

ZÁKONA

VE SLUŽBÁCH

Kdysi modrobílé a později žlutobílé automobily Veřejné bezpečnosti neodmyslitelně patřily ke koloritu komunistického Československa. Ještě si na ně pamatujete?





V padesátých letech používala Věřejná bezpečnost, jedna ze složek Sboru národní bezpečnosti (SNB), automobily bez zvláštního vnějšího označení nebo zbarvení. Odlišovaly se ovšem poznávacími značkami. Specifickým vozidlem

„esenbáků“ byly vozy Škoda 1101 P s krabicovitou karoserií v barvě khaki, jež se vyráběly v letech 1948 až 1951 a dostaly přezdívku „bojový Tudor“. Měly podvozek téměř shodný s civilním typem Škoda 1101 Tudor, včetně vykyvných >



50 léta

← Snímek z poloviny sedmdesátých let - vpředu VAZ-2101 dopravní služby

↑ V padesátých letech jezdily u VB automobily Škoda 1101 P v barvě khaki

↓ Hlídky VB v šedesátých letech s modrobílým vozem Škoda 1201 STW



> zadních polonáprav odpružených příčným listovým perem, pouze světlá výška vozu byla zvětšena montáží osmnáctipalcových kol místo šestnáctipalcových. Čtyřválec 1,1 l o výkonu 32 k (23,5 kW) byl spojen se čtyřstupňovou převodovkou. Karoserie měla sklápěcí čelní sklo, vyjímatelná dvířka, na něž se za nepohody nasazovala slídová okenka, a skládací plátěnou střechu.

Počínaje rokem 1958 se „bojové Tudory“ začaly objevovat v modré barvě s bílým pruhem na boku, ohraničeným nahoře i dole červenou linkou a nesoucím nápis Hlídky VB. Stejně barevné provedení dostaly na přelomu padesátých a šedesátých let i nové automobily Škoda 1201 STW, kombi klasické koncepce s motorem 1,2 l o výkonu 45 k (33 kW). Vozy vyráběné ve Vrchlabí měly na levé straně jen jedno, ale na pravé dvoje boční dveře, jednokřídlé dveře v zadí se otvíraly do strany. Modrobílé zbarvení automobilů vyneslo příslušníkům Veřejné bezpečnosti poněkud pejorativní přezdívku „mlíkaři“, jež je provázela až do konce sedmdesátých let. Od roku 1963 se v modrobílých barvách VB, ale bez nápisů,

proháněly po silnicích i dvouválcové motocykly Jawa 350 s rozměrnou laminátovou kapotáží z pardubického družstva Jas. Napohled poněkud těžkopádně působící stroj dostal přezdívku „Nanuk“.

Během šedesátých let postupně naplnily automobilový park VB novější vozy Škoda 1202 STW a Škoda Octavia Combi, ale také sovětské sedány Volga GAZ-21, komfortní 4,8 m dlouhé automobily vybavené čtyřválcem 2,4 l o výkonu 75 k (55 kW) a poháněnou tuhou zadní nápravou nesenou podélnými listovými perý. Volga dosahovala rychlosti přes 140 km/h a s výjimkou osmiválcové Taťry 603 ji neujel žádný z vozů běžně provozovaných na našich silnicích. Klasickou koncepcí s tuhou zadní nápravou opatřenou listovými perý měl i čtyřmetrový sedan Moskvíč 408. První vozy tohoto typu přišly ze Sovětského svazu v roce 1966, v mnoha bodech však nespíňovaly tuzemskou vyhlášku o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, a tak byly rozděleny mezi ministerstva obrany a vnitra; takže skončily v armádě a u Veřejné bezpečnosti. V dalších letech už se vozy Moskvíč

– díky četným výjimkám z vyhlášky – prodávaly obyvatelstvu, po desítkách kusů však putovaly i do služeb VB:

Podle statistiky z podzimu 1973 sloužilo u dopravní a pořádkové služby VB na území České republiky celkem 1266 osobních a terénních automobilů. Přes polovinu z tohoto počtu (přesně 58 %) tvořily vozy vyrobené v Sovětském svazu, mezi nimi 206 sedanů Moskvíč 408 a 29 kombi Moskvíč 426 starší generace s motorem 1,4 l OHV, >



↑ Škoda 1201 STW v barvách VB na srazu škodovek v Hradci Králové

↓ Kapotovaná Jawa 350 alias „Nanuk“ a přísným nadrotmistrem za říditky

50-60. léta





60. léta

↑ Škoda 1000 MB a příslušnice VB na pražské výstavě IEMA v květnu 1968

↓ V šedesátých letech jezdily v barvách VB „stejný“ Škoda 1202 STW



> ale také 61 sedanů Moskvíč 412 a 183 kombi Moskvíč 427 v novějším provedení s výkonnějším jedenapůllitrovým čtyřválcem OHG.

V roli hlídkových vozidel – zejména v Praze a větších městech – jezdilo 175 sedanů Volga GAZ-21 známých pod přezdívkou „carevna“ a 45 od nich odvozených kombi Volga GAZ-22 s dvouapůllitrovým čtyřválcem pod kapotou. Stejný motor, ale s výkonem zvýšeným na 98 k (72 kW), poháněl i dvě desítky modernějších sedanů Volga GAZ-24, jejichž dovoz se počátkem sedmdesátých let teprve rozbihal. Také čtyřmetrových vozů VAZ alias Žiguli používala Veřejná bezpečnost v roce 1973 jen dvě desítky, zejména sedanů VAZ-2101, masivního nasazení u VB se auta z Togliatti – především kombi VAZ-2102 – dočkala až ve druhé polovině sedmdesátých let.

Značku Škoda zastupovalo ve statistice z podzimu 1973 celkem 504 vozů, mezi nimiž hrálo prím 212 robustních „stejnů“ Škoda 1202 STW vyráběných do roku 1971 ve Vrchlabí. Připomeňme, že podobně jako jejich předchůdci s označením Š 1201 STW měly asymetricky řešenou

karoserii s dvojicí dveří na pravém boku, zatímco na levé straně byly dveře jen jedny, u řidiče. Druhým nejrozšířenějším typem značky Škoda v barvách VB byla tehdy Octavia Combi s počtem 197 exemplářů. Také produkce tohoto tříveřového kombi klasické koncepce byla v Kvasinách zastavena v roce 1971 a postupně je v parku VB nahrazovaly „žiguliky“ VAZ-2102. Především k řešení dopravních nehod vyjíždělo pět desítek vozů Škoda 1203 s trambusovou karoserií.

Jen okrajovou roli hrály tři desítky vozů Škoda 100 s motorem vzadu, nemluvě o pouhých osmi automobilech staršího typu Škoda 1000 MB. Skutečnou raritou mezi modrobílými vozy VB byla v roce 1973 pětice sportovní strážných kupé Škoda 110 R, z nichž dvě sloužila v Plzni, jedno na dálničním oddělení v Mirošovicích u Prahy a dvě zbyvajících v Brně a Ostravě. Především v horských oblastech a jako vozidla psůvodů jezdily u VB dvě desítky terénních „gazků“, přesněji sedm sovětských originálů GAZ-69 a dvojnásobný počet rumunských kopií jménem ARO M-461.

Příslušníci Veřejné bezpečnosti už v letech 1967 až 1969 vyměnili někdejší švestkové mod-

rě uniformy za nové, olivové zelené, rozhodnutí o změně zbarvení služebních automobilů však přišlo až v roce 1975. Z několika uvažovaných variant byla nakonec vybrána žlutobílá s černými nápisy VB na dveřích a přední kapotě a identifikačním znakem v bílém poli na střeše, čitelným z vrtníku. První žlutobílé vozy začaly k útvarům VB přicházet na přelomu let 1975 a 1976, stávající modrobílé však směly v původní podobě dosluhovat až do roku 1980.

V osmdesátých letech hrály prím v parku vozidel VB sovětské „žiguliky“, především sedanů VAZ-2101 a kombi VAZ-2102, ale také rychlejší vozy VAZ-2103 s jedenapůllitrovým motorem. Dovoz těchto vozidel však z úsporných důvodů postupně slábl, od poloviny osmdesátých let se stále častěji objevovaly ve žlutobílé zbarvení tuzemské automobily Škoda 120 s motorem vzadu, chladičem v předí a lehce modernizovaným podvozkem i karoserií. Potřebu větších automobilů pokrývaly sedanů Volga GAZ-24 (později i modernizovaná Volga GAZ-2410 s plastovou maskou) a kombi Volga GAZ-24-02, ve velmi omezených počtech se Veřejná bez- >

70. léta

↓ Dvůr Novoměstské radnice v Praze sloužil jako servis vozidel VB (1975)





80. léta

↑ Modrobílá Volga GAZ-21
na oficiálním snímku
Městské správy VB v Praze

↓ Žlutobílá Škoda 120 s „dopravák“ v ponuré atmosféře
osmdesátých let



➤ pečnost dočkala i kompaktních terénních vozů VAZ-2121 s pohonem čtyř kol s obchodním označením Lada Niva.

Ponechme stranou „antony“ Avia A 31, vodní děla na podvozcích nákladních vozů Tatra a obrněné transportéry s výbavou pro vytlačování demonstrantů, připomeňme si jen, že v závěru komunistické éry jezdily v barvách VB i modernizované vozy značky Lada s hranatějšími karosériemi, zejména sedany VAZ-2105 a kombi VAZ-2104. Jako doprovodné vozy kolon přepravujících vysoké stranické a vládní činitele bylo pro potřeby dopravní služby VB upraveno několik sedanů VAZ-2107 s jedenapůllitrovým motorem a rádoty honosnou maskou. Na nich se v některých případech používaly místo modrých červené majáky zaručující absolutní přednost v jízdě – tedy i před hasiči a sanitkami.

Během posledních let se automobily, ale i motocykly a další dopravní prostředky Veřejné bezpečnosti staly vyhledávanými sběratelskými objekty. Mnozí nadšenci – po marných snahách získat original – si kdysi civilní vozy příslušného typu upravili do podoby vozidla VB, ať už ve star-

ším modrobílém, nebo v mladším žlutobílém provedení. Několik desítek skalních příznivců a sběratelů vozidel VB, ale i dalších relikvií sdružuje Policejní historická společnost o. s., jež provozuje internetové stránky www.photos.cz a každoročně

organizuje několik kolektivních akcí. To, že při nich nebyvá jasné, nakolik jsou projevem náročného hobby, recese, ale i skutečné nostalgie po časech, kdy nás po silnicích i jinde prohaněli „esenbáci“, jaksi patří k věci. <



80-90. léta

↑ V této úpravě sloužila Volga GAZ-24 u VB od poloviny sedmdesátých let

↓ Vzácný kousek: VAZ-2107 pro doprovod stranických a vládních činitelů

