

Über englische freiwillige Kraftfahrzeugfahrer

Einführung

Als ich das Buch *From Mons to Ypres with General French* (Quelle 1) des amerikanischen Journalisten Frederic Coleman las, in dem es um seine Erfahrungen als freiwilliger Autofahrer in der britischen Armee in den Jahren 1914 und 1915 geht, fand ich es interessant, ein wenig darüber zu recherchieren der Hintergrund der Geschichte. Frederic Colemans Buch gehört zu den klassischen Schilderungen aus der Frühzeit des Ersten Weltkriegs und gibt neben einer Schilderung der vielfältigen Erfahrungen des Autors einen Einblick in die Bedingungen militärischer Führung.



Abzeichen des Königlichen Automobilclubs.

Vom Royal Automobile Club.

25 ehrenamtliche Kraftfahrer

Bei der Mobilisierung im August 1914 rief der Royal Automobile Club seine Mitglieder auf, sich freiwillig zum Dienst zu melden, und es wurde eine Truppe von 25 sogenannten *Owner-Drivern* ausgewählt, darunter Frederic Coleman.

Ihre Aufgabe war es, als Transportelement beim britischen Oberkommando zu fungieren, einschließlich des Transports von Kommandanten, Staboffizieren und anderen Personen, wo sie jetzt benötigt wurden.

Frederic Coleman verließ England in Richtung Le Havre, wo er am Samstag, dem 22. August 1914, frühmorgens ankam.

Die Einschiffung fand ebenfalls in Folkstone [1\) statt](#). Eines der für den Transport verwendeten Schiffe war die S/S Gloucester Castle [2\)](#).



Frederic Colemans Auto, fotografiert in Messines, nachdem es von Granatsplittern einer deutschen Granate getroffen wurde.
Von Quelle 1.

Die Fahrer der Motorwagen trugen khakifarbene Felduniformen, wahrscheinlich nach dem Vorbild der Offiziere, ohne andere Kennzeichen als eine Armbinde, die das Abzeichen des Royal Automobile Club trug. Es wird nichts über die Farbe oder das sonstige Aussehen der Armbinde gesagt, nur dass mehrere der Autofahrer durch verdächtige Pfosten angehalten wurden und dass mehrere verhaftet wurden, weil sie glaubten, sie seien Spione ...

Neben den täglichen Mahlzeiten und Gratisbenzin erhielten die Fahrer einen Lohn von 10 Franken pro Stunde. Tag.

Die Fahrzeuge könnten vom Staat gekauft oder geleast worden sein, aber das geht aus dem Buch nicht hervor.

Neben den reinen Transportaufgaben, wie z. B. Er fuhr einen Stabsoffizier von A nach B und fungierte als Verbindungsoffizier und Geheimdienstoffizier. Er und seine Kollegen konnten den jeweiligen Stäben oft aktuelle Informationen sowohl über die eigenen als auch über die feindlichen Einheiten geben.

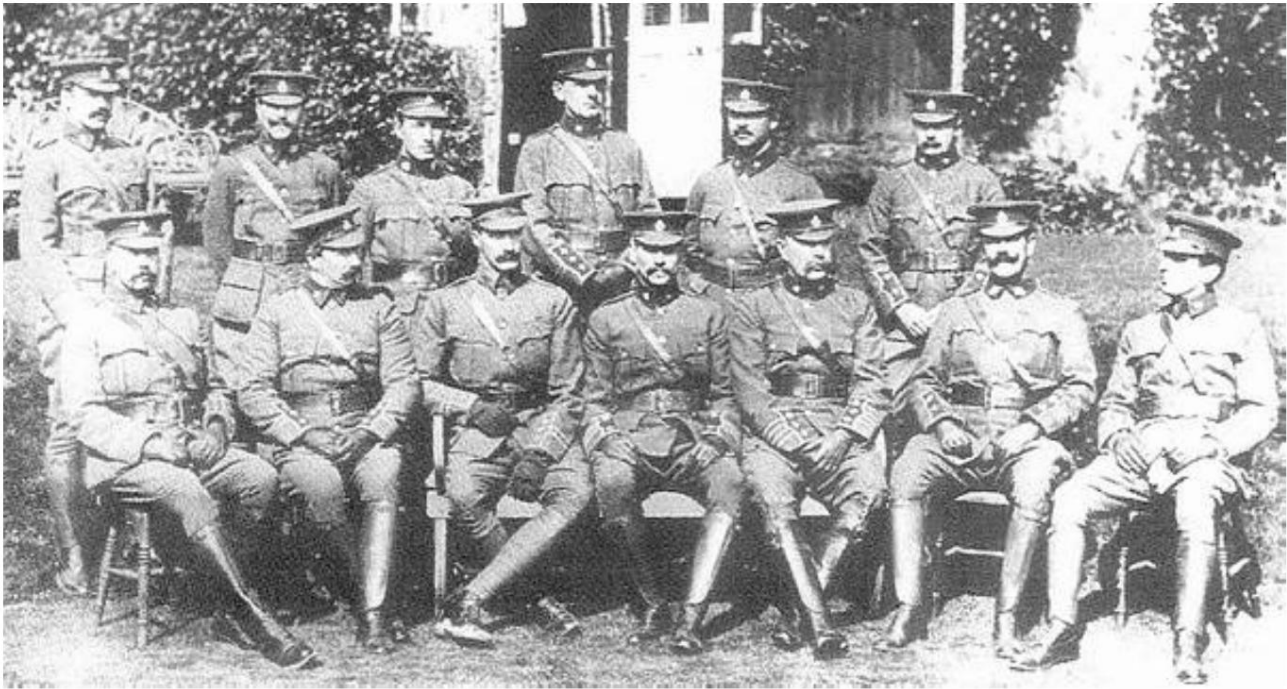
Königlicher Automobilclub

Am 8. August 1897 wurde der Automobile Club of Great Britain gegründet, und 1907 entschied der Schirmherr des Clubs, König Edward VII., dass der Name von nun an The Royal Automobile Club³⁾ lauten sollte .

Der Automobil-Club spielte zusammen mit der Konkurrenzorganisation, dem Automobil-Verein (ab 1905), eine große Rolle bei der Verbreitung des Automobils, nicht zuletzt auch innerhalb der Armee, wo 1901 der erste praktische Einsatz von Kraftfahrzeugen stattfand.

Motor Freiwilligenkorps

Diese Arbeit führte zur Gründung des Motor Volunteer Corps pro 31. März 1903, unter dem Kommando von Lieutenant Colonel Mark Mayhew (Middlesex Yeomanry).



Offiziere des Motor Volunteer Corps, ca. 1903.
Von Quelle 2.



Unteroffiziere und Gefreite des Motor Volunteer Corps, ca. 1903.
Von Quelle 2.

An den Herbstmanövern 1903 nahmen 42 Automobile und 31 Motorräder teil, was die zunehmende Bedeutung von Kraftfahrzeugen zeigt. 1904 zählte das Korps 24 Offiziere sowie 89 Unteroffiziere und Gefreite. Zur Besatzung gehörten z.B. Personen, die als Herrschaftsfahrer beschäftigt waren. 1905 war die Truppe auf 43 Offiziere und 103 Unteroffiziere und Gefreite angewachsen.

Motorreserve der Armee

1906 ändert sich die Struktur und das Motor Volunteer Corps wird aufgelöst. Im August desselben Jahres wurde jedoch ein neues Korps geschaffen, die Army Motor Reserve. Das neue Korps nimmt Offiziere des Motor Volunteer Corps und andere als geeignet erachtete auf. Jeder muss im Besitz eines funktionstüchtigen Kraftfahrzeugs sein und bis zu sechs Dienstage je Jahr.

Im Falle einer Mobilmachung muss dem Staat die Möglichkeit gegeben werden, die betreffenden Kraftfahrzeuge zu einem von einer Kommission unter Beteiligung von Vertretern der Heeresmotorreserve 4) festgelegten Preis zu leasen oder zu kaufen.



Flag Army

Motor Reserve, ca. 1911.

Fra Militärabzeichen
(Roger WG Capewell).

Motor Volunteer Corps und Army Motor Reserve - Historischer Abriss 1903

Motor Volunteer Corps wird gegründet

1906 Das Corps wird per aufgelöst 26. Juli

1906 1906 Die Army Motor Reserve wird unter der Army Order 185/August 1906

gegründet. 1913 Das Corps wird unter der Army Order 368/November 1913 aufgelöst.

Die Reproduktion ist sicherlich nicht die beste, vermittelt aber einen Eindruck von der Cap-Marke inklusive dem Motto beider Corps *Subito* (sofort, schnell). Das Abzeichen war aus bronziertem Metall. Die Kragenmarke war ein Pfeil, der ein Rad mit acht Speichen durchbohrte. Im Prinzip trug das Motor Volunteer Corps ähnliche Abzeichen, nur waren diese aus silberglänzendem Metall.

Die Nachfrage an die Angehörigen der Army Motor Reserve war recht umfangreich. Sie mussten erstklassige Fahrer und Mechaniker sein, sowie fließend Sprachen sprechen und gut im Kartenlesen sein. Zu den Anforderungen an das Kartenlesen gehörte auch, die Route nicht nur auf englischen, sondern auch auf ausländischen Karten wählen zu können.

Gleichzeitig mussten sie mit der Organisation der Armee und insbesondere mit der Zusammensetzung der Streitmacht, mit der sie dienen sollten, vertraut sein. Sie mussten auch über ein so großes taktisches Verständnis verfügen, dass sie den laufenden Betrieb einschätzen konnten, einschließlich der Lage der führenden Elemente der beteiligten Einheiten.

Nicht zuletzt sollten sie in der Lage sein, das notwendige Ermessen in Bezug auf die Informationen auszuüben, die sie durch ihren Dienst erhalten. Das Obige stammt aus dem Territorial Force Yearbook von 1909 und ist reproduziert aus *The Army Motor Reserve* von RJ Smith (Quelle 2).

Ob die 1914 ausgewählten 25 Kraftfahrer den gleichen Anforderungen unterlagen wie die Offiziere der Army Motor Reserve, ist nicht bekannt, aber nach den Frederic Coleman übertragenen Aufgaben zu urteilen, erscheint es nicht unwahrscheinlich. Neben den reinen Transportaufgaben, wie z um einen Stabsoffizier von A nach B zu fahren, kam Frederic Coleman als Verbindungs- und Geheimdienstoffizier. Er und seine Kollegen konnten den jeweiligen Stäben oft ganz aktuelle Informationen sowohl über die eigenen als auch über die feindlichen Einheiten geben 5).

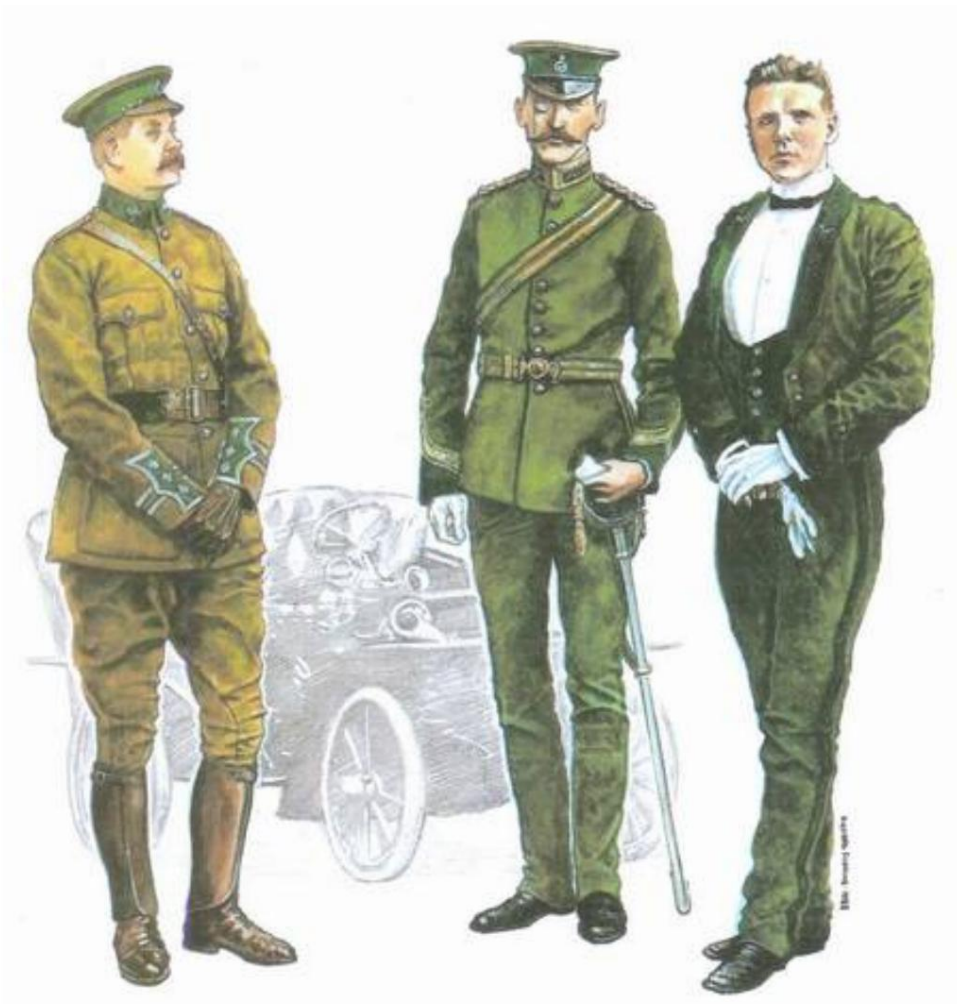
Unmittelbar vor der Auflösung zählte das Korps 134 Mann.

Beziehungen

Die Royal Navy rekrutierte entsprechende *Eigner-Fahrer*, denen jedoch der Rang eines Second Lieutenants in der Royal Marine Artillery verliehen wurde. Etwa 50 solcher temporären Leutnants und Motorfahrzeugführer wurden im Oktober 1914 mit der Royal Naval Division nach Antwerpen entsandt [6](#)). Siehe [Great War Forum \(The Long, Long Trail\)](#).

Dieselbe Quelle gibt auch an, dass einer der Kollegen von Frederic Coleman der spätere Brigadegeneral Christopher Baker-Carr war, der sich als Motorfahrzeugfahrer anmeldete. Sein *Stern* (= Medaille) von 1914 gibt den Königlichen Automobilklub als Namen der Einheit an. Die Memoiren des Brigadegenerals wurden 1930 unter dem Titel *From Chauffeur to Brigadier* veröffentlicht, aber ich hatte keine Gelegenheit, das Buch zu lesen.

Zu den weiteren Mitgliedern der 25-köpfigen Truppe gehört der Herzog von Westminster [7](#)), der sich 1916 als Anführer einer Panzerwageneinheit auszeichnete, die an der Unterdrückung des Senussi-Stammes an der Grenze zwischen Ägypten und dem Sudan beteiligt war.



Uniform Planche - Motor Volunteer Corps und Army Motor Reserve, gezeichnet von Rick Scollins. Von Quelle 2.

Uniformen

Die linke Figur zeigt einen Offizier des *Motor Volunteer Corps* in Dienstuniform von ca. 1903.

Der Offizier in der Mitte trägt die Galauniform der *Army Motor Reserve*, ca. 1909.

Der Offizier rechts trägt die Dienstuniform der *Army Motor Reserve*, ca. 1911.

Quelle 2 erwähnt, dass die grüne Farbe (als *Connaught Rangers Green* bezeichnet) auf dem Kragen und den Abzeichen der Dienstuniform um 1907 nicht mehr verwendet wurde

dann einheitliche Mode, geändert zu offenem Kragen, mit Revers. Die Kragenabzeichen wurden auf das Revers verlegt, auf dem auch ein R (für *Reserve*) über dem Abzeichen getragen wurde .

Schließen

RJ Smith bringt in Quelle 2 seine Überraschung darüber zum Ausdruck, dass die Army Motor Reserve aufgelöst wurde, und war nicht in der Lage, eine vernünftige Erklärung für die Entscheidung zu finden.

Eine Erklärung der Beziehung findet sich in *British Military Transport 1829-1956* von David Fletcher (Quelle 4).

Ausschlaggebend für die Auflösung des Korps war hieraus die Uneinheitlichkeit der verfügbaren Kraftfahrzeuge - es wurde unter Kriegsbedingungen nicht für möglich gehalten, einen so vielfältigen Fuhrpark unterhalten zu können. Diese Entscheidung ist durchaus verständlich, steht aber in gewissem Gegensatz zu einer Frage, die der damalige Chef der Army Motor Reserve 1909 dem Army *Mechanical Transport Committee* stellte, nämlich ob eine bestimmte Automarke/-typ für die Mitglieder des Corps empfohlen werden sollte zu erwerben.

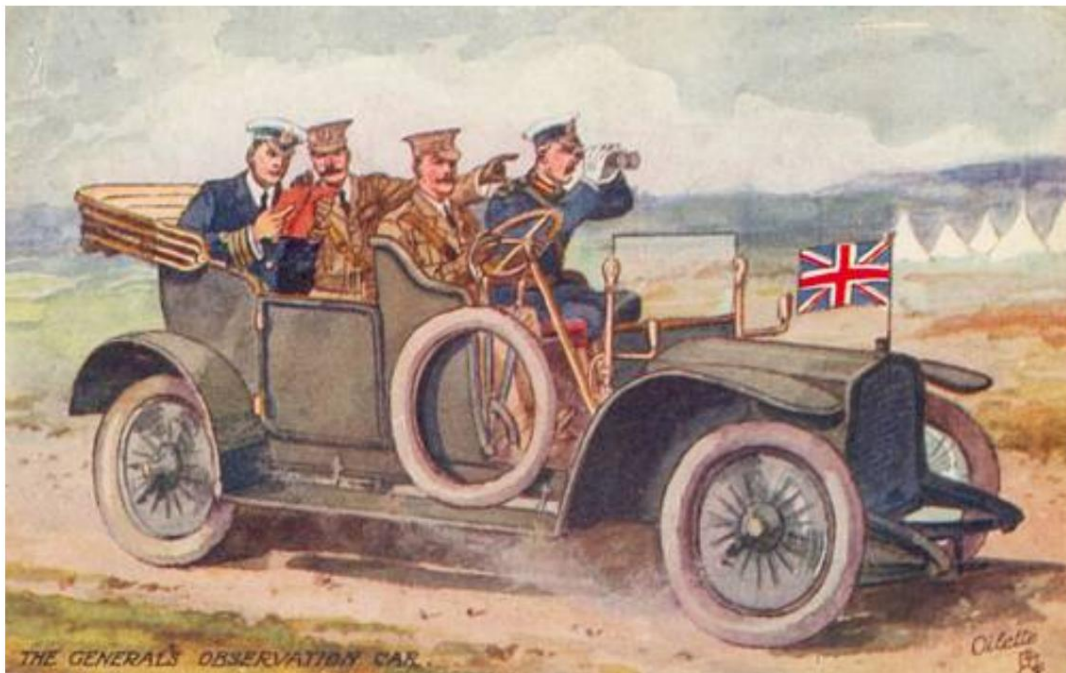
Die Antwort war, dass eine gute Ersatzteilversorgung und die Möglichkeit, diese markenübergreifend einzusetzen, von entscheidender Bedeutung sei, aber keine bestimmte Marke empfohlen werde.

Das Ergebnis war, dass jeder Mann ein Fahrzeug seiner Wahl zur Verfügung stellte und dass Ungleichheit herrschte.

Bei Kriegsausbruch setzten sie 25 Kraftfahrer mit Autos aller Art ein, wodurch es tatsächlich zu der Situation kam, die sie vermeiden wollten. Basierend auf den Informationen von Frederic Coleman scheint jedoch jeder Waggon einen Vorrat an Ersatzteilen und Ersatzrädern/ Reifen mitgeführt zu haben, sodass der erste Teil der Empfehlung von 1909 umgesetzt wurde.

Quellen

1. *From Mons to Ypres with General French* of Frederic Coleman, Sampson Low, Marston & Co. Ltd, London 1916. Dele af bogen kan læses på hjemmesiden Great War in a Different Light – Fighting on the Aisne in 1914, The Winning of the Marne og Christmas Waffenstillstand in den Schützengräben.
2. *The Army Motor Reserve* von RJ Smith, Military Modelling, August 1989.
3. Royal Automobile Club Volunteer Force 1914 (Western Front Association).
4. *British Military Transport 1829-1956* von David Fletcher, herausgegeben von The Tank Museum, HMSO Books, London 1998, ISBN 011-2950570-6.



Das Beobachtungsauto der Generäle, ca. 1914.

Von einer gleichzeitigen Postkarte.

Der Text auf der Rückseite lautet unter anderem:

„Der Einsatz von Kraftwagen aller Art hat sich im Kriege als unschätzbar erwiesen und ist in der Tat absolut unentbehrlich. Nicht nur für den schnellen Transport wichtiger Offiziere von Ort zu Ort der Feldoperationen, sondern auch für Depeschenreiter usw., vor allem für den Transport von Männern, Munition und täglichen Vorräten aller Art.“

Pro Finsted

Notieren:

- 1) Eine Suche in den Archiven des Royal Automobile Club zeigt, dass es ein Foto von einigen der 25 Fahrer und ihren Fahrzeugen gibt, darunter Lt. Col. Mark Mayhew, das unmittelbar vor der Abfahrt in Folkstone aufgenommen wurde. Siehe Motor Service Volunteer Corps (Royal Automobile Club Archive).
- 2) Das Schiff wurde 1911 gebaut und gehörte der Union-Castle Mail Steamship Company - Siehe Beschreibung: S/S Gloucester Castle (Clyde-Built Database) und ein Foto: S/S Gloucester Castle (British Merchant Navy).
- 3) Siehe Royal Automobile Club (Wikipedia).
- 4) Es ist möglich, dass 1914 eine ähnliche Regelung in Kraft war.
- 5) Der Job als Motorradfahrer und andere damit verbundene Aufgaben sind den Erfahrungen nicht unähnlich, die in dem Buch *Adventures of a Motorcycle Dispatch Rider during the First World War* von Captain WHL Watson, Diggory Press, Burgess Hill, West Sussex, 2006, beschrieben werden. Ursprünglich veröffentlicht von William Blackwood and Sons, 1915. Siehe meine Rezension hier.
- 6) Se f.eks. Kommando in der Royal Naval Division und Uniformer - Royal Naval Division, 1914-1918.
- 7) Siehe Hugh Grosvenor (1879-1953), 2. Herzog von Westminster (Wikipedia).