

»Chaufeuři mimo to pracovní oblek (dle doplňku § 7 oděv řádu na 2 roky).«

Bod 8. výměrku »Výhybkářie doplňuje se výměrkem:

Rukavice soukenné.

V bodu 12. výměrku »Přední dělnici vrchní stavby« doplňuje se výměrku:

»plášť ze sukna tmavošedého s oxydovanými služebními knoflíky« slovy »anebo krátký vatovaný kabát zimní dle potřeby služby.«

Mimo to přidává se výměrku:

»čepice zimní.

Nápis bodu 13. výměrku se doplňuje a zní:

»Kočič, závozníci včetně závozníků automobilových vozidel a hlídači.«

Výměrku »sako letní z hnědě pruhovaného grádlice« nahraňuje se »Sako letní z tmavošedého plátěného štruksu.«

Výměrku »Kožichy beránců s povlakem ze sukna tmavošedého s černými kostěnými knoflíky pro kočič doplňuje se slovy: »a závozníky.«

V bodu 14. výměrku »Výpomocní sluhové« doplňuje se výměrku:

»plášť ze sukna tmavošedého se služebními oxydovanými knoflíky« slovy »anebo krátký vatovaný kabát zimní dle potřeby služby.«

V bodu 15. výměrku »Dělníci ve skladech, pokud pracují též venku« se výměrku:

»sako letní mění se druh látky místo »z hnědě pruhovaného grádlice« na »z tmavošedého plátěného štruksu event. cajku.«

výměrku »plášť ze sukna tmavošedého« mění se na »krátký vatovaný kabát« z téže látky.

V bodu 17. výměrku »Montéři vrchního vedení a špičkářie rozšiřuje se možnost volby látky pracov. obleku takto; pracovní oblek (kalhoty a blůza) z modrého kepru nebo šedého štruksového plátna event. cajku; výměrku »pryzový plášť krátký (pouze špičkáři)« se vypouští a nahraňuje se tímto:

krátký kabát z vrácených pláští.

V bodu 18. výměrku: »Spojovači vozů« doplňuje se výměrku:

»kabát krátký z vrácených starších pláští neb povlaků kožichových« slovem »vatovaný.«

V bodu 19. výměrku »Čističky kolejí (včetně sypačů písku)« připojuje se doplněk:

Kdyby inventární sklad neměl upravených oděvů po ruce, buďž objedná oděv z tmavošedého hamburáku bez vesty.

Bod 20. výměrku v nadpisu mění se takto: Čističky kolejí a čekáren a ženské sily zaměstnané při úklidu a vytápění kancelářských místností, pokud jsou ustanoveny trvale.

Výměrku pak jest upraven takto: černý pracovní plášť kalikový zimní kabát z vrácených pláští starší vrácený nepromokavý plášť čepice nízké se služeb. znakem

pouze pro čističky kolejí a čekáren.

Bod 22. výměrku »Montéři veřejného osvětlení« doplňuje se výměrku:

čepice zimní.

V bodu 23. výměrku »Úředníci« připojuje se odstavec:

Mimo to může správní rada po návrhu pers. komise povolit vydání pracovního pláště i jiným úředníkům, kde výkonem služby nastává zvláštní mimořádné opotřebení oděvů.

Bod 24. výměrku »Podúředníci techničtí a kancelářští« mění se ve znění odst. 1., který se znění takto:

Správní rada měst. elektr. podniků se zmocňuje, aby technickým a kancelářským podúředníkům, kteří do platnosti oděvního řádu schváleného úřad. správní komisí dne 22. prosince 1922 dostávali oděv in natura dle usnesení správní rady měst. elektr. podniků z 13. září 1918, č. j. 15118, a výměrku oděvních dle toho nového oděvního řádu nedostávají, poskytovala podle volného uvážení peněžní relutum do 600 Kč ročně jako příspěvek na oděv od roku 1924 po dobu aktivní služby.

Mimo to může správní rada měst. elektr. podniků po návrhu komise personální povolit vydání pracovního oděvu nebo pláště též technickým nebo kancelářským podúředníkům, kde výkonem služby nastává zvláštní mimořádné opotřebení oděvů, nejvýše však jeden ročně.

Odstavec druhý Ad 23 a 24 zůstává beze změny.

V bodu 28. výměrku »Uhlíři a popeláři« nahraňuje se výměrku »event. dřeváky« slovy »event. pracovní boty starší na 1 rok.«

V bodu 29. výměrku »Ošetřovatelé koní a dělníci při dopravě uhlí v elektrárně« připojuje se tento dodatek:

dělníci při dopravě uhlí v elektrárně mimo to dlouhý kožich obnošený anebo krátký vatovaný kabát z vrácených pláští nebo povlaků dle potřeby služby jako inventární.

Bod 30. výměrku se v nadpisu mění takto: Zaměstnanci strojovny, kotelny, zkušebny a ústřední elektrárny, podružných stanic, transf.

stanic a hydroelektrárén a strážnice elektr. zařízení v Obecním domě u Pražské brány.«

V bodu 31. výměrku Zaměstnanci ústředních dílen a dílen vrchní stavby připojuje se pro ženy místo pracovního obleku výměrku

»ženy pracovní plášť řezný.«

V bodu 32. výměrku »Zaměstnanci vozovky« a) mužští upravuje se znění takto:

pracovní oděv (kalhoty s bluzou z modrého kepru) nebo oděv od provozu

čepice vrácené opravené; pokud zásoba starých nestačí, nová.

Jinak znění tohoto bodu zůstává beze změny.

Jako 35. bod výměrku se připojuje:

»Zaměstnanci instalačního závodu a personál strážnice pro poruchy a elektr. zařízení obecní pracovní oděv (kalhoty s bluzou z modrého kepru). Mimo to zaměstnanci, pokud pracují venku, na poukaz přednosti starší vatovaný kabát.

Doplněk oděvního řádu se upravuje takto:

Pro oddělení níže uvedené mohou být vydány na poukaz přednosti odboru až do odvolání součástí oděvní dleji popsané k použití dle potřeby v dotčeném oddělení jako předměty inventární:

1. na vrátince v budovách městských elektrických podniků:

a) po jednom nepromokavém plášti k použití pro vrátěného ve službě, a po jednom kožichu a zimní čepici k použití pro hlídače ve službě,

2. pro velké transformační a rozdělovací stanice a na strážnici síťových a instalační:

a) po jednom nepromokavém plášti k použití pro personál tam zaměstnaný ve službě,

3. pro ústřední elektrárny v Holešovicích a hydroelektrárny:

a) určitý počet pracovních obleků stanovený správou elektrárny k použití pro případ poruch, výměny olejových náplní transformátorových a podobných jiných prací, kde by používání vlastního pracovního oděvu jednotlivých zaměstnanců znamenalo značné poškození téhož,

b) určitý počet opravených pláští vrácených, stanovený správou elektrárny k společnému použití profesionistů, topičů a dělníků v elektrárně pracujících též venku,

c) čtyři kožichy pro personál hydroelektrárén, čtyři kožichy pro strojovny a kotelny pro případ poruch a velké vody a jeden kožich pro rozváděč ústřední elektrárny,

4. pro montážní vozy vrchního vedení elektrických drah:

po dvou krátkých pryzových pláštích k použití pro montéry vrchního vedení při montáži,

5. pro oddělení nákladové dopravy elektr. drah:

určitý počet kožichů, čepice zimních a huř stanovený správou elektrických drah k použití pro personál nákladové dopravy ve službě; mimo to určitý počet opravených vrácených oděvů provozních zřízených stanovený správou elektr. drah k použití ve službě pro dělnictvo při nákladové dopravě přechodně zaměstnané, jinak při pracích v dílnách používané.

6. pro ústřední dílny elektrických drah:

určitý počet vrácených, opravených pláští. stanovený správou elektr. drah k použití pro personál tam zaměstnaný při práci a 2 zimní obleky obnošené a 2 kožichy pro řidiče a průvodčího čistícího vozu,

7. pro oddělení vrchní stavby elektrických drah:

určitý počet garnitur služebních oděvů výhybkářů stanovený správou elektr. drah k použití při vykonávání výpomocné služby výhybkářské personálem tohoto oddělení k tomu určeným,

8. pro obsluhu telefonů v čekárně na náměstí Republiky:

1 plášť, 1 kožich a 1 pár huř,

9. pro výpravny vozoven

po jednom krátkém kožichu k použití pro pomocné síly konající službu venku při vypravení vozů mimo výpravnu, dále po 2 kožichách bez povlaku a 2 párech huř pro personál na směnové pluky,

10. pro sklad dráhový a elektrárenský:

po 1 dlouhém kožichu k použití pro personál skladu při inventuře venku jen potud, pokud se inventury konají v zimním období a venku,

11. pro oddělení sítě elektrovedné:

huřky, kožichy a čepice zimní v počtu dle potřeby a na poukaz přednosti odboru k účelům hlídání trasy, při kladení elektr. vedení v zimním období,

12. pro výpravnu admin. odd.:

1 pracovní plášť k použití při práci na rozmnožovacích strojkách,

13. pro oddělení elektroměrů:

nepromokavé pláštěnky pro montéry v počtu dle potřeby na poukaz přednosti.

Rozdělení kategorií zaměstnanců dle výměrku služebních nest pracovních oděvů a obuvi se mění a jest upraveno v následujících bodech, jak uvedeno:

2. c) dozorcí čistících kolejí, dozorcí sítě, dozorcí odcizitelů elektroměrů, dozorcí montérů elektroměrů ustanovení správní radou a vážní.

13. Kočič, závozníci včetně závozníků automobilových vozidel a hlídači.

20. Čističky kolejí a čekáren, ženské sily zaměstnané při úklidu a vytápění kancelářských místností trvale ustanovené.

35. Zaměstnanci instalačního závodu.

Veškerá ustanovení oděvního řádu a výměrku, pokud tímto dodatkem není jinak stanoveno, zůstávají beze změny v platnosti.

Doc. dr. V. Forster, člen M. A. P.:

Psychotechnické zkoušky řidičů.

V čísle z 15. ledna t. r. otiskli jsme z »Nové práce«, čtrnáctidenku »Jednoty přátel Masarykovy akademie práce«, článek dra V. Forstera, ředitele psychotechnického ústavu M. A. P. »Výběrné zkoušky psychotechnické pro řidiče pražských elektrických drah«. Dnes uveřejňujeme z »Nové práce« č. 4. druhý článek, nejdelší o téžé tematice, od téhož autora a doporučujeme zajímavou tuto úvahu plně pozornosti našich čtenářů. — Redakce.

Absolutní bezpečnosti v pouliční dopravě nebude dosaženo nikdy. Těžký vůz, který se řítí massami chodců a nemůže být zastaven na několik kroků před překážkou, je stálým nebezpečím lidským životům. Ulice příštích měst bude třeba upravit potřebám moderního dopravního ruchu. Již dnes nalézáme v Londýně a Paříži na nejhustších křižovatkách podzemní pasáže, — v Americe mluví se již o tom, budovat pro pěší chodníky ve výšce poschodů a přenechat dráhu úplně vozům. Dokud však nebude zjednána náprava radikální změnou stavebního plánu měst, jsme nuceni usilovati o zvýšení bezpečnosti, zlepšením dopravního řádu, technickým zvyšováním ovladatelnosti vozů, a především výchovou a výběrem řidičů.

Tento poslední prostředek je u nás dosud úplně pomíjen, ačkoli v cizině nedostane řidičský certifikát, nežli člověk psychotechnicky způsobilý a ačkoli dnes i u nás pro řidičské služby máme nebezpečné (strojvedce na drahách i řidiče elektrických drah) je psychotechnická zkouška závazná.

V poslední době rozhodla se pařížská správa elektrických drah i automobilové dopravy přijímatí do svých služeb pouze lidi duševně způsobilé.

Nejcastějším zdrojem neštěstí je, že řidič sám nezná svých nedostatků a vad a že má při řízení stroje zcela klamný pocit jistoty. Domnívá se, že ovládá situaci, že je připraven vykonat všechny účelné pohyby v nebezpečném okamžiku a že je schopen předjetí nehodě. Neví však, že jen nepatrný zlomek událostí v jízdě dráze, které mají vliv na bezpečnost jeho výkonu, skutečně pozoruje: čím napjatější si všímá události, které pasivně se zmocní jeho smyslu, tím více je jeho pozornost uzavřena všemu, co se děje kolem a mimo tento úzký okruh jeho nahodilého zájmu a zasáhne-li do akčního pole událost předem pozorovaná nebo stane-li se něco, naž není připraven, je katastrofa skoro neodvratná. Ukáží na skutečné události, již jsem byl svědkem, jak všechna obratnost selže za okolnosti, na které řidič není připraven. Automobil jel Újezdem k Malostranskému náměstí; dráha je zde široká a chudě oživěná, neustí do ní příčných ulic, řidič spolehnul na tyto příznivé okolnosti, jel rychlostí daleko přes 20 km. S levé strany vbehlo mu do cesty děvče z protějšího kramu. Řidič v posledním okamžiku uhnul na levo, aby se děvčeti vyhnul. Nepozoroval však, že za děvčetem běží jiné děvčátko a přešel je přímo po hlavě. Trestní řízení bylo zastaveno, ježto prý vina spočívala na dětech. Právníky nechci toto rozhodnutí kritizovati, technicky a psychologicky je však jisté neúplné. Řidič nemá nechat dojít nikdy tak daleko, aby byl nucen předjetí nehodě náhlým stoučením vozu. Rychlost musí mítí ile té míry v rukou, aby dovedl před překážkou zastavit. I když se mu podaří zabrániti srážce v posledním vteřině instinktivním strhnutím volantu, jeho reakce jest provedena úplně nadržetě, ježto nemůže si v rychlosti vypočítati, zda nesrazí něco, co je kolem. Kde je zde vina? Řidič nepozoroval jízdni dráhu tak daleko ku předu, aby mohl včas reagovali na nebezpečné události v dráze té se řidič. Neviděl děti, když vyběhaly z kramu, upozoroval je, když již mu vbehly do cesty; soustředil pozornost na své děvče a nevínil si proto druhé.

Zde máme dvě neštěstí: 1. řada duševní schopnosti, které dělají dobrého řidiče: 1. šifé pozornosti, 2. rozložená pozornost.

Zkoušice způsobilosti řidičů. musíme mít na mysli tyto dvě kritické schopnosti a jednoduché duševní činnosti, z nichž se skládají.

Padají zde na váhu tyto funkce. 1. Zrak. Nestací zkoušet pouhou smyslovou citlivost, vidění, věc velice důležitá je schopnost odhadovat vzdálenost. Zjistili jsme, že 5 procent lidí, jejich zrak je zdánlivě bezvadný, nedovedou vůbec odhadovat vzdálenost vadnou fixaci předmětů oběma očima. Popis aparátu na zkoušené stereovise podal jsem v letošním ročníku „Triumfu techniky“. Řidič musí rychle přecházet očima po předmětech rozličné vzdálenosti. I tato rychlost konvergence očních svalů může být zkoušena.

2. Rychlost smyslového postřehů. Jde o to, analyzovat složité vjem zrakové, to jest, rozpoznat a vybrat jeho části, umístí je v prostoru, rozhodnout o jejich důležitosti pro výkon služby a připravit na ně potřebné pohyby. U řidiče automobilu padá tato schopnost velice na váhu, ježto rychle projíždí shlukem lidí a musí proto se přizpůsobovat stále novým situacím. To, co se zdá nepsychologovi, že se děje samo sebou, je velice složité duševní činnost, v níž se lidé neschmírně liší. Pro zjištění této schopnosti užíváme rozličných zkoušek. Ukážeme na příklad po dobu 2 sek. plochu, rozdělenou na 16 čtverců, do níž je zakreslena určitá lomená čára. Zkoušenec má z paměti udát, kterými čtverci čára prochází. Několik provede 6 takových úkolů bezvadně; jiný se dopustí až 15 chyb. Můžeme takového člověka sverřit vůz? Nedovede vůbec pozorovat věci jednotlivé a více věci najednou a nedovede rychle přecházet od jednoho do druhého, jak se mu jeví ve složeném, obracez pouliční situace. Poznal jsem řidiče elektrické dráhy s tak sníženou duševní koordinací, že instinktivně zastavoval motor, když na vedlejší koleji jel proti němu vůz.

3. Nestací však pozorovat, třeba jednat, a především rychle jednat v okamžiku potřeby. Měříme tak zvaný reakční čas, jenž uplyne od okamžiku, kdy je dán signál zrakový nebo sluchový až do vykonání předepsaného pohybu. Čas tento není ovšem možno určit obvyčejnými stopkami, ježto nepřesnost osobního měření jest větší, nežli veličina, již chceme měřit. Jsou pro tento účel konstruovány hodiny s elektromagnetickými kontakty, které nechaň běžeti ručičku přesně od okamžiku signálu až k vykonání pohybu. Tímto způsobem možno určit reakční dobu na setiny nebo tisícin vteřiny. Normální čas jest 16-100 sekund pro reakce sluchové a 18-100 sek. pro reakce zrakové. Je pochopitelné, že osoba, která má průměrný čas přes 20-100 sekund, je vždy podezřelá stejně jako osoba, jejíž reakční čas se stále mění. Člověk takový neovládá dobře své jednání, jeho pozornost a reakční pohotovost čas od času vypovídá službu přes všechno spontánní usilí.

4. Dříve byl kladen největší důraz na tyto jednoduché reakce. Dnes však víme, že při skutečném služebním výkonu běží o činnost mnohem složitější. Řidič nalezá své podněty k reakcím ve složitém a stále se měnícím obrazu jízdny dráhy a, vše nejdůležitější, musí reagovat na kritický podnět a při tom podržeti v zorném poli vše, co se děje kolem. Tuto schopnost, rozestříti pozornost po rozlehlém terenu smyslových podnětů a sledovat zvláště každou jednotlivost v celkové situaci, nazýváme distributivní pozorností, a je nejdůležitější podmínkou řidičské způsobilosti. Pro zkoušení této způsobilosti bylo konstruováno množství aparátů, v praxích Psychotechnickém ústavu používáme dispositivu, — jenž se velice dobře osvědčuje. Zkoušenec sedí před deskou, rozdělenou na tři pole, každému poli odpovídá zvláštní tastr. Na všech polích objevují se současně kombinace rozličných barev. Zkoušenec musí stisknout tastr, na jehož poli se objeví dvě světla téže barvy. Objeví-li se v kombinaci světla barva bílá, stiskne tastr čtvrtý současně s tastrm, na jehož poli se bílá barva objeví. Pozornost zkoušenecova je zabírána tím, že současně musí pozorovat světelnou značku, pohybující se rytmicky nahoru a dolů a vypnout ji nohou, dosáhne-li označené horní polohy. Reakční doby za těchto okolností, které dobře napodobují služební výkon, se velice odlišují. — Průměr je zde 3 a půl sek., nejlepší výkony jsou 2 sek., stoupají však u špatných subjektů až na 5 sek. To znamená, takové osobě trvá přes 5 sek., nežli vůči vyskytnuvší se situaci dovede učiniti správné rozhodnutí. Jede-li rychlostí 20 km za hodinu, ujede 29 m, nežli vůbec se vzhopí uvést do činnosti brzdy. Můžeme říci, že taková osoba srazí na 40 metrů všechno, co jí nepředvidané přijde do cesty. Jíž z toho je vidět, že je hazardování lidskými životy, připouštějí k řidičské službě lidi bez psychologické výběry.

5. Popsanými zkouškami snažili jsme se prozkoušet jisté statické vlastnosti a dispozice člověka, co člověk v daném okamžiku dovede. Pro posouzení služební způsobilosti je však třeba v

děti další věc: jak člověk hospodáři se svou energií během delší doby, zdali se unavuje a ochabuje, zdali se jeho pozornost delší činnosti otupuje. Při tak zodpovědné a trvalého nervového napětí vyžadující službu mnoho lidí se vyčerpá během několika hodin a ke konci služby konají práci zcela pasivně, mechanicky a bez náležitého soustředění pozornosti. Jde tudíž o to, určit pracovní typ člověka a křivku jeho výkonnosti. Na vhodně konstruovaném dynamometru vytlačí zkoušenec rtuť do skleněné trubky zmáčknutím kaučukové nártže a nyní se snaží, udržet rtuť na stále výši. Jeho síly ponehánu ochabují, rtuť klesá a pohyb rtuť se zapisuje automaticky na rotujícím bubnu. Z profilu takto získané křivky můžeme dobře poznati, zdali je člověk povahy explozivní, to jest, vydá-li všechnu svou energii najednou, či v trvalý a houževnatý, to jest, dovede-li spontánně udržet výkon ve výši po delší dobu, či posleze adaptativní, pracuje-li svou vahou podle určitých fyziologických zákonů.

Stejně můžeme zkoušet jeho pracovní výkonnost po stránce duševní. Dáme mu konati jednoduchou a šablonovitou neutrální práci a zkoumáme, jak se, jeho produkce mění od minuty ke minutě co do množství a přesnosti. Studie tyto vyžadují umělého počet. zpracování, ale z hromadných výsledků dosud provedených měření našli jsme konstanty, které pracovní typ člověka určují zcela přesně.

Zkoušky tyto pak mají další cenu, že udávají netoliko stupeň inteligence, ale především způsobilost pro rozmanité služební a řemeslné odvětví. Je třeba pouze stanovit duševní výkon v stoupačce nesnadnosti úměrné požadavkům, jaké kladou na člověka rozličná živnostenská povolání a máme skoro jistotu, že člověk, jenž nelže v hovoru v určitým testu, osvědčí se stejně v korespondující praktickém zaměstnání.

Nejzajímavější je to, že lidé schopnější mají horší výsledek v testu snadnějším, nežli lidé méně schopní, kterážto zkušenost se potvrzuje v praxi. Člověk nadanější nehodí se pro povolání jednoznačně, jako člověk méně schopný po stránce intelektuální nestací na povolání vyšší. Pro řidiče je nejméně požadovaná míra inteligence 85. Člověka s inteligencí vyšší, na příklad přes 100, nutno předem odmítnouti jako řidiče z povolání. Zkoušky, které dosud u nás byly provedeny, souhlasí do té míry v celkových výsledcích, že posudek o každém jednotlivci bylo možno pronést zcela jednoznačně a spolehlivě.

Načrl jsem zde nejdůležitější nyní používané zkušební metody. Tyto nejsou definitivní, nýbrž stále hledáme nové zkušební sondy, které by ještě přiléhavěji a účelněji pronikly ke kořenům schopnosti, požadovaných řidičskou službou. Výklad o zkouškách citových dispozic, lekárovství, rozličných, ztráty sebeovládání a funkcionálního ochromení, ponechávám si na jindy.

Důchodková daň podle nové reformy.

L. P. — V Jednotě z 1. února t. r. uveřejnili jsme některá data o postizení zaměstnanců důchodovou daní podle chystané daňové reformy. Omezenost místa zabránila nám sdělití podrobná data v přehledném sestavení. Zvýř zájem, který se projevil z řad zaměstnaneckých o tuto věc, nutí nás však k tomu, abychom znovu se vrátili k tomuto předmětu. Je také nesporně velmi důležité, aby statisíce zaměstnanců byly již napřed informovány o výši jejich příštího daňového zatížení. V zájmu věci zajisté bude, jestliže zaměstnanci, ať již dělníci nebo úředníci, věc projednají a zaujmou k ní stanovisko. Naši zástupci v legislativním projednávání budou mít pak své stanovisko usnadněno.

Dosud se vybírá daň z příjmu srážkou jen u pevných platů (úředníků) a zaměstnavatel jest podle § 284 zákona o osobních daních povinen z pevných platů jim vyplácených strhnouti daň z příjmu a odvéstí státu. U platů proměnlivých (mzd) tomu tak není. V případě těchto výměřůj berní správy a předpisují tuto daň přímo dělníkovi, který je povinen daň tu zaplatiti přímo bernímu úřadu. Právě tato okolnost byla jednou z hlavních příčin nespokojenosti mezi dělnictvem, kterému se s mnohaletým opožděním dodatečně předpisuje daň z příjmu v dobách, kdy již nastal deflační pokles mezd. Dělníku bylo naprosto nemožno tuto dodatečně z vyšších svého času příjmů předepsanou daň najednou nebo vůbec zaplatiti a dohánělo proto často ke kontroverším mezi dělnictvem a výběrčími orgány. Finanční úřady měly však kromě toho právo vůči dělníku použít tak zvané administrativní exekuce, kde vybrání této předepsané daně mohlo být uloženo zaměstnavateli, který podle § 237a) tímto způsobem stal se výběrčím orgánem dělnictva dodatečně předepsané daně.

Daňová reforma chce odstranit tyto nedostatků a mění dosavadní zákon v ten smysl, že u služebních platů do 20.000 Kč nečiní rozdílu mezi platy stálými, úřednickými a mzdami dělníckými. Stejný bude způsob vybírání důchodové daně jak u úředníků tak u dělníků do této výše důchodu. V tomto směru ustanovuje daňová reforma v § 28:

1. Daňová srážka činí z požitků vyplácených:
 - a) měsíčně částkou od 837 do 1674 Kč 2 procenta méně o 15 Kč,
 - b) čtrnáctidenně částkou od 386 do 772 Kč 2 procenta méně o 7 Kč,
 - c) desetidenně (v dekadách) částkou od 279 do 558 Kč 2 proc., méně o 5 Kč,
 - d) týdenně částkou od 193 do 386 Kč 2 proc. méně o 3,50 Kč,
 - e) denně částkou od 34 do 67 Kč 2 proc. méně o 60 hal.

2. Vyplácejí-li se požitky v jiných než v odstavci prvním uvedených obdobích, řídí se povinnost a výše srážky podle průměrného požitku, připadajícího na pracovní den.

3. Zálony, poskytované na požitky, podrobeny jsou srážce, byť i nedosahovaly nejmenší hranice v odst. prvním a druhém uvedené, lze-li očekávat, že při konečném vyúčtování bude vycházeti požitek co do výše srážce podrobeny.

Pouze přechodně zvýšení požitků nad některou z nejvyšších hranic v odst. prvním uvedených nemá účinku na povinnost a výši srážky podle tohoto paragrafu.

Z tohoto paragrafu tedy je zřejmo, že tomuto způsobu vybírání daně důchodové budou podrobeny služební platy: při výplatě měsíční od ročního požitku 10.044 Kč, při výplatě čtrnáctidenní od 10.036, při výplatě desetidenní od 10.044 Kč, při výplatě týdenní od 10.036 Kč, při výplatě denní od 10.200 Kč. Požitek nižší (roční) je od daně osvobozen, kdežto u ostatních poplatníků daně prostě minimum obnáší 6.000 Kč. Nejvyšší hranice, do které bude se prováděti srážka dle citovaného § 28, činí při výplatě měsíční ročně 20.088 Kč, při výplatě čtrnáctidenní 20.072 Kč, při výplatě desetidenní 20.088 Kč, při výplatě týdenní 20.072 a při výplatě denní 20.100 Kč.

Pro vypočítání této daně srážkou vybírané uvádíme tento příklad:

Roční plat 20.088 Kč vyplácen je ve měsíčních lhůtách po 1674 Kč. Daň bude se strhávat měsíčně a to dle citovaného § 28 z platu měsíčního 2 proc., to jest 33.48 Kč, méně 15 Kč, zbývá 18.48 Kč měsíčně. Bude tudíž poplatník s důchodem 20.008 Kč ročně platiti roční daň z příjmu při celoročním zaměstnání 221 Kč 76 hal.

Při týdenní mzdě 386 Kč, která rovná se ročnímu důchodu 20.072 Kč, daň důchodová bude srážena týdenně a to sumou 2 proc. méně 3,50 Kč. Tudíž daň týdenní bude obnášeti 2 proc., t. j. 7,72 Kč méně 3,50 Kč, tedy 4,22 Kč týdně, za 52 týdnů, t. j. za celý rok, bude daň z příjmu obnášeti 219,44 Kč. Předpokladem ovšem je celoroční výdělek, neboť v těch týdnech, ve kterých dělník nebude pracovat a brát mzdou, také dotyčnou daň nebude platit. Ohledně osudu daňové reformy můžeme sdělití jen tolik, že v započatých již poradách desetičlenného daňového výboru parlamentního bude pokračováno již od příštího týdne. Naši zástupci již ze všech sil se přičiní o to, aby nynějšímu zatížení daňovému, postihujícímu zaměstnance tak těžce, co nejdříve udělán byl konec, a jistě se vši rozhodnosti odrazí případný útok s kterěmkoliv strany učiněný na spravedlivou zásadu daňové reformy, že je nutno, aby důchod pracovní byl zdaňován sazbou nižší, než důchod fondovaný (z dráhy pozemkové, budov, podniků, kapitálu atd.).

Pensijní ústav soukromých drah v Brně.

1. Schö n Karel, 50letý průvodčí městské dráhy v Rohnuíně, je dle zprávy lékaře-důvěrníka ke službě neschopen (rozšíření srdce). Přiznána pense 9502 Kč, drahot. přídavek 1298 Kč ročně od 1. III. 1925.

2. Š t a n c l Ladislav, 45letý vlakvozdce místní dráhy Brno—Líšeň, trpí chronickým zánětem obratlů a je dle zprávy lékaře-důvěrníka ke službě neschopen. Přiznána pense Kč 4.568.—, drahotní přídavek Kč 852.— ročně od 1. III. 1925.

3. N e u m a n n Vincenc, definitivní průvodčí malodráhy v Jihlavě (členem od 1. VII. 1903), jenž byl propuštěn pro nezalost služební řeči dnem 31. I. 1925, žádá o vyměření pense dle § 11, čís. 4. stanov. Přiznána pense Kč 4.008.—, drahotní přídavek Kč 586.— ročně od 1. III. 1925.

4. L i t s e h k a Josef, definitivní průvodčí malodráhy v Jihlavě (členem od 1. I. 1909), jenž byl propuštěn pro nezalost služební řeči dnem 31. I. 1925, žádá o vyměření pense dle § 11, čís. 4. stanov. Přiznána pense Kč 4.338.—, drahotní přídavek Kč 640.— ročně od 1. III. 1925.