

Ke vzniku Veřejné bezpečnosti na železnici

Radek Kučera

Po roce 1945 vykonával v Československu až do zřízení útvarů Veřejné bezpečnosti na železnici ochranu železničního provozu téměř výhradně bezpečnostní aparát založený a spravovaný Ministerstvem dopravy na základě § 137–139 zákona č. 86/1937 Sb. o drahách ze dne 20. května 1937.¹ Ten sestával z tzv. ochranné stráže, pátrací služby a vyšetřujících úředníků ČSD (vyšetřující úředníci dopravních nehod a hospodářští kontroloři).² Sbor národní bezpečnosti se podílel na ochraně železnice velmi nesystematicky a nesouvisle. Zajišťování veřejné bezpečnosti na dráze nebylo samostatným úsekem jeho práce. Plnění základních úkolů, tj. ochrana pořádku, majetku železnice, osobní a majetkové bezpečnosti přepravovaných osob a po železnici přepravovaného státního a národního majetku, bylo prováděno spíše výjimečně při plnění ostatních úkolů Národní bezpečnosti.

Krátce po osvobození byly na žádost Ministerstva dopravy zavedeny na některých železničních stanicích a tratích výnosem Hlavního velitelství SNB č. III–7429/1945-V/6 ze dne 31. října 1945³ kontrolní oddíly a stálé hlídky SNB s úkolem stálé služby na větších nádražích a občasných kontrol ve vlacích.⁴ Hlavním důvodem tohoto opatření

1 Sběrka zákonů a nařízení, č. 27 z 5. června 1937.

2 Ochranná stráž ČSD (OS), nazývaná též Ozbrojené strážní oddíly železnice (OSOŽ), se členila na oddíly a dále pak na stanice. K dohledu měly určen obvod větších nádraží a přilehlých traťových úseků. Její členové vykonávali ve vymezeném obvodu služební pochůzky, střežili objekty ČSD a doprovázeli vlaky s cennými zásilkami. Podle zákona č. 86/1937 náležela příslušníkům OS při výkonu policie na dráze zákonná ochrana členů sboru stráže bezpečnosti a také pravomoc, nebyl-li po ruce bezpečnostní orgán, zjišťovat totožnost osoby, která se dopustí trestného činu, neuposlechne napomenutí daného jí členem OS při výkonu služby, vědomě nebo svévolně porušuje drážní předpisy, nebo se dopustí takového jednání, které ruší dopravu nebo ohrožuje její bezpečnost. V nebezpečí z prodlení prováděli též nezbytné úkony s tím spojené, jako zajištění důkazů a stop trestného činu, vyhledávání svědků apod. Podle § 139 odst. 3 zák. č. 86/1937 měl příslušník OS právo použít zbraň pouze „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 dorozumivací 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.“ Archiv Ministerstva vnitra (dále jen AMV) Kanice, f. G 1, i. č. 79. Pátrací služba vykonávala v rámci bezpečnostního aparátu na železnici vyšetřování majetkových trestných činů (krádeže, zpronevěry, podvody apod.). Byla zrušena při reorganizaci Ministerstva dopravy v srpnu 1952.

3 Jednotlivá zemská velitelství pak měla pro výkon kontrolní služby vydat přesné směrnice (kontrola osobních průkazů, zavazadel, postup při zabavování, zadržování a zatýkání osob atd.) a kontrolní oddíly a stálé hlídky SNB měli vytvořit příslušní oblastní velitelé.

4 Již dříve byly zřízeny na žádost ZNV v Praze za účelem zamezení „převážení odcizeného národního majetku z pohraničí“ rozkazem ZV SNB v Praze č. j. I–357/dův./45 ze dne 30. srpna 1945 kontrolní oddíly sestavené z příslušníků SNB a československé armády a pověřené prohlídkou podezřelých zavazadel přepravovaných po železničních tratích z pohraničí do vnitrozemí. AMV Kanice, f. A 17, i. č. 97.

byl boj proti černému obchodu, přestupkům vázaného hospodářství a zcizování státního majetku, ale i zamezení podloudnictví, ilegálních přechodů hranic a vůbec nekontrolovaného pohybu osob, zejména v období probíhajícího odsunu Němců. Stálé hlídky na kontrolních nádražích vykonávaly všeobecnou bezpečnostní službu s cílem chránit „osoby a majetek každého před bezprávným útokem se strany kohokoliv“, prováděly perlustraci podezřelých osob a zavazadel „podezřelých rozměrů, budících podezření, že obsahují věci původu rabovacího“, zatýkaly podezřelé a pachatele trestných činů a předávaly je příslušným úřadům.⁵ Hlídky kontrolních oddílů pak plnily tyto úkoly po dohodě velitele hlídky s přednostou stanice ve vlaku během jízdy.⁶ Na žádost Ministerstva národní obrany musel SNB spolu s pohotovostním plukem 1 NB převzít od května 1946 od vojenských železničních strážních oddílů také střežení důležitých železničních úseků a objektů, především železničních mostů a tunelů. Vzhledem ke kritickému nedostatku mužstva však většina z nich, vyjma některých strategicky významných objektů, střežených stálými hlídkami, podléhala kontrole pouze v rámci zostřené obchůzkové služby.⁷ – Převzetí železniční hlídkové služby jednotkami SNB se mělo stát přechodným opatřením v období stabilizace poválečných bezpečnostních poměrů. Ministerstvo dopravy tak již v květnu 1946 svým výnosem navrhovalo úplné zrušení kontrolních oddílů a stálých hlídek SNB, neboť považovalo jejich další existenci s ohledem na nepatrné výsledky vykazované činnosti za neopodstatněnou.⁸ Také Hlavní velitelství SNB takový krok dne 14. června 1946 doporučilo.⁹ Přestože např. Zemské velitelství SNB v Praze s tímto postupem kategoricky nesouhlasilo a považovalo za nutné udržet kontrolní oddíly a hlídky SNB alespoň do skončení odsunu Němců,¹⁰ dnem 30. září 1946 byla jejich činnost definitivně pozastavena. Jednotlivá oblastní velitelství přitom přistupovala na přání příslušných ředitel-

5 Kromě bezpečnostních orgánů prováděly na nádražích kontroly dodržování vyživovacích, zásobovacích a cenových předpisů také kontrolní orgány cenové dozorcí služby (Nejvyššího cenového úřadu, zemských a okresních národních výborů, příp. okresních správních komisí a měst s vlastním statutem) a kontrolní orgány vyživovací a zásobovací služby (Ministerstva výživy, zemských a okresních národních výborů, příp. správních komisí a měst s vlastním statutem). AMV Kanice, f. A 4 – 2, i. č. 47, Výnos ZV SNB ze dne 24. 10. 1946 o provádění kontrol na nádražích a v železničních objektech vůbec.

6 Organizace služby kontrolních oddílů (KO) a hlídek SNB vypadala podle Směrnice ZV SNB Brno pro výkon kontrolní služby na nádražích a ve vlacích ze dne 20. listopadu 1945 následovně: „Ku splnění předepsaných úkolů vysílá kontrolní oddíl denně hlídku na nádraží ve dne, v noci a občasně hlídky za účelem kontroly vlaků v předepsaném úseku trati. Tyto hlídky konají službu podle potřeby dle rozvrhu velitele KO, který tyto služby a jich trvání zapisuje do strážní knihy, mající rubriky obdobné se staniční služební knihou. Tamtéž zapisuje rovněž službu pohotovostní pro každý den. Každý kontrolní oddíl buď rozdělen na 2 stráže, z níž staví velitel stráže hlídky a pohotovost; jedné stráži velí velitel, druhé zástupce. Stráže pak konají službu po 24 hodin. Hlídky na nádražích, resp. kontroly vlaků určuje velitel stráže. Síla hlídek musí být určena tak, aby stačila dostát své povinnosti. V případě potřeby musí zakročit celá stráž, popřípadě povolati i druhou stráž, která je po službě, hlídek ozbrojené železniční stráže, eventuel. i pomoc velitelství SNB v dotčeném nebo blízkém místě. Provádě-li KO neb stálá hlídka služební úkon za součinnosti ozbrojené železniční hlídky, přejímá velení a vedení člen SNB.“ AMV Kanice, f. A 14, i. č. 322.

7 AMV Kanice, f. A 14, i. č. 366, Výnos HV SNB č. I 48 dův./1946-Va/3 ze dne 4. 2. 1946 a č. 456 dův./1946-Va/3 ze dne 28. 4. 1946.

8 AMV Kanice, f. A 14, i. č. 322, Výnos č. PV-994/dův. pres /3-1946 ze dne 31. 5. 1946.

9 Tamtéž, Výnos č. I-702 dův./46-Va/3 ze dne 14. 6. 1946.

10 Tamtéž, Výnos č. Ia-32073/1-1946 ze dne 24. 7. 1946.

ství státních drah k rušení či alespoň ke snižování stavů kontrolních oddílů v regionech již před tímto centrálním rozhodnutím. Také stupeň střežení železničních objektů, převzatého orgány SNB od vojenských stráží, zaznamenával postupně od konce roku 1946 svůj pokles. Stálé hlídky byly nejprve nahrazeny systémem zosílené obchůzkové služby účelně vedené nepravidelně jednou za 24 hodin,¹¹ a posléze na popud Ministerstva národní obrany bylo jednotlivým oblastem prostřednictvím hlavního velitele SNB doporučeno zvážit podle místní situace existenci zvláštního režimu střežení železnice a přejít k normální obchůzkové službě.¹² Nadále tedy spočíval výkon služby SNB na železnici v běžné pořádkové službě v rámci jednotlivých služebních obchůzek. Výjimkou byly bezpečnostní opatření většího rozsahu, pátrání po osobách a podobné operativní akce.¹³ Ministerstvo vnitra se však společně s Ministerstvem dopravy pokoušelo alespoň deklarovat těsnější spolupráci drážních bezpečnostních orgánů s útvary Národní bezpečnosti. Dne 5. února 1947 vydalo oběžník, jímž vyzývalo příslušníky SNB, aby „při svých služebních obchůzkách na pozemcích a v objektech dráhy neopomíjeli vejíti ve styk s veliteli oddílů a stanic OS, jsou-li zřízeny v jejich obvodě, informovali se o všeobecných bezpečnostních poměrech na dráze, zjednali a prováděli s nimi podle potřeby kontroly (razie), prohlídky některých úseků dráhy, příp. pozorování určitých podezřelých zjevů nebo osob, ...neodmítali převzít členy OS zadržovaných osob k dalšímu řízení a zpracování případu a poskytovali jim potřebnou pomoc při jejich služebních výkonech, nestačí-li jejich síly nebo vymezená pravomoc.“¹⁴ Ministerstvu dopravy a jednotlivým ředitelstvím státních drah přitom byli k součinnosti železničních strážních oddílů s orgány SNB přidělováni styční důstojníci SNB již od roku 1945.¹⁵ – Tato péče o veřejnou bezpečnost a pořádek v železniční dopravě vyplývala pro SNB jednak z § 136 zákona č. 86/1937 Sb. o drahách, jednak z § 2, odst. 13 vládního nařízení č. 229/1947 Sb., jímž se vymezují úkoly národní bezpečnosti.¹⁶ Zákon č. 86/1937 pak navíc prostřednictvím § 140 a § 125 opravňoval orgány Národní bezpečnosti k rozhodování o stíhání přestupků proti klidu a pořádku na dráze a k vydávání příkazů a zákazů všeobecné povahy podle pokynů železničního správního úřadu. Stejně úkoly ukládal bezpečnostnímu aparátu MV také nový železniční zákon č. 97/1950 ze dne 12. července 1950.¹⁷ – Vedle pořádkové služby zajišťoval

11 AMV Kanice, f. A 14, i. č. 366, Výnos HV SNB č. 1477 dův./1946-Va/3 ze dne 4. 11. 1946 a č. I 1613 dův./1946-Va/3 ze dne 3. 12. 1946.

12 AMV Kanice, f. A 14, i. č. 572, Výnos HV SNB č. I-922 dův./1947-Va/3 ze dne 30. 6. 1947; výnos ZV SNB Praha č. Ia-912 dův./1947 ze dne 9. 7. 1947.

13 AMV Kanice, f. G 1, i. č. 79, Výnos ZV SNB Brno č. IIa-611/527 dův./47 ze dne 25. 9. 1947 o železniční kontrole při potírání tlup UPA.

14 AMV Kanice, f. G 1, i. č. 185, Výnos MV č. I – 1548/1947-Va/3 ze dne 5. 2. 1947.

15 AMV Kanice, f. A 17, i. č. 157, Výnos Ministerstva dopravy č. D-26633/45-VIII/4 ze dne 25. 10. 1945. Dne 15. 11. 1946 proběhla na Ministerstvu dopravy porada se zástupcem MV mjr. Pokorným o otázce bezpečnosti na dráze. Z jednání vzešel požadavek rozšířit množství spolehlivých orgánů SNB exponovaných u Ministerstva dopravy v rámci OSOŽ. AMV Praha, f. 304, i. č. 18, karton č. 53.

16 Sbírka zákonů a nařízení č. 27 z 5. 6. 1937 a č. 106 z 31. 12. 1947.

17 Sbírka zákonů a nařízení č. 43 z 25. 7. 1950.

SNB ochranu drah také při vyšetřování závažných trestných činů spáchaných v souvislosti se železniční dopravou prostřednictvím kriminální služby. Avšak i zde byla spoluúčasť Bezpečnosti značně nekoordinovaná a nesystematická. Většinu trestných činů totiž vyšetřovaly orgány Ministerstva dopravy a SNB zasahoval jen v nejzávažnějších případech.

Až do zřízení krajských velitelství NB v roce 1949 existovala u tzv. oblastních kriminálních úřadoven zvláštní oddělení, jejichž příslušníci byli přímo pověřeni vyšetřováním velkých železničních nehod a krádeží na železnici. Přechodem ke krajské organizaci byla tato oddělení zrušena a jejich dosavadní úředníci dislokováni na jednotlivých okresních velitelstvích NB, kde se již ovšem nevěnovali výhradně železniční problematice.¹⁸ Na druhé straně se vyšetřováním trestných činů na železnici často zabývali nekvalifikovaní příslušníci, neznalí železničních předpisů a poměrů. Navíc spolupráce SNB s vyšetřujícími orgány ČSD byla velmi nedostatečná a stávala se častým terčem kritiky. Velmi běžné byly totiž případy, kdy trestné činy páchané na železnici nebyly SNB vůbec hlášeny, jejich evidence nebyla mnohdy vedena a nebyla tak činěna ani potřebná opatření.¹⁹ Kritickou se v tomto směru stala bezpečnostní situace na dráze především po reorganizaci Ministerstva dopravy v srpnu roku 1952, při níž došlo na základě „sovětských zkušeností“ k vytvoření nového Ministerstva železnic.²⁰ Jedna ze složek bezpečnostního aparátu ministerstva, pátrací služba, provádějící vyšetřování majetkových trestných činů, nebyla do nové organizace zahrnuta a její členové byli přerazeni na jiná pracoviště.

Jistý pokrok bylo možné zaznamenat těsně před zřízením útvarů VB–Ž pouze v agendě železničních nehod. K jejich kvalifikovanému vyšetřování bylo v roce 1951 Ministerstvem spravedlnosti a Velitelstvím VB vyškolen 20 prokurátorů, 20 předsedů senátu a 20 příslušníků SNB. Na základě vládního usnesení ze 157. schůze vlády, konané dne 25. září 1951, pak byla Ministerstvem železnic ve spolupráci s MNB vypracována a dne 1. října 1952 vydána „Vložka do železničního předpisu D 17“, která v bodech I a III pro hlášení a vyšetřování železničních nehod a závad ukládala orgánům SNB širší účast při vyšetřování železničních nehod. Podle nových ustanovení předpisu měli náčelníci železničních stanic za úkol hlásit ihned telefonicky místně

18 Podle údajů velitele Veřejné bezpečnosti mjr. Josefa Tomeše se v roce 1951 zabývalo v celé ČSR vyšetřováním trestných činů na železnici pouze 29 příslušníků kriminální služby a 59 ostatních příslušníků na 8 stanicích SNB na železnici. Celkem tedy provádělo výkon bezpečnostní služby na dráze 88 příslušníků. AMV Kanice, f. H 1–7, i. č. 1, Přehled příslušníků VB v jednotlivých krajích, kteří se zabývají speciálně vyšetřováním trestných činů na ČSD, n.p.

19 Přitom např. Ředitelství státních drah v Brně žádalo dopisem ze dne 20. 11. 1947 ZV SNB Brno o spolupráci s příslušníky zdejších stanic SNB při vyrozumívání orgánů ČSD, pověřených vyšetřováním železničních nehod. ZV SNB Brno pak rozhodlo rozkazem č. I 27360/1947 ze dne 10. 12. 1947, „že souhlasí zcela výjimečně v zájmu dobré spolupráce, aby příslušníci SNB zdejšího velitelství vyrozumívali v úvahu přicházející úředníky ČSD, avšak jen při větších železničních nehodách.“ AMV Kanice, f. G 1, i. č. 94.

20 Vládní nařízení č. 33 ze dne 29. 7. 1952. Sběrka zákonů a nařízení, č. 19. Ministrem železnic se 1. 8. 1952 stal Josef Pospíšil. Samostatné Ministerstvo železnic bylo zrušeno již 14. 9. 1953 vládním nařízením č. 77 ze dne 11. 9. 1953. Sběrka zákonů a nařízení, č. 45. Viz též JANÁK Jan, KUBÍČEK Jaromír: *Přehled vývoje ústavních a správních institucí v Československu od r. 1945 – Soupis pramenů a literatury*. Praha 1972, s. 181.

příslušným obvodním oddělením VB nebo okresním oddělením VB všechny hrubé i některé menší nehody na železnici a závady nezávislé železničním provozem a pracovní činností zaměstnanců. Některé menší nehody a všechny „pracovní zmetky“ měly být náčelníky stanic, výtopen nebo železničními orgány pověřenými vyšetřováním oznamovány místně příslušným služebnám VB písemně do tří dnů. Oddělení drah pak musela za celý svůj obvod hlásit výkazem krajským správám VB v sídlech oddělení drah v každé dekádě všechny ostatní závady. Hrubé a některé menší nehody měly být vyšetřovány útvary VB za úzké spolupráce s novými celky vyšetřujících drážních orgánů, tzv. Revizní službou pro bezpečnost dopravy.²¹ Vyšetřování ostatních nehod a všech pracovních zmetků předpis ponechával bezpečnostnímu aparátu Ministerstva železnic. Orgány VB však měly právo do něj kdykoliv zasáhnout a převzít jej k realizaci.²²

Skutečnost, že ochrana železniční dopravy jako jednoho z atributů národního hospodářství je zabezpečována naprosto nedostatečně a navíc vesměs prostřednictvím nepřehledného a zastaralého aparátu, který „vyhovoval buržoaznímu státnímu zřízení a byl zaměřen převážně dovnitř železnic k ochraně kapitalistického majetku proti proletariátu“, vedla Ministerstvo vnitra v nové politické a společenské situaci v Československu po únorovém vítězství komunistů roku 1948 ke snaze reorganizovat celý systém a převzít jej do své působnosti.²³ Myšlenka vybudovat v rámci SNB samostatně organizovaný útvar, specializovaný výhradně k výkonu péče o bezpečnost železničního provozu, se na Ministerstvu vnitra zrodila již v průběhu roku 1949. Styčný důstojník SNB u Ministerstva dopravy mjr. Josef Novák předložil v říjnu toho roku k projednání návrh na likvidaci, resp. transformaci ochranné stráže ČSD (OSOŽ), a zřízení a organizaci nové složky Sboru národní bezpečnosti, tzv. SNB-ž. Svůj záměr odůvodňoval rozbohem neutěšené situace na drahách a neudržitelnosti jejich starého a zdiskreditovaného policejního systému. Ministerstvo dopravy se podle něj vznikem nových národních podniků v dopravě nacházelo ve stádiu odumírání a nemohlo tedy nadále vykonávat ani subsidiárně policejní úkoly, které by zasahovaly do vnitřní bezpečnosti národních podniků. Argumentoval rovněž stanoviskem ROH, které údajně považovalo existenci ochranné stráže ČSD z důvodů historických zkušeností i součas-

21 Oddělení VB, které obdrželo telefonické hlášení o nehodě, mělo bez odkladu vyslat na místo hlídku, která do příjezdu příslušníků kriminální služby měla za úkol spolupracovat s vyšetřujícími orgány železnice. V závažnějších případech se musel na místo nehody ihned dostavit příslušník kriminálního referátu OO VB a odboru KS VB, převzít veškeré vyšetřování a vést jej až do úplné realizace za spoluúčasti železničního vyšetřujícího aparátu. AMV Kanice, f. E 2, i. č. 32.

22 Velitelství Veřejné bezpečnosti se k těmto opatřením přesto stavělo velmi skepticky. Vnímalo je pouze jako dílčí řešení bezpečnosti ČSD, a to jen z hlediska represe. Nebyla jimi řešena otázka soustavnějšího zajišťování ochrany železničního provozu. Nadále ponechávala v celém systému dvoukolejnost. Navíc zřízením dopravních prokurátorů a změnou železničního předpisu D-17 byl SNB postaven před úkol, „který za stávajících okolností bude velmi těžko plnit, jednak z důvodů malých početních stavů a též z nedostatku odborných orgánů pro vyšetřování železničních nehod“. AMV Kanice, f. A 2/1, i. č. 1920, Zpráva o stavu závodní stráže a situaci na ČSD a návrhy k zlepšení služby, r. 1952.

23 AMV Kanice, f. A 2/1, i. č. 1837, Likvidace OSOŽ – vybudování nové bezpečnosti na drahách. Zápis o poradě konané dne 7. listopadu 1949 u oddělení BP/6 Ministerstva vnitra.

ného odporu organizovaných mas za nežádoucí pro podnik. Na první poradě o předloženém návrhu konané dne 7. listopadu 1949 u oddělení BP/6 Ministerstva vnitra²⁴ pak byla naznačena strategie, která měla být uplatňována při budování nové složky: „Při posouzení celé otázky je nutno především vycházet z úkolů železniční dopravy v dnešním hospodářském a politickém zřízení. Podíl drah na celostátním hospodářském úkolu je úzce spjat s výrobou, kterou předchází (přísun surovin, polotovarů apod.) a prodlužuje (distribuce). V hospodářském plánu nabývají čs. dráhy postavení prvořadého činitele a jsou třídním bojem více ohrožovány než podniky přímé výroby (...) Nová bezpečnost na drahách musí být vybudována tak, aby zajišťovala v zájmu plynulosti výroby a v zájmu výstavby socialistického hospodářství ochranu a bezpečnost železniční dopravy, a to nejen z hlediska vnitrostátního, nýbrž i z hlediska zabezpečení celkového hospodářského plánu lidovědemokratických zemí a SSSR tak, jak se promítá do zdejší železniční dopravy.“²⁵ V úvahu měl být brán především zvláštní ráz organizace železniční dopravy. Nebylo totiž možné vázat organizační strukturu železniční bezpečnosti na dosavadní správní celky Národní bezpečnosti, ale bylo nutné přizpůsobit ji provozním celkům dopravy a skloubit hospodárným způsobem s celkovou organizační strukturou SNB. Materiálním podkladem navrhovaného systému se měly stát traťové úseky železniční sítě stejného charakteru, případně obvody kombinované z tratí tvořících hospodářský a politický celek. Pro každý takový úsek či obvod by byl vybudován oddíl železniční bezpečnosti, považovaný za základní taktickou jednotku, jíž by bylo podřízeno několik stanic železniční bezpečnosti zřízených na důležitých místech tratě pro běžný výkon služby, a to v případě potřeby bez ohledu na hranice okresů a krajů. Úseky oddílů měly tvořit služební obvody s pevně stanovenými sídly stanic, jejichž početní stavy by ale byly pohyblivé, aby velitel oddílu mohl svou sestavu přizpůsobovat taktickým potřebám měnících se bezpečnostních poměrů. Navrhovaný organizační systém železniční bezpečnosti měl být v administrativních záležitostech (tzn. osobní, kázeňské, kárné, hospodářsko-správní atd.) včleněn do správní struktury příslušného krajského velitelství NB (příp. StB), v jehož obvodu se nachází sídlo oddílu. Po stránce taktické a v řízení výkonu služby však návrh počítal s nezávislostí nových útvarů železniční bezpečnosti na krajských a okresních velitelstvích NB (StB), jejichž služebními obvody traťové úseky procházely. Podřízení celého traťového úseku, tvořícího nedílný celek, působnosti jednoho z krajských velitelství, stejně jako jeho rozdělení mezi několik velitelů by totiž znamenalo znemožnění jednotného a účinného řízení. V rámci Ministerstva vnitra měla být organizace železniční bezpečnosti podřízena prostřednictvím nově zřízeného velitelství „Skupině I – Bez-

24 Oddělení BP/6 bylo jedním z několika oddělení (nejprve deseti, později dvanácti) prezidia Skupiny I – Bezpečnost, zřízené dne 17. 10. 1948 v rámci Ministerstva vnitra. Řízením byl pověřen J. Pavel jako zástupce ministra. FROLÍK, Jan: *Nástin organizačního vývoje státobezpečnostních složek Sboru národní bezpečnosti v letech 1948–1989*. In: *Sborník archivních prací*, R. 41, r. 1991, č. 2, s. 456.

25 AMV Kanice, f. A 2/1, i. č. 1837, Likvidace OSOŽ – vybudování nové bezpečnosti na drahách. Zápis o poradě konané dne 7. listopadu 1949 u oddělení BP/6 Ministerstva vnitra.

pečnost“. Na poradě konané na oddělení BP/6 dne 23. listopadu 1949 se konkrétně mluvilo o podřízenosti odboru BA a sektoru BAo Ministerstva vnitra v řízení výkonu služby a prezídiu „Skupiny I – Bezpečnost“ v personálních, materiálních, výcvikových a školských otázkách.²⁶ Prosazována byla stejná úprava jako u útvaru „Jasan“.²⁷ Podle závěrů porady z ledna 1950 se pro nesouhlas odboru BA zamýšlelo podřídit reorganizovanou složku prostřednictvím oddělení BP/6 přímo náměstkovi ministra vnitra pro bezpečnost.²⁸

Personálně a materiálně měla výstavba nového orgánu vycházet ze základů stávající ochranné stráže ČSD. Na zásah náměstka ministra vnitra pro bezpečnost J. Pavla však nemělo dojít ze služebních a politických důvodů k převzetí vybraného mužstva OSOŽ do osobního stavu SNB okamžitě, ale postupně v několika etapách. V první fázi vycházela transformace ze stávajícího stavu a úkolů OSOŽ a volila přechodnou organizační formu v podobě „zvláštního útvaru“. V této etapě se především předpokládalo provedení kádrového výběru, vyškolení vhodných kandidátů a vyzkoušení forem výkonu služby na dráze. Zvláštní útvar podle návrhu přebíral dosavadní úkoly a organizační systém OSOŽ, avšak v první etapě měl svým osobním stavem zůstat mimo SNB. Velitelé oddílů a stanic a političtí tajemníci a osvětáři pak byli naopak z důvodů legitimního přístupu k výkonu všeobecné bezpečnosti vybíráni z řad příslušníků Sboru. Měli tak v podstatě plnit roli supervizora orgánů z řad OSOŽ, spolupůsobit při plnění povinností SNB a zároveň získávat zkušenosti z vlastního výkonu služby na železnici. Nová složka měla v první etapě vývoje zajišťovat bezpečnost dálkové dopravy a střežit důležité železniční objekty. Ostatní úkoly spadaly do kompetence místně, příp. věcně příslušných velitelství Státní nebo Veřejné bezpečnosti. V dalších fázích kádrové stabilizace útvaru však měly být jeho pravomoci postupně rozšiřovány a v konečném stádiu přestavby měl být celý systém železniční bezpečnosti včleněn do celkové struktury SNB.²⁹

Předběžné přípravné práce k reorganizaci OSOŽ a k personálnímu převodu probíhaly od 1. dubna 1949. Nejprve se uskutečnil kádrový výběr v rámci Ministerstva dopravy a poté byli vybraní kandidáti podrobeni kádrovými referenty MV (oddělení BP/1 za spolupráce ústředního ředitelství ČSD) ještě další selekci podle přísnějších

26 Odbor BA (souběžně též označovaný jako odbor StB, též Velitelství StB) byl součástí Skupiny I – Bezpečnost. Spadal do něj rovněž sektor BAo – ochrana. FROLÍK, Jan: *Nástin organizačního vývoje státobezpečnostních složek Sboru národní bezpečnosti v letech 1948–1989*. In: *Sborník archivních prací*, R. 41, r. 1991, č. 2, s. 463–464.

27 Jednalo se o zvláštní výkonný útvar MV určený k ochraně vládních činitelů. FROLÍK, Jan: *Ještě k nástinu organizačního vývoje státobezpečnostních složek Sboru národní bezpečnosti v letech 1948–1989*. In: *Sborník archivních prací*, R. 52, r. 2002, č. 2, s. 385.

28 AMV Kanice, f. A 2/1, i. č. 1837, Informace pro náměstka ministra vnitra pro bezpečnost ze dne 11. ledna 1950.

29 Podle závěrů porady konané dne 9. prosince 1949 u oddělení BP/6 se dokonce uvažovalo o rozčlenění příslušníků OSOŽ do tří skupin. Nejlepší z nich by tvořili kádr zvláštního útvaru s funkcí transportního a eskortního vojska. Druhou skupinou měly být kádry, převedené po vyhodnocení úkolů OSOŽ ke KV StB a KV NB v rámci stanic OSOŽ k plnění běžných bezpečnostních úkolů. Třetí skupina příslušníků ochranné stráže ČSD neměla být do SNB převedena vůbec. Počítalo se s nimi jako se základem pro vybudování závodních stráží ČSD k plnění podnikových strážních úkolů. AMV Kanice, f. A2/1, i. č. 1837, Zápis o poradě konané dne 9. prosince 1949 u oddělení BP/6 ve věci OSOŽ.

hledisek a zásad SNB.³⁰ Z dosavadního sboru OSOŽ byly odstraněny „kádrově závadné osoby“ a zbývající počet byl doplněn z řad politicky vyhovujících železničářů. Třídní a politická hodnota takto připravovaného kádro měla zaručovat „jednotlivý sbor vybraný z dělnické třídy, bez cizorodého balastu“, jaký se podle předkladatele návrhu tehdy dosud vyskytoval v jiných bezpečnostních složkách.³¹ Výsledky kádrového výběru a nábory vynesly k 1. lednu 1950 čistý stav 1 150 mužů.³² V rámci OSOŽ pak byla provedena mravně-politická výchova a zdokonalovací výcvik podle vzoru SNB.³³ Školení měli absolvovat rovněž vybraní velitelé a političtí tajemníci a příslušníci SNB určení pro doplnění početního stavu zvláštního útvaru z hlediska potřeb nové organizace bezpečnosti na železnici. Položky materiálních potřeb byly zahrnuty do rozpočtového a investičního plánu SNB. Pro výstavbu nového útvaru se přitom počítalo s využitím dosavadního vybavení OSOŽ, doplněného na potřebnou úroveň z prostředků Ministerstva vnitra. Od ČSD bylo jako trvalý a bezplatný příspěvek požadováno ubytování, otop, světlo a voda.

Lhůta pro dokončení reorganizace ochranné stráže ČSD byla stanovena k 1. lednu 1950. V daném termínu však nakonec k uskutečnění ujednané reformy nedošlo. Výsledkem celé akce – vedle provedení kádrové prověrky uvnitř dosavadní OSOŽ – byl podle dobových písemných pramenů pouze naprostý morální rozklad jejích příslušníků, způsobený „velkorysími sliby a sděleními při náborové akci a kádrování v OSOŽi“. Přednosta oddělení BP/6 mjr. Duda vinil z této situace styčného důstojníka mjr. Nováka a dával proto na uvážení, „zda může za této situace zastávat funkci velitele útvaru OSOŽe, ačkoliv je jedinou osobou z SNB, která otázky OSOŽe řeší od května 1949 a zná tudíž situaci a potřeby v dopravě“.³⁴ Zklamání naděje na převedení k SNB, nedostatek jasné perspektivy vedoucích kádrů a neupravené platové a služební poměry přivedly ochrannou stráž ČSD takřka k rozkladu a krize bezpečnostních poměrů v železniční dopravě se tak ještě více prohloubila. Nadále se proto ozývaly hlasy volající po úplném zrušení ochranné stráže a pátrací služby, orgánů postrádajících pro výkon své služby právního podkladu, řádných organizačních základů, náplně práce i důsledné kontroly, a převedení jejich kvalifikovaného a kádrově vyhovujícího

30 Oddělení BP/1 bylo kádrovým a osobním oddělením prezidia Skupiny I – Bezpečnost. FROLÍK, Jan: *Nástin organizačního vývoje státobezpečnostních složek Sboru národní bezpečnosti v letech 1948–1989*. In: *Sborník archivních prací*, R. 41, r. 1991, č. 2, s. 456.

31 AMV Kanice, f. A 2/1, i. č. 1837, Informace styčného důstojníka Ministerstva vnitra ze dne 5. 11. 1949.

32 Z celkového počtu 850 příslušníků OSOŽ v Čechách a na Moravě zbylo po prokádrování k převedení do Sboru 485. Tento počet byl doplněn 283 zaměstnanci ČSD. Z celkového počtu 485 příslušníků OSOŽ sloužilo u tohoto sboru 20 % z nich již v období předmnichovské republiky, dalších 20 % bylo k OSOŽ přijato v letech 1940–1941 a zbývající počet nastoupil po roce 1945. Všichni příslušníci OSOŽ a zaměstnanci ČSD v Čechách a na Moravě, připraveni k převodu do SNB, byli příslušníky strany (z toho 646 předúnorových a 122 poúnorových). AMV Kanice, f. A 2/1, i. č. 1837, Kádrový přehled příslušníků OSOŽ v Čechách a na Moravě, navržených k převodu do SNBŽ.

33 Z příslušníků ochranné stráže a pátrací služby prošlo od roku 1948 podle údajů Velitelství VB z roku 1952 8 členů školou okresních velitelů, 25 členů instruktorským kurzem SNB v Litoměřicích, 40 členů osvětovým kurzem SNB v Praze, 80 členů tříměsíční školou velitelů OS-ČSD ve škole SNB v Litoměřicích a 464 členů základním kurzem ochranné stráže ČSD, na jehož vedení a výuce se podíleli příslušníci SNB. AMV Kanice, f. H 1–7, i. č. 1.

34 AMV Kanice, f. A 2/1, i. č. 1837, Informace pro náměstka ministra vnitra pro bezpečnost ze dne 11. ledna 1950.

stavu pod taktovku SNB. Ve smyslu § 33 zákona č. 97/1950 Sb. o drahách byla rovněž navrhována přeměna OSOŽ na závodní stráž ČSD, řízenou hlavním velitelstvím závodní stráže při ústředním ředitelství ČSD,³⁵ příp. Velitelstvím Veřejné bezpečnosti prostřednictvím vybraných instruktorů krajských velitelství NB.³⁶ Rozpuštěna nakonec byla při reorganizaci Ministerstva dopravy a vzniku samostatného Ministerstva železnic v roce 1952 pouze pátrací služba, zatímco ochranná stráž byla pod názvem Ozbrojená a protipožární ochrana železnic (OPOŽ) opět pojata do reformované organizace bezpečnostního aparátu nového ministerstva s úkolem protipožární ochrany železnice a střežení po železnici přepravovaného zboží a některých železničních objektů, dosud nepřevzatých téhož roku zbudovanou Vnitřní stráží.³⁷ – Neutěšený stav ochrany veřejného pořádku a bezpečnosti v železničním provozu byl odrazem celkově nepříznivého vývoje československých státních drah. Po roce 1948 byl i tento podnik zasažen řadou kádrových čistek. Množství kvalifikovaných pracovníků bylo propuštěno nebo nuceno odejít na podřadnější místa a na jejich posty byli často dosazováni lidé bez potřebných odborných znalostí a vzdělání. Na druhé straně se v některých odvětvích projevoval nedostatek pracovních sil spojený s přetěžováním zaměstnanců přesčasovými službami. Výsledkem byl úpadek pracovní morálky a disciplíny. Navíc zastaralé technické vybavení (zabezpečovací technika i vozový park) zasažené válkou nebylo pro nedostatek finančních prostředků modernizováno a přispívalo spolu s žalostným stavem železničního svršku k trvale klesající úrovni poskytovaných služeb. Chybělo operativní řízení dopravy. Kritickým pro bezpečnost a plynulost železničního provozu se stalo nesprávné a nereálné položení tras v grafikonu vlakové dopravy, tzn. předimenzované odhady provozní a propustné kapacity tratí a stanic a špatně stanovené intervaly jízd, projevující se opožďováním vlakových spojů. Referenti MNB přitom spatřovali tendenčně hlavní těžiště vyvstávajících problémů v přežívání formalismu a starých byrokraticko-administrativních způsobů práce.³⁸ Organizační změny, které byly ve struktuře a organizaci železnice provedeny, nepřinesly nápravu, „protože vycházely stále z forem, které vyhovovaly být. kapitalis-

35 AMV Praha, f. 310, i. č. 63, karton č. 26, Zpráva pro ministra č. 23 z ledna 1951 k reorganizaci OSOŽ.

36 AMV Kanice, f. A 2/1, i. č. 1920, Zpráva o stavu závodních stráží a návrhy na zlepšení služby ze dne 14. 8. 1951.

37 AMV Kanice, f. H 1–7, i. č. 8, Zpráva o situaci veřejné bezpečnosti na železnici v období od roku 1951 až do 30. 6. 1953.

38 Tristně charakterizovali příčiny tohoto stavu autoři přednášky *O organizaci a struktuře útvarů VB na železnici a jejich úkolech při zajišťování bezpečnosti a veřejného pořádku na železnici* z roku 1953 npor. Jan Štrach a npor. Josef Veselovský: „Dřívější kázeň byla vybudována na strachu ze ztráty existence. Buržoazii se podařilo rozbít revoluční odborovou organizaci železničářů, odtrhnout zaměstnance od dělnické třídy a vytvořit množství stavovských a odborových organizací, které vedeny reakčními a sociálfašistickými vůdci se staly povolnými nástroji v rukou buržoazie. Zaměstnanci byli rozdělováni na výpomocné dělníky, pomocné a definitivní zaměstnance, přičemž stále lákadlo získání definitivy a být pod penzí a na druhé straně stála hrozba propuštění ze zaměstnání byly příčinami udržování disciplíny. V okupaci byla již tato kázeň narušována vlasteneckým postojem železničářů, poměr k práci se změnil v lhostejnost a nepřátelství k okupantům. Tato lhostejnost při výkonu služby se přenesla i do nové republiky. Tento stav byl ještě podporován tím, že nebyla i od nových zaměstnanců, kteří na dráhu přicházeli v roce 1945 a dalších, vyžadována žádná kázeň a u starých zaměstnanců že nebyla narušená kázeň utužována.“ AMV Kanice, f. H 1–7, i. č. 22.

tickému zřízení, ponechávaly byrokratické formy řízení bez osobní odpovědnosti, naopak podporovaly nezodpovědnost a udržovaly funkcionalismus“.³⁹

Nejzávažnějším projevem všech těchto tendencí se pak stal rostoucí počet vlakových neštěstí, závad, smrtelných zranění a úrazů, ale i krádeží a hospodářských trestných činů.⁴⁰ Kritická situace železničního provozu začala brzy znepokojovat stranické a vládní činitele a tlak na řešení otázky veřejné bezpečnosti na železnici tak začal sílit. Z nejvyšších představitelů vládnoucího establishmentu k tomu dal symbolický impuls jako jeden z prvních přímo Klement Gottwald, když ve svém projevu na zasedání ÚV KSČ dne 22. února 1951 projevil svou nespokojenost se stavem železniční dopravy: *„Přes určité úspěchy v dopravě máme zde stále mnoho velmi vážných příčin k znepokojení. Je to předně často se opakující zpoždování jak dopravy osobní, tak i nákladní. Jsou to dále neobyčejně často se opakující dopravní poruchy a dopravní neštěstí, která podkopávají důvěru našeho občanstva k odpovědným a výkonným orgánům dopravy. Uvážíme-li k tomu, že doprava jest obzvláště citlivé místo pro nepřátelskou sabotáž a diverzi, pak je nutné vyzvat všechny skutečné komunisty v dopravě, aby přesným a disciplinovaným plněním svých povinností, jakož i zvýšenou ostražitostí ve službě dbali o řádný chod dopravy a pomáhali odhalovat vědomé škůdce a sabotéry.“⁴¹*

Na základě návrhu bývalého Velitelství Veřejné bezpečnosti rozhodl dne 24. dubna 1952 ministr národní bezpečnosti Karol Bacílek⁴² v bezpečnostním kolegiu MNB o převzetí výkonu veřejné bezpečnosti na železnici zvláštními útvary VB podřízenými přímo tehdy nově zřízené Hlavní správě VB. Realizace projektu však měla být provedena teprve po reorganizaci Ministerstva dopravy. Přepracovaný návrh na organizaci útvarů VB-Ž byl pak ministru národní bezpečnosti Hlavní správou VB znovu předložen až 16. prosince 1952 a bezpečnostnímu kolegiu MNB spolu se zprávou o bezpečnostní situaci na železnici 23. prosince 1952.

K boji proti trestným činům, k udržování veřejného pořádku a k řízení a výkonu preventivních opatření na železnici měla být zřízena speciální složka Veřejné bezpečnosti, nazývaná Veřejnou bezpečností na železnici. Na Hlavní správě VB měl být za tím účelem vybudován VII. železniční odbor VB s úkolem řídit a zajišťovat

³⁹ Tamtéž.

⁴⁰ Podle statistických údajů prezentovaných velitelem Veřejné bezpečnosti škpt. Janem Janulíkem v březnu 1952 došlo jen v roce 1951 ke srážce vlaků ve 277 případech, zatímco v roce 1937 byla tato událost zaznamenána pouze 71krát. Z dalších závad uvádí: vyšínutí vlaků v r. 1951 – 7 192 případů, v r. 1937 – 4 890 případů, požáry jedoucích vlaků v r. 1951 – 510, r. 1937 – 213, požáry železničních budov v r. 1951 – 200, r. 1937 – 71, roztržení vlaků v r. 1951 – 2 984, r. 1937 – 966, rozříznutí výměn v r. 1951 – 2 089, r. 1937 – 75, závady na železničním svršku v r. 1951 – 1 089, r. 1937 – 215, házení na vlak v r. 1951 – 144, r. 1937 – 116, střelba na vlak v r. 1951 – 47, r. 1937 – 16, uvolněné kolejnice v r. 1951 – 203, r. 1937 – 0, předměty položené na koleje v r. 1951 – 130, r. 1937 – 91, přepadení vlaků v r. 1951 – 13, r. 1937 – 0, ohrožení provozu dráhy v r. 1951 – 471, r. 1937 – 0. Krádeže byly porovnávány s rokem 1948. V tom roce bylo hlášeno 10 575 krádeží v hodnotě 11 898 740,- Kčs, zatímco v roce 1951 to bylo 12 736 krádeží v hodnotě 44 014 620,- Kčs. AMV Kanice, f. H 1–7, i. č. 1, Návrh na novou organizaci bezpečnosti železnic a vodní dopravy ze dne 22. 3. 1952.

⁴¹ *Úkoly železničního odboru hlavní správy VB a podřízených útvarů při zajišťování veřejného pořádku a bezpečnosti na železnici*. Vydáno školským odborem MNB pro služební potřebu, nedat. (pravděpodobně r. 1953), s. 3–4.

⁴² Karol Bacílek, narozen 2. 10. 1896, ve funkci ministra národní bezpečnosti od 22. 1. 1952 do 14. 9. 1953, zemřel 19. 3. 1974.

prostřednictvím svých podřízených útvarů veřejnou bezpečnost na železnici. Odbor měl být se svými útvary umístěn přímo v železničních objektech a využívat tak k pružnějšímu řízení výkonu služby a k účinnějšímu boji proti trestným činům veškerou železniční evidenci a železniční dopravní i spojovací prostředky. Návrh počítal s přizpůsobením dislokace podřízených složek železničního odboru HS VB a jejich územních obvodů organizační struktury drah. Na celém území republiky mělo proto vzniknout 6 oblastních železničních odborů VB v sídlech správy drah (Praha, Ostrava, Ústí nad Labem, Plzeň, Bratislava a Košice) a 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, Nové Zámky). K operativnímu výkonu bezpečnostní služby měly být všechny železniční tratě dále rozděleny na úseky VB, tvořené územím určeným k provozu železnice v délce odpovídající důležitosti tratě, event. jejímu ohrožení, počtu důležitých stanic, uzlů a průměrnému zatížení osobní a nákladní přepravy. Každému takovému úseku by byl přidělen jeden úsekový zmocněnec VB-Ž se sídlem v přechodových (odbočných) železničních stanicích nebo stanicích strategicky důležitých pro obranu státu. Úsekový zmocněnec měl dbát na dodržování veřejného pořádku na železnici, předcházet a zamezovat všem trestným činům na železnici, odhalovat je a mít dokonalou osobní a místní znalost budovanou na nejužší spolupráci se železničními zaměstnanci a jinými spolehlivými osobami, přicházejícími se železnici denně do styku. Důležitým železničním stanicím a dopravním uzlům pak měly být přiděleny skupiny hlídkových příslušníků, vysílaných na podkladě poznatků úsekových zmocněnců veliteli příslušných odborů a oddělení VB na železnici k výkonu pořádkové služby, vlakových kontrol, doprovodu vlaků s cennými zásilkami apod. K vyšetřování sabotáží, dopravních nehod, hospodářských trestných činů, zhářství, krádeží národního majetku, krádeží přepravovaného zboží a krádeží „*ku škodě soukromých uživatelů dopravy*“, stejně jako k budování agenturní sítě v rámci VB-Ž měli být na každém oblastním železničním odboru a železničním oddělení zařazeni vyšetřující orgány VB (kriminalisté). Předpokládána byla organizační nezávislost VII. odboru HS VB a jeho podřízených útvarů na krajských správách a okresních odděleních VB. Na druhé straně byl však velký důraz kladen na co nejužší spolupráci s příslušnými náčelníky Veřejné bezpečnosti, Státní bezpečnosti, Pohraniční a Vnitřní stráže a Správy nápravných zařízení.⁴³ – Převzetí výkonu bezpečnostní služby na železnici novými útvary Veřejné bezpečnosti bylo referenty MNB a předkladateli návrhu považováno za účelné, neboť: „*a) příslušníci VB, znající železniční službu a pra-*

43 Starší návrhy původně prosazovaly spolupráci s útvary Státní bezpečnosti prostřednictvím styčných orgánů StB. Pro nesouhlas Velitelství Státní bezpečnosti byl tento návrh přehodnocen a kooperace měla být zajišťována jednak vzájemnou výměnou agenturních poznatků, jednak osobním stykem náčelníků odboru, oblastí a železničních oddělení s jednotlivými příslušníky StB zabývajícími se bezpečností železnice. AMV Kanice, f. A 2/1, i. č. 83, Zpráva o bezpečnostní situaci na ČSD a návrh na její řešení. Materiál pro schůzi bezpečnostního kolegia MNB dne 24. 4. 1952 (původně 17. 4. 1952).

*cující přímo na dráze, budou moci mnohem rychleji a účinněji odhalovat a šetřit všechny trestné činy, spáchané na železnici, a ze získaných zkušeností činit preventivní opatření. K dokonalejšímu zajišťování této služby budou používat všechny železniční dopravní a spojovací prostředky, b) bude zaveden konečně pořádek do hlášení a šetření všech železničních nehod, závad a ostatních trestných činů, které doposud utíkaly jak evidenci, tak šetření, c) svojí přítomností na železnici bude složka VB každodenně napomáhat v upevňování kázně železničních zaměstnanců a odhalovat v jejich řadách nespolehlivé živly. Současně při ochraně veřejného pořádku na železnici bude spolupomáhat při odstraňování dopravní nekázně cestujících, která jest mnohdy příčinou velkých nehod a závad, d) vlakovými kontrolami bude z velké části omezeno cestování cizích agentů a i jiných živlů a hledaných osob po železnici a vyhlášené pátrací akce budou pohotovější a účinnější než doposud.*⁴⁴

Ochranná stráž ČSD a ostatní bezpečnostní a vyšetřující orgány ČSD měly být ve své původní formě zrušeny. Ministerstvo železnic však mělo k vnitřní ochraně podniku, tzn. ke střežení důležitých železničních objektů, k požární ochraně a k ochraně zboží přepravovaného po železnici, zřízovat z řad vlastních zaměstnanců oddíly ozbrojené a protipožární ochrany.⁴⁵ Do služeb MNB pak návrh požadoval převzít asi 1 000 železničních zaměstnanců, majících praxi v problematice bezpečnostní služby na železnici.⁴⁶ MNB mělo dále po Ministerstvu železnic požadovat uvolnění kancelářů pro jednotlivé správy a oddělení VB včetně vnitřního zařízení, bezplatné zajištění otopu, světla a vody, zavedení selektorů, státních telefonů, zapojení na vysokofrekvenční telefonní síť, možnost použití telegrafu a možnost volných služebních jízd všemi železničními dopravními prostředky.

Intenzivní jednání zástupců MNB s Ministerstvem železnic probíhala za přítomnosti „sovětských železničních odborníků“ již od srpna 1952. Požadavky týkající se materiálního a technického vybavení nových útvarů železniční bezpečnosti byly postupně schváleny bez větších výhrad. Jisté problémy vyvstaly pouze v personálních otázkách. Požadavek převodu 1 000 železničních zaměstnanců do stavu VB byl pro Ministerstvo železnic pro nedostatek kvalifikovaných pracovníků v plném rozsahu okamžitě nesplnitelný. Dne 18. října 1952 bylo proto na poradě u ministra železnic dohodnuto uvolnit do konce listopadu 1952 pouze 200 železničních zaměstnanců.⁴⁷ Teprve 21. listopadu bylo přislíbeno postupné převedení zbývajících počtu požadovaných kádrů

44 AMV Kanice, f. H 1-7, i. č. 1, Zpráva o bezpečnostní situaci na železnici a návrh na její řešení. Materiál pro schůzi bezpečnostního kolegia ze dne 15. 12. 1952.

45 Systém ochrany železnice měla společně s VB-Ž a útvary Ministerstva dopravy dotvářet Vnitřní stráž MNB zřízená 2. 5. 1952. Jejím úkolem v rámci dráhy bylo střežit svými jednotkami některé strategicky důležité železniční objekty. Viz KVAPILOVÁ, Iva: *Organizační vývoj SNB v 50. letech se zaměřením na jeho veřejněbezpečnostní složku*. In: *Sborník Archivu Ministerstva vnitra*, r. 2004, č. 2, s. 27; Kol.: *Stručný přehled dějin SNB*. Praha 1981, s. 84.

46 Ve dnech 7. – 20. 1. 1953 bylo kádrovou správou MNB provedeno kádrování přihlášených železničních zaměstnanců a z jejich celkového počtu bylo schváleno pro službu u VB na železnici 338. AMV Kanice, f. H 1-7, i. č. 4, Zpráva o průběhu a výsledku kádrování železničních zaměstnanců pro VB na železnici ze dne 22. 1. 1953.

47 AMV Kanice, f. H 1-7, i. č. 2, Porada o výstavbě VB dne 18. října 1952.

během roku 1953. Podmínkou se ovšem stalo zvýšení náborové kvóty pro Ministerstvo železnic Ministerstvem pracovních sil a Státním úřadem plánovacím a kvalifikovaná náhrada za uvolněné zaměstnance.

Návrh na zřízení útvarů VB–Ž, schéma organizace služby, náplň práce a systemizace služebních míst byly dne 9. ledna 1953 schváleny bezpečnostním kolegiem MNB a dne 4. března 1953 politickým sekretariátem ÚV KSČ.⁴⁸ Dne 15. března byl na Hlavní správě VB zřízen VII. železniční odbor, jehož čtyři příslušníci zahájili organizační, kádrové a materiální přípravy pro formování útvarů VB–Ž.⁴⁹ Již v lednu a únoru zpracovali referenti MNB prozatímní řád hlídkové služby, prozatímní instrukci pro úsekové zmocněnce VB–Ž, přednášku o úkolech a organizaci VB–Ž, instrukci pro dozorcí službu na součástech VB–Ž a plán materiálních potřeb, tiskopisů a věcných nákladů pro rok 1954. K realizaci celého předkládaného návrhu bylo počítáno s počtem 2 400 příslušníků VB, z nichž mělo být 852 operativních pracovníků – kriminalistů, 620 hlídkových příslušníků a 175 úsekových zmocněnců. V první etapě výstavby nové složky VB měl však být pro naprosto nedostatečný personální potenciál výkon služby VB–Ž zahájen prozatím jen s asi 600 příslušníky. Ministerstvo železnic bylo pověřeno převést do 15. března 1953 do působnosti MNB 300 železničních zaměstnanců a teprve v průběhu mimořádného náboru zbývajících 700, přičemž pro 100 z nich bylo požadováno středoškolské vzdělání (3. stupně). Hlavní správa VB pak měla provést výběr dalších 300 příslušníků, a to ze stavu Veřejné bezpečnosti. Podmínkou byla znalost železniční služby, praxe ve vyšetřování trestných činů na železnici, případně absolvování kurzu dopravních prokurátorů. V dubnu 1953 byl na základě rozkazu náčelníka Hlavní správy VB plk. Jana Janulíka č. j. 200039/70 taj. 53 projednán na všech krajských správách VB s náčelníky, politickými zástupci, náčelníky kádrových oddělení a náčelníky I. a II. odborů KS VB převod 13 příslušníků VB z každé krajské správy k útvarům VB–Ž. Těmito kádry hodlala HS VB obsazovat ve většině případů náčelnické funkce. Pro převedené zaměstnance Ministerstva železnic (a několik jedinců z řad VB) byl VII. odborem HS VB zřízen čtyřtýdenní základní kurz hlídkových příslušníků útvarů VB na železnici. Kurz proběhl ve dnech 3. – 30. května 1953 ve škole F. E. Dzeržinského v Praze-Veleslavíně a zúčastnilo se jej 269 frekventantů z řad železničních zaměstnanců a 19 frekventantů ze stavu VB. Výcvik a školení prováděli podle tematického plánu lektori školského odboru kádrové správy MNB, instruktoři VII. odboru HS VB a experti Ministerstva železnic. Vedle přednášek a školních střeleb účastníci kurzu absolvovali lékařskou prohlídku a fotografování na služební průkazy, byli vystrojeni novými stejnokroji, vybaveni inventární vý-

48 AMV Kanice, f. A 2/1, i. č. 459, Opis usnesení politického sekretariátu ÚV KSČ č. j. KM – 3045 K/53 ze dne 23. 3. 1953.

49 Početní stav VII. odboru a posléze Správy VB–Ž se v roce 1953 vyvíjel následujícím způsobem: květen 13, červen 17, červenec až září 20, říjen 22, listopad 25 a prosinec 37 příslušníků. AMV Kanice, f. H 1–7, i. č. 26, Zpráva o činnosti Správy VB–Ž za rok 1953 ze dne 13. 2. 1954.

zbrojí a složili služební přísahu. Kurz byl ukončen závěrečnými zkouškami dne 30. května 1953. Z 284 absolventů jimi prošlo 99 s prospěchem „výtečným“, 127 „dobrým“ a 58 „nedostatečným“.⁵⁰ Většina těchto příslušníků byla zařazena k výkonu hlídkové služby u hlídkových skupin a jen malá část z nich získala umístění u 1. a 3. referátů železničních oddělení VB. Nejschopnější absolventi kurzu pak byli dosazeni do funkcí zástupců náčelníka pro operativu železničních oddělení VB.

Dne 7. dubna 1953 byl HS VB předložen hospodářské správě MNB požadavek na nové jednotné vystrojení a vyzbrojení 300 příslušníků VB na železnici, rekrutovaných z řad bývalých železničních zaměstnanců, a přestrojení 300 příslušníků VB, přemístěných ke složce VB-Ž.⁵¹ Její náčelník přislíbil zajistit splnění tohoto úkolu v průběhu měsíce května. Služební stejnokroj měl, stejně jako v roce 1952 nově zavedená uniforma Veřejné bezpečnosti, modrou barvu a vojenský střih. Jejich zvláštním označením bylo vínově červené dýnko brigádýrky s okolkem modré barvy stejnokroje VB a vyložení červené barvy na klopách blůzy a pláště, opatřené znakem Vnitřní stráže.⁵² Hlavní správa VB také zajišťovala s Ministerstvem železnic a jemu podřízenými útvary na základě předchozích ujednání umístění útvarů VB-Ž v železničních objektech a jejich vybavení kancelářským zařízením a telefonními pojítky. U každé správy drah byly požadovány alespoň dvě místnosti pro oblastní odbory VB-Ž, u každého oddělení drah po čtyřech místnostech pro oddělení VB-Ž a v 45 důležitých železničních uzlech po jedné až dvou místnostech pro hlídkové skupiny. Uspokojování potřeb nové složky VB ze strany železnice bylo zakotveno v dohodě mezi Ministerstvem národní bezpečnosti a Ministerstvem železnic o „*personálních a materiálních náležitostech, které železnice poskytne orgánům Veřejné bezpečnosti k uskutečnění ochrany veřejného pořádku a bezpečnosti na železnicích*“ podepsané v červnu 1953.⁵³ – Útvary Veřejné bezpečnosti na železnici byly zřízeny na základě Tajného

50 Kurz měl podle původních plánů probíhat ve škole MNB v Kralovicích (okr. Plasy) a ve škole MNB Bratislava-Hrad. Do kurzu v Kralovicích mělo nastoupit 210 frekventantů a v Bratislavě se počítalo se 120 účastníky. Teprve týden před zahájením bylo rozhodnuto uskutečnit školení v Praze. Jeho průběh byl pak poznamenán několika nedostatky v organizaci. Do kurzu již na jeho počátku nenastoupilo 28 vybraných a prokádovaných železničních zaměstnanců a potřebný stav tak musel být během jednoho týdne doplněn dodatečně povoláními příslušníky. Další 25 frekventantů bylo propuštěno v jeho průběhu pro kádrové závady, ze zdravotních důvodů nebo na vlastní žádost. Náčelník HS VB plk. J. Janulík si ve vyhodnocující zprávě o průběhu kurzu stěžoval také na nízkou vojenskou kázeň a morálku, častou nemocnost a špatnou politickou uvědomělost školených účastníků. Tematickými okruhy přednášek byly: 1. Vnější služba, 2. Kriminalistika, 3. Občanské průkazy, 4. Železniční služba, 5. Trestní zákon a trestní řád správní, 6. Trestní zákon a trestní řád soudní, 7. Vojenský výcvik a zdravotní výcvik, 8. Politické informace. Prováděna byla ve dnech 17.–23. 5. 1953 také ostrá školní střelba na střelnici ve Štěchovicích. AMV Kanice, f. H 1–7, i. č. 16, Kurz pro železniční zaměstnance převedené do stavu MNB pro výkon služby u VB na železnici, r. 1953.

51 AMV Kanice, f. H 1–7, i. č. 13, Vystrojení příslušníků VB-Ž – přípis HS VB hospodářské správě MNB ze dne 7. 4. 1953.

52 AMV Praha, f. A 6/3, i. č. 352, TR MNB č. 68 ze dne 24. 4. 1953, čl. 73, odstavec a) a b). V časopisu *SNB. Čtrnáctidenník Sboru národní bezpečnosti*, č. 17, R. VI., z 1. 9. 1953 je na straně 1 uveden bližší popis znaku VB-Ž: nesl ozubené kolo, v jehož středu byl meč a hvězda. R MV č. 66 ze dne 24. 12. 1953, čl. 209 pak pro zjednodušení vnějšího označení příslušníků VB rušil u součástí VB na železnici dnem 31. 12. 1953 nošení výložek na klopách blůzy a pláště v červené barvě se znakem Vnitřní stráže. AMV Kanice, f. RV, i. č. 3.

53 AMV Kanice, f. H 1–7, i. č. 19.

rozkazu MNB č. 68 ze dne 24. dubna 1953.⁵⁴ Výkon služby byl zahájen dne 1. června 1953 u 6 oblastních železničních odborů VB, 19 železničních oddělení VB a 40 hlídkových skupin v důležitých železničních uzlech s celkovým stavem mužstva 599 příslušníků (z toho bylo 286 převedeno od železnice). Nástup náčelníků oblastních železničních odborů VB byl přitom proveden již v první polovině května a náčelníků železničních oddělení VB koncem tohoto měsíce. Na druhé straně příslušníci převedení k VB-Ž od krajských správ VB nastoupili k novým útvarům až po skončení pohotovosti v době měnové reformy dne 9. června 1953. Působnost nových orgánů VB-Ž byla dána a specifikována *Statutem*, vypracovaným Ministerstvem národní bezpečnosti a Ministerstvem železnic.⁵⁵ Dnem 1. června převzaly orgány VB-Ž oficiálně vyšetřování všech kriminálních trestných činů, spáchaných na území určeném k provozu železnice, a vyšetřování všech železničních nehod a závad v provozu. Počínaje dnem 8. června pak do působnosti nových útvarů spadala rovněž ochrana veřejného pořádku a bezpečnosti na všech důležitých nádražích a železničních uzlech.⁵⁶ Útvary a jednotky železnice byly od té doby povinny hlásit veškeré trestné činy a nehody, náležející podle vložky předpisu *D-17* a *Pokynů pro hlášení a vyšetřování nehod a závad orgánům Veřejné bezpečnosti*, součástí VB-Ž.⁵⁷ Úkolem zaměstnanců železnice pak dále bylo „*poskytnouti orgánům VB na železnici všechny potřebné informace nutné ku zjištění všech okolností, které vedou k vysvětlení příčiny železniční nehody, stavu zařízení a viníka, případně které jinak zajistí úspěšný průběh vyšetřování*“ a dále „*plnou podporu při zjišťování totožnosti cestujících, ostatních občanů a železničních zaměstnanců a v případě nebezpečí i aktivní pomoc*“.⁵⁸ S ohledem na nízké početní stavy čerstvě budovaných útvarů VB-Ž a jejich nedostatečné materiální a technické zázemí byli také příslušní náčelníci VB, StB a SNZ povinni poskytovat těmto orgánům „*všestrannou pomoc v odhalování a předcházení trestných činů páchaných na železnici a v technických prostředcích, jako použití motorových vozidel, fotografování, daktyloskopování, používání věznic apod*“.⁵⁹ Do ustavení úsekových zmocněnců měli výkon jejich služby provádět okrskoví zmocněnci.

Organizace Veřejné bezpečnosti na železnici byla tvořena na jedné straně vlastním

54 AMV Praha, f. A 6/3, i. č. 352.

55 AMV Kanice, f. H 1-7, i. č. 19.

56 Složka VB na železnici měla na území, určeném k provozu železnice, plnit tyto hlavní úkoly: „*1. předcházet a stíhat pachatele všech kriminálních trestných činů spáchaných na železnici, a tak zajišťovat hlavně bezpečnost majetku státního (železničního), družstevního i soukromého, 2. zajišťovat veřejný pořádek a dopravní kázeň na železnici, 3. předcházet železničním nehodám a závadám a stíhat jejich pachatele, a tak zajišťovat bezpečné cestování pracujících a bezpečnou přepravu zboží.*“ AMV Kanice, f. H 1-7, i. č. 8, Zpráva o situaci ve Veřejné bezpečnosti na železnici ze dne 25. 9. 1953.

57 AMV Kanice, Fond kádrových rozkazů, karton č. 27, Tajný rozkaz náčelníka Hlavní správy VB č. 49 ze dne 30. 6. 1953. Vyšetřování železničních nehod, poruch a závad, předcházení těmto a způsob hlášení – pokyny.

58 AMV Kanice, f. H 1-7, i. č. 21, Rozkaz ministra železnic č. 51 ze dne 28. 5. 1953. Zahájení výkonu služby součástí MNB-VBŽ na železnicích.

59 AMV Praha, f. A 6/3, i. č. 352, TR MNB č. 68 ze dne 24. 4. 1953; AMV Kanice, Fond kádrových rozkazů, karton č. 27, Tajný rozkaz náčelníka Hlavní správy VB č. 43 ze dne 28. 5. 1953. Zřízení útvarů Veřejné bezpečnosti na železnici – postupné převzetí úkolů VB.

řídícím a kontrolním aparátem, představovaným VII. železničním odborem a jeho oblastními železničními odbory, a na straně druhé výkonnými orgány, reprezentovanými železničními odděleními a úsekovými zmocněnci (viz příloha č. 1). Nejvyšším orgánem odborného řízení služby Veřejné bezpečnosti na železnici se stala Hlavní správa VB a její VII. železniční odbor. V jeho čele stál náčelník, podřízený náčelníku HS VB, se svým sekretariátem a zástupcem pro operativní záležitosti.⁶⁰ Odbor se členil na tři oddělení (viz příloha č. 2):

1. Oddělení kriminální služby, které mělo v čele náčelníka oddělení a sestávalo ze 6 referátů v čele s náčelníky referátů:
 - referátu boje proti rozkrádání národního majetku
 - referátu boje proti sabotážím
 - referátu boje proti porušení povinností veřejných činitelů, úplatkářství a zpronevěrám
 - referátu boje proti krádežím a ostatním kriminálním trestným činům
 - referátu vyšetřovacího
 - referátu technicko-evidenčního

2. Oddělení vnější služby v čele s náčelníkem oddělení a 4 referáty:

60 Náčelníkem VII. železničního odboru HS VB se stal škpt. Bořivoj Ambler, nar. 30. 6. 1912, v KSČ od 12. 6. 1945. V době nástupu do funkce byl charakterizován jako „politicky vyspělý, absolvent 1 měs. KPČ, dobrý organizátor a iniciativní v práci“. Pocházel z rodiny železničního zřízence. Absolvoval obchodní akademii. Za okupace pracoval jako výpravčí vlaků. Vyvíjel ilegální činnost a po svém prozrazení uprchl v roce 1944 k partyzánům. Po válce byl přijat 17. 7. 1945 do SNB a pověřen založením školy SNB v Protivíně, kde zastával funkci instruktora. Odtud byl přemístěn k Oblastnímu velitelství NB v Písku a pověřen funkcí zpravodajského důstojníka. V únoru 1948 se stal velitelem pohotovostního oddílu „Oldřich“ v Praze a poté se ujal funkce velitele Oblastního velitelství NB v Písku. V listopadu 1948 byl povolán do Kurzu pro krajské velitele NB v Doksách jako instruktor a po jeho ukončení byl 3. 1. 1949 zařazen na oddělení Lidových milicí Ministerstva vnitra. Zde setrval do 15. 10. 1950, kdy byl přemístěn k Velitelství VB a ustaven do funkce velitele sekretariátu. Zde působil až do svého jmenování náčelníkem VII. železničního odboru, později Správy VB-Ž. S výjimkou krátkého období v letech 1954 – 1956 (1. 5. 1954 – 15. 10. 1956), kdy zastával místo zástupce náčelníka HS VB, vykonával Ambler náčelnickou funkci až do zrušení VB-Ž v roce 1963. Od 1. 10. 1963 pak vykonával v hodnosti podplukovníka funkci náčelníka 4. (administrativněsprávního) odboru HS VB. Od 1. 3. 1969 byl zařazen jako náčelník odboru ústřední evidence MV ČSSR. V roce 1968 byl povýšen do hodnosti plukovníka. Protože však v tomto období nejednal „ve smyslu zásad marxismu – leninismu a proletářského internacionalismu“, bylo mu usnesením HV KSČ MV ČSSR dnem 8. 9. 1970 zrušeno členství ve straně. Dnem 30. 9. 1970 byl Bořivoj Ambler propuštěn také ze služeb Ministerstva vnitra do starobního důchodu. Pro porušení služebních předpisů a zákonů ve druhé polovině roku 1968 bylo proti němu vedeno trestní stíhání. AMV Kanice, PS. Zástupcem Amblera ve funkci náčelníka VII. odboru byl jmenován npor. Antonín Cajthaml, nar. 5. 10. 1914, v KSČ od 23. 10. 1945. V kádrových materiálech byl hodnocen jako iniciativní a svědomitý. Pocházel z hornické rodiny, sám byl původem dělník. Vyučil se malířem pokojů. Společensky se angažoval na okresní úrovni. Byl absolventem OPŠ, školy Lidových milicí a školy pro kádrové pracovníky. Od roku 1940 pracoval u ČSD, nejprve jako dělník a od roku 1941 jako příslušník ochranné stráže v Plzni. Po osvobození se stal jejím velitelem. Do služeb MV byl Cajthaml přijat 1. 9. 1949. Nejprve byl jmenován okresním velitelem Lidových milicí ČSD v Plzni a členem krajského štábu Lidových milicí v Plzni, od 1. 3. 1950 působil jako okresní velitel NB v Klatovech. Odtud byl v únoru 1951 přemístěn na Velitelství VB a ustaven do funkce velitele 4. oddělení I. sektoru. V roce 1952 byl zařazen na sekretariát HS VB a o rok později se stal zástupcem náčelníka VII. odboru. V období od 1. 5. 1954 do 15. 10. 1956 vykonával funkci náčelníka Správy VB-Ž. Poté byl jmenován náčelníkem oblastního železničního odboru VB Plzeň a v roce 1958 zástupcem náčelníka OPPO Správy VB Plzeň. V letech 1963 – 1964 pak krátce působil jako náčelník 3. oddělení odboru BKTČ Správy VB Plzeň a od 1. 8. 1964 až do svého odchodu na odpočinek 31. 1. 1970 jako náčelník VIII. odboru. SNB opouštěl v hodnosti podplukovníka. AMV Kanice, PS, AMV Kanice, f. H 1–4, i. č. 224, Návrh na kádrové obsazení vedoucích funkcí na hlavní správě VB, r. 1953.

- referát organizačního řízení vnější služby
 - referát úsekových zmocněnců
 - referát hlídkové a eskortní služby
 - referát řízení bojové přípravy a zdokonalovacího školení
3. Oddělení železničních nehod v čele s náčelníkem oddělení a 4 referáty:
- referát preventivního boje proti železničním nehodám
 - referát technické kontroly a výzkumu
 - referát vyšetřování železničních nehod
 - referát operativní statistiky

Řízení práce podřízených součástí VB–Ž bylo prováděno prostřednictvím pracovních porad, konaných buď přímo u náčelníka VII. odboru HS VB s náčelníky oblastních železničních odborů VB, nebo u jednotlivých náčelníků oddělení VII. odboru s příslušnými náčelníky oddělení a referátů z podřízených útvarů.

Obdobnou organizační strukturu jako železniční odbor HS VB mělo i 6 oblastních železničních odborů VB (viz příloha č. 3). V jejich čele stál náčelník se svým sekretariátem, zástupcem pro operativu a zástupcem pro věci politické.⁶¹ Agenda jednotlivých oddělení byla rovněž obdobná.

Náplň práce 1. oddělení VII. odboru HS VB a 1. oddělení oblastních odborů VB–Ž spočívala v řízení boje proti rozkrádání národního majetku a majetku železnice, boje proti sabotážím, proti trestným činům železničních zaměstnanců, proti krádežím všeho druhu a ostatním trestným činům. Organizovala a poskytovala pomoc podřízeným útvarům při vyšetřování rozsáhlých případů nebo případů mimořádně důležitých a zajišťovala spolupráci s odděleními pro vyšetřování železničních nehod a spolupráci s útvary Státní bezpečnosti.

2. oddělení VII. odboru HS VB a 2. oddělení oblastních odborů VB–Ž organizovala, řídila a kontrolovala výkon vnější služby Veřejné bezpečnosti na železnici, bojovou přípravu a zdokonalovací školení příslušníků. Vydávala rozkazy o úkolech vnější služby na železnici podle problematiky obvodu a zajišťovala mobilnost podřízených útvarů podle pokynů a rozkazů VII. odboru. V případě mimořádných bezpečnostních opatření organizovala pomoc z řad příslušníků štábu VB–Ž nebo VB ve výkonu vnější služby na podřízených útvarech, případně přebírala řízení na úseku vnější služby. V době zvýšených bezpečnostních opatření také koordinovala spolupráci s útvary VB a jinými součástmi MNB.

3. oddělení pak řídila boj proti železničním nehodám, poruchám a závadám, za-

61 Do působnosti politického zástupce náčelníka oblastního odboru VB–Ž spadal referent pro masově-politickou práci a referent pro práci kulturně-propagační. Jejich činnost spočívala v dohledu na politicky „správnou“ interpretaci vydaných rozkazů, v zajišťování různých pořádaných akcí, v utužování svazků se železničními zaměstnanci a v řízení práce zástupců náčelníků oddělení VB–Ž pro věci politické. *Úkoly železničního odboru Hlavní správy VB a podřízených útvarů při zajišťování veřejného pořádku a bezpečnosti na železnici*. Vydáno školským odborem MNB pro služební potřebu, nedat. (pravděpodobně r. 1953), s. 10.

jišťovala pomoc podřízeným útvarům při vyšetřování velkých železničních neštěstí, při živelných pohromách a organizovala spolupráci s ostatními složkami stejně jako 1. oddělení.⁶² – Výkonným orgánem Veřejné bezpečnosti na železnici byla železniční oddělení VB (viz příloha č. 4). Ta totiž řídila a prováděla vlastní výkon vnější služby na úseku práce úsekových zmocněnců VB–Ž a na úseku hlídkové a eskortní služby, činila preventivní opatření v boji proti všem kriminálním trestným činům a vyšetřovala je a konečně vedla preventivní boj proti železničním nehodám a vyšetřovala je na celém území svého obvodu (tj. na území příslušného oddělení dráhy). V čele oddělení stál náčelník oddělení. Ten měl k dispozici sekretariát a dva zástupce, jednoho pro věci operativní a druhého pro věci politické. Oddělení VB–Ž se členila na tři referáty:

1. referát kriminální služby, sestávající ze tří skupin:

- skupina operativního boje proti kriminálním trestným činům
- skupina vyšetřovací
- skupina technicko-evidenční

2. referát vnější služby, rozdělený do dvou skupin:

- skupina úsekových zmocněnců
- skupina hlídkové a eskortní služby
- k nim náleželi tři stálí dozorcí útvarů, stanovený počet (5–14) úsekových zmocněnců, velitel družstva (čty) hlídkových příslušníků a stanovený počet hlídkových příslušníků (15–60) včetně skupin hlídkových, dislokovaných na důležitých železničních stanicích a uzlech

3. referát železničních nehod se svými dvěma skupinami:

- skupina boje proti železničním nehodám a operativní statistiky
- skupina vyšetřování železničních nehod

Skupiny referátu kriminální služby prováděly v boji proti rozkrádání, sabotážím, proti porušování povinností veřejných činitelů, zpronevěrám, krádežím všeho druhu a ostatním kriminálním trestným činům na železnici v obvodu oddělení VB–Ž, a tedy v celém obvodu oddělení dráhy, operativní výkon kriminální služby, vyšetřování trestných činů, plnily funkci první evidenční sběrný a vykonávaly některé kriminálně-technické úkony. V rámci operativního výkonu kriminální služby měli příslušníci oddělení VB–Ž vyhledávat a zneškodňovat *„nepřátele lidově demokratického zřízení a budovatelského úsilí pracujících na území určeném k provozu železnice a v jeho okolí, a to jak v místech a prostorách, odkud mohou být podnikány výpady proti železnici a ohrožována plynulost a bezpečnost železniční dopravy, tak nepřátele, sabotéry a jiné pachatele trestných činů, provádějící svoji škůdcovskou činnost proti provozu a majetku železnic přímo na území železnic nebo v provozu železnic (včetně*

62 Tamtéž, s. 9–10.

železničních zaměstnanců)⁶³ Konečně pátraly po pachatelích trestných činů proti bezpečnosti osob a majetku přepravovaných po železnici. Hlavním úkolem operativního výkonu kriminální služby pak mělo být odhalení pachatele již při přípravě jeho záměrů a znemožnění jeho činnosti ještě před spácháním trestného činu. Referenti VB-Ž vyšetřovali všechny trestné činy, o nichž shromáždila materiál operativa nebo o nichž byly získány poznatky činností úsekových zmocněnců VB-Ž při využívání jejich informátorské sítě. Příslušníci technicko-evidenční skupiny plnili základní technické úkoly, např. fotografování, kreslení náčrtků místa činu, zajišťování stop. Nasazovali služební psy a shromažďovali hlášení o všech trestných činech spáchaných v obvodu pro evidenční a statistické účely.

Referát vnější služby řídil a kontroloval podle rozkazů náčelníka a podle *Instrukce pro úsekové zmocněnce VB na železnici* prostřednictvím jednotlivých skupin výkon služby úsekových zmocněnců, vedl evidenci jejich práce a připravoval jejich služební školení, služební srazy a pracovní porady. Podle pokynů náčelníka dále rozpracovával rozdělovník hlídkové služby pro celý obvod oddělení, tj. pro všechny důležité železniční stanice a uzly, na kterých měly být zařazeny stálé hlídky, pečoval o úspěšný výkon hlídkové služby, zajišťoval správné provádění nástupů a instruktáží hlídek podle *Řádu hlídkové služby VB na železnici* a vyhodnocoval evidenci jejich práce pro operativní porady náčelníka. Činnost referátu vnější služby, především pak činnost úsekových zmocněnců, stálých, dočasných, pátracích i vlakových hlídek, směřovala k ochraně veřejného pořádku na železnici, k ochraně provozu a majetku železnice, k ochraně bezpečnosti osob a majetku občanů přepravovaných po železnici a ke střežení zadržených a vězněných osob. Atributem práce vnější služby byla každodenní péče o pořádek na území určeném k provozu železnice, ve vlacích, v halách, koridorech, na nástupištích a veřejných prostranstvích patřících k obvodu železnice, v čekárnách, restauracích a jiných podnicích služby cestujícím. Vnější služba měla pohotově a včas působit proti páchaní trestné činnosti a přestupků, vědět o každé události na území dráhy a za tím účelem organizovat součinnost a využívání informací „spolehlivých osob“, železničních zaměstnanců na všech úsecích práce a jiných občanů, přicházejících denně do styku se železnici, dbát, aby osoby na železnici dodržovaly zákony a nařízení o občanských průkazech a hlášení obyvatelstva, přijímat od občanů ústní i písemná oznámení, sledovat činnost podezřelých osob, zejména pak v blízkosti státních hranic, a takové osoby zadržovat či zatýkat. Příslušníci vnější služby kontrolovali činnost hlídačů, vrátných a jiných zaměstnanců, členů OPOŽ, zamezovali neoprávněnému vstupu do vyhrazených drážních prostor, zabraňovali fotografování a filmování a poskytovali pomoc osobám, které utrpěly zranění v důsledku trestného činu, nehody nebo nešťastnou náhodou. Zdůrazňována byla rovněž spolupráce s orgány dráhy při udržování klidu a pořádku ve dnech zvýšené osobní přepravy,

63 Tamtéž, s. 13.

s národními výbory, organizacemi strany, organizacemi železničních zaměstnanců a s jednotlivými železničními služebními.

Referát železničních nehod zaměřoval svou činnost v první řadě na aplikování preventivních opatření proti příčinám železničních nehod, poruch a závad v provozu železnice. K tomuto účelu byly zpracovávány a vyhodnocovány evidované vyšetřené a zpracované železniční nehody a operativní statistika. Vlastní vyšetřování nehod, poruch a závad pak bylo prováděno příslušníky referátu ve smyslu železničního předpisu *D – 17* a podle platných kriminálně-taktických zásad vyšetřování železničních nehod. Přitom nebylo rozhodující, zda se již staly, byly normálně oznámeny nebo zda byly o hrozícím nebezpečí získány poznatky a důkazy působením kriminální operativy a úsekových zmocněnců VB–Ž z jejich vlastního pozorování či informací agenturní sítě.

V období, kdy Ministerstvo národní bezpečnosti a posléze Ministerstvo vnitra jako celek neustále hledalo, ať již z důvodů politických, mocenských, osobních či neustále proklamovaných argumentů finančních, dokonalou podobu svého správního systému a usilovalo o simplifikaci své činnosti a agendy, dočkala se pochopitelně i organizační struktura Veřejné bezpečnosti na železnici v průběhu své existence několika změn a úprav. Nebyly to ovšem reorganizace, které by zcela překopaly základy, na nichž od počátku stavěla. První výraznější změna na sebe nenechala dlouho čekat. Uskutečnila se ještě v roce 1953 a souvisela s reformou organizačního uspořádání celé Hlavní správy VB.⁶⁴ V listopadu toho roku byl dosavadní VII. (železniční) odbor transformován na Správu VB pro železnici⁶⁵ řízenou náčelníkem Správy VB–Ž a jeho dvěma zástupci, jedním pro operativu a druhým pro věci politické. Správa VB–Ž podle náplně její práce zajišťovala veřejný pořádek a bezpečnost osob a majetku na železnici, vedla boj proti železničním nehodám, závadám, sabotážím, požárům, hospodářským trestným činům, proti rozkrádání národního majetku, krádežím a všem ostatním kriminálním trestným činům. K řízení výkonu této činnosti byla rozčleněna na sekretariát, samostatné politické oddělení a pět odborů (viz příloha č. 5):

1. odbor – boj proti kriminálním trestným činům
2. odbor – boj proti hospodářským trestným činům (boj proti rozkrádání a spekulaci)
3. odbor – vyšetřovací
4. odbor – vnější služba
5. odbor – evidenčně-technický

Sekretariát vykonával veškeré administrativní práce pro Správu VB–Ž, evidoval rozkazy a všechny spisy sekretariátu VB–Ž. Dále vedl pro náčelníka a jeho zástupce operativní pomůcky (pracovní plány, přehledy instrukcí a kontrol, zápisy, přehled vydaných rozkazů, služebních pomůcek atd.), evidenci výzbroje, výstroje, inventáře

64 AMV Kanice, f. H 1–4, i. č. 224, Náplň práce Hlavní správy Veřejné bezpečnosti, 19. 11. 1953.

65 Typická je pro toto období terminologická neustálenost. V některých archivních materiálech je Správa VB–Ž uváděna jako Správa VB pro železnici, jinde zase jako Správa VB pro železnice či dokonce Správa VB na železnici.

a pohonných hmot a služební knihovnu. Kromě toho však také řídil a kontroloval práci sekretariátů oblastních železničních odborů VB a železničních oddělení VB.

Samostatné politické oddělení řídilo politickou práci na všech útvarech VB–Ž. Jeho úkolem bylo zajišťovat politický a odborný růst všech příslušníků VB–Ž, dbát o zvyšování jejich všeobecných znalostí, organizovat jejich kulturní vyžití, zvyšovat morální a bojovou připravenost při plnění služebních úkolů a upevňovat velitelskou pravomoc a kázeň.

Odbor boje proti kriminálním trestným činům koordinoval řízení a kontrolu boje s kriminálními trestnými činy, železničními nehodami, poruchami a závadami, požáry a explozemi a organizoval pátrání a kontrolní akce na železnici v celostátním měřítku. Samotný odbor se dále dělil na:

1. oddělení – boj proti násilným a majetkovým trestným činům (vraždy, zabití, loupežná přepadení, znásilnění, násilí na veřejném činiteli, rvačky, nebezpečné vyhrožování, mravnostní delikty, mravní ohrožení mládeže, úrazovost v provozovnách ČSD, krádeže, sebevraždy, pokusy sebevražd, operativní šetření spojená s nálezy neznámých mrtvol apod.);
2. oddělení – boj proti železničním nehodám, poruchám, požárům a explozím;
3. skupina – pátrací (organizovala, řídila a kontrolovala připravované i prováděné pátrací akce, navrhovala dle operativních poznatků celostátní akce k dopadení hledaných osob a zajištění věcí z trestné činnosti a vysílala vlakové operativní skupiny na oblastní železniční odbory VB a železniční oddělení VB).

Odbor boje proti hospodářským trestným činům, od ledna 1954 nazývaný odborem boje proti rozkrádání a spekulaci, měl na starosti pátrání po pachatelích rozkrádání národního majetku. Bojoval proti sabotážím, trestným činům ohrožujícím jednotný hospodářský plán a pořádek ve věcech hospodářské soustavy a proti trestným činům ve věcech veřejných. Tato činnost byla v rámci odboru rozdělena mezi dvě oddělení:

1. oddělení – boj proti sabotážím a trestným činům zvláště ohrožujícím pořádek ve věcech veřejných a boj proti trestným činům namířeným proti hospodářské soustavě a jednotnému hospodářskému plánu;
2. oddělení – boj proti rozkrádání a poškozování národního a družstevního majetku a proti trestným činům proti pořádku ve věcech veřejných.

Vyšetřovací odbor řídil za spolupráce s ostatními odbory vyšetřování všech kriminálních trestných činů a železničních nehod, poruch a závad, hospodářských trestných činů, požárů a explozí. Měl také získávat a shromažďovat poznatky o nových formách trestné činnosti na železnici a dohlížet na vyšetřování u podřízených útvarů. Měl dvě oddělení:

1. oddělení – vyšetřování kriminálních trestných činů, železničních nehod, poruch a závad;
2. oddělení – vyšetřování hospodářských trestných činů.

Odbor vnější služby vedl a zajišťoval prostřednictvím dvou oddělení veřejný pořádek a bezpečnost na železnici:

1. oddělení – úsekových zmocněnců, informátorů, hlídkové služby a eskortní služby (zabezpečovalo správné řízení vnější služby náčelníky, řídilo, instruovalo a kontrolovalo výkon služby úsekových zmocněnců VB-Ž a eskortní služby na podřízených součástech, zajišťovalo provádění správné a účelné dislokace úseků, organizovalo hlídkovou službu k zajištění veřejného pořádku a využívalo železničních zaměstnanců a cestujících k pomoci při plnění úkolů VB na železnici);

2. oddělení – dozorčí služba, ochrana separací a bojová příprava (provádělo dozorčí službu a bojovou přípravu na součástech VB-Ž a mělo na starosti organizaci výkonu služby vnitřních hlídek a stráží k ochraně služebních místností a separací).

Odbor evidenčně-technický vedl evidenci spáchaných trestných činů na železnici, agenturních svazků a vyšetřovacích spisů. Vypracovával statistický přehled o spáchaných trestných činech a prováděl jeho vyhodnocování k operativním účelům. Vyhotovoval nákresy a plány míst trestných činů, snímal a zajišťoval veškeré stopy a prováděl jejich odborný rozbor. Součástí jeho práce byla i kriminalistická fotografie, daktyloskopie a daktyloskopická evidence. Spravoval rovněž evidenčně-technickou činnost na podřízených útvech VB-Ž, spolupracoval s ostatními odbory a poskytoval jim pomoc. Jeho činnost byla rozdělena do působnosti dvou oddělení:

1. oddělení – agenturně-operativní a evidence vyšetřovacích spisů;

2. oddělení – evidence všech trestných činů, evidenční a technické.

Uvedená reorganizace zasáhla pouze řídicí orgán VB-Ž na HS VB a netýkala se podřízených útvarů. Do celkové organizační struktury VB-Ž tím tak byla načas vnášena určitá asymetrie. Ke změně došlo až na jaře 1954. Dne 15. března 1954 bylo schváleno nové uspořádání oblastních železničních odborů VB vycházející ze struktury Správy VB-Ž a dnem 1. dubna bylo uvedeno do praxe.⁶⁶ – Vlastní výstavba nových specializovaných útvarů Veřejné bezpečnosti byla od samého počátku provázána řadou problémů a nedostatků. Nejviditelnější brzdou rozvoje VB-Ž v počátcích její existence bylo především naprosto nevyhovující ubytování, materiální zázemí a technické vybavení. Přestože ubytování útvarů VB-Ž v objektech železnice bylo předem projednáno s Ministerstvem železnic, které o tom vydalo podřízeným náčelníkům drah rozkaz, postupovali příslušní úředníci v této věci velmi nedůsledně a požadavky VB-Ž byly neustále odkládány. Jednání v tomto směru byla velmi obtížná, neboť železnice se sama potýkala s velkým nedostatkem místností ve svých objektech. Stejně neutěšený byl i stav vnitřního zařízení. Z nejnútnejšího inventáře chyběly především psací stroje a pancéřové skříně. Ačkoliv železnice poskytovala příslušníkům VB-Ž pro služební účely bezplatné užívání všech železničních dopravních prostředků, pociťovaly jednotlivé úřadovny pro rychlý a úspěšný výkon své činnosti potřebu vlastního vozového parku. Hlásná služba VB-Ž byla zase bržděna nedosta-

66 AMV Praha, f. A 6/3, i. č. 558, TR MV č. 74 ze dne 23. 4. 1954. Nová organizace oblastních železničních odborů VB.

tečností telefonního a telegrafního spojení. Útvary VB-Ž sice využívaly železničních spojovacích prostředků, jejich ústředny však byly obsazeny pouze v denní době. Spojení s ostatními součástmi bylo proto nutné zajišťovat také prostřednictvím spojovací techniky krajských správ či okresních oddělení, často obtížně dostupných. Vnější projevem potíží při etablování nové složky a její materiální nevybavenosti se konečně stala nejednotnost výstroje. Ještě koncem července 1953 totiž nosila část mužstva vedle nového, modrého, stejno kroje staré, khaki uniformy.

Také personální růst VB-Ž postupoval – přestože se s tím částečně počítalo – velmi pozvolna a znemožňoval plný výkon její činnosti. Původní velkorysé plány kádrového obsazení zůstávaly nesplněny. V září 1953 činil celkový stav mužstva VB-Ž pouze 643 příslušníků. Z tohoto počtu tvořili:

- náčelníci a jejich zástupci104 členů
- operativní příslušníci 237 členů
- hlídkoví příslušníci 285 členů
- administrativní síly 17 členů

Služba úsekových zmocněnců přitom tehdy ještě nebyla pro nedostatek vhodných kádrů aktivována vůbec.⁶⁷

Převod z řad železničních zaměstnanců probíhal velmi pomalu a obdobná byla situace v náboru osob z občanských povolání. V prosinci 1953 připravovalo Ministerstvo vnitra snížení početních stavů u všech svých složek a pro VB-Ž tak vyvstala možnost doplnit systemizovaná místa svých útvarů redundantními příslušníky ostatních součástí. Po nastalé reorganizaci však nakonec bylo pro VB-Ž uvolněno jen asi 110 příslušníků. K 31. prosinci 1953 měly útvary VB-Ž celkem 826 příslušníků.⁶⁸ Změnu ve vývoji nepřinesla ani redukce původně navrhovaného a politbyrem ÚV KSČ schváleného celkového počtu systemizovaných služebních míst v březnu 1954 z 2 400 příslušníků VB-Ž na 1 681. Ke dni 1. 1. 1955 bylo dosaženo stavu 1 319 příslušníků, tzn. 78 % plánované systemizace.⁶⁹ Ta pak byla v průběhu existence zvláštní složky VB-Ž ještě několikrát přehodnocena, avšak i tak dosáhl celkový početní stav orgánů VB-Ž v době likvidace VB-Ž jako samostatné specializované součásti Veřejné bezpečnosti roku 1963 čísla 1 441 členů.⁷⁰ Tato situace musela být nutně pro výkon činnosti VB-Ž naprosto nedostatečná. Železniční útvary VB spravovaly na celém území republiky 13 115 km železničních tratí a 1 492 nádraží

67 AMV Kanice, f. H 1-7, i. č. 8, Zpráva o situaci ve Veřejné bezpečnosti na železnici ze dne 25. 9. 1953.

68 AMV Kanice, f. H 1-7, i. č. 25, Zpráva o činnosti útvarů Veřejné bezpečnosti na železnici za období 1953-1954 ze dne 10. 4. 1954.

69 AMV Kanice, f. H 1-7, i. č. 25, Zpráva o činnosti útvarů VB-Ž za rok 1954 ze dne 10. 3. 1955. Pro zajímavost uvádím, že podle údajů Správy VB pro železnici bylo za rok 1954 k útvarům VB-Ž přijato 89 železničních zaměstnanců a od VB přemístěno 403 mužů. Pro neschopnost nebo kádrové závady přitom bylo propuštěno 48 příslušníků. V roce 1954 byl ale konečně zahájen výkon služby úsekových zmocněnců. Z 233 systemizovaných míst bylo k 31. 1. 1955 obsazeno 163. Ve vnější službě tak spolu s 378 hlídkovými příslušníky a 69 řídicími orgány pracovalo celkem 610 příslušníků.

70 AMV Kanice, f. H 1-7, i. č. 393, Zpráva komise, ustavené náměstkem MV plk. Zárubou pro přípravu reorganizace VB-Ž, r. 1963.

a železničních stanic.⁷¹ Jeden oblastní železniční odbor VB, postavený naroveň správě VB v kraji, odpovídal svou rozlohou území tří krajů a každé železniční oddělení VB, stojící na úrovni okresního oddělení VB, obhospodařovalo teritorium velikosti kraje. Navíc koncentrace trestné činnosti v obvodu jednotlivých železničních útvarů byla vzhledem ke specifčnosti dráhy vyšší než u ostatních složek VB a práce operativních a vyšetřovacích orgánů, stejně jako úsekových zmocněnců a hlídkových příslušníků, byla ztěžována mobilitou místa trestného činu.⁷² – Personální výstavba Veřejné bezpečnosti na železnici byla také komplikována na jedné straně přísnou kádrovou politikou uplatňovanou vůči případným zájemcům o službu u této formace, na straně druhé dosazováním nekvalifikovaných příslušníků bez praktických zkušeností s výkonem bezpečnostní služby na dráze. Svědčí o tom výtka náčelníka VII. odboru HS VB Bořivoje Amblera ve vyhodnocující zprávě o průběhu budování VB–Ž ze září 1953 směřující k náčelníkům a kádrovým pracovníkům krajských správ VB: „*Kádrové obsazení útvarů VB–Ž není však takové, jaké vyžadují úkoly útvarů VB–Ž. Někteří náčelníci KS VB a kádroví pracovníci nepostupovali při uvolňování příslušníků do VB–Ž naprosto zodpovědně a využili této situace k tomu, aby se někde zbavili nepohodlných jim příslušníků, a to ať již z důvodů jejich kádrových závad, tak potrestaných, vyloučených z KSČ, nemocných a i charakterově vadných, zatímco si ponechali takové příslušníky, kteří již před existencí VB–Ž železniční nehody a krádeže vyšetřovali a mají v této práci zkušenosti.*“⁷³ Poměrně nízká přitom byla i všeobecná vzdělanostní úroveň mužstva. Například k 1. lednu 1955 měla Veřejná bezpečnost na železnici k dispozici z celkového počtu 1 319 příslušníků pouze 1 absolventa vyšší odborné školy a 27 středoškolsky vzdělaných příslušníků. Zbytek měl pouze základní vzdělání. Z toho 407 příslušníků vychodilo obecnou školu a 884 školu měšťanskou. Vysokoškolák u VB–Ž nesloužil žádný. Vysoká na druhé straně pochopitelně byla – vzhledem k politizaci práce bezpečnostních složek – politická angažovanost příslušníků VB–Ž. V KSČ jich bylo organizováno 1 063.⁷⁴ – Nutným důsledkem personálních a materiálních potíží při budování VB–Ž se staly nedostatky a problémy v systému řízení a plánování práce, v kontrolní činnosti a ve výkonu služby. Příčin neúspěchů bylo ovšem

71 AMV Kanice, f. A 2/1, i. č. 150, Organizace a plánované stavy oblastních železničních odborů VB. Materiál pro schůzi kolegia MV dne 4. 2. 1954.

72 Podle údajů HS VB bylo za rok 1953 způsobeno na železnici 46 700 různých nehod, jejichž celková hmotná škoda dosáhla cca 12 709 400 Kčs. Usmrceno bylo 355 osob, z toho 67 železničních zaměstnanců. Zraněno bylo 990 osob, z toho 370 železničářů. Útvary VB–Ž vyšetřovaly 2 277 železničních nehod, z nichž 1 182 uzavřely s kladným výsledkem. Zatčeno bylo 23 pachatelů. Od 1. 7. do 31. 12. 1953 bylo na území dráhy spácháno 11 338 kriminálních a hospodářských trestných činů, z toho 9 848 krádeží a rozkrádání o celkové škodě 3 500 000 Kčs. Útvary VB–Ž bylo objasněno 1 509 kriminálních trestných činů a zjištěno bylo 146 pachatelů. AMV Kanice, f. H 1–7, i. č. 26, Zpráva o činnosti útvarů VB–Ž v roce 1953 ze dne 14. 1. 1953; AMV Kanice, f. H 1–4, i. č. 250, Návrh na organizaci a systemizaci útvarů VB–Ž ze dne 17. 2. 1954.

73 AMV Kanice, f. H 1–7, i. č. 8, Zpráva o situaci ve Veřejné bezpečnosti na železnici ze dne 25. 9. 1953.

74 AMV Kanice, f. H 1–7, i. č. 25, Zpráva o činnosti útvarů VB–Ž za rok 1954 ze dne 10. 3. 1955. Odborné školy MV absolvovalo z celkového počtu příslušníků VB–Ž 181 členů (134 základní školu MV, 46 operativní školu MV a 1 nižší školu velitelských kádrů). Politické školy pak 277 příslušníků (195 okresní politickou školu, 67 krajskou politickou školu a 15 Ústřední politickou školu).

více. VII. odbor a posléze Správa VB-Ž byly v prvním roce existence VB-Ž zatíženy v první řadě organizační činností spojenou s budováním součástí, dislokací, kádrovou výstavbou, základním školením a vydáváním prozatímních předpisů a směrnic, a nemohly tedy v plné míře plnit funkci řídicího orgánu vlastního výkonu služby.⁷⁵ Závadami trpěl systém řízení i na ostatních útvarech. Řada středně velitelských funkcí zůstávala na konci roku 1953 ještě neobsazena. Náčelníkům všech stupňů bylo vytýkáno administrativní řízení výkonu služby namísto efektivnějšího osobního operativního vedení. Navíc nefungovala dostatečná spolupráce jednotlivých služeb i oddělení.

V tomto rámci směřovala kritická slova především k úrovni agenturně-operativní činnosti. Nízký stav vázaných spolupracovníků, nekvalitně vybudovaná agenturní síť a nepřehledné administrativní vedení agentury byly považovány za jedno z hlavních úskalí operativní práce VB-Ž. S vlastním agenturně-operativním výkonem služby bylo přitom započato u Správy VB-Ž teprve začátkem ledna 1954 a koncem tohoto měsíce po předchozích instruktážích i u podřízených útvarů.⁷⁶ K podepsání prvního vázacího aktu došlo 12. února 1954. V dubnu 1954 statistiky evidovaly v agenturní síti celé VB-Ž pouze 38 spolupracovníků, z toho 3 agenty a 34 informátorů. Objektových svazků bylo v tomto roce založeno 137. Agenturně-operativní činností se u všech součástí VB-Ž zabývalo 109 operativních orgánů. Systemizovaný počet byl přitom 290 příslušníků.⁷⁷ Stejnou nespokojenost vyvolávaly i výsledky práce vyšetřovacího úseku. Předně nebyla prováděna důsledná specializace mezi vyšetřovateli. Slabá byla odborná znalost železnice a železničních předpisů, což činilo vyšetřující orgány VB-Ž závislými na znaleckých posudcích mimorezortních specialistů. Používané vyšetřovací metody byly zastaralé a samotné vyšetřování často mechanické a povrchní. Běžné byly situace, kdy pro nedbalou práci vyšetřovatelů či nedostatečně vypracované trestní oznámení muselo být provedeno nové vyšetřování celého případu. Útvary VB-Ž rozměňovaly svou činnost vyšetřováním spousty banálních případů, které jim podle skutkové podstaty nepříslušely (např. přestupky přepravního řádu), a skutečně podstatná a VB-Ž náležející agenda tak nemohla být řádně zpracovávána. Kam tato praxe ve svých důsledcích vedla, o tom svědčí statistický údaj z 1. března 1954.

75 Správa VB-Ž provedla za rok 1953 13 služebních porad s náčelníky OŽO VB, 3 porady s náčelníky operativních úseků, 3 porady s náčelníky vyšetřovacích oddělení, 3 porady s náčelníky vnější služby, 2 porady s evidenčními a statistickými pracovníky, 51 kontrol a 45 instruktáží na útvarech VB-Ž. Zúčastnila se také realizace 5 kriminálních případů a vyšetřování 10 železničních nehod. AMV Kanice, f. H 1-7, i. č. 26, Zpráva o činnosti Správy VB-Ž za rok 1953 ze dne 13. 2. 1954.

76 Směrnice k tajnému operativnímu výkonu kriminální služby byly Správě VB-Ž dodány koncem listopadu 1953 a podřízeným součastem koncem prosince 1953. Po jejich obdržení bylo v prosinci uskutečněno školení orgánů Správy VB-Ž a náčelníků OŽO VB o agenturně-operativní práci. Na základě této instruktáže provedli v lednu 1954 náčelníci OŽO VB školení náčelníků ŽO VB a operativních oddělení OŽO VB. AMV Kanice, f. H 1-7, i. č. 26, TR MV č. 172 – plnění, 18. 3. 1954.

77 AMV Kanice, f. H 1-7, i. č. 26, Zpráva o činnosti útvarů Veřejné bezpečnosti pro železnici za období 1953–1954 ze dne 10. 4. 1954.

U vyšetřujících součástí VB-Ž leželo k tomuto dni nevyřízeno celkem 3 647 spisů.⁷⁸ Také vnější služba podle vyhodnocujících zpráv za rok 1953 neplnila v celé šíři svůj základní úkol ochraňovat a udržovat veřejný pořádek a bezpečnost na železnici. Bránila jí v tom především nedokončená výstavba hlídkové služby a do konce roku 1953 naprostá absence úsekových zmocněnců. Výkon této služby byl na VB-Ž zaváděn postupně teprve od počátku roku 1954. Vedle absolutně nedostatečné osobní a místní znalosti brzdila rozvoj činnosti vnější služby také neznalost služebních řádů a předpisů spolu se závadami v kázni a vystupování jednotlivých příslušníků, pramenícími z neúčinné kontroly. Velice časté byly případy překračování pravomoci veřejného činitele hraničící mnohdy s šikanováním železničních zaměstnanců a cestujících. V neposlední řadě pak nebyla také náležitě plněna hlásná služba.

V našem nástinu organizačního vývoje ochrany železničního provozu složkou VB jsme dospěli k bodu, kdy došlo v jejím rámci k ustavení samostatného specializovaného útvaru určeného výhradně k zabezpečení strategicky důležitého úseku znárodněného hospodářství. Motivem jeho vzniku byla na jedné straně snaha zefektivnit a zracionalizovat výkon veřejné bezpečnosti na dráze v době prudce narůstající nehodovosti a kriminality, na straně druhé intence vládnoucí garnitury podřídit bezpečnostní problematiku železnice výhradně Sboru národní bezpečnosti. Vznik VB-Ž byl provázen řadou problémů. Výstavba organizace a zavádění služby připomínaly improvizaci a stabilizace celého aparátu probíhala velmi pozvolna a trvala déle, než se předpokládalo. Veřejná bezpečnost na železnici měla před sebou desetiletou existenci. Uskutečněná specializace uvnitř Veřejné bezpečnosti měla nesporně řadu výhod. Přispěla k hlubšímu poznání bezpečnostní situace, specifické problematiky i forem a způsobů trestné činnosti na železnici a umožnila zvýšit odbornou úroveň i místní a osobní znalost příslušníků VB. Opatření však současně vedlo v práci Veřejné bezpečnosti k dvojkolejnosti řízení i organizační struktury. VB byla na všech stupních spravována prakticky po dvou liniích, ačkoliv se jednalo v podstatě o řízení jedné a téže základní problematiky. Územní obvody základních součástí VB se nekryly s obvody součástí VB-Ž. To vážně narušovalo potřebnou koordinaci sil i opatření a neumožňovalo účinně řešit veřejněbezpečnostní operativní situaci, která byla v hlavních směrech vždy společná pro daný územní obvod jako celek, železnici nevyjímaje. Od roku 1958, kdy došlo k reorganizaci drah a zrušení jejich oddělení, již navíc neodpovídaly obvody útvarů VB-Ž ani základnímu organizačnímu členění železnice. Existence VB-Ž se postupně stala v rámci vývoje veřejněbezpečnostní složky SNB anachronismem. Když tedy byly v roce 1963 součástí VB na železnici zrušeny a začleněny do teritoriální organizace Veřejné bezpečnosti,⁷⁹ jedním z hlavních argu-

⁷⁸ Tamtéž.

⁷⁹ AMV Kanice, f. RV, i. č. 16, R MV č. 29 ze dne 27. 9. 1963. Začlenění součástí VB-Ž do územních orgánů VB.

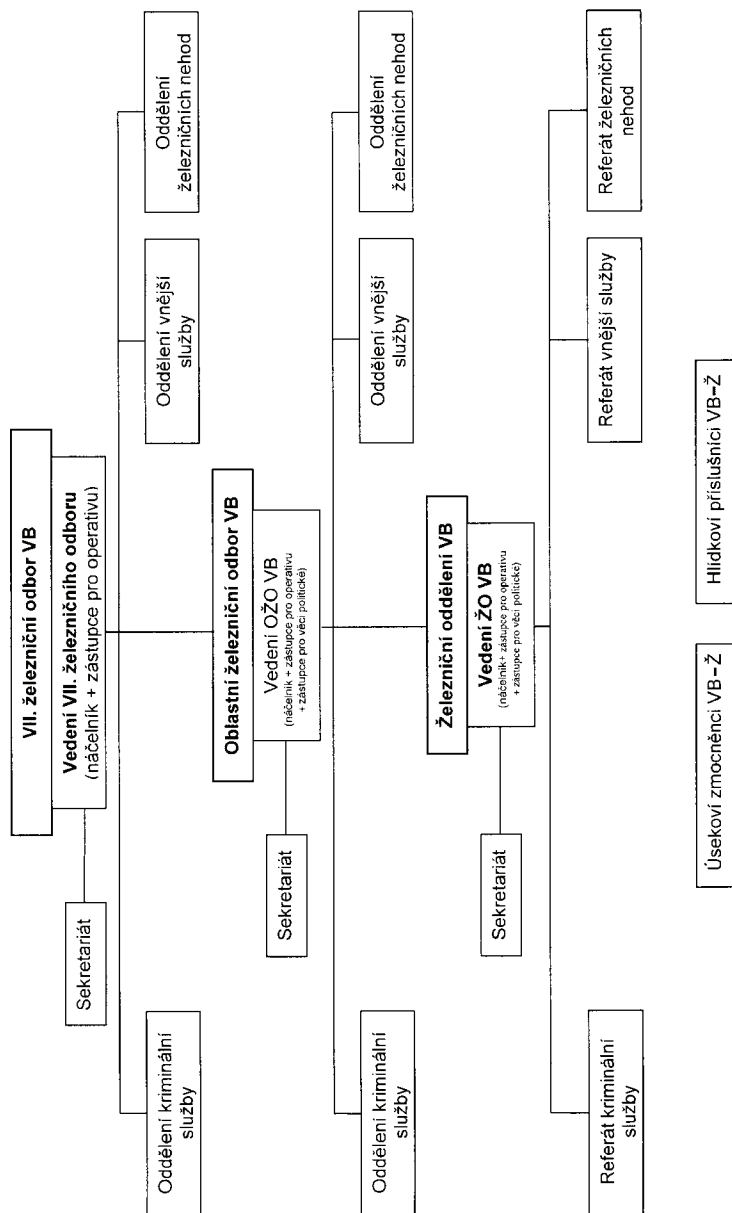
mentů – stejně jako při vzniku VB-Ž – byla snaha účelněji a účinněji bojovat proti trestné činnosti na železnici.

POUŽITÉ ZKRATKY

| | |
|---------------|---|
| AMV | Archiv Ministerstva vnitra |
| ČSD | Československé státní dráhy |
| f. | fond |
| HS VB | Hlavní správa Veřejné bezpečnosti |
| HV SNB | Hlavní velitelství Sboru národní bezpečnosti |
| i. č. | inventární číslo |
| KS VB | krajská správa Veřejné bezpečnosti |
| KV NB | krajské velitelství Národní bezpečnosti |
| KV StB | krajské velitelství Státní bezpečnosti |
| MNB | Ministerstvo (ministr) národní bezpečnosti |
| MV | Ministerstvo (ministr) vnitra |
| NB | Národní bezpečnost |
| OS | ochranná stráž |
| OSOŽ | ozbrojené strážní oddíly železnice |
| OPOŽ | ozbrojená a protipožární ochrana železnic |
| OŽO VB | oblastní železniční odbor Veřejné bezpečnosti |
| R MV | rozkaz ministra vnitra |
| SNB | Sbor národní bezpečnosti |
| StB | Státní bezpečnost |
| TR | tajný rozkaz |
| UPA | Ukrajinská povstalecká armáda |
| ÚV KSČ | Ústřední výbor Komunistické strany Československa |
| VB | Veřejná bezpečnost |
| VB-Ž | Veřejná bezpečnost na železnici |
| ZNV | Zemský národní výbor |
| ZV SNB | Zemské velitelství Sboru národní bezpečnosti |
| ŽO VB | železniční oddělení Veřejné bezpečnosti |

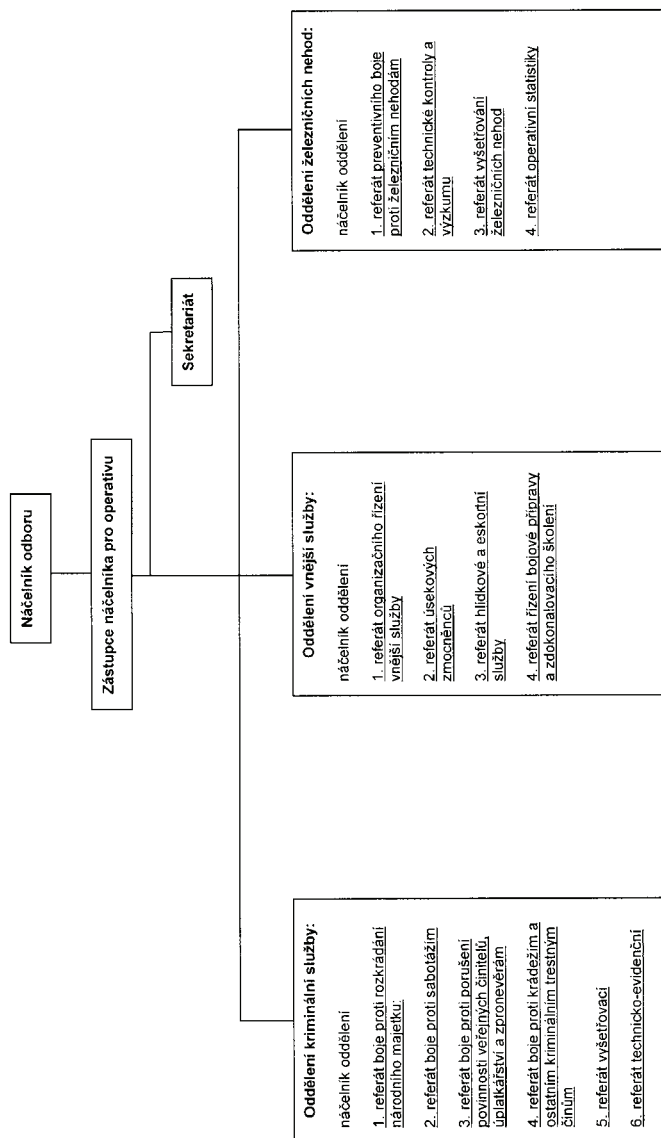
Příloha č. 1

Schéma organizace VB - Ž (r. 1953)



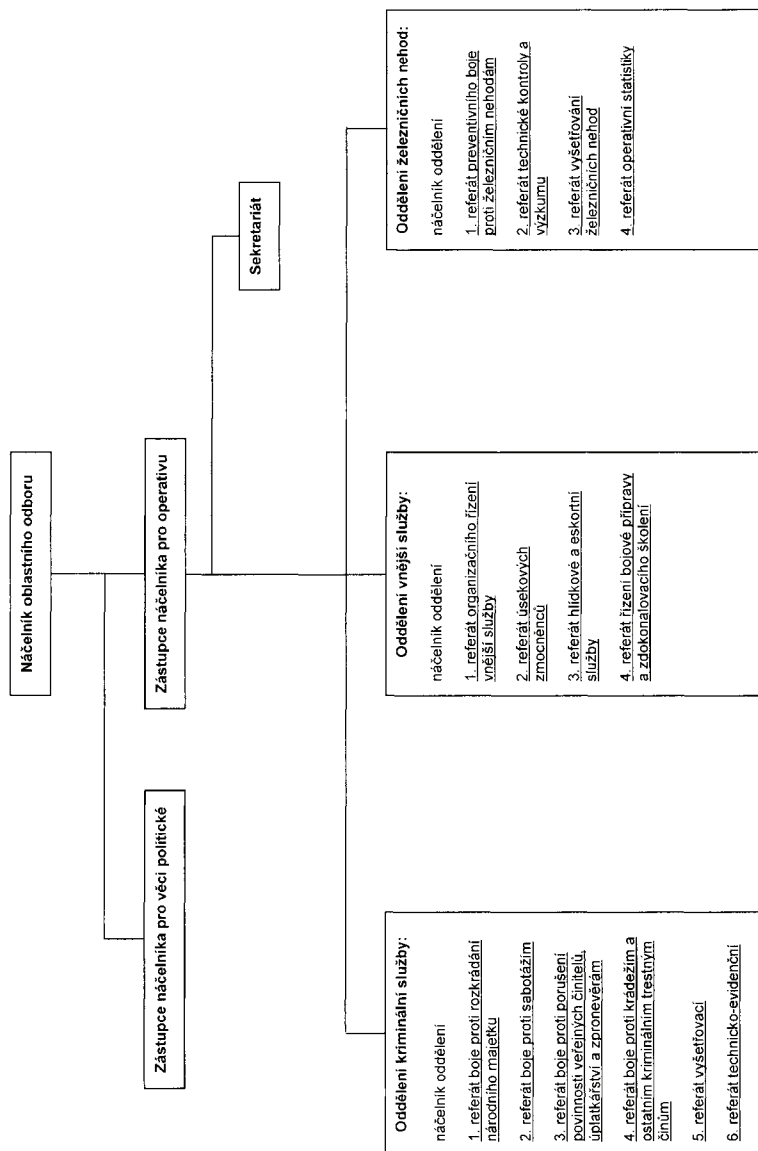
Příloha č. 2

Organizační schéma VII. železničního odboru HS VB (r. 1953)



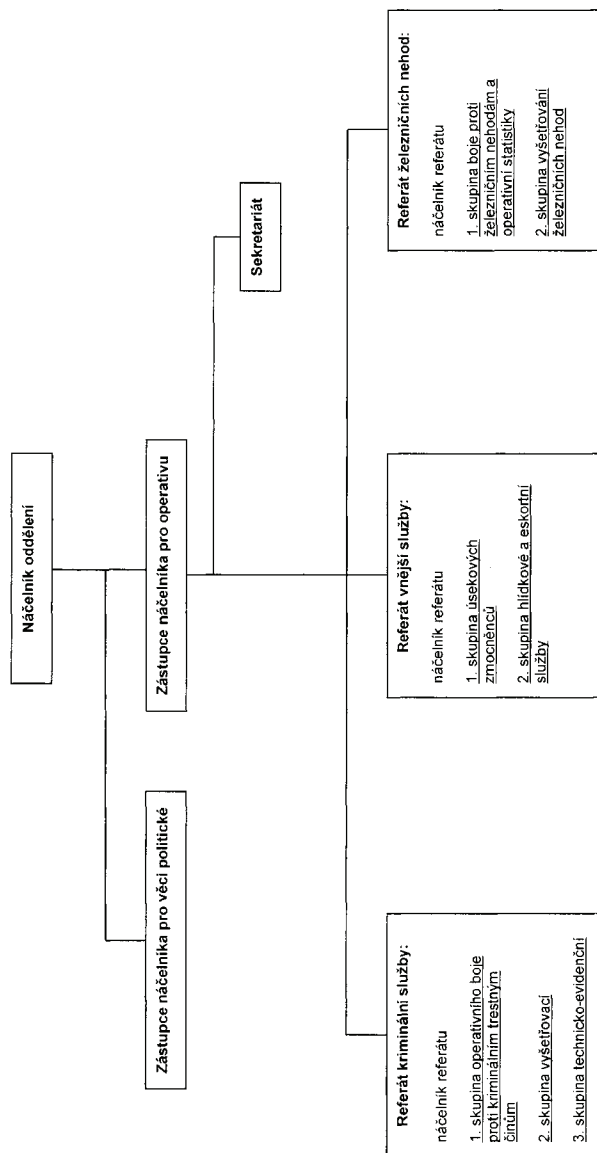
Příloha č. 3

Organizační schéma oblastního železničního odboru VB (r. 1953)



Příloha č. 4

Organizační schéma železničního oddělení VB (r. 1953)



Příloha č. 5

Organizační schéma Správy VB pro železnici (listopad 1953)

