

Nogle af de indiske enheder, der deltog i Slaget ved Tanga, november 1914, Del 4

Indledning

De enheder, der omtales i Del 4, blev for hovedpartens vedkommende ikke landsat ved Tanga, men forblev ombord på transportfartøjerne. Der er tale om højt specialiserede ingeniørenheder, der først skulle landsættes, når området var under fuld kontrol, således at de kunne indsættes i de videre operationer i Tysk Østafrika.

Ingeniørtropper i Ekspeditionskorps B

Stabsofficerer fra ingeniørtropperne	Commander Royal Engineers: Lieutenant-Colonel C.B. Collins Assistant Director, Signals: Captain H.C. Hawtrey, Royal Engineers
Enheder med særlige opgaver inden for konstruktion og reparation af jernbanelinjer	61 st King George's Own Pioneers 1 No. 1 Company, Faridcot Sappers and Miners (<i>Lieutenant-Colonel Harnam Singh</i>) 25 th og 26 th (Railway) Companies, Sappers and Miners samt et Railway Coolie Corps, (<i>Lieutenant-Colonel C.W. Wilkinson, Royal Engineers</i>) No. 5 Bridging Train (Pontoon Park), 3 rd Sappers & Miners
Øvrige mindre ingeniør- og telegrafenheder	Engineer Field Park No. 3 Photo-Litho Section, 2 nd Queen's Own Sappers & Miners No. 4 Printing Section, 2 nd Queen's Own Sappers & Miners Field Post Office Telegraph Section Motor Cyclist Signal Section

Tabel 1: Styrketal - Ingeniørenheder (Kilde 1)

Pr. 1. november 1914	Faridcot Sappers	Railway Troops	Bridging Train	Field Park	Printing Section	Photo Section
Engelske officerer	1	16	1	1		
		15		3	2	2

Engelske underofficerer og menige						
	5	33	1			
Indiske officerer						
	159	712	22	14	4	4
Indiske underofficerer og menige						
I alt	165	776	24	18	6	6
Hjælpere	23	700	4	19	3	3
Muldyr	18	16				

Når Ekspeditionskorpsset disponerede over relativt store styrker med speciale i jernbanekonstruktion, skyldes det betydningen af Tysk Østafrikas centrale jernbanelinje, der strækker sig fra Dar-es-Salaam, ved Det indiske Ocean, i øst til Kigoma, ved Tanganyikasøen, i vest - en strækning på godt 1.000 km.



Tyske tropper i Sydvestafrika ødelægger en jernbanelinjen under deres tilbagetog [2](#)).

Generalstaben i London antog, at jernbanelinjen ville være mere eller mindre ødelagt.

Jernbanelinjerne fremgår af Kort 1, der samtidig giver et overblik over felttoget i Østafrika. Kortet udmærker sig ikke med hensyn til alle lokaliteter omtalt i dette papir. Hertil er Kort 2 bedre, om end ikke perfekt. Vil man virkelig gå i detaljer, så henvises til Kilde 1's mere end 60 kort.

Jernbaneenhederne beskrives som nogle af de hårdest arbejdende enheder i Østafrika, og de var konstant beskæftiget med at bygge, vedligeholde og drive jernbaneforbindelser i takt med feltenhedernes fremrykning, i hvilken en effektiv forsyningstjeneste, herunder jernbaneforbindelser spillede en central rolle.

Den daglige arbejdsydelse omfattede bl.a. bygning af 2-3 km jernbanespor, en præstation der næppe overgås selv under de bedst tænkelige betingelser i fredstid. (Kilde 1)

No. 1 Company, Faridkot Sappers and Miners



Faridkots rigsvåben [4](#)).

Mærket antages at have indgået i pionerernes regimentsmærke.

Faridkot [5](#)) var en lille selvstændig stat (ca. 1.025 km²), beliggende i den nordøstlige del af Punjab, med ca. 125.000 indbyggere (1901). Hærstyrken talte 471 mand (1911), af hvilke rajahen havde stillet 181 mand til rådighed for den indiske regering, i form af et ingeniørkompagni - No. 1 Company Faridkot Sappers & Miners, oprettet 26. februar 1900.

Den indiske Generalstabs rapport fra 1911 betegner Faridkots hærstyrke som "... of little military value ..." (Kilde 8), men desuagtet høstede kompagniet stor anerkendelse for sin indsats under felttoget i Østafrika.

Ingeniørkompagniet blev mobiliseret i oktober 1914 og var da under kommando af Lieutenant-Colonel Harnam Singh, der havde Major B.W. Mainprise, Royal Engineers, tilknyttet som rådgiver (benævnt *Special Service Officer*).

Kompagniet var organiseret i en kommandodeling og to ingeniørdelinger og medbragte et træn på 16 muldyr. Oplysninger om styrketallet varierer fra 165 (Kilde 1) til 130 (Kilde 4).

Kompagniet udskibes fra Karachi ombord på S/S HOMAYUN, der havde kurs mod Mombasa og siden Tanga. Kompagniet var forudset landsat sidst på D-dag, men da den taktiske situation krævede kamptropper, skete dette ikke.

Pionererne vendte tilbage til Mombasa, hvorfra de blev sendt til grænsen mellem Engelsk og Tysk Østafrika. Her blev de indsat i bygning af veje, sammen med ingeniørenhederne fra Ekspeditionskorps B og et stort antal lokale arbejdere.



14 GUERRE 1914-1915. — Les Indiens font des tranchées. — The Indians making trenches. — LL.

Indiske pionerer, Frankrig, 1914-15.

Fra et samtidigt postkort.

At dømme efter mærkerne i pionerernes turbaner, er de sandsynligvis fra 48th Pioneers, der bidrog med forstrækninger til pionerenhederne i Ekspeditionskorps A.

Billedet vises her i mangel af billeder af pionerer fra Faridkot.

Bygning af veje, broer og jernbaner optog kompagniet frem til starten 1918, hvor de vendte tilbage til Indien. De var fremme i Faridkot 23. februar 1918, efter 3½ års tjeneste i Østafrika.

Kompagniet høstede megen rosende omtale, og indlagde sig bl.a. hæder ved i oktober 1917 at bygge en godt 260 km lang vej gennem uvejsomt jungleterræn, i løbet af 27 dage. Også for anlæggelse af flydebroer over floderne Rufigi og Kisembaue (februar 1917) og Rovuma (januar 1918) høstede de anerkendelse.

I 1918 oprettes No. 2 Company Faridkot Sappers and Miners, men det er usikkert, om det ældste kompagni anlagde betegnelsen "No. 1". Jeg har dog valgt at bruge betegnelsen, for på den måde at holde de to enheder adskilt.

Faridkot Sappers and Miners blev i 1926 tildelt fanebåndene: Kilimanjaro, Behobeho samt East Africa, 1914-18.

25th og 26th (Railway) Companies, Sappers and Miners samt Railway Coolie Corps

Tabel 2: Indiske jernbaneenheder før 1914 (Kilde 9)

Enhed	Oprettet	Bemærkning
No. 1 Railway Company, Sappers and Miners	1902	Oprettet i regi af Bengal Sappers & Miners

No. 2 Railway Company, Sappers and Miners	1905	Måske oprettet i regi af Bengal Sappers & Miners
Railway Corps of Sappers and Miners	1909	En reserve bestående af engelsk og anglo-indisk jernbanepersonale, til bemanning af reservemateriellet.

Oprindelsen til den indiske hærs jernbaneenheder skal søges i frygten for en mulig russisk invasion af det nordlige Indien og de stadige konflikter med stammerne langs Nordvestgrænsen. Der var behov for hurtigt at kunne føre forstærkninger til områderne, og hertil var jernbaneforbindelser velegnede. Fra begyndelsen af 1900-tallet udbyggedes jernbanelinjerne ligesom der anskaffedes beholdninger af reservemateriel (lokomotiver, vogne og skinner), til brug under en konflikt.

Tabel 3: Indiske jernbaneenheders styrketal (Kilde 9)

Styrketal - Railway Companies	1902	1914	1923	Styrketal - Railway Corps	1909
Engelske officerer	2	1-5	2	Lokomotivførere	35
Engelske underofficerer og menige	2	1-5	2	Togførere	3
Indiske officerer	3			Stationsforstandere	1
		196	169		
Indiske underofficer og menige	161			Øvrigt personale	11
I alt	168	200	173	I alt	50
Hjælpere			15		

I fredstid blev jernbanekompagniernes opgaver stillet af den indiske regerings Departement for Offentlige Arbejder. De to jernbanekompagnier havde bl.a. deltaget i anlæggelsen af en smalsporet jernbanelinje mellem Kohat og Thal og en bredsporet jernbanelinje mellem Quetta og Nuskhi.

Inden Første Verdenskrig blev reservemateriellet primært anvendt i forbindelse med de store audienser (*durbars*) i Delhi i 1902 og 1911, hvor Indien fejrede kroningen af Edward VI henholdsvis Edward VII.



Indiske soldater og civile arbejdere reparerer en jernbanelinje i Kina, ca. 1900 [6](#).

Hvorvidt de to jernbanekompanier i Ekspeditionskorps B er identiske med de oprindelige kompanier, vides ikke.

The Army of India and Its Evolution (Kilde 5) oplyser, at der i 1923 findes to jernbanekompanier ved Royal Bombay Sappers and Miners (i 1914: 3rd Sappers and Miners).

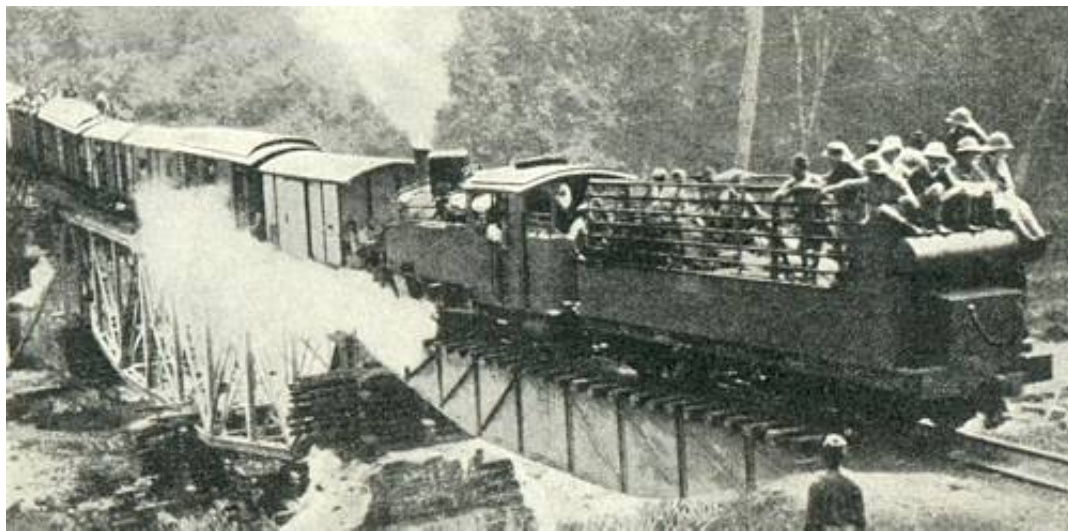
I sommeren 1916 [7](#) sendes yderligere to indiske jernbanekompanier til Østafrika:

27th Railway Company, Sappers and Miners

28th Railway Company, Sappers and Miners

Kilderne omtaler ikke præcis, hvorledes jernbanekompanierne og det tilhørende korps af arbejdere var organiseret, men sammenlignes styrketallet for jernbanekompanierne i Tabel 1 med Tabel 3, er der enten tale om næsten en fordobling af styrketallet i forbindelse med mobiliseringen, eller også dækker tallene, der er gengivet i den officielle historie (Kilde 1) ret faktisk alle fire jernbanekompanier. Det p.t. rådige kildemateriale kan ikke give en nærmere forklaring på tallene.

Det omtalte *Railway Coolie Corps* er noget mindre end organisationen for det *Coolie Corps*, der er anført i Den indiske hær - Om træneheder under Første Verdenskrig, Del 2.



Et tog med engelske soldater passer en jernbanebro i det nordlige Kamerun.

I mangel af relevant billedmateriale fra Østafrika, må dette billede illustrere jernbanepionerernes indsats med anlæggelse af jernbaner og broer.

Broen, der var sprængt af tyskerne, er retableret af englænderne, og belastningsevnen afprøves her.

Segera (Kort 2, Punkt 1)

Kilde 1 anfører en oversigt pr. 12. juli 1916, hvor jernbanekompagnierne - for første og eneste gang - indsættes som kamptropper:

25th og 26th Railway Companies - Juli 1916

Engelske officerer	5
Indiske officerer	6
Indiske underofficer og menige	300

I svar nød for kamptropper, ser chefen for forsyningslinjerne, brigadegeneral W.A. Malleson, ingen anden udvej end at frigøre de to kompagnier fra vitale opgaver ved Usambara jernbanelinjen (mellem Moshi og Tanga). Med oberstløjtnant Wilkinson i spidsen formeres i Korogewe en styrke, hvori bl.a. også indgår en styrke af kompagnistørrelse fra halvataljonen af Jind Imperial Service Infantry (inklusive et maskingevær), oprindeligt en del af Ekspeditionskorps C.

Trods manglende kamperfaring klarer jernbanepionererne sig godt, og under de følgende fem dages operationer lykkes det at nedkæmpe forskellige tyske posteringer samt erobre en, muligvis to, tyske feltkanoner. Den fjendtlige styrke blev efter afhøring af to tilfangetagne indfødte bærere, anslået til at være på tre kompagnier.

Var noget gået galt under denne operation, kunne man let have mistet halvdelen af de jernbanepionerer, der var til rådighed i Tysk Østafrika - absolut kritiske ressourcer, som kun i stærkt begrænset omfang kunne suppleres fra Indien.



3rd Sappers and Miners.

Tegnet af A.C. Lowett, 1910.

Postkort fra National Army Museum, London.

Fra venstre ses:

- 1) Lance Naik (underkorporal) (*Brahman of Oudh*)
- 2) Jemadar (løjtnant) (*Dekhani Mahratti*).

Afrunding

Det er muligvis 25th og 26th (*Railway*) *Company*, der har givet 3rd Sappers and Miners fanebåndet Kilimanjaro [8](#)) - se No. 5 Bridging Train, 3rd Sappers & Miners, enten fordi kompagnierne rent faktisk hørte hertil, eller fordi korpset efter krigen har overtaget hærens jernbaneenheder, inklusive traditioner.

Den eneste anden omtale af jernbanekompagnierne, jeg har fundet, nævner, at 26th (*Railway*) *Company*, Sappers & Miners, var indsat ved Samawah i Mesopotamien (280 km sydøst for Bagdad) i oktober 1918 [9](#)).

No. 5 Bridging Train, 3rd Sappers & Miners

Det officielle organisationskema for et brokompagni var endnu ikke fastlagt i 1914 (Kilde 4). Med hensyn til personalet svarer Ekspeditionskorpsets brotræn dog nogenlunde til den foreløbige organisation. Kilde 5, som har tallene fra 1923-24, gengiver ikke oplysninger om materiel mv.

Tabel 4: Bridging Train

	1914	1923
Engelske officerer		2
Engelske underofficerer og menige		3
Indiske officerer		255
Indiske underofficerer og menige	22	
I alt	22	260
Hjælpere		14
Transportkærre (<i>AT cart</i>)	1	
Muldyr (pakdyr)	5	
Okser (trækdyr)	298	
Trænkuske	194	

Mine kilder oplyser kun brudstykker af enhedens indsats i Østafrika, men det kan dog nævnes, at fanebåndene Kilimanjaro og East Africa 1914-18 hører til blandt de 28, som 3rd Sappers and Miners blev tildelt for indsatsen i Første Verdenskrig.



Regimentsmærke
Royal Bombay Sappers and Miners, 1940.
Fra Kilde 6.

3rd Sappers and Miners - Historisk resume (Kilde 3)

1777: Lascar Pioneers
1781: The Pioneer Corps
1830: Engineer Corps
1837: Corps of Bombay Sappers and Miners
1903: 3rd Sappers and Miners
1921: 3rd Royal Bombay Sappers and Miners
1923: Royal Bombay Sappers and Miners

Tanga (Kort 2, punkt 2)

Tillæg B til Ekspeditionskorpsets Operationsordre Nr. 1 af 1. november 1914 beskriver den planlagte landsætning ved Tanga. Landsætningen tropperne og det materiel, der umiddelbart skulle anvendes, skulle ske i løbet af to dage, mens hele landsætningen først var forudset tilendebragt efter seks dage.

Brokompagniets personel befandt sig ombord på troppetransportskibet S/S ABASSIEH, mens deres pontoner og bromateriel befandt sig på transportskibet S/S RHEINFELS. På D-dag skulle de sejles over på slæbebåden S/S BARJUN, for - hvis vejret tillod det - at søsætte deres pontoner og bromateriel. Herefter skulle de holde sig klar til at blive trukket i land, når der var ledig slæbebådskapacitet.

Nu gjorde omstændighederne omkring landsætningen, som man havde regnet med ville ske uden modstand, at brokompagniet ikke blev landsat, men vendte tilbage til Mombasa sammen med resten af Ekspeditionskorpset.

Da brokompagniet ikke selv medbragte noget træ, må det antages, at pontoner og bromateriel var forudset transporteret på lokalt tilvejebragt, sandsynligvis oksetrukket, rullende materiel og/eller ved hjælp af dele af den 2.000 mand store styrke af indfødte bærere, der var hvervet fra Zanzibar specielt med henblik på transportopgaver ved Tanga [10](#).

Taveta (Kort 2, punkt 4)

Brokompagniet slår den 10.-11. marts 1916 bro over Lumi Floden, ved byen Taveta sydøst for Kilimanjaro, da den eksisterende bro ikke kan bære den tunge trafik, der skal passere den.



Kort 2: Østafrika, den nordøstlige del.
Fra Kilde 10.

Lumi kunne med nogen vanskelighed passeres af to oksetrukne batteriers kanoner og vogne samt et antal ambulancevogne, men det øvrige artilleri og motoriserede træn, der skal passere floden, må afvente broslagning.

Ved kompagniet havde man tilvirket en godt 11 m lang (36 fod) transportabel "gitterbro". Den blev vurderet for lang til formålet, og i stedet konstrueredes en "bukkebro" af træ, der var færdig ved middagstid den 11. marts 1916 [11](#)).

Mkalamo (Kort 2, punkt 4)

Den 10. juni 1916 erobrede de allierede styrker byen Mkalamo, hvor en smalsporsbane mellem Mombo og Handeni krydser Pangani floden. Inden de tyske tropper trak sig tilbage fra området, havde de ødelagt en del af jernbanesporet, men ikke broen over Pangani, der var vigtig for den videre fremrykning.

En første vurdering af, hvad der skulle bruges for at bringe sporet i brugbar stand, lød på 4.000 sveller, 10.000 skinnelasker og 20.000 bolte.

Dette materiel kunne umuligt tilvejebringes, men i løbet af de følgende tre uger lykkedes det brokompagniet fra 3rd Sappers and Miners - bistået af ingeniørkompagniet fra Faridkot Sappers and Miners - at bringe jernbanesporet i brugbar stand.

I mangel af skinnelasker (= forbindelsesstykke mellem to jernbaneskiner; normalt af jern) brugtes improviserede lasker, af træ, fæstnet til skinnerne med ståltråd...

Kartografiske sektioner, 2nd Queen's Own Sappers and Miners

To af Ekspeditionskorps B's mindste enheder var de to kartografiske sektioner *No. 3 Photo-Litho Section* og *No. 4 Printing Section*, der begge tilhørte 2nd Queen's Own Sappers & Miners.

Sektionernes opgaver bestod i at mangfoldiggøre bl.a. kortmateriale. Deres indsats, hvor betydningsfuld den end måtte være, har kun givet dem en indirekte omtale i den officielle historie om krigens første år (Kilde 1).



Kort 3: Tanga.

Fra Kilde 1.

De militære operationer i de tyske kolonier i Afrika blev hæmmet af upræcist eller helt manglende kortmateriale, hvilket allerede viste sig under operationerne ved Tanga.

Under planlægningen af operationerne disponerede man over et kort over Tanga, men ikke over detaljerede kort over områderne omkring byen. På baggrund af forskellige landkort og søkort fremstilledes to skitser, med henblik på udlevering til enhederne. Såvel kystlinjens forløb som området få veje var dog tegnet forkert, hvilket gav anledning til nogen forvirring efter landsætningen..

Ekspeditionskorpsets yngste efterretningsofficer, løjtnant Henry Plummer Ishmael, der var blevet sendt fra London til Mombasa, var en af de få personer i Ekspeditionskorpsset der havde personligt kendskab til området om Tanga.

Uheldigvis for den videre udvikling, faldt løjtnant Ishmael allerede på operationens første dag.

Forud for operationerne var Norman King, der havde været engelsk konsul i Dar-es-Salam, rejst til Indien for at rådgive Ekspeditionskorpsets chef, generalmajor E.A. Aitken. Norman King udarbejdede et lille hæfte - *Field Notes on German East Africa* - der gav enhederne et vist indtryk af det landområde, de skulle kæmpe i. Hvor langt ned i systemet, disse oplysninger blev fordelt, foreligger der intet om. Norman King fulgte siden med til Østafrika sammen med Ekspeditionskorpsets stab og blev udnævnt som politisk rådgiver, med rang af major.

Det lader dog ikke til, at hverken løjtnant Ishmaels eller major Kings råd og erfaringer blev tillagt særlige stor betydning under det stabsmøde i Mombasa den 31. oktober 1914, hvor man planlagde operationerne.

Under mødet afslog generalmajor Aitken også bistand fra chefen for 3rd King's African Rifles, oberstløjtnant B.R. Graham, der tilbød at sende dele af sin bataljon med til Tanga.

Med hensyn til kortmateriale eksisterede der officielle tyske kort over Østafrika, bl.a. i målestokken 1:300.000, men store områder var endnu ikke kortlagt, hvilket især gav problemer efterhånden som krigen bevægede sig væk fra de beboede dele. Navne på lokaliteter var langt fra entydige - den samme by kunne hedde flere forskellige navne, alt efter hvilket stammesprog, der blev talt.

En ganske spændende historie om fremstilling af det for operationerne nødvendige kortmateriale findes på Naval & Military Press hjemmeside: Introduction to Map Sections of the Official Histories of World War One.



Regimentsmærke

Royal Bombay Sappers and Miners, 1940.

Fra Kilde 6.

2nd Sappers and Miners - Historisk resume (Kilde 3)

1780: Madras Pioneers

1792: Corps of Madras Pioneers

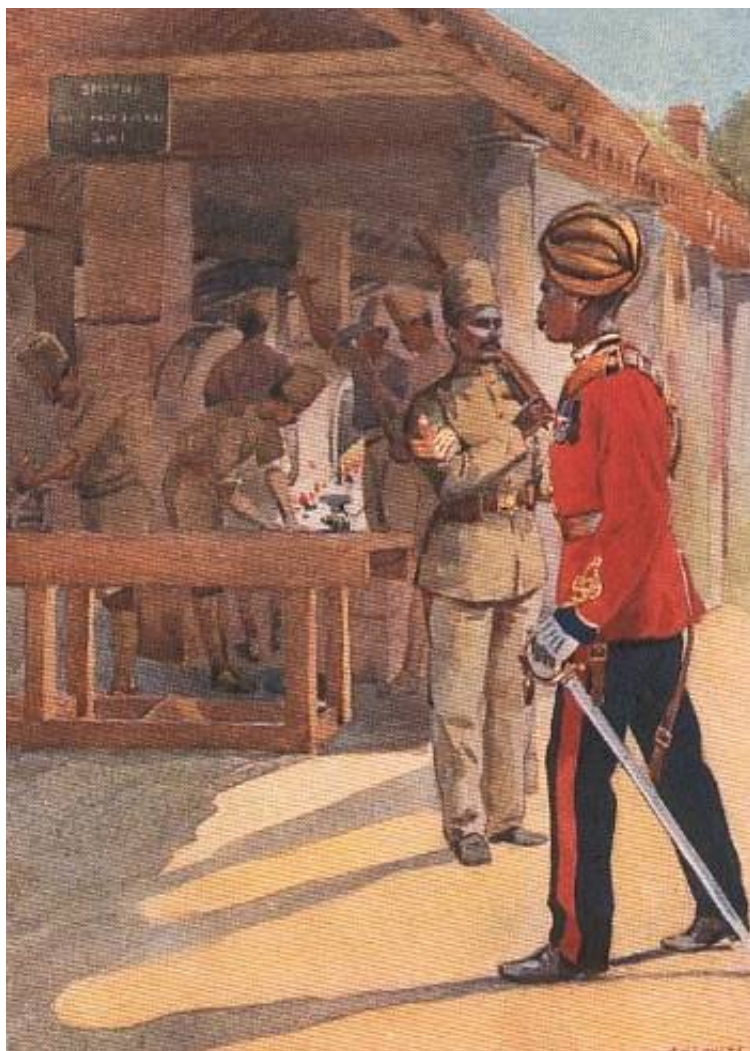
1831: Madras Sappers and Miners

1876: Queen's Own Madras Sappers and Miners

1903: 2nd Queen's Own Sappers and Miners

1911: 2nd Queen Victoria's Own Sappers and Miners

1923: Queen Victoria's Own Sappers and Miners



2nd Queen's Own Sappers and Miners.

Tegnet af A.C. Lowett, 1910.

Gengivet fra en planche set til salg hos MILPRINTS.

Fra venstre ses:

- 1) Havildar (sergent) (*Christian*)
- 2) Subadar (kaptajn) (*Christian*).

2nd Queen's Own Sappers and Miners blev tildelt fanebåndet East Africa, 1918 for indsatsen i Første Verdenskrig, men hvilke enheder fra korpset, der har gjort sig fortjent hertil, vides ikke for nærværende.

Måske korpset har bidraget med et jernbanekompagni til erstatning for *26th (Railway) Company*, da det blev sendt til Mesopotamien?

De kartografiske sektioner har ikke været store nok, til at deres indsats kunne noteres ved et fanebånd (battle honour). Så vidt vides skulle der være tale om en enhed af mere end underafdelingsstørrelse (kompagni, eskadron eller batteri) i et givet område, for at det kunne registreres som en indsats.

Korpset blev i øvrigt tildelt yderligere 13 fanebånd for deres indsats i Frankrig, Mesopotamien og Palæstina.

For yderligere eksempler på korpsets uniformering, se også fotografiet af soldater fra *Queen's Own Madras Sappers and Miners* (1897), der er gengivet i *Den indiske hær - Om bjergbatterier, 1890-1940*.

Field Post Office

Håndteringen af feltpost er i den engelske og indiske hær et anliggende for ingeniørtropperne.

Ekspeditionskorpsets Blivende Bestemmelser (*standing orders*), der er gengivet i Kilde 1, omtaler under afsnittet *Correspondence and Censorship* detaljeret, hvorledes post og telegrammer skal håndteres, bl.a. så operationerne ikke kompromitteres.

Tabel 5: Field Post Office

Engelske officerer	1
Engelske underofficerer og menige	1
Indiske officerer	1
Indiske underofficerer og menige	10
I alt	13
Hjælpere	16

Uheldigvis var den samme omhyggelighed ikke lagt for dagen andre steder, herunder i Nairobi og Mombasa, og rygtet om Ekspeditionskorpsets ankom før enheden selv. Henset til operationernes forløb er der sandsynligvis ikke afsendt feltpost fra Tanga, men et indtryk af det indiske feltpostsystem kan fås fra artiklen *Indian Field Post in Palestine and the Occupied Enemy Territories* (Tobias Zywiets).

Telegraph Section og Motor Cyclist Signal Section

Enhederne var forudset landsat som de sidste enheder på D-dagen, blev det tilsyneladende også. Motorcykler nævnes blandt det materiel, der blev efterladt på stranden ved tilbagetrækningen.

Tabel 6: Telegraph og MC Section

	Telegraph Section Motor Cyclists	
Engelske officerer	1	
Engelske underofficerer og menige	18	10
Indiske underofficerer og menige	18	
I alt	37	10
Hjælpere	15	

Motorcykler

Om delingerne, som brigadernes signaldelinger, er fra 31st Signal Company, Royal Engineers) foreligger ikke oplyst.

North-Western Railway Volunteers

Endnu en af Ekspeditionskorps B's enheder med relation til jernbanevæsenet kan passende omtales her. Enheden har tilsyneladende ikke påkaldt sig den helt store opmærksomhed, og Kilde 1 nævner den da også kun i forbindelse med Ekspeditionskorpsets styrkeliste. Soldaterne kom fra en af de frivillige lokalforsvarsenheder i Indien, der blev betegnet *The Volunteer Force*.

The Volunteer Force

Den ældste enhed - Madras Volunteer Guard - er fra tiden omkring Det indiske Oprør (1857-58) og en række enheder blev oprettet i årene herefter, flest omkring 1869, hvor bl.a. de store jernbaneselskaber i Indien opretter egne enheder, f.eks. East Indian Railway Volunteer Corps.

Soldaterne udgjordes af englændere og anglo-indere, og enhederne var organiseret efter engelsk mønster. Analogt med de frivillige enheder i England, der fra 1908 blev til Territorial Force, havde enhederne en adjutant fra den regulære hær, mens alle andre poster blev beklædt af frivilligt mandskab. I Indien var der dog ikke formuleret særlige krav til uddannelse og tjenestetid, og effektiviteten var stærkt varierende.

Ved Første Verdenskrigs start blev nogle enheder brugt til at afløse regulære enheder, der i stedet kunne sendes til fronten, men da enhederne lovmæssigt var stedbundne til deres lokalområde, var de ikke særligt fleksible. At have sendt de frivillige af sted som samlede enheder ville også have berøvet den civile administration en stor del af dens personale, med deraf følgende konsekvenser for det indiske samfund.

De frivillige enheder fungerede også i stor udstrækning som rekrutteringsmulighed for officerer til de regulære enheder, og som - i forbindelse med Ekspeditionskorps B og C - som grundlag for oprettelse af ad hoc underafdelinger.

Tabel 7: North-Western Railway Volunteers

Gun Detachment for Armoured Train

	3
Engelske officerer	
	37
Engelske underofficerer og menige	
I alt	40
	5
Hjælpere	

De frivillige enheder blev en del af den indiske hær fra 1917 med vedtagelsen af *Indian Defence Force Act*. Dette medførte, at næsten alle engelske mænd, i alderen 18 til 41, bosiddende i Indien, blev udskrevet til at gøre tjeneste i de frivillige enheder. Tilsvarende optog enhederne nu også indere fra visse samfundsklasser. I 1917 gennemførtes også en større reorganisering af hele styrken.

Til Ekspeditionskorps B stillede North-Western Railway Volunteer Rifles kanonbesætning(er) til et pansertog [12](#)).

Korpset havde erfaring i brug af pansertog i samarbejde med regulære enheder under træfninger ved Nordvestgrænsen.



North-Western Railways mærke.
Fra North Western Railway (Terry Case).

North-Western Railway Volunteer Rifles - Historisk resume (Kilde 6)

1886: 3rd or Sind, Punjab and Indus Valley Railways Volunteer Rifle Corps

1888: 3rd Punjab (North-Western Railway) Volunteer Rifle Corps

1892: North-Western Railway Volunteer Rifles

1917: 24th North-Western Railway Battalion

1920: North-Western Railway Regiment

1933: North-Western Railway Battalion

Korpset førte North-Western Railways mærke.

Reorganiseringen af de frivillige enheder i 1917 og 1920 medførte mange ændringer i enhedernes navne, hvilket tilsyneladende også skete i 1933, ikke kun for North-Western Railway Volunteers.



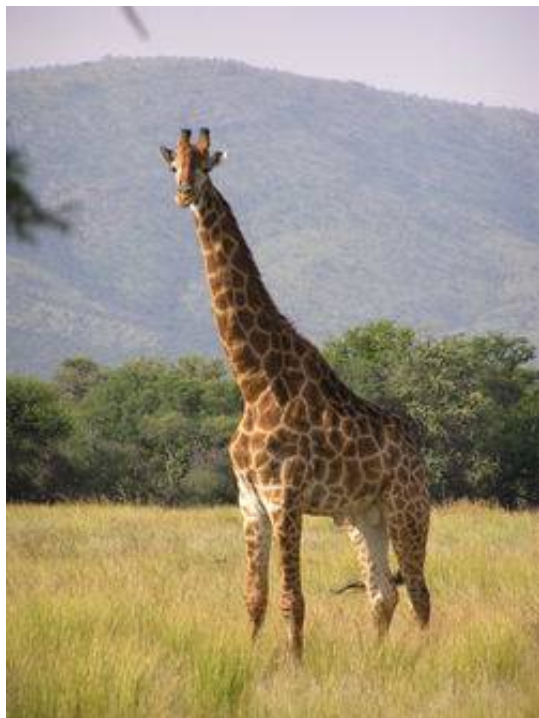
*Soldater fra 3rd Punjab Rifles, Armoured Train Section, fotograferet ved Moghalpura i 1919.
Fra North Western Railway (Terry Case).*

Det må antages, at pansertoget skulle opstilles i Østafrika - af jernbanemateriel fra Engelsk Østafrika eller erobret tysk materiel.

Det tætteste jeg kan komme et billede af korpset, viser soldater fra en næsten tilsvarende frivillig enhed...

Punjab Rifles (indtil 1917 1st Punjab Volunteer Rifle Corps) var en frivillig enhed på linje med North-Western Railway Volunteer Rifles.

Efterskrift - Om giraffer



Som et apropos til omtalen af Ekspeditionskorpsets signalenheder skal der omtales en særlig østafrikansk betonet udfordring - ved høj føring af telegraf- og telefonlinjer skal man være opmærksom på, at giraffer kan rive linjen ned!

For at undgå dette, indførtes ca. 7 m høje (24 fod) master (Kilde 1), hvilket gav en passende frihøjde for selv de største giraffer.

Billedet stammer fra Giraf (Wikipedia).

Giraffer voldte problemer for begge sider, og tyske soldater omkring Longido bjerget, havde direkte ordrer til at skyde så mange giraffer som muligt.

Giraffers ødelæggelse af en tysk telegraflinje øver rent faktisk indflydelse på kamphandlingerne ved Tanga og langs grænsen mellem Tysk og Engelsk Østafrika.

Da man fra tysk side 2. november 1914 bliver helt på det rene med den forestående engelske landgang ved Tanga, beordres de tyske styrker ved Kilimanjaro og Longido straks til Tanga.

Oberst von Lettow-Vorbecks ordrer til kaptajn Kraut ved Longido, når dog ikke, idet giraffer har revet telegraflinjen ned, og herved afskæres de tyske styrker ved Tanga for at modtage forstærkning fra de fire infanterikompanier, der indgik *Abteilung Kraut*. En ordonnansofficer overbringer ordren 3. november 1914, men da er *Abteilung Kraut* allerede engageret i kampe, hvori bl.a. indgår 29th *Punjabis* fra Det indiske Ekspeditionskorps C.

Læs mere om disse kampe i artiklen *The Battle for Longido Mountain, 3 - 4 November 1914* af Dennis L. Bishop og Holger Dobold (By Jingo!).

Kilder

1. *History of the Great War, Military Operations East Africa, Volume I, August 1914 - September 1916* af oberstløjtnant Charles Hordern, HMSO, London 1941. (Kan lånes på Det kongelige Garnisonsbibliotek.)
2. *The Battle of Tanga 1914* af Ross Anderson, Tempus Publishing Ltd., Stroud, Gloucestershire

- 2002, ISBN 0-7524-2349-5.
3. Queen Victoria's Own Sappers and Miners, Royal Bombay Sappers and Miners (Land Forces of Britain, the Empire and Commonwealth).
 4. *Field Service Pocket Book (1914)*, udgivet af General Staff, War Office, London 1914, Genoptrykt af David & Charles Reprints, London 1971, ISBN 0-7153-5225-3.
 5. *The Army of India and Its Evolution* - En officiel rapport udgivet i Calcutta 1924 og genoptrykt af Picton Publishing, Chippenham/Wiltshire 1992, ISBN 0-948251-69-9.
 6. *India's Army* af Donovan Jackson, Purnell and Sons, London 1940.
 7. *Armies of the Indian Princely States - Volume I: An Historical Overview* af Richard Head og Tony McClenaghan, The Military Press, Milton Keynes/Buckinghamshire, 1998. ISBN 0-85420-070-3.
 8. *Armies of the Indian Princely States - Volume IV: Sappers & Miners, Part 1* af Richard Head og Tony McClenaghan, The Military Press, Milton Keynes/Buckinghamshire, 1999. ISBN 0-85420-11-8.
 9. *Military Railways in India, Part One - Railways on the North Western Frontier 1880 to 1917* af Simon Darvill (The Indian Railways Fan Club). For kilder, se Bibliography. Del 2 af dokumentet, der bl.a. vil omtale indsættelse af reservemateriellet i Mesopotamien, er, at dømme efter oplysninger fra fanklubbens hjemmeside, under forberedelse.
 10. *The First World War in Africa* af Hew Strachan, Oxford University Press, Oxford 2004, ISBN 0-19-925728-0.

Per Finsted

Noter:

- 1) Bataljonens indsats er omtalt i Del 1. Den var specielt udvalgt, idet den havde erfaringer fra bygning af en bjergjernbane ved Ootacamund i det sydlige Indien. Om denne jernbane, se Nilgiri Mountain Railway og Ootacamund (Wikipedia).
- 2) Fra *Verdenskrigen, Hæfte 75, Kampene i Sydafrika* af H. Jenssen-Tusch, Johs. Lindbæk, H. Styrmer og E. Gyldenkrone, Gyldendalske Boghandel, Nordisk Forlag, København 1920.
- 3) Fra *Verdenskrigen, Hæfte 254-55, Tysk Østafrikas erobring* af H. Jenssen-Tusch, Johs. Lindbæk, H. Styrmer og E. Gyldenkrone, Gyldendalske Boghandel, Nordisk Forlag, København 1920.
- 4) Fra Faridkot (Royal and Ruling Houses of Africa, Asia, Oceania and the Americas).
- 5) Se List of Indian Princely States (Wikipedia).
- 6) Fra *Stilks Erindringer* af L.C. Dunsterville, Gyldendalske Boghandel - Nordisk Forlag, København 1930.
- 7) Kan være før, men Kilde 1 omtaler først enhederne fra sommeren 1916.
- 8) Se Battle Honours East Africa 1914-1918 (Land Forces of Britain, the Empire and Commonwealth).
- 9) Se 108 Havildar Bikran Singh, 3/23rd Sikh Infantry (King Emperor) samt Samawah (Wikipedia).
- 10) Kilde 1 oplyser videre, at bærerkorpsset fra Zanzibar blev afviklet efter tilbagekomsten til Mombasa, idet lønudgiften var 25 rupees pr. måned i stedet for de 15 rupees, man normalt betalte en østafrikansk bærer. I datidens østafrikanske økonomi (1907) svarede 15 rupees til 1 engelsk pund. Se *The Man-eaters of Tsavo and other East African adventures* af John Henry Patterson, der blandt meget andet også beskriver sine oplevelser med bærere fra Zanzibar. John Henry Patterson blev senere chef for The Zion Mule Corps, se *The Zion Mule Corps (1915)* og *The Jewish Legion (1917-1918)*.

11) Se også general Smuts officielle rapport, offentliggjort i London Gazette, 20. juni 1916 (The Long, long trail). Gitterbroen blev senere slået over Himo Floden

12) Jeg antager, at Kilde 1's betegnelse *armoured train* skal forstås i betydningen pansertog snarere end et bevæbnet tog. Der tales andet steds om et *partly armoured train*, hvilket umiddelbart kun giver mening i betydningen "delvist pansret".