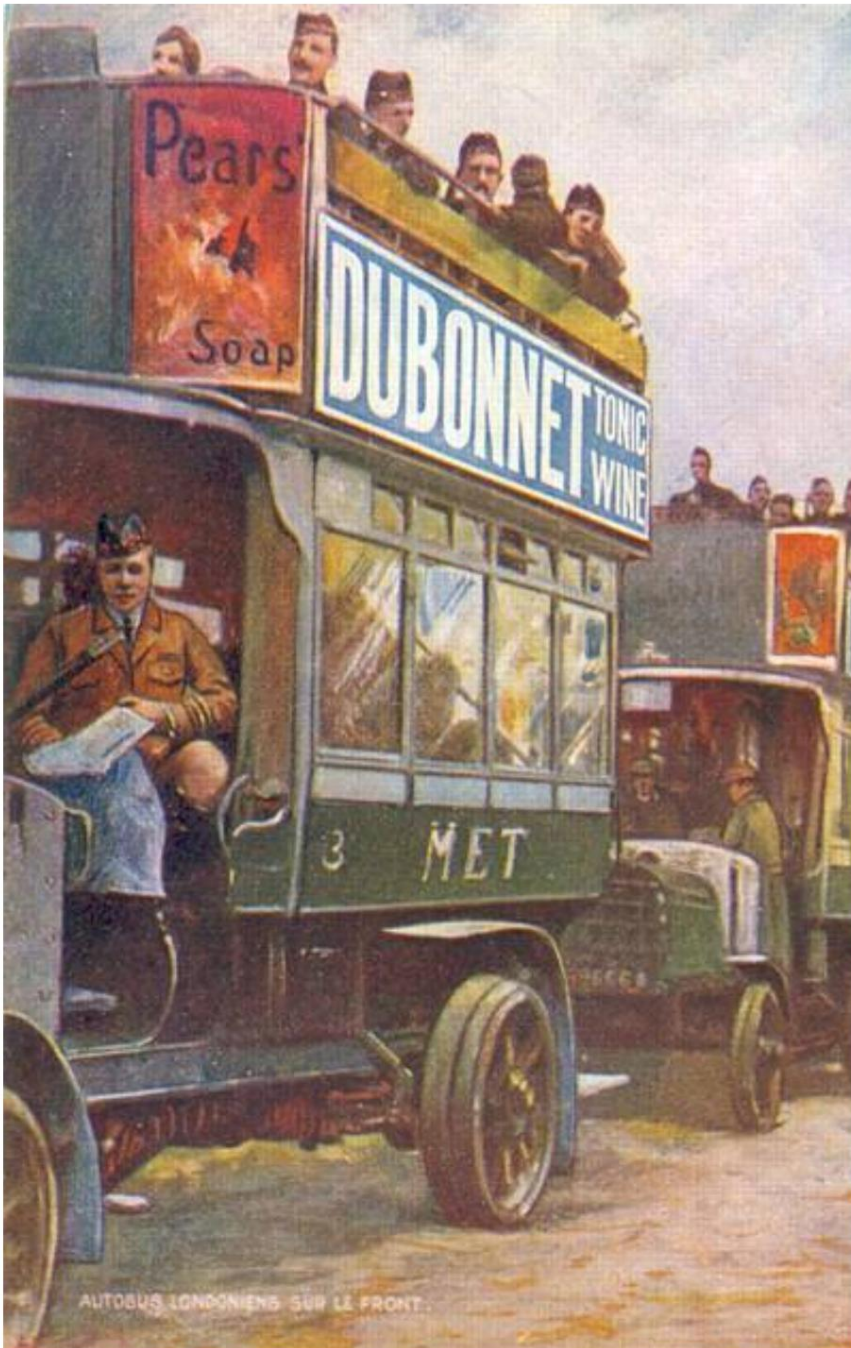


# Sur les sociétés omnibus anglaises sous First guerre mondiale

## Introduction

Inspirée par les exercices de l'armée allemande à l'été et à l'automne 1908, au cours desquels du personnel et des fournitures ont été expérimentalement transportés dans des camions, l'armée britannique a organisé un essai similaire le 21 décembre 1908. Dans 24 bus loués à la London General Omnibus Company (LGOC), accompagnés de trois wagons-ateliers, 500 hommes de l'Armée Territoriale sont déplacés. Deux des bus simulaient des véhicules médicaux, tandis qu'un troisième faisait office de poste de commandement mobile. Des observateurs et des arbitres ont suivi les événements depuis des voitures particulières. L'expérience s'est avérée réussie et le 17 mars 1910, une autre expérience a été réalisée, mais à plus grande échelle; 411 véhicules de différents types ont participé. Avec cela, une nouvelle ère dans l'histoire de l'armée britannique a vraiment commencé et pendant la Première Guerre mondiale, le véhicule à moteur a vraiment pris sa place dans presque toutes les unités.



Un bus londonien en route vers l'avant, env. 1914.

Carte postale française simultanée, éditée comme publicité par Dubonnet.

## Compagnies omnibus auxiliaires

Le bus - un Daimler probablement - provient de la Tramways (MET) Omnibus Company, qui était associée au LGOC.

L'entreprise a été parmi les premières à être sollicitée pour fournir des capacités de transport à la défense anglaise.

La flotte se met en route...

La demande est venue de l'Amirauté à la Compagnie Omnibus des Tramways (MET) en septembre 1914, le ministère de la Marine faisant une offre pour 75 entraîneurs et équipages à utiliser par la Royal Naval Division 1 ), [qui](#) a été envoyée à Anvers le 5 [octobre](#) 1914.

La source 1 mentionne que l'idée du ministre de la Marine Winston S. Churchill concernant le transport donné a été inspirée par les exercices de 1908 et 1909.

Il ressortait des livres des soldats de l'équipage qu'ils appartenaient désormais aux Royal Marines, mais ils furent envoyés en France en civil.

L'armée suit le mouvement...

À la mi-octobre 1914, une demande similaire émane du ministère de la Guerre qui demande 300 bus [2](#)) à la London [General Omnibus Company \(LGOC\)](#).

Les bus et les équipages ont été rapidement rassemblés à Grove Park dans le sud-est de Londres.

Ils étaient organisés en quatre compagnies omnibus, désignées 1ère, 2e, 3e et 4e Auxiliary Omnibus Company [3](#)), Army Service Corps (No. 90, 91, [92](#) et 93 Company respectivement).

Parmi les nouveaux soldats se trouvaient des conducteurs de toutes sortes, dont un seul conducteur de tramway, dont l'expérience avec les bus était cependant purement théorique. Le LGOC a préféré employer d'anciens militaires et les chauffeurs les plus expérimentés sont désormais nommés sous-officiers. Les officiers venaient de l'Army Service Corps, où ils ont été formés sur les véhicules à moteur, mais sans aucune connaissance particulière des bus.

Chaque compagnie était composée de 75 bus, 2 camions, dont un fourgon atelier, ainsi que 4 voitures particulières et un certain nombre de motos.

## Les premières compagnies omnibus



Seaforth Highlanders, ca. 1914.  
Dessiné par Harry Payne [5](#).

Compagnie omnibus auxiliaire n ° 1

La compagnie quitte le dépôt de Grove Park le 17 octobre 1914 et arrive en France (Rouen) le 23 octobre 1914.

La compagnie est rattachée à la 2e Armée [4](#)) à Blangy, où elle effectue son premier transport le 25 octobre 1914.

Ici, 600 hommes du 2nd Bn. Seaforth Highlanders, 1st Royal Warwickshire Regiment et 2nd Bn. Royal Dublin Fusiliers transportés de St. De Venant à Houplines (trajet d'environ 40 km). Les unités faisaient partie de la 10e brigade de la 4e division d'infanterie.

Compagnie omnibus auxiliaire n ° 2

La compagnie quitte le dépôt de Grove Park le 22 octobre 1914 et arrive en France (Rouen) les 27-29 Octobre 1914.

Ici, il était rattaché à la 1ère armée à Bailleul.

Parmi les premiers transports figuraient 1 000 soldats français qui furent conduits à Elverdinghe le 3 novembre et 1 800 chasseurs alpins français qui furent transportés le 12 novembre 1914.

### Compagnie omnibus auxiliaire n ° 3

La société a été créée le 26 octobre 1914 à Grove Park par du personnel du LGOC. Cependant, la compagnie est venue transporter des munitions au lieu de soldats, étant convertie en une unité spéciale d'approvisionnement en munitions directement sous le Haut Commandement en France (GHQ Ammunition Park).

### Compagnie omnibus auxiliaire n ° 4

Le nombre de camions disponibles était bien inférieur aux besoins, c'est pourquoi les bus de 4. Kompagni ont été convertis en camions.



Bus AEC de type B converti en camion.  
De Source 1.

L'entreprise a été créée le 28 octobre 1914 et se composait de personnel spécialement recruté pour les emplois de chauffeur. La division du personnel et l'élément d'atelier de l'entreprise n'ont pas travaillé avec la société de transport, mais sont devenus le numéro 1. 1 Unité mobile de réparation, Army Service Corps.

Le site Web The Long, Long trail - The British Army in the Great War, Land Forces of the British Empire contient un aperçu du total des 8 compagnies omnibus qui ont été créées pendant la guerre sous l'Army Service Corps.

Se Les entreprises auxiliaires de transport motorisé ASC (Omnibus).

## Les bus



Transport motorisé de l'Army Service Corps, Grove Park.  
De Source 2.

Les bus de Tramways provenaient du constructeur automobile Daimler, tandis que les bus de LGOC ont été construits par AEC (Associated Equipment Company), avec la désignation bus de type B.

Au début, les bus ressemblaient aux rues de Londres. La source 3 mentionne même qu'un soldat du London Scottish [6](#)) a été conduit au front par le même conducteur qui le conduisait au travail à Londres !

La source 3 mentionne également que les bus ont été affectés aux différentes brigades d'infanterie en tant qu'élément de transport, dans un nombre de 30 bus par Brigade.

Peu à peu, les vitres, facilement brisées par l'équipement des soldats, sont remplacées par des planches et les bus sont peints "à la couleur normale de l'armée".



Transport motorisé de l'Army Service Corps, Grove Park.  
De Source 2.



Auxiliary Omnibus Company - Soldats indiens en route vers le front, 1914.

L'image a été trouvée sur Internet, mais la source est perdue dans l'inconnu ; la qualité n'est peut-être pas la meilleure, mais le motif est unique.

Ce devait être une nouvelle expérience à tous points de vue pour ces soldats indiens d'être transportés au front en bus.

Plusieurs des soldats avaient peut-être entendu parler - et encore moins vu - des véhicules à moteur, et la majorité n'avait jamais essayé quelque chose comme ça auparavant.



Un bus LGOC de type B converti en pigeonnier mobile.

## Tâches spéciales

En plus de la conversion susmentionnée en camions, des bus ont également été utilisés pour le transport médical et les postes de commandement mobiles.

Une autre fonction que les bus ont ensuite remplie était le rôle de la gamme de pigeons mobiles du service des pigeons voyageurs. Ici, ils travaillaient côte à côte avec des pigeons tirés par des chevaux.

En savoir plus sur le service de pigeons voyageurs dans mon article À propos du service de pigeons voyageurs anglais pendant la Première Guerre mondiale.

## Après la guerre



Un bus LGOC de type B a été conservé pour la postérité et est aujourd'hui exposé à l'Imperial War Museum de Londres.

Il a été remis au roi George V en 1920.

L'image de gauche provient du site Web du London Transport Museum.

L'image plus contemporaine de l'Imperial War Museum a également été trouvée sur Internet, sur un site Web appartenant à un gentleman appelé Ian Fuller.

Après la Première Guerre mondiale, les bus ont été rendus aux propriétaires. Après avoir été restaurés dans leur apparence d'origine, ils furent bientôt remis en service dans les rues de Londres.

## Fermeture

Le bus de l'Imperial War Museum porte le nom de "Old Bill's Bus" d'après un personnage des dessins animés humoristiques de Bruce Bairnsfather pendant la guerre. Pendant plusieurs années, vous pouviez obtenir un kit de construction Airfix à l'échelle 1:32 représentant un bus de type B - le kit de construction était disponible en version militaire (Old Bill's Bus) et en version civile (Bus de type B). Dans les années 1960, entre autres, ces bus soumis à d'importantes transformations par les collectionneurs de l'époque, par ex. Roy Dilley et Henry Harris.



Bus LGOC de type B en version camion.

Un exemple de conversion Roy Dilley de Source 4.

En plus des anciens numéros d'Airfix Magazine, il y a des photos des conversions passionnantes de d'herrer, entre autres :

1. Comment aller collectionner des soldats modèles af Henry Harris, Patrick Stephens, Londres 1969, ISBN 85059-036-1.

2. Scale Model Soldiers de Roy Dilley, Almark Publications, Londres 1972, ISBN 0-85524-062-8.

Vous avez peut-être la chance de trouver ces anciens ensembles de construction à vendre, mais sinon vous êtes aujourd'hui référé à des entreprises telles que par ex. Tommy Atkins, si vous voulez des modèles 1:32 des vieux bus en tenue militaire.

## Sources

1. Military Transport of World War I af C. Ellis, Blanford Press, Londres 1970, ISBN 0-7137-0701-1.
2. Army Service Corps 1902-1918 af Michael Young, Leo Cooper, Londres 2000, ISBN 085052-730-9.
3. Premier Ypres 1914 de David Lomax, Osprey Campaign Series Nr. 58, Londres 1999, ISBN 1-85532-573-X



4. Fourgon de service de type B, conversion de bus Airfix par Roy Dilley, Magazine Airfix, Volume 8, Numéro 5, janvier 1967 [7](#).
5. British Military Transport 1829-1956 par David Fletcher, publié par The Tank Museum, HMSO Books, Londres 1998, ISBN 011-2950570-6.

Par Finsted



Une compagnie omnibus photographiée à Ypres, v. 1917.  
De Source 5.

---

Noter:

- 1) Pour une mention de la Royal Naval Division, voir par ex. ma critique du livre *Command in the Royal Naval Division* ainsi que *Uniforms - Royal Naval Division, 1914-1918*.
- 2) Voir aussi ma critique du livre *Army Service Corps 1902-1918* (Source 2).
- 3) La source 2 fait alternativement référence à une compagnie omnibus en tant que *Auxiliary Omnibus Company* et *Auxiliary Bus Company*.
- 4) Les informations sur les armées proviennent de la source 2. Le terme armée a été utilisé pour la première fois par le corps expéditionnaire anglais par 26 décembre 1914, date à laquelle le corps expéditionnaire est divisé en Première Armée et Deuxième Armée. De cette façon, organisationnellement, ils sont venus correspondre à la structure de l'armée française. Jusque-là, le corps était la plus grande unité organisationnelle. La 4e division d'infanterie, dont est issue la 10e brigade, faisait partie du IIIe corps.
- 5) Carte postale de la série II de "Regimental badges and their Wearer", n° 8491, éditée par Raphael Tuck & Sons "Oilette". Malgré la similitude des couvre-chefs - le chapeau glengarry - les soldats sur la carte Dubonnet ne sont pas des Seaforth Highlanders. Compte tenu de la culotte légère de l'officier, il doit s'agir d'un régiment de Lowland, et non d'un régiment de Highland. La carte Dubonnet montre également la tenue civile des conducteurs, incl. six pence.
- 6) Les London Scottish ont été l'une des premières unités de l'armée territoriale à être envoyées en France en 1914. Voir plus dans ma critique du livre *The London Scottish in The Great War*.

7) Il arrive que vous ayez besoin de retrouver un article dans le défunt Airfix Magazine. Heureusement, de bonnes personnes ont indexé toutes les années (1960-1993). Voir l'index sur le site Web Aeroflight - Le site Web pour les passionnés d'aviation.