



JAROSLAV ŠPITÁLSHÝ

KRONIKA VELITELSTVÍ ZVLÁŠTNÍCH BOJOVÝCH ÚTVARŮ 1918–1922


NAKLADATELSTVÍ
EPOCHA



EDICE KNIHOVNA
ČESOSLOVENSKÉ
OBCE LEGIONÁŘSKÉ







JAROSLAV ŠPITÁLSKÝ

KRONIKA VELITELSTVÍ ZVLÁŠTNÍCH BOJOVÝCH ÚTVARŮ 1918–1922


NAKLADATELSTVÍ
EPOCHA



EDICE KNIHOVNA
ČESKOSLOVENSHÉ
OBCE LEGIONÁRSKÉ

Copyright © Jaroslav Špitálský, 2021

Photos © Archiv Múzea SNP, Archiv Škoda Plzeň,

Fotoarchiv VÚA-VHA Praha, Národní archiv Praha,

sbírka ČsOL, sbírka ČsOL Mladá Boleslav,

sbírka Diferologického klubu, sbírky Jaroslava Beneše,

Jiřího Coufala, Petra Kadlece, Jana Olšanského,

Roberta Speychala, Jaroslava Špitálského a Mariana Uhrina.

Zemský archiv v Opavě, 2021

Cover © Lukáš Tuma, 2021

Czech Edition © Československá obec legionářská,

Nakladatelství Epoque, Praha 2021

ISBN 978-80-87919-87-3 (printed – Československá obec legionářská)

ISBN 978-80-278-0046-9 (printed – Nakladatelství Epoque)

ISBN 978-80-278-1116-8 (ePub)

ISBN 978-80-278-1117-5 (mobi)

ISBN 978-80-278-1118-2 (pdf)

OBSAH

Předmluva	7
Úvodní slovo	9
Úvod	11
Rok 1918.....	13
Rok 1919.....	21
Rok 1920.....	39
Velitelství zvláštních bojových útvarů	45
Rok 1921.....	55
Rok 1922.....	83
Přílohy.....	97
Útočná vozba 1918–1922 ve fotografii	97
Bojové útočné vozy V.Z.B.Ú.....	121
Stejnokroje příslušníků V.Z.B.Ú. (Jiří Charfreitag – Zdeněk Špitálník)	169
Vzpomínky rotmistra Josefa Dvořáka	179
Důstojníci službu vykonávající u obrněných automobilů a pancéřových vlaků v letech 1918–1922 (spoluautor Michal Rak)	207
Zkušenosti a poznatky s obrněnými vozidly	281
Poznámka editora	296
Seznam zkratk	297
Poděkování.....	298
Seznam zdrojů	299

PŘEDMLUVA

Vážení čtenáři,

je mi velkou ctí, že jsem byl jako velitel tankového praporu Armády České republiky požádán Československou obcí legionářskou o úvodní slovo k jejich nejnovější publikaci z edice Knihovna ČsOL, která pojednává o počátku zavádění obrněné techniky v armádě nově vzniklé Československé republiky.

Je tomu něco málo přes sto let, kdy samostatné Československo vzniklo a jeho armáda byla již od počátku vybavena obrněnou technikou. Byla to však zcela jiná technika, než kterou si pod pojmem „obrněná“ představíme dnes. Jejím základem byly obrněné vlaky, několik prvních obrněných automobilů a až po několika letech se stal její součástí také první tank. Strasti se zaváděním obrněné techniky do výzbroje naší armády popisuje tato kniha ve formě kroniky jednotky, která vznikla v Milovicích před 101 lety, 29. října 1920, pod názvem Velitelství zvláštních bojových útvarů. Kronika, která se velkou náhodou zachovala, je doplněna dobovými fotografiemi, podrobným popisem používané techniky a vzpomínkami mužů, kteří v ní sloužili a kteří se zapojili do bojů s maďarskými bolševiky na Slovensku v roce 1919. Ve svém prvním bojovém vystoupení jako vojáci republiky obstáli se ctí. Vybraní důstojníci jsou blíže představeni v podrobných medailoncích. Jednalo se o pestrou škálu lidí – legionáře i bývalé příslušníky rakousko-uherské armády – pěšáky, ženisty, letce, a dokonce i námořníky, ale ve velké většině o dělostřelce, protože hlavní výzbroj obrněných vlaků tvořila děla. Mnoho z nich u Velitelství zvláštních bojových útvarů sloužilo krátce, ale někteří s obrněnou technikou spojili zbytek své vojenské kariéry a stali se následně příslušníky tzv. útočné vozby, jak znělo dobové pojmenování tanků a obrněných vozidel. Z těžkých začátků se jim podařilo vybudovat obrněné síly, které patřily na konci třicátých let minulého století k nejmodernějším v Evropě a její příslušníci na to byli právem hrdí. Jejich pokračovatelé se jako tankisté úspěšně zapojili do bojů druhé světové války jak na východní, tak i na západní frontě.

V současné Armádě České republiky nese tradice československého tankového vojska jako jediný útvar náš 73. tankový prapor „Hanácký“, který působí v sestavě 7. mechanizované brigády „Dukelské“, brigády těžkého typu. Po sto letech od popisovaných událostí máme ve výzbroji úplně jinou techniku, ale vlastenectví, jedinečný přístup k technice, soudržnost v malém kolektivu a čest sloužit u tankového vojska nám zůstává i dnes.

Děkuji autorům publikace za zaznamenání historie vzniku tankových jednotek v naší armádě a doufám, že se v blízké době dočkáme i pokračování této publikace, jež nám přiblíží vznik praporu a následně pluku útočné vozby, který je současným ekvivalentem tankového útvaru.

podplukovník Ing. Vít Ducháček
velitel 73. tankového praporu

ÚVODNÍ SLOVO

Velitelství zvláštních bojových útvarů (V.Z.B.Ú.) bylo ustanoveno výnosem M.N.O. čj. 385210/V.-1920 ze dne 29. října 1920 v Milovicích, jako jednotka sestávající z pancéřových vlaků, obrněných automobilů a v pozdější době i tanků. Vydáním této knihy si dovoluujeme připomenout stoleté výročí vzniku V.Z.B.Ú., jež se stalo předchůdcem budoucího Praporu útočné vozby (P.Ú.V.).

Kronika praporu útočné vozby vznikla v pátek 13. prosince 1929 a měla 202 nepopsaných stránek. Při otevření kroniky Praporu útočné vozby, hned na první stránce můžeme číst: Rozkazem praporu útočné vozby čís. 27 ze dne 1. února 1929 byl jsem já, pplk. Josef Hranáč, zástupce velitele praporu, ustanoven kronikářem praporu útočné vozby.

Úkolu jsem se ujal ihned a zpracoval jsem veškerý listinný materiál, který mi byl k dispozici v archivu obrněných vlaků a praporu útočné vozby od roku 1918, pak dotazem zúčastněných osob.

Narodil jsem se 1. března 1893, k praporu útočné vozby jsem zařazen od 1. října 1924.

Zapisovatelem kroniky jest voj. František Marek od roty obrněných automobilů, nar. 1908, odvod roč. 1928.

Před pplk. Hranáčem byl kronikářem ustanoven npor. Stanislav Ullrich, který svoji funkci trochu zanedbával. Ani pplk. Hranáč se jako kronikář příliš neosvědčil, proto 25. září 1930 velitel P.Ú.V. pověřil vedením kroniky škpt. Bohdana Plichtu. Ten měl veliteli Praporu útočné vozby předložit dokončenou kroniku do 31. prosince 1931. Ani to se nepodařilo, a tak 27. dubna 1932 nařídil velitel P.Ú.V. přidělení čet. d. sl. Josefa Dvořáka od roty obrněných vlaků ke kronikáři P.Ú.V. za účelem dopsání kroniky. Fakt je ten, že kronika dopsána nebyla a její torzo se v současné době nachází v soukromém držení.

Koncem osmdesátých let se podařilo zakladatelům Difrologického klubu opsat, ofotit a přepsat část kroniky. Proto díky Jindřichu Buncovi, Vladimíru Francevovi a Jiřímu Tintěrovi máte nyní možnost nahlédnout do přetisku první části kroniky, popisující dění u jednotek

útočné vozby v letech 1918 až 1922, jež jsme si dovolili doplnit o další informace. Kroniku vám předkládáme v původní podobě textu bez jazykových úprav, opraveny jsou jen zjevné gramatické chyby.



ÚVOD

Prapor útočné vozby vznikl přejmenováním ze zvláštních bojových útvarů teprve v roce 1922. Velitelství zvláštních bojových útvarů jako jednotka sestávající z obrněných vlaků, automobilů a později tanků, bylo ustanoveno výnosem M.N.O. čj. 385210/V.1920 ze dne 29. října 1920 v Milovicích, ustanovení tohoto velitelství a organisování obrněných vlaků a obrněných automobilů v jedné administrativní jednotce bylo vynuceno potřebou evidence, účtování a doplňování materiálu. Takticky byly obrněné vlaky a obrněné automobily podřízeny velitelstvím, v jejichž posádce nebo oblasti byly dislokovány.

Od 28. října 1918 až do počátku organizace Velitelství zvláštních bojových útvarů nebyl materiál obrněných vlaků a obrněných automobilů vůbec inventuárně zachycen a účtován, doplňován byl nahodile na místě od železničních úřadů nebo přímo od M.N.O. z továren.

Ani obrněné vlaky, ani obrněné automobily a pozdější zvláštní bojové útvary neměly svého stavu kmenových důstojníků, rotmistrů ani mužstva. Tito byli pouze přidělováni na rozkazy příslušných vyšších velitelství a M.N.O. od různých pěších, dělostřeleckých a železničního pluku a zůstávali dále příslušníky svých pluků. Zvláštní bojové útvary neměly svoji zálohu gážístů a mužstva. Teprve Prapor útočné vozby byl postaven na pevný základ jako samostatné kmenové těleso s vlastní náhradní rotou a vlastní zálohou osob.

ROK 1918

Použití útočné vozby Československou armádou datuje se dnem 26. května 1918 u ruských legionářů, kdy načavší boj s ruskými bolševiky na ohromných prostorách evropského a asijského Ruska vyžadoval pro zajištění rychlých posunů vojsk na železnici obrněných vlaků. Každý pěší pluk měl svůj obrněný vlak a některý i více. Bylo jich používáno na tratích pro přezvědy, pro podporu útoků, ke krytí ústupu, k pronásledování a k hlídkování na ochranu trati a transportů.

Obrněné vlaky ruských legionářů byly improvisovány z otevřených i zavřených nákladních železničních vozů, stěny byly vyloženy pytlí s pískem nebo pražci, někdy byly opatřeny i vrchním krytem z pražců proti účinkům šrapnelů. Lokomotivy byly opatřeny narychlo provisorními pancíři. Tyto vlaky byly vyzbrojeny obvykle pouze kulometry, někdy i dělem, ježto na počátku bojů byl nedostatek děl. Jediným reprezentativním skvělým československým obrněným vlakem v Rusku byl „Orlík“, tj. bývalý bolševický „Lenin“ ukořistěný na mostě přes Volhu u Simbirsku. Vyzbrojen byl čtyřmi děly vz. 1902 v otáčivých věžích, 18 kulometry a jedním reflektorem. Osádka „Orlíka“ čítala 4 důstojníky, 126 mužů. Bohužel, že museli ruští legionáři zanechat „Orlíka“ v Rusku, který by byl chloubou a reprezentantem našich obrněných vlaků ve vlasti.

OBRNĚNÉ AUTOMOBILY

Čs. vojska v Rusku za bojů s bolševiky ukořistila též několik obrněných automobilů, kterých však v bojích nebylo skoro použito, nýbrž byly ponechány ruské bílé gardě pro hotovostní a policejní službu ve větších městech.

Tradici obrněných automobilů v Československé republice tvoří dva obrněné automobily italských legionářů, jeden typu Lancia a jeden Bianchi, jež byly přiděleny čs. divisi v Itálii italským vojenským velitelstvím koncem listopadu 1918. Velitelem Lancie byl por. Ladislav

Hrdina, velitelem Bianchi byl por. František Klojda,¹ jeho zástupcem byl rtm. Josef Dvořák, všichni od 39. pluku pěšího. Osádka každého vozu čítala s velitelem i zástupcem 4 muže. Bianchi bylo přiděleno k 6., Lancia k 7. čs. eskadroně.

Přehlídka italským králem Viktorio Emanuele a presidentem T. G. Masarykem²

Asi v polovině prosince 1918 zúčastnily se oba obrněné automobily slavnostní přísahy čs. vojsk v Padua a následující přehlídky tamtéž italským králem Viktorio Emanuele, před níž pak defilovaly. O několik dní později, asi 18. prosince, konána byla na vojenském letišti v Padua přehlídka čs. vojska v Itálii panem presidentem T. G. Masarykem v přítomnosti gen. Piccioni, vrchního velitele čs. armády v Itálii. Pan president projevil zájem o tato dvě auta, rozmlouval o nich s jejich veliteli i s mužstvem, dal si vysvětlit jejich činnost jak po stránce automobilní, tak palební. Pan president nebyl spokojen s auty různých konstrukcí a rozmlouval o tom s gen. Piccionim. Následující dny již bylo obrněné auto Bianchi vyměněno za jiné rovněž typu Lancia.

Odjezd do vlasti 23. prosince

Dne 23. prosince odjela obrněná auta s eskadronami č. 6 a 7 z Padua přes Roveretto, Trident, Bolzano a Vídeň do vlasti. Cestou přes rakouské území byla pohotovost v autech pro případ přepadnutí a pokus o odzbrojení, k němuž však nedošlo. Z Vídně jel transport přes České Velenice, Veselí – Mezimostí, Jindřichův Hradec, Cejle, Znojmo, Břeclav a Žilinu do Popradu-Velká. Cestou rozdělil se transport a obrněné auto Lancia č. 2 (původně nevyměněné) se 7. eskadronou odjelo na Galantu. Jakým způsobem a kde toto obrň. auto zasáhlo do bojů na Slovensku, není mi známo. Obrň. auto Lancia č. 1 (vyměněné za Bianchi) zůstalo do konce roku 1918 u Tepličky, asi 4 km vzdálené od Popradu, podřízené velit. 6. čs. pěší divise.

¹⁾ V kronice bylo chybně uvedeno příjmení Kolojda. Kronikář P.Ú.V. vycházel ze vzpomínek rtm. J. Dvořáka. Správnost příjmení si neověřil a zapsal jej chybně.

²⁾ Viktor Emanuel III. Savojský (1869–1947), vládl Itálii v letech 1900–1946.

PANCÉŘOVÝ VLAK Č. 2A 28. ŘÍJNA

Vznik nynějších čs. obrněných vlaků počíná dne 28. října 1918, kdy revoluční čs. vojska převzala pancéřový vlak č. 2a³ bývalé rakouské armády, který stál do toho dne v hotovosti demonstrativně na nádraží ve Vršovicích. V čs. armádě byl přejmenován na pancéřový vlak č. 1.

PANCÉŘOVÝ VLAK Č.1

Panc. vlak č. 1 odjezd 18. listopadu

Vlak převzal por. Dr. Ing. Pračka, jako mladší důstojník byl mu přidělen por. Makovička. Zařízení vlaku bylo dostatečné, a proto byl vlak ihned obsazen mužstvem různých pluků a odjel 18. listopadu 1918 na Slovensko. Byl podřízen zpočátku veliteli 2. divise západní skupiny „Bratislava“, později divisi gen. Šnejdárka v Lučenci.

Prvé bojové užití pancéřového vlaku v Čs. republice se datuje v druhé polovině měsíce listopadu, kdy panc. vlak č. 1 pod vedením por. Dr. Ing. Pračky, projížděje Brnem na Slovensko, byl v Brně zdržen opravou lokomotivy. Tento den měl být brněnskou posádkou podniknut útok na stanici Miroslav, kterou měli obsazenu čs. Němci. Bylo využito přítomnosti panc. vlaku č. 1 a z druhé lokomotivy, z dělového a kulometného vozu byl sestaven lehký pancéřový vlak a tohoto použito s dobrým výsledkem k nočnímu přepadu a obsazení stanice Miroslav.

Po akci v Miroslavi odjel panc. vlak č. 1 do Trenčianské Teplé a Trenčína, odtud do Jablonice – Trnavy – Leopoldova. Mezi Jablonicí a Trnavou u Bolerazu byl maďarskými vojsky zanechán jeden pancéřový kulometný vůz a jeden improvizovaný obrněný vůz.

Boj o Hlohovec 6. prosince

Dne 6. prosince 1918 odjel panc. vlak č. 1 z Trnavy do Leopoldova – Hlohovce, kde téhož dne večer byl sveden tvrdý boj na mostě, na němž vykolejil náš dělový vůz. Vůz byl odepnut a vlak ustoupil za most, odkud pálil po nepříteli z kulometů a odpojená dělovka z děla. Během boje byly z vlaku vyneseny kulomety a v řetězu podniknut útok na město. V tomto boji byly ukořistěny 3 polní děla, 10 kulometů, zajatci, 1 polní kuchyně a trén od maďarského pancéřového vlaku, sta-

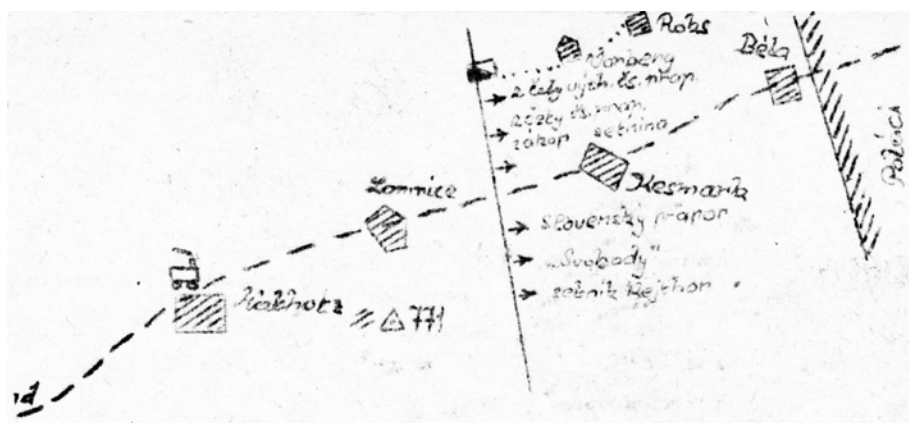
³⁾ Od 28. října 1918 užívalo se označení *československý pancéřový vlak č. 2a* (Čs.p.v. 2a), někdy byl označován jako *pancéřový vlak No. Iia* nebo *pancéřový vlak č. Iia*.

nice i město Hlohovec bylo obsazeno. Dělový vůz zůstal nepoškozen a po jeho uvolnění odjel vlak do Trnavy. Z Trnavy podporoval vlak naše vojska v obsazování Slovenska směrem na Žilinu – Vrútky – Spišskou Novou Ves – Košice, kam odjel 31. prosince 1918. Bohužel mimo dvou případů mi nejsou známy informace o operacích, kterých se náš obrněný vlak č. 1 na těchto tratích zúčastnil.

Obsazení Iglo⁴ 16. prosince

Panc. vlak č. 1 podřízený skupině pplk. Hrbenského zúčastnil se dne 16. prosince 1918 operace proti Iglo. Obrněný vlak vyjel z Popradu přes Miklášfalvu v 8 hod. a podporoval postup I./2. čs. praporu, který měl obsazenu Miklášfalvu a Primoč.⁵ Iglo bylo čs. vojsky obsazeno.

Dne 18. prosince 1918 ve 13 hod. podnikl pplk. Hrbenský útok proti Polákům od Popradu. Poláci měli obsazeny stanice Béla, Podolín. Útok byl podporován ve 13 hod. dělostřeleckou palbou obrň. vlaku č. 1 ze stanice Hathocz a dělostřelectvem z kóty 771. Útok skončil vítězstvím a Poláci zahánáni za hranice. Seskupení k útoku pplk. Hrbenského viz náčrt.



4) Spišská Nová Ves.

5) Miklušovce a Primovce, dnes součásti obce Hôrka.

Dne 28. října 1918:

Složení: 2 obrněné lokomotivy 377-116 a 377-362
1 dělovka 7-89499
3 kulometné vozy 140-914, S 150-003 a 140-972
1 předběžný zajišťovací vůz
Výzbroj: 1 námořní dělo V 26 ráže 7cm
10 kulometů „Š“ 7/12
(dodatečně bylo přiděleno 5 kulometů vz. 7/12
a 2 kulometry vz. 7)

Dne 31. prosince 1918:

Složení: totéž bez jedné lokomotivy a jednoho kulometného vozu, který s ukořistěným kulometným vozem u Bolerázu tvořil součást obrň. vlaku č. 2.
Velitel vlaku: por. Janata, přidělený por. Makovička
Osádka: 40 mužů

PANCÉŘOVÝ VLAK Č. 2

V prosinci 1918 odjel Dr. Ing. Pračka s jednou lokomotivou a dvěma kulometnými vozy do Škodových závodů v Plzni, kde sestavil obrň. vlak č. 2, který byl bez dělovek.

Před odjezdem do Škodových závodů operoval tento vlak při obsazování Slovenska jako druhá část obrň. vlaku č. 1.

Bližší data o výzbroji, počtu osádky, operacích, kterých se zúčastnil, a jeho veliteli jsou mi neznáma.

PANCÉŘOVÝ VLAK „BRNO“

Úspěch obrň. vlaku č. 1 v Miroslavi dal veliteli brněnské posádky mjr. Silv. Vodovi popud k rozkazu por. v zál. Františku Bergerovi, aby vystavěl se vším urychlením improvizovaný obrněný vlak. Ve třech týdnech byl zhotoven v brněnské zbrojovce improvizovaný obrň. vlak „Brno“, pozdější č. 8, kterého ještě v prosinci 1918 bylo použito při obsazování jižní Moravy, jmenovitě Jihlavy – Znojma – Hrušovan – Mikulova a později ku zesílení posádky Břeclavě. Jedna polovina obrň. vlaku „Brno“ odjela z Brna pod názvem panc. vlak „Brno 2“.

Odjezd na Těšínsko 15. prosince

Pod velením por. Františka Bergera odjela polovina obrněného vlaku⁶ dne 15. prosince do Moravské Ostravy, kde se zúčastnila bojů proti Polákům dne 19. ledna 1919 u Golešova⁷ na trati Těšín – Skočov.⁸

Boj o Pruchné 20. ledna 1919

Následujícího dne se účastnil bojů u Pruchné⁹ na trati Bohumín – Krakov, v němž byl zasažen dělový vůz a lokomotiva dvěma granáty 7 a půl centimetru od nepřátelského obrněného vlaku. Žádný zásah však nepronikl pancířem, nikdo nebyl zraněn. Vlak byl i nadále schoopen boje – až po několika vypálených ranách praskla hlaveň děla, čímž se obrň. vlak „Brno 2“ stal pro dělový boj neschopným. Prasknutí hlavně bylo závčas zpozorováno, následující náboj musel být z hlavně vyjmut a tím se předešlo jistému neštěstí.

V tomto okamžiku byla situace vlaku kritická: podle situace vlastních vojsk znamenal ústup vlaku ztrátu terénu, setrvati na místě bylo by záhubou. Velitel vlaku por. Fr. Berger nařídil pohyb vpřed proti nepříteli – zřejmou demonstraci. Nepřátelský obrněný vlak, vida odvážně blížiti se „Brno 2“, dal se na ústup a za ním také nepřátelské části, které byly zbaveny podpory.¹⁰ Vyslaná pak por. Bergerem hlídka pod vele-

⁶) Myšlena polovina obrněného vlaku „Brno“.

⁷) Golezów, Polsko.

⁸) Skoczów, Polsko.

⁹) Pruchna, Polsko.

¹⁰) V kronice je uvedeno špatné datum, k bojovému střetu došlo 30. ledna 1919. Nepřátelským obrněným vlakem byl *Pociąg Pancerny Nr 4 Hallerczyk* (Obrněný vlak č. 4 „Hallerczyk“), který nesl jméno po gen. Józefu Hallerovi. Bojová souprava, dokončená 30. listopadu 1918, se skládala z parní lokomotivy rakousko-uherského původu, osmi bojových vozů vyzbrojených čtyřmi 8cm *kasematními kanony* a patnácti kulometry. Osádku tvořilo dvanáct důstojníků, dva kadeti, devadesát vojáků a dva strojvůdci. Obrněný vlak „Hallerczyk“ se na konci roku 1918 a počátkem roku 1919 účastnil polsko-ukrajinských bojů. Dne 27. ledna 1919 byl odeslán do Dziedzice, kam dorazil následující den ve čtyři hodiny ráno. Od 11.00 prováděl průzkum v úseku Chybie-Pruchna. V pátek 30. ledna 1919 (v 10.30) obdržel pancéřový vlak „Hallerczyk“ rozkaz k odjezdu do Pruchny, která byla obsazena československým vojskem a tím měl „podpořit útok skupiny por. Stanisława Springwalda v síle cca 1000 mužů.“ Pro zajištění případného ústupu byl od pancéřového vlaku „oddělen jeden bojový vůz, který poháněla neobrněná lokomotiva.“ Tato malá bojová souprava střežila trať mezi Chybie a obrněným vlakem „Hallerczyk“.

Mjr. gšt. K. Vondráček ve studii nazvané *Boje na Těšínsku v roce 1919* (Vojensko-historický sborník, 1933, roč. II., sv. 1, s. 129–179) situaci popisuje takto: *Boj*

ním rtm. Josefa Štipčáka sjednala spojení s čs. plukem Stráže Svobody, který uznávající situaci, ihned postupoval vpřed. Mezi tím byla voda v lokomotivě natolik spotřebována, že oheň musel být uhašen a „Brno 2“ odtažen do Bohumína. Po prohlídce a odstranění závad odjel zpět do Těšína, kde zůstal až do vyklizení Těšínska. Z Bohumína byla definitivní dělovka (prasklá hlaveň) odeslána do Brna a „Brno 2“ obdržel jiný dělový vůz.

Obrň. vlak „Brno 2“ účastnil se též obsazování Rychwaldu, Orlové, Karviné, Darkova, Těšína a Třince. Po vyklizení a obsazení Těšínska stál „Brno 2“ v Moravské Ostravě-Přívoz až do prosince 1920, kde byl likvidován a demontován.

Velitel pancéřového vlaku por. Frant. Berger, dále rtm. Josef Štipčák a 4 muži osádky byli za těšínskou akci vyznamenáni Čs. válečným křížem a armádní pochvalou.

(Sdělil rtm. Josef Štipčák)

o Skoczów 30. ledna – Bitva u Skoczów je nejvýznamnější vojenskou událostí celé čs. i polské akce na Těšínsku. Byl to dvanáctihodinový poslední a největší zápas o dosažení konečného a vytčeného cíle: řeky Visly.

Celkový stav čs. armády na Těšínsku dosáhl za boje u Skoczowa: 23 pěších praporů, 6 ½ polních baterií, 3 hrubé baterie, 1 letku o dvou letounech, 1 obrněný vlak (Brno), 1 ½ eskadrony, intendantce s hospodářským úřadem, sklad potravin, sklad střeliva, nemocnice.

Stav polské armády na Těšínsku, vyjádřený v jednotkách, čítal 30. ledna v boji u Skoczów: 37 pěších rot, 4 polní baterie, 1 hrubou baterii, 3 eskadrony a jeden obrněný vlak (Hallerczyk). [...]

Čs. prapor II./8. postupoval podél železniční trati Zebrzydowice – žel. stanice Pruchna a zajistil své severní křídlo v Rycholdě. Zatím střel. prap. 12 zmocnil se Pruchny, obsadil Knajský dvůr a vyslal k řece Visle hlídky, které hlásily, že dřevěné mosty přes ni jsou zničeny. V nádraží Pruchna došlo mezitím k souboji obou obrněných vlaků „Brna“ s „Hallerczykem“, jehož se zúčastnil prapor I./28., četa „moravské“ baterie a část praporu II./8. Za boje praskla na čs. obrněném vlaku hlaveň, a jelikož byl ve 14 hodin dvakrát částečně zasažen granátem, byl tím donucen k ústupu a vyřazen přechodně z boje. Aby mohly být provedeny nutné opravy, odjel na nádraží v Zebrzydowicích. Zásahem a obchvatem I./28. pěšího praporu, jakož i přesnou palbou čtyř „moravské“ baterie, která zasáhla částečně polský obrněný vlak na vzdálenost 1 km z prostoru na sever od kostela v Pruchně, byl „Hallerczyk“ donucen k ústupu z nádraží.

Dne 31. prosince 1918:

Velitel vlaku: por. v záloze František Berger
rtm. Josef Štipčák

Osádka: 21 mužů

Složení: 1 obrněná lokomotiva 478-12
1 dělovka typu Jk
1 útočník (obrněný vůz se střílnami pro pušky) typu Jk
1 předběžný vůz typu Jn

Výzbroj: 1 horské dělo vz. 15 ráže 7,5 cm
2 těžké kulometry „Š“ 7/12
2 lehké kulometry „Š“ 7/122, ruské kulometry „Maxim“

PANCÉŘOVÝ VLAK Č. 7

Panc. vlak č. 7 byl zhotoven na východním Slovensku na rozkaz gen. Hennocque. Dva železobetonové kulometné vozy byly zhotoveny vojáky železničního pluku. Lokomotiva čís. 377–483 byla obrněna ve Vrútkách (zapsáno podle údajů rtm. Františka Sobotky). Podle záznamu M.N.O., který byl později sestaven, odjel panc. vlak č. 7 v roce 1918 do Myšle u Košic.

Velitelem vlaku byl por. v záloze Ladislav Haber, přidělený důstojník prap. Viktor Seidler, osádka čítala 2 důstojníky, 36 mužů – námořníků.

Složení: 1 obrněná lokomotiva 377–483
1 dělový vůz typu Jkv (dodaly Škodovy závody)
2 kulometné vozy typu Jkn
1 zajišťovací vůz typu Jn

Výzbroj: 1 dělo ráže 7,5 cm
12 italských kulometů
2 ruské kulometry „Maxim“