

Certaines des unités indiennes qui ont pris part à la bataille de Tanga, novembre 1914, partie 4

Introduction

Les unités visées à la partie 4 n'ont pour la plupart pas débarqué à Tanga, mais sont restées à bord des navires de transport. Ce sont des unités d'ingénierie hautement spécialisées qui n'ont dû être débarquées que lorsque la zone était sous contrôle total, afin qu'elles puissent être déployées dans les opérations ultérieures en Afrique orientale allemande.

Troupes du génie dans le corps expéditionnaire B

Officiers d'état-major des troupes du génie Commandant Royal Engineers : Lieutenant-colonel CB Collins

Directeur adjoint, transmissions : Capitaine HC Hawtrey, Royal Engineers

Unités chargées de tâches spéciales dans la construction et la réparation de lignes de chemin de fer

61e King George's Own Pioneers 1) —

No. 1 Company, Faridcot Sappers and Miners (Lieutenant Colonel Harnam Singh) 25th og 26th

(Railway) Companies, Sappers and Miners samt et Railway Coolie Corps, (Lieutenant-Colonel CW Wilkinson, Royal Engineers)

Train de pont n ° 5 (parc des pontons), 3e sapeurs et mineurs

Autres petites unités d'ingénierie et de télégraphe

Engineer Field Park No.

3 Photo-Litho Section, 2nd Queen's Own Sappers & Miners No. 4 Printing

Section, 2nd Queen's Own Sappers & Miners

Bureau de poste de campagne

Section télégraphique

Section des signaux du motocycliste

Tableau 1 : Chiffres de force - Unités d'ingénierie (Source 1)

	Faridcot Sapeurs	Chemin de fer Troupes	Passerelle Former	Champ Impression Parc	Photo Section	Photo Section
Pr. 1. novembre 1914	1	16	1	1		
Officiers anglais		15		3	2	2

Sous-officiers et soldats anglais						
	5	33	1			
Officiers indiens						
	159	712	22	14	4	4
Sous-officiers et soldats indiens						
	165	776	24	18	6	6
Total						
	23	700	4	19	3	3
Aides						
	18	16				
Mule						

Lorsque le corps expéditionnaire disposait de forces relativement importantes spécialisées dans la construction ferroviaire, c'est en raison de l'importance de la ligne ferroviaire centrale de l'Afrique orientale allemande, qui s'étend de Dar-es-Salaam, sur l'océan Indien, à l'est jusqu'à Kigoma, sur le lac Tanganyika, à l'ouest - un tronçon de bien plus de 1 000 km.



Les troupes allemandes du Sud-Ouest africain détruisent une ligne de chemin de fer lors de leur retraite [2](#).

L'état-major à Londres supposait que la ligne de chemin de fer serait plus ou moins détruite.

Les lignes de chemin de fer apparaissent sur la carte 1, qui donne également un aperçu de la campagne en Afrique de l'Est. La carte n'excelle pas en ce qui concerne toutes les localités discutées dans cet article. Pour cela, la carte 2 est meilleure, même si elle n'est pas parfaite. Si vous voulez vraiment entrer dans les détails, reportez-vous aux plus de 60 cartes de la Source 1.



Carte 1 : Aperçu des opérations en Afrique orientale allemande 3).

L'intention de la force expéditionnaire B était qu'elle devrait d'abord assurer la domination sur la partie nord de l'Afrique orientale allemande, puis, renforcée par des unités de l'Afrique orientale anglaise, puis le contrôle supplémentaire de la moitié nord de l'Afrique orientale allemande. L'état-major général s'attendait à ce que la résistance allemande finisse par s'effondrer à mesure que le corps expéditionnaire avançait. Cependant, cela ne s'est pas produit et ce n'est qu'en 1916 que les tâches initiales ont pu être effectuées.

Avec le corps expéditionnaire est venu un certain nombre de personnes qui devaient diriger les chemins de fer dans le territoire conquis Afrique orientale allemande :

- Directeur des chemins de fer : Sir W.
- Johns Directeur adjoint des chemins de fer : J. Sutherland
- Directeur adjoint adjoint des chemins de fer : Major G. Lubbock, Royal Engineers

Il est apparu, entre autres, des ordres du général Aitken, qu'il doit se conformer aux souhaits exprimés par Sir W. John, quant à la nécessité de réparer la ligne de chemin de fer.

Décrites comme certaines des unités les plus travaillantes d'Afrique de l'Est, les unités ferroviaires étaient constamment engagées dans la construction, l'entretien et l'exploitation des liaisons ferroviaires en tandem avec l'avancée des unités de terrain, dans lesquelles un service d'approvisionnement efficace, y compris des liaisons ferroviaires, jouait un rôle central. rôle.

La performance de travail quotidienne comprenait entre autres. construire 2 à 3 km de voies ferrées, un exploit à peine surpassé même dans les meilleures conditions imaginables en temps de paix. (source 1)

Compagnie n ° 1, Faridkot Sappers and Miners



Armoiries de Faridkot 4). [___](#)

L'insigne aurait été inclus dans l'insigne régimentaire des pionniers.

Faridkot 5) était un petit État indépendant (env. 1 025 km²), situé dans la partie nord-est du Pendjab, avec env. 125 000 habitants (1901). La force de l'armée comptait 471 hommes (1911), dont le Rajah avait mis 181 hommes à la disposition du gouvernement indien, sous la forme d'une compagnie du génie - No. 1 Company Faridkot Sappers & Miners, créée le 26 février 1900.

Le rapport d'état-major indien de 1911 décrit l'armée de Faridkot comme "... de peu de valeur militaire..."

(Source 8), mais néanmoins l'entreprise a obtenu une grande reconnaissance pour ses efforts lors de la campagne en Afrique de l'Est.

La compagnie du génie fut mobilisée en octobre 1914 et était alors sous le commandement du lieutenant-colonel Harnam Singh, qui avait le major BW Mainprise, Royal Engineers, attaché comme conseiller (désigné Special Service Officer).

La compagnie était organisée en un peloton commando et deux pelotons du génie et transportait une équipe de 16 mulets. Les informations sur le nombre de forces varient de 165 (Source 1) à 130 (Source 4).

La compagnie est partie de Karachi à bord du S/S HOMAYUN, à destination de Mombasa puis de Tanga. La compagnie devait débarquer à la fin du jour J, mais comme la situation tactique nécessitait des troupes de combat, cela ne s'est pas produit.

Les pionniers sont retournés à Mombasa, d'où ils ont été envoyés à la frontière entre l'Afrique orientale anglaise et allemande. Ici, ils ont été employés à la construction de routes, avec les unités du génie du corps expéditionnaire B et un grand nombre de travailleurs locaux.



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

Pionniers indiens, France, 1914-15.

D'une carte postale simultanée.

À en juger par les inscriptions sur les turbans des pionniers, ils appartiennent probablement au 48e Pionnier, qui a fourni des lignes avancées aux unités pionnières du Corps expéditionnaire A.

La photo est montrée ici en l'absence de photos de pionniers de Faridkot.

La construction de routes, de ponts et de voies ferrées a occupé l'entreprise jusqu'au début de 1918, date à laquelle ils sont retournés en Inde. Ils arrivèrent à Faridkot le 23 février 1918, après 3 ans et demi de service en Afrique de l'Est.

L'entreprise a reçu beaucoup d'éloges et est entrée, entre autres, honneurs en octobre 1917 en construisant une bonne route longue de 260 km à travers un terrain de jungle infranchissable, en 27 jours. Ils ont également été reconnus pour la construction de ponts flottants sur les rivières Rufigi et Kisembaue (février 1917) et Rovuma (janvier 1918).

En 1918, Non. 2 Société Faridkot Sappers and Miners, mais il n'est pas certain que la société la plus ancienne ait adopté la désignation "N° 1". Cependant, j'ai choisi d'utiliser la désignation afin de garder les deux unités séparées.

En 1926, les sapeurs et mineurs de Faridkot ont reçu les bannières : Kilimandjaro, Behobeho et Afrique de l'Est, 1914-18.

25th og 26th (Chemin de fer) Companies, sapeurs et mineurs samt Railway Coolie Corps

Tableau 2 : Unités ferroviaires indiennes avant 1914 (Source 9)

Unité	Créé	Remarque
Compagnie des chemins de fer n° 1, sapeurs et mineurs	1902	Créé sous les auspices de Bengal Sappers & Miners

Compagnie des chemins de fer n° 2, sapeurs et mineurs

1905 Peut-être établi sous les auspices des Bengal Sappers & Mineurs

1909

Corps des chemins de fer de Sapeurs et Mineurs

Une réserve composée de personnel ferroviaire anglais et anglo-indien, pour gérer le stock de réserve.

Les origines des unités ferroviaires de l'armée indienne se trouvent dans la crainte d'une éventuelle invasion russe du nord de l'Inde et des conflits en cours avec les tribus le long de la frontière du nord-ouest. Il fallait pouvoir apporter rapidement des renforts dans les zones, et les liaisons ferroviaires s'y prêtaient. Dès le début du XXe siècle, les lignes ferroviaires sont agrandies, tout comme des stocks de matériel de rechange (locomotives, wagons et rails) sont acquis pour être utilisés lors d'un conflit.

Tableau 3 : Chiffres de force des unités ferroviaires indiennes (Source 9)

Styrketal - Compagnies des chemins de fer 1902 1914 1923 Styrketal - Corps des chemins de fer 1909

Officiers anglais	2	1-5	2	Conducteurs de locomotive	35
Sous-officiers et soldats anglais	2	1-5	2	Conducteurs de train	3
Officiers indiens	3			Chefs de gare	1
			196	169	
Sous-officiers et soldats indiens	161			Autres membres du personnel	11
Total	168	200	173	Ensemble	50
Aides				15	

En temps de paix, les tâches des compagnies de chemin de fer étaient assignées par le Département des travaux publics du gouvernement indien. Les deux compagnies de chemin de fer devaient, entre autres, participer à la construction d'une ligne de chemin de fer à voie étroite entre Kohat et Thal et d'une ligne de chemin de fer à voie large entre Quetta et Nuskhi.

Avant la Première Guerre mondiale, le matériel de réserve était principalement utilisé dans le cadre des grandes audiences (durbars) à Delhi en 1902 et 1911, où l'Inde célébrait respectivement le couronnement d'Edouard VI et d'Edouard VII.



Des soldats indiens et des travailleurs civils réparent une ligne de chemin de fer en Chine, env. 1900 [6](#)).

On ne sait pas si les deux compagnies de chemin de fer du corps d'expédition B sont identiques aux compagnies d'origine.

L'Armée de l'Inde et son évolution (Source 5) indique qu'en 1923, il y avait deux compagnies de chemin de fer des Royal Bombay Sappers and Miners (en 1914 : 3rd Sappers and Miners).

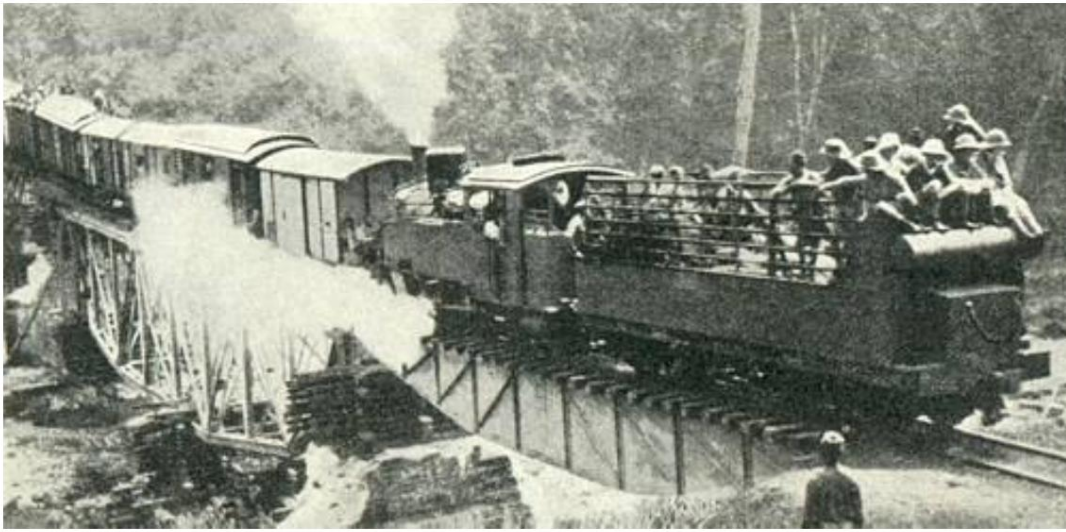
À l'été 1916 [7](#)) deux autres compagnies de chemin de fer indiennes sont envoyées en Afrique de l'Est :

27e compagnie de chemin de fer, sapeurs et mineurs

28e compagnie de chemin de fer, sapeurs et mineurs

Les sources ne mentionnent pas exactement comment les entreprises ferroviaires et les corps de travailleurs associés étaient organisés, mais si l'on compare l'effectif des entreprises ferroviaires du tableau 1 avec le tableau 3, on constate soit un quasi-doublement de l'effectif en relation avec la mobilisation, ou il couvre les chiffres qui sont reproduits dans l'histoire officielle (Source 1) en fait les quatre compagnies de chemin de fer. Les sources actuellement disponibles ne peuvent fournir une explication plus détaillée des chiffres.

Le Railway Coolie Corps auquel il est fait référence est un peu plus petit que l'organisation du Coolie Corps répertoriée dans *The Indian Army - On Training Units of the First World War, Part 2*.



Un train de soldats britanniques passe un pont ferroviaire dans le nord du Cameroun.

En l'absence de matériel d'image pertinent d'Afrique de l'Est, cette image doit illustrer les efforts des pionniers du chemin de fer avec la construction de voies ferrées et de ponts.

Le pont, qui a été détruit par les Allemands, a été restauré par les Anglais et la capacité de charge est testée ici.

Segera (carte 2, élément 1)

La source 1 donne un aperçu par 12 juillet 1916, date à laquelle les compagnies de chemin de fer - pour la première et unique fois - sont déployées comme troupes de combat :

25th og 26th Railway Companies - Juillet 1916

5

Officiers anglais

6

Officiers indiens

300

Sous-officiers et soldats indiens

Désespéré par les troupes de combat, le chef des lignes de ravitaillement, le brigadier général WA Malleson, ne voit pas d'autre solution que de relever les deux compagnies de tâches vitales sur la ligne de chemin de fer d'Usambara (entre Moshi et Tanga). Avec le lieutenant-colonel Wilkinson à sa tête, une force se multiplie à Korogewe, dans laquelle, entre autres, également inclus est une force de la taille d'une entreprise du demi-bataillon de l'infanterie du service impérial Jind (y compris une mitrailleuse), qui faisait à l'origine partie du corps expéditionnaire C.

Malgré leur manque d'expérience au combat, les pionniers du chemin de fer s'en sortent bien et, au cours des cinq jours d'opérations suivants, parviennent à assommer diverses positions allemandes et à capturer un, voire deux, canons de campagne allemands. La force ennemie, après avoir interrogé deux porteurs indigènes capturés, a été estimée à trois compagnies.

Si quelque chose avait mal tourné au cours de cette opération, la moitié des pionniers ferroviaires disponibles en Afrique orientale allemande auraient facilement pu être perdus - des ressources absolument essentielles qui ne pouvaient être complétées que dans une mesure très limitée depuis l'Inde.



3ème Sapeurs et Mineurs.

Dessiné par AC Lowett, 1910.

Carte postale du National Army Museum, Londres.

De gauche à

droite : 1) Lance Naik (Caporal-lieutenant) (Brahman d'Oudh)

2) Jemadar (Lieutenant) (Dekhani Mahratti).

Arrondir

C'est peut-être la 25e et la 26e Compagnie (des chemins de fer) qui ont donné au 3e Sapeurs et Mineurs le ruban du Kilimandjaro [8](#)) - voir No. 5 Bridging Train, 3rd Sappers & Miners, soit parce que les compagnies lui appartenaient réellement, soit parce qu'après la guerre le corps a repris les unités ferroviaires de l'armée, y compris les traditions.

La seule autre mention des compagnies de chemin de fer que j'ai trouvée mentionne que la 26th (Railway) Company, Sappers & Miners, a été déployée à Samawah en Mésopotamie (170 miles au sud-est de Bagdad) en octobre 1918 [9](#)).

Train de pont n ° 5, 3e sapeurs et mineurs

L'organigramme officiel d'une compagnie de ponts n'était pas encore établi en 1914 (Source 4). En termes de personnel, cependant, la formation relais du Corps expéditionnaire correspond à peu près à l'organisation provisoire.

La source 5, qui contient les chiffres de 1923-24, ne reproduit pas d'informations sur le matériel, etc.

Tableau 4 : Train de transition

	1914	1923
Officiers anglais		2
Sous-officiers et soldats anglais		3
Officiers indiens		255
Sous-officiers et soldats indiens	22	
Total	22	260
Aides		14
Chariot de transport (chariot AT)	1	
Mulet (animal de bât)	5	
Bœufs (animaux de trait)	298	
Conducteur de train	194	

Mes sources ne fournissent que des fragments des efforts de l'unité en Afrique de l'Est, mais on peut mentionner que les bannières Kilimandjaro et Afrique de l'Est 1914-18 parmi les 28 décernés pour les efforts de 3e sapeurs et mineurs sont devenus la Première Guerre mondiale.



Regimentsmærke

Royal Bombay Sappers and Miners, 1940.

De Source 6.

3ème Sapeurs et Mineurs - Résumé Historique (Source 3)

1777 : Pionniers Lascar

1781 : Le corps des pionniers

1830 : Corps du Génie

1837 : Corps des sapeurs et mineurs de Bombay

1903 : 3e sapeurs et mineurs 1921 :

3e sapeurs et mineurs royaux de Bombay

1923 : Sapeurs et mineurs royaux de Bombay

Tanga (Carte 2, point 2)

Appendice B à l'ordre d'opération du corps expéditionnaire no. 1 du 1er novembre 1914 décrit le débarquement prévu à Tanga. Le débarquement des troupes et du matériel qui devait être utilisé immédiatement devait avoir lieu dans les deux jours, tandis que l'ensemble du débarquement ne devait être achevé qu'au bout de six jours.

Le personnel de la compagnie de ponts était à bord du navire de transport de troupes S/S ABASSIEH, tandis que leurs pontons et équipements de pontage étaient à bord du navire de transport S/S RHEINFELS. Le jour J, ils devaient rejoindre le remorqueur S/S BARJUN, afin - si le temps le permet - de mettre à l'eau leurs pontons et équipements de pont. Après cela, ils devaient se tenir prêts à être remorqués à terre lorsque la capacité des remorqueurs était disponible.

Maintenant, les circonstances entourant le débarquement, qui devait se dérouler sans résistance, signifiaient que la compagnie du pont n'était pas débarquée, mais retournait à Mombasa avec le reste du corps expéditionnaire.

Comme la compagnie de ponts n'apportait pas elle-même de bois, il faut supposer que les pontons et le matériel de pontage étaient vraisemblablement transportés sur du matériel roulant fourni localement, probablement tiré par des bœufs, et/ou par des éléments de la force de 2 000 porteurs indigènes recrutés à partir de Zanzibar notamment en vue de missions de transport à Tanga [10](#)).

Taveta (Kort 2, punkt 4)

La compagnie des ponts fait grève les 10 et 11. Pont de mars 1916 sur la rivière Lumi, dans la ville de Taveta au sud-est du Kilimandjaro, car le pont existant ne peut pas supporter le trafic lourd qui doit le traverser.



Carte 2 : Afrique de l'Est, la partie nord-est.
De Source 10.

Le Lumi pouvait être passé avec quelque difficulté par les canons et les charrettes de deux batteries tirées par des bœufs et un certain nombre d'ambulances, mais l'autre artillerie et le bois motorisé qui doivent passer la rivière doivent attendre un pont.

L'entreprise avait produit un "pont en treillis" transportable de 11 m de long (36 pieds). Il a été jugé trop long pour le but, et à la place un "pont à chevalets" en bois a été construit, qui a été achevé à midi le 11 mars 1916 [11](#)).

Mkalamo (Carte 2, point 4)

Le 10 juin 1916, les forces alliées ont capturé la ville de Mkalamo, où un chemin de fer à voie étroite entre Mombo et Handeni traverse la rivière Pangani. Avant que les troupes allemandes ne se retirent de la région, elles avaient détruit une partie de la voie ferrée, mais pas le pont sur le Pangani, qui était important pour la poursuite de l'avancée.

Une estimation initiale de ce qui serait nécessaire pour remettre la voie en bon état était de 4 000 traverses, 10 000 traverses de rail et 20 000 boulons.

Ce matériel n'a pas pu être acheté, mais au cours des trois semaines suivantes, la compagnie de ponts du 3e sapeurs et mineurs - assistée par la compagnie du génie des sapeurs et mineurs Faridkot - a réussi à remettre la voie ferrée en état de marche.

En l'absence de traverses (= pièce de liaison entre deux rails de chemin de fer ; généralement en fer) on utilisait des traverses improvisées, en bois, fixées aux rails avec du fil d'acier...

Sections cartographiques, 2nd Queen's Own Sappers and Miners

Deux des plus petites unités du corps expéditionnaire B étaient les deux sections cartographiques No. 3 Photo-Litho Section et No. 4 Printing Section, toutes deux appartenant au 2nd Queen's Own Sappers & Miners.

Les tâches des sections consistaient à diversifier entre autres. matériel cartographique. Leurs efforts, aussi importants soient-ils, ne leur ont valu qu'une mention indirecte dans l'histoire officielle de la première année de la guerre (Source 1).



Carte 3 : Tanga.

De Source 1.

Les opérations militaires dans les colonies allemandes d'Afrique ont été entravées par des éléments cartographiques imprécis ou totalement absents, ce qui était déjà évident lors des opérations à Tanga.

Lors de la planification des opérations, une carte de Tanga était disponible, mais pas de cartes détaillées des zones autour de la ville. Sur la base de diverses cartes et cartes marines, deux croquis ont été réalisés, en vue de leur remise aux unités. Cependant, le tracé du littoral et les quelques routes de la région ont été tracés de manière incorrecte, ce qui a donné lieu à une certaine confusion après le débarquement.

Le plus jeune officier du renseignement du corps expéditionnaire, le lieutenant Henry Plummer Ishmael, qui avait été envoyé de Londres à Mombasa, était l'une des rares personnes du corps expéditionnaire à avoir une connaissance personnelle de la région de Tanga.

Malheureusement pour la poursuite du développement, le lieutenant Ishmael est déjà tombé le premier jour de l'opération.

Avant les opérations, Norman King, qui avait été le consul britannique à Dar-es-Salam, s'était rendu en Inde pour conseiller le commandant du corps expéditionnaire, le général de division EA Aitken. Norman King a préparé un petit livret - Notes de terrain sur l'Afrique orientale allemande - qui donnait aux unités une idée de la zone terrestre dans laquelle elles devaient combattre. Jusqu'où cette information était-elle distribuée dans le système, rien n'est connu. Norman King se rend ensuite avec l'état-major du Corps expéditionnaire en Afrique de l'Est et est nommé conseiller politique, avec le grade de major.

Il ne semble cependant pas que les conseils et l'expérience du lieutenant Ishmael ou du major King aient eu une importance particulière lors de la réunion d'état-major à Mombasa le 31 octobre 1914 où les opérations étaient planifiées.

Au cours de la réunion, le général de division Aitken a également refusé l'aide du commandant du 3rd King's African Rifles, le lieutenant-colonel BR Graham, qui a proposé d'envoyer des parties de son bataillon à Tanga.

En ce qui concerne le matériel cartographique, il existait des cartes allemandes officielles de l'Afrique de l'Est, c.-à-d. à une échelle de 1/300 000, mais de vastes zones étaient encore inexplorées, ce qui posait des problèmes particuliers à mesure que la guerre s'éloignait des parties habitées. Les noms des localités étaient loin d'être uniques - la même ville pouvait porter plusieurs noms différents, selon la langue tribale parlée.

Une histoire très intéressante sur la production du matériel cartographique nécessaire aux opérations peut être trouvée sur le site Web Naval & Military Press : Introduction to Map Sections of the Official Histories of World War One.



Regimentsmærke

Royal Bombay Sappers and Miners, 1940.

De Source 6.

2ème Sapeurs et Mineurs - Résumé Historique (Source 3)

1780 : Pionniers de Madras

1792 : Corps des Pionniers de Madras

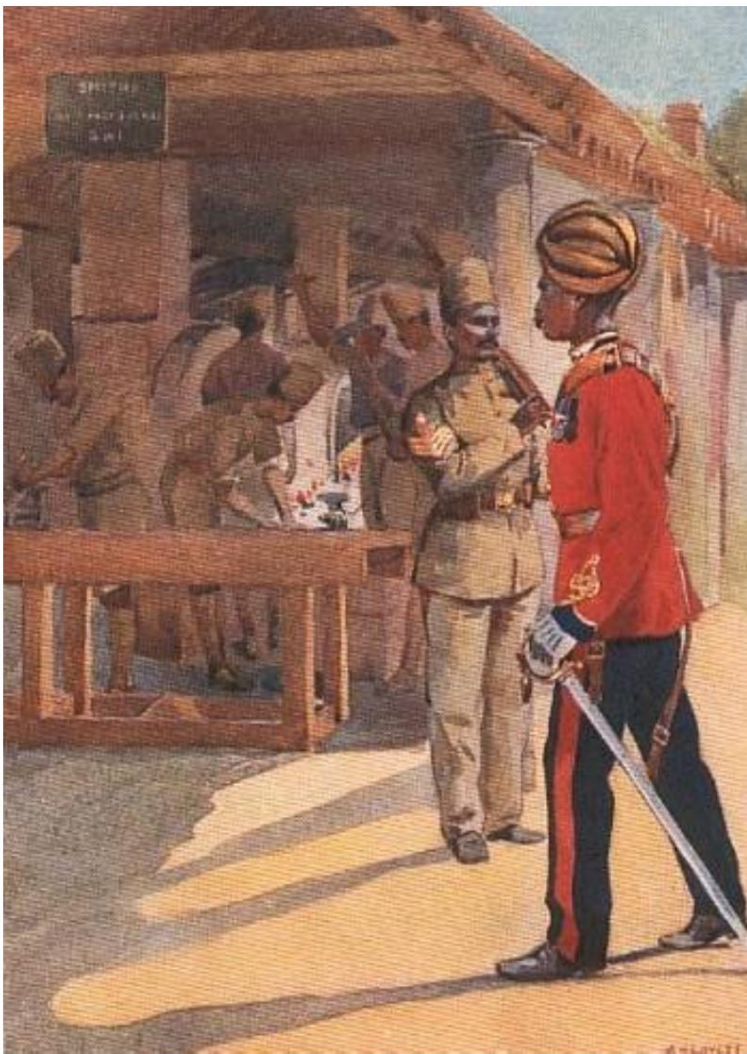
1831 : Sapeurs et Mineurs de Madras

1876 : Queen's Own Madras Sappers and Miners 1903 :

2e Queen's Own Sappers and Miners 1911 : 2e

Queen Victoria's Own Sappers and Miners

1923 : Les propres sapeurs et mineurs de la reine Victoria



nd 2 Sapeurs et mineurs de Queen's Own.

Dessiné par AC Lowett, 1910.

Reproduit à partir d'une planche vue en vente chez MILPRINTS.

De gauche à

droite : 1) Havildar (sergent) (chrétien)

2) Subadar (kaptajn) (chrétien).

nd Les sapeurs et mineurs de la Reine ont reçu le ruban de l'Afrique de l'Est en 1918 pour leurs efforts pendant la Première Guerre mondiale, mais les unités du corps qui l'ont mérité ne sont pas connues actuellement.

Peut-être que le corps a fourni une compagnie de chemin de fer pour remplacer la 26e compagnie (de chemin de fer) lorsqu'elle a été envoyée en Mésopotamie ?

Les sections cartographiques n'ont pas été assez grandes pour que leurs efforts soient signalés par une bannière (honneur de bataille). Pour autant que l'on sache, il devait s'agir d'une unité de taille supérieure à celle d'une sous-division (compagnie, escadron ou batterie) dans une zone donnée pour qu'elle soit enregistrée en tant qu'effort.

Le corps a également reçu 13 autres rubans pour ses efforts en France, en Mésopotamie et en Palestine.

Pour d'autres exemples d'uniformes de corps, voir aussi la photographie de soldats du Queen's Own Madras Sappers and Miners (1897) reproduite dans *The Indian Army - On Mountain Batteries, 1890-1940*.

Bureau de poste de campagne

Le maniement du courrier de campagne est, dans les armées britanniques et indiennes, l'affaire des troupes du génie.

Les ordres permanents du corps expéditionnaire (ordres permanents), reproduits dans la source 1, mentionnent en détail sous la section Correspondance et censure comment le courrier et les télégrammes doivent être traités, c.-à-d. afin que les opérations ne soient pas compromises.

Tableau 5 : Bureau de poste de campagne

	1
Officiers anglais	
	1
Sous-officiers et soldats anglais	
	1
Officiers indiens	
	dix
Sous-officiers et soldats indiens	
	13
Total	
	16
Aides	

Malheureusement, le même soin n'a pas été exercé ailleurs, y compris à Nairobi et à Mombasa, et la nouvelle du corps expéditionnaire est arrivée avant l'unité elle-même. Compte tenu du déroulement des opérations, le poste de campagne n'est probablement pas envoyé de Tanga, mais une impression du système de poste de campagne indien peut être obtenue à partir de l'article Indian Field Post in Palestine and the Occupied Enemy Territories (Tobias Zywiets).

Section télégraphique et section des signaux des motocyclistes

Les unités devaient être débarquées en tant que dernières unités le jour J, apparemment elles l'étaient. Les motos sont mentionnées parmi les équipements laissés sur la plage lors de la retraite.

Tableau 6 : Section télégraphique et MC

Section télégraphique Motocyclistes 1

Officiers anglais		
	18	dix
Sous-officiers et soldats anglais		
	18	
Sous-officiers et soldats indiens		
	37	dix
Total		
	15	
Aides		

motocyclottes

Si les pelotons, comme les pelotons de signalisation des brigades, sont de la 31st Signal Company, Royal Engineers) n'est pas disponible.

Bénévoles du chemin de fer du Nord-Ouest

Une autre des unités de l'Expedition Corps B liée au service ferroviaire peut être mentionnée ici de manière appropriée.

L'unité n'a apparemment pas attiré beaucoup d'attention, et la source 1 ne la mentionne également qu'en relation avec la liste des effectifs du corps expéditionnaire. Les soldats venaient de l'une des unités de défense locales volontaires en Inde appelée The Volunteer Force.

La force des volontaires

L'unité la plus ancienne - la Madras Volunteer Guard - date de l'époque de la rébellion indienne (1857-1858) et un certain nombre d'unités ont été créées dans les années qui ont suivi, la plupart vers 1869, où par ex. les principales compagnies de chemin de fer en Inde mettent en place leurs propres unités, par ex. Corps des volontaires des chemins de fer des Indes orientales.

Les soldats étaient composés d'Anglais et d'Anglo-Indiens, et les unités étaient organisées selon les modèles anglais.

De manière analogue aux unités de volontaires en Angleterre, qui devinrent à partir de 1908 la Force territoriale, les unités avaient un adjudant de l'armée régulière, tandis que tous les autres postes étaient occupés par du personnel volontaire. En Inde, cependant, il n'y avait pas d'exigences spécifiques en matière d'éducation et d'ancienneté, et l'efficacité était très variable.

Au début de la Première Guerre mondiale, certaines unités ont été utilisées pour remplacer les unités régulières qui pouvaient être envoyées au front à la place, mais comme les unités étaient légalement liées à leur zone locale, elles n'étaient pas particulièrement flexibles. L'envoi des volontaires en tant qu'unités unifiées aurait également privé l'administration civile d'une grande partie de son personnel, avec des conséquences conséquentes pour la société indienne.

Les unités de volontaires ont également fonctionné dans une large mesure comme une opportunité de recrutement d'officiers pour les unités régulières et comme - en relation avec les forces expéditionnaires B et C - comme base pour la création de subdivisions ad hoc.

Tableau 7 : Bénévoles du chemin de fer du Nord-Ouest

Détachement d'armes à feu pour train blindé

	3
Officiers anglais	
	37
Sous-officiers et soldats anglais	
Total	40
	5
Aides	

Les unités de volontaires sont devenues une partie de l'armée indienne à partir de 1917 avec l'adoption de la loi sur les forces de défense indiennes. Cela signifiait que presque tous les hommes anglais, âgés de 18 à 41 ans, résidant en Inde étaient enrôlés pour servir dans les unités de volontaires. De même, les unités admettaient désormais également des Indiens de certaines classes sociales. En 1917, une réorganisation majeure de l'ensemble de la force a également été effectuée.

Pour le corps expéditionnaire B, les North-Western Railway Volunteer Rifles ont fourni des équipages de canons pour un train blindé [12](#).

Le corps avait de l'expérience dans l'utilisation de trains blindés en coopération avec des unités régulières lors d'escarmouches sur la frontière nord-ouest.



Marque des chemins de fer du Nord-Ouest.

Fra North Western Railway (Terry Case).

North-Western Railway Volunteer Rifles - Résumé historique (Source 6)

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

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

1892 : North-Western Railway Volunteer Rifles 1917 : 24th

North-Western Railway Battalion

1920 : Régiment des chemins de fer du Nord-Ouest

1933 : Bataillon des chemins de fer du Nord-Ouest

Le corps portait la marque North-Western Railways.

La réorganisation des unités de volontaires en 1917 et 1920 a entraîné de nombreux changements dans les noms des unités, ce qui s'est apparemment produit également en 1933, et pas seulement pour les volontaires du chemin de fer du Nord-Ouest.



Soldats du 3rd Punjab Rifles, Armored Train Section, photographiés à Moghalpura en 1919.
Fra North Western Railway (Terry Case).

Il faut supposer que le train blindé devait être installé en Afrique de l'Est - à partir de matériel ferroviaire d'Afrique orientale anglaise ou de matériel allemand capturé.

Le plus proche que je puisse obtenir d'une image du corps montre des soldats d'une unité de volontaires presque similaire...

Les Punjab Rifles (jusqu'en 1917, le 1st Punjab Volunteer Rifle Corps) étaient une unité de volontaires sur les lignes des North Western Railway Volunteer Rifles.

Post-scriptum - À propos des girafes



A propos de la mention des unités de signalisation du corps expéditionnaire, un défi concret particulièrement est-africain doit être mentionné - lorsque les lignes télégraphiques et téléphoniques sont installées en hauteur, il faut savoir que les girafes peuvent abattre la ligne !

Pour éviter cela, env. Des mâts de 7 m de haut (24 pieds) (Source 1), qui offraient une hauteur libre suffisante même pour les plus grandes girafes.

L'image provient de Giraf (Wikipédia).

Les girafes ont causé des problèmes aux deux camps et les soldats allemands autour de la montagne Longido avaient l'ordre direct de tirer sur autant de girafes que possible.

La destruction par les girafes d'une ligne télégraphique allemande influence en fait les combats à Tanga et le long de la frontière entre l'Afrique orientale allemande et anglaise.

Lorsque, le 2 novembre 1914, la partie allemande prit pleinement conscience du débarquement britannique imminent à Tanga, les forces allemandes du Kilimandjaro et de Longido reçurent immédiatement l'ordre de se rendre à Tanga.

Les ordres du colonel von Lettow-Vorbeck au capitaine Kraut à Longido n'atteignent cependant pas, car les girafes ont arraché la ligne télégraphique, coupant ainsi les forces allemandes à Tanga pour recevoir des renforts des quatre compagnies d'infanterie qui composaient Abteilung Kraut . Un officier d'ordonnance délivre l'ordre le 3 novembre 1914, mais à ce moment-là, l'Abteilung Kraut est déjà engagé dans des batailles, dans lesquelles, entre autres, comprend le 29e Punjabis du Corps expéditionnaire indien C.

En savoir plus sur ces batailles dans l'article The Battle for Longido Mountain, 3 - 4 November 1914 by Dennis L. Bishop et Holger Dobold (Par Jingo!).

Sources

1. History of the Great War, Military Operations East Africa, Volume I, August 1914 - September 1916 par le sous-lieutenant Charles Hordern, HSMO, Londres 1941. (Peut être emprunté à la Royal Garrison Library.)
2. La bataille de Tanga 1914 de Ross Anderson, Tempus Publishing Ltd., Stroud, Gloucestershire

2002, ISBN 0-7524-2349-5.

3. Les propres sapeurs et mineurs de la reine Victoria, les sapeurs et mineurs royaux de Bombay (Forces terrestres de Grande-Bretagne, de l'Empire et du Commonwealth).
4. Field Service Pocket Book (1914), publié par l'état-major général, War Office, Londres 1914, réimpression af David & Charles Reprints, Londres 1971, ISBN 0-7153-5225-3.
5. L'armée de l'Inde et son évolution - Un rapport officiel publié à Calcutta en 1924 et réimprimé par Picton Publishing, Chippenham/Wiltshire 1992, ISBN 0-948251-69-9.
6. L'armée indienne de Donovan Jackson, Purnell and Sons, Londres 1940.
7. Armées des États princiers indiens - Volume I : Un aperçu historique de Richard Head et 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 et Tony McClenaghan, The Military Press, Milton Keynes/Buckinghamshire, 1999. ISBN 0-85420-11-8.
9. Chemins de fer militaires en Inde, première partie - Chemins de fer sur la frontière nord-ouest 1880 à 1917 af Simon Darvill (le fan club des chemins de fer indiens). Pour les sources, voir Bibliographie. La partie 2 du document, qui comprend mentionnera le déploiement du matériel de réserve en Mésopotamie, est, à en juger par les informations du site Internet du fan club, en cours de préparation.
10. La Première Guerre mondiale en Afrique de Hew Strachan, Oxford University Press, Oxford 2004, ISBN 0-19-925728-0.

Par Finsted

Noter:

- 1) Les efforts du bataillon sont discutés dans la partie 1. Il a été spécialement sélectionné car il avait l'expérience de la construction d'un chemin de fer de montagne à Ootacamund dans le sud de l'Inde. Pour ce chemin de fer, voir Nilgiri Mountain Railway et Ootacamund (Wikipedia).
- 2) De la guerre mondiale, livret 75, Les batailles en Afrique du Sud par H. Jenssen-Tusch, Johs. Lindbæk, H. Styrmer et E. Gyldenkrone, Gyldendalske Boghandel, Nordisk Forlag, Copenhague 1920.
- 3) From the World War, livret 254-55, German East Africa's conquest par H. Jenssen-Tusch, Johs. Lindbaek, H. Styrmer et E. Gyldenkrone, Gyldendalske Boghandel, Nordisk Forlag, Copenhague 1920.
- 4) Fra Faridkot (Maison Royale et Régnerante d'Afrique, d'Asie, d'Océanie et des Amériques).
- 5) Se Liste des États princiers indiens (Wikipedia).
- 6) Extrait des Mémoires de Stilk par LC Dunsterville, Gyldendalske Boghandel - Nordisk Forlag, Copenhague 1930.
- 7) Peut-être plus tôt, mais la source 1 mentionne d'abord les unités de l'été 1916.
- 8) Se Battle Honors East Africa 1914-1918 (Forces terrestres de Grande-Bretagne, de l'Empire et du Commonwealth).
- 9) Se 108 Havildar Bikran Singh, 3/23rd Sikh Infantry (King Emperor) samt Samawah (Wikipedia).
- 10) La source 1 indique en outre que le corps des porteurs de Zanzibar a été dissous après son retour à Mombasa, la masse salariale étant de 25 roupies par homme. mois au lieu des 15 roupies que vous payiez habituellement à un porteur d'Afrique de l'Est. Dans l'économie est-africaine de l'époque (1907), 15 roupies équivalaient à 1 livre sterling. Voir The Man-eaters of Tsavo and other East African adventures de John Henry Patterson, qui, entre autres, décrit également ses expériences avec des porteurs de Zanzibar. John Henry Patterson devint plus tard commandant du Zion Mule Corps, voir The Zion Mule Corps (1915) et The Jewish Legion (1917-1918).

11) Voir aussi le rapport officiel du général Smūt, publié dans la London Gazette, 20 juin 1916 (The Long, long trail). Le pont de grille a ensuite été construit sur la rivière Himo

12) Je suppose que la désignation train blindé de la Source 1 doit être comprise dans le sens de train blindé plutôt que de train armé. Ailleurs, on parle d'un train partiellement blindé, ce qui n'a d'abord de sens que dans le sens de "partiellement blindé".