chorochowa, Ostroga, Włodzimierz.

Zebranie otworzył kol. **Tłuchowski**, powołując na przewodniczącego jednego z poważniejszych kolegów kowelskich. Sprawozdanie z działalności Związku zdał kolega **Łacisz**, następnym mówcą, który scharakteryzował dzisiejsze położenie szoferów w całej Polsce był Sekr. Zarz. Gł. kol. **Rongienc**.

Zebrani wyrazili wotum ufności ustępującemu Zarządowi. Wybrano **nowy Zarząd** z kol. Tłuchowskim na czele któremu polecili zebrani koniecznie wyszukać odpowiedni lokal, a przede wszystkim dostępny dla członków.

Najważniejszym tematem dyskusji na Zgromadzeniu była sprawa **umowy zbiorowej**. Szeroko omawiane były zakusy właścicieli przeciwko pracownikom. Przyjęto rezolucję domagającą się od zarządu opracowania umowy na wzór obowiązującej na terenie **Równa**. Polecono Zarządowi przeprowadzić pertraktacje **w szybkim czasie**, aby w tym sezonie można było korzystać z umowy i aby w braku jej koledzy z Łucka nie stanowili konkurencji dla pracowników zorganizowanych w Równem.

Po końcowem przemówieniu kol. Rongiensa wzywał do solidarnej pracy w myśl hasła: jeden za wszystkich a wszyscy za jednego.

Ależ przepraszam, jeszcze się nie wieszamy i narazie nie widzę powodu, dla którego mieliśmy to robić w przyszłości.

— Nie widzicie, bo krótkowzroczni jesteście, — grzmiał stary — a przecież to jest takie wyraźne! Proszę mi powiedzieć naprzykład, jak kolega będzie żył, o ile będzie zarabiał dziennie 8 zł. a niedobór jego kasy będzie przekraczał 16?

— No oczywiście — rzekłem — to jest niemożliwe, ale tak przecież nie będzie...

— A otóż będzie — przerwał mi stary — i zaraz powiem dlaczego. Nasze społeczeństwo, jak już mówiłem postanowiło zniszczyć automobilizm. A więc zwalczają go władze administracyjne, przez stosowanie drakońskich kar za byle błahostkę. Zwalczają go policjanci, przez wyszukiwanie owych błahostek. Zwalczą go i prasa codzienna, szykanując i podburzając przeciwko nam publiczność.

Lecz wszystkie te metody zawiodły na całej linii i nareszcie nasi prześladowcy doszli do przekonania, że są bezsilni, przekonali się bowiem, iż jak długo będą automobilści, dopóty będzie rósł i rozwijał się „wróg ludzkości“ automobilizm. To znaczy, że chcąc aby nie było samochodów, trzeba wytępić szoferów. Bo rzecz jasna, że gdy nie będzie szoferów to i samochody same nie będą jeździły i znów zapanauje wszechwładnie nasza ulubiona półzdechła szkapą dożkarska i Wańka jamiszczyk! — Tak dawno sobie uplanowano w Wilnie, lecz nie wiadzano dokładnie, jak do tego się zabrać, nie wiadzano gdzie jest nasze słabe miejsce w które trzeba z całej siły uderzyć. I otóż owo miejsce mistrzowsko odnalazł pan Grzyb! A więc brawo panie Grzyb!

J. P. P.