



*A. Geniewicki*

WOJSKOWY INSTYTUT NAUKOWO-WYDAWNICZY

Pułkownik LOIR  
Z Franc. Misji Wojsk. w Polsce.

# JAZDA

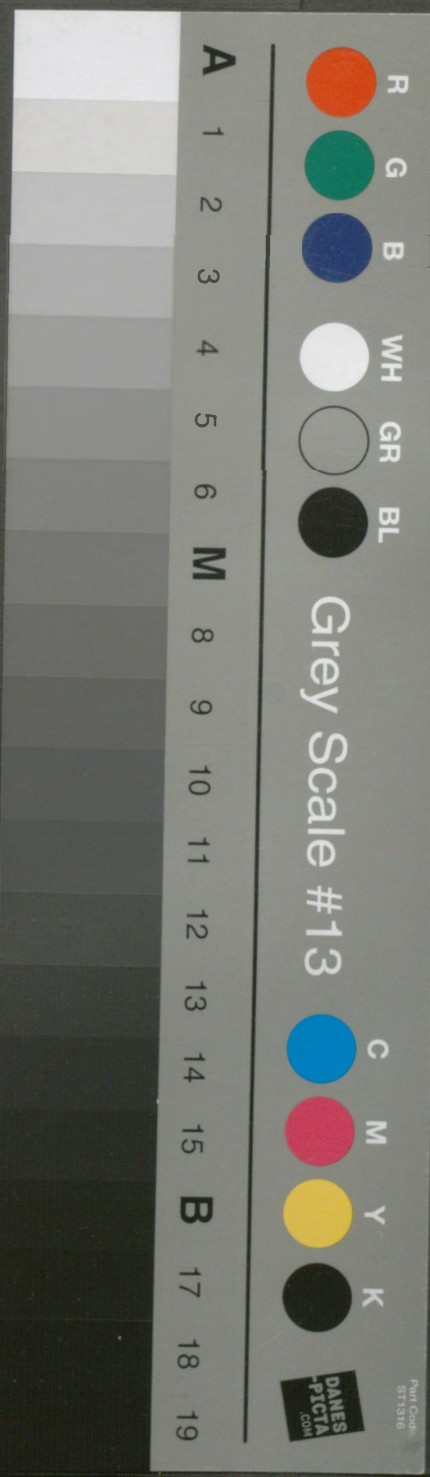
WYKŁADY KURSÓW INFORMACYJNYCH  
WYŻSZYCH DOWÓDCÓW.

*1/2*



WARSZAWA 1921  
GŁÓWNA KSIĘGARNIA WOJSKOWA.

*60*



*A. Geniewicki*

WOJSKOWY INSTYTUT NAUKOWO-WYDAWNICZY

Pułkownik LOIR  
Z Franc. Misji Wojsk. w Polsce.

# JAZDA

WYKŁADY KURSÓW INFORMACYJNYCH  
WYŻSZYCH DOWÓDCÓW.



60

WARSZAWA 1921  
GŁÓWNA KSIĘGARNIA WOJSKOWA.

*A. Guiermes*

WOJSKOWY INSTYTUT NAUKOWO-WYDAWNICZY

Pułkownik LOIR  
Z Franc. Misji Wojsk. w Polsce.

# JAZDA

WYKŁADY KURSÓW INFORMACYJNYCH  
WYŻSZYCH DOWÓDCÓW.



WARSZAWA 1921  
GŁÓWNA KSIĘGARNIA WOJSKOWA.

55 2142

43754 / i

DRUKARNIA J. KONDECKIEGO  
MARSZAŁKOWSKA № 53a.

PULKOWNIK LOIR.

## WYKŁADY O JEŹDZIE.

### I. JAZDA DYWIZYJNA.

By móc zachować swobodę ruchów, dowództwo wszelkich stopni musi być poinformowane o zamiarach i działaniach nieprzyjaciela. Przy ziej pogodzie, (mgle, deszczu i wicherze) lotnictwo jest ślepe: zasłony, laski, domy ukrywają przed niem dużo rzeczy. Duszą rozpoznania pozostaje więc zawsze jaszda.

W ogólności jazda dzieli się na trzy grupy:

1. *Dywizje samodzielne*, pod bezpośrednimi rozkazami Naczelnego Dowództwa. Wysyłane z chwilą wypowiedzenia wojny celem rozpoznania, dywizje te mają za zadanie dostarczyć dowódcom armji wiadomości, niezbędnych do rozwinięcia planu działania i do przesłaniania armji.

2. *Jazda korpusu*, w sile jednego lub dwóch pułków, odanych do dyspozycji każdego dowódcy korpusu armji, dla dostarczania potrzebnych mu wiadomości i udziału w przesłanianiu wojsk.

3. *Jazda dywizyjna*. Ponieważ samodzielne dywizje jazdy oraz jazda korpusna, działają bardzo daleko przed kolumnami piechoty, trzeba było wyposażyć piechotę w jazdę, będącą stale na jej rozkazy i w ścisłej z nią łączności. Jazda ta (dwa szwadrony na dywizję piechoty) jest jazdą dywizyjną. Szwadron liczy około 150—160 koni, pod dowództwem rotmistrza i 4 oficerów, dzieli się na 4 plutony po 4 sekcje i jest wyposażony w pewną ilość broni samoczynnych, r. k. m. i c. k. m. Cyfra 150 koni istnieje w rzeczywistości tylko na początku działań. Wskutek ubytku rannych, poległych i t. d., spada ona rychło na 100—120. Przeciętnie więc liczyć można na 200—250 koni w obu szwadronach. Jazda ta, ma służbę bardzo ciężką. Nie można od niej żądać, by tworzyła przed dywizją sieć ubezpieczeń, przez którą nie przeszedłby najmniejszy patrol nieprzyjacielski. Jednakże dowódca dywizji *musi być uprzedzony* o obecności artylerji lub większych sił nieprzyjacielskich, zanim jego wojska dostaną się pod ogień działowy lub tak zbliżą się do nieprzyjaciela, na taką

odległość, że nie ma już swobody działania. To „ubezpieczenie dowódcy” jest zadaniem jazdy dywizyjnej. Poza to jest rzeczą ważną, aby piechota wchodziła w bój jaknajmniej zmęczona, należy więc oszczędzić jej każdego niepotrzebnego ruchu, marszów i przesunięć przez pola, zmian kierunku, zawczesnych poruszeń. Im dłużej piechota będzie mogła maszerować spokojnie drogami, tem większą będzie to miało wartość. Jeździe dywizyjnej przypadnie obowiązek ulżenia i ułatwienia tej służby *ubezpieczenia wojska*.

W jaki sposób jazda wywiąże się z tego podwójnego zadania? Dowódca szwadronów rozporządza 8-u plutonami. Zostawiając jeden dla służby wewnątrz kolumny, którą rozpatrzemy poniżej, mieć będzie siedm plutonów.

Dywizja piechoty posuwa się naprzód, poprzedzana własną strażą przednią i przedtem jeszcze swą jazdą. Dowódca dywizji musi wówczas przedewszystkiem wyjaśnić dokładnie dowódcy szwadronów jazdy dywizyjnej, czego od niego wymaga, musi podać mu swój plan działania, drogę marszu, wszelkie wiadomości, jakie posiada o wojskach własnych i nieprzyjacielskich i zostawić mu następnie jak największą inicjatywę dla wykonania rozkazów.

Ponieważ armję przesłania już na wielką odległość jej dywizja jazdy i pułki jazdy korpusów, wystarczy, jeśli dowódca szwadronów wyśle swe podjazdy na 5—6 kilometrów, przyczem naturalnie, odległość ta zmienia się stosownie do rodzaju terenu. Są to podjazdy dla „ubezpieczenia dowódcy”. Ponieważ piechota maszeruje wolno, znajdują one czas potrzebny do pracy. Złożone z oficera lub wyborowego podoficera oraz 5—6 szeregowców, posuwają się one wzdłuż drogi, wyznaczonej przez dowódcę szwadronów, kolejnymi skokami, kłusem od jednego punktu obserwacyjnego do drugiego, zatrzymują się, przyszkukują teren, wypytyują przechodniów, mieszkańców osad i wsi, a potem jadą znów dalej.

Dowódca szwadronów musi pozostać jedynym sędzią, jeżeli idzie o liczbę podjazdów. *Jest to jego rzemiosłem.*

Za tą zasłoną podjazdów, wzdłuż osi marszu dywizji, a około 1500—2000 mtr. przed zwiadowcami piechoty, maszeruje reszta jazdy dywizyjnej.

Jak podjazdy, posuwa się ona kolejnymi skokami, kłusem. Po przybyciu na wybrane miejsce, dowódca zatrzymuje się, wysyła, jeśli uważa za stosowne szperaczy, każe przetrząsać wsie, lasy, uprzętać drogi i rozpoczyna dalszy marsz z chwilą, gdy jego łącznicy oznajmją przybycie piechoty. Piechota musi *widzieć*, że jazda jej strzeże; zwykle bowiem jazda ma chęć posuwania się zbyt szybko i zbyt daleko.

Na flanki kolumny, jeśli dywizja maszeruje odosobniona, dowódca szwadronów wysyła patrole mniej lub więcej silne, zależnie od tego, czy teren płaski czy pagórkowaty, czy otwarty

lub pokryty, zawsze jednak przestrzegając zasady, by kolumny maszerujące nie zostały napadnięte, zanim dowództwo nie będzie zawczasu uprzedzone o natarciu nieprzyjaciela. Te boczne patrole posuwają się jak podjazdy, kolejnymi skokami, zatrzymują się dla obserwacji i trzymają się stale na wysokości pierwszych oddziałów jednostek, które mają ubezpieczać. Przy drogach, prowadzących do tej, którą maszeruje dywizja, pozostawiają one placówki aż do przejścia ostatnich oddziałów.

Ilekoć tylko można, należy szwadronom dywizyjnym przydzielać samochody pancerne, które powinny posuwać się ze szpicą. Wobec tego, że niebezpieczne są dla nich tylko przejścia łąsne i ukryte wsie, gdzie można im łatwo przeciąć odwrót, w terenie płaskim, nie potrzebują one lękać się prawie niczego. Wyprzedzając kawalerzystów, o ile można dwójkami, przechodzą one szybko przestrzenie otwarte i zatrzymują się dla obserwacji u przejść niebezpiecznych (wsie, lasy, cieśniny). Tu oczekują one kawalerzystów, którzy przeszukują zasłonę i jeśli trzeba, rozpraszają nieprzyjaciela wspólnie z jazdą, poczem maszerują dalej naprzód. Największą usługą, jaką samochody pancerne mogą oddać jeździe, jest zmusić do odwrotu nieprzyjacielski karabin maszynowy, który, jeśli jest dobrze umieszczony w zasadce, może długo zatrzymać samą jazdę.

W ten sposób odbywa się *ubezpieczenie dowódcy i wojsk*.

Pluton, zostawiony do dyspozycji dowódcy piechoty, ma różne funkcje do spełnienia: przy straży tylnej zostawia on mały patrol policyjny (1 podoficer, 3—4 szeregowców), dostarcza łączników dla poszczególnych jednostek, dla artylerji, jazdy i taborów, dostarcza sztafet, szeregowych do składnic meldunkowych, jeśli trzeba, eskorty dla oficerów sztabu i t. d.

Pozostaje jeszcze służba łączności, mająca bardzo wielkie znaczenie. Rozkazy i rozporządzenia wydawane przez dowódcę dywizji będą tylko wtedy odpowiadały położeniu, jeśli ma on dokładne wiadomości o ruchach i zamiarach oddziałów sąsiednich i własnych, a to odnosi się również do dowódcy plutonu, kompanji czy bataljonu.

Łączność ta między dywizją a oddziałami sąsiednimi powinna stworzyć się automatycznie, tak jak tworzy się straż przednią i właśnie jazda, poinformowana przez *sztab dywizji*, powinna wysłać potrzebne oddziały, zapewniające stałą łączność.

Z chwilą, gdy sygnalizowano nieprzyjaciela, dowódca szwadronów melduje o tem i udaje się w jego kierunku z całym swym oddziałem, zostawiając jedynie kilku kawalerzystów przy straży przedniej piechoty i stara się bądź odeprzeć nieprzyjaciela, jeśli jest słaby, oszczędzając w ten sposób piechocie niepotrzebnego natarcia, bądź stwierdzić jego stanowiska i w razie oporu rozpoznać jego siły. W razie rozpoczęcia potyczki, wycofuje się do dyspozycji dowódcy dywizji, wysyłając uprzednio patrole

bojowe, dla „ubezpieczenia dowódcy“ na skrzydłach podczas całej akcji. W razie odwrotu jazda dywizyjna maszeruje w straży tylnej, z samochodami pancernymi, według tych samych zasad, co w marszu naprzód.

Gdy nieprzyjaciel się cofa, rozpoczyna niezwłocznie pościg, przy którym przez ogień swych karabinów maszynowych wzdłuż kolumn nieprzyjacielskich będących w odwrocie, może osiągnąć duże wyniki.

Jeśli dywizja piechoty w związku maszeruje na małą odległość od jazdy korpusu, jazda dywizyjna zgrupowana posuwa się przed dywizją piechoty i służy poprostu jako łącznik między jazdą korpusu a dywizją piechoty, lecz zawsze w pogotowiu do podjęcia na nowo roli, z chwilą, gdy jazda korpusu się oddali.

Jeśli dywizja piechoty jest na skrzydle, jazda dywizyjna posuwa się na jej otwartym flanku.

Z chwilą zatrzymania się dywizji na postój, służba straży przedniej powinna stać się automatycznie służbą czat. Placówką jest wówczas patrol zwiadowców, który się zatrzymał, uprzedzony przez dowódcę dywizji o czasie trwania postoju i o wydanych zarządzeniach, dowódca szwadronów jazdy dywizyjnej tworzy natychmiast przed placówkami piechoty sieć podwójnych czujek konnych. Na jaką odległość i ile, — to zależy zupełnie od terenu i od czasu trwania postoju.

Następnie trzeba obsadzić przez oddziały, o sile różnej w każdym pojedynczym wypadku, ważne punkty przejścia i cieśniny w promieniu 5 — 6 kilometrów. Ronty konne powinny sprawdzać należyte wykonywanie tej służby.

Oficerowie piechoty skarżą się często na złą wolę, jaką spotykają u swych kolegów z jazdy w wykonywaniu rozkazów. Ci znów, wysłani jako jazda dywizyjna, myślą, że są prześladowani i uważają się stale za ofiary oficerów piechoty, którzy nie wiedzą zupełnie, czego można żądać od konia.

Ten nastrój powinien zniknąć po obu stronach. Jest pewnem, że koń, z ciężarem 120 — 150 kilogramów na grzbiecie, wymaga, by go oszczędzać. W polu nie powinno się nigdy widzieć kawalerzysty pędzącego galopem, chyba, w wypadkach bardzo ważnych. Konie muszą spać w nocy rozsiadane. Trzeba myśleć o tem, by dać im czas na jedzenie i picie.

Widzieliśmy, że w poszczególnych wypadkach jazda dywizyjna może oddać olbrzymie usługi. Leży więc w interesie samej piechoty, zachować ją możliwie nietkniętą, aby w danej chwili móc zażądać od niej wysiłku, jak mówi regulamin francuski, „do ostatnich granic sił ludzi i koni“.

Oszczędzajcie więc waszą jazdę, która może wam zapłacić hojnie w ciągu paru godzin za wszystkie troski, jakimi była przez was otaczana.

## II. JAZDA W ARMJI.

W czasie wojny armją kieruje Naczelne Dowództwo. Naczelne Dowództwo, przygotowując plan działań i ustalając punkt koncentracji swych sił, kieruje się nie rozpoznaniem jazdy, lecz innemi względami.

Manewr przed bitwą pod Warszawą n. p., został przygotowany według ogólnej myśli przewodniej wyzyskania nadmiernej rozciągłości na zachód prawego skrzydła frontu bolszewickiego dla zadania mu ciosu z flanki, który przeciąłby wroga na dwoje i przyparł do granicy niemieckiej.

Często nawet plan działań przygotowany został zgóry na podstawie rozważań ogólnych, politycznych, społecznych i t. d. Tak w roku 1914 Niemcy starali się odciąć armję francuską od Paryża przez olbrzymie obejście, zaś naodwrot, plan francuski dążył do otoczenia centrum niemieckiego.

Lecz już po pierwszych starciach, wydarzenia przybierają kształty, *narzucają się i koniecznością jest orjentować się w nich jasno*, gdyż położenie zmienia się nieustannie, podczas gdy nieprzyjaciel stara się zachować swobodę działania.

Dążąc więc do przeprowadzenia swego planu ogólnego, naczelny wódz, musi orjentować się według rozpoznania i na ich zasadzie wyznacza każdej armji kierunek marszu.

Dowódca armji nie powinien odtąd stawiać własnego celu, gdyż już go zna, *a jego jedyną troską jest dążyć do niego*, mimo przeszkód ze strony nieprzyjaciela, bez niepotrzebnego narażania się.

Jeśli więc chodzi o armję lub jednostkę mniejszą, odpowiedzialny jej dowódca na własną myśl przewodnią, której nikt lepiej od niego nie może zrozumieć, lecz właśnie dlatego musi on w chwili, gdy trzeba szukać nieprzyjaciela, wydać rozkazy swej jeździe, aby mogła mu powiedzieć, gdzie jest nieprzyjaciel, czyli kiedy będzie miał pchnąć naprzód swe rozpoznania.

Myśl ta, wydaje się nieskończenie prosta, a mimo to w praktyce niema nic częstszego, jak to, że dowódca, mając do dyspozycji jazdę, zdaje się być nią skrupowany i oddaje ją niezwłocznie swemu podkomendnemu, zrzucając na niego ciężar wyznaczenia zadania tej broni. Grupa armji oddaje jazdę armji, ta jednej ze swych dywizji, ta znów, znając tylko swe potrzeby własne, używa jazdy przedewszystkiem do swoich celów i myśli tylko bardzo rzadko o posłaniu wiadomości, których posiadanie dla armji czy grupy armji, może mieć tyle znaczenia.

Wybaczcie Panowie, że dla wykazania oczywistości tej zasady, poszukam godnego uwagi, choć trochę dalekiego przykładu w historii. Znalazłbym dużo zupełnie nowych, lecz chcąc używać historii i to historii wojennej trzeba mieć w ręku dokładne dokumenty i perspektywę czasu.

Jesteśmy więc w sierpniu 1870 r., nazajutrz po bitwie pod Spichern.

*Ogólne położenie w r. 1870 po bitwie pod Spichern:*

I. Armja niemiecka zgrupowana w okolicy Saarbrücken — Forbach.

II. Armja niemiecka i III. korpus niemiecki pod Saarbrücken, inne korpusy rozstawione wgłąb, na drogach Palatynatu, na przestrzeni kilku dni marszu od rzeki Saary.

III. Armja niemiecka jeszcze w pobliżu pola bitwy pod Wörth.

Zamiarem niemieckiego Naczelnego Dowództwa było zebrać swe siły ze znaczną przewagą liczebną do uderzenia na główną masę nieprzyjaciela.

Dopiero 10. sierpnia II. armja przejdzie częściowo rzekę Saarę, a III. armja Wogety.

Główna kwatera niemiecka mogła wyzyskać te dwa dni od 7-go rano do 9-go w dzień, by rzucić jazdę na rozpoznanie i zażądać od niej wyjaśnienia sytuacji, aby następnie móc działać. Przeciw komu? Przeciw Francuzom, którzy gdzie są?

Otóż, co mogli zrobić Francuzi?

1. Francuzi mogli spróbować uderzenia na II. armję jeszcze w trakcie zbierania sił, lecz ta ryzykowna decyzja bardzo mało zgadzała się z bierną postawą, jaką zachowywali oni dotąd.

2. Armja Mac Mahona mogła być przyjęta przez francuskie siły główne, stojące w Lotaryngji. Ale wówczas było ważnem wiedzieć, czy Mac Mahon cofał się na zachód, czy na południowy zachód.

3. Główna armja francuska, oddalając się od Mac Mahona, mogła cofać się na Metz.

Te trzy możliwości wziął pod uwagę Moltke w liście z 7-go sierpnia. Nie uszły więc jego uwagi.

Była tu więc okazja do wspaniałego użycia masy ciężkiej jazdy na rozpoznanie, a masa ta znalazłaby pole, potrzebne do zapewnienia sobie pełnego rozwoju działania.

Można było skierować ją, jako na główną oś na *St. Avold Faulquemont*.

Zresztą jednak masa ta *powinna była istnieć* przez cały czas i stać bezpośrednio pod rozkazami Naczelnego Dowództwa, by mogła wejść w akcję na pierwszy sygnał.

Jeśli chce się uniknąć wszelkich przerw i zwłok w działaniach, trzeba umieć zdobyć w danej chwili wiadomości, jakich się szuka. Następnie będzie całą sztuką, umiejętność, wyzyskania tych wiadomości i ścisłego obliczenia następstw oddalonych i często nieuchronnych.

Badając rozkazy, wydane przez główną kwaterę niemiecką w następstwie walk pod Wörth i Spicheren widać, że dopiero 9. sierpnia o 8,30 wieczorem instrukcje przepisują trzem armjom marsz na zachód, zostawiając je jednak w niepewności co do kierunku odwrotu nieprzyjaciela. Instrukcje te wskazują jasno, że Moltke nie umiał użyć środków właściwych dla wyjaśnienia sytuacji za pomocą silnego, dobrze skierowanego rozpoznania, które

pozwoiłoby mu stwierdzić jedną z trzech powyższych możliwości i odpowiednio do tego zwrócić wojska.

Moltke natomiast, nie miał do własnej dyspozycji żadnego oddziału jazdy. Wszystkie dywizje jazdy niemieckiej są roztopione po armjach, a nie mając do rozwiązania zagadnienia ogólnego kierunku, nie myślą o jakimkolwiek rozpoznaniu dla celów Naczelnego Dowództwa, które zresztą niczego od nich nie żąda.

Jeden z naszych największych krytyków wojskowych gen. Gilbert, około roku 1880, napisał te słowa, prawdziwe jeszcze także w odniesieniu do roku 1920.

Naczelnny wódz powinien więc mieć do swej dyspozycji jazdę, której użyje do szybkich rozpoznań, w miejscu i czasie wyznaczonym. Jazda ta nie ugania się po polach, mając jedynie na uwadze szukać nieprzyjaciela, lecz idzie go szukać wówczas, gdy dowództwo potrzebuje wiadomości, darcia zasłony dokładnie w tym kierunku, gdzie myśl wodza domaga się konkretnych kształtów. Do tej chwili, dowództwo trzyma swe korpusy jazdy pod ręką, dopiero w krytycznym okresie działań rozstrzygających, puszczają im cugli.

Z tem, by mieć jazdę, należąca wyłącznie do naczelnego wodza, wiąże się niemniej silnie inna konieczność, mianowicie trzeba mieć jazdę bardzo liczną. Głównie dzięki swej masie mógł Budienny odnieść swe nieprawdopodobne sukcesy, daleko więcej, niż przez swą nową taktykę. Potrzeba mas jazdy przede wszystkim dlatego, że pole poszukiwań jest często bardzo rozległe; aby je przeszucać skutecznie, nie wystarczą zupełnie zwykłe patrole lub małe oddziały.

Nasza jazda w r. 1870, dobra i odważna, była jakby w letargu. Zajmując się bardzo mało różnemi zagadnieniami taktycznemi, żyjąc tradycją swych słynnych szarż z czasów pierwszego cesarstwa i wojen w Afryce, marzyła tylko o szarżach i szła na rzeź z takim poświęceniem i bohaterstwem, że trzeba być dla niej nieco wyrozumiałym. Trzeba jednak powiedzieć, że poza udziałem w bitwie, brutalnym choć wzniosłym, nie wiedziała ona nic o swej roli w wojnie. Zostawiała więc wolną rękę jeździe niemieckiej. A przecież była liczna. Korpusy armji działającej w Lotaryngji miały pięć dywizji jazdy.

Zatem jazda niemiecka wyruszając na rozpoznanie, musiałyby zmierzyć się z potężnemi masami jazdy francuskiej. Jednakże, chcąc osiągnąć powodzenie, trzeba je okupić i przeciwstawić wrogowi masę jeszcze większą.

Otóż, I i II-a armja niemiecka rozporządzała sześcioma dywizjami jazdy po sześć pułków, lecz dywizje te były organicznie przydzielone korpusom, a wódz naczelnny ani nawet dowódcy armji nie rozporządzali jazdą, wyłącznie dla nich pozostawioną.

Ale, jeśli jazda niemiecka istniała, choć rozdzielona między armje, czemuż armje nie wydały jej rozkazów, według wskazówek naczelnego dowództwa?

Tylko historia może wziąć na siebie ciężar odpowiedzi na ten zarzut, a fakt ten jest tak uderzający i pouczający, że pozwolę sobie otrząsnąć nieco z pyłu te stare już karty początków wojny 1870 r.

Dnia 10-go sierpnia I-a i II-a armja niemiecka w braku dokładniejszego kierunku rozpoczęły marsz na zachód.

Co się działo z Francuzami, o tem nie wiedziano w niemieckiej głównej kwaterze zupełnie. Otóż Francuzi wycofali się za rzekę Nicot.

Zawiadomione o tem, niemieckie naczelne dowództwo powzięło myśl manewru oszkfydlającego, celem uderzenia na nieprzyjaciela z północy na południe.

Francuzi jednak, zaczawszy roboty nad umocnieniami rz. Nied, cofają się dalej. Cała myśl szefa sztabu generalnego co do wykonania powziętego planu, odbija się we wszystkich rozkazach z 12. 13. i 14. sierpnia.

Trzeba tu jeszcze wziąć pod uwagę możliwości ruchów przeciwnika.

Cóż więc mogą zrobić Francuzi?

1. Mogą podjąć działanie zaczepne z oparciem o Metz. Ale siły niemieckie są już w drodze i ta możliwość gwałtownego uderzenia masą, niebezpieczna i mało prawdopodobna, nie niepokoi Moltego.

2. Mogą zamknąć się w Metz. Jestto możliwość, której generał, biegły w manewrowaniu nie może przypuścić dla armji polowej.

3. Mogą cofać się w dalszym ciągu, przejść Mozelę i osiągnąć Mozę.

Tej możliwości szef niemieckiego sztabu lęka się ponad wszystko, ponieważ chce bitwy, a nie chce żeby nieprzyjaciel wymknął się z uścisku.

Chce więc wiedzieć jaknajrychlej, co się dzieje na drogach, prowadzących z Metz do Verdun i dlatego, w wyżej wymienionych rozkazach, nakazuje dowódcy I. armji rozpoznawać jazdą na Metz i przejść Mozelę,—dowódcy II. armji, przerzucić swoją jazdę przez mosty pod Pont à Mousson, Dieulouard i Marbache i rozpoznawać po drugiej stronie Mozeli.

Ogółem, pytania, jakie Moltke stawia jeździe swych armji, są następujące:

Czy Francuzi stoją jeszcze pod Metzem i czy oparci o Metz, nie zechcą uderzyć na I. armję, chwilowo odosobnioną?

Czy Francuzi nie są w zupełnym odwrocie na Verdun i czy nie trzeba wówczas zostawić wolnej ręki ruchom II. armji, by w ten sposób wszystkie siły francuskie skierować ku północy.

Wiadomości te, choć tak łatwe do zdobycia, nie zostały mu dostarczone do 14-go rano, gdy układa w Herne rozkaz operacyjny na 15-y sierpnia, w którym odkrywa całą swą myśl, zarówno co do kierunku, jaki dać należy całości sił, jak co do użycia jazdy.

Rozkaz ten wyznaczał I-iej armji dzień 15-y sierpnia na usadowienie się na froncie Pommérieux-Arry.

II. armja miała wykonywać dalej swój ruch nad Mozelę, trzymając jednak zawsze swe prawe skrzydło w możności wspierania I. armji. I dodawa: „Będzie dobrze dać wojskom po przejściu Mozeli kolejno dzień odpoczynku”. W każdym razie dowódca drugiej armji skieruje *bez zwłoki* na drogę Metz—Verdun jaknajwięcej jazdy, wspieranej, o ile możności, oddziałami piechoty.

Rozkaz ten nie został wykonany i czternastego wieczorem Moltke wysłała nowy rozkaz, którym zatrzymuje w miejscu na 15. sierpnia wszystkie korpusy piechoty, lecz podkreśla raz jeszcze ważność rozpoznania przez jazdę.

I. armja będzie mogła pchnąć dalej naprzód swą jazdę, a w szczególności 3. dyw. jazdy, która doszła do Vigy 8 klm. w linii powietrznej od Mozeli.

Co do II. armji rozkaz mówił: „w celu dostarczenia pewnych wiadomości o linii komunikacyjnej nieprzyjaciela z Metz do Verdun, II-ga armja użyje całej rozporządzałnej jazdy na lewym brzegu Mozeli.

Dnia 14-ego toczy się bitwa pod Borny, będąca taktycznym zwycięstwem Francuzów, a zaskoczeniem dla Niemców. Od 15-go rano można było stwierdzić odwrót Francuzów z prawego brzegu Mozeli. Lecz, co oni robią, czy zostaną pod Metzem, ryzykując zamknięcie, czy też cofają się na Verdun? Niemieckie Naczelne Dowództwo ciągle nie wie o tem i dopiero 15-go wieczorem około 18<sup>00</sup> wychodzi rozkaz, nakazujący II. armji ofensywę. Owoce zwycięstwa z dnia 14-go, zebrać może tylko silna ofensywa na drogi z Metz do Verdun przez Fresnes i Etain. Wykonanie jest rzeczą dowództwa II. armji.

Rozkaz ten nie dawał żadnych wskazówek co do jazdy. Rola jej została określona poprzednimi rozkazami, które dadzą się streścić jak następuje: poszukiwać wiadomości o nieprzyjacielu na drogach Metz—Verdun, rzucając całą jazdę w kierunkach: jazda I. armji—Metz, jazda II. armji powyżej tej twierdzy.

Było to chyba zadanie, wyrażone dość jasno. Ułatwiono nawet pracę dowódcom armji. Jednemu wyznacza się 3. dywizję jazdy, a drugiemu wyraźnie *całą jazdę*, którą ma posłać na drogę Metz—Verdun. Zobaczmy jak ten, tak jasny rozkaz, dany 12-go a powtarzany 13. 14. i 15. sierpnia, został zrozumiany i wykonany.

#### *Jazda I-iej armji.*

I. armja miała 1. i 3. dyw. jazdy.

Dn. 13-go na skutek rozkazu głównej kwatery, by przejść Mozelę poniżej Metz, 3-a dyw. jazdy dochodzi do Vigy, 8 klm. od Mozeli. Patrol jej przechodzi Mozelę w bród pod Hauconcourt i wraca tą samą drogą, niezaczepony. Nic więc nie stało na przeszkodzie wykonaniu zadania, nawet środki do przeprawy nie zostały usunięte przez nieprzyjaciela.

Dn. 14-ego dywizja pozostaje w pobliżu piechoty, nie biorąc jednak udziału w bitwie. Wieczorem, patrole donoszą o odwrócenie całego lewego skrzydła Francuzów. Jazda jednak wraca do biwaku.

Dn. 15-ego dywizja otrzymuje wreszcie rozkaz od dowódcy armji,—rozkaz udania się na pole walki i ochraniania ewakuacji rannych.

W ten sposób trzecia dyw. jazdy zostaje bezczynna do południa dn. 16-ego.

Co do I-ej dyw. jazdy, to dn. 13. znajdujemy ją w Pontroy na południe od Metz, dn. 14. na huk dział, posuwa się na północ, nie wchodząc jednak w bój, a wieczorem wraca do Courcelles nad rz. Nied. Nad Mozelę przychodzi dopiero dn. 17-go pod Corny.

Tak więc dn. 17-go, nazajutrz po bitwie pod Rezonville, która toczyła się na *lewym* brzegu Mozeli, w chwili, gdy armja niemiecka przygotowuje się do bitwy 18. sierpnia, do wielkiego ciosu pod St. Privat, wówczas jeszcze te dwie dywizje, które od 5 dni miały rozkaz przejść Mozelę w pobliżu Metz i rozpoznawać drogę Metz—Verdun, stały na prawym brzegu Mozeli.

Czy nie byłoby inaczej, gdyby główna kwatera niemiecka wydała swe rozkazy bezpośrednio tym dwóm dywizjom jazdy, gdyby skierowała je i puściła w ruch, dobrze rozumiejąc cel do jakiego dążyła?

#### *Jazda II-ej armji.*

Druga armja rozporządzała czterema dywizjami jazdy, 5-a, 6-a, dywizją gwardji i dywizją saską.

Dn. 14-go położenie tych dywizji jest następujące:

6-ta dywizja jazdy, przywiązana do III. korpusu armji stoi na prawym brzegu Mozeli w łączności z I. armją i osłania tą armję przed wycieczkami z twierdzy.

5-a dyw. jazdy, przywiązana do X. korpusu armji, przechodzi Mozelę pod Pont à Mousson dwiema brygadami, idąc na Thiancourt i Bency,—jej trzecia brygada staje w Pont à Mousson dopiero wieczorem.

Dyw. jazdy gwardji przechodzi Mozelę pod Diéoudouard i nocuje w Rougeville. Saska dyw. jazdy, przywiązana do XII. saskiego korpusu armji stoi w Solgne, 20 klm. od Mozeli.

Trzeba stwierdzić przedewszystkiem, że dnia 14. żadna z tych jednostek nie jest w stanie dojść do drogi Metz—Verdun, a przecież od 12-go, naczelné dowództwo ciągle wskazuje tę drogę, jako cel wszystkich poszukiwań.

Następnie cała ta jazda jest stale porozdzielana między korpusy armji, a zatem dla kogo będzie ona pracowała? Dla bezpośredniego dobra korpusów, a nie dowódcy armji. Wskutek tego widzimy wszędzie, że jazdy tej używa się do ubezpieczeń, jak owa 6-a dyw. jazdy, unieruchomiona pod Metzem dla pilnowania obrońców. Widzimy rzeczywiście zupełne niezrozumienie roli

jazdy w chwili, gdy tak konieczne zadania wzywały ją na lewy brzeg Mozeli.

Wreszcie, gdy dyrektywy głównej kwatery niemieckiej nakazują już od dwóch dni, pchnąć jazdę obu armji naprzód, by niepokoić odwrót nieprzyjaciela na drodze Metz—Verdun, saska dywizja jazdy jest jeszcze o 20 klm. od Mozeli. Dn. 15-go dojdzie ona do Nomeny, a 16-go sierpnia stanie w odległości 25 klm. od pola walki, w której mogłaby wziąć udział, gdyby organizacja jazdy w armji i jej użycie były racjonalniejsze.

Tak więc dn. 14. wieczorem, chcąc usłuchać ponawianych rozkazów głównej kwatery, dowódca II-ej armji, ks. Fryderyk Karol rozporządza jedną jedyną dywizją (6-a), a i ta nawet ma tylko dwie brygady, na 25 klm. od tej słynnej drogi, podczas gdy trzecia brygada jest zadaleko, by móc wspierać skutecznie dwie pierwsze przed 16-ym.

Rozkaz głównej kwatery z 13. sierpnia wieczorem został dobrze zrozumiany przez dowódcę II-ej armji. Ponieważ otrzymał on go w nocy z 13. na 14. sierpnia, mógłby na 14. wieczór, zgromadzić bez wielkich trudności 5-ą, 6-ą i gwardyjską dyw. jazdy, z postępującą bardzo blisko saską dyw. jazdą i przedsięwziąć dn. 15-go wszystkimi połączonymi siłami rozpoznanie w dużym promieniu, jakie miał wykonać. I to jeszcze było surogatem. Twierdzimy, że naczelny wódz pominiem był stworzyć od początku działań swoją masę jazdy, on jeden, który postanowił plan manewru, — przeznaczony do tego, by doprowadzić całość sił do bitwy, — mógł mieć jasne pojęcie o tem, jakich trzeba użyć środków, by zdobyć sobie wiadomości, które uważał za niezbędne.

Ten, kto tak nie zrozumiał myśli szefa sztabu, nie był jednak dowódcą niezdolnym. Postać ks. Fryderyka jaśnieje szczególnym blaskiem w grupie niemieckich generałów r. 1870.

Tak bardzo prawdziwym jest zdanie, że dla dowódcy niema nic trudniejszego na wojnie, jak zostać dobrze zrozumianym. Dlatego nie można nigdy, kłaść dosyć wagi na bezwzględną konieczność, by we wszystkich swych rozkazach, nietylko wyłożyć swój zamiar, dla zorientowania podległego dowództwa unikając mylnego zrozumienia rzeczy, lecz także omijać niepotrzebnych pośredników.

Historja następnych dni jest jeszcze ciekawszą pod tym względem.

Pomijam dzień 15-y, niewątpliwie nadzwyczaj ciekawy z punktu widzenia działań jazdy, lecz nie zmieniający prawie wcale sytuacji, wytworzonej przez niekarność myślową, jaka panowała wówczas w kołach kierowniczych II. armji niemieckiej.

Przechodzę do dn. 16-go.

Działania dnia 16-go, powinny były iść w myśl instrukcji, jakie wyszły z głównej kwatery dn. 15-go o 6,30 wieczorem. Instrukcje te mówiły jak wiadomo, że owoce zwycięstwa z dn. 14-go może zebrać tylko silna ofensywa na drodze z Metz do Verdun

przez Tresnes i Etain. Dowódca II. armji miał wykonać ją wszelkimi środkami, jakimi rozporządzał.

Ks. Fryderyk Karol, po otrzymaniu tych wskazówek, określa położenie i cel działań II-iej armji, jak na tępuje:

„Wczoraj wieczorem nieprzyjaciel został pobity przez oddziały I-iej armji i wepchnięty do twierdzy. Armja francuska walcząca, cofa się na Mozę. Skutkiem tego II. armja pójdzie tuż za nieprzyjacielem w kierunku tej rzeki”.

Widzimy więc, jak w pościg za armją francuską zostaje puszczona cała II. armja, przyczem dywizje jazdy, wciąż zależne od swych korpusów armji, otrzymują także instrukcje co do celu swego rozpoznania.

„W miarę posuwania się, jazda rozpoznaje drogi prowadzące do Mozy oraz przejście przez tę rzekę. 5-a dywizja jazdy ma rozpoznać przejścia pod Diene n. Moza i Geicourt dla X., III. i IX. korpusu, saska dyw. jazdy przejście pod Bonnoicourt dla XII. korpusu, a dyw. jazdy gwardji przejścia pod St. Michel i Commercy”.

Zaskoczenie pod Rionville było wynikiem tego przekonania, opartego może na logice i prawdopodobieństwie, lecz w rzeczywistości fałszywego.

W strategii i taktyce można tworzyć sobie przekonanie i rozpatrywać prawdopodobieństwa, lecz conajmniej trzeba stwierdzić ścisłość swych przypuszczeń, zanim wyciągnie się pewne wnioski, a do takiej kontroli ma służyć jazda. Dowódca musi zwrócić się więc do jazdy wprost mu podległej bez pośredników, jeśli chce być zawsze i dobrze poinformowany.

Widzieliśmy już jak myśl przewodnia naczelnego wodza, rozpoznaniem w dużym promieniu, zamieniła się w pościg na Mozę. Jeśli zejdziemy jeszcze o jeden stopień, ujrzemy jeszcze inne zrozumienie tej myśli.

Od 14-go sierpnia, X korpus, rozporządzający 5-ą dyw. jazdy, osiągnął Mozę pod Pont à Mousson w przedzając poważnie wszystkie inne korpusy II-iej armji niemieckiej i stanął na lewym brzegu Mozeli.

Dowódca X. korpusu uważał, że jest w położeniu zbyt wysuniętym, lękał się natarcia ze strony nieprzyjaciela i w dół następujące rozkazy swej dywizji jazdy, którą od 12. i 13. szef sztabu generalnego chciał widzieć na drodze Metz—Verdun!

„Gen. Rheinberen (5 dyw. jazdy) zostanie przez dz. 5-y w Thiaucourt i pchnie jaknajsilniejsze oddziały na drogę Metz—Verdun. Brygada gen. Bredowa przyjdzie dziś do Pont à Mousson i uda się na Thiaucourt.

Gen. Rheinberen utrzyma łączność z jazdą gwardji i patroluje bardzo silnie od brzasku dnia w kierunku Mozeli,” więc nie Mozy.

Czem było takie poszukiwanie wiadomości, rozpoznaniem czy ubezpieczeniem?

W rezultacie mamy więc:

- niezrozumiałą zwłokę w przesłaniu rozkazów wykonawcom,
- niewykonanie rozkazów,
- a przedewszystkiem spaczenie myśli naczelnego dowództwa na wszystkich szczeblach niższych.

Oto *jasne* wyniki błędu, jaki popełniła niemiecka główna kwatera w r. 1870, zostawiając całą swą jazdę, rozproszoną po korpusach armji, nie zachowując żadnej części we własnem ręku.

O ile wiem, kampanja letnia 1920 r. po stronie polskiej, nie dostarczyła sposobności do rozpoznania w dużym zakresie, podobnego do powyższego przykładu. Lecz, czy nie pokazała ona dokładnie niebezpieczeństwa linii zbyt rozwlekłych, a konieczności takiego ugrupowania sił, przy którym zostawia się przestrzenie otwarte, pozwalające na manewrowanie? Zresztą, jeśli jazda jest bronią do podnoszenia zasłony, to z drugiej strony jest także bronią, której używa się przy końcowem rozwiązaniu i zdaje mi się, że pod tym względem w waszej cudnej epopei możnaby zwrócić uwagę na konieczność przydania jazdy wszystkim szczeblom armji.

Dn. 10-go sierpnia 1920 r. wasza główna kwatera stworzyła na lewem skrzydle armję, która musiała być tak silną, by nietylko stawić opór próbującym otoczyć was bolszewikom, lecz również, by jakprędzej przejść do działań zaczepnych.

Armja ta, złożona z oddziałów przybyłych z innych części frontu oraz z jednostek mniej lub więcej niezależnych, cofających się pod naporem bolszewików, musiała się zgromadzić na zachód od Wkry, między Modlinem, a Sochocinem. Armja ta miała wszystkiego razem tylko jedną brygadę jazdy, bardzo wątlą i słabą w stosunku do tego zadania, jakie miało jej przypaść.

Niewątpliwie należało się bezustannie wzmacniać, lecz na wojnie jest się zawsze bardzo dalekim od nadmiaru i brygada posiłkowa nadeszła dopiero po pierwszych wydarzeniach, które wywołały wejście w akcję samej tylko brygady, będącej na miejscu.

Dn. 12-go czerwca wieczorem dowódca armji wydał swym jednostkom rozkaz zebrania swych sił.

Jaki rozkaz może wydać tej jeździe, która podlega mu wprost, dla rozpoczynających się działań zaczepnych? Należy nawiązać styczność z nieprzyjacielem we wszystkich kierunkach prawdopodobnego marszu armji, więc w kierunku na Ciechanów, Stary Gołymin, Przewodowo, Pułtusk.

Aby działanie zaczepne mogło być przygotowane, a później rozwinięte, trzeba zachować u siebie ciszę i zgromadzić wojsko w ten sposób, by nieprzyjaciel nie mógł mu przeszkodzić.

*Należy więc osłonić się od północy w kierunku Sochocina i od półn-zachodu, gdyż w tej stronie dokonywują się duże przesunięcia nieprzyjaciela.*

Że nieprzyjaciel rozciąga front nieskończenie na zachód, to jest względnie obojętne w tym wypadku, lecz pierwszorzędną

wagę ma tu kwestja, czy nieprzyjaciel rzuca się w całości czy częścią sił na nas.

Trzeba więc użyć wszystkich sposobów rozpoznania dla wyjaśnienia sytuacji, a to w celu „ubezpieczenia” dowódcy armji.

Logicznie i zgodnie z położeniem armji rozdzieli się więc biedną, słabą brygadę jazdy, jak następuje:

na półn.-wschód — zwiady rozpoznawcze,

„ północ — osłona dla powstrzymania nieprzyjaciela,

„ półn.-zachód — zwiady ubezpieczające, celem zapobieżenia ewentualnemu niebezpieczeństwu od strony, w którą dowódca iść nie chce.

Nie zdaje się, by słabemi środkami, jakimi rozporządzano, można było zrobić coś więcej. *W każdym razie brygada, jako organ armji, odpowiadała jej bezpośrednim potrzebom w granicach możliwości.*

Dnia 13. wieczorem, dowódca armji wydaje rozkaz natarcia. Lecz od tej chwili dowódca armji nie kieruje już więcej bezpośrednio swoją jazdą. Poddaje ją pod rozkazy swej lewo-skrzydłowej dywizji. Prawda, że położenie tej dywizji było często trudne i jeśli nie zginęła w tych wszystkich krytycznych przejściach, to jedynie dzięki męstwu i rozumnej czynności swego dowódcy.

Widziałem go przy pracy i cieszę się, że mogę mu tu złożyć hołd. Wybacz mi, jeśli pozwolę sobie na małą krytykę, co do użycia przezeń jazdy armji.

Dn. 14-go, dyw. piechoty uderza jednym pułkiem piechoty i bryg. jazdy na nieprzyjaciela, który pokazał się na jej tyłach, mniej więcej w kierunku Szarajewo-Golymin. Cóż za zadanie wyznacza się brygadzie? Osłonę obu skrzydeł i w tym celu bez wahania dzieli się ją na dwoje. Jeden pułk pójdzie na Smardzewo, reszta na Baboszowo Nowe.

Całe natarcie nie napotyka przeciwnika, ten bowiem zrąbany w przeddzień świetnymi szarżami jazdy wycofał się, zatem niepotrzebnie jeden pułk piechoty przeszedł się do Golymina.

Gdyby jazdę rzucono przedewszystkiem na rozpoznanie, a w drugim rzędzie na osłonę, przyniosłaby tę negatywną wiadomość, a idąc w ślad za wymykającym się nieprzyjacielem, byłaby w stanie powiedzieć, dokąd się skierował. Był więc sposób racjonalniejszego użycia jazdy.

Jednakże w południe brygada miała przed sobą teren wolny, mogła śmiało pójść naprzód, lecz i tak, choć już słaba, pozabawiona była obecnie 1/3 swoich sił.

Po krótkiej rozmowie między dowódcą dyw. piechoty i dowódcą bryg. jazdy porozumiano się co do celu, wyznaczając Ciechanów jako miejsce spotkania z dywizją nazajutrz.

Pomijamy przebieg marszu. Nazajutrz rano brygada zjawia się w Ciechanowie, wziętym od tyłu, lecz dyw. piechoty ani śladu! Gdzie jest, co się jej stało?—niewiadomo nic. *Należało więc postarać się o wiadomości.* Nieodzownym obowiązkiem dowódcy jazdy było więc stwierdzić, czy działanie zaczepne, projektowane

na 15-y rozpoczęło się, czy położenie lewego skrzydła dywizji nie pogorszyło się nagle, lub czy przeciwnie nie trzeba by śmiało wykorzystać powodzenia ogólnego natarcia.

Można więc rzeczywiście tylko ubolewać, że brygada nie *zdobyła tych wiadomości*; drogi z Przasnysza, Makowa i Pułtuszka stały przeciw przed nią otworem. Jakie powodzenie osiągnęłyby maszerując niemi, zmuszając do ucieczki wszystkie zaskoczone sztaby, a może biorąc je do niewoli.

Zresztą, jeśli dowódca jazdy znajduje się tak odosobnionym na tyłach nieprzyjaciela, nie powinien oczekiwać rozkazów, które nadeść nie mogą. Musi działać samodzielnie na podstawie osobistego doświadczenia, własnej znajomości sytuacji ogólnej i wskazówek swego dowódcy. Otóż w tym wypadku jedynym celem, jaki mu wyznaczono, był Ciechanów, którego zajęcie leżało w interesie dywizji, a nie Stary Gołymin — cel armji.

Zajęcie Ciechanowa było ubezpieczeniem dla dywizji, a czegoż żądała ona od swej brygady jazdy? Ubezpieczenia i nic więcej.

Zapuszczać się dalej naprzód, przyprawić o utratę głowy całe dowództwo bolszewickie na froncie armji, poza własnym odcinkiem działania, było to w oczach dowództwa dyw. piechoty szukaniem przygód, które z jego punktu widzenia przechodziło miarę.

Gdyby przeciwnie, brygadą kierował bezpośrednio dowódca armji, gdyby nie przywiązano jej do jednostki podległej, dyrektwy jego *miałyby* charakter szerszy i bardziej przewidujący a być może, że *wydobyłyby* one iskrę energii, potrzebną dowódcy jazdy dla wyzyskania osiągniętego powodzenia w okolicznościach, sprzyjających, jak rzadko kiedy.

Bądź co bądź, w kilka dni potem, położenie od strony Płońska jest szczęśliwie rozwiązane; powodzenie zupełne na całej linii. Zaczyna się pościg.

Jeździe następują już tedy cele oddalone, już nie Pułtusk, lecz Ostrów, Ostrołęka, Łomża, cała wreszcie masa armji nieprzyjacielskiej, która, straciwszy głowę, ucieka w kierunku granicy niemieckiej. Gdyby *odcięto jej* przejście przez Narew w tych dwóch punktach, gdzie znajdują się jedyne mosty, co za nadzwyczajny połów za jednym zamachem!

Jest to cel większy, przekracza nawet granice *grupy armji*, jest to zadanie dla jazdy naczelnego dowództwa. Otóż w chwili, gdy takie działanie można było wziąć pod uwagę, nic nie mogło stanąć na przeszkodzie wykonaniu, prócz tego, że jazdy tej nie było, i że jako organowi armji, wyznaczono jej cel armji — Mławę, tak, że trzeba było osobistej *inicjatywy* dowódcy, by już zapóźno pchnąć tę jazdę na Chorzele!

W wyniku tych rozważań chciałbym wyrazić tylko jedno życzenie bez jakiegokolwiek krytyki. Chciałbym przedewszystkiem, aby dywizje miały własne szwadrony dywizyjne, tylko dla siebie, i aby używały ich wyłącznie dla swych celów i by korpusy armji, jeśli *Polska* wprowadzi, rozporządzały własną jazdą, a nie potrzebo-

wały obdzierać z niej jednostek podległych, ani żebrać o nią u jednostek wyższych, — aby armje miały swoją jazdę dla siebie. Po nieważ w ostatnim wypadku, działa się na rozległych przestrzeniach i znacznych głębokościach, trzeba tu już wielkich jednostek — może dywizyj sześciopułkowych, gdyż trzypułkowa brygada zbankrutowała podczas tej wojny, jako zbyt słaba, jeśli jest sama, zbyt ciężka, jeśli w ramach dywizji.

Pragnąłbym, aby grupy armji oraz naczelny wódz mieli także swą jazdę, a dla nich nie wystarczy już dywizja; dla nich trzeba mas, tak znacznych, jak na to pozwolą zasoby w koniach całego kraju, trzeba im korpusów jazdy o trzech a może i czterech dywizjach.

Pamiętajmy, że najlepiej działać samemu, że dowódca może być dobrze zrozumianym tylko wtedy, gdy zwraca się sam bez pośredników do wykonawcy. Nie powierzajmy więc nikomu wysyłania wywiadów lub rozpoznania przed grupą armji lub całością armji.

Wówczas nie narażamy się na owe zwłoki w przesyłaniu rozkazów, gdyż każemy szukać odpowiedzialnego dowódcy, lub nawet w razie potrzeby ruszymy go sami, dotrzemy do niego, wreszcie myśl nasza nie zostanie wykoszlawiona w kolejnem przesyłaniu.

Pamiętajmy wreszcie, że chcąc dawać rozkazy jeździe, trzeba patrzeć daleko, tak daleko, że rozkazy nie będą umiały tego wyrazić. Trzeba więc, aby dowódca, który rzuca jazdę na rozpoznanie lub choćby na zwykłe zwiady, umiał przedtem tchnąć w dowódcę jazdy całą swą duszę, całe zrozumienie wojny, wszystkie swe zamiary. Kiedy rycerz krzyżowy, jadąc przez góry i morza, wojował z niezliczonymi wrogami, jego dusza pełna zapału, nieznająca przeszkód, — szedł naprzód z okrzykiem „Bóg tak chce”! Taksamo kawalerzysta winien przejąć się rozkazem, jaki dowódca złożył w jego sercu.

Takiego uprzedniego związku między nimi, żądamy z całym naciskiem.

---



43754/
2/