

VOJENSKÉ ROZHLEDY

ČÍSLO 11.

ROČNÍK XIV.

LISTOPAD 1933

ČÁST VŠEOBECNÁ

Redaktoři: Brig. gen. Jiří Birula a podplukovník gšt. František Pohunek.

Štábní kapitán V á c l a v K a u t s k ý:

Cyklistické jednotky.

Jejich organisace a použití ve světové válce. — Jak zužítkovati válečné zkušenosti různých armád.

(Dokončení.)

Čím lze odstraniti nedostatky cyklistů?

Aby nebyla snižována průraznost jezdeckva tím, že by jeho cyklistické jednotky byly omezovány v rychlosti a v pohyblivosti a nebyly dostatečně vybaveny, bylo by výhodné jim dáti:

1. na dopravu těžkých kulometů terénní vozy,
2. doprovodná děla (na terénních vozech),
3. nákladní auta na dopravu těch předmětů, kterých vojin nepotřebuje přímo k boji — ulehčit cyklistům a tím i snížit jejich svalovou únavu.

Tím by byly nevýhody cyklistů, co se únavy a dopravy materiálu týče, proti „Dp.“, i když ne úplně odstraněny, zajisté podstatně zmírněny.

Z toho, co bylo uvedeno, vyplývá, že při organisaci:

- za 1. výhradně motorisovaných jednotek,
- za 2. výhradně cyklistických jednotek jsou v obou způsobech jisté nevýhody a nedostatky.

Organisace jednotek vybavených výhradně terénními vozy je velmi nákladná.

Nevýhody dopravy pěchoty na nákladních autech nelze odstranit.

Naproti tomu lze odstranit nedostatky cyklistů tím, že by byla organisace rychlé pěchoty provedena kombinovaně (viz org. návrh), při čemž by těžký materiál byl i s obsluhou dopravován na terénních vozech. Tento způsob by mohl míti svou důležitost nejen v jezdeckvu, ale i v armádách, neboť umožňuje použití rychlé pěchoty — cyklistů — na širší operativní základně.

Motorisované části cyklistického praporu s terénními vozy lze výhodně použiti i ke všem akcím uvedeným v G-X-1. Vyšší stupeň rychlosti lze pokládati za výhodu obdobně jako cyklistů proti jezdcům. Tato nová charakteristická vlastnost by umožnila zásah z větší hloubky, podchyce ní

PO., SPO., zvláštních oddílů, zajišťovacích oddílů atd. a aktivní obranu proti letectvu doprovázením os postupu těžkými kulomety.

Hodnota materiálu cyklistického praporu s početním stavem kombinovaným by byla ovšem vzhledem na bohatší vybavení motorovými vozidly vyšší. Podle návrhu se jeví přibližně asi takto:

718 kol po 1.000 Kč	718.000 Kč
18 terénních vozů po 70.000 Kč	1,260.000 „
17 kamionů 4tunových po 70.000 Kč	1,190.000 „
26 moto po 20.000 Kč	520.000 „
1 osobní auto	50.000 „
Celkem	3,758.000 Kč

*

Je třeba u nás cyklistických jednotek, — kde je přičlenit, — jak organisovat, vystrojit, — a vyzbrojit?

Nelze-li u nás prozatím vybudovat a organizovat pěchotu dopravnou výhradně na terénních autech, neobejdeme se bez cyklistických jednotek, které přes to, že mají i své nedostatky, mají velmi rozmanité možnosti použití.

To, že cyklistické jednotky jsou odkázány na cesty, nemůže býti ještě důvodem, aby jim nebylo přiznáno potřebné úměrné zastoupení v složkách bojovníků různých zbraní v organisaci armády; právě tak jako nemůže být uváděno proti organisaci letectva to, že nemůže pracovat v mlze, že nemůže dát spolehlivé negativní hlášení z lesů, proti organisaci jezdeckta, že nemůže do terénu v horách anebo do močálů, že je v zimě odkázáno na cesty a nemůže do terénu v hlubokém sněhu — proti organisaci obrněného vlaku, že nemůže jet mimo koleje a tak podobně.

Je věcí vojevůdce, aby při operacích disponoval svými bojovými prostředky tak, aby je uvedl v soulad na bojišti a co nejvíce těžil z jejich zvláštních vlastností pro splnění úkolu.

Že je to možné i co se použití cyklistických jednotek týče, dokazují četné válečné zkušenosti — ovšem za podmínek, které odpovídají jejich charakteristickým vlastnostem.

Podle válečných zkušeností neobejdeme se ani u nás bez cyklistických jednotek u jezdeckých brigád, jako bojových jednotek, ani v armádách, možno-li ovšem ve větším svazku, t. j. cyklistických praporů nebo cyklistických pluků. Také zařazení jich v převzvědných oddílech jezdeckých brigád a v divisních převzvědných oddílech je předvídáno.

Zařazení cyklistických jednotek udává nám použití, jež předvídáme. Podle toho by bylo nutno organisovat cyklistické jednotky v jezdecktu a v pěchotě jako zvláštní složku vyšších jednotek.

Srovnáme-li rychlost a pochodový výkon cyklistů, dojdeme k závěru, že jsou cyklisté příbuznější jezdecktu a že tedy i s hlediska taktického může býti jejich charakteristických vlastností u jezdeckta lépe využito než u pěchoty.

Hraničářským praporům, u nichž jsou nyní cyklistické rotý, případně jen z počátku války zvláštní druh boje, v kterém se uplatní. Později by jim snad připadl úkol čistě pěší.

V pohybné válce přejímá boj na široké frontě zpravidla jezdeckto.

V rámci vyšší jezdecké jednotky se projeví zpravidla požadavek vyjádření úsilí na určitém pásmu fronty, kdežto druhé části se stávají pod-

radnějšími, buď s úkolem čistě defensivním anebo jsou jim svěřovány vedlejší akce.

Operace sama nedá se řídit předem, nýbrž rozhodnutí musí se opírat o podrobné zprávy, jichž získávání je svěřeno jezdeckému a leteckému.

V provedení útočné nebo obranné akce, kde má být úsilí vyjádřeno, je třeba jednotky s mohutnou palebnou kapacitou, buď cyklistů nebo pěchoty.

Podkladem dispoice, z které velitel manévruje k soustředění sil na místě úsilí, je hloubka sestavy.

Rychlé použití cyklistů, aby mohli zasáhnouti s překvapením, předpokládá cestu do příslušného prostoru.

U jezdeckého tedy lze předpokládat, že se cyklistické jednotky uplatní lépe a že najdou větší příležitost, aby jich bylo použito, neboť i prostor, v kterém jezdecké operuje, bude nejen širší, ale i hlubší — připadá tedy do tohoto prostoru zpravidla i větší počet cest.

Jezdecký kůň se stane za války téměř nenahraditelným; ne snad nemožností nákupu, ale svým dlouhým výcvikem. I to mluví pro zařazení cyklistů především k jezdeckému.

Nebylo by hospodárné, ani s hlediska operativního prozíravé, ukládat jezdeckému úkoly, při nichž by bylo jsouc nedostatečně vybaveno různými složkami decimováno. Je proto účelnější, aby takové úkoly, které mohou zastati snadno nahraditelné cyklistické jednotky, nebyly přikazovány jezdeckému.

Aby jezdecké vyhovělo svému úkolu i co do spolupráce s cyklistickými jednotkami obzvláště v rámci SPO., bude nevyhnutelně nutno poskytnout jezdeckému možnost cvičení ve spolupráci v období korouhveňích a plukovních koncentrací. Není přec možno očekávati dobrý výsledek spolupráce v boji, když nebyla jednotkám dána předchozí příprava.

Nedostatek spolupráce nepociťují nynější cyklistické jednotky jezdeckého snad ani tolik jako velitelé SPO. a jezdeckého vůbec, protože ony stále cvičí s jezdeckým, naproti tomu tito ve většině jezdeckých pluků zřídka kdy s cyklisty (totéž se vztahuje i na spolupráci s OA.).

Naskýtá se otázka, odkud budou dotovány SPO. cyklisty ve válce. Od cyklistických korouhví? V tom případě při nynější organizaci nezbude mnoho veliteli jezdecké brigády z jeho bojové jednotky, která by potom najisto nebyla jednotkou s mohutnou kapacitou palby, s níž by mohl vyjádřit plně těžiště svého úsilí v boji.

Od cyklistických rot hraničářských praporů? V tom případě nejenže nebudou secvičení jezdecké, ale ani cyklistické roty, protože spolu před tím vůbec nepracovali.

Bez předchozí spolupráce a zkušeností z cvičení nelze očekávati dobrý výsledek akcí válečných. Je tedy třeba již v míru více přihlížeti k taktickému sblížení jezdeckého s cyklisty a uskutečniti je ve spolupráci při cvičeních. S nynější jednou cyklistickou eskadronou je to nemožné.

*

Pokud jde o otázku organizace cyklistických jednotek u jezdeckého a pěchoty, lze pokládat za přijatelný názor, že není třeba odlišné organizace v těchto zbraních, nýbrž že stačí vyřešiti organizaci cyklistických praporů, a to jednotně, jak pro jezdecké, tak i pěchotu.

Tvoří-li podle P-I-1 pěší prapor taktickou jednotku, dovolující kombinaci vyšších velitelů, je nutno i u cyklistických formací jezdeckta, které nejsou nic jiného než pěchotou na kolech, vzít za základ pro jezdecké brigády rovněž jako taktickou jednotku — cyklistický prapor.

Je též na uvážení, zdali i dosavadní organizace, co se týče kulometných čet v setninách, vyhovuje a zdali by nebylo výhodnější vzhledem na to, že cyklistického praporu bude použito zásadně jako pěšího praporu, organisovat zvlášť kulometnou rotu v praporu. Má to mnoho nepopíratelných výhod jak výcvikových, tak materiálních i operativních. Cyklistický prapor by bylo účelné doplnit technickou rotou s četami: spojovací, zákopnickou, doprovodných děl a pomocnou.

Tím, že by cyklistické prapory byly organisovány v pluky obdobně jako horská pěchota, bylo by umožněno nejen sloučiti je podle potřeby, ale i velitelství cyklistického pluku by bylo velitelstvím po stránce administrativní s příslušnou kompetencí. Nebylo by překážek ani pro použití jednotlivých cyklistických praporů samostatně. Jejich jednotná organizace by umožňovala vzájemné doplňování, i eventuální sloučení pro potřebu armád ve větší svazky — pluky.

S tohoto hlediska je také vypracován přiložený návrh na organizaci cyklistického praporu.

Část materiální.

Armádní kolo. Skládacích kol bylo ve světové válce používáno hlavně v italské a rakouské armádě. Ježto se však neosvědčila a je snaha snížit břemeno bojovníků, lze se nadíti, že bude od nich spíše upuštěno, než aby byla zdokonalována. Skládací kola jsou menší, většinou na plných gumách, jízda na nich obtížnější, a proto i pochodové výkony jsou nižší. Tato kola se předčasně opotřebovají, protože materiál více trpí tvrdými otrěsy.

Výkonnost cyklisty zatíženého na zádech bicyklem po sesednutí k boji je značně snížena. Ježto však požadavek je opačný a velitelé požadují zvýšené výkony, je nutno spíše zdokonaliti způsob dopravy kol.

Je jisto, že nemalý vliv na zanikání skládacího kola mohla by míti i motorisace v armádě (dopravní vozy mohou do terénu). Terénních vozů může býti mimo jejich určení (viz návrh: část organizační) využito i k dopravě kol v těch případech, v kterých se nyní předepsané tříkolky k témuž účelu nehodí.

Zdokonalené naše kolo bude vyhovovati armádním požadavkům válečným. Tato otázka je řešena vojenským technickým a leteckým ústavem a je tedy záruka, že bude účelně vyřízena.

Zásoba kol. Co se týká opatření kol, nelze spoléhat až na dobu mobilisace a vzít snad potom do válečných cyklistických útvarů kola různých typů a značek. Byly by tu obtíže s jejich udržováním, a proto je nutno již předem pamatovati na jednotnost kol a na jejich náhradní součásti; ty je třeba pro případ mobilisace již předem zajistiti.

Po zavedení „armádního kola“ je na uvážení, zdali by nebylo účelné povolit volný prodej tohoto typu. Bylo-li by u armádního kola dosaženo lepší kvality než u cestovních kol komerčních typů, byla by i naděje na značné rozšíření armádního kola vzhledem k poptávce po něm.

K získání úspor při udržování augmentačních zásob bylo by snad možno i subvencovat „armádní kolo“ těm vojínům v záloze, kteří jsou

v kmenovém počtu cyklistických jednotek; zavázali by se reversem, že budou udržovat armádní kolo po určitou dobu, a to jak pro cvičení, tak i pro případ mobilisace, a k narukování s armádním kolem s novými obručemi. Obzvláště dotud, pokud nebude dostatek armádních kol v zásobě, předešel by se v mobilisaci chaos s náhradními součástkami kol různých typů.

Způsob dopravy „Š“ kulometu 7/24,
podle K-I-6 § 14, část 3.

Nynější způsob dopravy:

- a) na tříkolkách — nevyhovuje,
- b) na speciálním kole — není vyřešen,
- c) na nosítkách — za pochodu na delší vzdálenost jej nelze provésti.



Obr. 1.

Účelnější by byl:

a) místo dvou nespolehlivých tříkolek (jedna na Š kul. 7/24, druhá na střelivo) jeden lehce obrněný dopravní vůz terénní, který by pojal mimo šoféra i přímou obsluhu, kulometný materiál a příslušnou část střeliva.

Nejlépe by vyhovoval stroj čtyřválcový, který by odpovídal požadavkům předpisu „Klasifikace motorových vozidel“. Takový vůz byl zkoušen již r. 1928 (viz Voj. techn. zprávy z r. 1927, čís. 5). Osvědčil-li se, vyhověl by úplně i požadavkům kulometného družstva, čtyři i setniny, obzvláště též proto, že usnadňuje dopravu kol za palebným, anebo ustupujícím sle-

dem, dopravu materiálu, střeliva a ve válce i odsun raněných a jejich kol, kdyby nebyli schopni dopravit kola zpět samostatně.

Cena terénního vozu by přibližně odpovídala asi ceně dvou tříkolek předepsaných nyní k témuž účelu. Toto řešení by nevyžadovalo zvláštního nákladu finančního, ježto by nynějších tříkolek mohlo být použito k jiným účelům.

Nevyhovuje-li zkoušený typ terénního vozu, bylo by nutno na základě taktických požadavků konstruovat k tomu účelu vozidlo dokonalejší.



Obr. 2.

b) Způsob dopravy na speciálních kolech lze považovat za nezbytný pro případ poruchy motoru, nebo je-li třeba přiblížit se nehlučně nebo po pěšině s kulometem „Š“. Dosavadní způsob řešení této otázky nevyhovuje. Přiložený návrh by usnadnil účelné vyřešení této otázky tím spíše, že toho způsobu dopravy jest u cyklistických eskadron již třetí rok používáno a velmi dobře se osvědčil. U kola přes značné zatížení se nevyskytují mimořádné poruchy a má i tu výhodu, že mimo rám jsou veškeré součástky normální a lze je tedy snadno vyměnit. Mohlo by býti zavedeno pro všechny cyklistické jednotky vyzbrojené kulometem „Š“ a nevyžadovalo by to zvláštních finančních nákladů (viz obr. 1).

Na dopravu podstavce kulometu „Š“ 7/24 stačí primitivní souprava upravená pro normální armádní kolo (viz obr. 2).

Střelivo: dvojitý nosič speciální po 250, t. j. celkem 500 nábojů (viz obr. 3). V čas potřeby mohou si ještě pozorovatel a nabíječ ovinout

křížem přes prsa po 1 pásu, takže může přímá obsluha na třech kolech dopraviti celkem 1000 nábojů.

Podle získaných zkušeností vyhovuje toto řešení velmi dobře a v praxi se osvědčilo; obzvláště při něm zasluhuje povšimnutí rozložení váhy a snížení těžiště proti dřívějším způsobům.

Odůvodnění. Těžký kulometný materiál nelze u cyklistických jednotek dopravovati na nosítkách na zádech cyklisty (možné to je jen výjimečně, a to na kratší vzdálenost před zahájením boje). Musí býti snahou přenést mrtvou váhu na kolo. Cyklista tím nebude v jízdě unavován a může si dokonce při jízdě s kopce nebo povětru i odpočinout. Kola na dopravu kulometného materiálu by byla přidělena záložní obsluhy (viz návrh organizační).



Obr. 3.

Lehký kulomet ZB v z. 26. Podle výše uvedeného důvodu bude účelné vyřešiti způsob dopravy kulometu ZB na kole, ne na zádech cyklisty (viz obr. 4). Také tento způsob byl vyzkoušen a osvědčil se. Není pro něj třeba nákladného zařízení.

Nosiče. Nosiče na kola v cyklistických částech nelze doporučiti. Dřívější, kterých je ještě nyní používáno, jsou slabé a snadno nejenže se deformují, ale většinou i praskají. Novější vzor je sice dobrý, ale ježto je solidněji zhotoven, je značně těžší.

I jednotlivcům, cyklistickým spojkám, přiděleným u jednotlivých velitelství, je nutné povolit naložení torby na vůz — tím lépe vykonají svou službu — obzvláště při zvýšených požadavcích.

Také cyklistická jednotka by se mnohem lépe uplatnila v terénu, kde by šlo o převádění náručních kol příčně terénem a vůbec o přesuny náručních kol.

Místo nosičů by bylo účelnější předepsati pro každou cyklistickou setninu nákladní auto s určením k dopravě oněch předmětů, kterých cyklista v boji nepotřebuje. Průzkumné oddíly pěchoty nakládají rovněž tyto předměty na vozy, aby mohly splnit lépe svůj úkol. V tom případě by byl účelnější místo toreb zavéstí batoh.



Obr. 4.

Ač se zdá tento požadavek nákladný, nebylo by tomu tak ve skutečnosti. Přijetím návrhu by se u setniny uspořilo:

200 nosičů (nový vzor s řemením) po 80 Kč, t. j.	16.000 Kč
rozdíl v ceně batohů a nyníšších toreb 210×51, t. j.	10.710 „
předěšlo by se předčasné opotřebování kol pro značné zatížení (praskání rámm, klikových středů, věnců kol a opotřebování zadních středů), na které nutno počítati na jedno kolo ročně 100 Kč, t. j. 200×100	
	20.000 „
celkem by se uspořilo	46.710 Kč

Za tuto cenu by bylo možno opatřiti dobré evidenční auto v mobilisaci. I když by cena nového nákladního auta byla o něco vyšší, byl by na druhé straně velký užitek v použití cyklistických jednotek, neboť by byly vždy svěží a byla by značně zvýšena i jejich taktická pohyblivost. Mimoto by bylo auto po složení batohů ihned k dispozici k odběru střeliva, pohonných hmot, viktualií, materiálu atd.

Kuchyně. Při ideálním řešení by měl mít trén o jeden stupeň vyšší rychlost než jednotka, které je přidělen. Dosavadní improvisace „kuchyně ve vleku nákladního auta“ nevyhovuje.

Kuchyně takto dopravovaná může se pohybovat jen asi 6—8kilometrovou rychlostí v hodině a i při té se předčasně opotřebuje. Při pochodovém výkonu cyklistické jednotky 60 km za den (nečítaje s úsilným pochodem 120 km za den) je třeba k dojetí kuchyně 7 hodin. Na přípravu stravy 3 hodiny (nelze vařit za pochodu, neboť nejen oheň, ale i rošt se vysype z ohniště prudkými otřesy na silnici). I když je přibližně předvídána situace cyklistické jednotky na bojišti a postupnými posuny se kuchyně přibližuje k trupu, dojde až pozdě v noci, mnohdy téměř až před odchodem trupy.

Druhá improvisace, naložení kuchyně na auto, rovněž prozatím nevyhovuje. Umožňuje sice rychlejší dopravu kuchyně, ale je obtížné skládání a nakládání kuchyně, obzvláště je-li roztopena. Další nevýhoda je v nevyužití ložné plochy auta a v nebezpečí výbuchu pohonných hmot.

Má-li být cyklistická jednotka způsobilá dostát v úkolech, které jí jsou uloženy, je nutno opatřit ji automobilisovanou polní kuchyní vlečenou terénním autem. Není-li to prozatím z technických důvodů možné, je nejúčelnější provádět zásobování cyklistických jednotek varnicemi, které jsou dopravovány na terénním dopravním voze.

V ýstroj. Místo nynějších ovinovaček a lýtkovic lze pro cyklisty pokládati za účelnější hladké kožené kamaše. Ovinovačky tísní nohu v lýtku a jak ovinovačky, tak i lýtkovice se při postupu pěšky porostem trhají. Při deštivém počasí nasáknou vodou a zaviní reumatismus kloubů. Při blátivém i suchém počasí (prachem) se znečistí a častým praním se předčasně opotřebují.

Červené kalhoty pro cyklistické jednotky jezdeckva by bylo záhodno zrušit. K výcviku i pro válku jsou účelnější kalhoty barvy khaki a na vycházku se zelenými ovinovačkami a lýtkovicemi se nehodí.

*

Závěr. K dosažení úspěchů na bojišti je nutno použití všech moderních prostředků a technických vymožeností. Mezi dopravní prostředky patří i kolo. Nebylo by prozřetelné, kdyby toho dopravního prostředku v organizaci armády nebylo náležitě využito a nebyl úměrně zastoupen.

Pohledem na mapu našeho státu dojdeme k poznání, že naše armáda bude bojovat pravděpodobně na vnitřní linii. Právě pro tento způsob boje je nejdůležitější možnost rychlých přesunů. Vzhledem na hustotu komunikační sítě nutno uznati, že se cyklisté právě k přesunům velmi dobře hodí.

Ježto výroba i použití kol u nás jsou rozšířeny, lze očekávat i značné rozmnožení cyklistických útvarů během války. Dojde k tomu asi tím spíše, že kolo je jedním z nejlevnějších dopravních prostředků, a proto, že cyklistické jednotky lze v našich poměrech snadno doplňovat a ztráty nahrazovat.

Za předpokladů, které jsou uvedeny v tomto pojednání, mohou být cyklistické jednotky onou skupinou bojovníků, jejichž vývoj a reorganizace patří nejbližší budoucnosti, zvláště v našich poměrech.

Návrh na organisaci cyklistického praporu.

Celkový početní stav cyklistického praporu.
Podrobná organisace jest uvedena v tabulkách.

	Důstojníci		Rotmistři	Poddůstojníci	Mužstvo	Auta	Moto	Kola	Pozn.
	vyšší	nižší							
Velitelství praporu	4	6	6	28	89	1 osob. 2 ter. 6 nákl. 1 zdrav.	6	90	
1. cyklistická rota		5	3	43	159	2 nákl.	2	199	
2. cyklistická rota		5	3	43	159	2 nákl.	2	199	
3. cyklistická rota		5	3	43	159	2 nákl.	2	199	
Kulometná cyklistická rota	1	4	4	76	82	16 ter. 1 zdrav. 5 nákl.	15	32	
Celkem	5	25	19	244	624	1 osob. 18 ter. *) 17 nákl. **) 2 zdrav.	27 ***)	719	*) terén. **) vzduš. obručí ***) s přívěsnými vozíky

Velitelství cyklistického praporu.

		Důstojníci		Rotmistři	Poddůstojníci	Mužstvo	Auta	Spřívěs. moto	Kola
		vyšší	nižší						
Velitelství	Velitel praporu 1. pobočník takt. 2. pobočník tech. lékař proviantní hospodář technická správa	1 1 1 1	1 1 1		1 řidič		1 osob.		1 1
Spojovací četa spoj. druž. zprav. druž.	Velitel čety hlídka pozorovat. cyklisté ordon. motocykl. ordon. Roj ústředny 1. roj staniční 2. roj staniční Roj radiotel. Řidič a pomocník		1	1	1 1 1 2 1 1 1 1	3 2 2 2 5 5 5 1	1 auto	1 2	4 3 5 6 6 6
Zákop. četa	Velitel 1. družstvo 2. družstvo		1		4 4	12 12			1 16 16
Četa do- prov. děl.	Velitel 1. družstvo 2. družstvo		1	1	1 1	6 6	1 terén. 1 terén.	1	
Pomocná četa	Výkon. rotmistr mechanik a pom. zbrojář a pomoc. účetní rotmistr písař krejčí obuvníci kuchaři nosiči obvazů a sběrači raněných důst. sluhové			1 1 1 1	1 1	1 1 1 3 2 2 2 2 10	1 zdrav.	1	1 2 2 1 3 2 2 2 10
Trén	Velitel tech. poboč.				1 1 1 1 1	1 1 1 1 1	1 dílna 1 mater. 1 munič. 1 poh. hm. 1 kuch.		
	Celkem	2+2 10	6	6	28 117	89	1 osob. 2 terén. 6 nákl. 1 zdrav.	6 moto s přívěsem	90

Cyklistická rota 1, 2 a 3.

Velitel roty		Důstoj.	Rotmistři	Poddůstojníci	Mužstvo	Auta	Moto	Kola
		1					1	
1. četa	Velitel čety zástupce četní mechanik	1		1	1			1 1 1
	1. družstvo			1 1	1 1 3			1 1 1 1 3 1 3 2
	Velitel vel. roje střelců střelec nabíječ pomocníci vel. roje úderného úderníci granátníci			1	3 3 2			
	2. družstvo } jako			3	10			13
	3. „ } 1			3	10			13
2. četa		1		10	31			42
3. „	jako 1.	1		10	31			42
4. „		1		10	31			42
Pomocné družstvo	Velitelský roj		1	1 1	8 1 1			1 1 1 8 1 1
	Výkonný rotmistr zprav. poddůst. ordonační poddůst. sběrač raněných trubač pozorovatel motocyklista spojky signalisté }			1 1	3		1	4
	Hospodářský roj		1 1		1 1 2 2 2 1 5 2			1 1 1 1 2 2 1 5
	účetní rotmistr mechanik pomocník písař kuchaři krejčí obuvník důst. sluha řidiči pomoc.			2	2	2		
	Celkem	5	3	46	151	1 nákl. mat. 1 nákl. kuch.	2 s přív.	199

Kulometná cyklistická rota.

		Důstojníci		Rotmistři	Poddůstojníci	Mužstvo	Auta	Moto	Kola
		vyšší	nižší						
Velitel		1						1	
Velitel čety			1					1	
1. četa	Velitel				1			1	
	1. družstvo				1 1 1 1	2 2	1 ter.		
	2. kulomet jako 1.				4	4	1 ter.		2
	2. družstvo				9	8	2 ter.	1	4
	jako 1. družstvo								
2. četa			1		18	16	4 ter.	2	8
3. četa			1		18	16	4 ter.	2	8
4. četa			1		18	16	4 ter.	2	8
Pomocné družstvo	Výkonný rtm. moto ordon. mechanik pomocník ordon. zbrojíř pomoc. trubač (řidič vel.) sběr. raněných krejčí obuv. kuchaři účetní písaři důst. sluhů			1 1 1 1 1 1 1 1	2 1 1 1 1	8 1 1 1 2 5	1 zdrav. 1 nákl. aut.	1 2 1 1	
				1					
Trén							16 ter. 1 zdrav. 1 nákl. aut. muž. 1 nákl. mat. 1 „ mun. 1 „ pohon. hmot. 1 „ kuch.	15 moto	32 kol
Celkem		1	4	4	78	82	16 ter. 1 zdrav. 5 nákl.	15	32