

# Die Minenleger der Österreichisch-Ungarischen Kriegsmarine im I. Weltkrieg [1]

Von Zvonimir Freivogel - Karl Schrott (+)



Minenleger BASILISK mit dem Torpedoboote BOA vor Anker.  
Quelle: © Sammlung René Greger

Mehr als hundert Jahre nach dem Ersten Weltkrieg kann man noch immer kleine Details über die weniger bekannten Kriegsschiffe und ihren Werdegang entdecken, vor allem, was die Schiffe der ehemaligen Kaiserlichen und königlichen österreichisch-ungarischen Kriegsmarine an der Adria angeht. Bei der Durchsicht des Archivs vom leider zu früh verstorbenen Herrn Karl Schrott, einem begeisterten Liebhaber der Geschichte der k. u. k. Kriegsmarine, konnte ich einige interessante Details über das Schicksal vom k. u. k. Minenleger BASILISK entdecken und aus dem Rumänischen übersetzen. Es wäre eigentlich schade, nur BASILISK zu beschreiben, so widme ich mich auch den anderen drei k. u. k. Minenlegern. Die restlichen k. u. k. Minenschiffe, auch die Minensucher, wurden von Herrn Schrott akribisch aufgelistet und beschrieben, ich konzentriere mich hier eigentlich nur auf die Minenleger im engeren Sinne. Alle diese Schiffe wurden im Buch über die Minen- und Hilfsschiffe der k. u. k. Kriegsmarine umfangreich beschrieben, das im Literaturverzeichnis aufgelistet wurde.

## Einführung

Die k. u. k. Kriegsmarine war dem Grundkonzept nach eine Küstenverteidigungsflotte und deshalb spielte das Minenwesen für sie eine besondere Rolle.

Der Einsatz von Seeminen galt für die k. u. k. Kriegsmarine zunächst als eine Defensivmaßnahme (zum Schutz der eigenen Häfen und der Küste vor größeren Angriffen durch gegnerische Überwasserkriegsschiffe), deshalb blieb die Anzahl der speziell dafür gebauten Minenleger gering. Bis zum Ende des Krieges im November 1918 gab es im Dienst nur vier k. u. k. Minenleger (DROMEDAR, SALAMANDER, BASILISK und CHAMÄLEON), die anfänglich durch zehn zu Minensuchbooten umgebauten älteren Torpedobooten der Sperber/Habicht-Klasse ergänzt wurden. Dazu gab es zehn „Minentender“ der 47-Tonnen-Klasse. Im Laufe des Krieges – vor allem nach dem Kriegseintritt Italiens im Mai 1915 – änderte sich die Kriegstaktik zur offensiven Minenverlegung. Deshalb wurden auch restliche T-

Boote der Sperber/Habicht-Klasse als Minensuchboote umgebaut und weitere zwölf Minentender verschiedener Klassen bestellt. Der Bedarf an Minen stieg auch rapide an und konnte teilweise durch die Verwendung der gehobenen gegnerischen (italienischen) Minen gedeckt werden.

Zum Minenlegen setzte man auch die 250-t-Hochseetorpedoboote und die Torpedofahrzeuge (österreichisch-ungarischer Name für Zerstörer) ein, mit Ausnahme des Zerstörers MAGNET. So konnte z. B. jedes 250-t-Torpedoboote bis 12 Minen auf seitlichen Minenschienen mitführen. Auch die Linienschiffe von der Habsburg- bis zur Tegetthoff-Klasse sowie der Panzerkreuzer SANKT GEORG konnten Minen tragen und (mittels Barkassen) verlegen, wovon aber Abstand genommen wurde.

Weitere österreichisch-ungarische Minenfahrzeuge waren Seeminenlichter (österreichisch für „Leichter“) und Minenbarkassen. Auf den ersteren transportierte man auch Minen aus den Depots zu den

Minenlegern. Sie gehörten hauptsächlich zum Bestand des Seearsenals Pola. Während des Krieges mietete oder kaufte die k. u. k. Kriegsmarine dazu eine größere Anzahl ziviler Schiffe und Boote, um sie für Minenarbeiten umzubauen sowie einzusetzen.

Die Arbeit der Mannschaften (Mineure) war anstrengend und sehr gefährlich. Durch die Herbst- und Winterstürme 1914/15 hatten sich zahlreiche Minen aus den defensiven Minenfeldern vor Pola gelöst. So explodierten während eines starken Herbststurms 44 von



K. u. k. Seeminen vom Typ C 08: links auf einem 250-t-Torpedoboot, rechts während des Unterrichts im Hafen. Quelle: © Sammlung Erwin Sieche

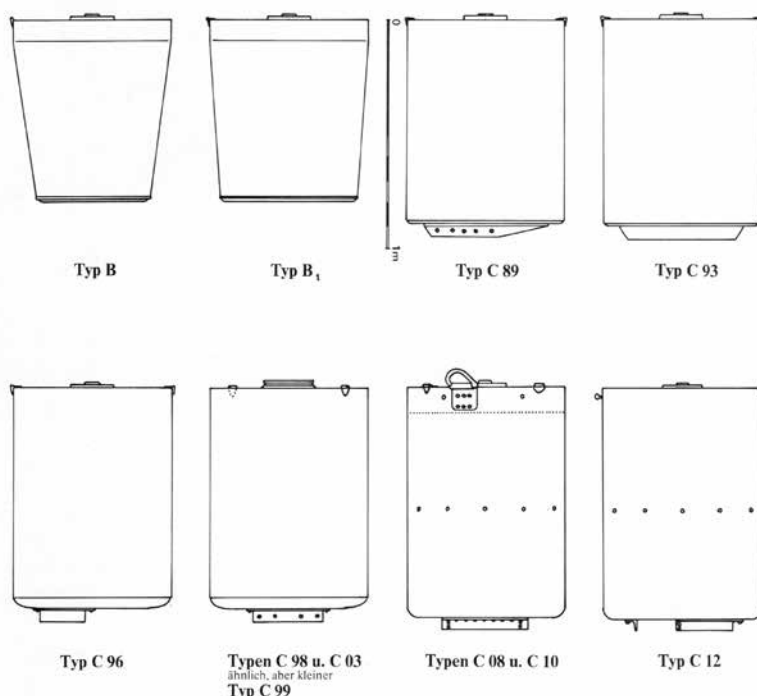
### Übersicht der k. u. k. Ankertau-Minen

Typ	Jahr der Einführung	Form	Sprengladung, Gewicht	Stoß- und Zündmechanismus, Tiefeneinstellung	Verankerung
A	1867?	Topfförmiges Gefäß	Nasse Schießbaumwolle	Fünf Stoßstangen mit Spiralfedern und ein 5-zahniges Stoßrad mit zwei Zündspitzen. Tiefeneinstellung durch einen Luftsack.	100 m Ankertau. Beim Legen m. d. Ladebaum von Minenbarkassen oder -Lichtern: 150 kg schwerer Pilzanker. Beim Legen durch Kippen: 180 kg schwerer Ankergleitschlitten. Minenschienen: 160 kg schwerer Ankerrollwagen.
B		Konisches Gefäß	40 kg nasser Schießbaumwolle		
B1		Konisches Gefäß	47 kg nasser Schießbaumwolle		
C.89 – C.08	1889 -1908	Zylindrisches Gefäß	100 kg* nasser Schießbaumwolle		
C.1899	1899		58,5 kg nasser Schießbaumwolle		
C.10 – C.12	1910-12		100 kg T-Ammonal		

\*Außer C.1899

2200 gelegten Minen! Am 2. November 1914 fanden die zu einer Minensuchaktion ausgelaufenen k. u. k. Boote 121 treibende Minen vor der istrischen Küste. Die anfänglichen Probleme mit dem Minenmaterial (schlechte Verankerung der Minen und Fehlen eines Mechanismus zur Selbsterstörung einer sich losgerissenen Mine) konnten während des Krieges auf ein Mindestmaß herabgesetzt werden. Bis zum 17. November 1917 wurden dazu 371 feindliche Minen geräumt und gehoben (für den späteren Eigengebrauch „gefischt“) und 727 weitere gegnerische Minen vernichtet.

Auf den in der Adria gelegten Minen der Mittelmächte (auch die deutschen Minenleger-U-Boote waren daran beteiligt) gingen

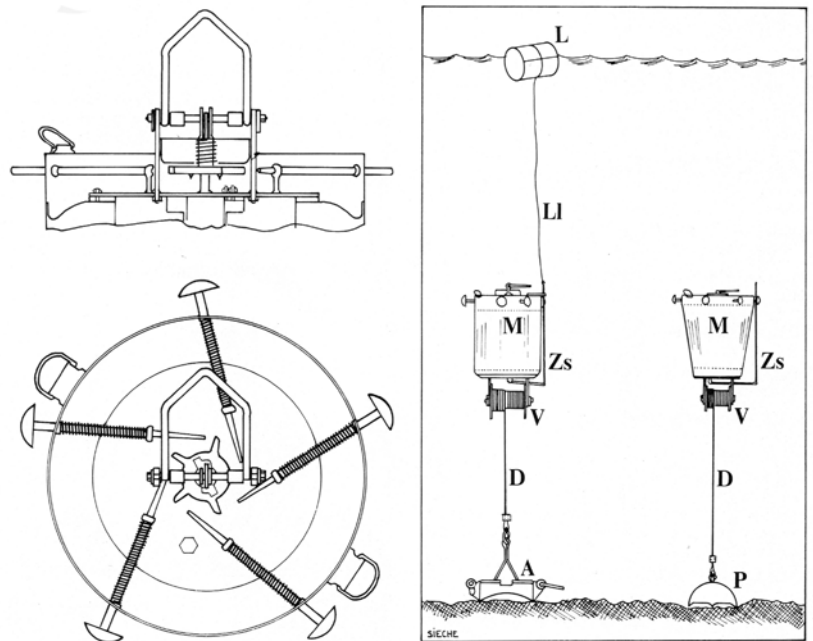


Österreichisch-ungarische Seeminen im Ersten Weltkrieg. Queller: © Zeichnungen: ErwinSieche

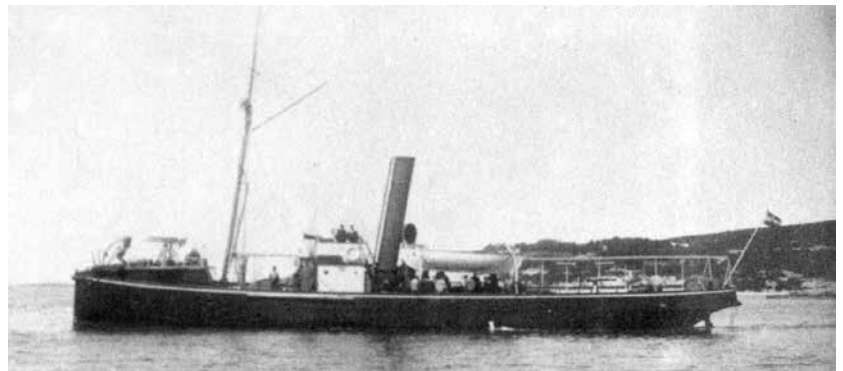
16 französische und italienische Kriegsschiffe verloren, zusammen mit 14 Dampfern, fünf Seglern und einem Lazarettschiff. Beim Untergang des italienischen Linienschiffes REGINA MARGHERITA am 11. Dezember 1916 (welches aber vermutlich auf eine italienische Mine lief und sank) kamen 565 Mann ums Leben. Österreich-Ungarn verlor während des Krieges sieben Kriegsschiffe und neun Handelsschiffe durch gegnerische und eigene Minen, wobei etwa 1200 Menschen ums Leben kamen. Dazu verloren 36 Mineure ihr Leben bei Minenarbeiten.



Bergung einer italienischen Mine zum späteren Eigengebrauch. Links der k. u. k. Admiral von Koudelka.  
Quelle: © Sammlung Karl Schrott



Links Minenzünder, rechts die Verankerung der Mine vom Typ C 99 (links) oder B (rechts). A= Ankerrollwagen, D= Verankerungsdrahttau, L= Luftsack, Ll= Luftsackleine, M= Minengefäß, P= Pilzanker, V= Verankerungsmechanismus; Zs= Zugstange.  
Quelle: © Zeichnung: Erwin Sieche



K. u. k. Minenleger DROMEDAR.

Quelle: © Historisches und Maritimes Museum, Pula/Kroatien

## Minenleger DROMEDAR

DROMEDAR war der erste Minentender (Minenleger) der k. u. k. Kriegsmarine und wurde auch als Schlepptender (Schlepper) eingesetzt. Das Schiff wurde nach dem Entwurf von Moritz Soyka in Pula gebaut und ähnelte einem typischen Schlepptender (Schlepper) dieser Zeit.

DROMEDAR wurde 1894 der Seeminenschule auf dem Hulk ALPHA (ex-GREIF) zugeteilt, diente bei der Flotte, bei der Seeminen- und Maschinenschule sowie zum Schleppen von Zielscheiben bei Schießübungen. Vor dem Krieg nahm das Schiff an der Vermessung der dalmatinischen Küste teil, auch bei der Untersuchung und Verlegung von unterseischen Post- und Telegraphenkabeln. Während des

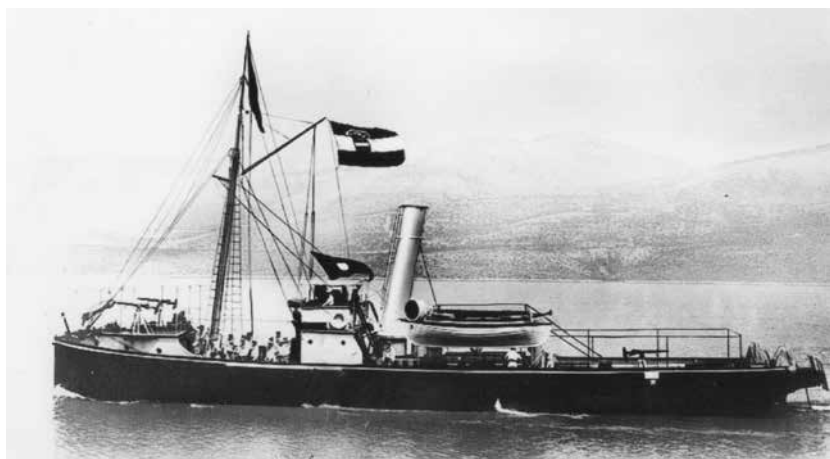
### Baudaten

Name	Bauwerft	Kiellegung	Stapellauf	Indienststellung
Dromedar	Seearsenal, Pula	25.3.1890	25.11.1890	1891*

\*Erste Probefahrt am 25.5.1891

### DROMEDAR - taktisch-technische Daten

Verdrängung	Konstruktionsverdrängung 175 t, tatsächliche V. 135,29 t.
Abmessungen	Länge in der Konstruktionswasserlinie (KWL) 31,60 m, über alles 33,20 m, Breite 5,40 m, Tiefgang in der KWL 1,90 m, max. 2,36 - 2,41 m.
Antrieb	Zunächst ein Zylinderkessel, ab 1911 ein Yarrow-Wasserrohkessel, eine 3-fach-Expansions-Dampfmaschine mit 350 bis max. 360 PSI, eine Welle, eine Schraube; 26 t Kohle. Hilfsbesegelung mit 66,50 m <sup>2</sup> Segelfläche.
Geschwindigkeit	10 Knoten (11,47 kn bei 155 Umdrehungen und 9,16 kn bei halber Kraft und 122 U/min).
Bewaffnung	Drei 47 mm-L/33-Schnellfeuerkanonen (SFK), 44 bis 65 Minen. Zwei Gleitbahnen für je 22 Minen am Oberdeck mit Fallvorrichtungen und Ansatzstücken zum Legen von Minen mit Ankerrollwagen, von der Maschinenluke bis zum Heck verlaufend.
Besatzung	25 – 28 Mann (1907: zwei Offiziere und 26 Mann).



S. M. S. DROMEDAR mit der Kriegsflagge.  
Quelle: © Sammlung Franz Selinger

Krieges wurde DROMEDAR aktiv eingesetzt, auch bei der U-Bootjagd und beim Räumen der Minen. Am 4. August 1916 half DROMEDAR dem torpedierten Zerstörer CSEPEL. Bei Kriegsende wurde das Schiff vorübergehend an die Vertreter des Staates S. H. S. (der Slowenen, Kroaten und Serben) übergeben, um 1920 Frankreich zugesprochen und bald darauf abgebrochen zu werden

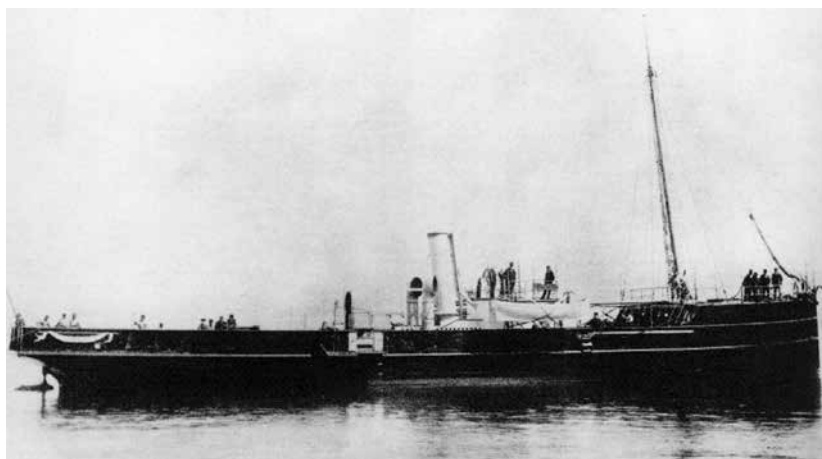
### Minenleger SALAMANDER

Der Minenleger (offiziell Minentender) SALAMANDER wurde gleichzeitig mit DROMEDAR und auch nach den Plänen von Moritz Soyka gebaut, aber auf der Stabilimento Tecnico Triestino (S.T.T.) in Triest. Das Schiff ähnelte DROMEDAR, war aber größer und konnte bis 90 Minen tragen und legen. Den Traditionsnamen hatte SALAMANDER von einer Panzerfregatte übernommen, die 1866 an der Lissa-Schlacht teilgenommen hatte.

Der Minenleger SALAMANDER diente bei der Seeminenschule, als Transportschiff sowie bei der Maschinen- und Telegraphenschule. Im Jahr 1902 nahm das Schiff an Landungsmanövern in Istrien in Anwesenheit von Kaiser Franz Joseph I. teil und wurde 1903 der Seeminen- und Telegraphenschule auf dem Hulk GAMMA (der ehemaligen Korvette FASANA) zugeteilt. Vor dem I. Weltkrieg nahm SALAMANDER 1913 während

der Balkankriege an der Blockade der Bojana-Mündung teil. Bei Kriegsausbruch stand das Schiff unter dem Kommando von Linien-schiffsleutnant Gustav Ritter von

Fauz (der auf diesem Posten bis Kriegsende blieb) und legte Minen vor Pula (in der nordwestlichen und westlichen Minensperre), später vor Muggia bei Triest, in Boka kotorska, vor Kap Planka, zwischen Hvar und Korčula, vor Vis (Lissa) und in Kvarnerić (Quarnero). Bei den Arbeiten im Kanal von Porozina (Faresina) am 9. August 1916 explodierte eine Mine, zerstörte ein Boot und tötete sechs Mann. Die Arbeiten wurden trotzdem fortgesetzt, auch beim Kap Bonaster auf der Insel Molat. Am 15. Dezember 1917 wurde SALAMANDER an der Jagd der gegnerischen U-Boote in der Kvarner-Bucht (Quarnero) beteiligt und wurde am 1. Juli 1918 südlich Brijuni (Brioni) durch geg-



K. u. k. Minenleger SALAMANDER, ursprüngliches Aussehen.  
Quelle: © Sammlung Wladimir Aichelburg

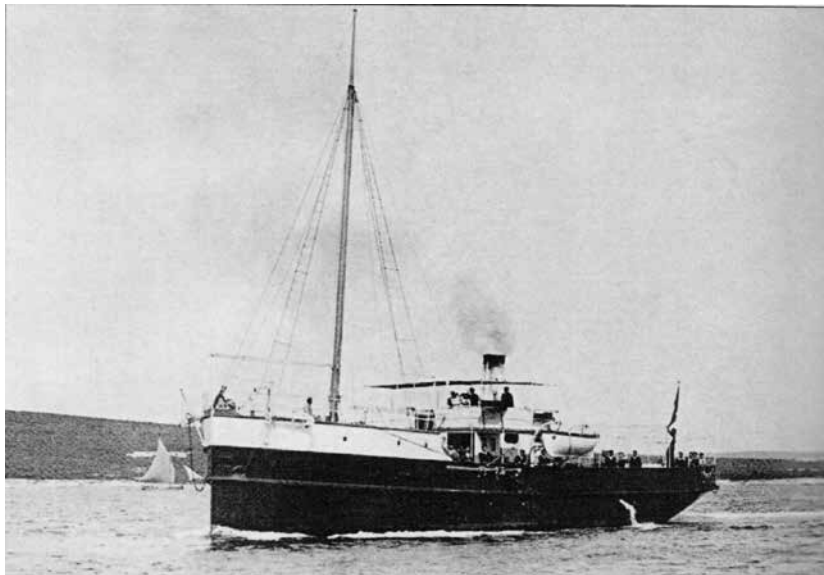
### Baudaten

Name	Bauwerft	Kiellegung	Stapellauf	Indienststellung
Salamander	S.T.T., Triest	13.11.1890	09.05.1891	1892*

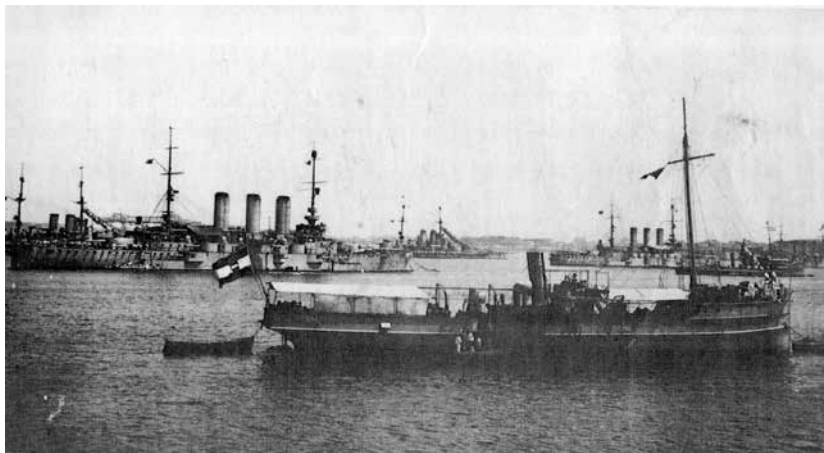
\*Erste Probefahrt am 25.5.1891

### SALAMANDER - taktisch-technische Daten

Verdrängung	Konstruktionsverdrängung 265,63 t, tatsächliche V. 268 t, größte V. 286 t.
Abmessungen	Länge zwischen den Loten (p. p.) 39,00 m, an der KWL 39,60 m, über alles 40,88 m, Breite 8,05 m, Tiefgang (KWL) 1,50 m.
Antrieb	Ein Zylinderkessel, zwei 2-Zylinder-3-fach-Expansionsdampfmaschine mit insgesamt 300 – 342 PSi, zwei Wellen, zwei 4-Flügel-Schrauben. Segelfläche 67,46 m <sup>2</sup> .
Geschwindigkeit	10 Knoten, bzw. nur 9,61 kn bei 212 Umdrehungen
Bewaffnung	Zwei 47 mm L/33-SFK und bis 90 Minen: zwei Gleitbahnen am Oberdeck für je 35 Minen, dazu Gleise für 20 Minen im vorderen Laderaum, die man mit Ladebaum ein- oder ausschiffen konnte; dazu gab es zwei Aufzüge. Legen über Fallvorrichtung der Gleitbahnen am Heck.
Besatzung	Zwei Offiziere und 26 Mann (1907).



S. M. S. SALAMANDER, späteres Aussehen.  
Quelle: © Sammlung Wladimir Aichelburg



Der Minenleger SALAMANDER in Pula.  
Quelle: © Sammlung René Greger

nerische Flugzeuge angegriffen. Nach dem Krieg wurde SALAMANDER 1920 Großbritannien zugesprochen und in Messina abgebrochen.

### Minenleger BASILISK

Der Minenleger (offiziell Minentender bzw. Minenlegungstender) BASILISK ähnelte seinen beiden Vorgängern, war aber noch größer und wurde erst 1901/02 auf der Marco-Martinolich-Werft in Mali Lošinj (Lussin Piccolo) auf der Insel Lošinj (Lussin) nach den Plänen von Josef Kuchinka gebaut.

BASILISK wurde nach einem drachenartigen Phantasiewesen mit

tödlichem Blick genannt, diente ab 1904 bei der Seeminen- und Telegraphenschule, aber auch als Materialtransporter. Vor dem Krieg nahm das Schiff an Übungen der Eskadre teil, auch an einer Landungsübung bei Gruž im September 1906, als Erzherzog Franz Ferdinand an Bord war. Als der Krieg ausbrach, verlegte BASILISK (unter Linienschiffsleutnant Markus Simunich) Minenfelder vor Pula. Auf eine dieser Minen lief am 13. August 1914 vor Rovinj der Passagierdampfer BARON GAUTSCH auf und sank mit mindestens 177 Todesopfern unter den Passagieren und Besatzung. Die Brückencrew hatte die Warnsignale der BASILISK entweder missachtet oder nicht verstanden. Später legte BASILISK weitere Minenfelder (auch Minen gegen Unterseeboote) bei Premantura (Promontore), vor Vis, Boka Kotorska, Gruž (Gravosa) und befand sich am 1. November 1918 in Boka kotorska, um dort an die Vertreter des S.H.S.-Staates übergeben zu werden. Das Schiff stand 1918 unter dem Kommando von Linienschiffsleutnant Naftale Kaftanic.

BASILISK wurde nach dem Krieg durch eine britische Kommission übernommen, desarmiert

### Baudaten

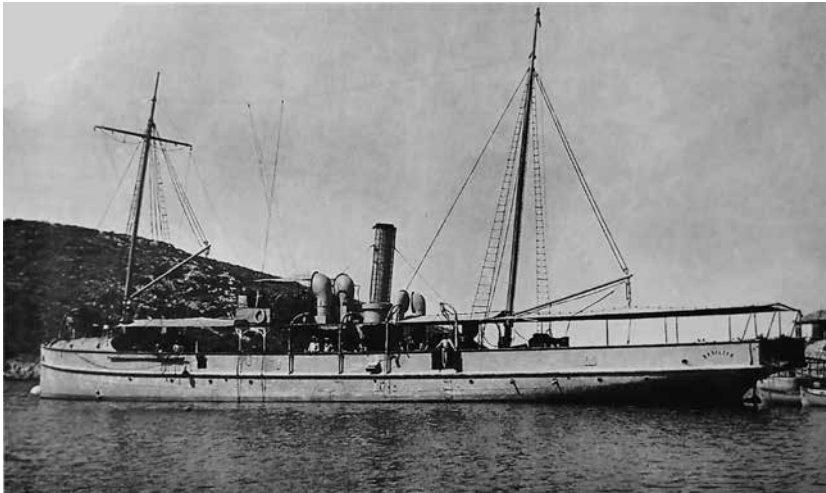
Name	Bauwerft	Kiellegung	Stapellauf	Indienststellung
Basilisk	Martinolich, Mali Lošinj	1901	28.11.1902	21.02.1903*

\* Fertigstellung am 27. Dezember 1902

### BASILISK - taktisch-technische Daten

Verdrängung	314 bis max. 360 t.
Abmessungen	Länge 46,00 m, Breite 7,90 m, Tiefgang (KWL) 1,50 m.
Antrieb	Ein Zylinderkessel, eine 3-fach-Expansionsdampfmaschine mit 550 – 600 PSI, eine Welle, eine Schraube.
Geschwindigkeit	11 – 11,9 Knoten.
Bewaffnung	Zwei 47 mm-L/44-SFK, zwei 8 mm-MG* und bis 145 Minen (vier Gleise am Oberdeck für insgesamt 100 Minen sowie vier im Laderaum für weitere 40 Minen; zwei Aufzüge).
Besatzung	40 – 42 Mann (1907: zwei Offiziere und 38 Mann).

\* Nach W. Aichelburg umfasste die Bewaffnung nur vier Maschinengewehre.

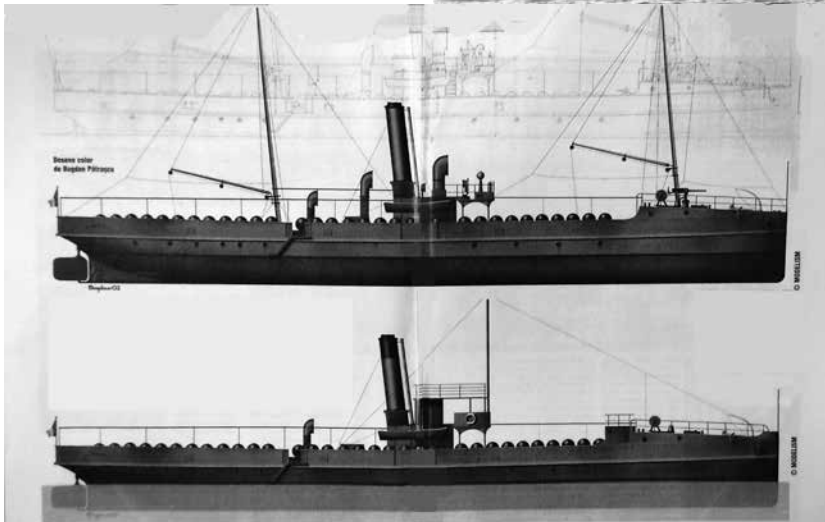
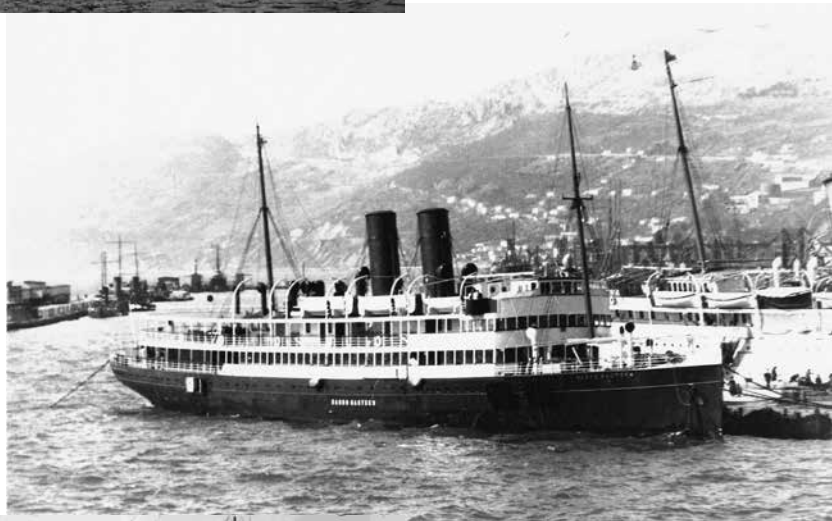


*Minenleger BASILISK*

*Quelle: © Sammlung Lothar Baumgartner*

*Das unglückliche Passagierdampfer BARON GAUTSCH lief am 13. August 1914 auf eine Mine der BASILISK und sank.*

*Quelle: © Sammlung Wladimir Aichelburg*



*Minenleger BASILISK im ursprünglichen Zustand (oben) und als die rumänische AURORA (unten)*

*Quelle: © Zeitschrift Modelism*

und 1919 an Frankreich übergeben, um abgebrochen zu werden [2]. Es kam aber anders und man findet die ehemalige BASILISK ab 1922 in Rumänien wieder, zunächst noch unter dem französischen Namen AUREORE und später als AURORA der Rumänischen Donau-Schiffahrtsgesellschaft (Societati Romane Dunarene/SDR). Im Jahr 1939 wurde AURORA erneut mit

zwei 13,2 mm-Maschinengewehren bewaffnet um als rumänischer Minenleger für 40 Minen zu dienen. Im Juni und Juli 1940 legte sie zusammen mit dem Hilfsminenleger DUROSTOR und einigen Zerstörern Minensperren vor der Sulina-Mündung. Das Schiff war auch während der nächsten Krise mit der Sowjetunion im Januar 1941 aktiv. Nach dem deutschen Angriff auf

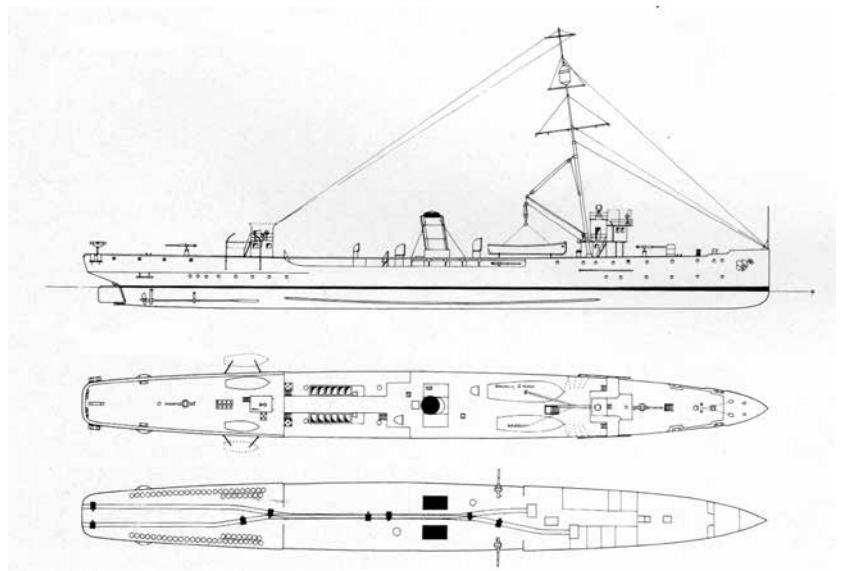
die UdSSR im Juni 1941, nahm AURORA an Operationen gegen die sowjetische Flotte teil, wurde durch sowjetische Flugzeuge im Juni intensiv bombardiert und legte am 27./28. Juni Minen im Sulina-Kanal. Bei Tageslicht wurde das Schiff am 28. Juni im Hafen durch die Flugzeuge entdeckt und durch Bombensplitter durchsiebt. Vier Matrosen starben und zwei weitere

wurden verwundet. Als die Löcher provisorisch abgedichtet wurden, wurde AURORA zur Reparatur nach Ceamurlia auf der Donau geschickt, wurde aber dort am 15. Juli 1941 durch elf sowjetische SB-Bomber angegriffen und von drei Bomben getroffen, geriet in Brand und sank [3].

### Minenleger CHAMÄLEON

Der Minenleger CHAMÄLEON war viel größer als seine drei Vorgänger, wurde scheinbar als Offensiv-Minenleger konzipiert und sollte über 20 Knoten Geschwindigkeit erreichen. Das Schiff war auch viel stärker bewaffnet (mit vier neuen 9 cm-Geschützen, je zwei für die Torpedobootabwehr und Flugabwehr) und sollte bis 300 Minen tragen. Trotzdem hatte das leicht gebaute Schiff schon mit 150 Minen an Bord stark geschlingert. CHAMÄLEON wurde auch im Seearsenal von Pula (auf dem linken gedeckten Stapel auf der Oliveninsel) 1912-1914 gebaut, als das letzte dort gebaute k. u. k. Überwasserkriegsschiff. Der Name wurde am 18. Dezember 1913 durch den Kaiser Franz Joseph I. genehmigt.

Die Schiffsmaschinen wurden während Probefahrten im Oktober und November 1914 getestet. Das Schiff nahm am 3. Dezember 1914, einen Tag nach der Indienststellung, an der Räumung von Minen vor Medulin (Medolino) und Fažana (Fasana) teil, um danach weiter an der Ostverlegung zu arbeiten. Am 20. Dezember schleppte der Minenleger die Marineyachten SEN, LILY und FREDA nach Pula. Am 22. Dezember nahm CHAMÄLEON an der Minenräumung nördlich von Fažana teil. Zwischen dem 12. und 21. Januar 1915 verlegte sie Minen nördlich von Pula. Einen Monat später, zwischen dem 16. und 22. Februar, wurde die Ostverlegung vor Pula geräumt. Am 24. Februar wurde ein notgelandetes Seeflugzeug in der Medulin-Bucht an Bord genommen und nach Pula zurück gebracht. Es folgten weitere



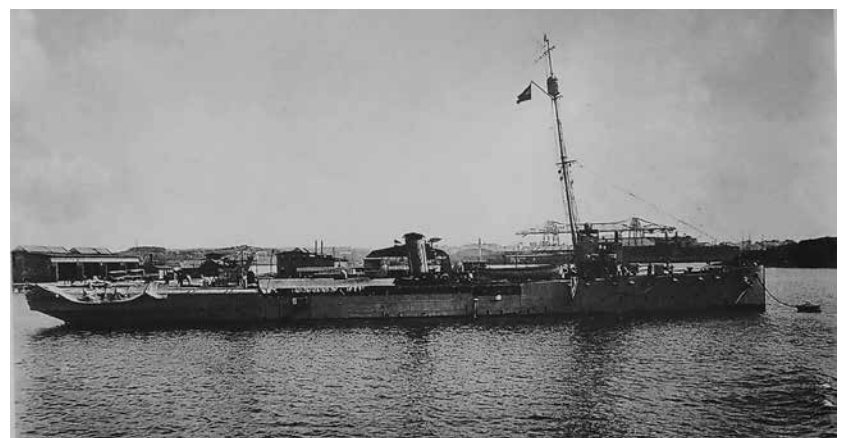
Seitenansicht, Deck und Minendeck der CHAMÄLEON.  
Quelle: © Zeichnungen Georg Pawlik

### Baudaten

Name	Bauwerft	Kiellegung	Stapellauf	Indienststellung
Chamäleon	Seearsenal, Pula	06.11.1912	15.12.1913	02.12.1914

### CHAMÄLEON - taktisch-technische Daten

Verdrängung	Konstruktionsverdrängung 1099 t, volle Verdrängung 1165 t.
Abmessungen	Länge (KWL) 87,12 m, Länge (p. p.) 87,97 m, Länge über alles 92,27 m, größte Breite 9,20 m, Tiefgang (KWL) 2,70 m, max. 2,83 m.
Antrieb	Vier Yarrow-Wasserrohrkessel, zwei 4-Zylinder-3-fach-Expansions-Dampfmaschinen, 5500 – 6322 PSi, zwei Wellen, zwei Schrauben; 186 t Kohle.
Geschwindigkeit	Mittlere 20,84 Knoten, höchste 21,37 kn.
Bewaffnung	Zwei 9 cm-L/45-BAG (Ballonabwehrgeschütze) und zwei 9 cm-L/45-TAG (T-Boot-Abwehrgeschütze), bis 300 Minen vom Typ C 12 auf 105 m langen Minenschienen im Unterdeck; zwei Abwurf Bühnen; zwei Minenlukern, Ladebaum am Mast.
Besatzung	Fünf Offiziere und 149 Mann.



S. M. S. CHAMÄLEON in Pula  
Quelle: © Sammlung Lothar Baumgartner



CHAMÄLEON von achtern aufgenommen  
Quelle: © Sammlung Lothar Baumgartner



Das Heck der CHAMÄLEON bei den Vorbereitungen für die Minenlegung  
Quelle: © Sammlung Lothar Baumgartner

Minenverlegungs- und -Räumungsaktionen entlang der Küste, wie das Legen der neuen Ostverlegung am 22./23. März sowie die Minenverlegung in der Porozina-Straße zwischen Istrien und der Insel Cres am 31. Mai 1915. Zwischen dem 3. und 9. Juni des gleichen Jahres legte man die Minen der Nordverlegung von Pula neu. Gegnerische Minen wurden bei Sv. Ivan na pucini (S. Giovanni di Pelago) vor Rovinj (Rovigno) zwischen dem 23. und 27. Juni geräumt. Es folgte auch eine offensive Verlegung vor der Po-Mündung am 6. Juli 1915, von insgesamt 60 Minen, zusammen mit den Zerstörern WILDFANG, USKOKE, CSIKÓS und den T-Booten 77 T und 78 T. In der Nacht von 23./23. Juli 1915, legten CHAMÄLEON, die Zerstörer WILDFANG, STREITER und SCHARFSCHÜTZE sowie die T-Boote 55 T, 62 T, 69 T und 70 T insgesamt 68 vormals italienische Minen in der Bucht von Triest.

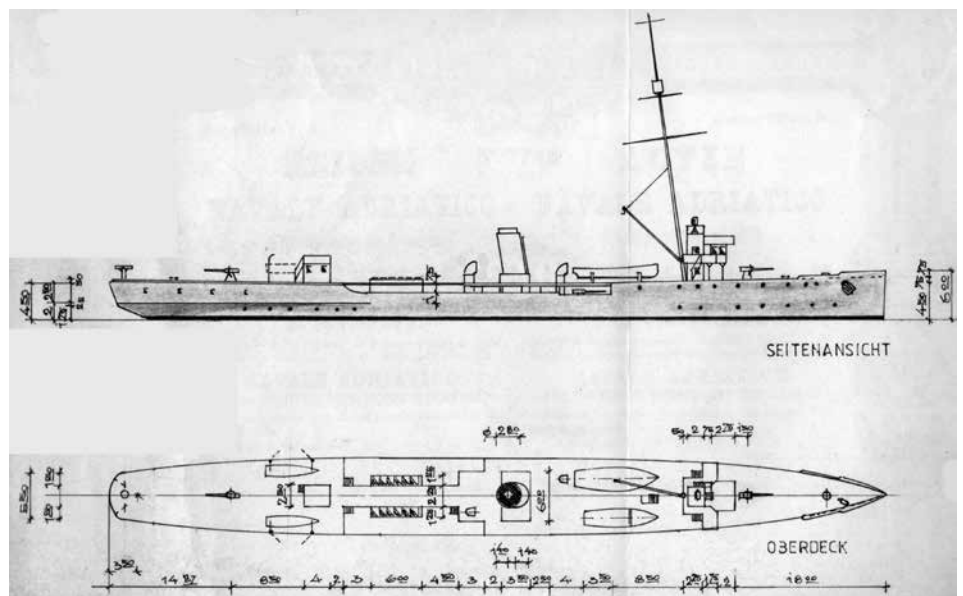
CHAMÄLEON wurde am 24. September 1915 erneut nach Medulin verlegt, um die Minen der neuen Ostverlegung zu legen und diese Arbeit wurde am 26. Oktober abgeschlossen. Dabei wurde sie durch das T-Boot 76 T gesichert. Am 25. November wurden die Minen der Nord- und Nordwest-Verlegung im Kanal von Fažana auf neue Positionen verlegt. Weitere solche zeit- und kraftraubende sowie gefährliche Arbeiten folgten

im Jahr 1916, als man die Minen der West- und Nordwest-Verlegung wieder auf neue Positionen verlegte. Das wurde am 19. Januar 1916 abgeschlossen, dann folgte die Minenverlegung und -Revision der Südverlegung am 21. Februar, wie auch der Ostverlegung zwischen dem 13. und 29. April 1916.

Bei einer anderen Operation vor Pula kam es am 15. Mai 1916 zur Minenexplosion, wobei eine Barke zerstört, sechs (oder sieben) Mann getötet und acht weitere verwundet wurden. Das Schiff kehrte am darauffolgenden Tag nach Pula zurück. Am 1. Oktober folgten die Verlegungen der Westminensperre von Pula, am 10. Oktober die der

Nordsperre und zwischen dem 4. und 20. November erneut die der Ostsperr.

Im Jahr 1917 stand CHAMÄLEON unter dem Kommando von Fregattenkapitän Alexander Mahoritsch, wurde vom 8. bis zum 14. März in Pula instandgesetzt und eingedockt, um danach die Minenverlegung und Revision der Minensperren vor Pula fortzusetzen. Der Schiffskommandant im Jahr 1918 war Fregattenkapitän Wilhelm Freiherr von Ende. Am 22. Juni 1918 ging der Minenleger nach Boka kotorska, um die dortigen Minensperren zu verstärken. Diese Arbeit wurde am 11. Oktober abgeschlossen und am 12. Oktober



Modellbauplan der CHAMÄLEON  
Quelle: © Zeichnung: Richard Fischmann