

Om engelske frivillige motorvognsførere

Indledning

Under læsningen af bogen *From Mons to Ypres with General French* (Kilde 1) af den amerikanske journalist Frederic Coleman, der handler om hans oplevelser som frivillig motorvognsfører ved den engelske hær i 1914 og 1915, fandt jeg det interessant at undersøge lidt om baggrunden for historien. Frederic Colemans bog er en af de klassiske beskrivelser fra den tidlige del af Første Verdenskrig og giver, ud over en beskrivelse af forfatterens mangeartede oplevelser, et indblik i vilkårene for militær føring.



Mærke fra *Royal Automobile Club*.
Fra *Royal Automobile Club*.

25 frivillige motorvognsførere

Ved mobiliseringen i august 1914 opfordrede *Royal Automobile Club* sine medlemmer til at melde sig til frivillig tjeneste, og en styrke på 25 såkaldte *owner-drivers* blev udtaget, heriblandt Frederic Coleman. Deres opgave var at fungere som transportelement ved den engelske overkommando, og herunder transportere chefer, stabsofficerer og andre derhen, hvor det nu var påkrævet.

Frederic Coleman forlod England med kurs mod Le Havre, hvortil han ankom tidligt om morgenen, lørdag den 22. august 1914. Udskibningen skete også Folkstone [1](#)). Et af de fartøjer, der blev anvendt til transporten var S/S Gloucester Castle [2](#)).



Frederic Colemans automobil, fotograferet ved Messines, efter at den er ramt af splinter fra en tysk granat.

Fra Kilde 1.

Motorvognsførerne var iklædt khakifarvede feltuniformer, sandsynligvis af officersmodel, uden anden afmærkning end et armbind, med Royal Automobile Clubs mærke. Der forlyder intet om armbindets farve eller øvrige udseende, kun at adskillige af motorvognsførerne blev stoppet af mistænksomme poster, og at flere blev anholdt i den tro, at de var spioner ...

Ud over den daglige forplejning og fri benzin modtog motorvognsførerne en løn på 10 franc pr. dag.

Køretøjerne var muligvis købt eller lejet af staten, men det fremgår ikke af bogen.

Ud over de rent transportmæssige opgaver, som f.eks. at køre en stabsofficer fra A til B, kom han til fungere som forbindelsesofficer og efterretningsofficer. Han og hans kollegaer kunne ofte give de respektive stabe aktuelle oplysninger om såvel egne som fjendens enheder.

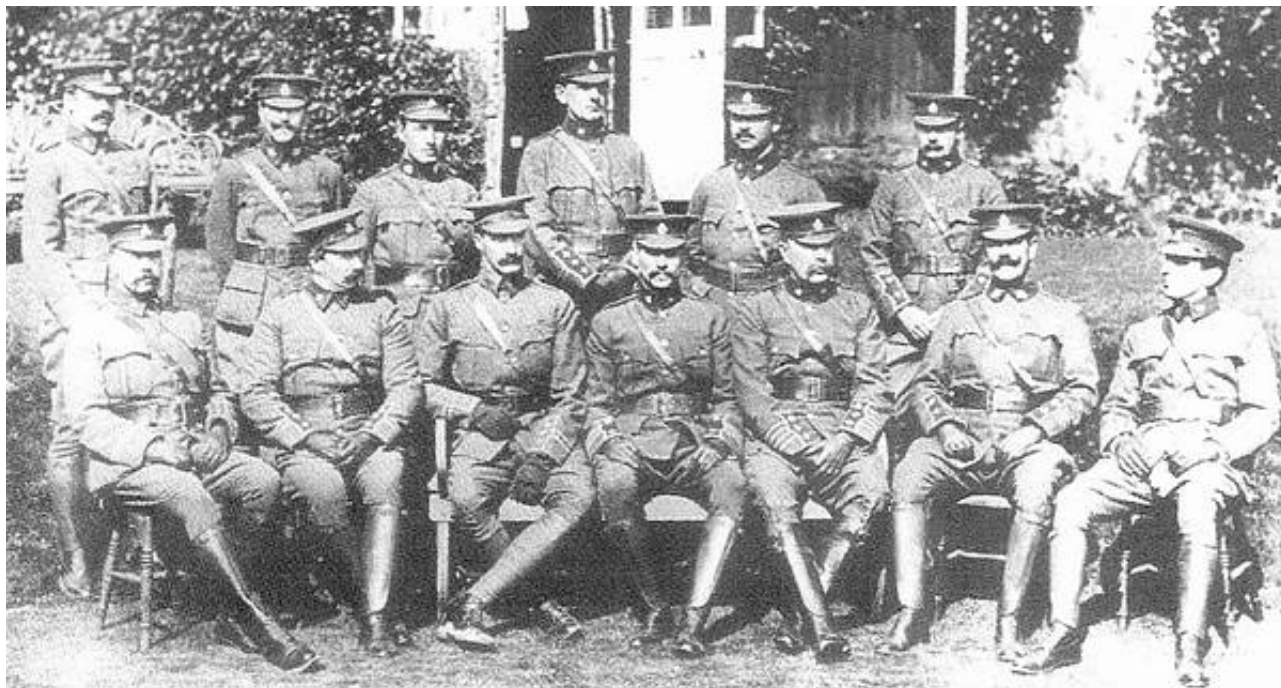
Royal Automobile Club

Den 8. august 1897 oprettedes The Automobile Club of Great Britain, og i 1907 bestemte klubbens protektor, Kong Edward VII, at navnet fremover skulle være The Royal Automobile Club [3](#)).

Automobilklubben spillede sammen med den rivaliserende organisation, Automobile Association (fra 1905), en stor rolle i udbredelsen af automobilen, herunder ikke mindst inden for hæren, hvor den første praktiske anvendelse af motorkøretøjer fandt sted under i 1901.

Motor Volunteer Corps

Dette arbejde til oprettelsen af Motor Volunteer Corps pr. 31. marts 1903, med oberstløjtnant Mark Mayhew (Middlesex Yeomanry) som chef.



Officerer fra Motor Volunteer Corps, ca. 1903.
Fra Kilde 2.



Underofficerer og menige fra Motor Volunteer Corps, ca. 1903.
Fra Kilde 2.

Ved efterårsmanøvrerne i 1903 deltog 42 automobiler og 31 motorcykler, hvilket viser motorkøretøjernes stigende betydning. I 1904 talte korpset 24 officerer samt 89 underofficerer og menige. Til mandskabet hørte f.eks. personer, der var ansat som herskabschauffører. Styrken var i 1905 vokset til 43 officerer samt 103 underofficerer og menige.

Army Motor Reserve

I 1906 ændres strukturen og Motor Volunteer Corps nedlægges. I august samme år oprettes dog et nyt korps, Army Motor Reserve. Det nye korps optager officerer fra Motor Volunteer Corps og andre, der vurderes egnede. Alle skal være i besiddelse af et funktionsdueligt motorkøretøj, og der kan kræves op til seks dages tjeneste pr. år.

I tilfælde af mobilisering skal staten gives mulighed for at leje eller købe de pågældende motorkøretøjer til en pris, der bestemmes af en kommission, hvori repræsentanter for Army Motor Reserve indgår [4](#).



Huemærke

Army Motor Reserve, ca. 1911.

Fra Military Badges

(Roger W. G. Capewell).

Motor Volunteer Corps og Army Motor Reserve - Historisk resume

1903 Motor Volunteer Corps oprettes

1906 Korpset nedlægges pr. 26. juli 1906

1906 Army Motor Reserve oprettes i henhold til Army Order 185/august 1906

1913 Korpset nedlægges i henhold til Army Order 368/november 1913.

Gengivelsen er absolut ikke den bedste, men den formidler dog et indtryk af huemærket, inklusive begge korps motto *Subito* (straks, hurtigt). Mærket var fremstillet af bronzeret metal. Kravemærket var en pil, der gennembrød et hjul med otte eger. Motor Volunteer Corps bar i princippet tilsvarende mærker, blot var disse fremstillet af sølvblankt metal.

Kravet til medlemmerne af Army Motor Reserve var ganske omfattende. De skulle være førsteklases førere og mekanikere, samt sprogkyndige og gode til at læse kort. Kravene til kortlæsning omfattede også, at de skulle være i stand til at vælge deres rute, ikke bare på engelske men også på udenlandske kort.

Samtidig skulle de være velbevandrede i hærens organisation og især sammensætningen af den styrke, som de skulle gøre tjeneste ved. De skulle endvidere være i besiddelse af så stor taktisk forståelse, at de kunne vurdere igangværende operationer, herunder hvor de deltagende enheders føringselementer måtte befinde sig.

Sidst men ikke mindst skulle de være i stand til at udvise den fornødne diskretion i forhold til de oplysninger de erhvervede gennem deres tjeneste. Ovenstående stammer fra Territorial Force Yearbook, fra 1909, og er gengivet fra The Army Motor Reserve af R.J. Smith (Kilde 2).

Om der er stillet samme krav til de 25 motorvognsførere, der blev udvalgt i 1914, som til officererne i Army Motor Reserve, foreligger ikke oplyst, men at dømme efter de opgaver, der blev tildelt Frederic Coleman, så forekommer det ikke usandsynligt. Ud over de rent transportmæssige opgaver, som f.eks. at køre en stabsofficer fra A til B, kom Frederic Coleman til at fungere som forbindelsesofficer og efterretningsofficer. Han og hans kollegaer kunne ofte give de respektive stabe helt aktuelle oplysninger om såvel egne som fjendens enheder [5](#).

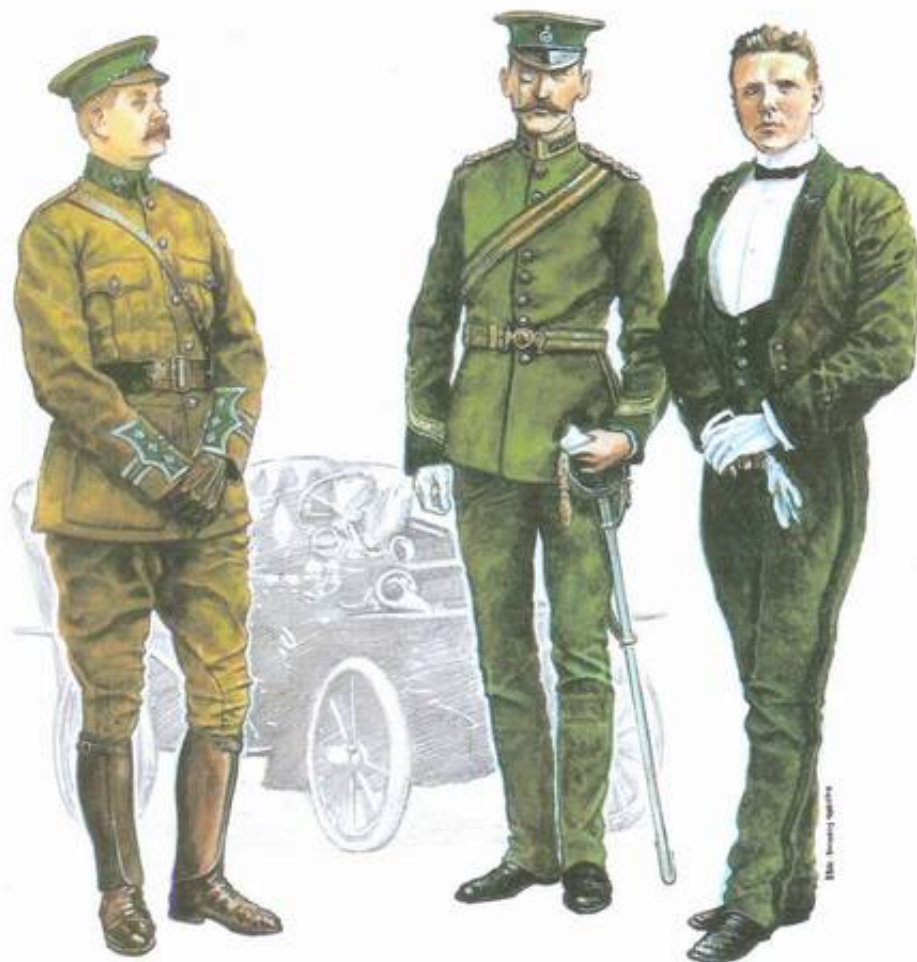
Umiddelbart før nedlæggelsen talte korpset 134 mand.

Relationer

Royal Navy hvervede tilsvarende *owner-drivers*, der dog fik tillagt grad af sekondløjtnanter i Royal Marine Artillery. I størrelsesordenen 50 sådanne midlertidige sekondløjtnanter og motorvognsførere blev sendt med Royal Naval Division til Antwerpen i oktober 1914 [6](#)). Se Great War Forum (The Long, Long Trail).

Af samme kilde fremgår også, at en af Frederic Colemans kollegaer var den senere brigadegeneral Christopher Baker-Carr, der meldte sig som motorvognsfører. Som enhedsbetegnelse ved hans *1914 Star* (= medalje) anføres Royal Automobile Club. Brigadegeneralens memoirer er udgivet under titlen *From Chauffeur to Brigadier* i 1930, men jeg har ikke haft lejlighed til at læse bogen.

Af andre medlemmer af 25-mandsstyrken kan nævnes Hertugen af Westminster [7](#)), der i 1916 udmærkede sig som fører af en panservognsenhed, der deltog i nedkæmpelsen af Senussi stammen, på grænsen mellem Ægypten og Sudan.



Uniformsplanche - Motor Volunteer Corps og Army Motor Reserve, tegnet af Rick Scollins.
Fra Kilde 2.

Uniformer

Figuren til venstre forestiller en officer fra *Motor Volunteer Corps*, i tjenesteuniform, fra ca. 1903.

Officeren i midten er iført *Army Motor Reserves* gallauniform, ca. 1909.

Officeren til højre er iført *Army Motor Reserves* selskabsuniform, ca. 1911.

Kilde 2 nævner, at den grønne farve (der benævnes Connaught Rangers Green) på tjenesteuniformens krave og opslag gik af brug omkring 1907. Omkring 1911-12 blev uniformsfrakken, analogt med den

daværende uniformsmode, ændret til åben krave, med revers. Kravemærkerne blev flyttet til reverserne, hvorpå der også blev båret et R (for *Reserve*), over mærket.

Afslutning

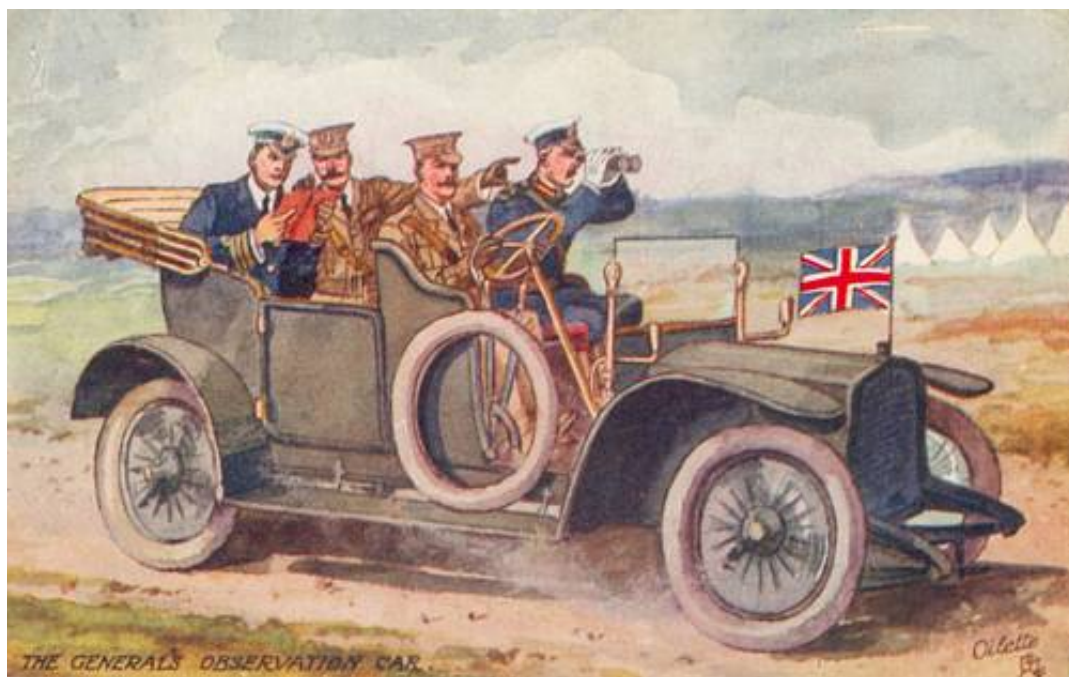
R.J. Smith udtrykker i Kilde 2 sin undren over, at Army Motor Reserve blev nedlagt, og har ikke været i stand til at finde en rimelig forklaring på beslutningen.

En forklaring på forholdet findes i *British Military Transport 1829-1956* af David Fletcher (Kilde 4). Heraf fremgår, at det var en manglende ensartethed blandt de rådige motorkøretøjer, der var bestemmende for korpsets nedlæggelse - man anså det ikke for muligt, under krigsforhold, at kunne vedligeholde en så forskellig vognpark. Denne beslutning er fuldt forståelig, men står i nogen kontrast til et spørgsmål, som den daværende chef for Army Motor Reserve stillede til hærens *Mechanical Transport Committee* i 1909, nemlig om man ville anbefale et bestemt bilmærke/-type, som medlemmerne af korpset kunne anskaffe. Svaret var, at en god beholdning af reservedele og mulighed for anvendelse af disse på tværs af bilmærker var af afgørende betydning, men der blev ikke anbefalet et bestemt mærke.

Resultatet blev, at hver mand stillede med et køretøj efter eget valg, og at uensartetheden kom til at råde. Ved krigsudbruddet stillede de 25 motorvognsførere med biler af allehånde mærker, hvorved den situation, man netop ville undgå, rent faktisk opstod. Baseret på Frederic Colemans oplysninger, lader det dog til, at hver vogn medførte et lager af reservedele samt reservehjul-/dæk, så den første del af anbefalingen fra 1909 blev dog ført ud i livet.

Kilder

1. *From Mons to Ypres with General French* af 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 Truce in the Trenches*.
2. *The Army Motor Reserve* af R.J. Smith, *Military Modelling*, august 1989.
3. *Royal Automobile Club Volunteer Force 1914* (Western Front Association).
4. *British Military Transport 1829-1956* af David Fletcher, udgivet af The Tank Museum, HMSO Books, London 1998, ISBN 011-2950570-6.



The Generals Observation Car, ca. 1914.

Fra et samtidigt postkort.

Teksten på bagsiden lyder bl.a.:

"The use of motor traffic of every kind has proved invaluable in the war and is indeed, absolutely indispensable. Not only for rapid movement of important officers from point to point of field operations, but for despatch riders, etc., above all for transport of men, munitions and daily supplies of every sort."

Per Finsted

Noter:

- 1) En søgning i Royal Automobile Clubs arkiv viser, at der her eksisterer et fotografi af nogle af de 25 motorvognsførere og deres køretøjer, herunder oberstløjtnant Mark Mayhew, taget i Folkstone umiddelbart før afrejsen. Se Motor Service Volunteer Corps (Royal Automobile Club Archive).
- 2) Skibet var bygget i 1911 og tilhørte Union-Castle Mail Steamship Company - Se beskrivelse: S/S Gloucester Castle (Clyde-Built Database) og et fotografi: S/S Gloucester Castle (British Merchant Navy).
- 3) Se Royal Automobile Club (Wikipedia).
- 4) Det er muligt, at en tilsvarende ordning var gældende i 1914.
- 5) Jobbet som motorvognsfører, og andre sideløbende opgaver, er ikke ulig de oplevelser, som beskrives i bogen *Adventures of a Motorcycle Despatch Rider during the First World War* af Captain W.H.L. Watson, Diggory Press, Burgess Hill, West Sussex, 2006. Oprindeligt udgivet på forlaget William Blackwood and Sons, 1915. Se min omtale her.
- 6) Se f.eks. Command in the Royal Naval Division og Uniformer - Royal Naval Division, 1914-1918.
- 7) Se Hugh Grosvenor (1879-1953), 2nd Duke of Westminster (Wikipedia).