

# Über englische Ingenieureinheiten in Ägypten, 1915-1917

## Einführung

Dieser Artikel kann im Zusammenhang mit dem Senussi-Aufstand und als Hintergrundinformation für die Einheiten gelesen werden, die 1915-16 an der Unterdrückung des Senussi-Aufstands beteiligt waren.

## Englische Ingenieureinheiten in Ägypten

Der Mangel an englischen Ingenieureinheiten in der Western Frontier Force war ausgeprägt, und als die Truppe im November 1915 aufgestellt wurde, musste man sich mit einer Abteilung der ägyptischen Militärwerksabteilung begnügen, die sich jedoch in Marsa Matruh gut bewährte. Nach dem Abzug aus Gallipoli ändert sich die Situation leicht.

## Western Frontier Force

Die englische offizielle Geschichte der Kämpfe in Ägypten (Quelle 1) erwähnt, dass *eine Abteilung der Royal Engineers der Kent Field Company im Dezember 1915 eintraf*, erwähnt aber die Bemühungen der Pioniere nicht weiter.

Wenn die Informationen mit der Geschichte des Corps of Engineers verglichen werden, wie sie auf der Website des Royal Engineers Museum (Quelle 2) präsentiert wird, scheint es, dass die Abteilung aus Elementen von zwei Ingenieurbüros aus Kent bestand.

- 1/1 Königliche Ingenieure der East Kent Field Company (Territorial Force) 1/2
- Königliche Ingenieure der Kent Field Company (Territorial Force).

Als Bemühungen der Abteilung werden der Bau von Straßen und Feldbefestigungen bei Sollum bezeichnet, wo auch die Wasserversorgung ausgebaut wird. Der Hafen von Sollum, der nun eine beträchtliche Anzahl von Schiffen bedienen musste, wurde um eine Mole erweitert, die von derselben Pionierabteilung gebaut wurde.

Die Pionierabteilung rückt zusammen mit der Truppe von Brigadegeneral Lukin nach Sollum vor, u.a. 1st South African Infantry Brigade, und es ist wahrscheinlich, dass auf dem Weg nach Sollum auch Aufgaben im Zusammenhang mit Straßen, Feldbefestigungen und Wasserversorgung durchgeführt wurden, während der Pierbau möglicherweise erst nach dem 14. März 1916 stattfand, als Sollum besetzt war .



Wasser filtern.

Karte Nr. 8 in John Players Zigarettenkartenserie *Army Life*, 1910.

Aus der New York Digital Library 1).

Auf der Rückseite der Karte ist folgendes aufgedruckt:

„Die Notwendigkeit, reines Wasser für Truppen im aktiven Dienst zu erhalten, hat dazu geführt, dass an verschiedenen Einheiten moderne Filterwagen angebracht wurden.

Jeder kann filtern, so dass 12 Männer Trinkwasser entnehmen können, solange der Wasservorrat reicht. Der Wasserverbrauch für ein Armeekorps, das aus 160.000 Mann und etwa 70.000 Pferden besteht, würde etwa 1.500.000 Gallonen pro Tag betragen. "

## Kommunikationslinien

Bis April 1917, wenn die Kampagne gegen die Senussi effektiv endet, werden eine Reihe zusätzlicher technischer Einheiten ganz oder teilweise eingesetzt. Zu diesen Einheiten gehörten:

- 2/1. Königliche Ingenieure der Cheshire Field Company (Territorial Force), die eine Pontonbrücke bei Bahr Yusuf besetzen 2). Daraufhin ersetzte das Unternehmen die Brücke durch eine *Tonnenpfeilerbrücke* (Feldbrücke). Darüber hinaus grub das Unternehmen eine Reihe von Brunnen für die Wasserversorgung von
- Eisenbahnen. 1/1st Welsh Field Company Royal Engineers (Territorial Force), die eine Straße zwischen El Alamein und Moghara sowie Befestigungen (*Blockhäuser*) bauten. Das Unternehmen wurde irgendwann im Jahr 1916 durch die 37th Army Troops Company Royal Engineers ersetzt. 5. Royal
- Anglesey Militia Royal Engineers, die die Wasserversorgung in Verbindung mit der neu gebauten Eisenbahnlinie nach Bahera verlegten (Kapazität 800.000 Liter Wasser pro Woche). Das Unternehmen gründete eine ca. 30 m lange Pontonbrücke über Bahr Yusuf (westlich von Samalut) und Befestigungsanlagen (*Blockhäuser*).

## Kent (Festung) Royal Engineers (Territorial Force)



Aus *Regimentsabzeichen*  
von TJ Edwards, Gale &  
Polden Limited, 1951

Die Geschichte der Abteilung geht auf die 1. Sussex Royal Engineers (Volunteers) zurück, die am 24. Mai 1890 gegründet wurden.

Bei der Gründung der Territorial Force im Jahr 1908 wurden die Kent and Sussex (Fortress) Royal Engineers gegründet, mit der K Company of the 1st Sussex Royal Engineers (Volunteers) als erstem Unternehmen, das ursprünglich als A Company bezeichnet wurde.

Der Name des Corps wurde bald zu Kent (Fortress) Royal Engineers 3), während das Unternehmen, das für die

Der Sussex-Teil des Namens wurde zu Cinque Ports (Fortress) Royal Engineers.

Die Aufgaben der Abteilung lagen in der Küstenverteidigung der Medway & Thames [4](#)) zusammen mit Einheiten der Royal Garrison Artillery von Essex und Suffolk, wo die beiden *Electric-Light*-Kompanien für den Betrieb von Suchscheinwerfern, Signalanlagen etc. verantwortlich waren.

## Kent (Festung) Royal Engineers, 1914

### Unterteilungen

NEIN. 1 Werksgesellschaft

NEIN. 2 Werksgesellschaft

NEIN. 3 Werksgesellschaft

NEIN. 4 Electric Lights Company

NEIN. 5 Electric Lights Company

Die in den befestigungstechnischen Abteilungen der Territorial Force eingesetzten Festungsingenieurkompanien mit der Sonderbezeichnung *Werke* waren vergleichbar mit traditionellen Feldingenieurfirmen, verfügten jedoch über eine spezielle Ausbildung im Befestigungsbereich.

Das Stärkeziel der Einheit wurde 1908 auf 17 Offiziere und 522 Mann festgelegt, und Quelle 3 gibt an, dass 1911 nur wenige Männer fehlten, um das Ziel zu erreichen.



*Die königlichen Ingenieure von Kent (Fortress) führen Brückenbauübungen durch.*

Von Quelle 7.

Eine *Werksgesellschaft* bestand aus ca. 100 Mann, während eine *Electric Lights Company* ca. 115 Männer.

Der Autor von Quelle 3 bewertete, dass eine detaillierte Darstellung der Aufgaben der Unternehmen nicht von allgemeinem Interesse sein wird ... wobei eine Beschreibung dazu nicht sofort verfügbar ist, er stellt jedoch fest, dass die Bedeutung einer vollständigen Beschreibung kaum überschätzt werden kann ausgestatteter und leistungsfähiger *Werksbetrieb* .

### **Die Mobilmachung**

Bei der Mobilmachung 1914 nehmen die Einheiten ihren Platz in der Küstenverteidigung ein.

Die drei Festungsingenieurfirmen sind ab Juni 1915 die Gründung von drei neu gegründeten Feldingenieurfirmen.

<b>Bezeichnung im Juni 1915</b>	<b>Divisionszugehörigkeit</b>	<b>Bezeichnung von 1917</b>
1. (East Kent) Field Company Royal Engineers, Territorial Gewalt	2. montiert Aufteilung	495. Feld Unternehmen
2. (Kent) Field Company Royal Engineers, Territorial Force 74th Division		496. Feld Unternehmen
3. (Kent) Field Company Royal Engineers, Territorial Force 52nd Division		497. Feld Unternehmen

Eine Liste der Ingenieurfirmen findet sich in Field Companies Royal Engineers (The Long, Long Trail), zu der auch die obigen Verweise auf die Divisionen führen. Siehe auch Royal Engineers Fortress Companies 1914-1918 (The Long, Long Trail) für Einzelheiten zu diesen Festungseinheiten.

Die neu gegründete 3rd (Kent) Field Company Royal Engineers, ehemals No. 3 Works Company, werden als Spezialisten für Überbrückungen beschrieben.



Leutnant David Reginald Salomons, Nr. 3 Works  
Company Kent (Festung)  
Königliche Ingenieure, ca. 1911.  
Von Quelle 7.

### Nach vorne

Von Oktober 1915 bis Juli 1916 war die 1st (East Kent) Field Company Teil der 2nd Mounted Division (Territorial Force), deren Kavallerieregimenter sowohl in Gallipoli als auch in Ägypten stationiert waren.

Auch die 2. und 3. (Kent) Feldkompanie wurden nach Gallipoli geschickt.

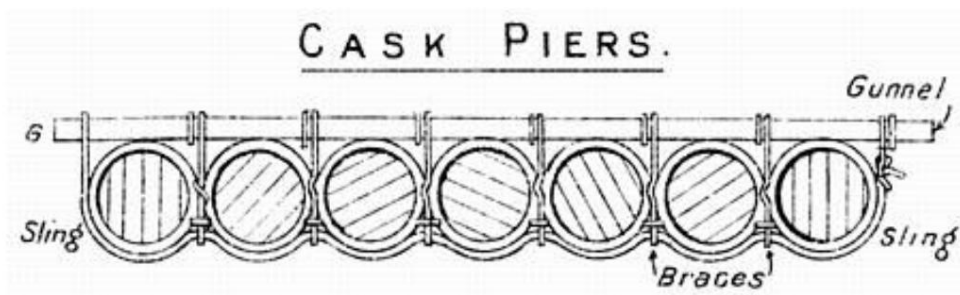
Die 3rd (Kent) Field Company ging weitgehend verloren, als die Truppentransporte [6](#)) HMS HYTHE, wo sich die Pioneers befanden, und S/S SARNIA in der Nacht des 28. Oktober 1915 im Einschiffungshafen von Mudros kollidierten.

Beide Schiffe fuhren aus Sicherheitsgründen im Dunkeln und ohne jegliche sonstige Kennzeichnung.

127 Männer der 3. (Kent) Field Company, darunter der Stellvertreter, Kapitän David Reginald Salomons, ertranken. Weitere 27 Männer wurden bei dem Unfall verloren.

David Reginald Salomons, Held des Ersten Weltkriegs (Quelle 7) liefert zusätzliche Informationen über das Unternehmen und den Unfall. Siehe auch Kents Überlebende ziehen aus Gallipoli ab (A Blast From the Past, 1915).

## Eine "Fasspfeilerbrücke"



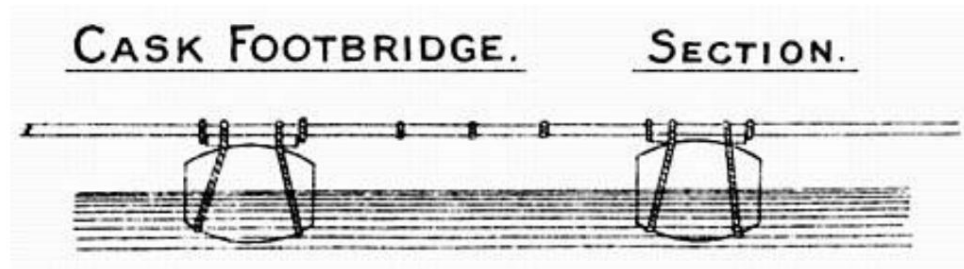
Ponton aus Fässern gebaut.  
Von Quelle 8.

Die Feldbrücke, die die 2/1st Cheshire Field Company bei Bahr Yusuf traf, wird technisch als „Fass“ bezeichnet



Pfeilerbrücke“.

Ich bin mir nicht ganz sicher, wie eine solche Brücke aussah. Meine Vermutung ist, dass es sich um eine schwimmende Brücke handelt, deren Pontons aus Fässern bestehen, die in der heutigen Ingenieurssprache *Fässer* genannt werden.



Laufbrücke auf Fässern.

Von Quelle 8.

Quelle 8 enthält eine Übersicht über die Abmessungen und die relative Tragfähigkeit verschiedener Läufe. Der größte Typ hat ein Fassungsvermögen von 170 Gallonen (ca. 765 l), während der kleinste nur 6 Gallonen (ca. 27 l) fasst.



Tonnenbrücke der Königlichen Ingenieure, 1916.

Von einer zeitgenössischen Postkarte, abgestempelt am 14. April 1916.

Die sichere Berechnung der Tragfähigkeit eines Fasses ist das Raummaß x 0,9 in Pfund, also 1.563 Pfund für das größte der Fässer.

Fässer könnten auch in Kombination mit Feldbrückenausrüstung verwendet werden, wie in der Abbildung rechts gezeigt.

Der Begriff Fass im gedruckten Text spiegelt wahrscheinlich die gebräuchlichere Bezeichnung für ein Fass wider, *ein Fass*.

## Quellen

1. *Geschichte des Ersten Weltkriegs, Militäroperationen in Ägypten und Palästina, Band I, Vom Ausbruch des Krieges mit Deutschland bis Juni 1917* von Generalleutnant Sir George Macmunn und Captain Cyril Falls, HSMO, London 1927.
2. *Geschichte des Royal Engineers Corps: Das Corps und der Erste Weltkrieg, die Senussi-Kampagne* (Royal

Ingenieurmuseum)

3. *His Majesty's Territorial Army - Ein beschreibender Bericht über die Yeomanry, Artillerie, Pioniere und Infanterie mit dem Armeedienst und dem Sanitätskorps, bestehend aus der "King's Imperial Army of the Second Line" von Walter Richards, Virtue & Co., London (ca. 1911).*
4. *Royal Engineers (Volunteers) 1859-1908* von RA Westlake, privat veröffentlicht 1983, ISBN 0-9508530-0-3.
5. *The British Army of August 1914 – Ein illustriertes Verzeichnis* von Ray Westlake, Spelmount Limited, Tunbridge Wells, Kent 2005, ISBN 0-86227-207-7.
6. *Regulations for the Territorial Force and County Associations, 1908*, veröffentlicht 1908 von The Army Rat. 2003 neu veröffentlicht von Naval & Military Press, ISBN 1-84342-574-2.
7. David Reginald Salomons, Held des Ersten Weltkriegs (Canterbury Christ Church University, Salomons Museum).
8. *Manual of Field Engineering, 1911*, herausgegeben vom Generalstab, War Office, His Majesty's Stationary Office, London 1914.

## Nachschrift

In meinem Artikel *Figures of Britain - Horse Drawn Coaches - Part 4* habe ich eine Platte von Caton Woodville gezeigt, die angeblich die *Kent Royal Engineers Volunteers*, circa 1908, zeigt, konnte aber keine Informationen über die Einheit selbst finden. Diese herausragende Stelle hätte eingerichtet werden sollen, obwohl die Bezeichnung der Einheit genauer Kent (Fortress) Royal Engineers ist.

Pro Finsted

---

Anmerkungen:

- 1) Die Tabakfirma WD & HO Wills gab 1914 die entsprechende Serie von 25 Karten heraus.
- 2) Bahr Yusuf ist ein 15 km langer Kanal, der den Nil mit der Oase Fayum (ca. 100 km südwestlich von Kairo) verbindet. Aus dem Fayum (Encyclopedia Britannica 1911).
- 3) Der erste Kommandeur des Korps war Major Holman Fred Stephens (1868-1931) (Colonel Stephens Railway Museum). Sein ganzes Leben lang war er in verschiedenen Freiwilligen-Engineering-Einheiten tätig, darunter der 1. Sussex Royal Engineers (Volunteers) in Eastbourne, wo er 1896 zum Leutnant ernannt wurde.
- 4) Siehe meinen Artikel *On English Coastal Artillery, 1910-1940*
- 6) Ein Beitrag im Great War Forum beschreibt die HMS HYTHE wie folgt: „Die HMS HYTHE war eine paddelgetriebene Cross-Channel-Fähre von 509 Tonnen, die 1905 gebaut wurde und der South Eastern and Chatham Railway Company (SE&CR) gehörte. Es wurde schnell in einen Screw Minesweeper umgebaut und war in Scapa Flow in Schottland stationiert. 1915 wurde das Schiff zu den Dardanellen geschickt, um an Truppenbewegungen von der Mudros Bay nach den Dardanellen zu arbeiten Halbinsel Gallipoli in der Türkei. Am 28. Oktober 1915 gegen 16:00 Uhr kollidierte die HYTHE mit der SS SARNIA, einer weiteren umgebauten Fähre, aber viel größer als die HYTHE.“