

Policie železniční

Železniční policie (něm. *Die Bahnpolizei*, ang. *Railway police*, fr. *La police ferroviaire*, it. *La Polizia ferroviaria*, pol. *Straż Ochrony Kolei*, rus. *железнодорожная милиция* nebo také *железнодорожная полиция*) je zvláštní policejní orgán nebo organizace, odpovědný za bezpečnost cestujících, přepravovaného zboží a samotné dopravy v oblasti železnic. Vlastní orgány nebo organizace železniční policie existují nebo existovaly v Evropě v Německu, Nizozemsku, Polsku, Belgii, Francii, Rumunsku, Československu a od roku 1993 v Česku a na Slovensku.

Rovněž tento druh policie vznikal postupně, a to jednak v návaznosti na rozvoj dopravní techniky, ale stejně tak i policie samotné. Historicky se odděloval od dopravní policie, protože na některých místech se železniční policie rodila spolu s ní.

Ve Velké Británii například vznikala společně s rozvojem samotných železnic. Vždyť první železniční dopravní nehoda se udála na trati Liverpool-Manchester 15. září 1830, kdy při dojezdu vůbec prvního vlaku na světě, přepravujícím především cestující, přímo pod příjíždějící lokomotivu vběhl železniční nadšenec, obchodník a politik William Huskisson a našel zde svou smrt. Objevily se ale i jiné problémy - křižování se silnicemi, pohyb dobytka na kolejích, obrovský zájem obyvatelstva, které se ke tratím doslova hnalo, aby si prohlédlo tento zázrak techniky a neuvědomovalo si nebezpečí, které zde může hrozit. Během několika měsíců od zřízení londýnské metropolitní policie a otevření liverpoolské a manchesterské železnice, vznikl první oddíl železniční policie. Stalo se tak v listopadu 1830 a působil na uvedené trati. Vznikla funkce drážních policistů, kteří byli povinni udržovat veřejný pořádek na staveništích, ale také kontrolovat pohyb železniční přepravy. Již o necelý rok později jim byly kvůli odpovědnosti jejich úřadu zvýšeny platy.

Ve Francii se objevila legislativa železniční policie se zákonem ze dne 15. července 1845. Byl to výsledek nesmírně tragické železniční nehody na trati Paříž-Verseilles 8. května 1842, kdy mnoho lidí zemřelo v plamenech uvnitř vagónů, protože se nedaly otevřít zevnitř. Tato nehoda ovlivnila tvorbu bezpečnostních předpisů, týkající se provozu železnic, po celé Evropě, včetně Habsburské monarchie. Akt doplněný královským nařízením ze dne 15. listopadu 1846 je dodnes zakládajícím textem policejního dohledu na železničních stanicích (byl změněn vyhláškou ze dne 1. března 1901), což z něj činí nařízení o veřejné správě o policii, bezpečnosti a provozu železnic. Nahrazen byl vyhláškou ze dne 11. listopadu 1917 o regulaci veřejné správy o policii, bezpečnosti a provozu železnic obecného zájmu a místního zájmu.

V Rusku připadla ochrana vznikající sítě železnic Četnickému sboru, který je lépe známý v dějinách Ruska jako politická policie a podpora autokracie v boji proti potížím. Sbor kontroloval kromě jiného veškerou dálkovou dopravu, chytal uprchlé vězně a vyhnance ze Sibíře. Vzhledem k tomu bylo četnictvu uloženo vykonávat povinnosti při ochraně železnic. Ale potřeba zakládat speciální jednotky, které by dohlížely na celkovou bezpečnost ve vyloučeném prostoru, vznikla v Rusku již na počátku rozvoje této dopravy. Cestu jim razil třetí odstavec Řádu Četnického sboru z roku 1836, s názvem „Úkoly, struktura a kompetence policie v dopravě“. Ruská vláda současně rozhodla vytvořit polovojenský celek, jehož cílem bylo chránit železniční dopravu - železniční četnictvo, které se ale dále rozvíjelo. Následně byly organizované skupiny policistů, kteří dohlíželi na pořádek na železničních stanicích a jejich okolí. Dne 27. července 1861 došlo ke spojení četnických a policejních sil při ochraně železnic. Dne 16. března 1867 byla struktura a obsazení četnických policejních oddělení (жандармских полицейских управления) ochrany železnic schválena Nejvyšším velením. Je ale zřejmé, že četnická policejní oddělení, která vznikala po celém území Ruska, plnila především státně-bezpečnostní funkce a ty přímé policejní, stály až na druhém místě jejich pozornosti.

V USA železnice zažily prudký rozmach již ve 30. letech 19. století a do roku 1850 měřily přes 9.000 mil. Všechny se nacházely ve východních státech. V roce 1851 železnice překročily Mississippi a začaly svou expanzi na západ. V roce 1860 měřily dokonce 30.000 mil. Kolem nich ale zanedlouho kvetl zločin. Absenci železniční policie suplovaly skupiny domobrany a dobrovolníků. Přesto počet krádeží a loupeží ve vlacích stoupal. Kvůli tomu v roce 1849 založil jednu z nejstarších známých železničních policejních skupin hlavní inženýr Benjamin Latrobe z Baltimorské a Ohijské železnice. Tento oddíl měl sice za úkol potlačovat stávky, znesnadňující výstavbu jednotlivých tratí, včetně tunelů a mostů, zajišťovat jejich organizátory a vůdce, ale po čase se záběr jejich činnosti rozšířil. Najata a zaplacená byla výhradně železnicí. Přesto první skutečnou železniční policii vytvořila agentura Allena Pinkertona, jejíž agenti přímo doprovázeli vlaky, dohlíželi na cestující a jejich zavazadla, případně pronásledovali lupiče, kteří se zanedlouho také na vlaky, přepravující nejenom zboží, ale rovněž peníze, zaměřili.

Specifickým vývojem přešla železniční policie v císařském Německu. Železnice byly dlouho pouze v soukromých rukou, takže o bezpečí kolem nich pečovaly vlastnické firmy. Jako první zavedlo formu určitého dozoru nad děním kolem železnic město Norimberk, a to v listopadu 1835. Pracovníci železničního dozoru se pak začali objevovat i na jiných místech

Německa. Není náhodou, že první předpisy pro železniční policii vznikly již o rok později, a to v Bavorsku. Změnu přinesla francouzsko-německá válka v roce 1870, která ukázala význam železnic v poněkud jiném a to válečném, tedy strategickém světle. Poměrně hustá síť železnic umožnila německé armádě rychlé přesuny lidské síly i materiálu. Z tohoto důvodu byly již v tomto roce vytvořeny v podmínkách územní rozdrobenosti Německa, první nadstátní předpisy železniční policie a předpisy železniční policie pro železnice v Severoněmecké konfederaci, které se v roce 1872 prakticky změnilly na říšské jednotné předpisy železniční policie pro železnice v Německu.

Z uvedeného je zřejmé, že původní železniční policie neměla s tou dnešní skoro nic společného. Zabývala se především ochranou železničních staveb, zejména tratí, zajištěním bezpečného provozu, nežli bojem proti zločinnosti. O bezpečnost cestujících a jejich majetku pečovali železniční zřízení, kteří odpovídali za převzetí zboží nebo zavazadel, jejich náležitě uložení do uzavřených vagónů a později i jejich vydání majitelům. Vagóny osobní dopravy nebyly úplně otevřené a průchozí, každé kupé mělo vlastní vchod. Na všechno dohlíželi průvodčí a strojvedoucí. Navíc, jízdenky si mohli delší čas kupovat jen movitější cestující, pro ty chudší zbyly povozy. Vše se změnilo koncem 19. století, kde železnice „zlidověla“.

V Rakousku-Uhersku to bylo zpočátku podobné. Železniční trati byly soukromé a železniční doprava se dostávala pod kontrolu státu a tím i jeho policie, jen postupně. Přesto se stát do této oblasti začal vměšovat poměrně brzy. Podnětem bylo několik vážných nehod, vypuknutí požárů z jisker lokomotiv atd. Již v roce 1842 vydalo Dolní Rakousko řadu bezpečnostních předpisů, které si týkaly také Moravy. To vše se dostalo do zákona o železniční policii z 30. ledna 1847 č. 21/1847 Ř. n. Zákon vstoupil do platnosti pro území celé monarchie s výjimkou Slovenska a Maďarska. Řídit se jim museli zejména podnikatelé – budovatelé a provozovatelé železničních tratí. Zákon ukládal mimo jiné zvláště bedlivě dohlížet na práci s vysoce hořlavými materiály, kontrolovat, zda jiná výstavba neohrožuje pevnost podloží kolejového systému, ale i další opatření, týkající se bezpečnosti provozu a přepravy – od stanovení standartu chování cestujících, přes technické otázky (nejvyšší stanovená rychlost vlaků – osobní 6,23 míle za hodinu, nákladní 4,5 míle z hodinu), počet náprav lokomotiv, až po stanovení povinností zaměstnanců železnic. Zákon ve své části 8. uvedl následující funkce: železniční hlídač, železniční dozorcí, úředníci technických stanic, topiči, strojvedoucí, zaměstnanci dílny. Při výkonu své činnosti požívali výhody státních zaměstnanců, zejména právní ochranu. Přísně se tedy trestaly urážky vůči nim, kladení odporu a násilí ze strany pachatelů. Na druhé straně se zneužití jejich postavení, pochybení při výkonu funkce a povinností, trestalo vyšší sazbou, protože se na ně pohlíželo jako na samotné

policisty. Aby byl takový zaměstnanec obecně rozpoznatelný, zákon o železniční policii mu stanovil nosit uniformu nebo odznak. Před výkonem služby museli složit příslušnou přísahu

Pro provoz a jeho ochranu musely železniční společnosti vypracovat přesné předpisy a dát je schválit příslušným regionálním státním a policejním orgánům. Cestující dokonce získali právo zapisovat své stížnosti a poznatky do Knih stížností, které musely být vedené na každé železniční stanici. Před zahájením činnosti každého nového úseku musel nový celek projít přísnou kontrolou, což měli na starosti příslušní dozorcí a inspektoři. Kontrolovat jejich činnost měli tyto orgány i po schválení dalšího úseku tratě do provozu. Dozorce musel být v styku s místním policejním úřadem.

Protože nehody ani poté neustávaly, Ministerstvo obchodu vydalo 28. února 1849 své nařízení, jimž byli zřízeni zvláštní ministerští komisaři, placení státem, kteří vykonávali zvýšený dohled nad provozem na železnici. Byli vybaveni příslušnými disciplinárními pravomocemi a měli právo pokutovat soukromé společnosti, které předpisy nedodržovaly a odvolat nedbalého zřízence z funkce. Celkový dohled nad provozem a prováděním předpisů zákona o železniční policii realizoval příslušný státní policejní úřad v daném regionu.

Z uvedeného je zcela zřejmé, že i v Habsburské monarchii se zákon spíše věnoval bezpečnosti dopravy, jako řešení trestných činů a přestupků, v užším slova smyslu.

Menší změnu přinesla novela tohoto zákona 7. ledna 1852 1/1852 Ř. n.. Reagovala na modernizaci dopravních předpisů a technických prvků, které se uskutečnily v předešlém roce. Podobně jako u jiných druhů činnosti C. k. policie i zde od tohoto roku došlo k uvolnění. Podle této novelizace již zaměstnanci Státních drah nebyli pod kontrolou místních policejních úřadů, ale příslušných orgánů Ministerstva obchodu.

Provozní řád železnice byl rozdělen do následujících částí:

I. Povinnosti provozovatelů dráhy a jejich zaměstnanců

A. Obecná pravidla pro železniční provoz

B. Povinnosti úředníků a zaměstnanců zaměstnaných u státních drah

C. Povinnosti soukromé železniční společnosti, jakož i úředníků a zaměstnanců

D. Dohled a kontrola

II. Povinnost osob (veřejnosti), které používají železnice nebo s tím jinak přijít do styku.

Plnění úkolů železniční policie přešlo na jednotlivá provozní ředitelství. Na této praxi se až do konce 19. století i přes řadu dílčích změn, nic zásadního neměnilo.

Ustanovení tohoto zákona byla doplněna zákonem č. 40/1952 ze dne 11. února 1952, který nařizoval trestní stíhání kvůli škodám a jiným trestným činům souvisejícím se železnicí a státními telegrafy.

V podstatě tomu napovídá dikce zákona č. 1/1863 Ř. z. ze dne 17. prosince 1862 Obecného zákona obchodního, který na našem území platil až do 31. prosince 1950. Přeprava na železnici se měla řídit stejnými předpisy, jako přeprava ostatní. Železnice byla tedy chápána jako běžný přepravce.

Podle článku 395. byl povozník odpovědný za „škody, kteráž by vzešla ztrátou anebo porušením zboží nákladního od té doby, co je přebral, až do té, kdež je dodá, ač nedokáže-li, že ztráta anebo porušení povstalo neodolatelným násilím (vis major) anebo přirozenou povahou, zboží, jmenovitě vnitřním zkažením, mizením, obyčejným poroucháním a pod- anebo nedostatečným obalením, jichžto ze vnějška poznati lze nebylo.

Z drahocenností, peněz a cenných papírů povozník práv jest jen tehda, když mu tato povaha anebo cena tovaru byla oznámena.“

Následující článek 396 to dále rozebíral: „Když povozník dle předešlého článku povinen jest, za ztrátu nebo porušení zboží náhradu dáti, tehdy škodu vypočítávati sluší jediné dle obecné obchodní ceny zboží toho.

Ztratí-li se zboží, nahrazena budiž obecná cena obchodní, kterouž zboží téhož způsobu a též povahy mělo v místě dodavacím toho času, když se mělo dodati; z toho sraží se to, co následkem ztráty ušetřilo se cel a útrat.

Vzalo-li zboží porušení, nahrazeno budiž to, oč jest rozdílná cena prodejní zboží porušeného od obecné ceny obchodní, kteroužby zboží to, nebyvši porušeno, bylo mělo v místě dodavacím a v té době, když by bylo dodáno, při čemž se sraží clo a útraty, pokud následkem porušení se jich ušetřilo. Pakli zboží ceny obchodní nemá, vypočítejž se škoda dle obecné ceny, kterou zboží má.

Dokáže-li se povozníkovi, že jednal zlomyslně, tehdy úplnou škodu nahraditi povinen jest.“

Velice důležitý z hlediska obsahu tohoto hesla, byl článek 400, podle kterého: „Povozník odpovídá za své lidi a za jiné osoby, kterých při vykonání převzatého od něho dovezení užívá.“

Když vezmeme do úvahy další paragrafy (články) tohoto zákona, vyjde nám, že od řádného převzetí zboží na základě příslušné dokumentace, až po jeho dodání na základě příslušné dokumentace, za vše nesl odpovědnost přepravce a škodu musel zákazníkovi přepлатit. To kladlo vysoké nároky na výběr zaměstnanců i na jejich kontrolní činnost.

Zamezení krádeží, vyloupení nebo vykradení zásilek, či jiné poškození, bylo tedy věcí přepravce, v našem případě železnice.

Z tohoto systému byly jen dvě výjimky.

Z hlediska samotného provozu se jednalo se zejména o jeho část druhou O povoznictví, provozovaném od železnic zvláště. Jeho článek 422. např. stanovil:

„Železnice, po které se vozí zboží pro obecnost, povinna jest, převezení zboží, za něž se požádá, jak daleko tato železnice jde, přejmouti, když:

1. zboží samo sebou aneb co do obalení či obednění svého, podle pravidel, a kde pravidel není, nebo kde žádného případného ustanovení neobsahují, podle zřízení železnice a obvyklého jí užívání k vezení se hodí;
2. když odesílatel, co se dotýče povozního, odevzdání zboží a jiných železnickým zůstavených výminek převozních, poddá se obecně platným nařízením správy železnice;
3. když obyčejné převozní prostředky dráhy té k převezení zboží vystačí.

Železnice nejsou povinny, zboží k převezení dříve přijmouti, než tehda, když se zboží již vézti může“.

Odpovědnost za nebezpečí, hrozící z přepravovaného zboží, byla plně postavena na podavateli, ale jen v případech, kdy tuto skutečnost přepravci neoznámil, nebo ji dokonce před ním zatajil.

Druhou výjimkou byl stav, kdy si cestující bral svá zavazadla k sobě. Tam odpovědnost padala zejména na něj. Podle článku 425 Co se dotýče věcí na cestu braných, platilo:

- „1. aby železnice ze ztracení anebo porušení věcí pocestních, kteréž k vezení odevzdány nebyly, práva byla jen tehda, prokáže-li se nějaké zavinění správy železnice, aneb lidí jejích. Totéž umluvení státi se může o věci, ježto se v kočárech pocestních nalezájí;
2. aby ze ztracení zavazadel pocestních, kteréž k vezení byla odevzdána, práva byla železnice jen tehda, když se zavazadel těch do jisté určité lhůty po době, v které se mají dodati, požádá.

Lhůta tato nesmí býti kratší tří dnů.“

Stát se tedy stále více vměšoval do této, původně zcela soukromé sféry. To už postupoval proces zestátňování soukromých železnic. První vlna přišla v období krize let 1843-1845, další po krizi v roce 1873 a nakonec na přelomu 19. a 20. století. Vždy se týkala zejména ztrátových tratí. Dne 1. ledna 1884 vznikla společnost C. a k. Státní dráhy (*K.u.k. Staatsbahnen*), která postupně přebírala většinu soukromých železnic. Následně na území tzv. Předlitavska – tedy v rakouské části monarchie, vzniklo 11 státních železničních ředitelství –

Praha, Olomouc, Plzeň, Krakov, Lvov, Ivano-Frankivsk, Terst, Innsbruck, Villach a Vídeň. V té době o pořádek na tratích a uvnitř souprav i nadále pečovali uvedení železniční zřízení, kteří si policejní nebo četnickou asistenci vyžadovali jen ve výjimečných případech. O pořádek kolem železničních stanic pečovala samotná města, která v případě nutnosti kolem nich posilovala své pořádkové síly. Krádeže ve vlaku vyšetřoval příslušný policejní úřad, v místě ohlášení krádeže.

Na kriminální problematiku, spojenou s výstavbou železnic upozorňovali již v polovině 19. století někteří autoři. Tvrdilo se, že podporuje příliv obyvatelstva do velikých středisek, zvětšuje v nich tím sociální problémy, zejména přelidněnost, spojenou s nekontrolovatelným přílivem povalečů a zločinců, usnadňuje styky mezi nimi a stejně tak jejich uniknutí. Argumentovalo se i šířením nakažlivých nemocí. Přesto k vytvoření železniční policie dnešního typu ve střední Evropě nedošlo. V některých částech Rakouska-Uherska vznikaly menší, více - méně dobrovolnické skupiny určitých drážních strážů, ale běžná praxe a tradice v tom nebyla.

První krok v tomto prostoru učinilo Polsko, území kterého bylo před I. světovou válkou rozdělené mezi Německo, Rakousko-Uhersko a Rusko, takže zde působila jak německá, ale zejména ruská železniční policie. Dne 18. listopadu 1918 zřídilo Ministerstvo železných drah na žádost Varšavského ředitelství železnic Železniční stráž (Straż Kolejowa). Dne 3. února 1919 schválil šéf tehdejšího ministerstva komunikací Julian Eberhard „Dočasnou příručku pro železnou stráž“. Byl to první dokument, na jehož základě bylo zahájeno vytvoření nové specializované formace, jejíž úkolem bylo:

1. zajištění veškerého majetku Ministerstva komunikací v rámci vyvlastnění železnice
2. ochrana platných zákonů a předpisů a nařízení ministerstva komunikací na ochranu majetku v rámci železnic
3. udržování veřejné bezpečnosti, pořádku a pořádku všech železnic, ochrana cestujících a majetku.

Formace byla organizována na vojenském modelu. V jeho čele stál velitel Stráže, který se skládal z poboček a jejich podřízených inspektorátů, které kvantitativně odpovídají železničním stavbám. Velitelstvo Železniční stráže sídlilo ve Varšavě. Železniční stráž, která byla jediným výkonným orgánem na železničním místě, také převzala ochranu dopravy a vojenských zařízení. V důsledku válečného nebezpečí – probíhající válka se Sovětským Ruskem, byla stráž v květnu 1919 přejmenována na Vojenskou železniční stráž (Wojskowa Straż Kolejowa), která byla nakonec 1. února 1920 rozpuštěná a ochranu železnice převzala

státní policie. Skutečná Železniční stráž (Straž Ochrany Kolei) vznikla jako policejní orgán až 24. listopadu 1934.

V novém Československu šel po 28. říjnu 1918 vývoj podobným směrem. Bezprostředně po vzniku republiky, železniční dopravu v Česku vojensky i policejně zajišťovali čeští zaměstnanci železnic, po nich vyčleněné armádní jednotky. Na Slovensku to bylo horší, protože z jeho území byla maďarská moc vytlačena nejdříve počátkem ledna 1919 a po druhý krát v červenci 1919. Kvůli tomu, i konfliktu ČSR s Polskem o Těšínsko, o pořádek na dotčených železničních tratích i nadále pečovala vznikající československá armáda. Zvládla i tak náročný úkol, jakým byl přesun vojenských jednotek obávané armády maršála Augusta von Mackensena z Rumunska do Německa přes území Slovenska a Česka.

Po stabilizaci vojenské a politické situace v ČSR byl na železnici obnovený stávající rakousko-uherský systém ochrany železnice. Nad bezpečnostní situaci nad tratěmi, provozem na nich, ale i nad bezpečností cestujících bděla příslušná ředitelství Československých státních drah (ČSD), která vznikla hned po 28. říjnu 1918 a převzala majetek C. a k. státních drah a Maďarských státních drah MÁV na celém území ČSR. Pro ochranu železničních tratí a cestujících si ze svých zaměstnanců vytvořila menší specializované skupiny, které ale musely spolupracovat s policií a četnictvem a staly se tak v tomto směru jejich pomocnou a podpůrnou institucí. Zaměstnanci ostatně měli během svých služeb dohlížet na bezpečnost a pořádek, bez toho, aby je někdo na to upozorňoval. Současně ale vznikaly skupiny vyšetřující železniční nehody a neštěstí, které spolupracovaly s policií, ale měly i vlastní pravomoci. Prověřovaly se i stížnosti cestujících, včetně jejich případných nároků. To zase v spolupráci s vyšetřovateli jednotlivých pojišťoven. Železniční inspekce přirozeně prověřovala své zaměstnance a řešila jejich pracovní přestupky. Častým cílem bylo šetření krádeží, ke kterým v železniční dopravě docházelo. Za tímto účelem vznikla později Pátrací služba, která se zaměřovala na vyšetřování trestných činů na železnici.

Vzrůst kriminality, ale i hrozeb ze strany posilujícího se fašistického Německa, vytvářel situaci, ve které byly nutné změny. V roce 1935 byly stávající skupiny ostrahy železnic povýšené na vyšší úroveň a staly se realitou. Jejich další osud řešil zákon č. 86/1937 ze dne 25. května 1937. Sb. o drahách (železniční zákon), ustavením pravomoci železničního správního úřadu, kterým v té době bylo Ministerstvo železnic, v dohodě s Ministerstvem vnitra ČSR a Ministerstvem národní obrany ČSR, zřizování vlastních Ozbrojených strážních oddílů železnic (OSOŽ).

Celý tento problém řešila III. část železničního zákona s názvem Některá zvláštní ustanovení o výkonu policie na dráze. Podle § 136 Činnost bezpečnostních úřadů a orgánů,

obecně připadl úkol střežit bezpečnost na železnici bezpečnostním úřadům a orgánům. Jim „náleží bdít, aby osoby, které užijí dráhy nebo s ní jinak vejdou ve styk, zachovávaly ustanovení tohoto zákona a předpisů podle něho vydaných, po případě jiných předpisů, které upravují veřejnou bezpečnost, klid a pořádek na dráze.“

Následující § 137 upravoval policejní pravomoc zaměstnanců dráhy.

„(1) Zaměstnanci dráhy, určení službou pro železniční obvod, jsou v tomto obvodu oprávněni, není-li po ruce bezpečnostní orgán, zjišťovati totožnost osoby, která se dopustí trestného činu, neuposlechne napomenutí daného jí zaměstnancem dráhy při výkonu služby, zřejmě vědomě nebo svévolně porušuje předpisy týkající se drah, nebo se dopustí takového jednání, které ruší dopravu neb ohrožuje její bezpečnost, anebo i, je-li to nutné, takovou osobu zadržeti a odevzdati bez zbytečných průtahů bezpečnostnímu orgánu nebo příslušnému úřadu.

(2) Zaměstnanci dráhy jsou při výkonu policie (odstavec 1) povinni se řídit předpisy zavazujícími bezpečnostní orgány, zachovávat vážnost a chovat se ke každému slušně. Navzájem je obecnstvo povinno zachovat v úředním styku s nimi slušnost a vážnost.

(3) Dohled na výkon železniční policie, pokud ji obstarávají zaměstnanci dráhy, přísluší i řediteli nebo ředitelství (§ 71, odst. 1).“

Tyto jejich pravomoci byly zvýrazněné dalším paragrafem (138), který zaměstnancům drah poskytovala zákonnou ochranu při výkonu této pravomoci. „(1) Zaměstnancům dráhy přísluší při výkonu policie na dráze zákonná ochrana členů sboru stráže bezpečnosti.“ Jejich povinností na druhé straně bylo složit příslušnou přísahu: „(2) Před připuštěním ke službě, při níž by se mohla vyskytnout příležitost k výkonu policie na dráze, mají zaměstnanci dráhy vykonati do rukou orgánu železničního správního úřadu služební přísahu. Je-li toho naléhavá potřeba, může být pro přechodnou dobu připuštěn k řečené službě také zaměstnanec, který služební přísahu dosud nevykonal.“

Vše nakonec korunoval § 139, který umožňoval přímo vytvořit zvláštní Ozbrojené strážní oddíly železniční:

„(1) Je-li potřebí mimořádných opatření k zajištění bezpečnosti provozu dráhy, může železniční správní úřad v dohodě s ministerstvem vnitra a s ministerstvem národní obrany povolit železničnímu podniku, bez újmy pravomoci bezpečnostních orgánů, aby utvořil ze svých zaměstnanců ozbrojené strážní oddíly železniční. Při tom budou stanoveny také podrobnosti organizace, pravomoci, výcviku, výkonu služby, výzbroje a výstroje těchto oddílů.

(2) Členové ozbrojených strážních oddílů železničních jsou oprávněni nositi ve službě zbraň. Výjimka podle § 138, odst. 2, věty druhé pro ně neplatí.

(3) K účelu uvedenému v odstavci 1 smí člen ozbrojených strážních oddílů železničních, šetře opatrnosti potřebné podle okolností případu, užití zbraně jen v těchto případech:

a) při nutné obraně, aby odvrátil násilný útok, jenž na něho byl učiněn aneb který mu přímo hrozí nebo jímž se život jiné osoby ohrožuje;

b) k zmaření útěku pachatele, který porušil železniční dorozumívací a zabezpečovací zařízení, rozrušil trať nebo vůbec jednal tak, že z toho vznikla porucha nebo důtklivé ohrožení železničního provozu, byl-li pachatel přistižen při činu nebo je-li někdo důvodně podezřelý z takového činu a nelze jej zadržeti jiným způsobem.“

Následující paragraf nakonec určil postup při stíhání přestupků: „Toho, kdo se proviní proti ustanovením § 6, odst. 1, § 10, odst. 1, § 30, odst. 1, §§ 41 a 42, § 43, odst. 2 a 4, § 44, § 59, odst. 1, § 80, §§ 101 až 103, § 105, odst. 1, §§ 108 a 109, anebo nedbá příkazů a zákazů úřadů, vydaných podle tohoto zákona, pokud míří k veřejné bezpečnosti, klidu a pořádku na dráze, potrestají okresní (státně policejní) úřady, ač neběží-li o čin stíhaný soudem nebo podle ustanovení ž. p. ř. (§ 85, odst. 3, věta první), trestem na penězích do 5 000 Kč nebo trestem na svobodě do 14 dnů; je-li trest na penězích nedobytný, přemění se v náhradní trest na svobodě podle míry zavinění, nejvíce však v trest na svobodě 14 dnů.“

Z uvedeného vyplývá, že Ozbrojená stráž ochrany železnic nebyla přímým policejním orgánem, čímž se od klasické železniční policie liší, ale měla některé policejní pravomoci jen propůjčené. Svým způsobem plnila i některé funkce obranné, tedy vojenské. Nespadala tudíž ani pod Ministerstvo vnitra nebo obrany, nýbrž pod Ministerstvo železnic. Její příslušníci tedy nebyli skutečnými policisty, ale rekrutovali se výhradně z řad zaměstnanců Československých drah. Za službu nedostávali žádný plat a jejich činnost byla výlučně dobrovolná. Nemohl se jim stát každý zájemce. Kritériem byl vztah k ČSR, příslušný věk a zdraví, ale do úvahy se braly rovněž další okolnosti. Přednost měli ti zaměstnanci, kteří vykonávali především denní služby, nebo povinnosti. Do úvahy se brala i taková skutečnost, jakou byla vzdálenost jejich obydlí od příslušné železniční stanice, aby se v případě nutnosti mohli neprodleně dostavit ke své jednotce. Její jádro tvořila skupina deseti mužů, bydlící v bezprostřední vzdálenosti od železniční stanice, aby se mohla být v případě nutnosti mobilizována více – méně okamžitě.

Jejich hlavním úkolem ale byla ochrana bezpečnosti provozu železnice bez přímého zásahu do výkonu služby provozních zaměstnanců, dále udržování pořádku v obvodu dráhy a ochrana majetku.

Zaměstnanci dráhy, určení službou v železničním obvodu, mohli v tomto obvodu v případě nepřítomnosti jiného bezpečnostního orgánu například zjišťovat totožnost osoby,

kteřá se dopustila trestného činu, neuposlechla napomenutí daného zaměstnance dráhy při výkonu služby nebo vědomě porušila předpisy týkající se drah. Pokud osoba ohrozila její bezpečnost na dráze, směla stráž takovou osobu dokonce zadržet a bez zbytečných průtahů odevzdat policii nebo četnictvu.

Protože každý z příslušníků OSOŽ nabýval ve službě statut bezpečnostního orgánu, patřilo k jeho pravomocím i nošení a použití služební zbraně. Tu mohl použít jednak k odvrácení násilného útoku a jednak „k zmaření útěku pachatele, který porušil železniční dorozumívací a zabezpečovací zařízení, rozrušil trať nebo vůbec jednal tak, že z toho vznikla porucha nebo důtklivé ohrožení železničního provozu, byl-li pachatel přistižen při činu nebo je-li někdo důvodně podezřelý z takového činu a nelze jej zadržet jiným způsobem.“ Součástí služby tak byl i výcvik ve střelbě ze služební zbraně.

Příslušníci Ozbrojené stráže ochrany železnic nosili ve službě standardní uniformu Československých drah, která byla doplněna o cihlově červenou náramenní pásku o šířce 10 cm s černým nápisem ŽELEZNIČNÍ STRÁŽ, umístěnou na levém záloktí. Nedílnou částí tohoto stejno kroje bylo i plechové identifikační číslo, nošené na levé straně prsou. Členové stráže používali ve službě povětšinou vlastní zbraně, ale například v Břeclavi tvořila výzbroj služební pistole systému Steyr, vzor 12 a gumový obušek. V každém případě nosil každý příslušník OSOŽ ve službě spolu se zbraní i vlastní zbrojní průkaz.

Specifikem jednotek Ozbrojené stráže ochrany železnic bylo i hojné využití služebních psů. Ti byli nakupováni a cvičeni u četnictva – stejně jako jejich vůdci z řad OSOŽ.

Podrobný popis práv a povinností dráhy i cestujícího přineslo vládní nařízení z 29. července 1938 č. 82/1938 Sb., kterým se vydal železniční přepravní řád. Ten rovněž upozorňoval na nutnost dodržovat také příslušné policejní předpisy, zabýval se odpovědností za způsobené škody, vymezoval okruh zakázaných předmětů, které nebylo cestujícím povoleno brát s sebou do vlaku, nebo byly vůbec vyloučené z běžné přepravy, vytyčovaly hranice chování osob v době přepravy atd.

Mnozí z příslušníků OSOŽ se v roce 1938 zapojili do činnosti Stráže obrany státu, jak jim to ukládalo vládní nařízení ze dne 23. října 1936 o strážci obrany státu (č. 170/1936 Sb.), které v § 2, písmeno b) stanovil že je složena rovněž „z příslušníků finanční stráže a osob majících postavení jiné veřejné stráže, jiných zaměstnanců státu, ústavů, podniků a fondů státních nebo státem spravovaných a zaměstnanců veřejnoprávních korporací, ústavů podniků a fondů, ať ve služebním poměru veřejnoprávním či soukromoprávním, pokud jsou podle svého služebního poměru určeni k výkonu strážní, policejní nebo podobné služby.“

Po okupaci Čech a Moravy hitlerovským Německem, činnost OSOŽ skončila a nahradily ji německé okupační jednotky, které hlídaly všechny železniční trati a dohlížely na pořádek na nich. Stejně tak skončila společnost Československé státní dráhy, která se rozdělila na Českomoravské dráhy a Slovenskou železnici.

ČSD byly obnoveny 9. května 1945 a to opět pod dikcí Ministerstva dopravy, stejně i její Ochranná služba ČSD (OSOŽ), která však byla obnovována mnohdy na profesionální, a ne už jen výlučně na dobrovolnické úrovni. K žádným jiným větším změnám v její činnosti v této době nedošlo. Výjimkou byla zvýšená kontrola tratí a nádraží v pohraničí, kde příslušníci OSOŽ, ve spolupráci s běžnými zaměstnanci drah, kontrolovali pohyb obyvatelstva a v úzké spolupráci s místními stanicemi SNB, se snažili zabraňovat rozkrádání majetku odsunutých Němců ze strany různých pochybných živlů. Jejich doklady byly kontrolovány, jejich zavazadla před nastoupením do vlaku prověřována, stejně tak balíky, určené z přepravě. Vyčlenění zaměstnanci pohraničních železničních stanic dále úzce spolupracovali s příslušníky obnovené Finanční stráže a velitelským jednotlivých skupin armády a vznikajícími jednotkami SNB, které dostaly za úkol střežit zejména hranici.

Po stabilizaci situace ve své činnosti pokračovaly jak skupiny vyšetřovatelů Československých drah, tak i pátrací služba. Ochranná služba ČSD (OSOŽ) se dělila na oddíly a dále na stanice. K dohledu měla určený obvod větších železničních nádraží, přilehlých traťových úseků a vleček. Její příslušníci ve vymezeném prostoru vykonávali služební pochůzky, střežili objekty ČSD a doprovázeli vlaky s cennými náklady a zásilkami. Ve své činnosti se i nadále řídili ustanoveními zákona č. 86/1937 Sb., přirozeně ve znění dalších novelizací.

Vzhledem ke strategické hodnotě železničních tratí v pohraničí, převzala hned po osvobození jejich střežení, včetně tunelů a mostů, armáda.

Jiné to bylo na úseku ochrany železničního provozu ze strany vznikajícího SNB. O tuto oblast jednotlivé Stanice SNB pečovaly podle potřeb doby a regionů. V žádném případě, ale nešlo o činnost stabilizovanou a centrálně vedenou. O nasazení sil SNB rozhodovaly příslušné národní výbory nebo jejich bezpečnostní referenti. Jak bylo uvedeno výše, již v létě 1945 se problémem staly bandy vykradačů domů po odsunutých Němcích, které v některých opuštěných obcích doslova plnily, a bylo nutné v tomto směru sjednat nápravu. Reagovalo na to zemské velitelství SNB, které svým přípisem č. I-357/dův./45 ze dne 30. srpna 1945 zřídilo na železnicích kontrolní oddíly sestavené z příslušníků SNB a československé armády. Jejich úkolem bylo zamezit převážení a pašování odcizeného národního majetku z pohraničí.

Měly příkaz provádět kontroly zavazadel podezřelých osob, stejně tak podezřelé zásilky, určené k přepravě směrem z pohraničí.

Protože to nepostačovalo, požádalo Ministerstvo dopravy o ráznější zásahy v pohraničních oblastech. Ke krádežím soukromého, ale i státního majetku, se přidal černý obchod, nezákonné přechody státních hranic oběma směry (odsunutí Němci se například tímto způsobem snažili odnést do Německa větší část svého majetku, jak bylo povoleno). Na základě toho Hlavní velitelství SNB vydalo 31. října 1945 výnos č. III-7429/1945-V/6, kterým byly na všech větších železničních nádražích zřízené kontrolní oddíly a stálé hlídky SNB, které měly za úkol provádět na nádražích teď již stálou kontrolu, případně namátkové kontroly ve vlacích v době jízdy. Současně bylo jednotlivým Zemským velitelstvím SNB nařízeno vydat příslušné směrnice pro výkon kontrolní služby NB na železnici, s přesným stanovením postupů a oprávnění příslušníků SNB při kontrole osobních dokladů, zavazadel, zatýkání podezřelých osob apod. Zřízené kontrolní oddíly a hlídky SNB měly převzít v plném rozsahu ochranu železnice. Tím byla de facto zřízena železniční policie, i když její historie zatím dlouhá nebyla.

V době svého vrcholového nasazení v ní sloužilo 1.500 příslušníků, což byla poměrně síla, kterou umocňovalo její napojení na orgány OSOŽ. Vznikla funkce styčného důstojníka SNB pro spolupráci mezi SNB a OSOŽ, která se uplatnila jak na úrovni Ministerstva dopravy, tak i u jednotlivých ředitelství ČSD.

V květnu 1946 připadl SNB na železnicích další úkol. Od armády převzal střežení významných částí železničních tratí. Tyto její povinnosti převzal Pohraniční útvar Sboru národní bezpečnosti 9600, který vznikl reorganizací a doplněním Pohotovostního pluku 1. NB. Protože jeho hlavní úkoly byly namířeny do jiných oblastí, na střežení těchto objektů mu mnoho sil nezbyvalo. Prováděly se proto namátkové kontroly v rámci pochůzkové činnosti. Význam činnosti SNB v pohraničí ve směru ochrany železnic ale v tomto období již objektivně klesal, vnitřní situace se v rámci procesu odsunu Němců stabilizovala, krádeže majetku, různé výtržnosti a excesy nájezdníků ustávaly, resp. se dostaly pod úplnou kontrolu, takže význam kontrolní činnosti SNB se objektivně snižoval. Již v září 1946 na žádost Ministerstva dopravy došlo k pozastavení činnosti kontrolních oddílů a stálých hlídek SNB na železnici, neboť byly vzhledem k výsledkům jejich činnosti již zbytečné. Ministerstvo dopravy o jejich zrušení žádalo již v květnu 1946, avšak vzhledem k probíhajícímu odsunu Němců, který se natáhl až do konce října 1946, byla činnost oddílů SNB na železnici pozastavena oficiálně až po posledních odsunech.

Poté nadále dle výnosu HV SNB č. I-922 dův./1947-Va/3 ze dne 30. června 1947 výkon služby příslušníky SNB spočíval na železničních a nádražních prostorech v běžné pořádkové službě v rámci obchůzkové činnosti.

Na této situaci nic nezměnil ani zákon č. 149/1947 Sb. o národní bezpečnosti z 11. července 1947. Odstavec 3., paragrafu 37 jasně uváděl:

„(3) Nedotčeny zůstávají zejména:

- a) předpisy o organizaci a úkolech finanční stráže;
- b) zákon ze dne 11. února 1936, č. 33 Sb., o civilních hlídačích vojenské správy;
- c) předpisy o ozbrojených strážních oddílech železničních [§ 139 zákona ze dne 20. května 1937, č. 86 Sb., o drahách (železničního zákona)]“.

Úkoly na železnici vyplynuly SNB také z vládního nařízení č. 229/1947 Sb., jímž se vymezují úkoly Národní bezpečnosti, ze dne 19. prosince 1947. Jeho § 1 obecně ukládal:

„Správním úřadům národní bezpečnosti náleží všeobecně úkol chránit veřejnou bezpečnost a bdít nad veřejným pořádkem a veřejnou mravností, tak aby každý občan mohl žít v klidu a bez obav.“

Paragraf druhý poté taxativně ve 33 bodech vyjmenoval hlavní úkoly SNB, jedním z nich byla, podle bodu 13 i ochrana železniční dopravy:

„K úkolům správních úřadů národní bezpečnosti (§ 1) patří bez újmy příslušnosti jiných úřadů a orgánů (soudů): ...

13. policejní věci dopravy železniční, zejména: péče, aby v okolí dráhy nebylo nic podnikáno, co by ohrožovalo dráhu nebo její provoz, nebo způsobovalo nebezpečí ohně; péče o zachování veřejné bezpečnosti, klidu a pořádku na dráze...“

Po Únoru 1948 k žádné závažnější změně v této oblasti nedošlo. Nadále pracovaly všechny složky, podílející se na ochraně železnic a přepravě na nich. Ale ke změnám se schylovalo. První mohl přinést zákon č. 97/1950 Sb. o drahách, ale v oblasti ochrany provozu a bezpečnosti osob a jejich majetku spíše potvrzoval stávající stav. Postavení OSOŽ a dalších složek, řešil § 33 - Výkon bezpečnostní služby na dráze zaměstnanci dráhy:

„(1) Zaměstnanci drážního podniku, vykonávající službu v území určeném k provozu dráhy v stejnokroji nebo se služebním odznakem (§ 20 odst. 3), jsou v tomto území oprávněni, není-li po ruce orgán národní bezpečnosti, zjišťovat totožnost osoby, která se dopustí trestného činu nebo jednání, které ruší dopravu nebo ohrožuje její bezpečnost; je-li to nutné, jsou oprávněni takovou osobu zadržet a odevzdat bez zbytečných průtahů orgánu národní bezpečnosti nebo příslušnému úřadu.“

(2) Ministerstvo národní bezpečnosti v dohodě s ministerstvy dopravy a národní obrany může pověřit ochranou provozu dráhy zvláštní oddíly, složené ze zaměstnanců drážního podniku. Příslušníci těchto oddílů mohou při výkonu služby použít zbraně. Podrobnější předpisy, zejména také o rozsahu užití zbraně, vydá ministerstvo národní bezpečnosti v dohodě s ministerstvy dopravy a národní obrany vyhláškou, uveřejněnou v příslušném úředním listě.“

Je pravdou, že závažné trestné činy na železnici vyšetřovala též kriminální služba NB, ale jednalo se spíše o výjimečné případy, svým rozsahem převyšující možnosti pátrací služby drah. Realizovala je krajská velitelství NB, konkrétně jejich oblastní kriminální úřadovny, které si za tímto účelem zřizovaly zvláštní oddělení, zabývající se výlučně vyšetřováním velkých železničních neštěstí a krádežemi na železnicích.

K 1. lednu 1949 vstoupilo v platnost nové krajské zřízení v ČSR. Země a jejich orgány byly zrušené a místo nich nastoupilo v Česku 13 krajů, do čehož byla započtena také Praha, která měla status kraje. Krajům byly podřízené okresy. Tomu se musela přizpůsobit organizace SNB, takže vzniklo 13 krajských velitelství NB. Činnost zvláštních železničních oddělení byla přesunuta na úroveň okresních velitelství NB, ale tím pádem došlo k poklesu jejich významů, což se po čase ukázalo jako chybné. Tento stav byl umocňovaný praxí, ve které se kriminalisté a vyšetřovatelé - bývalí železniční specialisté, zabývali řešením řady dalších problémů, které předtím nespádaly do jejich kompetence.

Ve stejné době se začalo přemýšlet o budoucnosti ochranné stráže ČSD – OSOŽ, která novým podmínkám již nevyhovovala. Vznikl návrh na reorganizaci OSOŽ, pomocí její proměny ve stálou službu NB (VB). Předpokládá se vznik nového útvaru ochrany železnic pod správou SNB, tzv. SNB-Ž, nebo VB-Ž. Měl fungovat na systému traťových úseků, resp. vybudováním základních oddílů železniční bezpečnosti s podřízenými stanicemi železniční bezpečnosti na důležitých místech železničních tratí, a to vše bez ohledu na hranice krajů i okresů, protože vedení železničních tratí a jejich hustota se ne vždy shodovaly pouze s jedním regionem. Celý tento systém měl být administrativně včleněný do struktury krajského velitelství NB, na jehož území se ten který základní železniční oddíl nacházel. Takticky s ohledem na směřovaný výkon služby měl být na krajských velitelstvích nezávislý, což se některým krajským velitelům nezamlouvalo. V rámci MV měla být organizace železniční bezpečnosti podřízena velitelství „Skupině I – Bezpečnost“. Personálně a materiálně měla být vybudována z prostředků OSOŽ. Velení by zajišťovali příslušníci VB, výkon příslušníci OSOŽ, kteří měli být ve třech etapách prověřeni. Ti, kteří by zůstali, by se stali řádnými členy SNB se samozřejmým kádrovým výběrem vhodných příslušníků. Počet příslušníků této

služby měl dosáhnout stav 1.500 mužů. Velitelství VB se ale k těmto návrhům stavělo skepticky, protože se obávalo nedostatku vlastních specialistů, kteří by tento úkol zvládli. Navíc se mu zdála být celá tato koncepce příliš úzká a nezahrnující všechny aspekty ochrany železnic. Celý rok 1949 pak procházela příprava na vznik této organizace – nábor příslušníků VB, prověrka příslušníků OSOŽ, školení, instruktáže...

Přesto se termín vzniku nové organizace – 1. leden 1950, nedodržel. Naopak, spěch a nedotaženost mnoha opatření, vedl tento systém do záhuby. Situace v oblasti ochrany železnic se v důsledku toho nebývale zhoršila. Projevilo se to v růstu krádeží, nebo závažných dopravních nehod, ale stejně tak v nedostatečném dodržování jízdních řádů. V této situaci zesílily hlasy, volající po okamžitém zrušení OSOŽ, kterou měl nahradit systém závodních stráží, jako to bylo běžné při ochraně jiných podniků. Zrušená měla být i pátrací služba. Kromě jiného se argumentovalo tím, že jejich existence v podstatě postrádá oporu v zákoně, protože ten je jako takové neznal. Na druhé straně sílil tlak na zřízení speciálních útvarů VB-Ž, které by se touto problematikou speciálně zabývaly.

Tehdy proběhla jedna závažnější organizační změna. Dne 23. května 1950 bylo na základě vládního nařízení č. 48 z původního Ministerstva vnitra vyčleněné Ministerstvo národní bezpečnosti. Pod jeho gescí byla definitivně dotvořena struktura VB i StB. O budoucnosti ochrany železnic se již mluvilo na půdě tohoto ministerstva, i když jen do 14. září 1953, kdy bylo opět spojeno s Ministerstvem vnitra. Přesto právě zde bylo rozhodnuto skoncovat se všemi prozatímními opatřeními a vyřešit problém od základu. Ochrana železnic byla ale prozatím svěřena Velitelství Veřejné bezpečnosti, které si zřídilo Sektor dopravy, jenž měl na starosti zajištění bezpečnosti letišť, nádraží, přístavů a staveb v železniční a vodní dopravě. Příslušná oddělení vzápětí vznikla na úrovních krajů a okresů. Na nejnižší úrovni se této činnosti, někde okrajově, jinde silněji, věnovaly o jednotlivé stanice SNB.

V roce 1951 se ale od systému Stanic SNB začalo přecházet k okrskovému systému, což se odrazilo rovněž na systému ochrany železnic. Území okresů bylo rozčleněné na okrsky, ve kterých službu vykonávali okrskoví zmocněnci VB. Velikost okrsků závisela od jejich důležitosti a náporu činnosti. V souvislosti tím začaly vznikat i okrsky i na železnici.

Důležitým v tomto směru byl rok 1952. Dne 1. května 1952 byla na základě usnesení Politického byra ÚV KSČ z 28. března 1952 a navazujícího usnesení vlády ČSR ze dne 10. června 1952 vytvořena Vnitřní stráž, která převzala ostrahu mnoha důležitých objektů, včetně železničních tratí, tunelů a mostů. Vzápětí přišel krok druhý - na základě vládního nařízení ze dne 29. července – (33/1952 Sb.) bylo obnoveno Ministerstvo železnic, vyčleněno z Ministerstva dopravy a došlo k reorganizaci železnic. V rámci toho definitivně zanikla

Pátrací služba ČSD a spolu s tím bylo rozhodnuto vyšetřování dopravních nehod převést do výhradní působnosti VB. Současně byla zrušena Ochranná stráž ČSD a v rámci nového Ministerstva železnic vznikla její náhrada - Ozbrojená a protipožární ochrana železnic (OPOŽ). Tato služba nyní plnila úkol protipožární ochrany železnice a střežení po železnici přepravovaného zboží a některých železničních objektů, které ke střežení dosud nepřevzala Vnitřní stráž.

Ke konci tohoto roka – 13. prosince 1952, bylo vedením MNB rozhodnuté pro boj proti trestným činům, k udržování veřejného pořádku, zajištění řízení a výkonu preventivních opatření na železnici, zřídit speciální službu pod názvem Veřejná bezpečnost na železnici (VBŽ nebo také VB-Ž). Současně se rozhodovalo, že bude podřízena vznikajícímu VII. železničnímu odboru VB na Hlavní správě VB. Mělo vzniknout 6 oblastních železničních odborů VB v sídlech správy drah (Praha, Ostrava, Ústí nad Labem, Plzeň, Bratislava, Košice) a jim podřízených 19 železničních oddělení VB v sídlech oddělení drah (Praha, Brno, Ostrava, Olomouc, Přerov, Hradec Králové, Pardubice, Nymburk, Liberec, Kralupy, Ústí nad Labem, České Budějovice, Plzeň, Sokolov, Bratislava, Košice, Zvolen, Žilina a Nové Zámky). Ministerstvo železnic však mohlo k vnitřní ochraně a k ochraně přepravovaného zboží zřízovat z řad svých zaměstnanců ozbrojené oddíly a skupiny protipožární ochrany.

Přípravy a diskuse mezi ministerstvy, orgány a ÚV KSČ trvaly až do března 1953, kdy byl na Hlavní správě VB definitivně zřízený VII. železniční odbor, jehož příslušníci započali opětovné kádrové a organizační přípravy. Plánovaný stav VBŽ byl 2.400 mužů, a to z původních řad příslušníků OSOŽ, pracovníků ČSD a příslušníků VB. V květnu 1953 proběhl čtyřtýdenní kurz vybraných hlídkových příslušníků útvarů VB na železnici. Stejnokroj nově zřízeného sboru VBŽ byl tvořen modrým stejnokrojem SNB zavedeným v roce 1952 s vojenským stříhem. Zvláštním označením bylo vínově červené dýnko brigádýrky s okolkem modré barvy stejnokroje VB a vyložení červené barvy na klopách blůzy a pláště, opatření znakem Vnitřní stráže, jež nesl ozubené kolo s hvězdou a mečem ve středu. Označení Vnitřní stráže bylo pro příslušníky VBŽ na klopách však zrušeno již v prosinci 1953 a to rozkazem MV č. 66/1953.

Útvary VBŽ byly nakonec zřízeny na základě Tajného rozkazu MNB č. 68/1953 ze dne 24. dubna 1953 a výkon služby byl zahájen od června 1953. VII. železniční odbor na HS VB se vnitřně členil na: 1. oddělení kriminální služby, které se dělilo na: referát boje proti rozkrádání národního majetku, referát boje proti sabotážím, referát boje proti porušení povinností veřejných činitelů, referát boje proti krádežím a ostatním kriminálním trestným činům, referát vyšetřovací a referát technicko-evidenční, 2. oddělení vnější služby na: referát

organizačního řízení vnější služby, referát úsekových zmocněnců referát hlídkové a eskortní služby, referát řízení bojové přípravy a zdokonalovacího školení. 3. oddělení železničních nehod na: referát preventivního boje proti železničním nehodám, referát technické kontroly a výzkumu referát vyšetřování železničních nehod a referát operativní statistiky Obdobnou strukturu mělo i 6 zřízených železničních oblastních odborů. Kromě jiného až do roku 1963 řídily o železniční okrsky. Celá tato organizace v podstatě kopírovala strukturu organizace železniční dopravy.

Během následující doby VBŽ prodělala několik organizačních změn. Dosavadní VII. železniční odbor byl především ještě v roce 1953 transformován na Správu VB pro železnici., kterou přímo řídil náčelník Hlavní správy VB. Správa bezprostředně řídila činnost podřízených součástí, jejichž organizační struktura zůstala zachována. V jednotlivých sídlech správ drah fungovaly oblastní železniční odbory VB, podřízené VBŽ a v sídlech oddělení drah zase oddělení VBŽ podřízené OŽO-VB. V některých železničních uzlech byla vytvořena úseková oddělení VBŽ, která byla podřízena příslušnému oddělení VBŽ. Na území Čech a Moravy šlo o tyto složky: oblastní železniční odbory VB Praha, Plzeň, Ústí nad Labem, Olomouc, železniční oddělení VB Praha, Hradec Králové, Pardubice, České Budějovice, Cheb, Plzeň, Kralupy, Liberec, Nymburk. Ústí nad Labem, Olomouc, Ostrava, Přerov, Brno, úseková oddělení VBŽ Česká Třebová, Trutnov, Karlovy Vary, Zdice, Česká Lípa, Most, Valašské Meziříčí, Český Těšín a Šumperk.

Nová organizace vstoupila v platnost k 1. lednu příštího roka a Správa následně zajišťovala veřejný pořádek a bezpečnost na železnici, vyšetřovala železniční nehody, závady, sabotáže, požáry, hospodářské trestné činy, rozkrádání národního majetku apod. Do konce 50. let prošla jen několika dílčími změnami. Tak jí bylo např. v roce 1956 odebrané právo sledování, ustanovky a povolovací systém. Vše přešlo na ostatní součástí VB. Dne 12. prosince 1958 byl rozkazem ministra vnitra vydán její Statut. Podle něho Správa VB na železnici vedla boj proti rozkrádání, spekulaci, pašování a proti kriminálním trestným činům v železniční dopravě, zajišťovala zde veřejný pořádek a bezpečnost, vyšetřovala nebezpečné trestné činy a složité případy přesahující rámec podřízeného útvaru (OŽO VB), k tomu řídila a kontrolovala podřízené útvary VBŽ.

Přes tento poměrně rázný krok se situace v oblasti ochrany železniční přepravy nezlepšovala. Postupně se dokonce ukázalo, že na řešení celého komplexu těchto problémů VBŽ nestačí, ani co to počtu vyčleněných příslušníků, tak i kvality jejich odborné přípravy. Poněkud lepší to bylo v oblasti vyšetřování dopravních nehod a trestné činnosti na železnici, kam se pomalu ale jistě jádro činnosti přesouvalo. Obdobné to bylo v oblasti pátrání. Hlídky

VBŽ, které vlakové soupravy provázely, se věnovaly spíše lustraci cestujících, nežli zákrokům proti pachatelům. Přes tyto problémy se v oblasti ochrany železnic v Československu až do roku 1963 nic zásadního nedělo.

Určitou změnou prošla ale Vnitřní stráž. V roce 1955 byly její plánované počty sníženy na 1.210 důstojníků, 450 poddůstojníků z povolání a 8.400 vojáků základní služby. Počet střežených objektů poklesl o 40. Kromě střežení Vnitřní stráž v tomto období zajišťovala i ochranu železničních zásilek uranové rudy do Sovětského svazu. Postupně ustávala také s přímým střežením železničních objektů a přebírala je od ní Ozbrojená a protipožární ochrana železnic, kterou si po spojení Ministerstva dopravy a Ministerstva železnic 14. září 1953, spojené ministerstvo ponechalo.

Od začátku 60. let se pomalu začalo uvažovat o zásadní změně organizační struktury VB. Okrskový systém byl postupně vystavený kritice a objevila se koncepce, spojení okrsků do širších celků a vytvoření Obvodních oddělení VB. Přirozeně, že se to muselo dotknout jak okrsků, tak i celé VBŽ. Na Hlavní správě VB začal vítězit názor, aby se v rámci dosažení organizační jednoty VB, VBŽ rozplynula v ostatních složkách VB a samotná ochrana železnic přešla na jiné subjekty. Vše se stalo skutkem v září 1963. Tajným rozkazem ministra vnitra č. 29/1963 ze dne 27. září, byly součástí Veřejné bezpečnosti na železnici zrušeny a začleněné do teritoriální organizace Veřejné bezpečnosti. Dnem 30. září 1963 byla zrušená Správa VBŽ při HS VB, oblastní železniční odbory VB, železniční oddělení VB a úseková oddělení VBŽ.

Na návaznosti na to 1. října 1963 byla zřízená oddělení dopravy při odborech boje proti rozkrádání a spekulaci u HS VB. Na území Čech a Moravy stejná oddělení u správ VB Plzeň, Ústí nad Labem, Hradec Králové, Brno, Olomouc, Městské správy VB V Praze, skupiny dopravy při odbore boje proti rozkrádání a spekulaci VB Praha a České Budějovice a železniční oddělení VB Beroun, Kladno, Nymburk, České Budějovice, Plzeň, Cheb, Sokolov, Karlovy vary, Ústí nad Labem, Most, Liberec, Chomutov, Děčín, Hradec Králové, Pardubice, Trutnov, Ostrava, Olomouc, Přerov a Brno.

Samotná ochrana železnice byla na základě zákona č. 51/1964 Sb., o dráhách svěřená útvarům Ozbrojené ochrany železnic (OOŽ) Ministerstva dopravy, samozřejmě po dohodě s MV a MO. Určoval to odst. 2. paragrafu 9. Hlavy první:

„(2) K ochraně celostátních drah ministerstvo dopravy zřídí útvary železniční ozbrojené a požární ochrany, pro něž platí přiměřeně zásady pro výkon služby v ozbrojených silách. Organizaci, početní stavy a ostatní podrobnosti stanoví ministerstvo dopravy v dohodě s ministerstvem vnitra a ministerstvem národní obrany.“

Pro ulehčení činnosti příslušníků těchto útvarů bylo rozhodnuté poskytnou jim dílčí policejní pravomoci. Řešil to odst. 1, stejného paragrafu:

„(1) Pracovníci drážního podniku ve stejnokroji nebo se služebním odznakem jsou v obvodu dráhy (§ 22 odst. 4) oprávněni zjišťovat totožnost osoby, která narušuje nebo ohrožuje drážní provoz, majetek, bezpečnost života nebo zdraví osob nebo se neoprávněně zdržuje v obvodu dráhy. Je-li to nutné, jsou oprávněni takovou osobu zadržet a odevzdat bez zbytečných průtahů orgánům Veřejné bezpečnosti nebo v obvodu celostátních drah železničním ozbrojeným orgánům.“

Dílčí prvky ochrany železnice přinášely rovněž §§ 12 a 13.

Činnost OOŽ tím dostala jasnou právní základnu a okamžitě se přistupovalo k vytváření její jednotlivých útvarů. Podobně jako předtím VBŽ i ony kopírovaly systém drah ČSD a o velikosti jednotlivých útvarů se rozhodovalo podle potřeb a rozměru chráněných spojů. Její úkolem byl dohled na veřejný pořádek na nádražích, železničních uzlech a ve vlacích, střežení železničních objektů, prevenci, zajišťování a odstraňování příčin ohrožení a narušování bezpečnosti provozu, sledování a doprovody zásilek. Její činnost byla v mnohém totožná jako u její předchůdkyně VBŽ. Na rozdíl od ní neměla právo vyšetřovat trestnou činnost na železnici, což i nadále spadalo pod kompetence VB. Příslušníci OOŽ měli pravomoc jako příslušníci ozbrojených sil, tj. pravomoc nosit a použít zbraň v mezích zákona, střežit se zbraní objekty a majetek drah, i hodnoty jim svěřené k přepravě. Neměli však oprávnění účinně zasahovat v situacích, kdy docházelo v obvodu ČSD k narušování bezpečnosti a plynulosti provozu nebo výtržnostmi k narušování pořádku, popř. k ohrožení bezpečnosti majetku, jelikož nebyli vybaveni příslušnými pravomocemi, které odpovídaly potřebám a významu železniční dopravy.

Podobně jako v případě VBŽ skončily povinnosti Vnitřní stráže při ochraně železnice. Postupně i zde docházelo k snižování počtů stráže, ale stejně tak o počtu chráněných objektů. Nejprve v roce 1962 zanikla motomechanizovaná brigáda a následně se brigády průmyslové ochrany transformovaly na strážní pluky. V roce 1964 proběhla redukce většiny pluků na samostatné prapory. Stejný osud postihl i brigádu důlní ochrany, která se transformovala na samostatný prapor. Vnitřní stráž zajišťovala nadále střežení 43 objektů. Nakonec od 1. ledna 1966 byla Vnitřní stráž převedena do struktury ČSLA a ke dni 1. července 1966 byla jako samostatný druh vojska zrušena.

Systém, vytvořený v roce 1963, se ale v podstatě osvědčil a vydržel až do další zásadní reorganizace v roce 1974. Přímé železniční oddělení nacházíme např. v systému organizace MS VB v Praze ještě v roce 1964, podobně jako u řady Okresních správ VB.

Na HS VB až do její reorganizace v půlce roku 1964 základní jádro boje proti kriminalitě na železnicích leželo na 6. oddělení - boj proti rozkrádání a spekulaci, které se věnovalo boji proti trestné činnosti na úseku dopravy železniční, ale stejně tak automobilové, letecké a vodní. Na úrovni KS VB to byl o 2. oddělení stejného odboru (boj proti rozkrádání a spekulaci). Po jeho reorganizaci se problematikami ochrany železnic částečně věnovalo 2. oddělení 2. odboru hospodářské kriminality, odbor dopravní služby 4. oddělení stejného odboru, ale zejména 1. oddělení Odboru pořádkové služby a vyhledávání, které řídilo výkon pořádkové služby ve městech, výkon služby na obvodních odděleních VB a železničních odděleních VB.

Přirozeně že jasné pravomoci měla celá struktura vyšetřování VB, jak v oblasti vyšetřování krádeží, loupeží a vražd, ale stejně tak rozkrádání, nebo železničních neštěstí.

V roce 1968 nějak zvlášť rozsáhlejší výkyvy v oblasti ochrany železnic nenastaly. Jako celek stála poněkud bokem hlavních událostí. Sice se objevilo pár názorů, požadujících obnovení liniového řízení této složky, ale to bylo skoro všechno. Ani federalizace ČSSR na tuto oblast zásadní vliv neměla. VB jako celek přešla pod republikové Ministerstva vnitra, kde vzniklo Hlavní velitelství VB a tam to také zůstalo.

Nic na tom nezměnilo ani období normalizace po dubnu 1969, nebo období po XIV. sjezdu KSČ. Ochrana železnice byla pro SNB marginální záležitostí. Dokonce zákon č 40/1974 Sb. o Sboru národní bezpečnosti, který výrazně rozšiřoval jeho pravomoci, se o ochraně železnic vůbec nezmiňoval.

Poněkud komplikovanější to bylo u OOŽ, kde se počátkem 70. let konstatovalo, že jeho pravomoci již neodpovídají potřebám a významu železniční dopravy. Na změnách se pracovalo od roku 1973, přičemž návrh příslušného zákona přešel několika změnami. Nakonec byl 23. října 1974 schválený jako zákon 104/1974 Sb., kterým se mění a doplňuje zákon č. 51/1964 Sb. o dráhách. Z dosavadních útvarů OOŽ byl zřízen Sbor ozbrojené ochrany železnic (SOOŽ), přímo řízený a podřízený tehdejšímu Federálnímu ministerstvu dopravy. Jeho příslušníci byli v pracovním poměru k ČSD a k FMD.

Výrazně byl doplněn jeho paragraf 9. Z původního znění byl vypuštěný odstavec 2 a označení odstavce 1. Místo nich se vkládali § 9a, 9b a 9c, které zní:

"§ 9a

Zřizuje se Sbor ozbrojené ochrany železnic (dále jen „sbor“), který působí v obvodu celostátních drah. Základním úkolem sboru je chránit plynulost a bezpečnost železničního provozu, objekty a zařízení, veřejný pořádek a bezpečnost osob i majetku v obvodu celostátních drah. Jednotlivé složky (útvary a skupiny) sboru zřizuje federální ministerstvo

dopravy, které též určuje početní stavy, výzbroj a výstroj sboru, zásady jeho organizace, jakož i zásady výcviku a výkonu služby jeho příslušníků, a to v dohodě s federálním ministerstvem vnitra a federálním ministerstvem národní obrany.

§ 9b

(1) Při provádění služebních úkonů, zákroků, jakož i při ostatní služební činnosti jsou příslušníci sboru povinni dbát cti, vážnosti a důstojnosti občanů i své vlastní a usilovat o to, aby občanům v souvislosti s touto činností nevznikla bezdůvodná újma a případný zásah do jejich práv a svobod nepřekročil míru nezbytnou k dosažení účelu prováděného opatření.

(2) Příslušníci sboru jsou oprávněni

a) požadovat na místě vysvětlení od osoby, od níž lze očekávat, že může přispět k objasnění závažných skutečností, týkajících se narušení nebo ohrožení bezpečnosti a plynulosti železničního provozu, veřejného pořádku nebo bezpečnosti života a zdraví, jakož i majetku, pokud není podezření, že jde o trestný čin nebo přečin. Vysvětlení nesmí být požadováno od toho, kdo by jím porušil zákonem uloženou povinnost mlčenlivosti, ledaže by byl této povinnosti zproštěn. Vysvětlení může odepřít ten, kdo by jím sobě nebo osobě blízké způsobil nebezpečí trestního stíhání,

b) zjišťovat v místech, která nejsou veřejnosti přístupná, totožnost osob a jejich oprávnění se v těchto místech zdržovat,

c) zjišťovat totožnost osoby, která narušuje nebo ohrožuje bezpečnost a plynulost železničního provozu, veřejný pořádek nebo bezpečnost života a zdraví, jakož i majetku, a popřípadě i osoby, která byla takovému jednání přítomna,

d) předvést osobu, která nechce nebo nemůže v místech, která nejsou pro veřejnost přístupná, hodnověrně prokázat svou totožnost, nebo která narušuje nebo ohrožuje bezpečnost a plynulost železničního provozu, veřejný pořádek, bezpečnost života a zdraví, jakož i majetku a odevzdat ji ihned příslušníku Sboru národní bezpečnosti anebo ji propustit, jakmile pominuly důvody k předvedení,

e) přesvědčit se, zda ten, jehož předvádějí, není ozbrojen, a podle povahy případu zbraň až do dalšího opatření příslušných orgánů odebrat,

f) v souvislosti s pátráním po ztracených nebo zavlčených zásilkách se přesvědčit, zda hledaná věc není ve skladištích nebo dopravních prostředcích, popřípadě v jiných prostorech na území obvodu celostátních drah,

g) po předchozí marné výzvě k jejímu vydání odejmout předběžně věc, která by mohla být prohlášena za propadlou nebo zabranou, a ihned ji odevzdat příslušným orgánům,

h) ukládat a vybírat v blokovém řízení pokuty za přestupky.

(3) Zakročuje-li příslušník sboru, užije - pokud to povaha zákroku vyžaduje a okolnosti dovolují - slov "jménem zákona".

(4) Každý je povinen uposlechnout výzvy zakročujícího příslušníka sboru.

(5) O předvedení podle odstavce 2 písm. d) se sepíše u příslušného útvaru sboru záznam.

(6) O předběžném odejmutí věci vydá příslušný útvar sboru potvrzení osobě, které byla odňata.

§ 9c

(1) Příslušníci sboru jsou oprávněni v obvodu celostátních drah v zájmu ochrany drah a veřejného pořádku, zejména k odvrácení útoku na sebe nebo na jinou osobu, při služebních zákrocích proti výtržníkům a jiným nebezpečným osobám nebo k překonání odporu, který směřuje ke zmaření jejich služebního zákroku, úkonu či výzvy, jakož i k zabránění útěku předváděné osoby, použít hmatů a chvatů sebeobrany, kapesního slzotvorného prostředku, obušku, pout, služebního psa, úderu zbraní, výstrahy a varovného výstřelu do vzduchu.

(2) Příslušník sboru je oprávněn použít střelné zbraně jen v těchto případech:

a) aby v případě nutné obrany odvrátil útok vedený proti jeho osobě nebo mu bezprostředně hrozící anebo útok na život jiné osoby;

b) aby odvrátil nebezpečný útok, který ohrožuje střežený objekt nebo stanoviště, po marné výzvě, aby bylo upuštěno od útoku;

c) aby zamezil útěku nebezpečného pachatele, jehož nemůže jiným způsobem zadržet;

d) je-li třeba zneškodnit zvíře ohrožující život nebo zdraví osob.

Při použití střelné zbraně jsou příslušníci sboru povinni dbát nutné opatrnosti, zejména aby nebyl ohrožen život jiných osob, a co nejvíce šetřit život osoby, proti níž služební zákrok směřuje. Pokud to okolnosti služebního zákroku dovolují, je příslušník sboru povinen před použitím zbraně použít prostředků uvedených v odstavci 1.

(3) Jestliže je to s ohledem na okolnosti případu možné, jsou příslušníci sboru před použitím prostředků podle odstavců 1 a 2 povinni užít domluvy, napomenutí a výzvy.

(4) Příslušníci sboru jsou povinni použít toho z prostředků uvedených v odstavcích 1 a 2, který umožňuje řádné splnění jejich služebních povinností a přitom co nejméně poškozuje osobu, proti níž zakročují. Zároveň dbají, aby tohoto prostředku bylo použito jen způsobem přiměřeným a aby případná škoda nebyla ve zřejmém nepoměru k významu chráněného zájmu.

(5) Při služebním zákroku proti jednotlivé osobě nesmí být použito zbraně, slzotvorného prostředku, obušku, pout a služebního psa proti těhotné ženě, osobě vysokého

věku, osobě se zjevnou tělesnou vadou nebo nemocí a dítěti vyjma případy, kdy to povaha útoku vedeného těmito osobami proti chráněným zájmům nebo mimořádnost vzniklé situace nezbytně vyžaduje.

(6) O služebních zákrocích podle odstavce 1 se sepíše u příslušného útvaru sboru záznam."

Tento poměrně rozsáhlý citát jasně dokumentuje nebývalý rozsah pravomocí, kterým teď příslušníci SOOŽ disponovali. Kvůli rozlišení její příslušníci nosili modré uniformy, červené výložky a červené okolky čepic. Měli sice charakter veřejného činitele, ale byli v pracovním poměru.

Souběžně se SOOŽ však v tehdejší době působily na úseku ochrany důležitých objektů a zařízení železnice, ochrany osob a majetku i jednotky závodní stráže, zřizované z řad zaměstnanců ČSD. Tyto jednotky částečně v jistém slova smyslu v obvodu dráhy nahradily i Vnitřní stráž. Povinnosti a oprávnění jednotek závodní stráže byly upraveny vyhláškou FMD č. 135/1973 Sb. a platily až do roku 1991, kdy byly zrušeny zákonem č. 333/1991 Sb., o Federálním policejním sboru a Sboru hradní policie.

Jak bylo uvedeno výše, v rámci Veřejné bezpečnosti i v této době u vyčleněných Okresních oddělení VB nadále existovaly železniční oddělení VB, které tvořily součást základních útvarů VB. Kromě nich sem byla zařazena Obvodní oddělení VB, Pohraniční oddělení VB, Dálniční oddělení VB a Poříční oddělení VB. Jinak k dalším závažnějším změnám v 70. letech v této oblasti v struktuře VB nedošlo. Podobné tomu bylo i v 80. letech. Snad jedinou výjimku tvořila opatření kolem výstavby a provozu jaderné elektrárny v Dukovanech, spuštěné v letech 1985-1987. V roce 1987 začala stavba další jaderné elektrárny Temelín. Již 1. června 1983 vznikl speciální útvar SNB, určený pro její ochranu Dukovan.

Pro jadernou elektrárnu Temelín byl od 1. ledna 1985 v působnosti KS SNB České Budějovice zřízen útvar SNB pro bezpečnostní ochranu objektu rozkazem ministra vnitra ČSR č. 2149 ze dne 5. března 1985. I když to není na první pohled jasné, tato opatření měla co činit se železniční policií. Pro liniovou ochranu železničních přeprav na určených železničních tratích Československých státních drah byly totiž rozkazem ministra vnitra ČSR č. 11150 ze dne 3. srpna 1982 zřízeny útvary kriminální služby. Od 1. září 1982 tedy na odborech hospodářské kriminality správ VB krajských správ SNB začaly fungovat skupiny liniové ochrany železnic a na odborech hospodářské kriminality Městské správy VB Praha zase oddělení liniové ochrany železnic (LOŽ). V návaznosti na Nařízení ministra vnitra ČSSR č. 20/1983, kterým se upravovala činnost služby ochrany objektů ve Veřejné bezpečnosti byly

rozkazem ministra vnitra č. 16 ze dne 16. prosince 1983 zrušeny základny nástrahové a zabezpečovací techniky správ VB KS SNB a MS VB Praha.

Ve vlacích se ale množily incidenty s podnapilými cestujícími a ukazovalo se, že ČSD je svými vlastními silami zvládnout nedokáže. Stále častěji pak na železničních nádražích v průběhu zastávek vlakových souprav zasahovaly posílené hlídky VB. Nejmarkantnější případ se udál v rychlíku Hron č. 649, který v průběhu jízdy na fotbalové utkání v Banské Bystrici v noci z 18. na 19. června 1985 zdemolovala 400členná skupina podnapilých fanoušku oddílu Sparta Praha. Došlo až k pokusu o fyzickou likvidaci průvodčí, která pak na několika nádražích marně žádala o pomoc ze strany VB. Ale ta nebyla na takovouto situaci připravená. Zásah VB přišel až v Žilině. Protože řádění fotbalových fanoušků se koncem 80. let se stávalo pravidlem, došlo k posílení doprovodu vlaků s fanoušky, stejně tak pořádkových jednotek VB, ale k vytvoření speciální pořádkové železniční jednotky VB nedošlo.

Po listopadu 1989 se podobně jako v roce 1968 problematikou ochrany železnic nikdo prioritně nezabýval. Sbor ozbrojené ochrany železnic fungoval na železnici v dalších letech, a to až do roku 1992, v podstatě bez organizačních změn. To se měnilo v roce 1991, kdy se celý tento problém dostal do zorného pole vedení státu. V průběhu delších rozhovorů a hodnocení se prosadil názor obnovit v ČSFR liniově řízenou speciální železniční policii. Stalo se tak 23. dubna 1992 zákonem č. 230/1992 Sb. o Federální železniční policii, čímž vznikl nový bezpečnostní sbor v rámci tehdejší České a Slovenské Federativní republiky.

Federální železniční policie (FŽP) byla ustanovena jako ozbrojený bezpečnostní sbor, kterého úkolem bylo zabezpečovat ochranu železniční dopravy v rozsahu stanoveném tímto zákonem nebo jinými zákony, na celém území České a Slovenské Federativní Republiky, zejména však v obvodu celostátních drah a vleček. Ve své činnosti spolupracovala s policejními sbory ČSFR, Policie ČR a s Policejním sborem SR.

Jeho základem se stal Sbor ozbrojené ochrany železnic, zřízený podle dosavadních předpisů, a podle paragrafu 44 se dnem nabytí účinnosti tohoto zákona změnil ve Federální železniční policii. Vzhledem k tomu, že se převzaly mnohé její původní předpisy a dokumenty, bylo stanoveno, že v nich uváděný pojem „Sbor ozbrojené ochrany železnic“ byl totožný a nahrazený novým pojmem „železniční policie“.

Příslušníci Sboru ozbrojené ochrany železnic se dnem účinnosti tohoto zákona stali policisty železniční policie, pokud se ve lhůtě do 30 dnů od nabytí účinnosti tohoto zákona nerozhodli jinak. V takovém případě se nestali policisty železniční policie a jejich nároky související se změnou nebo skončením pracovního poměru se posuzovali podle dosavadních

předpisů. Pro účely úpravy služebního poměru se pracovní poměr příslušníka Sboru ozbrojené ochrany železnic měl započítat v plném rozsahu.

Práva a povinnosti z pracovněprávních vztahů příslušníků Sboru ozbrojené ochrany železnic, kteří se dnem účinnosti tohoto zákona stali policisty železniční policie, přešli tímto dnem na železniční policii. Podle dosavadních předpisů se posuzovaly nároky vzniklé z pracovního vztahu přede dnem účinnosti tohoto zákona, právní úkony týkající se změn a skončení pracovního vztahu učiněné přede dnem účinnosti tohoto zákona, jakož i lhůty, které počaly běžet před tímto dnem. Nároky související se skončením pracovního vztahu se posuzovaly podle dosavadních předpisů, jestliže úkon týkající se skončení pracovního vztahu byl učiněn přede dnem účinnosti tohoto zákona, i když pracovní vztah skončil po tomto dni.

Majetek a závazky Československých státních drah používané a určené pro Sbor ozbrojené ochrany železnic, přešli dnem účinnosti tohoto zákona na Federální železniční policii. Způsob a rozsah převodu majetku a závazků stanovilo Ministerstvo dopravy.

Železniční policie byla podle § 2 podřízena ministru dopravy České a Slovenské Federativní Republiky, v jejím čele stál ředitel FŽP, kterého jmenoval a odvolával ministr dopravy, přičemž ředitel FŽP stanovoval součinnost a věcnou a místní působnost FŽP a její služeb.

Organizačně se členila na útvary s územní působností v obvodu celostátních drah a vleček. Útvary zřizovalo Federální ministerstvo dopravy. V rámci FŽP působila zejména služba ochrany a služba pátrací.

Mezi jeho úkoly podle § 2 patřily: a) ochrana bezpečnost osob a majetku, b) ochrana plynulosti a bezpečnosti železničního provozu, objektů a zařízení, c) pátrání po ztracených a odcizených zásilkách a v souvislosti s tím zjišťování a odhalování pachatelů krádeží, narušování a poškozování zásilek, d) podílet se na zjišťování a objasňování příčin ohrožování bezpečnosti a plynulosti železničního provozu a spolupůsobení při výkonu státního dozoru na dráhách, e) spolupůsobení při zajišťování veřejného pořádku, a byl-li porušen, činění opatření k jeho obnovení, f) spolupodílet se na pátrání po hledaných osobách, zbraních, střelivu, výbušninách, drogách a odcizených věcech, g) odhalování a oznamování přestupků příslušným orgánům, h) vedení evidence a statistiky potřebné k plnění svých úkolů, ch) spolupráce s mezinárodními organizacemi.

Zjištěné trestné činy a jejich pachatele měla železniční policie oznamovat příslušným policejním sborům nebo prokuratuře.

Oddíl druhý v jednotlivých paragrafech stanovil oprávnění policisty. Šlo o § 12 Oprávnění požadovat vysvětlení, § 13 Oprávnění požadovat prokázání totožnosti, § 14

Předvedení, § 15 Oprávnění otevřít byt a jiné uzavřené prostory v obvodu celostátních drah a vleček, § 16 Oprávnění k omezení pohybu agresivních osob, § 17 Oprávnění odebrat zbraň, § 18 Oprávnění zakázat vstup na určená místa, § 19 Oprávnění při zajišťování bezpečnosti železničního provozu, majetku a přepravovaných zásilek, § 20 Oprávnění při odhalování přestupků a § 21 Oprávnění k odnětí věci

Oddíl třetí řešil použití donucovacích prostředků a zbraně policistou: § 22 Použití donucovacích prostředků, § 23 Použití hmatů, chvatů, úderů a kopů sebeobranou, slzotvorných prostředků a obušku, § 24 Použití pout, § 25 Použití služebního psa, § 26 Použití úderu střelnou zbraní, § 27 Použití hrozby namířenou střelnou zbraní, § 28 Použití varovného výstřelu do vzduchu a § 29 Použití zbraně

Železniční policie mohla být použita v případě nutnosti i jako ozbrojená jednotka. Její povinnosti stanovil § 33 - Služební zákroky pod jednotným velením

„(1) Zakročují-li policisté pod jednotným velením, rozhoduje o použití donucovacích prostředků a zbraně za podmínek uvedených v tomto zákoně velitel zakročující jednotky. O použití donucovacích prostředků a zbraně může na místě zákroku rozhodnout též nadřízený tohoto velitele, který tímto rozhodnutím přebírá velení až do ukončení zákroku. Rozhodnutí velitele zakročující jednotky a jeho nadřízeného o použití donucovacích prostředků a zbraně musí být zadokumentována na zvukovém nebo písemném záznamu.

(2) Na velitele zakročující jednotky, který rozhodl o použití donucovacích prostředků a zbraně, přecházejí povinnosti, které mají jinak po použití těchto prostředků policisté.“

V případě nutnosti FŽP mohla v případech nutnosti povolal k plnění svých úkolů i vojáky Železničního vojska. Jejich práva a povinnosti řešil § 38 - Povolávání a vyčleňování vojáků k plnění úkolů železniční policie

„(1) Vláda České a Slovenské Federativní Republiky může při mimořádné situaci v železničním provozu povolat vojáky v činné službě Železničního vojska k plnění úkolů železniční policie, pokud síly a prostředky železniční policie nebudou dostatečné k zvládnutí této mimořádné situace.

(2) Vojáci v činné službě Železničního vojska povolání podle odstavce 1 mají při plnění úkolů železniční policie stejné povinnosti a oprávnění jako policisté, pokud vláda České a Slovenské Federativní Republiky rozsah těchto povinností a oprávnění neomezí.“

Paralelně s FŽP existoval Sbor ozbrojené ochrany letišť, ustanovený na základě zákona 127/1976 Sb. ze 4. listopadu 1976 a Sbor ozbrojené ochrany přístavů.

Zřízením Federální železniční policie se sledovalo zvýšení profesionální úrovně dosavadní ochrany zajišťované SOOŽ a rovněž vyčlenění ze státní organizace ČSD. Stejně

tak rovněž zajišťování ochrany železniční dopravy, důležitých objektů, zařízení a zásilek v době krizových situací a za branné pohotovosti státu, s možností využití prostředků železničního vojska. Neposledním důvodem byla skutečnost, že se zvýšila agresivita pachatelů vůči poškozeným i zakročujícím příslušníkům.

Tento Sbor i tento zákon měl ale velice krátké trvání. ČSFR se k 31. prosinci 1992 rozpadla na dva samostatné státy Českou republiku a Slovenskou republiku, což byl konec všech federálních policejních útvarů. Stalo se tak na základě zákona č. 26/1993 Sb. Zákonem č. 494/1992 Sb. došlo od října 1992 k vymezení působnosti České a Slovenské Federativní republiky ve věcech vnitřního pořádku, Federální železniční policie byla delimitována do působnosti obou republik ještě před zánikem federace, neboť byla zrušena její působnost na poli ochrany železniční dopravy. FŽP byla dnem vzniku ČR opět podřízena Ministerstvu dopravy, ale zanedlouho se ukázalo, že její převedení pod resort dopravy nebylo dost účinné a v rámci tohoto zařazení málo efektivní. Vždyť u Ministerstva dopravy k 1. lednu 1994 skončila nejenom Železniční policie, ale bez náhrady také Sbor ozbrojené ochrany letišť.

Převod železniční policie pod Ministerstvo vnitra si vyžádalo několik právníků aktů. Zákonem ČNR č. 21/1993 Sb. ze dne 21. prosince 1993, kterým se mění a doplňuje zákon č. 2/1969 Sb., Ministerstvo dopravy ČR pozbylo statut orgánu státní správy ve věcech ozbrojených sborů v dopravě. Podle jeho bodu 13 bylo určeno, že v § 17 původního zákona se vypouštějí slova: „s výjimkou státní správy a státního dozoru v námořní plavbě a letecké dopravě“ a na konec se připojuje věta, která zní: „Ministerstvo dopravy je do 31. prosince 1993 rovněž ústředním orgánem státní správy ve věcech ozbrojených sborů v dopravě.“. Současně byla zákonem č. 326/1993 Sb., ze dne 8. prosince 1993, kterým se mění zákon 283/1991 Sb. o Policii ČR Federální železniční policie zrušena, tím, že její příslušníci přešli do služebního poměru k Policii ČR:

„Čl. IV

(1) Služební poměry příslušníků Federální železniční policie končí uplynutím dne 31. prosince 1993.

(2) Příslušníkům Federální železniční policie, kterým skončí služební poměr podle odstavce 1, náleží nároky souvisící se skončením služebního poměru, jako by jejich služební poměr skončil propuštěním podle ustanovení § 106 odst. 1 písm. a) zákona České národní rady č. 186/1992 Sb., o služebním poměru příslušníků Policie České republiky; to neplatí, pokud budou přijati do služebního poměru příslušníka Policie České republiky a tento služební poměr vznikne dne 1. ledna 1994.“

K tomuto dni v rámci Policie ČR začala jako samostatná instituce: Služba železniční policie. Byla zastřešená ústředním ředitelstvím s podřízenými 3 oblastními ředitelstvími (Praha, Plzeň a Olomouc,) která dále řídila 68 železničních oddělení, 17 skupin ochrany přepravy a 8 oddělení doprovodů vlaků. Během několika let se však opět začalo reorganizovat a restrukturalizovat, měnily se počty železničních oddělení, jejich místní působnost a podřízenost. Oblastní ředitelství byla zrušena a začleněna do správ krajů a okresních ředitelství až k 31. prosinci 1997. Samostatné Ředitelství železniční policie zaniklo. K 1. lednu 1998 se v této změně pokračovalo. Ředitelství služby železniční policie zůstalo jen jako řídicí pracoviště.

V podstatě začal proces její propojení s pořádkovou policií a vyvrcholil 1. dubna 2006, kdy došlo na Policejním prezidiu ke sloučení Ředitelství služby pořádkové policie a Ředitelství služby železniční policie, čímž vzniklo nové Ředitelství služby pořádkové policie a ředitelství služby železniční policie Policejního prezidia ČR, které řídilo obě služby. Úkoly této služby stanovil závazný pokyn policejního prezidenta č. 110/2008.

Na úrovni krajů vznikla oddělení železniční policie, která se lišila počtem svých příslušníků, záběrem práce a její důležitosti. Tak např. u KŘP Moravskoslezského kraje, vzniklo toto oddělení v roce 2006 sloučením oddělení doprovodu vlaků tehdejší správy Severomoravského kraje a oddělení železniční policie Městského ředitelství Ostrava.

Místní působnost tohoto oddělení byla tvořena železničním kolejovým svrškem v územní působnosti Krajského ředitelství policie Moravskoslezského kraje a dále, v rámci vymezené územní působnosti Městského ředitelství policie Ostrava se jednalo i o nádražní budovy, vlečky podniků a organizací.

Oddělení železniční policie a doprovodu vlaků plnilo v rozsahu své územní působnosti mnoho specifických úkolů, uvádím příklady:

- a) zajišťovalo veřejný pořádek v rámci územní působnosti a byl-li veřejný pořádek narušen, činí opatření k jeho obnovení,
- b) chránilo bezpečnost osob a majetku v železniční dopravě,
- c) odhalovalo trestné činy spáchané v železniční dopravě, zjišťovalo jejich pachatele a provádělo úkony v trestním řízení,
- d) odhalovalo a oznamovalo přestupky spáchané v železniční dopravě, zjišťovalo jejich pachatele a rozhodovalo o nich,
- e) provádělo doprovody vlaků osobní přepravy,
- f) provádělo doprovody vlaků nákladní přepravy a ochranu vybraných zásilek přepravovaných po železnici,

- g) podílelo se na zajišťování fyzické ochrany jaderného materiálu při jeho přepravě,
- h) pátralo po osobách a věcech,
- h) pátralo po odcizených zásilkách přepravovaných po železnici,
- i) plnilo úkoly vyplývající z vyhodnocení bezpečnostní situace na daném teritoriu příslušným funkcionářem,
- j) provádělo prvotní, neodkladné a další opatření, zejména k zajištění místa činu, železničních nehod a jiných událostí v železniční dopravě na území města Ostravy,
- k) dohlíželo na dodržování právních předpisů související s železniční dopravou a provozem

Doprovody vlaků byly prováděny v územních obvodech Krajských ředitelství policie Moravskoslezského a Olomouckého kraje. Omezení územním obvodem neplatilo při zajišťování bezpečnosti cestující veřejnosti, ochraně vlakových čet a ochraně zásilek přepravovaných po železnici u vytipovaných rizikových akcí, jako jsou například doprovody fotbalových fanoušků FC Baníku Ostrava, kdy toto oddělení provádělo doprovody po celém území ČR.

Z hlediska věcné působnosti spadalo do kompetence policistů oddělení prověřování a vyšetřování trestných činů, na které zákon stanoví trest odnětí svobody, jehož horní hranice nepřevyšuje 3 roky, a

- k jejichž spáchání došlo za jízdy vlaku nebo v přímé souvislosti s nastupováním a vystupováním z vlaku v územní působnosti Krajského ředitelství policie Moravskoslezského kraje,
- k jejichž spáchání došlo v území vymezeném územní působností Městského ředitelství policie Ostrava a které nespádají do věcné příslušnosti jiných organizačních článků policie.

Z hlediska železniční policie, které dějiny od jejího vzniku jsou v mnoha ohledech dějinami její reorganizace, to bylo jen dočasné řešení, protože celá služba železniční policie 1. ledna 2009 svou činnost jako samostatná složka skončila a byla podřízena službě pořádkové policie. Počet policejních služeb se tím snížil na osm. Od 1. ledna 2009 bylo tedy slovo mající vztah k železnici z názvu ředitelství vypuštěno úplně. Následně „železniční služba policie“ podřízena Ředitelství služby pořádkové policie Policejního Prezidia ČR.

To se již uvažovalo o celkovém přínosu železniční policie a zpochybňovala se její existence. V roce 2007 se dokonce vedení KŘP Olomouckého kraje rozhodlo své oddělení železniční policie pro neefektivnost zrušit. Stálo se tak k 1. lednu 2008. O bezpečnost na nádraží se tak mělo starat nejbližší obvodní oddělení. Podle vedení KŘP byly důvody ke

zrušení jak ekonomické, tak i provozní. Tím hlavním pak byla skutečnost, že vedení krajské policie potřebovalo lidi do terénu a původní fungování železniční policie nebylo dostatečně efektivní. Z dvaceti železničních policistů tak dvanáct posílilo obvodní oddělení ve Smetanově ulici, do jehož působnosti spadá také prostor nádraží. Policisté se ale měli dále věnovat zajištění pořádku v těchto místech. Další posílili oddělení v Litovli a Uničově.

Vedení železniční stanice Olomouc se dohodlo s příslušným oddělením na novém způsobu spolupráce. Podle této dohody policisté měli zasahovat na veřejně přístupných místech. V prostorách železnice a při zásazích v kolejišti je měli doprovázet zaměstnanci drah. Dráhy také spolupracovali s Policií ČR, která mimo jiné doprovázela vlaky. Nešlo přitom jen o problémové spoje s podnapilými sportovními fanoušky, tam je doprovod nutný. Policisté doprovázeli i řadu nočních dálkových vlaků a prováděli v nich kontrolu. Ostatně, řada policejních služeben stále zůstávala i nadále přímo na nádražích.

O likvidaci komplet celé železniční policie se začalo vážně uvažovat v roce 2011. V podstatě se počítalo s její koncem k 1. červnu 2012, ale organizačně se to nezvládlo. Proti tomuto kroku vystupovali kritici. Argumentovalo se tím, že tato policejní služba je nenahraditelná, její zrušením dojde k prohloubení problémů s kriminalitou na železnici, nutností uchovat specializaci její činnosti, ale i tím, že doprovody vlaků policisty i zásahy policistů železniční policie se z hlediska pravomocí při zásazích nedají srovnat s bezpečnostními agenturami, které by případně tuto činnost převzaly. Také, že vyšetřování trestné činnosti na železnici vyžaduje speciálně proškolené policisty. Na druhé straně autoři tohoto opatření mínili, že policisté z železniční policie by mohli posílit policejní oddělení, která mají kvůli předchozímu propouštění policistů dnes podstav, ale i tím, že Policie ČR si v situaci, která tehdy vládla, si můžeme dovolit mít specializovaná pracoviště podle jednotlivých typů doprav.

Česká železniční policie byla definitivně zrušena k 1. červenci 2012, i přes obavy, že tím dojde k zvýšení kriminality na železnici, tato situace nenastala.

Mezi úkoly Oddělení železniční policie a doprovodu vlaků Policie ČR patřilo zejména: zajišťování veřejného pořádku na železnici, ochrana bezpečnosti osob a majetku v železniční dopravě, odhalování trestných činů a přestupků spáchaných v železniční dopravě, provádění doprovodu

Železniční policie při zajišťování ochrany železniční dopravy, veřejného pořádku, bezpečnosti osob a majetku spolupůsobí v obvodu železničních drah při ochraně života, zdraví a bezpečnosti osob a majetku, odhaluje trestné činy spáchané v obvodu železničních drah, zjišťuje jejich pachatele a v řízení o těchto trestných činech má postavení policejního

orgánu, chrání bezpečnost a plynulost železniční dopravy, objekty a zařízení v obvodu železničních drah, podílí se na zjišťování a objasňování příčin ohrožení bezpečnosti a plynulosti železniční dopravy a spolupůsobí při výkonu státního dozoru na železničních drahách, zajišťuje v obvodu železničních drah veřejný pořádek, a pokud byl porušen, činí opatření k jeho obnovení, dohlíží v obvodu železničních drah na bezpečnost silničního provozu, odhaluje přestupky spáchané v obvodu železničních drah, zjišťuje jejich pachatele, pátrá po hledaných osobách a po věcech, zejména po ztracených a odcizených zásilkách, po zbraních, střelivu, výbušninách a drogách. Železniční policie plní úkoly na úseku prevence v rozsahu uvedené působnosti.

Specifika plnění úkolů na železnici v současnosti:

Hlídková a obchůzková služba je zaměřena především do prostor a vlaků, kde dochází k velkému soustředění cestujících a kde je potenciální nebezpečí narušení veřejného pořádku nebo páchání trestné činnosti; jedná se o preventivní působení, předcházení a odhalování kriminality.

Odhalování a objasňování trestné činnosti je zaměřeno na objasňování závažné trestné činnosti v železniční dopravě spáchané zejména neznámými pachateli, objasňování specifické trestné činnosti - krádeží zásilek přepravovaných po železnici a odhalování a objasňování latentní kriminality.

Doprovody vlaků osobní přepravy jsou zaměřeny zejména do vlaků mezinárodní přepravy a dalších vlaků, kde dochází nebo je nebezpečí, že může docházet k trestné činnosti, zejména krádeží ke škodě cestujících. Dále jsou doprovody vlaků osobní přepravy zaměřeny na takzvané rizikové spoje, kterými se přepravují účastníci diskoték, fanouškové fotbalových mužstev a účastníci různých srazů a setkání (například příznivci hnutí skinheads).

Doprovody a sledování zásilek je činnost zaměřená především na ochranu nebezpečných zásilek (jaderných materiálů, zbraní, výbušnin a dalšího vojenského materiálu a podobně) a dále zásilek, u kterých je nebezpečí, že dojde k jejich krádeži (například ucelené vlaky s osobními automobily).

Jaromír Slušný

LITERATURA:

Bez uvedení autora: Historie železniční policie a ozbrojené ochrany na železnici
<https://img.ihned.cz/>, BÖGL, G., SEYRL, H., *Die Wiener Polizei*, 1547-1992, 2. Doplňené a

rozšířené vydání, Vídeň: Österreichische Staatsdruckerei, 1993, 410 s.; BOHATA, I., *Místo a úloha policie ve státním aparátu buržoazního Československa v letech 1918-1939*, Praha: SPVKAČ FMV, 1980, 70 s.; CÍSAŘ, A., *K problematice ztrát příslušníků bývalého četnictva a policie v českých zemích v letech okupace a za květnového povstání českého lidu*, in *Historie SNB 3*, SPVKAČ FMV, Praha 1978, str. 55-58; DVOŘÁKOVÁ, J.: *Státní bezpečnost v letech 1945-1953*, Sešity Úřadu dokumentace a vyšetřování zločinů komunizmu, č. 16, Praha 2007, 383 s.; FRANCEK, J., *Zločin a trest v českých dějinách*, 1. vydání, Rybka: Praha 1999, 463, KOL., *Reforma policie České republiky, aneb, Pomáhat a chránit*, Praha : CEVRO institut 2010, 309 s.; HOLUB, O.: *Vývoj Sboru národní bezpečnosti a vojsk Ministerstva vnitra v letech 1948-1960*, Praha; SpPOVKAČ MV, Praha 1978; KÁRNÍK, Z., *Pražské policejní ředitelství, jeho Státní (politická) policie a její informátoři z řad občanstva v převratných dobách Velké války očima očistného Výboru pro prozkoumání policejního archivu v letech 1918-1920*, in *Acta Oeconomica Pragensia*, roč. 15, č. 7, 2007, ss. 247-256.; KUČERA, R.: *Ke vzniku VB na železnici*, Sborník archivu Ministerstva vnitra, č. 3/2005, KUČEROVÁ, M.: *Samospráva a velení SS v ghettu Terezín*, (magisterská diplomová práce) MU Brno 2013, 158 s.; KVAPILOVÁ, I., *Přehled organizačního vývoje Sboru národní bezpečnosti se zaměřením na veřejně bezpečnostní (resp. pořádkovou a kriminální) složku*. In: Sborník Archivu Ministerstva vnitra, č. 1/2003, s. 68-90; KVAPILOVÁ, I., *Organizační vývoj SNB v 50. letech se zaměřením na jeho veřejněbezpečnostní složku*. In: Sborník Archivu Ministerstva vnitra, č. 2/2004, s. 9-73; KVAPILOVÁ, I., *Organizační vývoj SNB v 60. letech se zaměřením na jeho veřejněbezpečnostní složku*. In: Sborník Archivu Ministerstva vnitra, č. 3/2005, s. 41-102; KVAPILOVÁ, I., *Organizační vývoj SNB v 70. letech se zaměřením na jeho veřejněbezpečnostní složku*. In: Sborník Archivu Ministerstva vnitra, č. 5/2007, s.9-116; KVAPILOVÁ, I., *Organizační vývoj SNB v 80. letech se zaměřením na jeho veřejněbezpečnostní složku*. In: Sborník Archivu Ministerstva vnitra, č. 6/2008, s. 70-115; LEDVINKA, V., PEŠEK, J., *Praha : Nakladatelství Lidové noviny*, 2000, 819 s.; MACEK., P., *Dějiny pražské policie (vybrané kapitoly)*, Praha: Police history, 2004, 215 s.; MACEK., P., UHLÍŘ, L., *Dějiny obecních policií*, Praha: Police history, 2004, 215 s.; MACEK., P., UHLÍŘ, L., *Dějiny policie a četnictva I. Habsburská monarchie (1526-1918)*, Praha: Themis, 1994, 178 s.; MACEK., P., UHLÍŘ, L., *Dějiny policie a četnictva II. Československá republika (1918-1939)*, Praha: Police history, 1999, 230 s.; MACEK., P., UHLÍŘ, L., *Dějiny policie a četnictva III. Protektorát Čechy a Morava a slovenský stát (1526-1918)*, Praha: Police history, 2001, 178 s.; MALÝ, K. a kol., *Dějiny českého a československého práva do roku 1945*, 4. přepracované vydání, Praha: Leges 2010, 640 s.; MALÝ, K., SIVÁK, F., *Dějiny státu a práva v českých zemích a na Slovensku do r. 1918*, 2. přepracované vydání, Jinočany: H & H, 1993, 533 s.; MARŠAN, R., *Dějiny policejní organizace rakouské*, Díl 1. *Zeměpanská organizace policejní v letech 1749-1700*, Praha: Bursík a Kohout 1911, 155 s.; MARŠAN, R., *Dějiny policejní organizace rakouské*, Díl 2. *Policejní soustava autonomní Vídně ve středověku se zřetelem na středověkou soustavu policejní městskou vůbec*, Praha: Bursík a Kohout 1909, 292 s.; MARŠAN, R., *Dějiny policejní organizace rakouské*, Praha: Bursík a Kohout 1904, 118 s.; MARŠAN, R., *Vznik moderní policejní organizace rakouské*, Praha: Bursík a Kohout 1905, 41 s.; ROUBÍK, F., *Počátky policejního ředitelství v Praze*, Praha: MV ČSR, Praha 926, 277 s.; SLUŠNÝ, J.: *Policie České republiky (od roku 1991)*, in. *Encyklopedie českých právních dějin*, V. svazek, Pa-Právní, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o. v koedici s KEY Publishing, Brno 2016; SLUŠNÝ, J.: *Dějiny policie ČR*, slusny.spopone.cz, internetová publikace, 2023-2024; SLUŠNÝ, J., *Světové dějiny policie – středověk novověk*, Praha: Slávy dcera 2006, 767 s.; SCHELLE a kol., *Právní dějiny*, Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk 2007, 1134 s.; ŠTEINBACH, M., *Dvacet let Policie České republiky*, Praha : Policejní prezidium ČR, 2010, 149 s.; ŠTEINBACH, M.: *30 let Policie České republiky*, Praha 2021, Policejní prezidium České republiky, 268 s.;

ŠTEINBACH, M.: Čtvrtstoletí Policie České republiky, Praha 2016, Tiskárna ministerstva, vnitra, 130 s.; VIETOR. M., *Dejiny štátu a práva na území ČSSR*, Bratislava: UK, 1967, 445 s.; VOJÁČEK, L., SCHELLE, K, KNOLL, V., *České právní dějiny*, 2. upravené vydání, Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2010, 694 s.; VOJÁČEK, L., SCHELLE, K., *České právní dějiny do roku 1945*, Ostrava: Key Publishing, 2007, 218 s.; VOKUŠ, J., *Policie České republiky – pomáhat a chránit*, Praha: Policejní prezidium ČR, 2010, 84 s.