



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
OBEČ 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.

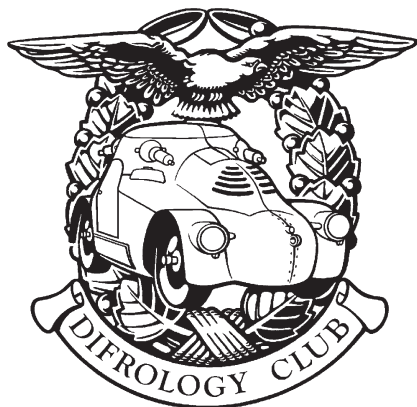
Narodil jsem se 1. března 1893, k praporu útočné vozby jsem zařazen od 1. října 1924.

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 pytli 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 kulometry 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-

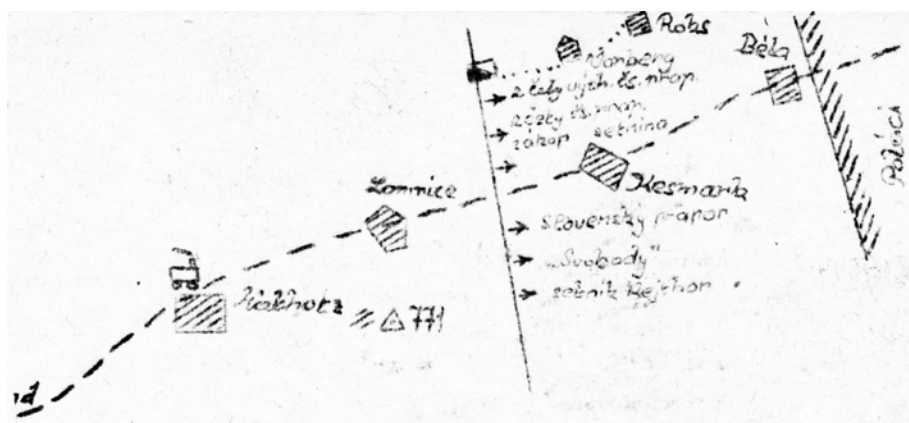
³⁾ Od 28. října 1918 užívalo se označení *československý pancéřový vlak č. 2a* (Čs.p.v. 2a), někdy byl označován jako *pancéřový vlak No. Iia* nebo *pancéřový vlak č. Iia*.

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. vlatku 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 improvisovaný obrněný vlak. Ve třech týdnech byl zhotoven v brněnské zbrojovce improvisovaný 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 hlaveň bylo závčas zpozorováno, následující náboj musel být z hlavě 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, intendance 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 útočná (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“

ROK 1919

OBRNĚNÉ VLAKY

Rok 1919 upozornil na důležitost obrněných vozidel. Vpád Maďarů na Slovensko nutí M.N.O. k urychlené stavbě dalších obrněných vlaků, jako protiváhu maďarským.

V červnu roku 1919 dostala za úkol Královopolská strojírna v Brně zhotovit 2 improvizované obrněné vlaky čís. 3 a 4, Škodovy závody v Plzni dohotovily v červenci téhož roku 2 nové těžké pancéřované vlaky č. 5 a 6.

Referent u M.N.O.

M.N.O. výnosem děl. odd. čj. 23.181/IV.-1 z roku 1919 povolalo por. v záloze železničního vojska Vladimíra Mullera od obrněného vlaku č. 4 do M.N.O. jako referenta pro obrněné vlaky.

PANCÉŘOVÝ VLAK Č. 1

Velitelem obrň. vlaku č. 1 po por. Dr. Ing. Pračkovi od prosince 1918 až do června 1919 byl npor. Janata.

Obrněný vlak č. 1 odjel již dne 2. ledna 1919 z Košic do Žiliny, odtud pak do Parkánu¹¹ a dne 28. ledna zpět do Nových Zámků. Z Nových Zámků podnikal vlak obsazovací akce na trati Balažské Darmoty¹² – St. Dala¹³ při malých přestřelkách.

Ozbrojená asistence

Dne 17. února 1919 odjíždí obrněný vlak č. 1 z Nových Zámků přes Nitru do Lučence k potlačení nepokojů místních obyvatel. Z Lučence odjíždí dne 24. února 1919 přes Zvolen – Žilinu do Nitry, kde stojí až do 7. března 1919 a též den odjíždí do Trnavy, odtud dne 14. března do Nitry, z Nitry dne 28. dubna 1919 do Lučence. Dne 4. května 1919 při menší přestřelce obsazuje vlak stanici Filakovo, kde

¹¹⁾ Dnes Štúrovo.

¹²⁾ Balassagyarmat, Maďarsko.

¹³⁾ Dnes Hurbanovo.

zůstává do 8. května. Během svého pobytu ve Filakovu podniká obrň. vlak č. 1 denně přezvědy.

Boj o Sečany 8. května

Přezvědy přes Lučenec do Sečan,¹⁴ kteréžto město s pomocí pěchoty bylo dne 8. května 1919 po krátké přestřelce obsazeno a následující den pod tlakem Maďarů opět vyklizeno. Večer téhož dne 9. května 1919 odjíždí obrň. vlak č. 1 znovu k Sečanům až k vyhozenému železničnímu můstku, kde po krátké přestřelce s nepř. kulometem zajímá dva maďarské vojáky. V týž den večer byl vlak odvolán do stanice Filakovo.

Boj o Radolč a ústup z Filakova 11. května

Dne 11. května odjíždí z Filakova do Radolče, během operace je ostřelován nepřátelskými 15cm houfnicemi, a proto byl nucen ustoupit, odpoledne téhož dne podporuje útok pěchoty směrem k Radoči až do 3. hodiny následujícího dne. Útok ztroskotal a obrněný vlak kryl ústup vlastní pěchoty a evakuaci stanice Filakovo. Po demolování výhybek ve Filakovu ustoupil vlak do Lučence.

Od 12. do 19. května stojí obrň. vlak č. 1 v hotovosti v Lučenci, odkud koná výzvědy směrem k Rapovci.¹⁵

Obsazení Filakova 20. května

Společně s pěchotou po přestřelce Sečany obsazuje a pronásleduje nepřátelský obrněný vlak. Večer se vrací do Lučence.

Ústup z Filakova 22. května

Dne 22. května odjíždí obrň. vlak čís. 1 přes Filakovo až k Sámoš-Ujfalú,¹⁶ odkud kryje ústup vlastních vojsk, ničí trať trháním kolejnic a můstků až do Filakova, ve stanici trhá hvězdou výhybku, evakuuje úplně stanici a ustupuje až do Lučence.

Od 23. do 30. května koná obrň. vlak č. 1 přezvědy směrem od Lučence k Filakovu a Rapovci.

Ústup z Lučence 30. května

Dne 30. května 1919 kryje obrň. vlak č. 1 ústup vlastní pěchoty od řeky Ipel, trhá můstek před stanicí Lučenec a po evakuaci stanice ustupuje stále s bojem, dne 1. a 2. června přes Lovinobáňu – Kriváň – Zvolen do Hronské Breznice.

¹⁴⁾ Szécsény, Maďarsko.

¹⁵⁾ Rapovce.

¹⁶⁾ Somosköújfalú, Maďarsko.

Z Hronské Breznice vyjíždí obrněný vlak č. 1 v 6 hod. na přezvědy směrem k Levici.

Boj o Sv. Benedikt 3. června

Ve Sv. Benediktu¹⁷ naráží vlak na maďarskou pěchotu, kterou rozpráší, vzápětí je náš vlak napaden rychlejším maďarským obrněným vlakem, a poněvadž vypůjčená lokomotiva našeho vlaku není pancéřovaná, náš vlak ustupuje do Nové Báně, kde vysazuje část osádky se 3 kulometry s cílem obsadit návrší do příchodu vlastní pěchoty.

Dne 5. června koná obrněný vlak přezvědy směrem k Levici, kde 6. června po rozrušení trati ustupuje přes Žarnovce¹⁸ do Sv. Kříže,¹⁹ kde se setkává s vlastní pěchotou. Dne 7. června konal přezvědy až k mostu přes Hron, který poškodil a pokračoval až do Hronské Breznice. Následujícího dne konal přezvědy až ke Zvolenu a k Sv. Kříži, načež po evakuaci Hronské Breznice dne 8. června ustoupil do Kremničky, dne 9. června odjíždí k velitelství brigády do Kremnice (velitelem brigády je gen. Šnejdárek).

Oprava dělového vozu 10. června

Dne 10. června 1919 nařídil gen. Šnejdárek odeslati dělový vůz do Škodových závodů k opravě děla, neboť byl špatný zákluz a pro dělo nebylo střelivo ráže 7 cm. Dělo bylo ve Škodových závodech převrtáno na 7 a půl centimetru. Dne 27. června byl dělový vůz již opravený, dodán z Plzně i se střelivem 7 a půl cm.

Nájezd na minu

Od 11. do 19. června jest obrň. vlak č. 1 pověřován různými úlohami při postupu našich vojsk na Zvolen. Pravděpodobně na počátku těchto akcí najel obrň. vlak č. 1 na minu, výbuchem byla u předního kulometného vozu proražena podlaha, osa přelomena, z osádky vozu byli 4 muži těžce raněni, z nichž jeden desátník zranění podleh, a 4 lehce raněni. Mezi lehce raněnými byl i velitel vlaku npor. Janata, velení vlaku přijal npor. Janouš. Poškozený kulometný vůz byl dne 13. června odeslán k opravě do železničních dílen v Přívoze. Šest ze zraněných bylo vyznamenáno Čs. válečným křížem. Dne 20. června odjel do Žarnovce na odpočinek (viz fot. snímek příl. č. 1).²⁰

¹⁷⁾ Dnes Hronský Beňadik.

¹⁸⁾ Žarnovice.

¹⁹⁾ Dnes Žiar nad Hronom.

²⁰⁾ Snímek se do dnešních dnů s největší pravděpodobností nedochoval.

Obsazení Lučence 3. července

Dne 30. června odjíždí obrněný vlak č. 1 do Sv. Benediktu a 3. července dopoledne od Zvolenu obsazuje stanici Lučenec, kde stojí v hotovosti až do 7. srpna 1919.

Dne 8. srpna 1919 zúčastňuje se obsazení stanice Sečany, dne 10. srpna odjíždí přes Filakovo a Samoš-Ujfalu až do Kisterénye, kde se již setkává s rumunským vojskem a 17. srpna odtud odjíždí do Salgótarjan.

Dne 15. září odjíždí ze Salgótarjan do Sečan, kde zůstává až do 8. října 1919.

Dne 9. října odjíždí do definitivní své hotovostní stanice do Lučence, odkud koná hotovostní jízdy směrem Filakovo-Sámoš-Ujfalu a Sečany.

Změna velení 21. října

Dne 21. října 1919 byl rozkazem Z.V.V. pro Slovensko želez. ref. č.j. 136/dův. z 21. října 1919 ustanoven velitelem obrň. vlaku č. 1 lodní npor. Schauer, jenž převzal velení vlaku od npor. Janouše.

Změna velení 16. prosince

M.N.O. výnosem čj. 98474-III./8 ze dne 16. prosince 1919 určilo velitelem obrň. vlaku č. 1 npor. v zál. Františka Drápala těž. děl. pl. 302. Dosavadní velitel vlaku 1. npor. Schauer po předání agendy jest dnem 15. února 1920 k dispozici M.N.O.

Dne 31. prosince 1919:

Velitel: npor. v záloze František Drápal
(nastoupil službu 17/1 1920)

Přidělení důstojníci:

l. npor. Schauer
npor. Josef Franz
npor. Vladimír Janouš

Složení: 1 obrněná lokomotiva 377-116
1 dělovka 7-89499
2 kulometné vozy 140-914 a S 150-003
1 předběžný vůz

PANCÉŘOVÝ VLAK Č. 2

Panc. vlak č. 2 vznikl odštěpením od panc. vlaku č. 1 pravděpodobně ve Vrútkách. V roce 1919 operoval na Podkarpatské Rusi, kde byly jeho hotovostní stanice. Byl podřízen veliteli východní skupiny gen.

Hennocque. První velitel tohoto vlaku, jakož i válečná akce, jichž se vlak zúčastnil, jest mi neznámo. Mužstvo sestávalo většinou z bývalých námořníků a bylo podle sdělení pozdějšího velitele vlaku npor. Karla Drába neukázněno.

V čj. 708 z 5. listopadu 1919 východní skupiny gen. Hennocque jest zpráva, že osádka obrň. vlaku č. 2 byla i s velitelem zatčena pro podezření z krádeže a obrň. vlak č. 2 byl obsazen družstvem obrň. vlaku č. 7. Toto opatření, jak vidno z pozdějších zpráv, bylo dočasné.

Změna velení 16. prosince

M.N.O. výnosem čj. 88474-III./8 ze dne 16. prosince 1919 určilo velitelem obrň. vlaku č. 2 npor. Karla Drába hrub. děl. pl. 102. Dosa-
vadní velitel por. Haber byl dán dnem 15. února k dispozici M.N.O.

Dne 31. prosince 1919:

Velitel vlaku: npor. Karel Dráb
lodní por. Ladislav Haber

Složení: 1 obrněná lokomotiva 377 – ?
2 dělové vozy, které byly dodány Škodovými závody
v červnu 1919
2 kulometné vozy 140-972 a S 150-271
1 zajišťovací přední vůz

Výzbroj: 2 námořní děla ráže 7 a půl cm
14 těžkých kulometů „Maxim“ německého vzoru

PANCÉŘOVÝ VLAK Č. 3

Původní pancéřový vlak č. 3 vznikl z druhé poloviny obrň. vlaku „Brno“, zůstavší ku konci roku 1918 v Brně. Na rozkaz ministra národní obrany Václava Klofáče ze dne 9. června 1919 čís. 678 nd M.N.O. přes (dodatečný rozkaz) byl improvizován státní zbrojovkou v Brně, která pancéřovala vagony. Královopolská strojírna v Brně opancéřovala lokomotivu a pancéřování vagonů po zbrojovce důkladně opravila.

Odjezd na Slovensko 18. června

Obrň. vlak č. 3 odjel dne 18. června 1919, obsazený sokoly od Stráže Svobody z Brna, pod velením por. v zál. Františka Touška na Slovensko. Byl podřízen veliteli 7. divise západní skupiny „Bratislava“. Tento obrněný vlak byl později zrušen a postaven nově, jako je níže uvedeno.

Složení původního obrněného vlaku č. 3:

- 1 obrněná lokomotiva 66 – 38
- 1 dělový vůz typu Jk
- 2 kulometné vozy typu Jk
- 1 předběžný vůz typu Jn

Výzbroj vlaku: 1 horské dělo ráže 7,5 cm

Osádka vlaku: 4 kulometry

1 důstojník

30 mužů

Nový obrněný vlak č. 3

Lokomotiva k novému obrněnému vlaku č. 3 byla dodána od panc. vlaku č. 7, který byl demontován. Dělový a kulometný vůz nového obrň. vlaku č. 3 s jednou lokomotivou byl ukořistěn v boji dne 23. června 1919 u Sečovce III. polním praporem pěšího pluku 36, který zničil před ním i za ním trať. Nepřátelský obrněný vlak přijel ze severu od Vranova²¹ do týlu 36. pěšího pluku. Výzbroj ukořistěného nepřátelského vlaku, a sice dělo, kulometry a některé součástky lokomotivy, byla Maďary v následujícím po boji příměří odnesena. Zaskočený nepřátelský vlak zůstal stát v Sečovcích a byl obsazen pěším plukem č. 36 teprve po uplynutí příměří dne 1. července 1919. Ukořistěný vlak byl později ve Škodových závodech opraven a vyzbrojen, načež dne 30. ledna 1920 odjel z Plzně do Bratislavy.

Dne 18. listopadu 1919 byl vydán v Plzni první denní rozkaz obrň. vlaku č. 3.

Dne 31. prosince 1919:

- Složení vlaku: 1 obrněná lokomotiva 377
- 1 dělový vůz (maďarský)
 - 1 kulometný vůz (maďarský)
 - 1 kulometný vůz dodaly Škodovy závody
 - 1 zajišťovací předběžný vůz Jn
- Výzbroj: 1 námořní dělo ráže 75 mm
- 10 těžkých kulometů „Š“ 7/12
 - 2 lehké kulometry „Š“ 7

²¹⁾ Vranov nad Těplou.

Velitelem vlaku: por. Eichler

Poznámka: zda se původní obrněný vlak č. 3 zúčastnil bojů na Slovensku, není mi známo.

Změna velení

M.N.O. výn. čj. 98474-III./8 ze dne 16. prosince 1919 určilo velitelem obrň. vlaku č. 3 npor. Antonína Vránu hor. děl. odd. č. 203.

PANCĚŘOVÝ VLAK Č. 4

Obrněný vlak č. 4 „Štefánik“ byl improvisován na osobní rozkaz ministra národní obrany Václava Klofáče ze dne 10. června 1919 čís. 678 nd M.N.O. pres. Královopolskou strojírnu v Brně.

Odjezd na Slovensko

Z Brna odjel dne 3. července 1919 v 8 hod. večer přes Bratislavu do Galanty, byl obsazen sokoly v počtu asi 40 mužů od pluku Stráže Svobody z Brna. Velitelem vlaku byl npor. v zál. Bohuslav Chrastina. Přidělený důstojník por. v zál. žel. pl. Vladimír Muller, který před odjezdem vlaku nastoupil službu dne 27. června 1919 z M.N.O. jako referent pro obrněné vlaky. V den odjezdu nastoupil u vlaku v Brně službu por. v zál. Jan Poláček jako mladší důstojník, u vlaku konal službu až do 18. října 1919. Na Slovensku byl obrněný vlak č. 4 podřízen přímo Z.V.V. pro Slovensko.

Obrň. vlak č. 4 v roce 1919 do bojů na Slovensku již činně nezasáhl. Po příjezdu do Galanty dne 5. července byl v přísné hotovosti, ježto tam došlo k přestřelce z pušek mezi československými a maďarskými částmi. Před uzavřením příměří byl tento vlak v Salgótarjánu společně s jedním praporem čs. pěšího pluku 71, částmi maďarské bílé gardy a rumunskými hlídkami.

Obrněný vlak č. 4 zúčastnil se záchranných prací po železničním neštěstí v roce 1919 mezi Filakovem a Sámoš – Ujfalu. (Sdělil npor. Bohuslav Chrastina a por. Jan Poláček)

Výpis z Památníku čs. pluku Svobody III

Na Slovensku zůstali po odchodu obou praporů do Brna ještě bratři u voj. policie, u kontroly vlaků a pak náš panc. vlak č. 4 pl. Svobody č. 3. Velitelem jeho byl bratr npor. Chrastina a jemu přidělen br. por. Poláček a šik. Koutný. Odjel do pole začátkem července a sjezdil celé Slovensko. Pluk byl hrdý na svého obrněnce a na to, že i v tomto směru jsme se uplatnili. Věz, jejich úloha nebyla skončena a zůstali na Slovensku.

Npor. Kuník – přidělení

M.N.O. výu. čj. 98474-III./8 ze dne 16. prosince 1919 přidělilo k obrněnému vlaku č. 4 npor. Josefa Kuníka děl. pl. č. 11.

Změna velení 5. listopadu

Dne 5. listopadu 1919 přijmul velení vlaku lodní npor. Erich Graf od npor. Chrastiny.

Stanoviště obrněného vlaku č. 4

Od	Do	Stanice	Velitel
11. 6.	3. 7.	Brno ve stavbě	npor. Chrastina
5. 7.	8. 7.	Galanta	npor. Chrastina
9. 7.	28. 7.	Komárno	npor. Chrastina
29. 7.		Köbölkut	npor. Chrastina
30. 7.	19. 8.	Levice	npor. Chrastina
20. 8.	12. 9.	Bratislava	npor. Chrastina
13. 9.		Žilina	npor. Chrastina
14. 9.		Zvolen	npor. Chrastina
14. 9.	18. 9.	Salgótarján	npor. Chrastina
19. 9.	24. 9.	Somos - Ujfalu	npor. Chrastina
25. 9.	10. 10.	Salgótarján	npor. Chrastina
11. 10.	4. 11.	Filakovo	v zástup. por. Vrabec
5. 11.	9. 11.	Filakovo	npor. Erich Graf
10. 11.	11. 11.	Lučenec	npor. Erich Graf
12. 11.	20. 12.	Zvolen	npor. Erich Graf
21. 12.	20. 1.	Lučenec	npor. Erich Graf

Dne 31. prosince 1919:

Velitel vlaku: lod. npor. Erich Graf

Přidělení důstojníci:

npor. Josef Kuník (nastoupil 22. 1. 1920)

Přidělený rotmistr:

šikov. Koutný

Složení vlaku: 1 pancéřová lokomotiva 66-01

(od 16/VII jiná lokomotiva 1079-01)

2 dělové vozy Jk

1 útočný vůz Gr pro pušky

1 předběžný zajišť vůz Jn

Výzbroj: 2 horská děla vz. 15 ráže 75 mm
6 ruských kulometů rozdělených po třech v dělových vozech
Osádka vlaku: čítala 3 důstojníky a 43 mužů
Viz fot. snímky²²

TĚŽKÝ PANCÉŘOVÝ VLAK Č. 5 „PLZEŇ“

Těžký obrň. vlak č. 5 byl zhotoven v červenci 1919 ve Škodových závodech v Plzni na rozkaz generálního inspektorátu.

Odjezd na Slovensko 14. července

Z Plzně odjel pod velením npor. Jana Černocho s přiděleným npor. Vilibaldem Langem dne 14. července 1919 do Komárna a byl podřízen veliteli západní armádní skupiny gen. Mittelhauserovi. Později byl přidělen posádkou do Komárna a podřízen tamnímu úsekovému velitelství.

Denní rozkaz č. 1 vlaku č. 5 byl vydán dne 14. července bez udání místa. Z dalších denních rozkazů lze vyčísti, že vlak byl již dne 18. července na Slovensku. Adresa těžkého obrněného vlaku č. 5 dne 23. července byla panc. vlak „Plzeň“: polní pošta 22.

Por. Josef Votík – přidělení 16. prosince

M.N.O. v.č.j. 98474-III./8 ze dne 16. prosince 1919 přidělilo k těžkému obrň. vlaku č. 5 por. Josefa Votíka děl. pl. č. 104 jako dělostřeleckého mladšího důstojníka.

Dne 31. prosince 1919:

Velitel vlaku: npor. Jan Černoch

Přidělení důstojníci:

npor. Vilibald Lang

por. Josef Votík

Složení vlaku: 1 pancéřová lokomotiva 99.275-IV

2 dělové vozy Ke

2 kulometné vozy Ke

1 pancéřový vůz na náboje Ke

1 pancéřový vůz na náboje Gg

1 zajišťovací předběžný vůz

²²⁾ S největší pravděpodobností se fotografie do dnešních dnů nedochovaly.

Poznámka:	podle sdělení npor. Langa měl obrněný vlak č. 5 2 lokomotivy, 2 dělové vozy, 2 kulometné vozy, 1 pancéřový muniční vůz a vyzbrojen mimo kulometů 4 děly
Výzbroj:	4 námořní děla D/28 8 ruských kulometů 12 čínských kulometů 2 minomety vz. 17 ráže 9 cm
Osádka:	osádka vlaku čítala 2 důstojníky a 85 mužů

TĚŽKÝ PANCÉŘOVÝ VLAK Č. 6 „PRAHA“

První velitel: npor. Černý Vítězslav

Přidělení důstojníci:

npor. Navrátil Václav

por. Svoboda Ladislav

Těžký panc. vlak č. 6 „Praha“ byl zhotoven na rozkaz generálního inspektorátu ve Škodových závodech v Plzni. Obsazen byl většinou námořníky.

Odjezd 26. července

Z Plzně odjel dne 26. července 1919 přes Pardubice na Slovensko do Nových Zámků. Byl podřízen veliteli 11. divise západní skupiny gen. Mittelhauserovi. Do Pardubic přijel dne 1. srpna s porouchanou lokomotivou. Po opravě odjel 3. srpna na Nové Zámky.

Rozkaz č. 1 – první vlakový rozkaz čís. 1 byl vydán dne 31. července 1919

Těžký obrň. vlak č. 6 se již válečných operací nezúčastnil, ježto přijel na Slovensko již po uzavření příměří s Maďary, po ústupu Maďarů ze Slovenska konal výzvědnou a hotovostní službu na hranicích republiky.

Podle sdělení velitele vlaku byl vlak zásoben střelivem do kulometů německého původu a pro čínské kulomety, jimiž byl vlak vyzbrojen, nebylo ho lze použít. V boji mohl použít pouze děl a pušek kromě minometů.

Dar mužstvu dne 4. srpna

Škodovy závody věnovaly dne 4. srpna 1919 mužstvu obrň. vlaku č. 6 částku Kč 200,-.

Neštěstí při cvičení 13. srpna

Dne 13. srpna 1919 na polním cvičení obrň. vlaku č. 6 na malé dělostřelecké střelnici u Komárna stali se obětí příšerné nehody námořníci: čet. Ludvík Cejp z Náchoda a des. Josef Vadinský. Neštěstí způsobil granát, jenž explodoval v hlavni a roztrhl hlavěň. Oba jmenovaní sloužili za Rakouska na válečné lodi *St. Istvan* a při jejím potopení se zachránili.

Neštěstí událo se u námořního děla D/28 ráže 75 mm (převrtané ze 70 mm) v první dělovce druhé dělo. Explose granátu v hlavni měla za následek prasknutí hlavěň a její utržení asi v polovině své délky, utržená část hlavěň byla odmrštěna asi 8 metrů před dělovku. Kupole byla silně explozí zruinována, podlaha a stěna byly proraženy, ve stropě a pancíři trčely velké střepiny střely.

Mimo obou zabitých výše jmenovaných byli těžce zraněni: náředník Pilař střepinami na krku a pravé ruce, náředník Servis střepinami do obou tváří, do pravé strany hlavy a prsou. Lehce raněni odraženými střepinami ve vedlejší kupoli byli: štáb. šik. Friml a šik. Pospíšil.

Neštěstí mělo za následek velikou morální depresi u mužstva i důstojníků a nedůvěru k převrtaným námořním dělům.

Ustanovení důstojníků 31. srpna

M.N.O. ustanovilo velitelem těž. panc. vlaku č. 6 npor. Bohumila Skácela děl. pl. 302 za npor. Černého, za npor. Navrátila Václava ustanovila npor. Františka Světelského 4. střel. slováckého pluku.

Npor. Černý a npor. Navrátil byli přeloženi po předání svých funkcí do neaktivity.

Změna velení 7. října

Npor. Černý odevzdal velení vlaku npor. Bohumilu Skácelovi dne 7. října 1919 a byl dnem 9. října 1919 propuštěn do neaktivity.

Rtm. Josef Bouda byl dne 3. září 1919 přidělen k panc. vlaku č. 6, kde konal službu až do září 1922.

Dne 3. listopadu 1919 byl odeslán od těž. obrň. vlaku č. 6 npor. Ladislav Svoboda k náhradnímu prapaporu železničního pluku v Pardubicích za účelem studijní dovolené.

M.N.O. výn. čj. 98 474-III./8 ze dne 16. prosince 1919 přidělilo k těž. obrň. vlaku č. 6 por. Jana Kaštila děl. pl. 105 jako mladšího dělostřeleckého důstojníka.