

Organizace **Československé dráhy ČSD** byla ustavena již v roce 1918 a již v počátcích bylo zajištění ochrany železniční dopravy svěřeno specializovaným organizačním složkám železniční správy vytvořením vlastní bezpečnostní struktury. K **oficiálnímu zřízení ozbrojené ochrany železnic došlo v roce 1935**, neboť již tehdy ohrožení státu zdálo býti nevyhnutelnou a krutou realitou, a upraveno bylo až následně v **zákoně č. 86/1937 Sb.** o drahách (železniční zákon), ustavením pravomoci železničního správního úřadu, kterým v té době bylo Ministerstvo železnic, v dohodě s Ministerstvem vnitra ČSR a Ministerstvem národní obrany ČSR, **zřizování vlastních Ozbrojených strážních oddílů železnic OSOŽ**. Tyto byly zřizovány bez újmy pravomocí policejních orgánů, tedy státních policejních úřadů a četnictva, tedy že nepřebíraly těmto složkám jejich pravomoci, pouze je doplňovaly. Hlavními úkoly OSOŽ byla **ochrana bezpečnosti provozu železnice bez přímého zásahu do výkonu služby provozních zaměstnanců, dále udržování pořádku v obvodu dráhy a ochrana majetku**.

V průběhu okupace nacistickými vojsky, příslušníky ozbrojených strážních oddílů vystřídali němečtí vojáci, kteří vlaky v Protektorátu Čechy a Morava střežili a sledovali opravdu „ostře“.

Krátce po skončení války, nastoupil svoji službu opět prvorepublikový bezpečnostní aparát zřizovaný a spravovaný nyní již Ministerstvem dopravy, a opět vykonával výhradní ochranu železničního provozu. Tehdy se sestával z **ochranné stráže, pátrací služby a vyšetřujících úředníků Československých drah**, kteří prováděli šetření železničních dopravních nehod a prováděli hospodářskou kontrolu uvnitř ČSD. **Ochranná stráž ČSD OS**, nazývaná též **Ozbrojené strážní oddíly železnice OSOŽ**, se členila na oddíly a dále na stanice. K dohledu měla určen obvod větších železničních nádraží a přilehlých traťových úseků. Její příslušníci ve vymezeném prostoru vykonávali služební pochůzky, prováděli střežení objektů ČSD a doprovázeli vlaky s cennými náklady a zásilkami. Dle prvorepublikového zákona č. 87/1937 Sb. jim náležela při výkonu policie na dráze zákonná ochrana členů sboru stráže bezpečnosti a také pravomoc nebyl-li na blízkou orgán policie, sami zjišťovat totožnost osob, které se dopustí trestného činu, neuposlechnou napomenutí ze strany příslušníka OSOŽ, porušují drážní předpisy, nebo jiným jednáním ohrožují či ruší dopravu a její bezpečnost. V nebezpečí z prodlení dále mohou zajišťovat důkazy, zjišťovat svědky a dle zákona mají rovněž ustaveno právo nosit a užívat v mezích zákona zbraň. **Pátrací služba** poté vykonávala v rámci bezpečnostního aparátu MD na železnici vyšetřování trestných činů, přičemž při reorganizaci Ministerstva dopravy v roce 1952 byla zrušena. Po válce nově zřízený **Sbor národní bezpečnosti** se na ochraně bezpečnosti železnic zpočátku podílel jen do jisté míry, nesystematicky a nesouvisle, neboť ochranu železnice neměl zakotvenu ve svých povinnostech. Z rozkazu ZV SNB v Praze č. I-357/dův./45 ze **dne 30. srpna 1945** byly na železnicích zřízeny **kontrolní oddíly sestavené z příslušníků SNB a československé armády**, jež byly za účelem zamezení převážení a pašování odcizeného národního majetku z pohraničí, pověřeny prohlídkami a kontrolami podezřelých zavazadel přepravovaných po železničních tratích směrem z pohraničí.

Krátce poté až na žádost Ministerstva dopravy byly taktéž **v roce 1945** zavedeny na některých železničních stanicích a tratích **výnosem Hlavního velitelství SNB č. III-7429/1945-V/6 ze dne 31. října 1945 kontrolní oddíly a stálé hlídky SNB**, kteří byli úkolováni provádět stálou službu na větších železničních nádražích a občasných kontrolách ve vlacích, zejména za účelem boje proti černému obchodu a zcizování státního majetku krátce po válce, ale také k zamezení ilegálních přechodů státních hranic a nekontrolovatelného pohybu osob, zejména při probíhajícím odsunu Němců zejména v příhraničních oblastech. Uvedeným ustavujícím výnosem Hlavního velitelství SNB bylo dále

stanoveno, že jednotlivá zemská velitelství SNB měla dále pro výkon kontrolní služby VB na železnici vydat přesné směrnice pro upřesnění oprávnění příslušníků a postupů kontroly osobních dokladů, zavazadel, zatýkání podezřelých osob apod. Zřízené **kontrolní oddíly a hlídky SNB** měly převzít v plném rozsahu ochranu železnice. V té době měl tento bezpečnostní orgán cca 1.500 příslušníků. Stálé hlídky na kontrolních nádražích vykonávaly všeobecnou bezpečnostní službu, kontrolovali totožnost podezřelých osob a obsah podezřelých zavazadel. Kontrolní oddíly obdobnou činnost vykonávali ve vlacích během jízdy. Již od roku 1945 také byli Ministerstvu dopravy a jednotlivým ředitelstvím státních drah přidělováni **styční důstojníci SNB** za účelem **sjednocení spolupráce mezi SNB a SOOŽ**.

V květnu 1946 poté Ministerstvo národní obrany rozhodlo o **převzetí střežení důležitých železničních úseků a objektů**, zejména mostů a tunelů, **ze strany SNB společně s 1. pohotovostním plukem NB** jenž byl zřízen v rámci SNB, od vojenských železničních strážních oddílů. V rámci SNB zřízený 1. pohotovostní pluk NB /1 PP NB/ byl zřízen zejména k obraně obnovených státních hranic, přičemž byl již v květnu 1946 reorganizován a v souvislosti s dobovými potřebami přeměněn na **Pohraniční útvar Sboru národní bezpečnosti 9600**. Převzetí ostrahy strategických železničních objektů útvary SNB mělo být přechodným opatřením v období stabilizace poválečných bezpečnostních poměrů. Vzhledem k nedostatku mužstva však většina železničních objektů byla střežena pouze v rámci zostřené obchůzkové služby, nikoliv nepřetržitě a rovněž tak střežení objektů probíhalo na úkor běžné služby na nádražích a ve vlacích. Bylo tedy jasné, že kontrolní hlídky SNB nemohou plně zajistit všechny úkoly ochrany na železnici. Z toho důvodu **v září 1946 na žádost Ministerstva dopravy** došlo k **pozastavení činnosti kontrolních oddílů a stálých hlídek SNB na železnici**, neboť byly vzhledem k výsledkům zbytečné. Ministerstvo dopravy o jejich zrušení žádalo již v květnu 1946, avšak vzhledem k probíhajícímu odsunu Němců, který probíhal až do konce října 1946, byla činnost oddílů SNB na železnici pozastavena oficiálně až po posledních odsunech. Však již před tímto datem centrálního rozhodnutí byly v některých regionech hlídky omezovány dle potřeby kterého místa. Rovněž stupeň střežení důležitých železničních objektů, převzatého SNB od vojenských stráží, zaznamenal postupně od konce roku 1946 pokles. Poté nadále dle výnosu HV SNB č. I-922 dův./1947-Va/3 ze dne **30.6.1947** výkon služby **příslušníky SNB spočíval na železničních a nádražních prostorech v běžné pořádkové službě** v rámci obchůzkové činnosti. Úkoly na železnici vyplynuly SNB také z **vládního nařízení č. 229/1947 Sb., jímž se vymezují úkoly národní bezpečnosti**.

Jak bylo uvedeno výše, vyšetřování majetkových trestných činů na železnici až do roku 1952 zajišťovala **Pátrací služba a vyšetřující úředníci ČSD**. Dle zákona č. **97/1950 Sb. o drahách** bylo vyšetřování závažných trestných činů přikázáno **Kriminální službě SNB**. Zde však byla spolupráce nekoordinovaná a SNB zasahovali jen v případech opravdu jen těch nejzávažnějších trestných činů. Až **do roku 1949** kdy byla zřízena krajská velitelství Národní bezpečnosti, existovala u oblastních kriminálních úřadoven **zvláštní oddělení, jejichž příslušníci byli pověřeni vyšetřováním pouze velkých železničních nehod a krádežemi na železnici**. Toto bylo s přechodem ke krajské organizaci NB zrušeno a vyšetřovatelé byli dislokováni pod jednotlivé okresní velitelství NB, kde se však věnovali nejen železniční problematice. Potom spolupráce SNB a ČD byla nevalná, většina trestných činů na železnici nebyl vůbec nahlášena. Situace se přímo zhoršila po **reorganizaci Ministerstva dopravy v srpnu 1952**. Tehdy došlo k vytvoření samostatného Ministerstva železnic po „sovětském vzoru“ na základě vládního nařízení č. 33/1952 Sb. V souvislosti s tímto také došlo ke **zrušení Pátrací služby ČSD** a vyšetřování na železnici mělo zcela převzít SNB.

V souběhu předešlých událostí již krátce po „**vítězném únoru 1948**“ probíhaly na Ministerstvu vnitřní **diskuse a přípravy k reorganizaci OSOŽ a činnosti SNB na železnici**. Samozřejmě s politickým podtextem komunistů dychtících dostat ozbrojený sbor, kterým OSOŽ nepochybně byl, pod „svůj

patronát“. Návrh na reorganizaci a „likvidaci“ OSOŽ a přechod jeho záležitostí pod nový útvar pod správou SNB, **tzv. SNB-Ž** odůvodněný neutěšenou situací a neudržitelností starého a zdiskreditovaného systému, připravil styčný důstojník SNB u MV mjr. Josef Novák. Navrhovaný útvar měl fungovat na systému traťových úseků, resp. vybudováním základních oddílů železniční bezpečnosti s podřízenými stanicemi železniční bezpečnosti na důležitých místech železničních tratí a to vše bez ohledu na hranice krajů i okresů. Navrhovaný systém měl být administrativně včleněn do struktury krajského velitelství NB na jehož území se ten který základní železniční oddíl nacházel, avšak takticky s ohledem na směřovaný výkon služby měl být na krajských velitelstvích nezávislý. V rámci MV měla být organizace železniční bezpečnosti podřízena velitelství „**Skupině I – Bezpečnost**“, obdobně jako u výkonného útvaru MV „**Jasan**“ určenému k ochraně vládních činitelů. Personálně a materiálně měly být železniční bezpečnost zbudována z prostředků OSOŽ se samozřejmým kádrovým výběrem vhodných příslušníků.

Předběžné přípravy k reorganizaci OSOŽ probíhaly od dubna 1949, avšak nebyly dotáhnuty úplně do konce. Posléze se návrhy začaly přepracovávat. Bylo uvažováno, že nově zřízená **Veřejná bezpečnost na železnici** bude podřízena taktéž novému **VII. železničnímu odboru VB na Hlavní správě VB**. Mělo vzniknout 6 oblastních železničních odborů VB v sídlech správy drah /Praha, Ostrava, Ústí nad Labem, Plzeň, Bratislava, Košice/ a jim podřízených 19 železničních oddělení VB v sídlech oddělení drah /Praha, Brno, Ostrava, Olomouc, Přerov, Hradec Králové, Pardubice, Nymburk, Liberec, Kralupy, Ústí nad Labem, České Budějovice, Plzeň, Sokolov, Bratislava, Košice, Zvolen, Žilina a Nové Zámky/. V souvislosti s touto reorganizací mělo rovněž dojít ke **zrušení Ochrané stráže ČSD a jejich dalších vyšetřujících orgánů**. Ministerstvo železnic však mohlo k vnitřní ochraně a k ochraně přepravovaného zboží zřizovat z řad svých zaměstnanců **oddíly ozbrojené a protipožární ochrany**. Přípravy a diskuse mezi ministerstvy, orgány a ÚV KSČ trvaly až do března 1953, kdy byl na Hlavní správě VB zřízen VII. železniční odbor, jehož příslušníci započali opětovné kádrové a organizační přípravy. Plánovaný stav Veřejné bezpečnosti na železnici byl 2.400 „mužů“ a to z původních řad OSOŽ, ČSD a VB. V květnu 1953 proběhl čtyřtýdenní kurz vybraných hlídkových příslušníků útvarů VB na železnici.

Stejnokroj nově zřízeného sboru VBŽ byl tvořen modrým stejnokrojem SNB zavedeným v roce 1952 s vojenským stříhem. Zvláštním označením bylo vínově červené dýnko brigadýrky s okolkem modré barvy stejnokroje VB a vyložení červené barvy na klopách blůzy a pláště, opatření znakem Vnitřní stráže, jež nesl ozubené kolo s hvězdou a mečem ve středu, dle rozkazu kterým byla VBŽ zřízena. Označení Vnitřní stráže bylo pro příslušníky VBŽ na klopách však zrušeno již v prosinci 1953 a to Rozkazem MV č. 66/1953.

Útvary Veřejné bezpečnosti na železnici byly zřízeny na základě **Tajného rozkazu MNB č. 68/1953** ze dne 24.4.1953 a výkon služby byl **zahájen od června 1953**. Tyto útvary převzaly vyšetřování všech kriminálních trestných činů na železnici, železničních nehod a rovněž ochranu veřejného pořádku na všech důležitých nádražích a železničních uzlech.

Nově zřízený VII: železniční odbor na HS VB se členil :

1. oddělení kriminální služby

- referát boje proti rozkrádání národního majetku
- referát boje proti sabotážím
- referát boje proti porušení povinností veřejných činitelů
- referát boje proti krádežím a ostatním kriminálním trestným činům,
- referát vyšetřovací
- referát technicko evidenční

2. oddělení vnější služby

- referát organizačního řízení vnější služby
- referát úsekových zmocněnců
- referát hlídkové a eskortní služby
- referát řízení bojové přípravy a zdokonalovacího školení

3. oddělení železničních nehod

- referát preventivního boje proti železničním nehodám
- referát technické kontroly a výzkumu
- referát vyšetřování železničních nehod
- referát operativní statistiky

Obdobnou strukturu mělo i 6 zřízených železničních oblastních odborů /viz, výše/.

Krátce před zřízení VBŽ došlo ještě **v roce 1952 ke zřízení Vnitřní stráže**, která převzala, tehdy od Ochranné stráže ČSD střežení důležitých železničních objektů, mostů a budov. Po uváděné reorganizaci Ministerstva dopravy v roce 1952 byla současně **Ochranná stráž ČSD** zrušena a nahrazena **Ozbrojenou a protipožární ochranu železnic OPOŽ** a byla pojata do nového Ministerstva železnic. Tato služba nyní plnila úkol protipožární ochrany železnice a střežení po železnici přepravovaného zboží a některých železničních objektů, které ke střežení dosud nepřevzala **Vnitřní stráž.**, spadající pod Ministerstvo vnitra.

Během následující doby **VBŽ prodělala několik organizačních změn**. Dosavadní VII. železniční odbor byl ještě v roce 1953 transformován na Správu VB pro železnici a rovněž byla několikrát změněna organizační struktura podřízených oddělení a odborů. Posléze však postupně docházelo k mnoha komplikacím. Bylo zjištěno že VBŽ nemůže, ať již vzhledem k personálním nedostatkům, neznalostí

souvisejících předpisů a mnoha dalším okolnostem, plně zajistit všechny úkoly ochrany na železnici. Její činnost se proto postupně zaměřila jen na šetření případů trestných činů spáchaných na železnici. Dopravdy vlaků byly zaměřeny pouze na pátrání po hledaných osobách. Souběžně Vnitřní stráž přestala provádět střežení železničních objektů a jejich ochrana byla v plném rozsahu ponechána resortu dopravy, resp. **Ozbrojené a protipožární ochraně železnic OPOŽ**. V roce 1958 poté proběhla reorganizace drah, došlo ke změně železničního členění, které poté neodpovídalo organizačnímu členění VBŽ, což dále prohloubilo krizi, která vedla k tomu, že v **roce 1963** byly rozkazem MV č. 29/1963 **součástí Veřejné bezpečnosti na železnici zrušeny** a došlo k jejich **začlenění do teritoriální organizace Veřejné Bezpečnosti**.

Souvislý s touto zásadní změnou byl i **zákon č. 51/1964 Sb., o dráhách**, kde bylo opětovně upraveno postavení Ministerstva dopravy ČSSR jakožto zřizovatele **útvary Ozbrojené ochrany železnic OOŽ**, samozřejmě po dohodě s MV a MO. Na základě tohoto ustanovení byly **zřizovány jednotlivé útvary OOŽ** dle místní potřeby. Tyto sloužily jako **náhrada chybějících sil VBŽ při dohledu na veřejný pořádek** na nádražích, železničních uzlech a ve vlacích, ke střežení železničních objektů, k preventivním účelům, k zajišťování a odstraňování příčin ohrožování a narušování bezpečnosti provozu, sledování a doprovodům zásilek, prostě obdobně jako předešle jednotný OSOŽ. Jen vyšetřování trestné činnosti na železnici již bylo ponecháno zcela v pravomoci VB. Příslušníci OOŽ měli pravomoc jako příslušníci ozbrojených sil, tj. pravomoc nosit a použít zbraň v mezích zákona, střežit se zbraní objekty a majetek drah, i hodnoty jim svěřené k přepravě. Neměli však oprávnění účinně zasahovat v situacích, kdy docházelo v obvodu ČSD k narušování bezpečnosti a plynulosti provozu nebo výtržnostmi k narušování pořádku, popř. k ohrožení bezpečnosti majetku, jelikož nebyli vybaveni příslušnými pravomocemi, které odpovídaly potřebám a významu železniční dopravy.

Vzhledem k nedostatečným pravomocím OOŽ byl **zákonem č. 104/1974 Sb.**, kterým se měnil a doplňoval zákon č. 51/1964 Sb., o dráhách, z **dosavadních útvarů OOŽ zřízen Sbor ozbrojené ochrany železnic SOOŽ**, přímo řízený a podřízený tehdejšímu Federálnímu Ministerstvu dopravy. Jeho příslušníci byli v pracovním poměru k ČSD a k FMD. Tito příslušníci již měli rozšířené pravomoci a byli oprávněni požadovat na místě vysvětlení, zjišťovat totožnost osob, předvést osobu, provádět bezpečnostní prohlídky osob, odejmout věc, provádět prohlídky skladišť, dopravních prostředků a prostorů, ukládat pokuty za přestupky a rovněž jako předešle používat donucovací prostředky, včetně použití zbraně.

Souběžně se SOOŽ však v tehdejší době působily na úseku ochrany důležitých objektů a zařízení železnice, ochrany osob a majetku i **jednotky závodní stráže**, zřizované z **řad zaměstnanců ČSD**. Tyto jednotky částečně v jistém slova smyslu v obvodu dráhy **nahradily i Vnitřní stráž**, která až do roku 1966 kdy byla zrušena, střežila významné železniční objekty. Povinnosti a oprávnění jednotek závodní stráže byly upraveny vyhláškou FMD č. 135/1973 Sb. a platily až do roku 1991, kdy byly zrušeny zákonem č. 333/1991 Sb., o Federálním policejním sboru a Sboru hradní policie.

Sbor ozbrojené ochrany železnic fungoval na železnici až **do roku 1992**, kdy **zákonem č. 230/1992 Sb. o Federální železniční policii**, vznikl nový bezpečnostní sbor v rámci tehdejší České a Slovenské Federativní republiky, jímž byla **Federální železniční policie**. Tento nový sbor prakticky nahradil

dosavadní jednotný SOOŽ, který vznikl v roce 1974 z více útvarů OOŽ. S obdobnými pravomocemi jako Policie ČR vykonával službu opět na železnicích, nádražích aj. Zřízením Federální železniční policie se sledovalo zvýšení profesionální úrovně dosavadní ochrany zajišťované SOOŽ a rovněž vyčlenění ze státní organizace ČSD. Stejně tak rovněž zajišťování ochrany železniční dopravy, důležitých objektů, zařízení a zásilek v době krizových situací a za branné pohotovosti státu, s možností využití prostředků železničního vojska. Neposledním důvodem byla skutečnost, že se zvýšila agresivita pachatelů vůči poškozeným i zakročujícím příslušníkům. **Federální železniční policie** však fungovala pouze krátce. Zákonem č. 494/1992 Sb. došlo od října 1992 k vymezení působnosti České a Slovenské Federativní republiky ve věcech vnitřního pořádku, Federální železniční policie byla delimitována do působnosti obou republik ještě před zánikem federace, neboť byla zrušena její působnost na poli ochrany železniční dopravy.

Jako celek byla **Federální železniční policie** zrušena v souvislosti s rozdělením federace k **1.1.1993** zákonem č. 26/1993 Sb. Dalším zákonem č. 21/1993 Sb. kterým se mění a doplňuje zákon č. 2/1969 Sb., Ministerstvo dopravy ČR pozbylo statut orgánu státní správy ve věcech ozbrojených sborů v dopravě. Poté od roku 1994 byla zákonem č. 326/1993 Sb., kterým se mění zákon 283/1991 Sb. o Policii ČR převedena **Železniční policie ČR** pod Ministerstvo vnitra do struktur Policie ČR jako samostatná **Služba železniční policie**, zastřešená ústředním ředitelstvím s podřízenými 3 oblastními ředitelstvími /Praha, Plzeň a Olomouc/ která dále řídila 68 železničních oddělení, 17 skupin ochrany přepravy a 8 oddělení doprovodů vlaků. Během několika let se však opět začalo reorganizovat a restrukturalizovat, měnily se počty železničních oddělení, měnila se jejich místní působnost a podřízenost, což vyvrcholilo v **dubnu 2006**, kdy došlo na Policejním prezidiu ke sloučení Ředitelství služby pořádkové policie a Ředitelství služby železniční policie, čímž vzniklo nové **Ředitelství služby pořádkové policie a ředitelství služby železniční policie Policejního prezidia ČR**, nyní již řídící obě služby. Od **ledna 2009** bylo poté slovo mající vztah k železnici z názvu ředitelství vypuštěno úplně. Nyní je tak „železniční služba policie“ podřízena **Ředitelství služby pořádkové policie Policejního prezidia ČR**.