

# Einige der indischen Einheiten, die an der Schlacht von Tanga teilgenommen haben, November 1914, Teil 4

## Einführung

Die in Teil 4 genannten Einheiten wurden größtenteils nicht in Tanga angelandet, sondern verblieben an Bord der Transportschiffe. Dabei handelt es sich um hochspezialisierte Pioniereinheiten, die erst bei vollständiger Kontrolle des Gebiets gelandet werden mussten, um für die weiteren Operationen in Deutsch-Ostafrika eingesetzt werden zu können.

## Pioniertruppen der Expeditionary Force B

Stabsoffiziere des Pioniertruppenkommandanten Royal Engineers: Oberstleutnant CB Collins

Regieassistent, Signale: Captain HC Hawtrey, Royal Engineers

Einheiten mit besonderen Aufgaben beim Bau und der Instandsetzung von Eisenbahnstrecken

61. King George's Own Pioneers 1) —

Nr. 1 Kompanie, Faridcot Sappers and Miners (*Lieutenant Colonel Harnam Singh*) 25. und 26.

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

Nr. 5 Brückenzug (Ponton Park), 3. Pioniere & Bergleute

Andere kleinere Maschinen- und Telegrafeneinheiten

Engineer Field Park Nr.

3 Foto-Litho-Sektion, 2. Queen's Own Sappers & Miners Nr. 4 Druckabteilung,

2. Queen's Own Sappers & Miners Feldpostamt

Telegrafeneinheit

Motorradfahrer-Signalabschnitt

Tabelle 1: Festigkeitswerte – Technische Einheiten (Quelle 1)

Pr. 1. November 1914	Faridcot Pioniere	Eisenbahntruppen	Überbrückung Zug	Feld Park	Drucken Abschnitt	Foto Abschnitt
Englische Offiziere	1	16	1	1		
		15		3	2	2

Englische Unteroffiziere und Gefreite

5 33 1

Indische Offiziere

159 712 22 14 4 4

Indische Unteroffiziere und Gefreite

**165 776 24 18 6 6**

**Gesamt**

23 700 4 19 3 3

Helfer

18 16

Maultier

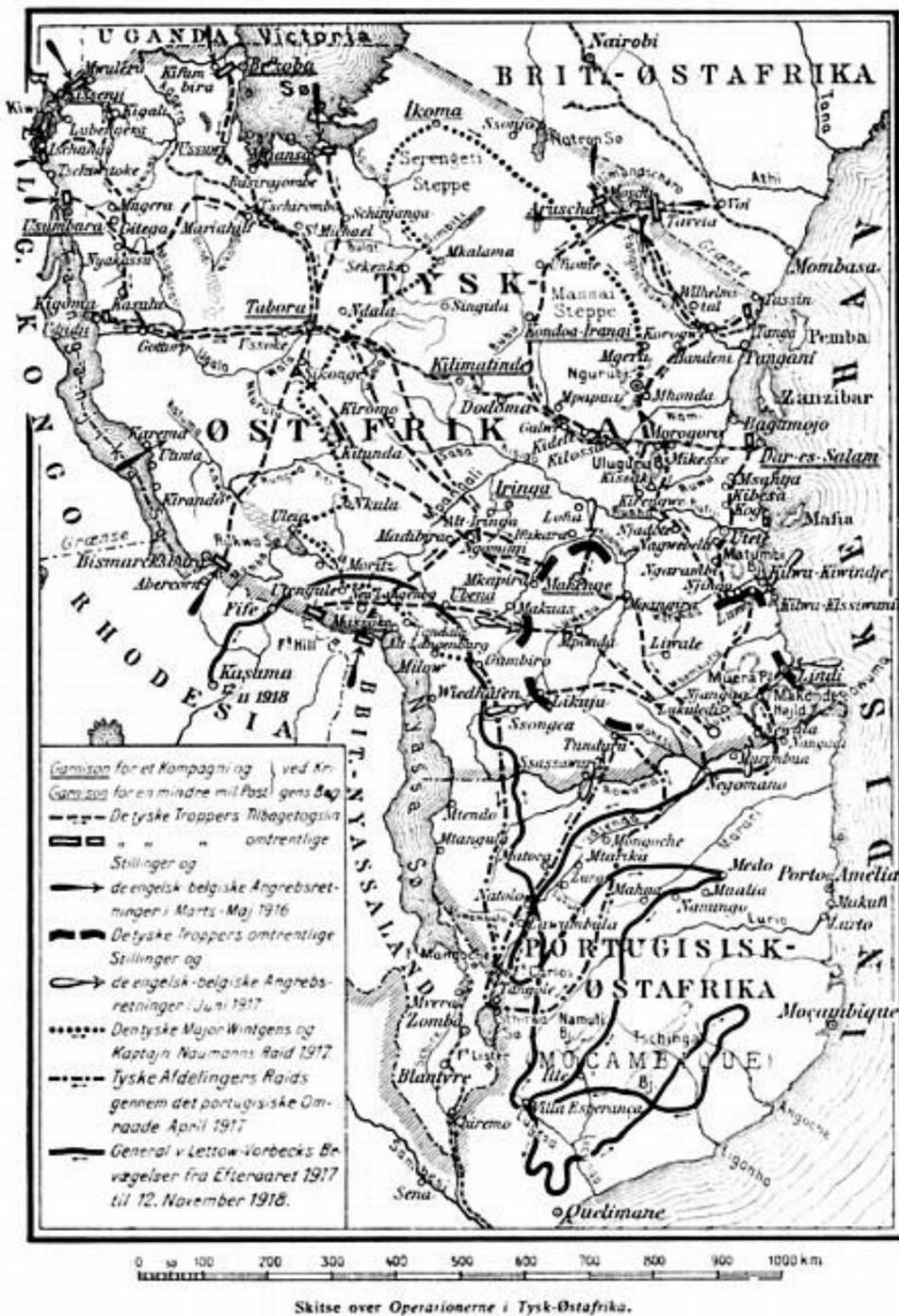
Als das Expeditionskorps über relativ große, auf den Eisenbahnbau spezialisierte Kräfte verfügte, ist es der Bedeutung der zentralen Eisenbahnlinie Deutsch-Ostafrikas geschuldet, die sich von Dar-es-Salaam am Indischen Ozean im Osten bis nach Kigoma erstreckt, am Tanganjikasee im Westen - eine Strecke von weit über 1.000 km.



*Deutsche Truppen in Südwestafrika zerstören auf ihrem Rückzug eine Eisenbahnlinie 2).* —

Der Generalstab in London ging davon aus, dass die Bahnlinie mehr oder weniger zerstört würde.

Die Eisenbahnlinien erscheinen auf Karte 1, die auch einen Überblick über die Kampagne in Ostafrika gibt. Die Karte zeichnet sich nicht bei allen in dieser Arbeit besprochenen Orten aus. Dafür ist Karte 2 besser, wenn auch nicht perfekt. Wenn Sie wirklich ins Detail gehen wollen, schauen Sie sich die über 60 Karten von Source 1 an.



Karte 1: Überblick über die Operationen in Deutsch-Ostafrika 3). \_\_\_

Die Absicht des Expeditionskorps B war, zunächst die Herrschaft über den nördlichen Teil Deutsch-Ostafrikas und dann, verstärkt mit Einheiten aus Englisch-Ostafrika, dann die weitere Kontrolle über die nördliche Hälfte Deutsch-Ostafrikas zu sichern. Der Generalstab erwartete, dass der deutsche Widerstand schließlich zusammenbrechen würde, wenn das Expeditionskorps vorrückte.

Dies geschah jedoch nicht, und erst 1916 konnten die ursprünglichen Aufgaben ausgeführt werden.

Zusammen mit dem Expeditionskorps kamen eine Reihe von Leuten, die die Eisenbahnen in den eroberten Gebieten führen sollten Deutsch-Ostafrika:

- Eisenbahndirektor: *Sir W. Johns*
- Stellvertretender Eisenbahndirektor: *J. Sutherland*
- Stellvertretender stellvertretender Eisenbahndirektor: *Major G. Lubbock, Royal Engineers*

Erschien unter anderem der Befehle von General Aitken, dass er den von Sir W. John geäußerten Wünschen hinsichtlich der Notwendigkeit der Reparatur der Eisenbahnlinie nachkommen sollte.

Die Eisenbahneinheiten, die als einige der am härtesten arbeitenden Einheiten in Ostafrika beschrieben werden, waren ständig damit beschäftigt, Schienenverbindungen zu bauen, zu warten und zu betreiben, parallel zum Vorrücken der Feldeinheiten, bei denen ein effizienter Versorgungsdienst, einschließlich Schienenverbindungen, eine zentrale Rolle spielte.

Die tägliche Arbeitsleistung umfasste u.a. Bau von 2-3 km Eisenbahnschienen, eine Leistung, die selbst unter den denkbar besten Bedingungen in Friedenszeiten kaum zu übertreffen ist. (Quelle 1)

## Nr. 1 Unternehmen, Faridkot Sappers and Miners



Wappen von Faridkot 4). \_\_\_

Es wird angenommen, dass das Abzeichen im Regimentsabzeichen der Pioniere enthalten war.

Faridkot 5) war ein kleiner unabhängiger Staat (ca. 1.025 km<sup>2</sup>), gelegen im nordöstlichen Teil von Punjab, mit ca. 125.000 Einwohnern (1901). Die Armeestärke zählte 471 Mann (1911), von denen der Radscha 181 Mann der indischen Regierung in Form einer Ingenieurkompanie zur Verfügung gestellt hatte - Nr. 1 Firma Faridkot Sappers & Miners, gegründet am 26. Februar 1900.

Der indische Generalstabsbericht von 1911 beschreibt Faridkots Armee als "... von geringem militärischen Wert ..." (Quelle 8), dennoch erntete das Unternehmen große Anerkennung für seine Bemühungen während der Kampagne in Ostafrika.

Die Engineer Company wurde im Oktober 1914 mobilisiert und stand dann unter dem Kommando von Lieutenant-Colonel Harnam Singh, der Major BW Mainprise, Royal Engineers, als Berater (ausgewiesener *Special Service Officer*) hatte.

Die Kompanie war in einen Kommandozug und zwei Pionierzüge gegliedert und beförderte ein Team von 16 Maultieren. Angaben zur Stärkezahl variieren von 165 (Quelle 1) bis 130 (Quelle 4).

Das Unternehmen schiffte von Karatschi an Bord der S/S HOMAYUN aus, die nach Mombasa und dann nach Tanga fuhr. Das Unternehmen sollte am Ende des D-Day landen, aber da die taktische Situation Kampfgruppen erforderte, kam es nicht dazu.

Die Pioniere kehrten nach Mombasa zurück, von wo aus sie an die Grenze zwischen Englisch und Deutsch-Ostafrika geschickt wurden. Hier wurden sie zusammen mit den Ingenieureinheiten des Expeditionskorps B und einer großen Anzahl lokaler Arbeiter beim Straßenbau eingesetzt.



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

Indische Pioniere, Frankreich, 1914-15.

Von einer gleichzeitigen Postkarte.

Den Markierungen auf den Turbanen der Pioniere nach zu urteilen, stammen sie wahrscheinlich von den 48 .

Das Bild wird hier in Ermangelung von Bildern von Pionieren aus Faridkot gezeigt.

Der Bau von Straßen, Brücken und Eisenbahnen beschäftigte das Unternehmen bis Anfang 1918, als es nach Indien zurückkehrte. Sie kamen am 23. Februar 1918 nach 3½ Dienstjahren in Ostafrika in Faridkot an.

Das Unternehmen erntete viel Lob und trat unter anderem bei Ehrungen im Oktober 1917 durch den Bau einer gut 260 km langen Straße durch unwegsames Dschungelgelände innerhalb von 27 Tagen. Sie erhielten auch Anerkennung für den Bau schwimmender Brücken über die Flüsse Rufigi und Kisembaue (Februar 1917) und Rovuma (Januar 1918).

1918 Nr. 2 Firma Faridkot Sappers and Miners, aber es ist ungewiss, ob die älteste Firma die Bezeichnung „No. 1“ angenommen hat. Ich habe mich jedoch dafür entschieden, die Bezeichnung zu verwenden, um die beiden Einheiten getrennt zu halten.

1926 wurden den Faridkot Sappers and Miners die Banner verliehen: Kilimanjaro, Behobeho und East Africa, 1914-18.

## 25. und 26. (Eisenbahn-) Kompanien, Pioniere und Bergleute sowie Railway Coolie Corps

**Tabelle 2: Indische Eisenbahneinheiten vor 1914** (Quelle 9)

Einheit	Erstellt	Anmerkung
Eisenbahngesellschaft Nr. 1, Pioniere und Bergleute	1902	Erstellt unter der Schirmherrschaft von Bengal Sappers & Miners

Nr. 2  
Eisenbahngesellschaft,  
Pioniere und Bergleute

1905 Vielleicht gegründet unter der Schirmherrschaft der Bengal Sappers &  
Minenarbeiter

1909

Eisenbahnkorps von  
Pioniere und Bergleute

Eine Reserve, bestehend aus englischem und  
anglo-indischem Eisenbahnpersonal, um den  
Reservebestand zu besetzen.

Die Ursprünge der Eisenbahneinheiten der indischen Armee liegen in der Angst vor einer möglichen russischen Invasion in Nordindien und den anhaltenden Konflikten mit den Stämmen entlang der Nordwestgrenze. Es galt, schnell Verstärkung in die Gebiete bringen zu können, und dafür waren Gleisanschlüsse geeignet. Ab Anfang des 20. Jahrhunderts wurden die Eisenbahnlinien ausgebaut, ebenso wie Bestände an Ersatzgeräten (Lokomotiven, Waggons und Schienen) für den Einsatz während eines Konflikts erworben wurden.

**Tabelle 3: Festigkeitszahlen indischer Eisenbahneinheiten** (Quelle 9)

**Styrketal - Eisenbahngesellschaften 1902 1914 1923 Styrketal - Eisenbahnkorps 1909**

Englische Offiziere	2	1-5	2 Lokführer	35
Englische Unteroffiziere und Gefreite	2	1-5	2 Lokführer	3
Indische Offiziere	3		Bahnhofsvorsteher	1
		196	169	
Indische Unteroffiziere und Gefreite	161		Sonstiges Personal	11
<b>Gesamt</b>	<b>168</b>	<b>200</b>	<b>173</b>	<b>Gesamt 50</b>
Helfer			15	

In Friedenszeiten wurden die Aufgaben der Eisenbahngesellschaften vom Department of Public Works der indischen Regierung übertragen, die beiden Eisenbahngesellschaften hatten unter anderem beteiligte sich am Bau einer Schmalspurbahn zwischen Kohat und Thal und einer Breitspurbahn zwischen Quetta und Nuskhi.

Vor dem Ersten Weltkrieg wurde das Reservematerial hauptsächlich im Zusammenhang mit den großen Audienzen (*durbars*) in Delhi 1902 und 1911 verwendet, wo Indien die Krönung von Edward VI bzw. Edward VII feierte.



Indische Soldaten und Zivilarbeiter reparieren eine Eisenbahnstrecke in China, ca. 1900 [6](#)). —

Es ist nicht bekannt, ob die beiden Eisenbahnunternehmen im Expeditionskorps B mit den ursprünglichen Unternehmen identisch sind.

*Die Armee von Indien und ihre Entwicklung* (Quelle 5) gibt an, dass es 1923 zwei Eisenbahnunternehmen der Royal Bombay Sappers and Miners gab (1914: 3rd Sappers and Miners).

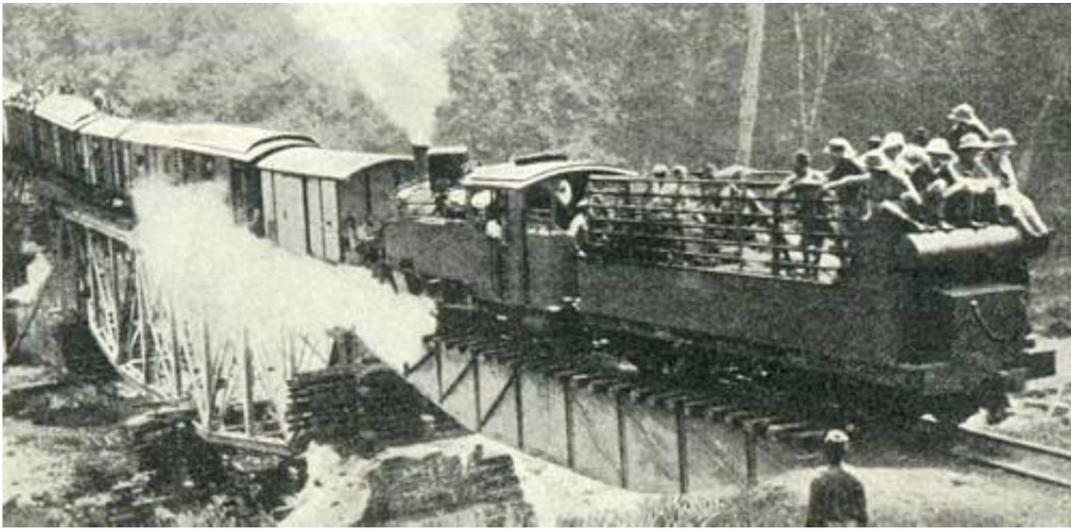
Im Sommer 1916 [7](#) werden zwei weitere indische Eisenbahngesellschaften nach Ostafrika geschickt:

27. Eisenbahngesellschaft, Pioniere und Bergleute

28. Eisenbahngesellschaft, Pioniere und Bergleute

Die Quellen erwähnen nicht genau, wie die Eisenbahnunternehmen und die dazugehörigen Arbeiterkorps organisiert waren, aber wenn die Stärkezahl für die Eisenbahnunternehmen in Tabelle 1 mit Tabelle 3 verglichen wird, ist entweder eine fast Verdopplung der Stärkezahl in Verbindung mit der Mobilisierung, oder es umfasst die Zahlen, die in der offiziellen Geschichtsschreibung (Quelle 1) wiedergegeben werden, tatsächlich alle vier Eisenbahngesellschaften. Das derzeit verfügbare Quellenmaterial kann keine nähere Erläuterung der Zahlen liefern.

Das erwähnte *Railway Coolie Corps* ist etwas kleiner als die Organisation des *Coolie Corps*, die in *The Indian Army - On Training Units of the First World War, Part 2* aufgeführt ist.



*Ein Zug britischer Soldaten passiert eine Eisenbahnbrücke im Norden Kameruns.*

In Ermangelung einschlägigen Bildmaterials aus Ostafrika muss dieses Bild die Bemühungen der Eisenbahnpioniere um den Eisenbahn- und Brückenbau illustrieren.

Die von den Deutschen gesprengte Brücke wurde von den Engländern restauriert und hier auf Tragfähigkeit getestet.

### **Segera (Karte 2, Gegenstand 1)**

Quelle 1 gibt einen Überblick per 12. Juli 1916, als die Eisenbahngesellschaften zum ersten und einzigen Mal als Kampftruppen eingesetzt werden:

#### **25. und 26. Eisenbahngesellschaften - Juli 1916**

Englische Offiziere	5
Indische Offiziere	6
Indische Unteroffiziere und Gefreite	300

Verzweifelt nach Kampftruppen sah der Chief of Supply Lines, Brigadegeneral WA Malleson, keine andere Möglichkeit, als die beiden Kompanien von lebenswichtigen Aufgaben auf der Usambara-Eisenbahnlinie (zwischen Moshi und Tanga) zu entlasten. Mit Lieutenant Colonel Wilkinson an der Spitze wird in Korogewe eine Truppe vervielfacht, in der unter anderem Ebenfalls enthalten ist eine kompaniegroße Streitmacht des Halbbataillons der Jind Imperial Service Infantry (einschließlich eines Maschinengewehrs), die ursprünglich Teil des Expeditionary Corps C war.

Trotz ihrer mangelnden Kampferfahrung schlagen sich die Eisenbahnpioniere gut und schaffen es in den folgenden fünf Einsatztagen, verschiedene deutsche Stellungen auszuschalten und ein, möglicherweise zwei deutsche Feldgeschütze zu erobern. Die feindliche Streitmacht wurde nach Befragung von zwei gefangenen einheimischen Trägern auf drei Kompanien geschätzt.

Wäre bei dieser Operation etwas schief gelaufen, hätte leicht die Hälfte der in Deutsch-Ostafrika verfügbaren Eisenbahnpioniere verloren gehen können - absolut lebenswichtige Ressourcen, die aus Indien nur sehr begrenzt ergänzt werden könnten.



### 3. Pioniere und Bergleute.

Gezeichnet von AC Lowett, 1910.

Postkarte aus dem National Army Museum, London.

Von links: 1) Lance

Naik (Lieutenant Corporal) (*Brahmane von Oudh*)

2) Jemadar (Leutnant) (*Dekhani Mahratti*).

## Abrundung

Es ist möglicherweise *die 25. und 26. (Eisenbahn-)Kompanie*, die den 3. Sappers and Miners das Kilimanjaro-Band [8](#))

- siehe Nr. 5 [Bridging Train](#), 3rd Sappers & Miners, entweder weil die Kompanien eigentlich dazu gehörten, oder weil das Korps nach dem Krieg die Heeresbahneinheiten samt Traditionen übernommen hat.

Die einzige andere Erwähnung der Eisenbahnunternehmen, die ich gefunden habe, erwähnt, dass die 26. (Eisenbahn-)Kompanie, Sappers & Miners, im Oktober 1918 in Samawah in Mesopotamien (170 Meilen südöstlich von Bagdad) eingesetzt [wurde](#) 9) .

### Nr. 5 Brückenzug, 3. Pioniere & Bergleute

Das offizielle Organigramm für eine Brückengesellschaft war 1914 noch nicht aufgestellt (Quelle 4). Personell entspricht die Brückenausbildung des Expeditionskorps jedoch in etwa der provisorischen Organisation.

Quelle 5, die die Zahlen von 1923-24 enthält, gibt keine Informationen über Material usw.

**Tabelle 4: Brückenzug**

	<b>1914</b>	<b>1923</b>
Englische Offiziere		2
Englische Unteroffiziere und Gefreite		3
Indische Offiziere		255
Indische Unteroffiziere und Gefreite	22	
<b>Gesamt</b>	<b>22</b>	<b>260</b>
Helfer		14
Transportwagen (AT-Wagen)	1	
Maultier (Lasttier)	5	
Ochsen (Zugtiere)	298	
Zugführer	194	

Meine Quellen liefern nur Fragmente der Bemühungen der Einheit in Ostafrika, aber es kann erwähnt werden, die Banner Kilimanjaro und Ostafrika 1914-18 unter den 28 wurden, die für die Bemühungen im Ersten Weltkrieg ausgezeichnet wurden. dass die 3rd Sappers and Miners



*Regimentsmärke*

*Royal Bombay Sappers and Miners, 1940.*

Von Quelle 6.

### **3. Pioniere und Bergleute - Historische Zusammenfassung (Quelle 3)**

1777: Lascar-Pioniere

1781: Das Pionierkorps

1830: Ingenieurkorps

1837: Corps of Bombay Sappers and Miners 1903: 3rd

Sappers and Miners 1921: 3rd Royal

Bombay Sappers and Miners

1923: Royal Bombay Sappers und Miners

## **Tanga (Karte 2, Punkt 2)**

Anhang B zum Operation Order No. 1 vom 1. November 1914 beschreibt die geplante Landung in Tanga. Die Landung der Truppen und des sofort zu verwendenden Materials musste innerhalb von zwei Tagen erfolgen, während die gesamte Landung erst nach sechs Tagen abgeschlossen sein sollte.

Das Personal der Brückenkompanie befand sich an Bord des Truppentransportschiffes S/S ABASSIEH, ihre Pontons und Überbrückungsgeräte auf dem Transportschiff S/S RHEINFELS. Am D-Day sollten sie zum Schlepper S/S BARJUN hinübersegeln, um – sofern es das Wetter erlaubt – ihre Pontons und Brückenausrüstung zu Wasser zu lassen.

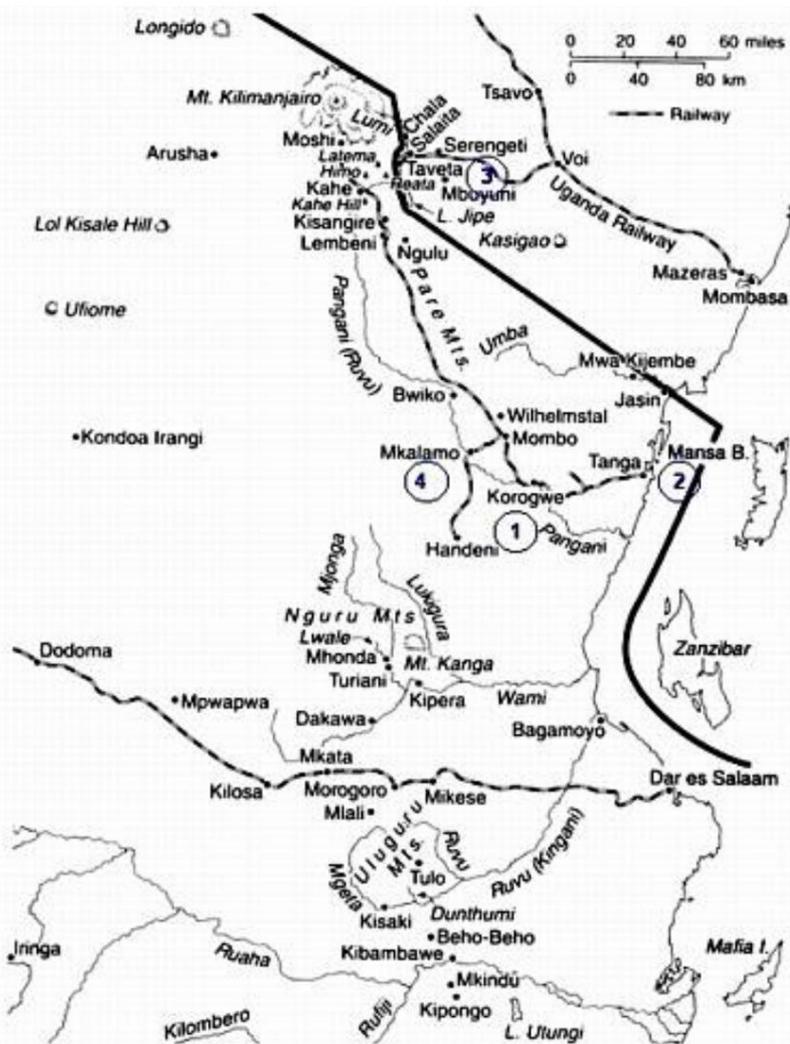
Danach mussten sie bereit stehen, um an Land geschleppt zu werden, wenn Schlepperkapazität verfügbar war.

Nun führten die Umstände der ohne Widerstand erwarteten Landung dazu, dass die Brückenkompanie nicht gelandet wurde, sondern mit dem Rest des Expeditionskorps nach Mombasa zurückkehrte.

Da die Brückenkompanie selbst kein Holz mitbrachte, muss davon ausgegangen werden, dass Pontons und Überbrückungsmaterial vermutlich mit vor Ort bereitgestelltem, wahrscheinlich von Ochsen gezogenem Rollmaterial und/oder durch Teile der 2.000 Mann starken einheimischen Trägertruppe transportiert wurden Sansibar insbesondere im Hinblick auf Transportaufgaben bei Tanga [10](#)).

## **Taveta (Kort 2, Punkt 4)**

Die Brückenkompanie streikt am 10.-11. März 1916 Brücke über den Fluss Lumi in der Stadt Taveta südöstlich des Kilimandscharo, da die bestehende Brücke den starken Verkehr, der sie passieren muss, nicht tragen kann.



Karte 2: Ostafrika, der nordöstliche Teil.  
 Von Quelle 10.

Der Lumi konnte mit einigen Schwierigkeiten von den Geschützen und Karren von zwei von Ochsen gezogenen Batterien und einer Anzahl von Krankenwagen passiert werden, aber die andere Artillerie und das motorisierte Holz, die den Fluss passieren müssen, müssen auf die Überbrückung warten.

Das Unternehmen hatte eine 11 m lange transportable "Gitterbrücke" hergestellt. Sie wurde für den Zweck als zu lang erachtet, und stattdessen wurde eine hölzerne "Bockbrücke" gebaut, die am 11. März 1916 mittags fertiggestellt wurde [11](#)).

## Mkalamo (Karte 2, Punkt 4)

Am 10. Juni 1916 eroberten die Alliierten die Stadt Mkalamo, wo eine Schmalspurbahn zwischen Mombo und Handeni den Fluss Pangani überquert. Bevor sich die deutschen Truppen aus dem Gebiet zurückzogen, hatten sie einen Teil der Bahngleise zerstört, nicht aber die für den weiteren Vormarsch wichtige Brücke über den Pangani.

Eine erste Schätzung, was erforderlich wäre, um das Gleis in einen betriebsbereiten Zustand zu versetzen, lag bei 4.000 Schwellen, 10.000 Schwellen und 20.000 Schrauben.

Dieses Material konnte unmöglich beschafft werden, aber in den folgenden drei Wochen gelang es der Brückenkompanie der 3rd Sappers and Miners - unterstützt von der Ingenieurkompanie der Faridkot Sappers and Miners -, die Eisenbahnstrecke in einen betriebsbereiten Zustand zu versetzen.

In Ermangelung von Schwellen (= Verbindungsstück zwischen zwei Eisenbahnschienen; meist aus Eisen) wurden improvisierte Schwellen aus Holz verwendet, die mit Stahldraht an den Schienen befestigt wurden ...

## Kartografische Abschnitte, eigene Pioniere und Bergleute der 2. Königin

Zwei der kleinsten Einheiten des Expeditionskorps B waren die beiden kartographischen Abteilungen *Nr. 3 Photolitho Abschnitt* und *Nr. 4 Printing Section*, beide im Besitz der 2nd Queen's Own Sappers & Miners.

Die Aufgaben der Sektionen bestanden darin, u.a. Kartenmaterial. Ihre Bemühungen, so bedeutend sie auch sein mögen, haben ihnen nur eine indirekte Erwähnung in der offiziellen Geschichte des ersten Kriegsjahres eingebracht (Quelle 1).



Karte 3: Tanga.  
Von Quelle 1.

Die militärischen Operationen in den deutschen Kolonien in Afrika wurden durch ungenaues oder völlig fehlendes Kartenmaterial behindert, was sich bereits bei den Operationen bei Tanga zeigte.

Während der Planung der Operationen war eine Karte von Tanga verfügbar, jedoch keine detaillierten Karten der Gebiete um die Stadt. Anhand verschiedener Karten und Seekarten wurden zwei Skizzen im Hinblick auf die Auslieferung an die Einheiten erstellt. Allerdings waren sowohl der Küstenverlauf als auch die wenigen Straßen in der Gegend falsch eingezeichnet, was nach der Landung für einige Verwirrung sorgte.

Der jüngste Geheimdienstoffizier des Expeditionskorps, Leutnant Henry Plummer Ishmael, der von London nach Mombasa geschickt worden war, war einer der wenigen im Expeditionskorps, der die Gegend um Tanga persönlich kannte.

Unglücklicherweise für die weitere Entwicklung stürzte Leutnant Ishmael bereits am ersten Tag der Operation.

Vor den Operationen war Norman King, der britischer Konsul in Dar-es-Salam gewesen war, nach Indien gereist, um den Kommandanten der Expeditionary Force, Generalmajor EA Aitken, zu beraten. Norman King erstellte ein kleines Büchlein – *Field Notes on German East Africa* – das den Einheiten einen Eindruck von dem Landgebiet gab, in dem sie kämpfen mussten. Wie weit diese Informationen im System verbreitet wurden, ist nicht bekannt. Norman King ging dann mit dem Stab der Expeditionary Force nach Ostafrika und wurde zum politischen Berater im Rang eines Majors ernannt.

Es scheint jedoch nicht, dass dem Rat und der Erfahrung von Lieutenant Ishmael oder Major King während der Mitarbeiterversammlung in Mombasa am 31. Oktober 1914, bei der die Operationen geplant wurden, besondere Bedeutung beigemessen wurde.

Während des Treffens lehnte Generalmajor Aitken auch die Unterstützung des Kommandanten der afrikanischen Gewehre des 3. Königs, Oberstleutnant BR Graham, ab, der anbot, Teile seines Bataillons nach Tanga zu schicken.

Als Kartenmaterial existierten amtliche deutsche Karten von Ostafrika, u.a. im Maßstab 1:300.000, aber große Gebiete waren noch nicht kartiert, was besondere Probleme bereitete, als sich der Krieg von den bewohnten Teilen entfernte. Namen von Ortschaften waren alles andere als eindeutig - dieselbe Stadt konnte mehrere verschiedene Namen tragen, je nachdem, welche Stammsprache gesprochen wurde.

Eine sehr interessante Geschichte über die Herstellung des für die Operationen notwendigen Kartenmaterials findet sich auf der Website der Naval & Military Press: Introduction to Map Sections of the Official Histories of World War One.



*Regimentsmärke*

*Royal Bombay Sappers and Miners, 1940.*

Von Quelle 6.

## **2. Pioniere und Bergleute - Historische Zusammenfassung (Quelle 3)**

1780: Pioniere von Madras

1792: Korps der Madras-Pioniere

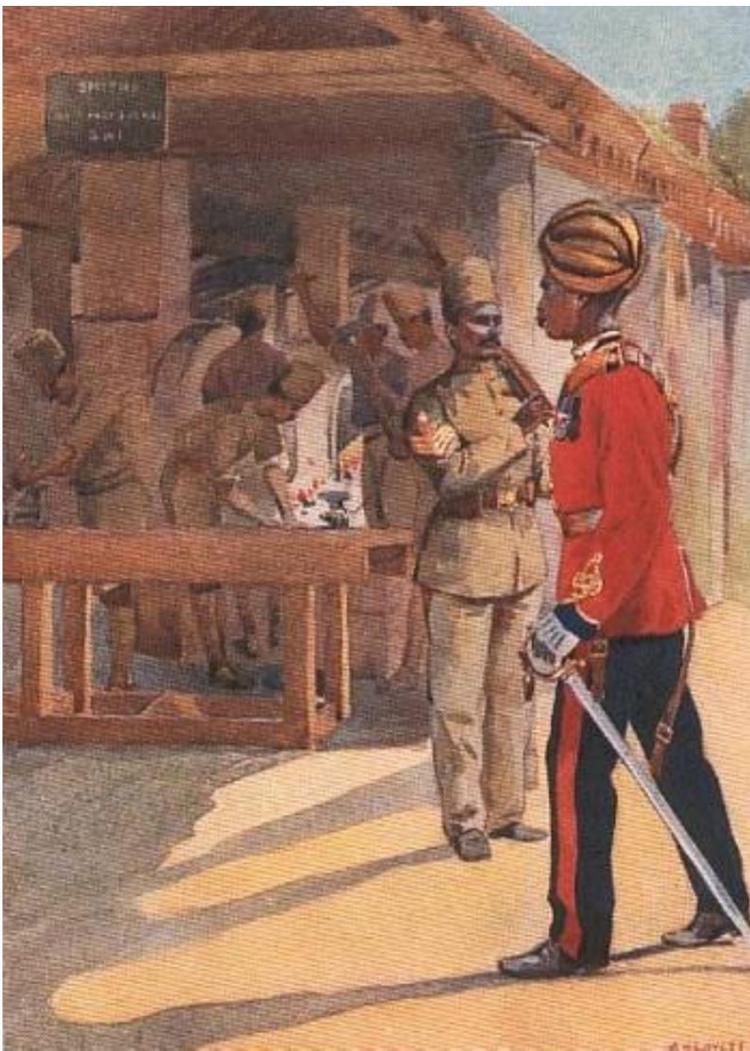
1831: Madras Pioniere und Bergleute

1876: Queen's Own Madras Sappers and Miners 1903: 2.

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

Own Sappers and Miners

1923: Königin Victorias eigene Pioniere und Bergleute



nd 2 Queen's Own Sappers und Miners.

Gezeichnet von AC Lowett, 1910.

Reproduziert von einer Platte, die bei MILPRINTS zum Verkauf angeboten wurde.

Von links: 1)

Havildar (Sergeant) (*Christian*)

2) Subadar (kaptajn) (*Christ*).

nd The Queen's Own Sappers and Miners wurden 1918 für ihre Bemühungen im Ersten Weltkrieg mit dem East Africa Ribbon ausgezeichnet, aber welche Einheiten des Corps diese verdient haben, ist derzeit nicht bekannt.

Vielleicht steuerte das Korps eine Eisenbahngesellschaft bei, um die 26. (Eisenbahn-) Kompanie zu ersetzen, als sie nach Mesopotamien geschickt wurde?

Die kartografischen Abschnitte waren nicht groß genug, um ihre Bemühungen mit einem Banner (Ehre des Kampfes) zu vermerken. Soweit bekannt, musste es sich um eine Einheit von mehr als einer Unterabteilungsgröße (Kompanie, Geschwader oder Batterie) in einem bestimmten Gebiet handeln, um als Anstrengung registriert zu werden.

Das Korps erhielt außerdem weitere 13 Bänder für seine Bemühungen in Frankreich, Mesopotamien und Palästina.

Für weitere Beispiele von Korpsuniformen siehe auch das Foto von Soldaten der Queen's Own Madras Sappers and Miners (1897), reproduziert in *The Indian Army - On Mountain Batteries, 1890-1940*.

## Feldpostamt

Die Bearbeitung der Feldpost ist in den britischen und indischen Armeen Sache der Pioniertruppen.

Die Geschäftsordnung des Expeditionskorps (*Dauerauftrag*), abgedruckt in Quelle 1, erwähnt im Abschnitt *Korrespondenz und Zensur* ausführlich, wie Post und Telegramme gehandhabt werden müssen, u.a. damit der Betrieb nicht beeinträchtigt wird.

**Tabelle 5: Feldpostamt**

	1
Englische Offiziere	
	1
Englische Unteroffiziere und Gefreite	
	1
Indische Offiziere	
	10
Indische Unteroffiziere und Gefreite	
	<b>13</b>
<b>Gesamt</b>	
	16
Helfer	

Leider wurde anderswo, einschließlich in Nairobi und Mombasa, nicht die gleiche Sorgfalt walten lassen, und die Nachricht von der Expeditionary Force erreichte die Einheit selbst. Feldpost wird angesichts des Operationsverlaufs wohl nicht aus Tanga verschickt, aber einen Eindruck vom indischen Feldpostsystem kann man dem Artikel *Indian Field Post in Palestine and the Occupied Enemy Territories* (Tobias Zywiets) entnehmen.

## Telegraph Section og Motor Cyclist Signal Section

Es wurde erwartet, dass die Einheiten als letzte Einheiten am D-Day gelandet werden, anscheinend waren sie es. Motorräder werden unter der Ausrüstung erwähnt, die während des Retreats am Strand zurückgelassen wird.

**Tabelle 6: Telegraf- und MC-Sektion**

	<b>Telegrafenteilung Motorradfahrer</b>	
	1	
Englische Offiziere		
	18	10
Englische Unteroffiziere und Gefreite		
	18	
Indische Unteroffiziere und Gefreite		
	<b>37</b>	<b>10</b>
<b>Gesamt</b>		
	15	
Helfer		

Motorräder

Ob die Züge, wie die Signalzüge der Brigaden, von der 31. Signal Company, Royal Engineers, stammen, ist nicht verfügbar.

## Freiwillige der Nordwestbahn

Eine weitere Einheit des Expeditionskorps B, die mit dem Eisenbahndienst zu tun hat, kann hier angemessen erwähnt werden. Die Einheit hat anscheinend nicht viel Aufmerksamkeit erregt, und Quelle 1 erwähnt sie auch nur im Zusammenhang mit der Stärkeliste des Expeditionary Force. Die Soldaten kamen von einer der freiwilligen lokalen Verteidigungseinheiten in Indien namens *The Volunteer Force*.

### Die Freiwilligentruppe

Die älteste Einheit – die Madras Volunteer Guard – stammt ungefähr aus der Zeit der indischen Rebellion (1857-58) und eine Reihe von Einheiten wurden in den Jahren danach gegründet, die meisten um 1869, wo z. die großen Bahngesellschaften in Indien bauen eigene Einheiten auf, z. Freiwilligenkorps der Ostindischen Eisenbahn.

Die Soldaten bestanden aus Engländern und Anglo-Indianern, und die Einheiten waren nach englischen Mustern organisiert. Analog zu den Freiwilligeneinheiten in England, die ab 1908 zur Territorial Force wurden, hatten die Einheiten einen Adjutanten aus der regulären Armee, während alle anderen Posten von Freiwilligen besetzt wurden. In Indien gab es jedoch keine spezifischen Anforderungen an Bildung und Dienstzeit, und die Wirksamkeit war sehr unterschiedlich.

Zu Beginn des Ersten Weltkriegs wurden einige Einheiten als Ersatz für reguläre Einheiten eingesetzt, die stattdessen an die Front geschickt werden konnten, aber da die Einheiten rechtlich an ihr Gebiet gebunden waren, waren sie nicht besonders flexibel. Die Entsendung der Freiwilligen als einheitliche Einheiten hätte auch der Zivilverwaltung einen großen Teil ihres Personals entzogen, mit entsprechenden Folgen für die indische Gesellschaft.

Die Freiwilligeneinheiten fungierten auch in hohem Maße als Rekrutierungsmöglichkeit für Offiziere für die regulären Einheiten und als - in Verbindung mit den Expeditionary Forces B und C - als Grundlage für die Bildung von Ad-hoc-Unterabteilungen.

### Tabelle 7: Freiwillige der North-Western Railway

#### Geschützabteilung für Panzerzug

	3
Englische Offiziere	
	37
Englische Unteroffiziere und Gefreite	
	40
<b>Gesamt</b>	
	5
Helfer	

Die Freiwilligeneinheiten wurden ab 1917 mit der Verabschiedung des *Indian Defense Force Act Teil der indischen Armee*. Dies bedeutete, dass fast alle in Indien ansässigen englischen Männer im Alter von 18 bis 41 Jahren zum Dienst in den Freiwilligeneinheiten eingezogen wurden. Ebenso nahmen die Einheiten nun auch Inder bestimmter sozialer Schichten auf. 1917 wurde auch eine umfassende Umstrukturierung der gesamten Truppe durchgeführt.

Für das Expeditionskorps B stellten die North-Western Railway Volunteer Rifles Geschützmannschaft(en) für einen gepanzerten [Zug 12](#)).

Das Korps hatte Erfahrung im Einsatz von Panzerzügen in Zusammenarbeit mit regulären Einheiten bei Gefechten an der Nordwestgrenze.



Marke North-Western Railways.

Fra North Western Railway (Terry Case).

### **Freiwillige Gewehre der North-Western Railway - Historische Zusammenfassung (Quelle 6)**

1886 : 3 oder Sind, Punjab und Indus Valley Railways Volunteer Rifle Corps rd

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

1892: Freiwillige Gewehre der Nordwestbahn 1917: 24.

Nordwestbahnbataillon

1920:Nordwestliches Eisenbahnregiment

1933: Nordwestliches Eisenbahnbataillon

Das Korps trug die Marke North-Western Railways.

Die Umstrukturierung der Freiwilligeneinheiten in den Jahren 1917 und 1920 brachte viele Änderungen in den Namen der Einheiten mit sich, was anscheinend auch 1933 geschah, nicht nur für die Freiwilligen der Nordwestbahn.



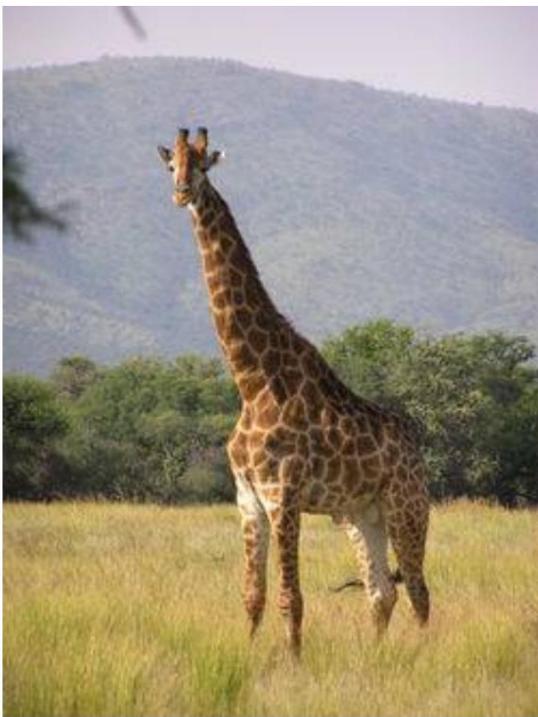
*Soldaten der 3rd Punjab Rifles, Armoured Train Section, fotografiert 1919 in Moghalpura. Fra North Western Railway (Terry Case).*

Es muss davon ausgegangen werden, dass der Panzerzug in Ostafrika aufgebaut werden musste – aus Eisenbahnausrüstung aus dem englischen Ostafrika oder erbeuteter deutscher Ausrüstung.

Das nächste Bild des Korps, das ich erreichen kann, zeigt Soldaten einer fast ähnlichen Freiwilligeneinheit ...

Die Punjab Rifles (bis 1917 das 1. Punjab Volunteer Rifle Corps) waren eine Freiwilligeneinheit in Anlehnung an die North Western Railway Volunteer Rifles.

### **Nachtrag - Über Giraffen**



Apropos zur Erwähnung der Signaleinheiten des Expeditionary Corps muss eine besonders ostafrikanische konkrete Herausforderung erwähnt werden - wenn Telegraf- und Telefonleitungen hoch verlegt sind, muss man sich bewusst sein, dass Giraffen die Leitung niederreißen können!

Um dies zu vermeiden, ca. 7 m hohe Masten (Quelle 1), die selbst den größten Giraffen ausreichend Kopffreiheit boten.

Das Bild stammt von Giraf (Wikipedia).

Giraffen bereiteten beiden Seiten Probleme, und deutsche Soldaten rund um den Longido-Berg hatten direkten Befehl, so viele Giraffen wie möglich zu erschießen.

Die Zerstörung einer deutschen Telegrafleitung durch Giraffen beeinflusst tatsächlich die Kämpfe bei Tanga und entlang der Grenze zwischen Deutsch und Englisch-Ostafrika.

Als die deutsche Seite am 2. November 1914 die bevorstehende britische Landung in Tanga vollständig wahrnahm, wurden die deutschen Streitkräfte am Kilimandscharo und Longido sofort nach Tanga befohlen.

Die Befehle von Oberst von Lettow-Vorbeck an Hauptmann Kraut in Longido reichen jedoch nicht aus, da Giraffen die Telegrafleitung niedrigerissen und damit die deutschen Streitkräfte in Tanga abgeschnitten haben, um Verstärkung von den vier Infanteriekompanien der Abteilung Kraut zu erhalten. Ein Ordonnanzoffizier übergibt den Befehl am 3. November 1914, doch *die*

*Abteilung Kraut* ist zu diesem Zeitpunkt bereits in Gefechte verwickelt, bei denen unter anderem umfasst *die 29. Punjabis* der Indian Expeditionary Force C.

Lesen Sie mehr über diese Schlachten im Artikel The Battle for Longido Mountain, 3 - 4 November 1914 von Dennis L. Bishop und Holger Dobold (By Jingo!).

## Quellen

1. *History of the Great War, Military Operations East Africa, Volume I, August 1914 - September 1916* von Second Lieutenant Charles Hordern, HSMO, London 1941. (Kann von der Royal Garrison Library ausgeliehen werden.)
2. *Die Schlacht von Tanga 1914* von Ross Anderson, Tempus Publishing Ltd., Stroud, Gloucestershire

2002, ISBN-Nummer 0-7524-2349-5.

3. Queen Victoria's Own Sappers and Miners, Royal Bombay Sappers and Miners (Land Forces of Britain, the Empire and Commonwealth).
4. *Field Service Pocket Book (1914)*, herausgegeben vom Generalstab, War Office, London 1914, Nachdruck von David & Charles Reprints, London 1971, ISBN 0-7153-5225-3.
5. *The Army of India and Its Evolution* – Ein offizieller Bericht, veröffentlicht in Kalkutta 1924 und nachgedruckt von Picton Publishing, Chippenham/Wiltshire 1992, ISBN 0-948251-69-9.
6. *Indiens Armee* von Donovan Jackson, Purnell and Sons, London 1940.
7. *Armeen der indischen Fürstenstaaten – Band I: Ein historischer Überblick* von Richard Head und Tony McClenaghan, The Military Press, Milton Keynes/Buckinghamshire, 1998. ISBN 0-85420-070-3.
8. *Armeen der indischen Fürstenstaaten – Band IV: Sappers & Miners, Teil 1* von Richard Head und Tony McClenaghan, The Military Press, Milton Keynes/Buckinghamshire, 1999. ISBN 0-85420-11-8.
9. Militäreisenbahnen in Indien, Erster Teil - Eisenbahnen an der nordwestlichen Grenze 1880 bis 1917 af Simon Darvill (Fanclub der Indian Railways). Quellen siehe Literaturverzeichnis. Teil 2 des Dokuments, das enthält wird den Einsatz des Reservematerials in Mesopotamien erwähnen, ist nach Angaben der Fanclub-Homepage in Vorbereitung.
10. *Der Erste Weltkrieg in Afrika* von Hew Strachan, Oxford University Press, Oxford 2004, ISBN 0-19-925728-0.

Pro Finsted

---

#### Notieren:

- 1) Die Bemühungen des Bataillons werden in Teil 1 erörtert. Es wurde speziell ausgewählt, da es Erfahrung beim Bau einer Bergbahn in Ootacamund in Südindien hatte. Für diese Eisenbahn siehe Nilgiri Mountain Railway und Ootacamund (Wikipedia).
- 2) Aus *dem Weltkrieg, Heft 75, Die Schlachten in Südafrika* von H. Jenssen-Tusch, Johs. Lindbæk, H. Styrmer und E. Gyldenkrone, Gyldendalske Boghandel, Nordisk Forlag, Kopenhagen 1920.
- 3) Aus *dem Weltkrieg, Heft 254-55, Die Eroberung Deutsch-Ostafrikas* von H. Jenssen-Tusch, Johs. Lindbæk, H. Styrmer und E. Gyldenkrone, Gyldendalske Boghandel, Nordisk Forlag, Kopenhagen 1920.
- 4) Fra Faridkot (Königs- und Herrscherhäuser von Afrika, Asien, Ozeanien und Amerika).
- 5) Siehe Liste der indischen Fürstenstaaten (Wikipedia).
- 6) Aus *Stilk's Memoirs* von LC Dunsterville, Gyldendalske Boghandel - Nordisk Forlag, Kopenhagen 1930.
- 7) Kann früher sein, aber Quelle 1 erwähnt zuerst die Einheiten vom Sommer 1916.
- 8) Siehe Battle Honours East Africa 1914-1918 (Land Forces of Britain, the Empire and Commonwealth).
- 9) Se 108 Havildar Bikran Singh, 3/23. Sikh-Infanterie (König Kaiser) samt Samawah (Wikipedia).
- 10) Quelle 1 gibt weiter an, dass das Trägerkorps von Sansibar nach der Rückkehr nach Mombasa aufgelöst wurde, wobei die Lohnsumme 25 Rupien pro Mann betrug. Monat statt der 15 Rupien, die man normalerweise einem ostafrikanischen Träger zahlt. In der damaligen ostafrikanischen Wirtschaft (1907) entsprachen 15 Rupien 1 britischem Pfund. Siehe Die Menschenfresser von Tsavo und andere ostafrikanische Abenteuer von John Henry Patterson, der unter anderem auch seine Erfahrungen mit Trägern aus Sansibar beschreibt. John Henry Patterson wurde später Kommandant des Zion Mule Corps, siehe The Zion Mule Corps (1915) und The Jewish Legion (1917-1918).

11) Siehe auch den offiziellen Bericht von General Smut, veröffentlicht in der London Gazette, 20. Juni 1916 (The Long, long trail). Die Gitterbrücke wurde später über den Fluss Himo gebaut

12) Ich nehme an, dass die Bezeichnung *gepanzelter Zug* von Quelle 1 eher im Sinne eines gepanzerten Zuges als eines bewaffneten Zuges zu verstehen ist. An anderer Stelle ist von einem *teilgepanzerten Zug die Rede*, was zunächst nur im Sinne von „teilgepanzert“ Sinn macht.