

Einige der indischen Einheiten, die an der Schlacht von Tanga teilgenommen haben, November 1914, Teil 5

Einführung

Der Titel ist vielleicht etwas irreführend, da sich dieser Artikel hauptsächlich mit dem maritimen Teil der Operationen im Zusammenhang mit der Landung in Tanga befasst. Ich habe mich jedoch entschieden, es aufzubewahren, damit das Dokument Teil der Reihe von Dokumenten sein kann, die sich mit diesem frühen Teil der Bemühungen der indischen Armee im Ersten Weltkrieg befassen.

Der maritime Teil der Operationen

Eine der vielen Voraussetzungen für eine erfolgreiche Landungsoperation ist eine reibungslose Zusammenarbeit zwischen Marine und Armee, und eine solche Zusammenarbeit war weder auf politischer noch auf Führungsebene vorhanden. Nur auf der Führungsebene kann man sagen, dass die Dinge ungefähr so liefen, wie sie sollten.

Die Behörden in London versäumten es, den Kommandanten des Expeditionskorps, Generalmajor Arthur Aitken, darüber zu informieren, dass vor Ort am 8. und 17. August 1914 eine Art Waffenstillstand zwischen den Hafenstädten Tanga und Daressalam geschlossen worden war. Die britische Regierung hatte die Vereinbarungen abgelehnt, was die Admiralität am 30. August 1914 dem Marinestab in Mombasa mitteilte. Gleichzeitig wurden sie angewiesen, die deutschen Behörden unmittelbar vor jedem Einsatz über die Ungültigkeit der Vereinbarungen zu informieren. Mit einer solchen Vorankündigung war somit jede Möglichkeit eines echten Überraschungsangriffs auf Tanga ausgeschlossen.



Kapitän auf der Brücke, Royal Navy, ca. 1914.

Von einer gleichzeitigen Postkarte.

Der für die Signalmittel zuständige Offizier ist ein Oberleutnant (*Leutnant*).

Ohne sich dessen bewusst zu sein, näherten sich General Aitken und die Transportflotte der Küste Ostafrikas, wo sie etwa 100 Seemeilen von Mombasa entfernt von der HMS Fox abgeholt wurden, deren Kommandant, Commander Francis W. Caulfield, Royal Navy,

ging an Bord der S/S Karmala, dem Kommandoschiff der Expeditionary Force.

Der Kommandant lud den General an Bord ein, damit er von hier aus die Operationen leiten konnte.

Die Platzverhältnisse auf der HMS Fox machten es unmöglich, den Stab des Generals unterzubringen, sodass General Aitken die Einladung ablehnte und die Gelegenheit für eine gemeinsame Kommandoplattform verloren ging.

In Anbetracht der Notwendigkeit, die bevorstehenden Operationen so geheim wie möglich zu halten, wurde vereinbart, die Transportflotte außer Sichtweite der Küste ankern zu lassen und nur Fox und Karmala nach Mombasa segeln zu lassen.

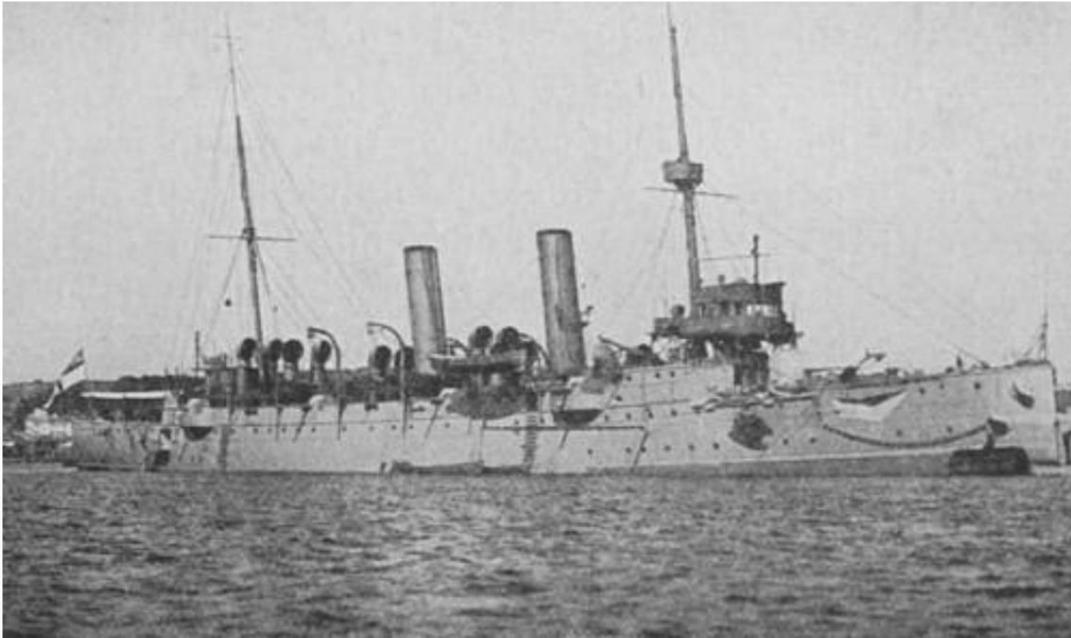
Mitarbeiterversammlung in Mombasa

Am 31. Oktober 1914 fand in Mombasa eine Mitarbeiterversammlung statt, bei der General Aitken unmittelbar vor den Operationen über die von den deutschen Behörden geforderte Unterrichtung informiert wurde. Es wurde hin und her diskutiert, und am Ende setzte der General die Briefing-Frist auf 1 Stunde, was sowohl der formalen Berücksichtigung einer Verwarnung als auch der Möglichkeit eines gewissen Überraschungsmoments Rechnung tragen sollte.

Teilnehmer an der Mitarbeiterversammlung sind z auch Brigadegeneral JM Stewart, der Kommandeur der Indian Expeditionary Force C war, deren Vorhut am 1. September 1914 in Britisch-Ostafrika eingetroffen war.

Expeditionary Force C sollte die Einheiten hier verstärken und gleichzeitig mit der Landung in Tanga einen Vorstoß über die Grenze zwischen Englisch und Deutsch-Ostafrika starten - siehe The Battle for Longido Mountain, 3. - 4. November 1914 von Dennis L. Bishop und Holger Dobold (Bei Jingo!).

HMS Fuchs



HMS Fuchs.

Von FirstWorld War.com.

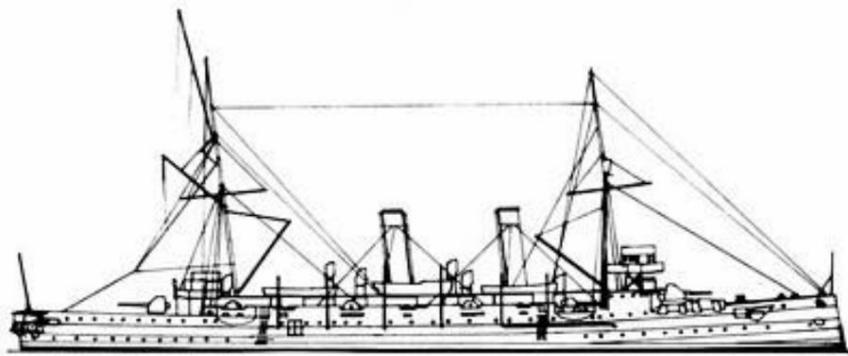
Ursprünglich sollte das Schlachtschiff HMS Goliath (siehe Teil 2 sowie HMS Goliath (Wikipedia)) maritime Unterstützung leisten, doch erlitt das Schiff vor Mombasa einen Maschinenschaden, wobei weitere Unterstützung durch den leichten Kreuzer HMS Fox erfolgte.

Das Schiff gehörte zur Astraea-Klasse, zu der gehören: Astraea, Bonaventure, Cambrian, Charybdis, Flora, Forte, Fox und Hermine.

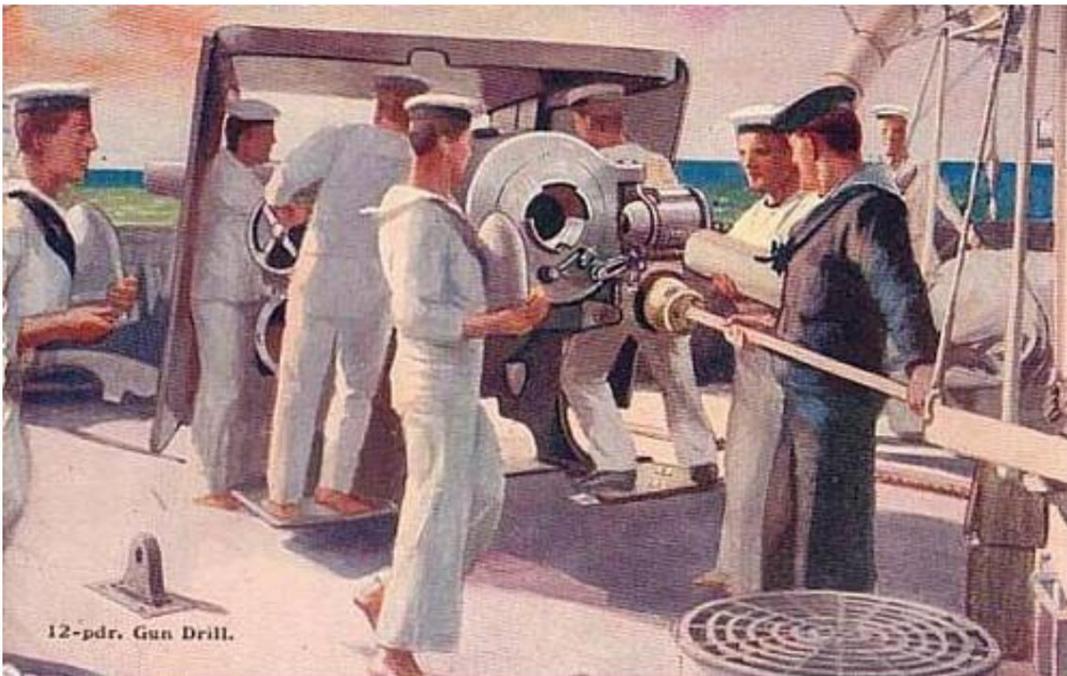
Die leichten Kreuzer wurden von 1894 bis 1896 in Dienst gestellt.

Bis 1914 war Fox praktisch veraltet. Später im Krieg verkehrte das Schiff u.a. im Roten Meer, und kam zuerst heraus

Dienst 1919.



Daten	HMS FOX1)
In Dienst	1896-1919
Bewaffnung	2 x 6-Zoll-Geschütze 8 x 4,7-Zoll- Geschütze 1 x 3- pdr. Geschütz 4 x 18"
Länge	
Breite	
Entwurf	
Furz	Torpedorohre 97,5 m 14,9 m
Besatzung	318



Kanonenübung.

Von einer Postkarte, die im Internet zum Verkauf angeboten wurde.

Die Kanone hat ein anderes Kaliber als die auf der HMS Fox, aber ansonsten könnte die Szene sehr gut passen.

Ein Bild in Quelle 2 zeigt eine von Fox' Waffen. Hier tragen allerdings Teile der Besatzung Truppenhelme.

Funktionen im Zusammenhang mit der Landung

Der Leiter des Marineteils der Landung selbst (*Naval Transport Officer*) war Commander *Edward J. Headlam*, Royal Indian Marine, der am 3. Oktober 1914 mit der Hauptstreitmacht der Indian Expeditionary Force C in Mombasa eingetroffen war. Zur Unterstützung hatte er a Stabsoffizier (*Assistant Marine Transport Officer*).



Bereiten Sie sich auf die Seesignalisierung vor.
 Von einer Postkarte, die im Internet zum Verkauf angeboten wurde.

An Land kümmerte sich ein *Beach Master* – First Lieutenant (*Lieutenant*) Petrie, Royal Navy – um die praktische Seite der Dinge. Zu seiner Unterstützung hatte er eine Reihe von Strandkommandos, die aus Soldaten einer Doppelkompanie der 61. Pioniere bestanden (siehe Teil 1).

Fünf Offiziere des Pionierbataillons wurden als *stellvertretende Strandmeister* eingesetzt . Jedes Strandkommando umfasste zusätzlich 5 Marines, darunter 1 Signalmann.



Einschiffung des Navy Service Corps, ca. 1914.
 Von einer gleichzeitigen Postkarte.

Der Operationsbefehl Nr. 1 der Expeditionary Force sieht ferner vor, dass sich in jedem Lastkahn, der Soldaten an Land transportiert, zwei Marines befinden sollten.

Den Bildern nach zu urteilen, waren die in Tanga eingesetzten Lastkähne jedoch nicht vom gleichen Typ wie hier.

Der Leiter des Landmilitärteils der Landung (*Military Transport Officer*) war Lieutenant Colonel C. Bailey,

1st Duke of York's Own Lancers (Skinner's Horse), das auch die Funktion des Kommandanten des Basisgebiets des Expeditionary Corps innehaben sollte. Ihm zur Seite stand Major GM Orr, 11th King Edward's Own Lancers (Probyn's Horse), der auch als Quartermaster Officer fungierte. Eine Reihe von Signalmännern bildeten den unmittelbaren Stab.

Darüber hinaus musste jedes gelandete Bataillon ein Kommando von 2 Unteroffizieren und 6 Gefreiten hinterlassen, um die Ausrüstung des Bataillons zu bewachen.

Die zivile Transportflotte

Das sehr Interessante an der Beschreibung der Operationen in der offiziellen Geschichte (Quelle 1) ist, dass es einen Überblick über die Schiffe gibt, die gechartert wurden, um Expeditionary Force B nach Ostafrika zu transportieren. Dies ermöglicht einen spannenden Einblick in ein sonst eher unbeachtetes Kapitel der Geschichte.

Die Reihenfolge in Tabelle 1 ist wie, vgl. Operationsbefehl Nr. 1, die Schiffe sollten entladen werden, und dieser Teil des Plans ist ein Ergebnis von u.a. Der Stab von Commander Captain Headlam arbeitet. Die Schiffsdaten werden primär über umfangreiche Recherchen im Internet bereitgestellt, die z.B. im Zusammenhang mit Ahnenforschung enthält viele Informationen über ältere Schiffe.

Tabelle 1: In Indien gecharterte Schiffe

Schiff	Unternehmen	Jahr	Bruttoraumzahl	Nettotonnage 2)
S/S Pentakota	British India Steam Navigation Company	S/S	1890 3.418	
Jeddah Arab Steamers Ltd., Bombay	S/S Homayun		1895 4,686 2,996 *)	1895
Bombay & Persia Steam Navigation Company	S/S Khosrou Bombay &		3,363 2,018	
Persia Steam Navigation Company	S/S Barjora British India Steam		1896 3.760	2.256
Navigation Company S/ S Karmala	Peninsular and Oriental		1912 3.164	1.898
Steam Navigation Company	1914 8,983 5,687 *)			
S/S Abbassieh Khedivial Postdampfschiff & Graving Dock 3)	Unternehmen	1889	3.199	S/S Assouan 1.919
Khedivial Postdampfschiff & Graving Dock Unternehmen	S/S Nairung Bombay		? Das. 1.600 1.008	
& Persien Dampfschiffahrtsunternehmen	S/S Laisang ?		1892 Ca. 4.100 2.460	
			? ? ?	
S/S Muttra	British India Steam Navigation Company	S/S Bharata	1891 4.644	2.786
British India Steam Navigation Company	Opbragt i Bombay i		1902 4.039 1.950 *)	
S/S Rheinfels	1914; tilhørte da Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft "Hansa".		1905 5.614	3.368

S/S Karmala



Die S/S Karmala läuft den Hafen von Colombo an.
Aus einer Postkarte vom 2. April 1924.

Das Kommandoschiff des Expeditionskorps war die S/S Karmala, das größte und modernste Schiff der Transportflotte.

Das Schiff wurde von der *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company* gechartert, die übrigens 1914 mit der *British India Steam Navigation Company* fusionierte.

Im Zivildienst sollte das Schiff 80 Passagiere in der 1. Klasse und 68 in der 2. Klasse befördern.



S/S Kashmir, Schwesterschiff der S/S Karmala.
Fra P&O Liner (Simplon-Postkarten).

S/S Karmala

Daten

1914-1932

Im Dienst

Vielleicht keine 1914 4)

Rüstung

146,3m

Länge

17,7 m

Breite

5,8 m

Entwurf

15 Knopf

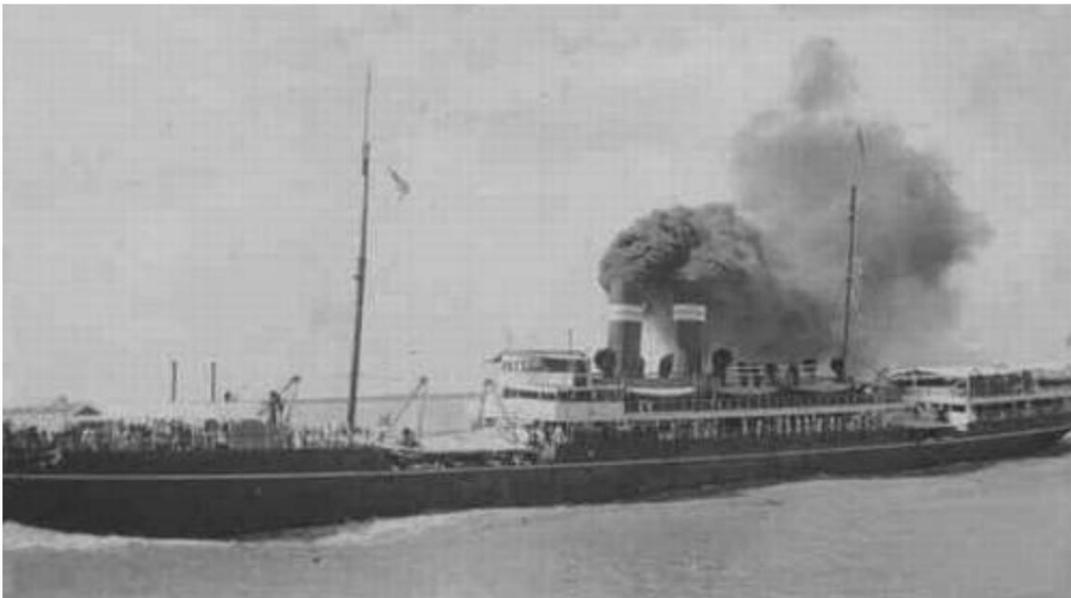
Furz

?

Besatzung

In den Jahren 1914-15 baute P & O Line insgesamt sechs Schiffe der sogenannten K-Klasse: Khiva, Khyber, Karmala, Kashgar, Kashmir und Kalyan.

S/S Bharata



S/S Bharat.

Postkarten von British India (Merchant Navy Officers.com)

Im Zivildienst sollte das Schiff 42 Passagiere in der 1. Klasse, 32 in der 2. Klasse und 2.438 Deckspassagiere 5) befördern .

Während der Operationen in Tanga trug die Bharata die 28. Bergbatterie, die von Major CE Forestier-Walker kommandiert wurde.

Ein Bild der auf dem Deck der Bharata positionierten Geschütze der Batterie ist in Teil 1 wiedergegeben.

Menge

28. Gebirgsbatterie

Englische Offiziere	5
Indische Offiziere	3
Indische Unteroffiziere und Gefreite	277
Helfer	31
Gesamt	316
10-pdr-Gebirgsgeschütze	6
Maultier	164

Neben Besatzung, Kanonen und Maultieren muss die Bharata auch den Munitionsvorrat der Batterie transportiert haben.



British India Steam Navigation Company - Abzeichen für Offiziere, Unteroffiziere usw.
 Fra British India Steam Navigation Company.

Auf den wohl im laufenden Betrieb getragenen weißen Truppenuniformen wurden die Abzeichen auf den Schultern getragen, während die hier abgebildeten Ärmelabzeichen auf der dunkelblauen Uniform der Kompanie getragen wurden.

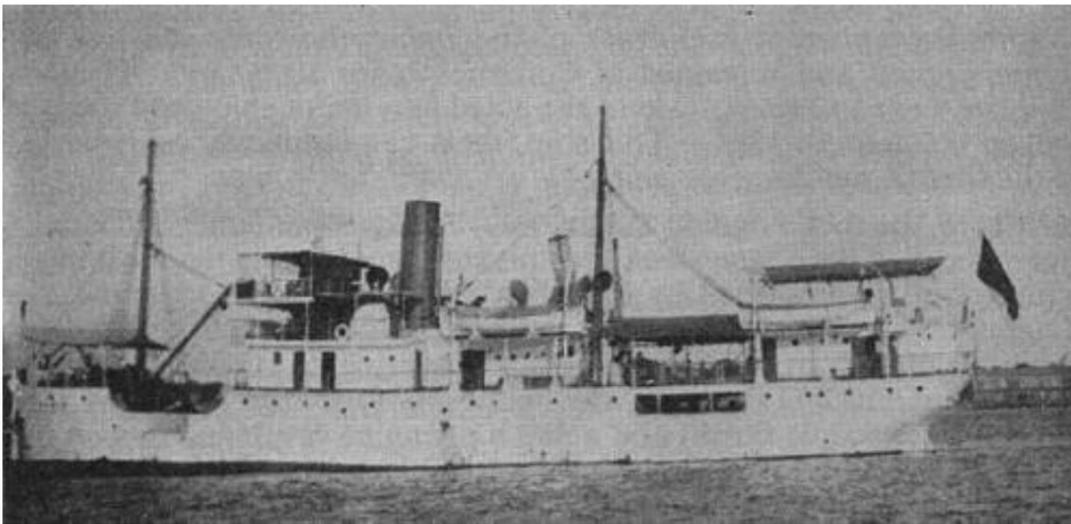
Lokale Schiffe

Am Tag und am Abend des 1. November 1914 schlossen sich eine Reihe lokaler Schiffe aus Mombasa und Sansibar mit Lastkähnen im Schlepptau dem Konvoi der Expeditionary Force an:

Tabelle 2: In Ostafrika gecharterte Schiffe

Schiffe vom Typ Mombasa Schiffe vom Typ Sansibar

S/S Bajune	Schlepper S/S Amor	Kleineres Dampfschiff (611 BRT.)
S/S Mvita	Schlepper S/S Khalifa	Kleiner Dampfer
Unbekannt	Schlepper S/S Helmuth	Schlepper
Unbekannt	Schlepper S/S Tanga	Schlepper



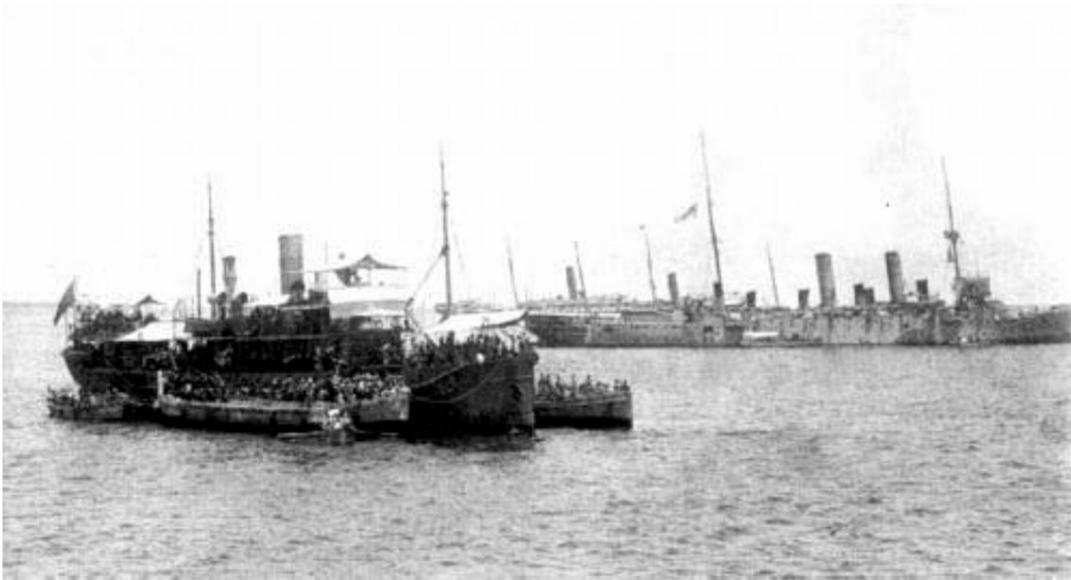
S/S Amor, ca. 1920.
Von Sansibar enthüllt.

Die Schiffe aus Sansibar transportierten auch das weit über 2.000 Mann starke Korps einheimischer Helfer, die in Sansibar rekrutiert wurden und das Expeditionskorps unterstützen sollten. Diese kleineren Schiffe und die Latten sollten bei der Landung der Truppen verwendet werden.

Die S/S Helmuth war ursprünglich deutsch, wurde aber am 4. August 1914 im Hafen von Sansibar beschlagnahmt, während die S/S Tanga zuvor in Tanga stationiert war. Quelle 1 bezeichnet die beiden Schlepper als „groß“, aber die verfügbaren Quellen liefern keine weiteren Informationen.

Der Plan für die Landung

Es war bekannt, dass keine der Marine- oder Landmilitäreinheiten Erfahrung mit der Landung von einem offenen Strand hatte, und es wurde nicht im Voraus geprobt oder sogar getestet. Es dauerte daher länger als erwartet, die Soldaten auf die Lastkähne und Boote zu bringen, die sie an Land bringen sollten.



S/S Cupid vor Ras Kasone vor Anker, mit u.a. HMS Fox im Hintergrund.
 Von Quelle 2.

Von besonderem Interesse sind hier Lastkähne auf der Seite von Cupid sowie Boote von einem oder mehreren Schiffen der Transportflotte.

Das Bild wurde möglicherweise im Zusammenhang mit der Evakuierung am 5. November 1914 aufgenommen.

Tabelle 3: Verteilung der Einheiten auf die Schiffe der Transportflotte

Geplante Landung am D-Day

Schiff	Primäreinheiten an Bord	Menschen
S/S Pentakota	13. Rajputen	824
S/S Jeddah	61st King George's Own Pioneers	836
S/S Homayun	Faridkot Sappers and Miners (1 Company) und das Punjab Supply Coolie Corps	850
S/S Khosrow	2. Kaschmir-Gewehre	840
S/S Barjora	3rd Kashmir Rifles und 3rd Gwalior Infantry (jeweils ½ Bataillon)	835
S/S karmala	Die Stäbe des Expeditionary Corps und der beiden Brigaden sowie der 2. Loyal North Lancashire Regiment *)	1.174
S/S Abbassieh	Sanitäranlagen und Nr. 5 Pontoon Park, Bombay Sappers & Miners	740

*) Das 2. Loyal North Lancashire Regiment und der Brigadestab der 27. (Bangalore) Brigade sollten jedoch zuerst gehen landete D+1.

Geplante Landung auf D+1

S/S Assuan	63. leichte Palamcottah-Infanterie	820
S/S Nairung	98. Infanterie	820
S/S Laisang	101. Grenadiere	820
S/S-Mutter	25. und 26. (Eisenbahn-) Kompanien, Pioniere und Bergleute, samt Eisenbahnkuli Korps	1.492

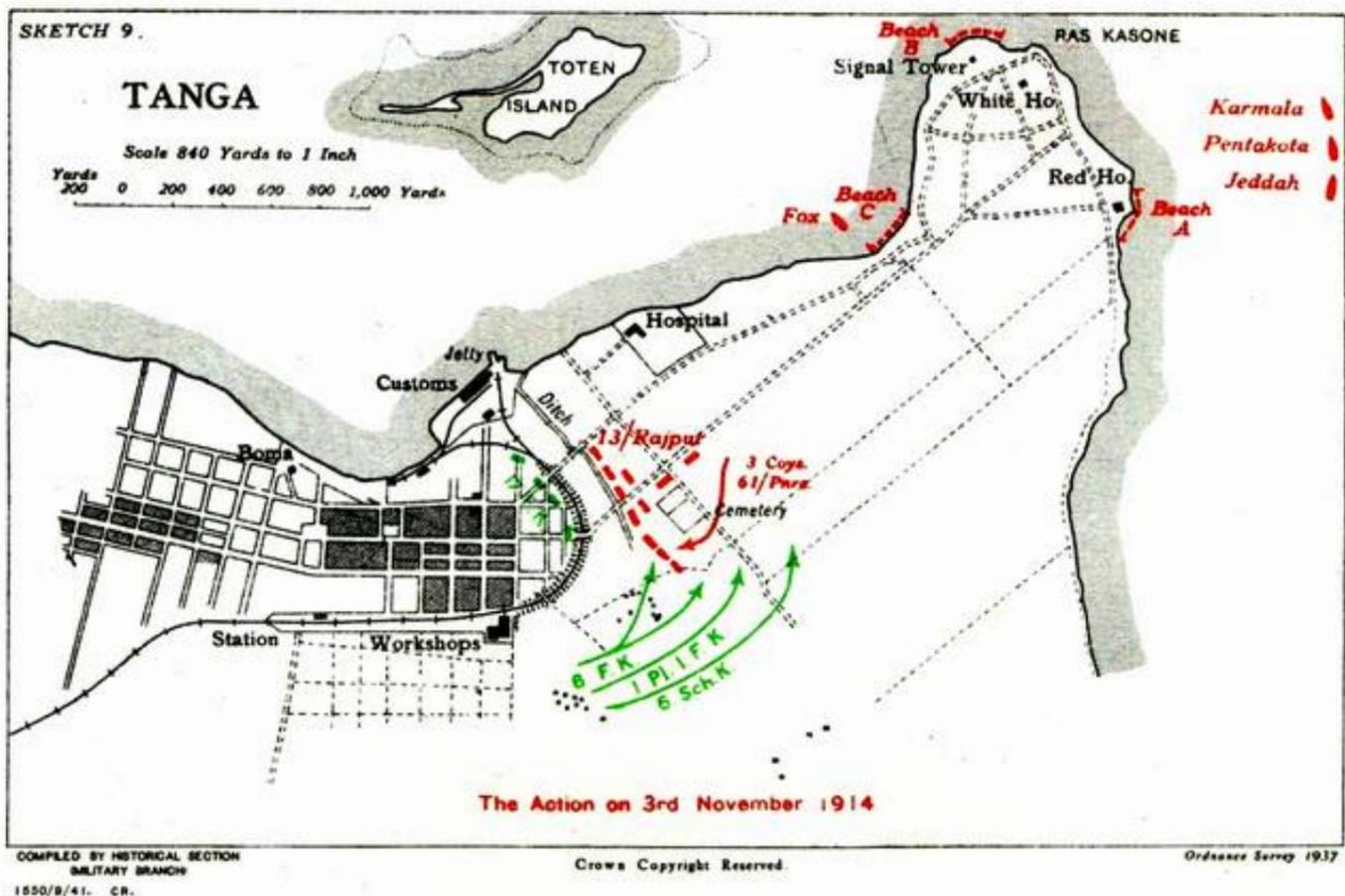
Als Faustregel (Quelle 5) gilt die Formel 4 Tonnen Nettotonnage pro Mann und 12 pro Pferd bei der Berechnung, wie viel ein Schiff transportieren könnte. Eine Analyse der Transportkapazität der Schiffe im Vergleich zur Anzahl der an Bord befindlichen Personen und Maultiere bestätigt die Angaben der Quellen, dass die Platzverhältnisse knapp, in Assuan sogar extrem knapp waren (siehe Teil 1).

Bergbau

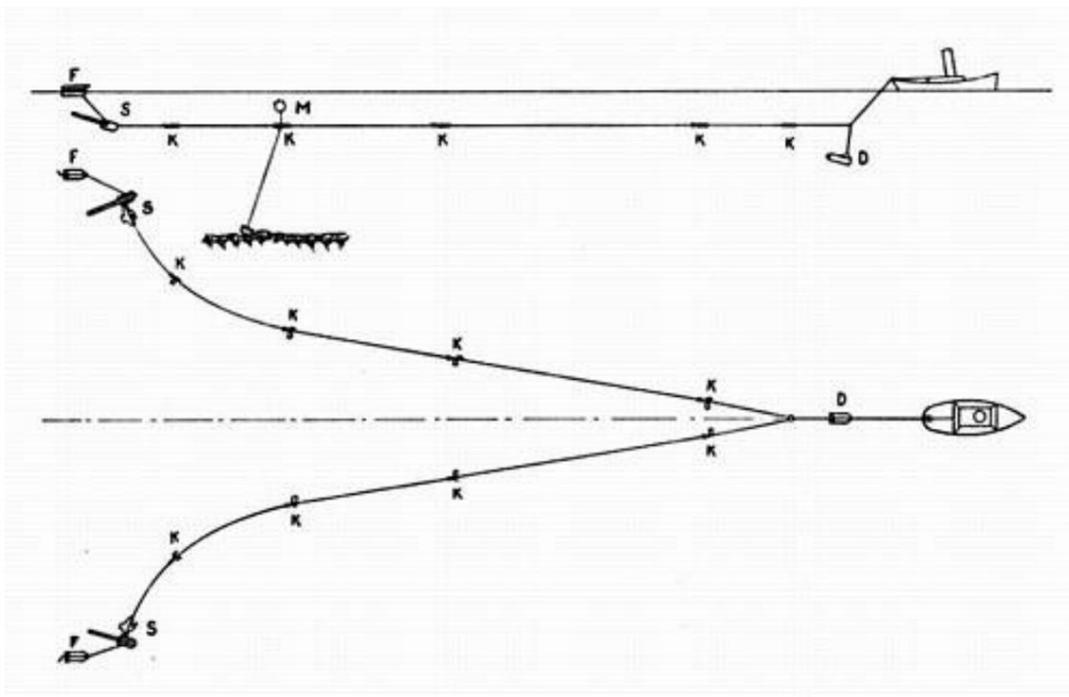
Einer der Faktoren, die die Landung verzögerten, war die Minengefahr im Hafen von Tanga.

Als Kommandant Caulfield dem deutschen Distrikt-Governor, Bernhard Auracher, die offizielle Benachrichtigung gibt, dass der örtliche Waffenstillstand mit einer Stunde Vorankündigung abgelaufen ist, fragt der Kommandant, ob der Hafen vermint sei, und der Distrikt-Governor erhält - ganz im Gegensatz zur Realität - Erfolg, um den Eindruck zu erwecken, dass der Hafen leider vermint war.

Ursprünglich sollte die Landung in Tanga selbst erfolgen, aber wegen der Minengefahr und der Gefahr einer Besetzung der Stadt wurde der Strand A als Startpunkt gewählt. Es ist nun beabsichtigt, dass die 13. Rajputen und 61. Pioniere am Strand A landen und dann Tanga sichern. Wenn dies geschehen ist - voraussichtlich in der Nacht vom 2. auf den 3. November 1914 - muss der Rest des Expeditionskorps gemäß dem ursprünglichen Plan in Tanga gelandet werden.



Lagekarte - Tanga, 3. November 1914 (D-Day).
Von Quelle 1.



Prinzipskizze Minenbügel mit einem sogenannten Y-Bügeleisen (von der Seite und von oben gesehen).
Von Quelle 9.

D: Drache **F:** Schwimmer (Pavane)
K: Blaster **M:** Eine erbeutete Mine **S:** Schere

Der ehemalige deutsche Schlepper S/S Helmuth, unter dem Kommando von Leutnant (*Unterleutnant*) CJ Charlewood, eingesetzt als Minensuchboot (Quelle 3).

Die Minenräumung könnte wie in dieser Abbildung gezeigt durchgeführt werden.

Der *Drachen* ist ein Holzschwimmer, der die Schleppleine auf einer geeigneten Tiefe hält.

Wenn das Ankerseil einer Mine vom Stahldraht erfasst und dann vom Scherenmesser durchtrennt wird, schwimmt es an die Oberfläche, wo es neutralisiert werden kann.

Ich kann mir vorstellen, dass HMS Fox ähnliche Ausrüstung entweder mitgebracht oder improvisiert hat, damit Helmuth für die Aufgabe ausgerüstet werden konnte. Auf jeden Fall zeigt die Zeichnung brillant einen "Schlepper", der als Minensuchboot eingesetzt wird.

Keine der Quellen, die ich gelesen habe, handelt davon, wie diese Arbeiten durchgeführt wurden oder welche Geräte verwendet wurden, sondern nur mit dem Ergebnis: Es *wurden keine Minen gefunden, nur verschiedene versunkene Hölzer*.

Ebenso wichtig ist, dass die Minenräumung und nicht zuletzt die Übermittlung des Ergebnisses von der HMS Fox an die S/S Karmala so lange dauert, dass sich die Landung verzögert, die erst in der Nacht vom 2. auf den 3. November 1914 beginnen kann.

Die Gangway am Strand A

Das Expeditionskorps hat nur 3 Piloten mit ausreichenden Gewässerkenntnissen. Das Segeln in den Gewässern um Tanga wird noch erschwert, da die Deutschen alle Markierungen von Fahrrinnen, Seezeichen und dergleichen entfernt haben.



Englische Schiffe vor Ras Kasone vor Anker, vor Strand A.

Aus der Tanga-Geschichte.

Strand A kann kaum als idealer Ausgangspunkt für eine Landung bezeichnet werden, da die Kähne, die die Soldaten an Land bringen sollten, nicht bis an die Küste geschleppt werden konnten, da das Wasser zu flach war. Sie wurden daher die erste Strecke von den Schleppern gezogen und dann mit Hilfe von Bootshaken und dergleichen aus eigener Kraft getrieben. Allerdings liefen einige im seichten Wasser auf Grund und das Personal musste die letzte Strecke durchwaten.

Das Bild wird in Teil 3 wiedergegeben, ist aber auch hier interessant, da das Schiff ganz rechts im Bild die S/S Cupid sein könnte; Das vordere Schiff links auf dem Foto könnte die S/S Bharata sein.

Im Vordergrund sieht man die Mangrovenbäume, die diesen Küstenabschnitt prägten, sowie Stege.

Schließen

Commander Caulfield wurde am 12. November 1914 nach Hause gerufen. Der Sekretär der Marine, Winston S. Churchill, wollte Caulfield wegen Inkompetenz feuern, wurde aber überredet, dies nicht zu tun. Quelle 2 gibt an, dass Caulfield das Kommando über ein älteres Schlachtschiff (Name nicht angegeben) erhielt und dass er den Krieg als Konteradmiral beendete.

Während des anschließenden Gerangels, die Verantwortung für die gescheiterte Operation zu übernehmen, schrieb Commander Caulfield, er sei in keiner Weise darauf aufmerksam gemacht worden, dass es für General Aitken wichtig sei, seine gesamte Streitmacht so schnell wie möglich zu landen. Wenn er es nur geahnt hätte, hätte er (Caulfield) alle Überlegungen zu möglichen Minen außer Acht gelassen und die ganze Flotte in den Hafen von Tanga einlaufen lassen. Dass er selbst nicht so weit gedacht hat, überrascht heute.

Wären die beiden Kommandanten auf demselben Schiff gewesen, wäre die Ursache für dieses Missverständnis wohl nicht vorhanden gewesen, aber inwieweit der etwas phlegmatische General Aitkens in der aktuellen Situation tatsächlich seinen Wunsch geäußert hat, kann man nur vermuten. In einem etwas späteren Bericht, der sein eigenes Handeln natürlich in einem günstigen Licht darstellen muss, verhehlt Aitken seinen Wunsch jedoch nicht.

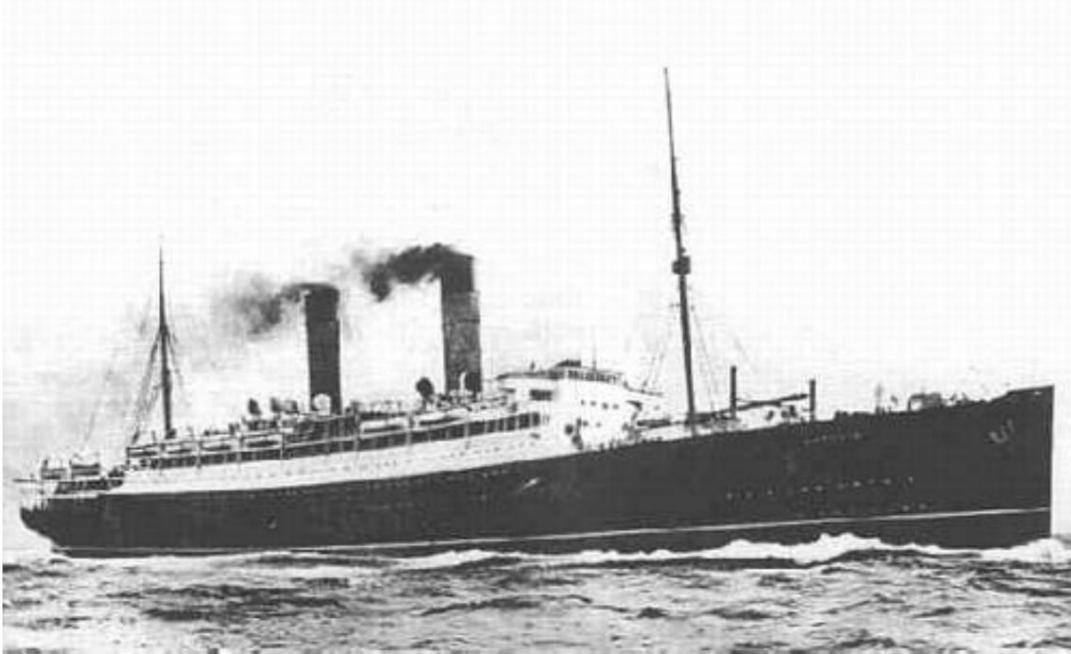
Quellen

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. *The Battle of Tanga 1914* von Ross Anderson, Tempus Publishing Ltd., Stroud, Gloucestershire 2002, ISBN 0-7524-2349-5.
3. *Seventeen Letters to Tattam – A WWI Surgeon to East Africa* von Ann Chricton-Harris, Kenney

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

4. HMS Fox (1893) (Wikipedia).
5. *Field Service Pocket Book (1914)*, herausgegeben vom Generalstab, War Office, London 1914, Nachdruck von David & Charles Reprints, London 1971, ISBN 0-7153-5225-3.
6. *Handbuch der kombinierten Marine- und Militäroperationen (1913)*. Auszüge davon sind in *Grasping* wiedergegeben *Gallipoli - Terrain, Maps and Failure at the Dardanellen, 1915* von Peter Chasseaud und Peter Doyle, Spellmount Ltd., Tunbridge Wells/Kent 2005, ISBN 1-86227-283-2.
7. *Erinnerungsbuch für den Einsatz im Feld, bei Übungen und Kriegsspielen* von Oberstleutnant HH Jørgensen, N. Olaf Møllers Forlag, Kopenhagen 1936.
8. S/S Karmala (Enzyklopädie-Halbinsel).
9. *The Defense Book* von Colonel T. Andersen, Gyldendal, Kopenhagen 1941.

Nachtrag - HMAMC Laconia



S/S Lakonien.

Fra The Cunard Line, Teil 6 (Offiziere der Handelsmarine).

In meinem Artikel The Battle of Tanga von Geoffry Regan behaupte ich, dass HMAMC Laconia [6](#)) war Kommandoschiff während der Operationen im November 1914.

Genauere Untersuchungen haben gezeigt, dass diese Information falsch ist und dass S/S Karmala, vgl. oben, diese Rolle hatte.

Laconia, die ursprünglich zur Cunard Steamship Company gehörte, war zu dieser Zeit Teil der in Südafrika stationierten britischen Seestreitkräfte. Eine Zusammenfassung eines Telegramms [7](#)) vom 1. Januar [1915](#) von der Admiralität an den Oberbefehlshaber der Flotte in Südafrika lautet:

„Telegramm der Admiralität an C. in C., Kap, über Bewegungen südafrikanischer Truppen nach Walfisch Bay für eine Expedition nach Deutsch-Südwestafrika [später Namibia], in dem bedauert wird, dass keine Kreuzer zur Verfügung standen, um Eskorten zu stellen. Ihn anweisen, bewaffnete Lager zu behalten Lakonien bis auf Weiteres.“

Ein erneutes Lesen meiner ursprünglichen Quelle – Troopships (Spartacus.net) – zeigt, dass Laconia erstmals ab April 1915 und vier Monate später vor Ostafrika operierte, wonach sie (erneut) zur Erfüllung von Patrouillenaufgaben im südlichen Teil der USA eingesetzt wurde Atlantisch. Der Einsatz in Ostafrika erfolgte, soweit bekannt, während der Jagd auf die SMS Königsberg [8](#)).

Pro Finsted

Notieren:

- 1) Die Zeichnung stammt aus Technical Details of HMS Fox (Marinegeschichte).
- 2) Aus dem dänischen *Huskebog für den Einsatz im Feld, bei Übungen und Kriegsspielen* (Quelle 5). 1969 wurde die Maßeinheit Bruttoregister-tonnen durch Bruttoreaumzahl ersetzt, vgl. Maritimes Glossar (Lodsen.dk). Siehe auch Über den Seetransport der Einheiten der Armee, 1905-1939 für detaillierte Informationen, z. Umrechnung von Bruttoreumzahl in Nettoreumzahl. Die Umrechnungsformel von Brutto- zu Nettoregister-tonnage beträgt im Durchschnitt 100 zu 60.
Die mit *) gekennzeichnete Nettoreumzahl basiert auf spezifischen Informationen über die Schiffe, während die anderen Nettosummen gemäß der obigen Formel berechnet werden.
- 3) *Baggerdock* = Trockendock.
- 4) I 1915 blev Karmala igen fragtskib, men blev i 1917 indsat som troppetransportskib mellem Amerika og England. En amerikanischer Soldat, William J. Schira (Base Hospital No. 53), Beschreibung 14. Juli 1918 Karmala som "... ein britisches Schiff mit britischer Besatzung, ein alter Frachter, der in einen Truppentransporter umgewandelt wurde. Sehr schmutzig und kein Platz. " Senere nævner han, bei "... es müssen ungefähr 2.000 Soldaten auf diesem Schiff sein" und "... Unser Transporter hat 3 Geschütze an - ein langes 6-Zoll-Geschütz auf dem Heck und eine 6-Zoll-Haubitze auf jeder Seite." Das persönliche Tagebuch von William J. "Bill" Schira im Ersten Weltkrieg (The World War I Document Archive).
- 5) Flottenliste 1900-1909 (British India Steam Navigation Company).
- 6) HMAMC (= His Majesty's Armed Merchant Cruiser) waren bewaffnete Passagierschiffe/Truppentransportschiffe.
- 7) CHAR 13/38/69-70 (Churchill College Churchill Archives Centre).
- 8) Lesen Sie über SMS Königsberg in den Artikeln The Königsberg Incident and the Great War in East Africa (War Times Journal) und Blockading German East Africa 1915-16 (Australian Navy), die Lakonien jedoch nicht erwähnen.