

## **Terms and Conditions**

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

### Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

### Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

richt, daß der Steuerbordmaschinenraum außer Tätigkeit sei; und auf meinen Befehl, auf alle Fälle beide Maschinen in Gang zu erhalten, kam die Antwort, daß beide Maschinen noch langsam gingen. Um 6 Uhr 35 wurde gemeldet, daß das Hauptmannschaftsdeck brenne; um diese Zeit steuerten wir NNW, so daß bald die ganze Flotte aus unserm Gesichtsbereich verschwunden war. Um 6 Uhr 55 wurde das Flugzeugmuttersschiff „Engadine“ gesichtet und diesem signalisiert, längs zu kommen. Wir waren etwa 25 mal schwer und 6 mal leicht getroffen. Der schwerste Treffer stammte von einer 12-Zoll-Granate, die in den Backbordmaschinenraum geschlagen war. Die Schwere des Schadens machte es notwendig, uns von der „Engadine“ ins Schlepptau nehmen zu lassen; dies geschah gegen 9 Uhr abends.



Aus dem Tagebuch des Maschinenoffiziers von S. M. S. „Warrior“.

... Mehrere Leute kamen angelaufen und sagten, daß wir von einem 12-Zoll-Geschloß getroffen wären. Ich ging sofort zum Backbordmaschinenraum, um nachzusehen, was passiert wäre. Der ältere Ingenieur-Leutnant erzählte mir, daß sie eine Explosion über sich gehört hätten, daß es aber offensichtlich nur ein leichter Treffer gewesen wäre. Da alles in Ordnung war, ging ich wieder nach oben und sah zum letztenmal meinen Schreiber an seinen Büchern sitzen, als ob gar nichts Ungewöhnliches vorgefallen wäre; an Deck fand ich ein gähnendes Loch, durch das mit unheimlichem Schein das Tageslicht einfiel. Doch es war keine Zeit für Träumereien, und ich eilte zum Steuerbordmaschinenraum vor. Bald darauf, um 6 Uhr 15 nachmittags, hörte ich eine furchtbare Explosion am hinteren Ende unseres Schiffes, ein heftiger Ruck ging durch das ganze Schiff, und die meisten Lichter gingen aus. Gleich danach heftiges Zischen von Wasser und Dampf, und ich hatte den Eindruck, daß wir torpediert waren. Mehrere Leute kamen nach vorn, einem von ihnen lief Blut über das Gesicht herunter. Ich mußte eine Entscheidung treffen. Zunächst ging ich achtern, um die Größe des Schadens in Augenschein zu nehmen. Die Maschinen gingen noch, aber in dem halbdunklen Licht des Maschinenraums brauste das Wasser wie ein Niagarafall; indes war ich noch nicht sicher, ob das Wasser von oben herabstürzte oder von unten emporquoll. Ein Schwall von Dampf, der mir ins Gesicht schlug, warnte mich, nicht lange mehr nachzudenken. Ich übersah sofort, daß mit solchen Wassermassen keine Pumpen mehr fertig würden, und daß die Mannschaften so schnell wie möglich den Raum verlassen mußten. Ich wußte nicht, ob der andere Maschinenraum ebenfalls beschädigt war, und gab Befehl, die Abdichtungstür mittschiffs zu öffnen, um nach der andern Seite hindurch zu gelangen; die Kontrolle über die Arbeit wollte ich selbst übernehmen. Aber auf der Tür lag ein starker Druck, und der Gedanke