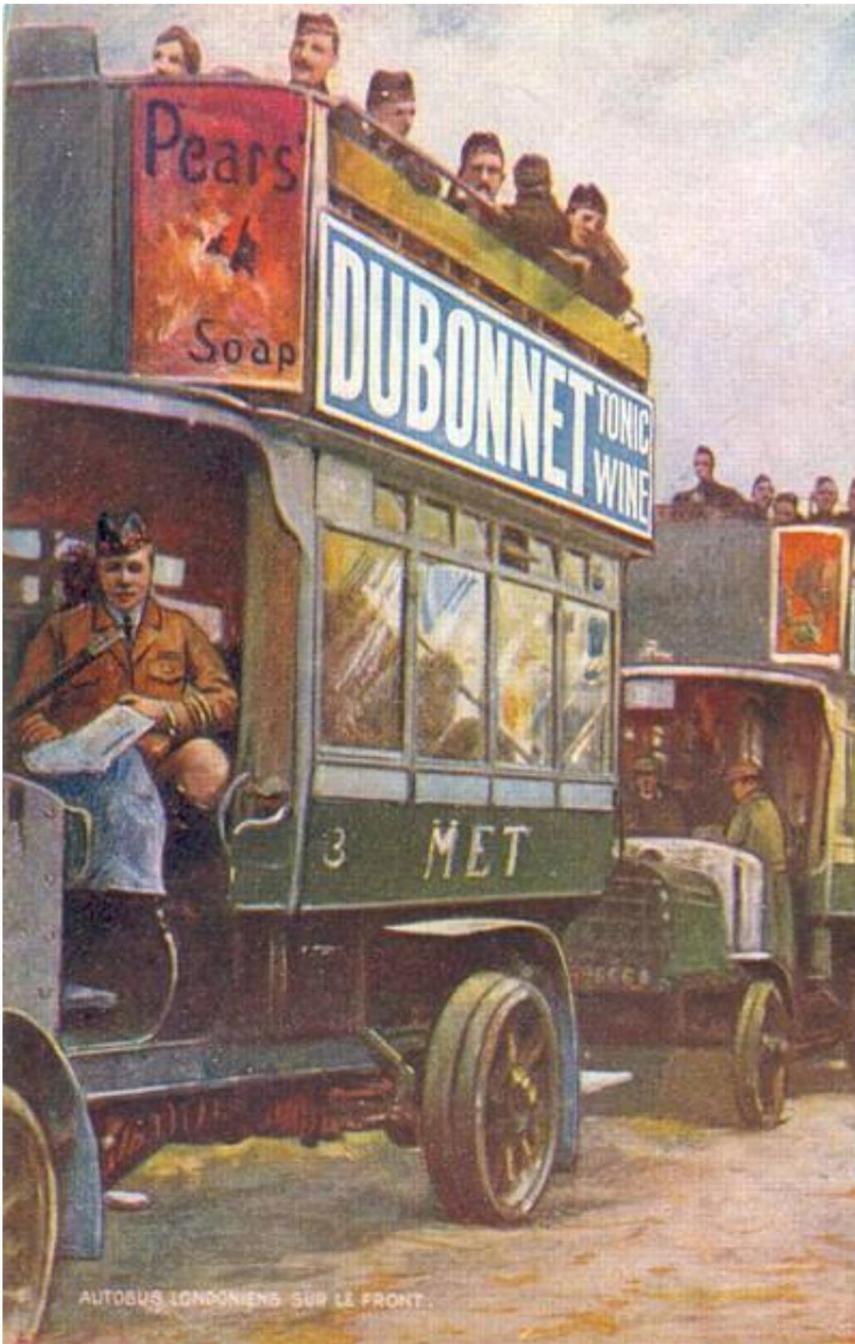


Auf englischen Omnibusunternehmen unter First Weltkrieg

Einführung

Inspiziert von den Übungen der deutschen Wehrmacht im Sommer und Herbst 1908, bei denen versuchsweise Personal und Nachschub in Lastwagen transportiert wurden, führte die britische Armee am 21. Dezember 1908 einen ähnlichen Prozess durch. In 24 gemieteten Bussen der London General Omnibus Company (LGOC), begleitet von drei Werkstattwagen, wurden 500 Mann der Territorialarmee bewegt. Zwei der Busse simulierten Sanitätsfahrzeuge, während ein dritter als mobiler Kommandoposten fungierte. Beobachter und Schiedsrichter verfolgten das Geschehen aus Pkws. Das Experiment erwies sich als erfolgreich und am 17. März 1910 wurde ein weiteres Experiment durchgeführt, nur in größerem Maßstab; 411 Fahrzeuge verschiedenster Typen nahmen daran teil. Damit begann wirklich eine neue Ära in der Geschichte der britischen Armee und während des Ersten Weltkriegs nahm das Kraftfahrzeug wirklich seinen Platz in fast allen Einheiten ein.



Ein Londoner Bus auf dem Weg nach vorne, ca. 1914.

Gleichzeitige französische Postkarte, herausgegeben als Werbung von Dubonnet.

Hilfs-Omnibusunternehmen

Der Bus – vermutlich ein Daimler – stammt von der Tramways (MET) Omnibus Company, die dem LGOC angegliedert war.

Das Unternehmen gehörte zu den ersten, die gebeten wurden, Transportkapazitäten für die englische Verteidigung bereitzustellen.

Die Flotte macht sich auf den Weg ...

Die Anfrage kam im September 1914 von der Admiralität an die Tramways (MET) Omnibus Company, wobei das Marineministerium 75 Reisebusse und Besatzung für den Einsatz durch die Royal Naval Division 1 bot, die am 5. Oktober 1914 nach Antwerpen [geschickt wurde](#) .

Quelle 1 erwähnt, dass die Idee des Marineministers Winston S. Churchill von den Übungen in den Jahren 1908 und 1909 inspiriert war.

Aus den Soldatenbüchern der Besatzung ging hervor, dass sie jetzt den Royal Marines gehörten, aber sie wurden in Zivil nach Frankreich geschickt.

Die Armee zieht nach...

Mitte Oktober 1914 kam eine ähnliche Anfrage vom Kriegsministerium, das 300 Busse [2](#) bei der London General Omnibus Company (LGOC) anforderte.

Busse und Besatzungen wurden schnell im Grove Park im Südosten Londons zusammengestellt.

Sie waren in vier Omnibus-Kompanien organisiert, die als 1., 2., 3. und 4. Auxiliary Omnibus Company [3](#), Army Service Corps (Nr. 90, 91, 92 bzw. 93 [Company](#)) bezeichnet wurden.

Unter den neuen Soldaten waren Fahrer aller Art, darunter auch ein einzelner Straßenbahnfahrer, dessen Erfahrung mit Bussen allerdings rein theoretischer Natur war. Das LGOC zog es vor, ehemalige Soldaten einzustellen, und die erfahrensten Fahrer wurden nun zu Unteroffizieren ernannt. Die Offiziere kamen vom Army Service Corps, wo sie auf Kraftfahrzeugen ausgebildet wurden, aber keine besonderen Kenntnisse über Busse hatten.

Jede Kompanie bestand aus 75 Bussen, 2 Lastwagen, darunter ein Werkstattwagen, sowie 4 Personenwagen und mehreren Motorrädern.

Die ersten Omnibusunternehmen



Seaforth Highlanders, ca. 1914.
Gezeichnet von Harry Payne [5](#)).

Nr. 1 Hilfs-Omnibus-Unternehmen

Das Unternehmen verließ das Depot in Grove Park am 17. Oktober 1914 und kam am 23. Oktober 1914 in Frankreich (Rouen) an.

Die Kompanie wurde der 2. Armee [4](#)) in Blangy zugeteilt, wo sie am 25. Oktober 1914 ihren ersten Transport durchführte.

Hier wurden 600 Mann der 2. Bn. Seaforth Highlanders, 1. Royal Warwickshire Regiment und 2. Bn. Royal Dublin Fusiliers transportiert von St. Venant zu Houplines (eine Fahrt von etwa 40 km). Die Einheiten waren Teil der 10. Brigade der 4. Infanteriedivision.

Nr. 2 Hilfsomnibusunternehmen

Das Unternehmen verließ das Depot in Grove Park am 22. Oktober 1914 und traf am 27.-29. in Frankreich (Rouen) ein Oktober 1914.

Hier wurde es der 1. Armee in Bailleul angegliedert.

Zu den ersten Transporten gehörten 1.000 französische Soldaten, die am 3. November nach Elverdinghe gefahren wurden, und 1.800 französische Alpenjäger, die am 12. November 1914 transportiert wurden.

Nr. 3 Auxiliary Omnibus Company

Das Unternehmen wurde am 26. Oktober 1914 in Grove Park von Mitarbeitern des LGOC gegründet. Das Unternehmen kam jedoch zum Transport von Munition anstelle von Soldaten und wurde in eine spezielle Munitionsversorgungseinheit umgewandelt, die direkt dem Oberkommando in Frankreich (GHQ Ammunition Park) unterstellt war.

Nr. 4 Auxiliary Omnibus Company

Die Anzahl der verfügbaren LKWs war weit geringer als der Bedarf, weshalb die Busse der 4. Kompagni zu LKWs umgebaut wurden.



*AEC-Bus vom Typ B zum LKW umgebaut.
Von Quelle 1.*

Das Unternehmen wurde am 28. Oktober 1914 gegründet und bestand aus Personal, das speziell für die Fahrerjobs rekrutiert wurde. Die Unternehmenssparte Personal und Werkstattelement arbeitete nicht mit dem Transportunternehmen zusammen, sondern wurde zur Nr. 1 Mobile Reparatereinheit, Army Service Corps.

Die Website The Long, Long Trail - The British Army in the Great War, Land Forces of the British Empire enthält eine Übersicht über die insgesamt 8 Omnibusunternehmen, die während des Krieges unter dem Army Service Corps gegründet wurden.

Se Die ASC Motor Transport Auxiliary (Omnibus) Companies.

Die Busse



*Army Service Corps Motor Transport, Grove Park.
Von Quelle 2.*

Die Busse von Tramways kamen vom Autohersteller *Daimler*, während die Busse von LGOC von AEC (Associated Equipment Company) mit der Bezeichnung *B-Type Bus* gebaut wurden.

Anfangs sahen die Busse genauso aus wie die Straßen Londons. Quelle 3 erwähnt sogar, dass ein Soldat aus London [Scottish 6](#)) von demselben Fahrer an die Front gefahren wurde, der ihn früher zur Arbeit nach London gefahren hatte!

Quelle 3 erwähnt auch, dass die Busse den einzelnen Infanterie-Brigaden als Transportelement zugeteilt wurden, in einer Anzahl von je 30 Bussen Brigade.

Nach und nach wurden die durch die Ausrüstung der Soldaten leicht zerschmetterten Fenster durch Bretter ersetzt und die Busse in "der normalen Farbe der Armee" gestrichen.





Auxiliary Omnibus Company - Indische Soldaten auf dem Weg an die Front, 1914.

Das Bild wurde im Internet gefunden, aber die Quelle ist im Unbekannten verloren; Die Qualität ist vielleicht nicht die beste, aber das Motiv ist einzigartig.

Es muss für diese indischen Soldaten in jeder Hinsicht eine neue Erfahrung gewesen sein, mit dem Bus an die Front transportiert zu werden.

Einige der Soldaten hatten vielleicht schon von Kraftfahrzeugen gehört – und noch weniger gesehen –, und die meisten hatten so etwas noch nie zuvor ausprobiert.



Ein LGOC-Bus vom Typ B, der zu einem mobilen Taubenschlag umgebaut wurde.

Von Quelle 1.

Besondere Aufgaben

Neben der bereits erwähnten Umrüstung auf Lkw wurden Busse auch für Sanitätstransporte und mobile Kommandostationen eingesetzt.

Eine weitere Funktion, die die Busse später erfüllten, war die Rolle des mobilen Taubendienstes des Brieftaubendienstes. Hier arbeiteten sie Seite an Seite mit von Pferden gezogenen Tauben.

Lesen Sie mehr über den Brieftaubendienst in meinem Artikel Über den englischen Brieftaubendienst während des Ersten Weltkriegs.

Nach dem Krieg



Ein LGOC-Bus vom Typ B ist der Nachwelt erhalten geblieben und heute im Imperial War Museum in London ausgestellt.

Es wurde 1920 an König George V übergeben.

Das Bild links stammt von der Website des London Transport Museum.

Das zeitgenössischere Bild aus dem Imperial War Museum wurde auch im Internet gefunden, auf einer Website, die einem Gentleman namens Ian Fuller gehört.

Nach dem Ersten Weltkrieg wurden die Busse an die Eigentümer zurückgegeben. Nach der Wiederherstellung ihres ursprünglichen Aussehens waren sie bald wieder auf den Straßen von London im Einsatz.

Schließen

Der Bus im Imperial War Museum heißt "Old Bill's Bus" nach einer Figur in Bruce Bairnsfathers humorvollen Cartoons aus dem Krieg. Einige Jahre lang konnte man einen Airfix-Bausatz im Maßstab 1:32 bekommen, der einen B-Typ-Bus darstellte - den Bausatz gab es in einer militärischen Version (Old Bill's Bus) und einer zivilen Version (B-Typ-Bus). . In den 1960er Jahren u.a. Diese Busse wurden von damaligen Sammlern umfangreich umgebaut, z. Roy Dilley und Henry Harris.



LGOC-Bus vom Typ B in LKW-Version.

Ein Beispiel für eine Roy Dilley-Konvertierung von Source 4.

Neben alten Ausgaben des Airfix Magazins gibt es Bilder von d'herrers spannenden Umbauten unter anderem in:

1. *How to go Collecting Model Soldiers* von Henry Harris, Patrick Stephens, London 1969, ISBN 85059-036-1.
2. *Scale Model Soldiers* von Roy Dilley, Almark Publications, London 1972, ISBN 0-85524-062-8.

Vielleicht findet man diese alten Baukästen zum Verkauf, ansonsten wird man heute an Firmen wie z.B. Tommy Atkins, wenn Sie 1:32-Modelle der alten Busse in Militärkleidung wollen.

Quellen

1. *Military Transport of World War I* von C. Ellis, Blanford Press, London 1970, ISBN 0-7137-0701-1.
2. *Army Service Corps 1902-1918* von Michael Young, Leo Cooper, London 2000, ISBN 085052-730-9.
3. *First Ypres 1914* von David Lomax, Osprey Campaign Series No. 58, London 1999, ISBN 1-85532-573-X

4. *Servicewagen Typ B, Airfix-Busumbau* von Roy Dilley, *Airfix Magazine*, Band 8, Nummer 5, Januar 1967 7). __

5. *British Military Transport 1829-1956* von David Fletcher, herausgegeben von The Tank Museum, HMSO Books, London 1998, ISBN 011-2950570-6.

Pro Finsted



Ein Omnibusunternehmen, fotografiert in Ypern, c. 1917.

Aus Quelle 5.

Notieren:

- 1) Zur Erwähnung der Royal Naval Division siehe z.B. meine Besprechung des Buches *Command in the Royal Naval Division* sowie *Uniforms - Royal Naval Division, 1914-1918*.
- 2) Siehe auch meine Besprechung des Buches *Army Service Corps 1902-1918* (Quelle 2).
- 3) Quelle 2 bezeichnet ein Omnibusunternehmen abwechselnd als *Auxiliary Omnibus Company* und *Auxiliary Bus Company*.
- 4) Die Angaben zu den Armeen stammen aus Quelle 2. Der Begriff *Army* wurde erstmals von der englischen Expeditionary Force pro verwendet 26. Dezember 1914, als das Expeditionskorps in die Erste Armee und die Zweite Armee aufgeteilt wurde. Auf diese Weise passten sie sich organisatorisch der Struktur der französischen Armee an. Bis dahin war das Korps die größte Organisationseinheit. Die 4. Infanteriedivision, aus der die 10. Brigade stammte, war Teil des III. Korps.
- 5) Postkarte aus der Serie II von „Regimental badges and their Wearer“, Nr. 8491, herausgegeben von Raphael Tuck & Sons „Oilette“. Trotz der Ähnlichkeit in der Kopfbedeckung – dem *Glengarry*- Hut – stammen die Soldaten auf der Dubonnet-Karte nicht von den Seaforth Highlanders. Angesichts der leichten Hosen des Offiziers muss es sich eher um ein Lowland- als um ein Highland-Regiment handeln. Die Dubonnet-Karte zeigt auch die Zivilkleidung der Fahrer, inkl. sechs Pence.
- 6) Die Londoner Schotten waren eine der ersten Einheiten der Territorialarmee, die 1914 nach Frankreich geschickt wurden. Weitere Informationen finden Sie in meiner Rezension des Buches *The London Scottish in The Great War*.

7) Es kommt vor, dass Sie einen Artikel im nicht mehr existierenden Airfix Magazine ausfindig machen müssen. Glücklicherweise haben gute Leute alle Jahre (1960-1993) indiziert. Siehe Index auf der Website Aeroflight - The Website for Aviation Enthusiasts.