

À propos des unités du génie anglais en Égypte, 1915-1917

Introduction

Cet article peut être lu dans le contexte du soulèvement de Senussi et comme information de base pour les unités qui ont participé à la répression du soulèvement de Senussi en 1915-16.

Unités d'ingénierie anglaises en Egypte

Le manque d'unités du génie anglais dans la Western Frontier Force était prononcé, et lorsque la force fut créée en novembre 1915, il fallut se contenter d'un détachement du Département des travaux militaires égyptiens, qui réussit cependant bien à Marsa Matruh. Après le retrait de Gallipoli, la situation change légèrement.

Force frontalière occidentale

L'histoire officielle anglaise des combats en Égypte (Source 1) mentionne qu'un détachement de la Kent Field Company Royal Engineers est arrivé en décembre 1915, mais ne mentionne pas davantage les efforts des pionniers.

Si l'on compare les informations avec l'histoire du Corps of Engineers, telle que présentée sur le site du musée Royal Engineers (Source 2), il apparaît que le détachement était composé d'éléments de deux compagnies d'ingénierie du Kent.

- 1/1st East Kent Field Company Royal Engineers (Force territoriale) 1/2nd Kent
- Field Company Royal Engineers (Force territoriale).

Les efforts du détachement sont appelés la construction de routes et de fortifications de campagne à Sollum, où l'approvisionnement en eau est également en cours d'expansion. Le port de Sollum, qui devait désormais desservir un nombre considérable de navires, fut agrandi d'une jetée, construite par le même détachement du génie.

Le détachement du génie avance vers Sollum avec la force du brigadier général Lukin, c.-à-d. 1ère brigade d'infanterie sud-africaine, et il est probable que des tâches liées aux routes, aux fortifications de campagne et à l'approvisionnement en eau aient également été effectuées en route vers Sollum, tandis que la construction de la jetée n'a peut-être eu lieu qu'après le 14 mars 1916, lorsque Sollum était occupé .



Filtrage de l'eau.

Carte n° 8 dans la série de cartes à cigarettes Army Life de John Player, 1910.

De la bibliothèque numérique de New York [1](#)).

Ce qui suit est imprimé au dos de la carte :

"La nécessité d'obtenir de l'eau pure pour les troupes lorsqu'elles sont en service actif a entraîné l'installation de chariots de filtrage modernes sur diverses unités.

Chacun peut filtrer afin que 12 hommes puissent puiser de l'eau potable tant que dure l'approvisionnement en eau. La consommation d'eau pour un corps d'armée composé de 160 000 hommes et d'environ 70 000 chevaux serait d'environ 1 500 000 gallons par jour. "

Lignes de communication

Jusqu'en avril 1917, date à laquelle la campagne contre les Senussi prend effectivement fin, un certain nombre d'unités du génie supplémentaires sont déployées, en tout ou en partie. Ces unités comprenaient :

- 2/1st Cheshire Field Company Royal Engineers (Force territoriale) occupant un pont flottant à Bahr Yusuf [2](#)). L'entreprise a ensuite remplacé le pont par un pont à piles en tonneau (un pont de campagne). De plus, l'entreprise a creusé un certain nombre de puits pour l'approvisionnement en eau des chemins
- de fer. 1/1st Welsh Field Company Royal Engineers (Territorial Force), qui a construit une route entre El Alamein et Moghara ainsi que des fortifications (blockhaus). La compagnie a été remplacée à un moment donné en 1916 par la 37th Army Troops Company Royal Engineers. 5th Royal Anglesey
- Militia Royal Engineers, qui a posé l'approvisionnement en eau en relation avec la ligne de chemin de fer nouvellement construite vers Bahera (capacité 800 000 litres d'eau par semaine). La société a établi un env. Pont flottant de 30 m de long sur Bahr Yusuf (ouest de Samalut) et fortifications (blockhaus).

Kent (Forteresse) Royal Engineers (Force territoriale)



D'après les insignes
régimentaires de TJ Edwards,
Gale & Polden Limited, 1951

Le département retrace son histoire au 1st Sussex Royal Engineers (Volunteers), formé le 24 mai 1890.

Lors de la création de la Force territoriale en 1908, les Royal Engineers du Kent et du Sussex (forteresse) ont été créés, avec la K Company du 1st Sussex Royal Engineers (Volunteers) comme première compagnie, initialement désignée A Company.

Le nom du corps est rapidement devenu le Kent (Forteresse) Royal Engineers [3](#)), tandis que la compagnie qui représentait le

La partie Sussex du nom est devenue les Cinque Ports (Forteresse) Royal Engineers.

Les tâches du département étaient dans la défense côtière de la Medway & Thames [4](#)) avec des unités de l'Essex and Suffolk Royal Garrison Artillery, où les deux compagnies Electric Light étaient responsables du fonctionnement des projecteurs, des équipements de signalisation, etc.

Kent (Forteresse) Royal Engineers, 1914

Subdivisions

Non. 1 Entreprise de travaux

Non. 2 Travaux Entreprise

Non. 3 Travaux Entreprise

Non. 4 Société d'éclairage électrique

Non. 5 Société d'éclairage électrique

Les compagnies du génie de la fortification, avec la désignation spéciale Works, utilisées dans les divisions du génie de la fortification de la Force territoriale, étaient comparables aux compagnies du génie de terrain traditionnelles, mais avaient une formation spéciale en fortification.

L'objectif de force de l'unité a été fixé à 17 officiers et 522 hommes en 1908, et la source 3 indique qu'en 1911, seuls quelques hommes manquaient pour atteindre l'objectif.



Les Royal Engineers de Kent (Forteresse) effectuant des exercices de construction de ponts.

De Source 7.

Une entreprise de travaux se composait d'env. 100 hommes, tandis qu'une société Electric Lights comptait env. 115 hommes.

L'auteur de la Source 3 estime qu'un compte rendu détaillé des tâches des entreprises ne sera pas d'intérêt général... une description de celle-ci n'étant pas immédiatement disponible, mais il précise néanmoins qu'il n'est guère possible de surestimer l'importance d'une pleine Entreprise de travaux équipée et performante .

La mobilisation

A la mobilisation en 1914, les unités prennent leur place dans la défense côtière.

Les trois compagnies du génie de la forteresse sont à partir de juin 1915 la fondation de trois compagnies du génie de terrain nouvellement formées.

Désignation en juin 1915	Affiliation aux divisions	Désignation dès 1917
1st (East Kent) Field Company Royal Engineers, Territorial Force	2ème monté Division	495e champ Entreprise
2e (Kent) Field Company Royal Engineers, 74e division de la Force territoriale		496e champ Entreprise
3e (Kent) Field Company Royal Engineers, 52e Division de la Force territoriale		497e champ Entreprise

Une liste des sociétés d'ingénieurs peut être trouvée dans Field Companies Royal Engineers (The Long, Long Trail), auquel les références ci-dessus aux divisions mènent également. Voir aussi Royal Engineers Fortress Companies 1914-1918 (The Long, Long Trail) pour plus de détails sur ces unités de forteresse.

La 3rd (Kent) Field Company Royal Engineers nouvellement formée, anciennement No. 3 Works Company, sont décrits comme étant des spécialistes du pontage.



Sous-lieutenant David Reginald Salomons, No. 3
Works Company Kent (Forteresse)
Royal Engineers, env. 1911.
De Source 7.

À l'avant

D'octobre 1915 à juillet 1916, la 1st (East Kent) Field Company faisait partie de la 2nd Mounted Division (Territorial Force) dont les régiments de cavalerie étaient déployés à la fois à Gallipoli et en Égypte.

Les 2e et 3e compagnies de terrain (Kent) ont également été envoyées à Gallipoli.

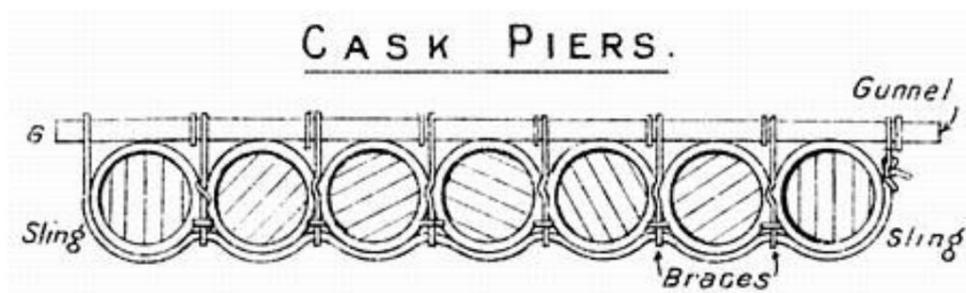
La 3rd (Kent) Field Company est en grande partie perdue lorsque les transports de troupes [6](#)) HMS HYTHE, où se trouvaient les Pioneers, et S/S SARNIA entrent en collision dans le port d'embarquement de Mudros, dans la nuit du 28 octobre 1915.

Pour des raisons de sécurité, les deux navires naviguaient dans l'obscurité et n'avaient aucune autre forme de marquage.

127 hommes de la 3rd (Kent) Field Company, dont le commandant en second, le capitaine David Reginald Salomons, se sont noyés. 27 autres hommes ont été perdus dans l'accident.

David Reginald Salomons, héros de la Première Guerre mondiale (Source 7) fournit des informations supplémentaires sur l'entreprise et l'accident. Voir aussi les survivants de Kent se retirent de Gallipoli (A Blast From the Past, 1915).

Un "pont de jetée de barils"

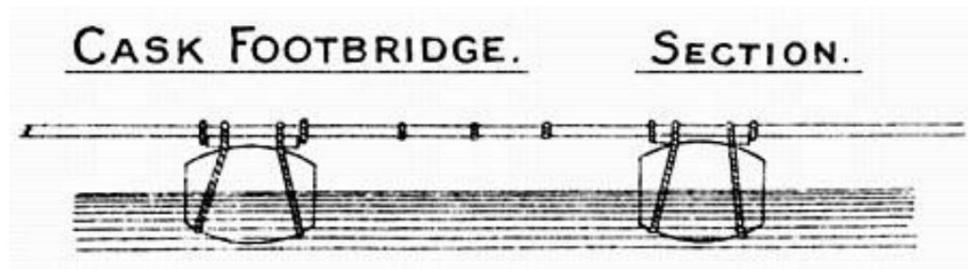


Ponton construit à partir de tonneaux.
De Source 8.

Le pont sur le terrain que la 2/1st Cheshire Field Company a frappé à Bahr Yusuf est techniquement appelé un "tonneau

pont de la jetée".

Je ne sais pas trop à quoi ressemblait un tel pont. Je suppose qu'il s'agit d'un pont flottant, dont les pontons sont constitués de tonneaux, qui, dans la terminologie de l'ingénierie contemporaine, sont appelés tonneaux.



Pont piétonnier sur tonneaux.

De Source 8.

La source 8 contient un aperçu des dimensions et de la capacité de charge relative des différents barils. Le plus grand type a une capacité de 170 gallons (environ 765 l), tandis que le plus petit ne contient que 6 gallons (environ 27 l).



Pont de baril du Royal Engineers, 1916.

À partir d'une carte postale contemporaine, cachet de la poste du 14 avril 1916.

Le calcul sûr de la capacité de charge d'un baril est la mesure de la pièce x 0,9 en livres, soit 1 563 livres pour le plus grand des barils.

Les barils peuvent également être utilisés en combinaison avec l'équipement de pont de terrain, comme indiqué dans l'illustration de droite.

Le terme baril dans le texte imprimé reflète probablement le terme plus courant pour un baril, un baril.

Sources

1. Histoire de la Grande Guerre, opérations militaires en Égypte et en Palestine, volume I, du déclenchement de la guerre avec l'Allemagne à juin 1917 par le lieutenant-général Sir George Macmunn et le capitaine Cyril Falls, HSMO, Londres 1927.
2. Histoire du Royal Engineers Corps : The Corps and the First World War, The Senussi Campaign (Royal

Musée des Ingénieurs)

3. L'armée territoriale de Sa Majesté - un compte rendu descriptif de la yeomanry, de l'artillerie, des ingénieurs et de l'infanterie avec le service militaire et le corps médical, comprenant l'armée impériale du roi de la deuxième ligne' par Walter Richards, Virtue & Co., Londres (ca .1911).
4. Royal Engineers (Volunteers) 1859-1908 par RA Westlake, publication privée 1983, ISBN 0-9508530-0-3.
5. L'armée britannique d'août 1914 - Un annuaire illustré par Ray Westlake, Spelmount Limited, Tunbridge Wells, Kent 2005, ISBN 0-86227-207-7.
6. Règlement de la Force territoriale et des associations de comté, 1908 publié en 1908 par l'armée Conseil. Republié en 2003 par Naval & Military Press, ISBN 1-84342-574-2.
7. David Reginald Salomons, héros de la Première Guerre mondiale (Canterbury Christ Church University, Salomons Musée).
8. Manual of Field Engineering, 1911, publié par le General Staff, War Office, His Majesty's Stationary Office, Londres 1914.

Post-scriptum

Dans mon article Figures of Britain - Horse drawn coaches - Part 4, j'ai montré une plaque de Caton Woodville qui est mentionnée comme montrant les Kent Royal Engineers Volunteers, vers 1908, mais je n'ai trouvé aucune information sur l'unité elle-même. Cet encours aurait dû être mis en place, bien que la désignation de l'unité soit plus précisément Kent (Fortress) Royal Engineers.

Par Finsted

Remarques:

- 1) La compagnie de tabac WD & HO Wills a émis la série correspondante de 25 cartes en 1914.
- 2) Bahr Yusuf est un canal de 15 km de long qui relie le Nil à l'oasis du Fayoum (à environ 100 km au sud-ouest du Caire). Du Fayoum (Encyclopedia Britannica 1911).
- 3) Le premier commandant du corps était le Major Holman Fred Stephens (1868-1931) (Colonel Stephens Railway Museum). Tout au long de sa vie, il a été impliqué dans diverses unités de génie volontaire, dont la 1ère. Sussex Royal Engineers (Volunteers) à Eastbourne, où il a été nommé lieutenant en 1896.
- 4) Voir mon article Sur l'artillerie côtière anglaise, 1910-1940
- 6) Un article du Great War Forum décrit le HMS HYTHE comme suit : "Le HMS HYTHE était un ferry transmanche à aubes de 509 tonnes construit en 1905 et appartenant à la South Eastern and Chatham Railway Company (SE&CR). Le navire opérait sur le Route Douvres-Calais jusqu'à sa réquisition par le gouvernement en 1914. Il est rapidement converti en dragueur de mines à vis et est basé à Scapa Flow en Ecosse. En 1915, le navire est envoyé aux Dardanelles pour travailler sur les mouvements de troupes de la baie de Mudros à la Péninsule de Gallipoli en Turquie. Vers 16 heures le 28 octobre 1915, le HYTHE entre en collision avec le SS SARNIA, un autre ferry converti mais beaucoup plus grand que le HYTHE."