

Nogle af de indiske enheder, der deltog i Slaget ved Tanga, november 1914, Del 5

Indledning

Overskriften er måske lidt misvisende al den stund, at denne artikel hovedsagelig beskæftiger sig med den maritime del af operationerne i forbindelse med landgangen ved Tanga. Jeg har alligevel valgt at fastholde den, således at dokumentet kan være en del af serien af dokumenter, der behandler denne tidlige del af den indiske hærs indsats i Første Verdenskrig.

Den maritime del af operationerne

En af de mange forudsætninger for en heldigt gennemført landgangsoperation er et friktionsfrit samarbejde mellem flåden og hæren, og et sådant samarbejde var ikke til stede, hverken på det politiske eller føringsmæssige niveau. Kun på det udførende niveau kan det siges, at tingene fungerede nogenlunde, som de burde.

Myndighederne i London undlod at oplyse Ekspeditionskorpsets chef, generalmajor Arthur Aitken, om, at der lokalt - 8. henholdsvis 17. august 1914 - var indgået en slags våbenhvile omfattende for havnebyerne Tanga og Dar-es-Salaam. Den engelske regering havde underkendt aftalerne, hvilket Admiralitetet meddelte marinestaben i Mombasa den 30. august 1914. Samtidig blev man instrueret om - umiddelbart forud for eventuelle operationer - at meddele de tyske myndigheder, at aftalerne ikke var gældende. Med et sådant forudgående varsel var enhver mulighed for et reelt overraskende angreb på Tanga dermed elimineret.



Captain on the Bridge, Royal Navy, ca. 1914.

Fra et samtidigt postkort.

Officeren ved signalmidlerne, er premierløjtnant (*Lieutenant*).

Ganske uvidende herom nærmede general Aitken og transportflåden sig Østafrikas kyst, hvor de cirka 100 sømil fra Mombasa blev mødt af HMS Fox, hvis chef, kommandør Francis W. Caulfield, Royal Navy,

begav sig ombord på S/S Karmala, der var Ekspeditionskorpsets kommandofartøj.

Kommandøren inviterede generalen ombord, således at han herfra kunne lede operationerne. Pladsforholdene på HMS Fox gjorde det umuligt at rumme generalens stab, hvorfor general Aitken afslog invitationen, og muligheden for en fælles kommandoplatform gik tabt.

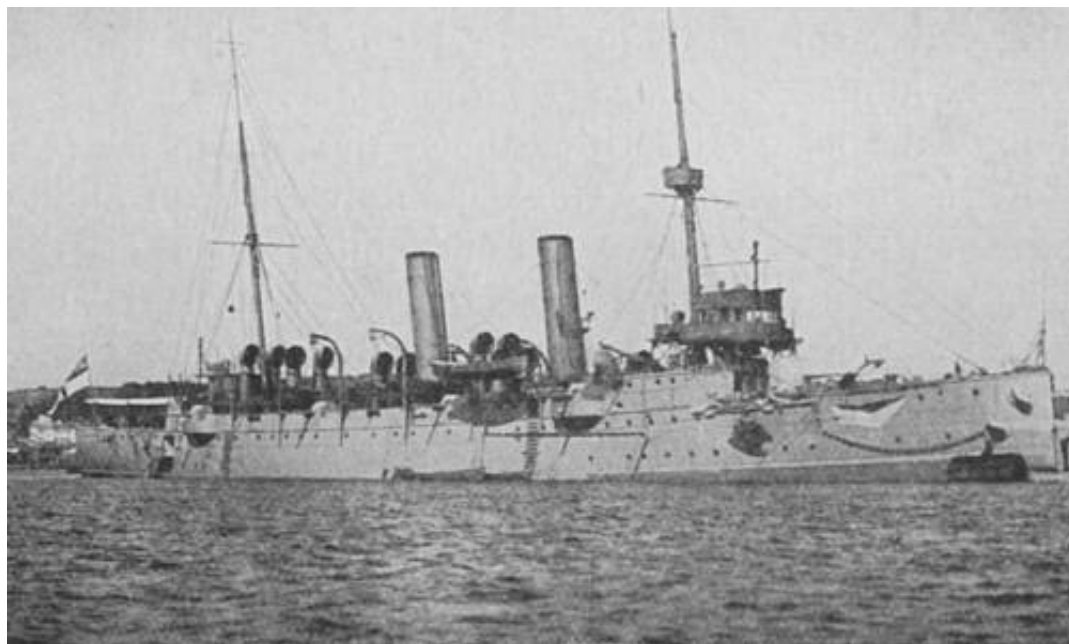
Henset til behovet for at hemmeligholde de forestående operationer mest muligt enedes man om at lade transportflåden ankre op ude af syne fra kysten, og kun lade Fox og Karmala sejle ind i Mombasa.

Stabsmøde i Mombasa

Den 31. oktober 1914 afholdtes et stabsmøde i Mombasa, hvorunder general Aitken blev informeret om den krævede orientering af de tyske myndigheder, umiddelbart forud for operationerne. Der blev diskuteret frem og tilbage, og til sidst fastsatte generalen orienteringsfristen til 1 time, hvilket skulle tilgodese såvel det formelle hensyn til et varsel som muligheden for et vist overraskelseselement.

I stabsmødet deltager bl.a. også Brigadier-General J.M. Stewart, der var chef for Det indiske Ekspeditionskorps C, hvis fortrop var ankommet til Engelsk Østafrika den 1. september 1914. Ekspeditionskorps C skulle forstærke enhederne her, og samtidig med landgangen ved Tanga iværksætte et fremstød over grænsen mellem Engelsk og Tysk Østafrika - se The Battle for Longido Mountain, 3 - 4 November 1914 af Dennis L. Bishop og Holger Dobold (By Jingo!).

HMS Fox



HMS Fox.

Fra FirstWorld War.com.

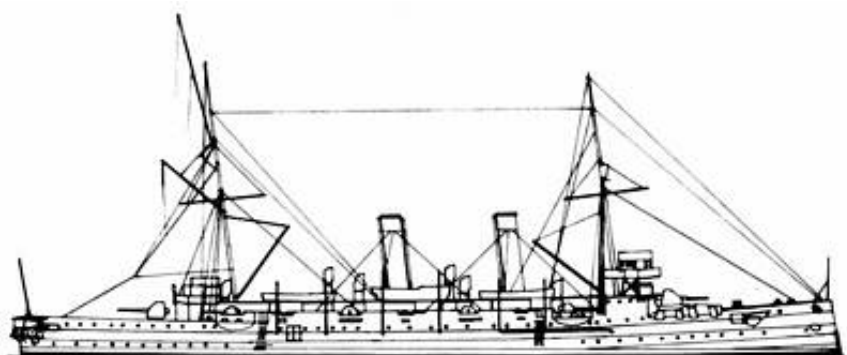
Oprindeligt skulle slagskibet HMS Goliath (se Del 2 samt HMS Goliath (Wikipedia)) have varetaget en maritime støtte, men skibet fik maskinskade ud for Mombasa, hvorved den videre støtte blev foretaget af den lette krydser HMS Fox.

Skibet var af Astraea klassen, der omfattede: Astraea, Bonaventure, Cambrian, Charybdis, Flora, Forte, Fox og Hermione.

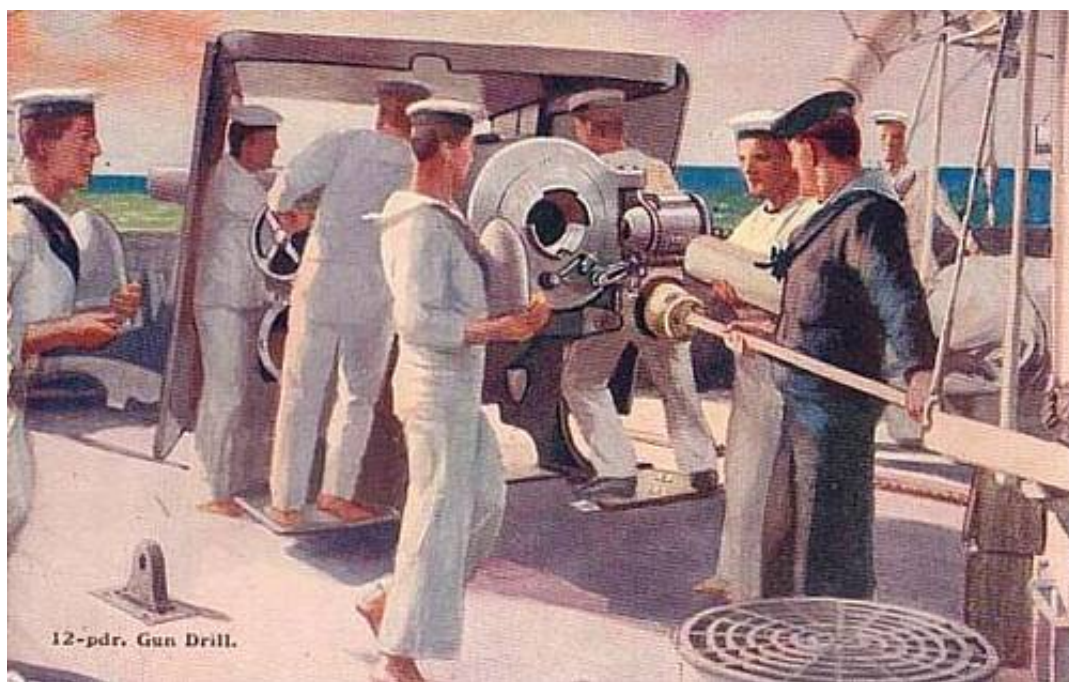
De lette krydsere blev taget i brug fra 1894 til 1896.

I 1914 var Fox reelt forældet. Senere i krigen opererede skibet bl.a. i Det røde Hav, og udgik først af

tjeneste i 1919.



Data	HMS FOX 1
I tjeneste	1896-1919
Bevæbning	2 x 6" kanoner 8 x 4,7" kanoner 1 x 3-pdr. kanon 4 x 18" torpedorør
Længde	97,5 m
Bredde	14,9 m
Dybgang	5,8 m
Fart	18 knob
Besætning	318



Kanoneksercits.

Fra et postkort set til salg på Internettet.

Kanonen er af en anden kaliber end dem, der blev anvendt på HMS Fox, men bortset fra det, kunne scenen passe meget godt.

Et billede i Kilde 2 viser en af Fox' kanoner. Her bærer dele af besætningen dog tropehjelme.

Funktioner i forbindelse med landsætningen

Lederen af den sømilitære del af selve landgangen (*Naval Transport Officer*) var kommandørkaptajn (*Commander*) Edward J. Headlam, Royal Indian Marine, der var ankommet til Mombasa den 3. oktober 1914 sammen med hovedstyrken af Det indiske Ekspeditionskorps C. Til at bistå sig havde han en stabsofficer (*Assistant Marine Transport Officer*).



Getting ready for Sea Signalling.

Fra et postkort set til salg på Internettet.

I land forestod en *Beach Master* - premierløjtnant (*Lieutenant*) Petrie, Royal Navy - den praktiske side af sagen. Til at bistå sig havde han et antal strandkommandoer, som bestod af soldater fra et dobbeltkompagni af 61st Pioneers (se Del 1).

Fem officerer fra pionerbataljonen var udset til at fungere som *Assistant Beach Masters*. I hvert strandkommando indgik yderligere 5 marinesoldater, heraf 1 signalgast.



Navy service corps embarking, ca. 1914.

Fra et samtidigt postkort.

Ekspeditionskorpsets Operationsordre nr. 1 foreskriver videre, at der i hver lægter, der transporterede soldater i land, skulle være 2 marinesoldater.

Efter billeder at dømme var de lægtere, der blev anvendt ved Tanga, dog ikke af samme type som her.

Lederen af den landmilitære del af landgangen (*Military Transport Officer*) var oberstløjtnant C. Bailey,

1st Duke of York's Own Lancers (Skinner's Horse), der samtidig skulle beklæde funktionen som chef for Ekspeditionskorpsets baseområde. Til at bistå sig havde han major G.M. Orr, 11th King Edward's Own Lancers (Probyn's Horse), der også fungerede som intendanturofficer. Et antal signalfolk udgjorde den nærmeste stab.

Yderligere skulle hver landsat bataljon efterlade et kommando på 2 underofficerer og 6 menige til bevogtning af bataljonens grej.

Den civile transportflåde

Det meget spændende ved den officielle histories (Kilde 1) beskrivelse af operationerne er, at der foreligger en oversigt over de skibe, der var chartret til at transportere Ekspeditionskorps B til Østafrika. Det bliver herved muligt at få et spændende indblik i et ellers noget overset kapitel af historien.

Rækkefølgen i Tabel 1 er som man, jf. Operationsordre nr. 1, forventede skibene skulle udlade, og denne del af planen er givet et resultat af bl.a. kommandørkaptajn Headlams stabsarbejde. Skibenes data er primært tilvejebragt via omfattende søgninger på Internettet, som bl.a. i forbindelse med slægtsforskning, rummer mange oplysninger om ældre skibe.

Tabel 1: Skibe chartret i Indien

Fartøj	Selskab	Årgang	Brutto-tonnage	Netto-tonnage 2)
S/S Pentakota	British India Steam Navigation Company	1890	3.418	2.051
S/S Jeddah	Arab Steamers Ltd., Bombay	1895	4.686	2.996 *)
S/S Homayun	Bombay & Persia Steam Navigation Company	1895	3.363	2.018
S/S Khosrou	Bombay & Persia Steam Navigation Company	1896	3.760	2.256
S/S Barjora	British India Steam Navigation Company	1912	3.164	1.898
S/S Karmala	Peninsular and Oriental Steam Navigation Company	1914	8.983	5.687 *)
S/S Abbassieh	Khedivial Mail Steam Ship & Graving Dock 3) Company	1889	3.199	1.919
S/S Assouan	Khedivial Mail Steam Ship & Graving Dock Company	?	Ca. 1.600	1.008
S/S Nairung	Bombay & Persia Steam Navigation Company	1892	Ca. 4.100	2.460
S/S Laisang	?	?	?	?
S/S Muttra	British India Steam Navigation Company	1891	4.644	2.786
S/S Bharata	British India Steam Navigation Company	1902	4.039	1.950 *)
S/S Rheinfels	Opbragt i Bombay i 1914; tilhørte da Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft "Hansa".	1905	5.614	3.368

S/S Karmala



S/S Karmala anløber havnen i Colombo.
Fra et postkort, dateret 2. april 1924.

Ekspeditionskorpsets kommandofartøj var S/S Karmala, der var det største og mest moderne af transportflådens fartøjer.

Skibet var chartret fra *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, der for øvrigt fusionerede med *British India Steam Navigation Company* i 1914.

I civil tjeneste var skibet beregnet til at transportere 80 passagerer på 1. klasse og 68 på 2. klasse.



S/S Kashmir, søsterskib til S/S Karmala.
Fra P&O Liners (Simplon Postcards).

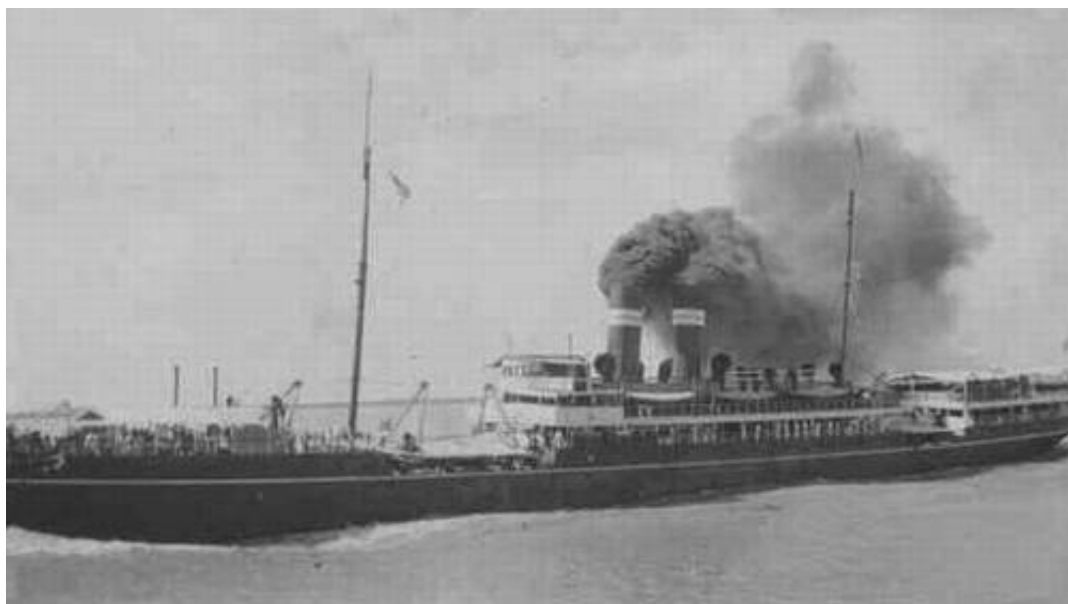
S/S Karmala

Data

I tjeneste	1914-1932
Bevæbning	Måske ingen i 1914 4)
Længde	146,3 m
Bredde	17,7 m
Dybgang	5,8 m
Fart	15 knob
Besætning	?

P & O Line byggede 1914-15 i alt seks fartøjer af den såkaldte K-klasse: Khiva, Khyber, Karmala, Kashgar, Kashmir og Kalyan.

S/S Bharata



S/S Bharata.

Fra British India postcards (Merchant Navy Officers.com)

I civil tjeneste var skibet beregnet til at transportere 42 passagerer på 1. klasse, 32 på 2. klasse samt 2.438 dækpassagerer [5\)](#).

Under operationerne ved Tanga transporterede Bharata 28th Mountain Battery, der var under kommando af major C.E. Forestier-Walker).

Et billede af batteriets kanoner, i stilling på dækket af Bharata, er gengivet i Del 1.

	Antal
28th Mountain Battery	
Engelske officerer	5
Indiske officerer	3
Indiske underofficerer og menige	277
Hjælpere	31
I alt	316
10-pdr bjergkanoner	6
Muldyr	164

I tillæg til mandskabet, kanoner og muldyr, må Bharata antages også at have transporteret batteriets ammunitionsbeholdning.



*British India Steam Navigation Company - Gradstegn for officerer, underofficerer mv.
Fra British India Steam Navigation Company.*

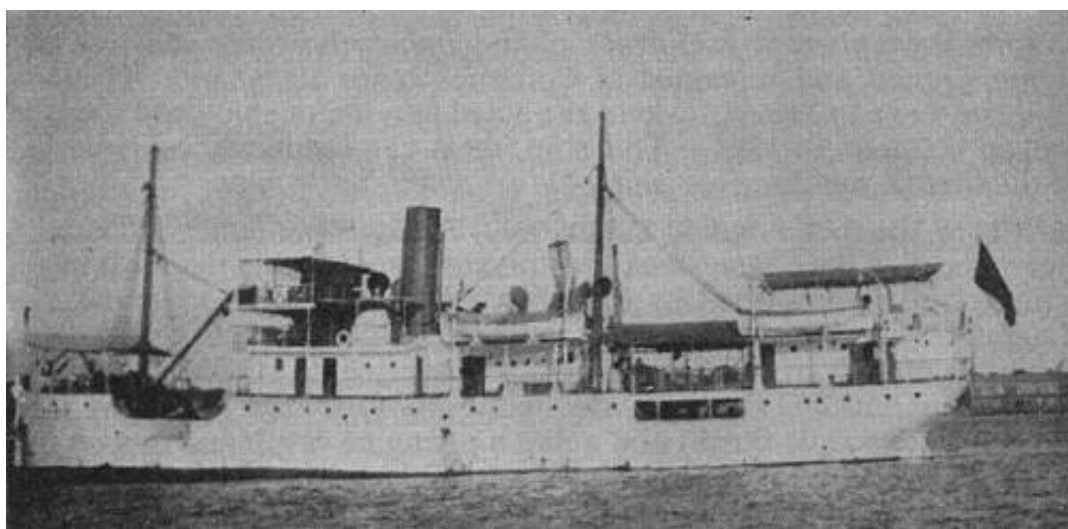
På de hvide tropeuniformer, som sandsynligvis er båret under de aktuelle operationer, blev gradstegnene båret på skulderne, mens de her viste ærmegradstegn blev båret på selskabets mørkeblå uniform.

Lokale fartøjer

I løbet af dagen henholdsvis i løbet af aftenen den 1. november 1914 sluttede et antal lokale fartøjer fra Mombasa og Zanzibar, med lægtene på slæb, sig til Ekspeditionskorpsets konvoj:

Tabel 2: Skibe chartret i Østafrika

Fartøjer fra Mombasa	Type	Fartøjer fra Zanzibar	Type
S/S Bajune	Slæbebåd	S/S Cupid	Mindre dampskib (611 brt.)
S/S Mvita	Slæbebåd	S/S Khalifa	Mindre dampskib
Ukendt	Slæbebåd	S/S Helmuth	Slæbebåd
Ukendt	Slæbebåd	S/S Tanga	Slæbebåd



S/S Cupid, ca. 1920.

Fra Zanzibar Unveiled.

Fartøjerne fra Zanzibar transporterede også det godt 2.000 mand store korps af indfødte hjælpere, hvervet på Zanzibar, der skulle bistå Ekspeditionskorpsset. Disse mindre fartøjer og lægtene skulle bruges ved landsætningen af tropperne.

S/S Helmuth var oprindeligt tysk, men blev beslaglagt 4. august 1914 i Zanzibar Havn, mens S/S Tanga tidligere var opbragt ved Tanga. Kilde 1 omtaler de to slæbebåde som "store", men de rådige kilder giver ikke yderligere oplysninger.

Planen for landsætningen

Ingen af de sømilitære eller landmilitære enheder havde så vidt vides erfaring med landsætning fra åben strand, og det var ikke indøvet - eller bare afprøvet - på forhånd. Det kom således til at tage længere tid end forventet at få soldaterne overført til de lægtene og både, som skulle transportere dem i land.



S/S Cupid for anker ud for Ras Kasone, med bl.a. HMS Fox i baggrunden.
Fra Kilde 2.

Af speciel interesse her er lægtene på siden af Cupid, samt både fra et eller flere af transportflådens skibe.

Billedet kan være taget i forbindelse med evakueringen den 5. november 1914.

Tabel 3: Enhedernes fordeling på transportflådens skibe

Planlagt landsat på D-dag

Fartøj	Primære enheder ombord	Personer
S/S Pentakota	13 th Rajputs	824
S/S Jeddah	61 st King George's Own Pioneers	836
S/S Hodayun	Faridkot Sappers and Miners (1 kompagni) og Punjab Supply Coolie Corps	850
S/S Khosrou	2 nd Kashmir Rifles	840
S/S Barjora	3 rd Kashmir Rifles og 3 rd Gwalior Infantry (hver ½ bataljon)	835
S/S Karmala	Ekspeditionskorpsets og de to brigaders stabe samt 2 nd Loyal North Lancashire Regiment *)	1.174
S/S Abbassieh	Sanitetsenheder samt No. 5 Pontoon Park, Bombay Sappers & Miners	740

**) 2nd Loyal North Lancashire Regiment og brigadestaben fra 27th (Bangalore) Brigade skulle dog først landsættes D+1.*

Planlagt landsat på D+1

S/S Assouan	63 rd Palamcottah Light Infantry	820
S/S Nairung	98 th Infantry	820
S/S Laisang	101 st Grenadiers	820
S/S Muttra	25 th og 26 th (Railway) Companies, Sappers and Miners, samt Railway Coolie Corps	1.492

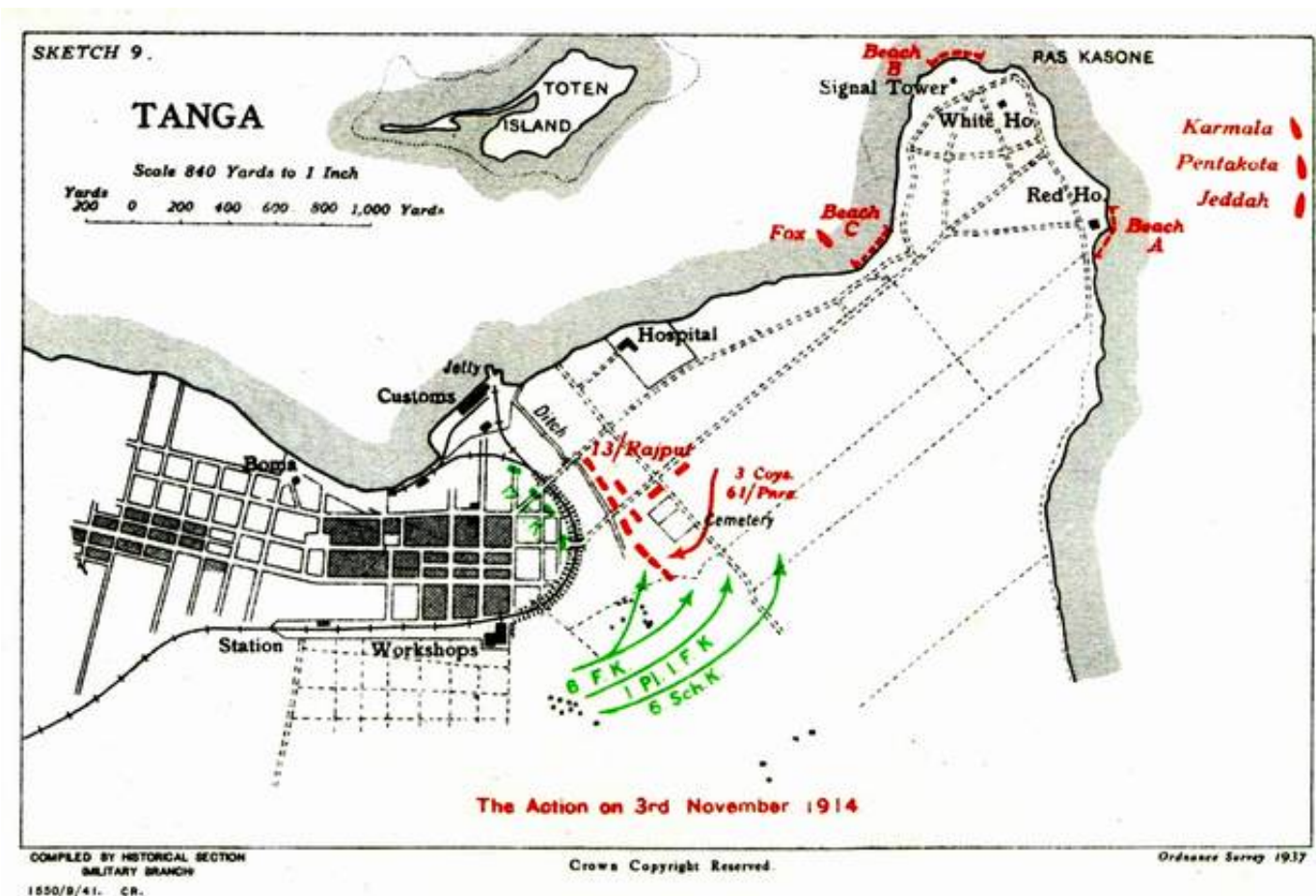
Som tommelfingerregel (Kilde 5) anvendte man formlen 4 tons nettotonnage pr. mand og 12 pr. hest, når man skulle beregne, hvor meget et skib kunne transportere. En analyse af skibenes transportkapacitet sammenholdt med antallet af personer og muldyr, der var ombord, bekræfter kildernes oplysninger om, at pladsforholdene var trange, og på Assouan endog særdeles trange (se Del 1).

Minestrygning

En af de faktorer, som forsinker landgangen, var faren for miner i Tangas havn.

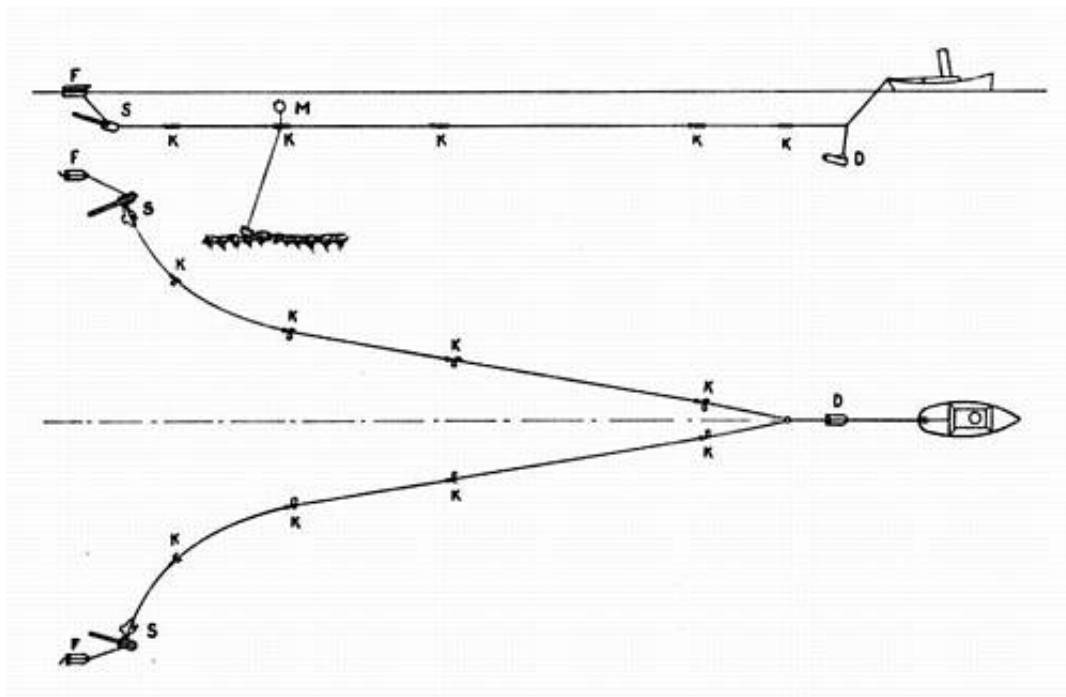
Da kommandør Caulfield giver den tyske distriktsguvernør, Bernhard Auracher, den officielle underretning om, at den lokale våbenhvile bortfaldt med 1 times varsel, spurgte kommandøren, om havnen var mineret, og det lykkes distriktsguvernøren - ganske imod hvorledes det forholdt sig i virkeligheden - at formidle det indtryk, at havnen skam var mineret.

Oprindelig havde det været hensigten at foretage landgangen ved selve Tanga, men faren for miner - og risikoen for, at byen er besat - gør, at man vælger Beach A som udgangspunkt. Hensigten er nu, at 13th Rajputs og 61st Pioneers skal landsættes ved Beach A og herefter sikre sig Tanga. Når dette er sket - forventet natten mellem 2. og 3. november 1914 - skal resten af Ekspeditionskorpsets landsættes i Tanga, i overensstemmelse med den oprindelige plan.



Situationskort - Tanga, 3. november 1914 (D-dagen).

Fra Kilde 1.



*Principskitse - Minestrygning,
ved hjælp af en såkaldt Y-stryger (set fra siden og fra oven).
Fra Kilde 9.*

D: Drage **F:** Flyder (pavane)
K: Sprængkniv **M:** En indfanget mine
S: Saksekniv

Den tidligere tyske slæbebåd S/S Helmuth, under kommando af sekondløjtnant (*Sub-Lieutenant*) C.J. Charlewood, indsættes som minestryger (Kilde 3).

Minestrygningen kunne være foretaget som vist på denne illustration.

Dragen er en træflyder, der holder slæbetrossen i en passende dybde.

Når en mines ankertov, bliver fanget af stålwiren, og derefter skåret over af saksekniven, flyder den op til overfladen, hvor den kan uskadeliggøres.

Jeg forestiller mig, at HMS Fox enten medbragte eller kunne improvisere tilsvarende materiel, således at Helmuth kunne udrustes til opgaven. Under alle omstændigheder viser tegningen på glimrende vis en "slæbebåd" anvendt som minestryger.

Ingen af de kilder, jeg har læst, beskæftiger sig med, hvorledes dette arbejde foregik eller hvilket udstyr, der blev anvendt, men kun med resultatet: *Ingen miner blev fundet, kun forskelligt sunket tømmer.*

Nok så vigtigt er også, at minerydningen og ikke mindst formidlingen af resultatet fra HMS Fox til S/S Karmala tager så lang tid, at det forsinker landgangen, der først kan påbegyndes natten mellem 2. og 3. november 1914.

Landgangen ved Beach A

Ekspeditionskorpsset råder kun over 3 lodser med tilstrækkeligt kendskab til farvandene. Sejladsen i farvandene om Tanga vanskeliggøres yderligere, da tyskerne har fjernet alle afmærkninger af sejlrender, sømærker og lignende.



*Engelske fartøjer for anker ud for Ras Kasone, ud for Beach A.
Fra Tanga History.*

Beach A kan næppe betegnes som et ideelt udgangspunkt for en landsætning, idet de lægtene, som skulle transportere soldaterne i land, ikke kunne slæbes helt ind til kysten, da der var for lav vandet. De blev derfor trukket det første stykke af slæbebådene og drev herefter for egen kraft, hjulpet på vej af bådshager og lignende. En del gik dog på grund i det lave vand og personalet måtte vade det sidste stykke.

Billedet er gengivet i Del 3, men er også interessant her, idet skibet helt til højre i billedet kunne være S/S Cupid; det forreste skib til venstre i billedet kunne være S/S Bharata.

I forgrunden ses mangrovetræerne, der kendetegnede dette kystafsnit samt lægtene.

Afslutning

Kommandør Caulfield blev kaldt hjem 12. november 1914. Marineministeren, Winston S. Churchill, ønskede at fyre Caulfield for inkompetence, men blev overtalte til at lade være. Kilde 2 oplyser, at Caulfield fik kommandoen over et ældre slagskib (navnet er ikke oplyst) og at han endte krigen som kontreadmiral.

Under det efterfølgende slagsmål om at placere ansvaret for den mislykkede operation, skrev kommandør Caulfield, at han ikke på nogen måde var blevet gjort opmærksom på, at det var vigtigt for general Aitken at få landsat hele sin styrke så hurtigt som muligt. Havde han bare fornemmet det, så ville han (Caulfield) have tilsidesat alle hensyn til eventuelle miner, og ladet hele flåden sejle ind i Tanga havn. At han ikke selv tænkte så langt, kan man undre sig over i dag.

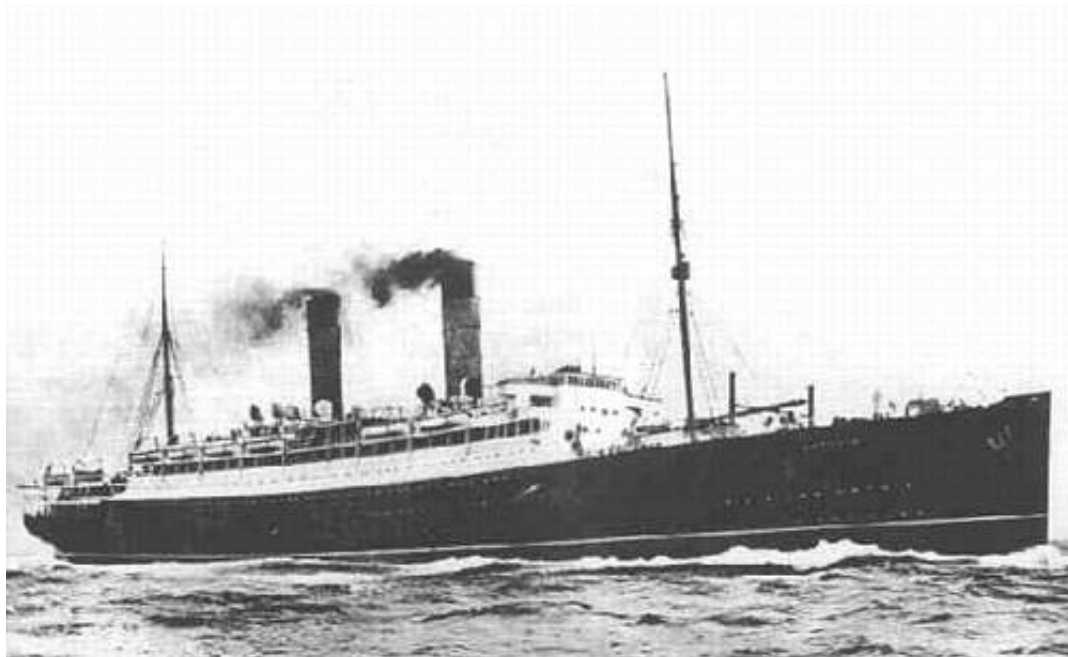
Hvis de to chefer havde befundet sig på samme skib, havde årsagen til denne misforståelse nok ikke været til stede, men i hvilken udstrækning den noget flegmatiske general Aitkens rent faktisk gav udtryk for sit ønske i den aktuelle situation, kan man kun gisne om. I en noget senere rapport, der givet skal fremstille egne handlinger i et gunstigt lys, lægger Aitken ikke dog skjul på sit ønske.

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. *Seventeen Letters to Tattam - A WWI Surgeon to East Africa* af Ann Chricton-Harris, Kennegy

- West, Toronto, 2001, ISBN 0-9689142-0-9.
4. HMS Fox (1893) (Wikipedia).
 5. *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.
 6. *Manual of Combined Naval and Military Operations (1913)*. Uddrag heraf er gengivet i *Grasping Gallipoli - Terrain, Maps and Failure at the Dardanelles, 1915* af Peter Chasseaud og Peter Doyle, Spellmount Ltd., Tunbridge Wells/Kent 2005, ISBN 1-86227-283-2.
 7. *Huskebog til brug i felten, ved øvelser og krigsspil* af oberstløjtnant H.H. Jørgensen, N. Olaf Møllers Forlag, København 1936.
 8. S/S Karmala (Encyclopaedia Peninsular).
 9. *Forsvarsbogen* af oberst T. Andersen, Gyldendal, København 1941.

Efterskrift - HMAMC Laconia



S/S Laconia.

Fra The Cunard Line, Part 6 (Merchant Navy Officers).

I min artikel The Battle of Tanga af Geoffry Regan anfører jeg, at HMAMC Laconia [6](#) var kommandofartøj under operationerne i november 1914.

Nærmere undersøgelser har vist, at denne oplysning er forkert, og at S/S Karmala, jf. ovenstående, havde denne rolle.

Laconia, der oprindeligt tilhørte Cunard Steamship Company, indgik på dette tidspunkt i den engelske flådes styrker, der var stationeret i Sydafrika. Et resume af et telegram [7](#) af 1. januar 1915 fra Admiralitetet til flådens øverstkommanderende i Sydafrika lyder:

"Telegram from Admiralty to C. in C., Cape, on movements of South African troops to Walfisch Bay for expedition to German South West Africa [later Namibia], regretting that no cruisers were available to provide escorts. Instructing him to retain armed storeship Laconia until further notice."

En genlæsning af min oprindelige kilde - Troopships (Spartacus.net) - viser, at Laconia først opererede ved Østafrika fra april 1915 og fire måneder frem, hvorefter hun (igen) blev indsat i løsningen af patruljeopgaver i den sydlige del af Atlanterhavet. Indsatsen ved Østafrika fandt, så vidt vides, sted under jagten på SMS Königsberg [8](#).

Per Finsted

Noter:

- 1) Tegningen stammer fra Technical Details of HMS Fox (Naval History).
- 2) Fra den danske *Huskebog til brug i felten, ved øvelser og krigsspil* (Kilde 5). I 1969 er måleenheden bruttoregister tons afløst af bruttotonnage, jf. Maritim ordliste (Lodsen.dk). Se endvidere Om søtransport af Hærens enheder, 1905-1939 for nærmere oplysninger om bl.a. omregning af bruttotonnage til nettotonnage. Omregningsformlen fra brutto- til nettoregister tonnage er gennemsnitligt som 100 til 60. Nettotage angivet med *) bygger på konkrete oplysninger om fartøjerne, mens de øvrige nettotal er udregnet efter ovenstående formel.
- 3) *Graving dock* = tørdok.
- 4) I 1915 blev Karmala igen fragtskib, men blev i 1917 indsat som troppetransportskib mellem Amerika og England. En amerikansk soldat, William J. Schira (Base Hospital No. 53), beskriver 14. juli 1918 Karmala som "... a British ship with a British crew, an old freighter turned into a troop transport. Very dirty and no room." Senere nævner han, at "... there must be about 2,000 troops on this ship" og "... Our transport has 3 guns on - a long 6-inch on the rear and a 6-inch howitzer on each side." The Personal Diary of William J. "Bill" Schira in World War I (The World War I Document Archive).
- 5) Fleet list 1900-1909 (British India Steam Navigation Company).
- 6) HMAMC (= His Majesty's Armed Merchant Cruiser) var bevæbnede passagerfartøjer/troppe-transportskibe.
- 7) CHAR 13/38/69-70 (Churchill College Churchill Archives Centre).
- 8) Læs om SMS Königsberg i artiklerne The Königsberg Incident and the Great War in East Africa (War Times Journal) og Blockading German East Africa 1915-16 (Australian Navy), der dog ikke omtaler Laconia.