

Certaines des unités indiennes qui ont pris part à la bataille de Tanga, novembre 1914, partie 5

Introduction

Le titre est peut-être un peu trompeur car cet article traite principalement de la partie maritime des opérations liées au débarquement de Tanga. Cependant, j'ai choisi de le conserver afin que le document puisse faire partie de la série de documents traitant de cette première partie de l'effort de l'armée indienne lors de la Première Guerre mondiale.

La partie maritime des opérations

L'une des nombreuses conditions préalables à une opération de débarquement réussie est une coopération sans friction entre la marine et l'armée, et une telle coopération n'était pas présente, que ce soit au niveau politique ou au niveau des dirigeants. Ce n'est qu'au niveau de la direction que l'on peut dire que les choses ont fonctionné à peu près comme elles le devraient.

Les autorités de Londres n'ont pas informé le commandant du corps expéditionnaire, le major-général Arthur Aitken, qu'une sorte de trêve couvrant les villes portuaires de Tanga et Dar-es-Salaam avait été conclue localement - les 8 et 17 août 1914 respectivement. Le gouvernement britannique avait rejeté les accords, ce que l'Amirauté informa l'état-major de la marine à Mombasa le 30 août 1914. En même temps, ils furent chargés - immédiatement avant toute opération - d'informer les autorités allemandes que les accords n'étaient pas valides. Avec un tel préavis, toute possibilité d'une véritable attaque surprise sur Tanga était ainsi éliminée.



Capitaine sur le pont, Royal Navy, ca. 1914.

D'une carte postale simultanée.

L'officier chargé des moyens de signalisation est un premier lieutenant (Lieutenant).

Sans le savoir, le général Aitken et la flotte de transport se sont approchés de la côte de l'Afrique de l'Est, où, à environ 100 milles marins de Mombasa, ils ont été accueillis par le HMS Fox, dont le commandant, le commandant Francis W. Caulfield, de la Royal Navy,

embarqué à bord du S/S Karmala, qui était le navire de commandement du Corps expéditionnaire.

Le commandant a invité le général à bord afin qu'il puisse diriger les opérations d'ici.

Les conditions d'espace sur le HMS Fox ont rendu impossible l'hébergement de l'état-major du général, le général Aitken a donc décliné l'invitation et l'opportunité d'une plate-forme de commandement conjointe a été perdue.

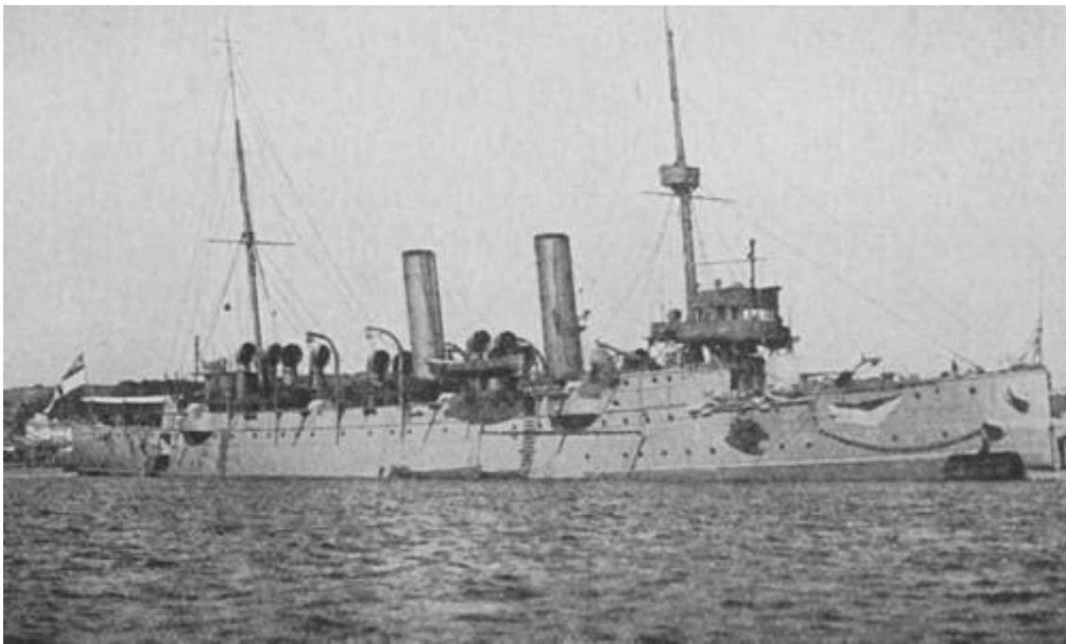
Compte tenu de la nécessité de garder les opérations à venir aussi secrètes que possible, il a été convenu de laisser la flotte de transport s'ancrer hors de vue de la côte et de ne laisser que Fox et Karmala naviguer vers Mombasa.

Réunion du personnel à Mombasa

Le 31 octobre 1914, une réunion d'état-major se tient à Mombasa, au cours de laquelle le général Aitken est informé du briefing exigé par les autorités allemandes, juste avant les opérations. Il y a eu des échanges et finalement le général fixe le délai de briefing à 1h, ce qui doit permettre à la fois la prise en compte formelle d'un avertissement et la possibilité d'un certain effet de surprise.

Les participants à la réunion du personnel comprennent également le brigadier-général JM Stewart, qui commandait le corps expéditionnaire indien C, dont l'avant-garde était arrivée en Afrique orientale britannique le 1er septembre 1914. La Force expéditionnaire C devait renforcer les unités ici et, simultanément avec le débarquement à Tanga, lancer une poussée à travers la frontière entre l'Afrique orientale anglaise et allemande - voir *The Battle for Longido Mountain, 3 - 4 November 1914* par Dennis L. Bishop et Holger Dobold (Par Jingo!).

HMS Renard



HMS Fox.

Fra FirstWorld War.com.

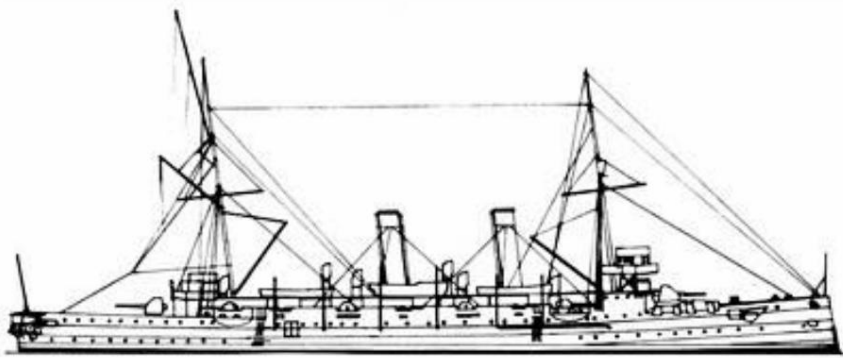
À l'origine, le cuirassé HMS Goliath (voir la partie 2 ainsi que le HMS Goliath (Wikipedia)) était censé avoir fourni un soutien maritime, mais le navire a subi des dommages au moteur au large de Mombasa, un soutien supplémentaire ayant été fourni par le croiseur léger HMS Fox.

Le navire appartenait à la classe *Astraea*, qui comprenait : *Astraea*, *Bonaventure*, *Cambrian*, *Charybdis*, *Flora*, *Forte*, *Fox* et *Hermione*.

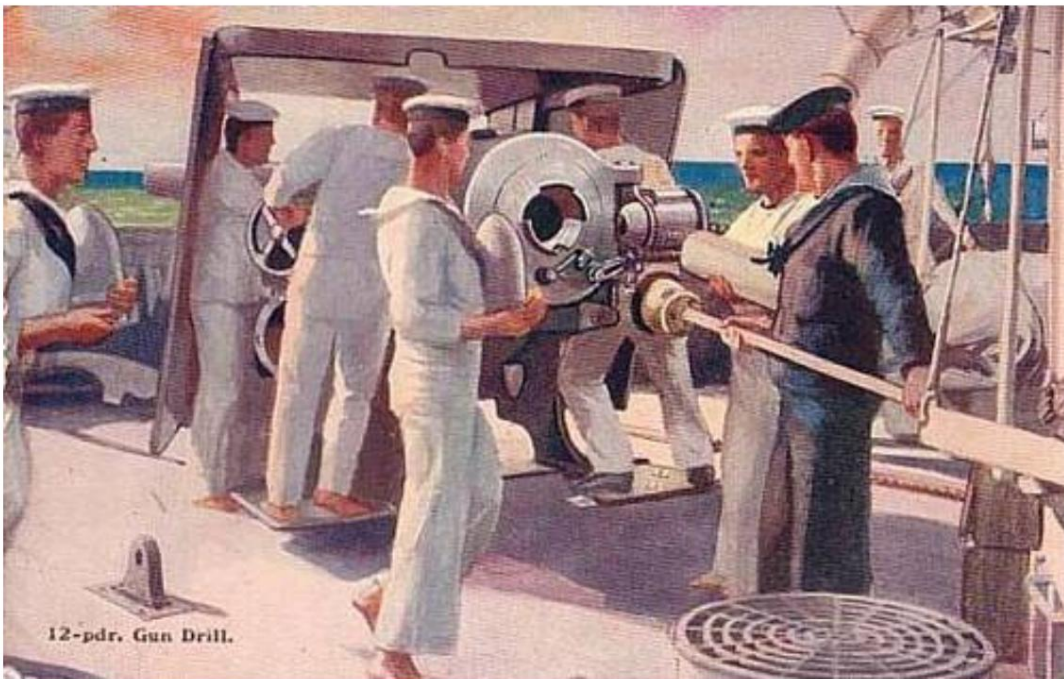
Les croiseurs légers ont été mis en service de 1894 à 1896.

En 1914, Fox était effectivement obsolète. Plus tard dans la guerre, le navire a opéré entre autres. dans la mer Rouge, et est sorti le premier de

services en 1919.



Données	HMS FOX1) <u> </u>
En service	1896-1919
Armement	2 canons de 6" 8 canons de 4,7" 1 canon de 3 pdr. canon 4 tubes lance-
Longueur	torpilles
Largeur	18" 97,5
Brouillon	m 14,9
Pet	m 5,8 m 18 nœuds
Équipage	318



Exercice de canon.

D'une carte postale vue en vente sur Internet.

Le canon est d'un calibre différent de ceux utilisés sur le HMS Fox, mais à part ça, la scène pourrait très bien convenir.

Une image dans la source 2 montre l'un des pistolets de Fox. Ici, cependant, certaines parties de l'équipage portent des casques de troupe.

Fonctions liées à l'atterrissage

Le chef de la partie navale du débarquement lui-même (Naval Transport Officer) était le commandant Edward J. Headlam, Royal Indian Marine, qui était arrivé à Mombasa le 3 octobre 1914 avec la force principale de la Force expéditionnaire indienne C. Pour l'aider, il avait un officier d'état-major (officier adjoint du transport maritime).



Se préparer pour la signalisation maritime.
D'une carte postale vue en vente sur Internet.

À terre, un Beach Master - First Lieutenant (Lieutenant) Petrie, Royal Navy - s'occupait du côté pratique des choses. Pour l'aider, il avait un certain nombre de commandos de plage, qui se composaient de soldats d'une double compagnie des 61^e Pionniers (voir partie 1).

Cinq officiers du bataillon des pionniers ont été désignés pour agir en tant que maîtres adjoints de plage. Chaque commandement de plage comprenait 5 marines supplémentaires, dont 1 signaleur.



Embarquement du corps de service de la marine, ca. 1914.
D'une carte postale simultanée.

L'ordre d'opération n ° 1 du corps expéditionnaire stipule en outre qu'il doit y avoir 2 marines dans chaque barge qui transporte des soldats à terre.

A en juger par les photos, cependant, les barges utilisées à Tanga n'étaient pas du même type qu'ici.

Le chef de la partie militaire terrestre du débarquement (officier des transports militaires) était le lieutenant-colonel C. Bailey,

1st Duke of York's Own Lancers (Skinner's Horse), qui devait également occuper la fonction de commandant de la zone de base du corps expéditionnaire. Le major GM Orr, 11th King Edward's Own Lancers (Probyn's Horse), qui a également agi en tant qu'officier de quartier-maître, l'a aidé. Un certain nombre de signaleurs formaient l'état-major immédiat.

De plus, chaque bataillon débarqué devait laisser un commandement de 2 sous-officiers et 6 soldats pour garder le matériel du bataillon.

La flotte de transport civil

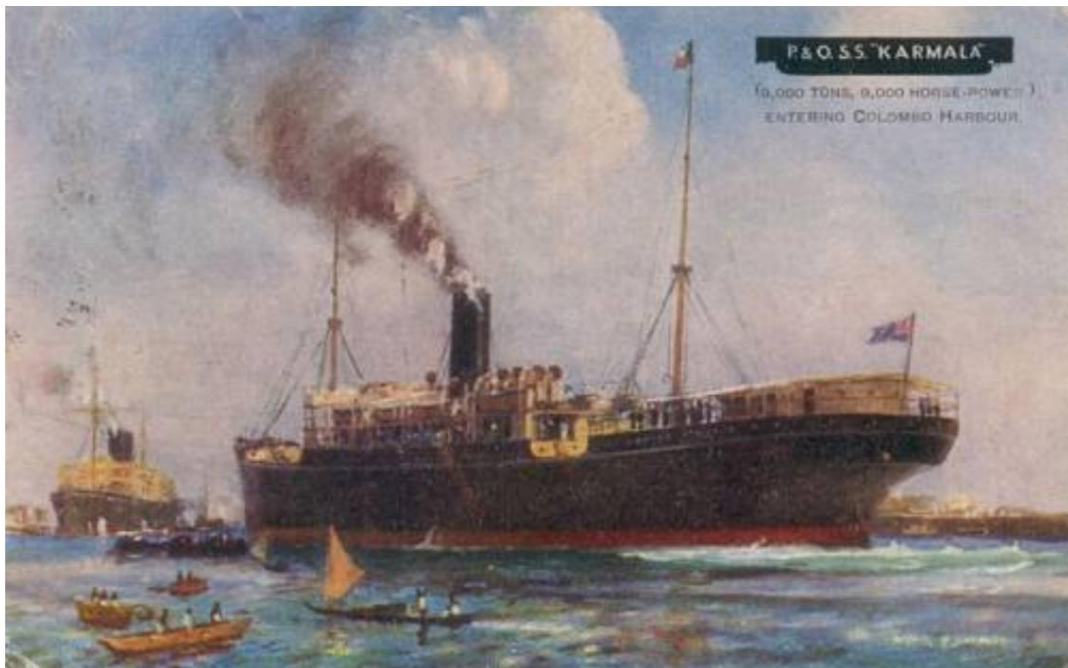
La chose très intéressante à propos de la description des opérations de l'histoire officielle (Source 1) est qu'il y a un aperçu des navires qui ont été affrétés pour transporter la Force expéditionnaire B en Afrique de l'Est. Cela permet d'avoir un aperçu passionnant d'un chapitre de l'histoire autrement quelque peu négligé.

L'ordre dans le tableau 1 est tel que, cf. ordre d'opération n° 1, les navires devaient décharger, et cette partie du plan est le résultat, entre autres, de L'état-major du commandant Capitaine Headlam travaille. Les données des navires sont principalement fournies via des recherches approfondies sur Internet, qui p. dans le cadre de la recherche généalogique, contient de nombreuses informations sur les navires plus anciens.

Tableau 1 : Navires affrétés en Inde

Navire	entreprise	Année	Jauge brute	Tonnage
S/S Pentakota	British India Steam Navigation Company	1890	3.418	net 2) 2.051
Jeddah Arab Steamers Ltd., Bombay	S/S	1895	4,686 2,996 *)	1895
Homayun Bombay & Persia Steam Navigation Company	S/S	3,363	2,018	
Khosrou Bombay & Persia Steam Navigation Company	S/S Barjora	1896	3.760	2.256
British India Steam Navigation Company	S/ S Karmala	1912	3.164	1.898
Peninsular and Oriental Steam Navigation Company	1914 8,983 5,687 *)			
Navire à vapeur et cale sèche S/S Abbassieh Khedivial Mail	3) Compagnie	1889	3.199	S/S Assouan 1.919
Khedivial Mail Steam Ship & Graving Dock Company	S/S Nairung Bombay	?	Ce. 1 600 1 008	
& Persia Steam Navigation Company	S/S Laisang ?	1892	env. 4 100 2 460	
		?	?	?
S/S Muttra	British India Steam Navigation Company	1891	4.644	2.786
Bharata	British India Steam Navigation Company	1902	4.039 1.950 *)	
S/S Rheinfels	Bombay i 1914 ; entendu de la compagnie allemande de navires à vapeur "Hansa".	1905	5.614	3.368

S/S Karmala



Le S/S Karmala fait escale au port de Colombo.
À partir d'une carte postale, datée du 2 avril 1924.

Le navire de commandement du corps expéditionnaire était le S/S Karmala, qui était le plus grand et le plus moderne des navires de la flotte de transport.

Le navire a été affrété par la Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, qui a d'ailleurs fusionné avec la British India Steam Navigation Company en 1914.

En service civil, le navire était destiné à transporter 80 passagers en 1re classe et 68 en 2e classe.



S/S Kashmir, navire jumeau du S/S Karmala.
Fra P&O Liners (cartes postales Simplon).

S/S Karmala

Données

1914-1932

En service

Peut-être aucun en 1914 [4](#)

Armement

146,3 m

Longueur

17,7 m

Largeur

5,8 m

Brouillon

15 bouton

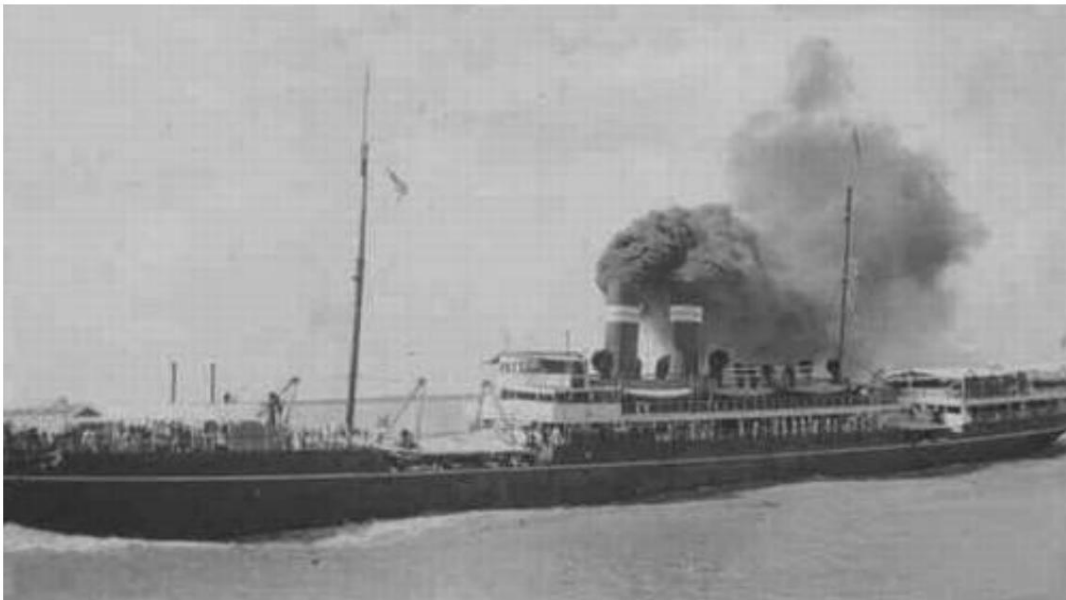
Pet

?

Équipage

En 1914-15, P & O Line a construit un total de six navires de la classe dite K: Khiva, Khyber, Karmala, Kashgar, Kashmir et Kalyan.

S/S Bharata



S/S Bharat.

Cartes postales de l'Inde britannique (Merchant Navy Officers.com)

En service civil, le navire était destiné à transporter 42 passagers en 1re classe, 32 en 2e classe et 2 438 passagers en pont [5](#).

Lors des opérations à Tanga, les Bharata emportaient la 28e batterie de montagne, commandée par le major CE Forestier-Walker).

Une photo des canons de la batterie, en position sur le pont du Bharata, est reproduite dans la partie 1.

	Quantité
28e batterie de montagne	
Officiers anglais	5
Officiers indiens	3
Sous-officiers et soldats indiens	277
Aides	31
Total	316
Canons de montagne de 10 pdr	6
Mule	164

En plus de l'équipage, des canons et des mules, le Bharata devait également transporter le stock de munitions de la batterie.



British India Steam Navigation Company - Insignes pour officiers, sous-officiers, etc.

Fra British India Steam Navigation Company.

Sur les uniformes blancs des troupes, probablement portés lors des opérations en cours, les insignes étaient portés sur les épaules, tandis que les insignes de manche illustrés ici étaient portés sur l'uniforme bleu foncé de la compagnie.

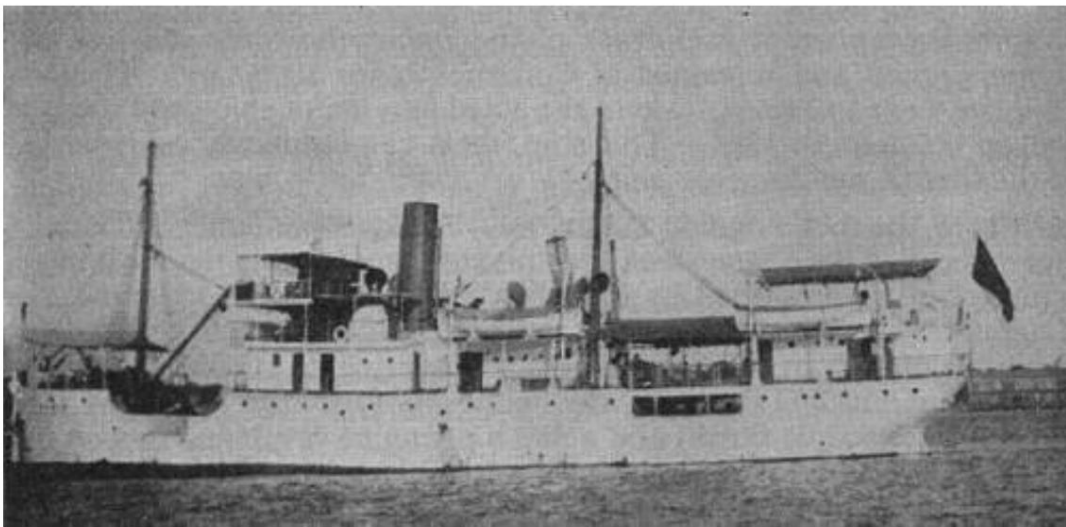
Navires locaux

Dans la journée et la soirée du 1er novembre 1914, un certain nombre de navires locaux de Mombasa et de Zanzibar, avec des barges en remorque, rejoignent le convoi du Corps expéditionnaire :

Tableau 2 : Navires affrétés en Afrique de l'Est

Navires de type Mombasa Navires de type Zanzibar

S/S Bajune	Remorqueur S/S Cupidon	Petit bateau à vapeur (611 tonneaux)
S/S Mvita	Remorqueur S/S Khalifa	Remorqueur à vapeur
Inconnu	Remorqueur S/S Helmoth	plus petit
Inconnu	Remorqueur S/S Tanga	Remorqueur



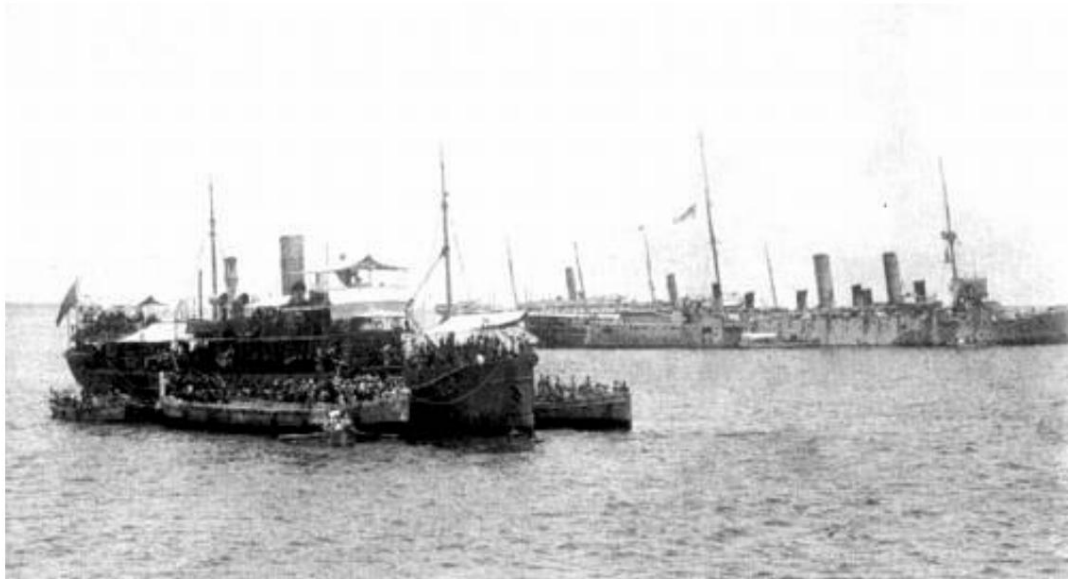
Cupidon S/S, ca. 1920.
De Zanzibar dévoilé.

Les navires de Zanzibar ont également transporté plus de 2 000 corps d'aides indigènes, recrutés à Zanzibar, qui devaient aider le corps expéditionnaire. Ces vaisseaux plus petits et les lattes devaient servir au débarquement des troupes.

Le S/S Helmoth était à l'origine allemand, mais fut saisi le 4 août 1914 dans le port de Zanzibar, tandis que le S/S Tanga était auparavant basé à Tanga. La source 1 qualifie les deux remorqueurs de "grands", mais les sources disponibles ne fournissent pas d'autres informations.

Le plan du débarquement

Aucune des unités militaires navales ou terrestres n'était connue pour avoir l'expérience du débarquement à partir d'une plage ouverte, et cela n'a pas été répété - ni même testé - à l'avance. Il a donc fallu plus de temps que prévu pour que les soldats soient transférés sur les barges et les bateaux qui devaient les transporter à terre.



Le S/S Cupid au mouillage au large de Ras Kasone, avec entre autres Le HMS Fox en arrière-plan.
De Source 2.

Les barges du côté de Cupidon, ainsi que les bateaux d'un ou plusieurs navires de la flotte de transport, présentent un intérêt particulier.

La photo peut avoir été prise dans le cadre de l'évacuation du 5 novembre 1914.

Tableau 3 : Répartition des unités sur les navires de la flotte de transport

Débarquement prévu le jour J

Navire	Unités primaires à bord	Personnes
S/S Pentakota	13e Rajput	824
S / S Jeddah	61e King George's Own Pioneers	836
S/S Hodayun	Faridkot Sappers and Miners (1 Company) et le Punjab Supply Coolie Corps	850
S/S Khosrow	2e fusils du Cachemire	840
S / S Barjora	3rd Kashmir Rifles et 3rd Gwalior Infantry (chaque ½ bataillon)	835
S/S karmala	Les états-majors du corps expéditionnaire et des deux brigades, ainsi que le 2nd Loyal North Lancashire Régiment *)	1.174
S/S Abbassieh	Unités sanitaires et No. 5 Pontoon Park, bombay sapeurs et mineurs	740

*) Le 2nd Loyal North Lancashire Regiment et l'état-major de la 27th (Bangalore) Brigade devaient passer en premier, cependant atterrit J+1.

Atterrissage prévu à J+1

S/S Assouan	63e Infanterie légère de Palamcottah	820
S / S Nairung	98e d'infanterie	820
S/S Laisang	101e Grenadiers	820
Écrou S/S	25th og 26th (Chemin de fer) Compagnies, sapeurs et mineurs, samt Railway Coolie Corps	1.492

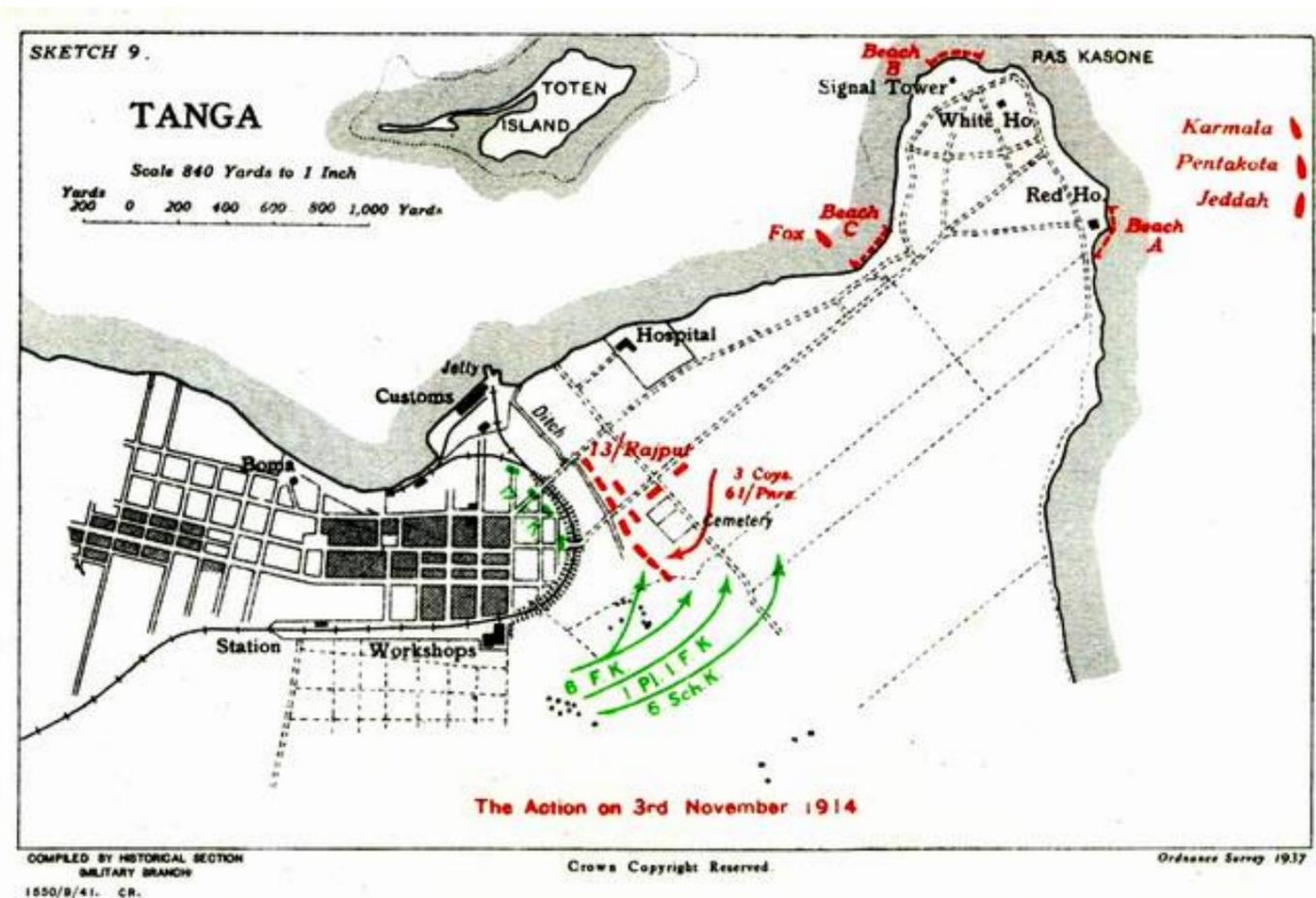
En règle générale (Source 5), la formule 4 tonnes de tonnage net par homme et 12 par cheval pour calculer la quantité qu'un navire peut transporter. Une analyse de la capacité de transport des navires par rapport au nombre de personnes et de mules qui se trouvaient à bord confirme les informations des sources selon lesquelles les conditions spatiales étaient serrées, voire extrêmement serrées à Assouan (voir partie 1).

Exploitation minière

L'un des facteurs retardant le débarquement était le danger de mines dans le port de Tanga.

Lorsque le commandant Caulfield donne au gouverneur du district allemand, Bernhard Auracher, la notification officielle que le cessez-le-feu local a expiré avec un préavis d'une heure, le commandant a demandé si le port était miné, et le gouverneur du district réussit - tout à fait contrairement à la réalité - donner l'impression que le port était malheureusement miné.

A l'origine, il était prévu de faire le débarquement à Tanga même, mais le danger des mines - et le risque d'occupation de la ville - fit que la plage A fut choisie comme point de départ. L'intention est maintenant que les 13th Rajputs et 61st Pioneers atterrissent sur la plage A puis sécurisent Tanga. Lorsque cela s'est produit - attendu dans la nuit du 2 au 3 novembre 1914 - le reste du corps expéditionnaire doit être débarqué à Tanga, conformément au plan initial.



Carte de situation - Tanga, 3 novembre 1914 (D-Day).

De Source 1.

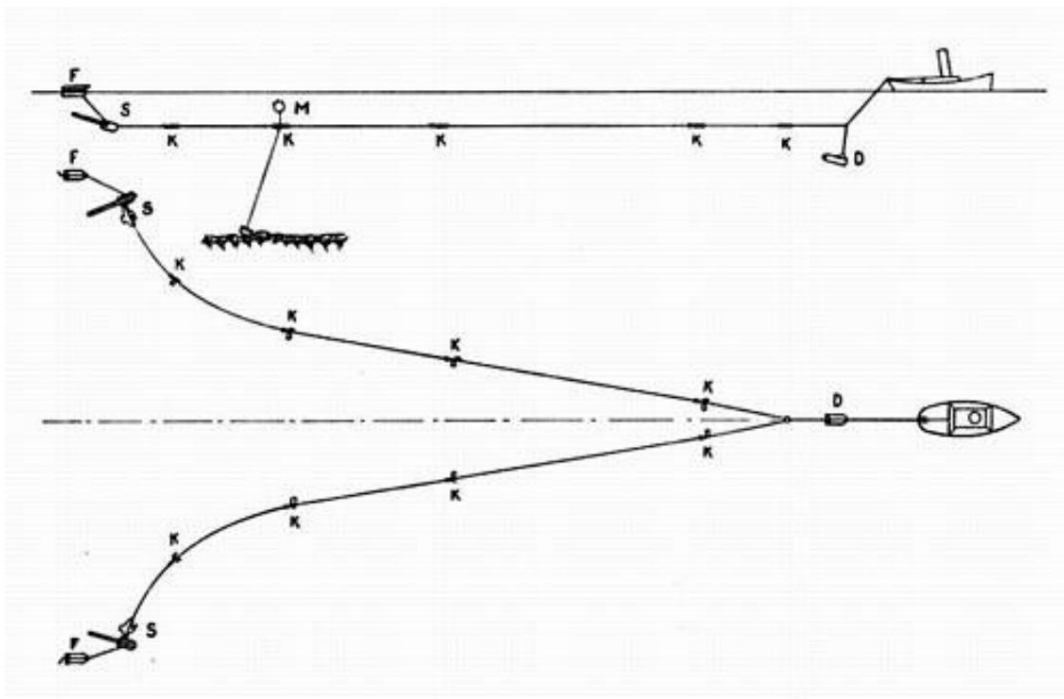


Schéma de principe - Repassage
de la mine, à l'aide d'un fer dit en Y (vu de côté et de dessus).
De Source 9.

D : Dragon F : Flotteur (pavane)
K : Blaster M : Une mine capturée S. Ciseaux

L'ancien remorqueur allemand S/S Helmut, sous le commandement du sous-lieutenant (sous-lieutenant) CJ Charlewood, déployé comme dragueur de mines (Source 3).

Le déminage pourrait être fait comme indiqué sur cette illustration.

Le cerf-volant est un flotteur en bois qui maintient la ligne de remorquage à une profondeur appropriée.

Lorsque la corde d'ancrage d'une mine est attrapée par le fil d'acier puis coupée par le couteau à ciseaux, elle flotte à la surface où elle peut être neutralisée.

J'imagine que le HMS Fox a apporté ou pourrait improviser un équipement similaire afin que Helmut puisse être équipé pour la tâche. En tout cas, le dessin montre avec brio un "remorqueur" utilisé comme dragueur de mines.

Aucune des sources que j'ai lues ne traite de la façon dont ce travail a été effectué ou de l'équipement utilisé, mais seulement du résultat : aucune mine n'a été trouvée, seulement divers bois coulés.

Tout aussi important est que le déminage et surtout la communication du résultat du HMS Fox au S/S Karmala prennent tellement de temps qu'ils retardent le débarquement, qui ne peut débuter que dans la nuit du 2 au 3 novembre 1914.

La passerelle de la plage A

Le corps expéditionnaire ne compte que 3 pilotes ayant une connaissance suffisante des eaux. Naviguer dans les eaux autour de Tanga est rendu encore plus difficile, car les Allemands ont supprimé toutes les marques de fairways, de seamarks et autres.



Navires anglais au mouillage au large de Ras Kasone, au large de la plage A.
De l'histoire de Tanga.

La plage A peut difficilement être décrite comme un point de départ idéal pour un débarquement, car les barges censées transporter les soldats à terre ne pouvaient être remorquées jusqu'à la côte, l'eau étant trop peu profonde. Ils ont donc été tirés la première distance par les remorqueurs, puis ont dérivé par leurs propres moyens, aidés par des gaffes et autres. Cependant, certains se sont échoués dans les eaux peu profondes et le personnel a dû parcourir la dernière distance à gué.

L'image est reproduite dans la partie 3, mais est également intéressante ici, car le navire à l'extrême droite de l'image pourrait être le S/S Cupid ; le navire avant à gauche sur la photo pourrait être le S/S Bharata.

Au premier plan, vous pouvez voir les palétuviers qui caractérisent cette section côtière, ainsi que les jetées.

Fermeture

Le commandant Caulfield a été rappelé à la maison le 12 novembre 1914. Le secrétaire de la Marine, Winston S. Churchill, voulait renvoyer Caulfield pour incompetence, mais a été persuadé de ne pas le faire. La source 2 indique que Caulfield a reçu le commandement d'un ancien cuirassé (nom non donné) et qu'il a terminé la guerre en tant que contre-amiral.

Au cours de la bousculade qui a suivi pour placer la responsabilité de l'échec de l'opération, le commandant Caulfield a écrit qu'il n'avait en aucun cas été informé qu'il était important pour le général Aitken de débarquer toute sa force le plus rapidement possible. S'il l'avait seulement senti, il (Caulfield) aurait ignoré toutes les considérations de mines possibles et aurait laissé toute la flotte naviguer dans le port de Tanga. Qu'il n'y ait pas pensé lui-même est surprenant aujourd'hui.

Si les deux commandants avaient été sur le même navire, la cause de ce malentendu n'aurait probablement pas été présente, mais dans quelle mesure le général quelque peu flegmatique Aitkens a-t-il réellement exprimé son désir dans la situation actuelle, on ne peut que le deviner. Dans un rapport un peu plus tardif, qui doit bien sûr présenter ses propres actions sous un jour favorable, Aitken ne cache cependant pas son désir.

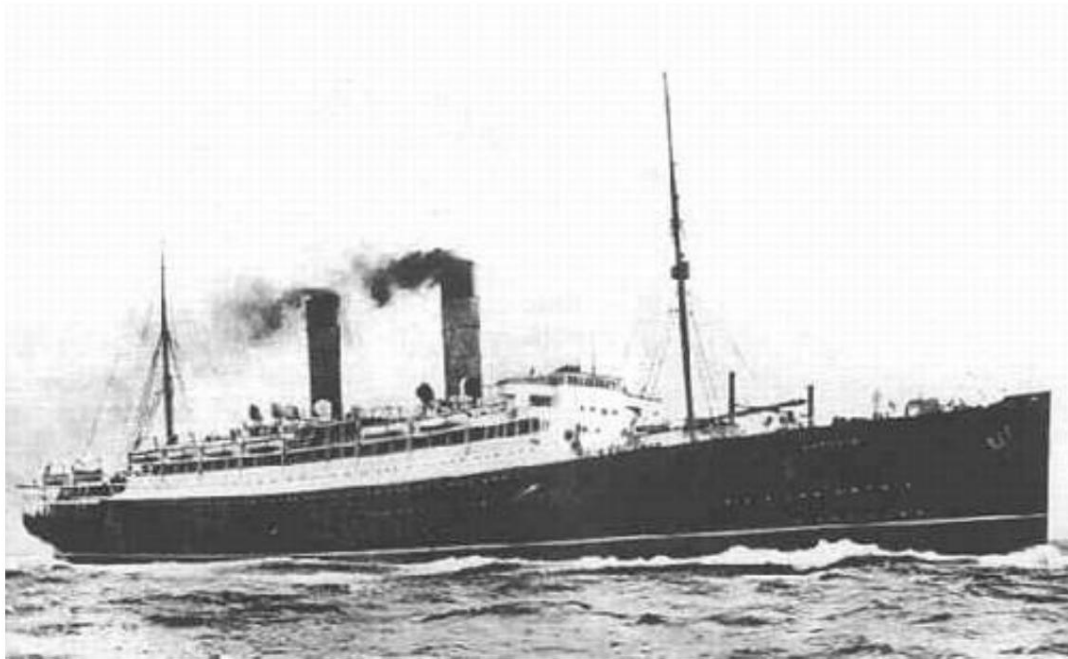
Sources

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. Dix-sept lettres à Tattam - Un chirurgien de la Première Guerre mondiale en Afrique de l'Est af Ann Chricton-Harris, Kenney

Ouest , Toronto , 2001 , ISBN 0-9689142-0-9 .

4. HMS Fox (1893) (Wikipédia).
5. 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.
6. Manuel des opérations navales et militaires combinées (1913). Des extraits de ceci sont reproduits dans Grasping Gallipoli - Terrain, cartes et échec aux Dardanelles, 1915 de Peter Chasseaud et Peter Doyle, Spellmount Ltd., Tunbridge Wells/Kent 2005, ISBN 1-86227-283-2.
7. Livre de mémoire à utiliser sur le terrain, lors d'exercices et de jeux de guerre par le lieutenant-colonel HH Jørgensen, N. Olaf Møllers Forlag, Copenhague 1936.
8. S/S Karmala (Encyclopédie Péninsulaire).
9. The Defence Book par le colonel T. Andersen, Gyldendal, Copenhague 1941.

Post-scriptum - HMAMC Laconia



S/S Laconie.

Fra La ligne Cunard, partie 6 (officiers de la marine marchande).

Dans mon article The Battle of Tanga de Geoffry Regan je déclare que HMAMC Laconia [6](#)) était navire de commandement lors des opérations en novembre 1914.

Des investigations plus approfondies ont montré que ces informations sont erronées et que le S/S Karmala, cf. ci-dessus, avait ce rôle.

Laconia, qui appartenait à l'origine à la Cunard Steamship Company, faisait à cette époque partie des forces navales britanniques stationnées en Afrique du Sud. Un résumé d'un télégramme [7](#)) du 1er janvier 1915 de l'Amirauté au commandant en chef de la flotte en Afrique du Sud se lit comme suit :

"Télégramme de l'Amirauté à C. à C., Cap, sur les mouvements des troupes sud-africaines vers la baie de Walfisch pour une expédition vers l'Afrique du Sud-Ouest allemande [plus tard la Namibie], regrettant qu'aucun croiseur ne soit disponible pour fournir des escortes. Lui ordonnant de conserver un magasin armé Laconie jusqu'à nouvel ordre."

Une relecture de ma source d'origine - Troopships (Spartacus.net) - montre que la Laconie a opéré pour la première fois au large de l'Afrique de l'Est à partir d'avril 1915 et quatre mois après, après quoi elle a été déployée (à nouveau) pour résoudre des tâches de patrouille dans la partie sud de la Atlantique. L'effort en Afrique de l'Est a eu lieu, pour autant que l'on sache, lors de la chasse au SMS Königsberg [8](#)).

Par Finsted

Noter:

- 1) Le dessin provient des Détails techniques du HMS Fox (Naval History).
- 2) Du danois Huskebog pour une utilisation sur le terrain, lors d'exercices et de jeux de guerre (Source 5). En 1969, l'unité de mesure tonneaux de jauge brute a été remplacée par la jauge brute, voir glossaire maritime (Lodsen.dk). Voir aussi Sur le transport maritime des unités de l'armée, 1905-1939 pour des informations détaillées sur, par exemple. conversion du tonnage brut en tonnage net. La formule de conversion du tonnage brut au tonnage net est en moyenne de 100 à 60.
Le tonnage net indiqué par *) est basé sur des informations spécifiques sur les navires, tandis que les autres totaux nets sont calculés selon la formule ci-dessus.
- 3) Quai de creusement = cale sèche.
- 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. juillet 1918 Karmala som "... un navire britannique avec un équipage britannique, un ancien cargo transformé en transport de troupes. Très sale et pas de place. " Senere nævner han, à "... il doit y avoir environ 2 000 soldats sur ce navire" og "... Notre transport a 3 canons - un long de 6 pouces à l'arrière et un obusier de 6 pouces de chaque côté." Le journal personnel de William J. "Bill" Schira pendant la Première Guerre mondiale (Archives de documents de la Première Guerre mondiale).
- 5) Liste de la flotte 1900-1909 (British India Steam Navigation Company).
- 6) Les HMAMC (= His Majesty's Armed Merchant Cruiser) étaient des navires à passagers/transport de troupes armés.
- 7) CHAR 13/38/69-70 (Centre d'archives du Churchill College Churchill).
- 8) Lisez à propos de SMS Königsberg dans les articles The Königsberg Incident and the Great War in East Africa (War Times Journal) et Blockading German East Africa 1915-16 (Australian Navy), qui ne mentionnent cependant pas la Laconie.