

Typenkompass

# Schnell- und Torpedoboote

Deutsche und alliierte Einheiten 1939–1945

Ingo Bauernfeind

**Motor  
buch  
Verlag**

Einbandgestaltung: Luis dos Santos, unter Verwendung eines Motivs von Mark,  
CC-BY-SA-2.0

Bildnachweis: Die zur Illustration dieses Buches verwendeten Aufnahmen  
stammen – wenn nicht anderes vermerkt ist – vom Verfasser.

Der Verfasser bedankt sich für die Unterstützung von Herrn Thomas Weis von der  
Bibliothek für Zeitgeschichte, Stuttgart (BfZ), bei der Erstellung dieses Buches.

Eine Haftung des Autors oder des Verlages und seiner Beauftragten für  
Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

ISBN 978-3-613-31318-7 (PDF)

Copyright © by Motorbuch Verlag, Postfach 103743, 70032 Stuttgart.  
Ein Unternehmen der Paul Pietsch-Verlage GmbH & Co. KG

1. Auflage 2024

Sie finden uns im Internet unter [www.motorbuch-verlag.de](http://www.motorbuch-verlag.de)

Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Das Urheberrecht und sämtliche  
weiteren Rechte sind dem Verlag vorbehalten. Übersetzung, Speicherung,  
Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme auf elektronische  
Datenträger wie DVD, CD-ROM usw. sowie Einspeicherung in elektronische  
Medien wie Internet usw. ist ohne vorherige schriftliche Genehmigung des  
Verlages unzulässig und strafbar.

Lektorat: Joachim Köster  
Innengestaltung: WS – WerbeService Linke, 76185 Karlsruhe

<b>Einleitung</b> .....	<b>4</b>	White »73-ft-Type« .....	67
<b>Deutschland</b> .....	<b>5</b>	BPB »72-ft-Type« .....	68
S-1 .....	7	Motor Gun Boats (MGB) .....	70
S-2 bis S-5 .....	8	MGB-6 – MGB-21 / MGB-46 /	
S-6 bis S-13 .....	9	MGB-50 – 67 .....	71
S-14 bis S-17 .....	10	MGB-40 bis MGB-45 .....	74
S-18 bis S-25 .....	11	MGB-47 bis MGB-48 .....	75
S-26 bis S-29 .....	12	MGB-68 .....	76
S-30 bis S-37 und S-54 bis S-61 .....	13	MGB-82 bis MGB-93 .....	77
S-38 bis S-53 und S-62 bis S-100 .....	14	MGB-69 bis MGB-73 /	
S-101 bis S-133 und S-134 bis S-150 .....	16	MGB-100 bis MGB-106 .....	78
S-167 bis S-218 .....	20	MGB-98 bis MGB-99 .....	78
S-219 bis S-300 und S-301 bis 500 .....	22	MGB-74 bis MGB-81 /	
S-701 bis S-800 .....	24	MGB-107 bis MGB-176 .....	80
Klein-Schnellboote .....	25	MGB-177 bis MGB-192 .....	82
LS-1 bis LS-12 .....	25	MGB-501 / MGB-502 bis MGB-509 .....	83
Küstenminenleger (KM) und		MGB 510 .....	86
Küstenschnellboote (KS) .....	28	MGB-511 bis MGB-518 .....	86
<b>Italien</b> .....	<b>29</b>	Fairmile A .....	88
Motor torpedo-boote Serie 500 .....	32	Fairmile B .....	89
Motor torpedo-boote MS Typ 1 und Typ 2 .....	35	Fairmile C .....	90
U-Boot-Jäger .....	38	Fairmile D .....	91
<b>Japan</b> .....	<b>42</b>	»Steam Gun Boats« (SGB) .....	92
Motor torpedo-boote Typ T-1 .....	44	<b>Frankreich</b> .....	<b>94</b>
Motor torpedo-boote Typ T-23,		VTB-1 bis VTB-7 .....	95
T-25, T-31 bis T-39 .....	45	VTB-8 bis VTB-9 .....	96
Motor torpedo-boote Typ T-51 .....	48	VTB-10 bis VTB 12 .....	97
Motor torpedo-boote T-14 und T-15 .....	49	VTB-23 bis VTB-40 .....	98
Motor kanonenboote Typ H-2 .....	52	VTB-13 bis VTB-14 .....	99
Motor kanonenboote Typ H-35 und H-38 .....	53	<b>Sowjetunion</b> .....	<b>100</b>
Motor kanonenboote Typ H-61 .....	55	Motor torpedo-boote Typ Sch-4 .....	103
<b>Großbritannien</b> .....	<b>56</b>	Motor torpedo-boote Typ G-5 .....	105
Motor torpedo-boote (MTB) .....	56	Motor torpedo-boote Typ D-3 .....	108
BPB »60-ft-Type« .....	58	Große U-Boot-Jäger .....	110
BPB »60-ft-Type« (Kanada) .....	59	Typ MO-1 bis MO-4 .....	110
Vosper MTB-102 .....	60	Typ BMO .....	112
Vosper »70-ft-Type«, »72-ft-Type,		<b>Vereinigte Staaten</b> .....	<b>113</b>
»73-ft-Type und Vosper »60-ft-Type« .....	61	Elco »70-ft-Type« .....	116
Thornycroft »73-ft-Type« / »75-ft-Type« .....	64	Elco »77-ft-Type« .....	118
Thornycroft »55-ft-Type« .....	66	Elco »80-ft-Type« .....	120
		Higgins »78-ft-Type« .....	124
		Huckins »78-ft-Type« .....	127

# Einleitung

Durch die Entwicklung des Torpedos und leistungsfähiger kleiner Dampfmaschinen entstanden im späten 19. Jahrhundert Torpedoboote, welche feindliche Flotten in den eigenen Küstengewässern torpedieren und sich ihrer eigenen Vernichtung durch Schnelligkeit und Wendigkeit entziehen können sollten. Durch ihre eingeschränkte Seetüchtigkeit und Reichweite eigneten sie sich nicht für den Einsatz auf hoher See. Zur Bekämpfung und Abwehr dieser kleinen Einheiten entstanden in den 1890er Jahren die größeren Torpedobootzerstörer, die ebenfalls Torpedos sowie eine Artilleriebewaffnung trugen. Aus diesem Schiffstyp entwickelte sich in den folgenden Jahren der Zerstörer. Während des Ersten Weltkrieges kamen dennoch weiterentwickelte Motortorpedoboote bzw. Schnellboote mit Ottomotoren zum Einsatz. Diese sollten gegenrische Linienschiffe (Schlachtschiffe), Kreuzer und Küstenmonitore mit Torpedos angreifen, wenn diese vor Anker lagen oder sich in Fahrt befanden. Eine weitere Aufgabe bestand in der Bekämpfung der damals noch neuen – und erst allmählich als Bedrohung wahrgenommenen – U-Boote durch Artilleriebeschuss und Wasserbombeneinsatz. Wegen ihres niedrigen Tiefgangs konnten Schnellboote auch Minensperren

vor feindlichen Häfen, Buchten oder Wasserstraßen legen. Nach Ende des Ersten Weltkrieges konzentrierten sich die führenden Seemächte zunächst auf die Entwicklung von großen Überwasserschiffen und U-Booten, sodass die Konstruktion neuer Schnellboottypen zunächst ins Stocken geriet. Erst in den frühen 1930er Jahren besannen sich die Admiralitäten wieder auf Schnellboote als Offensivwaffe zur Bekämpfung feindlicher Kriegs- und Versorgungsschiffe in Küstengebieten sowie als Patrouilleneinheiten zur Abwehr von U-Booten. Nachdem Italien und vor allem Deutschland mit der konzentrierten Entwicklung und Erprobung neuer Bootstypen begonnen hatten, folgten die anderen führenden Marinen schließlich diesem Beispiel – nicht zuletzt, um bei einem sich anbahnenden Wettrennen technologisch nicht den Anschluss zu verlieren. Die Schilderung der Geschichte der in den 1930er Jahren entwickelten und während des Zweiten Weltkrieges eingesetzten Motortorpedoboote bzw. Schnellboote erfolgt in den einzelnen Kapiteln. Aus Platzgründen ist an dieser Stelle nur die Behandlung der Einheiten der Marinen Deutschlands, Italiens, Japans, Großbritanniens, Frankreichs, der Sowjetunion und der Vereinigten Staaten möglich.



*Die Versenkung des österreichischen Linienschiffes »SMS Szent István« 1918 durch ein italienisches Schnellboot zeigte den Wert von kleinen schnellen Torpedoträgern. (Foto: US Naval Historical Center)*

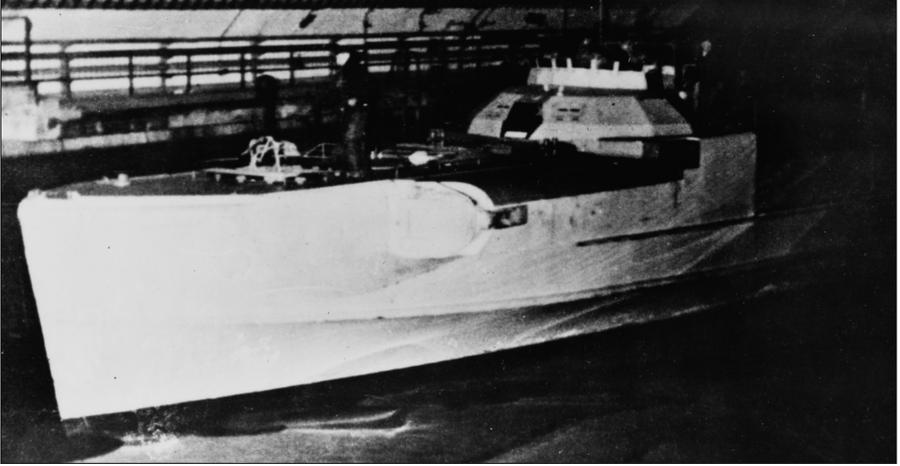
Da Deutschland bereits während des Ersten Weltkrieges erfolgreich Schnellboote eingesetzt hatte und der Versailler Vertrag den Bau neuer Einheiten nicht verbot, war in den 1920er Jahren die Basis für Neuentwicklungen vorhanden. Federführend war die Lürssen-Werft in Vegesack, die über eine langjährige Erfahrung im Schnellbootbau verfügte. Während die meisten ausländischen Flotten auf leichte Gleiter setzten, entschied sich die damalige Reichsmarine (ab 1935 Kriegsmarine) nach ausgiebigen Erprobungen für den Bau von Verdrängerbooten mit Holzbeplankung und Leichtmetallspanten. Diese waren zwar etwas langsamer, zeichneten sich jedoch durch eine höhere Seetüchtigkeit aus. Der Antrieb der ersten fünf Boote bestand aus drei Ottomotoren, mit denen sie rund 37 Knoten erreichen konnten. Wegen des erhöhten Brand- bzw. Explosionsrisikos aufgrund austretender Benzindämpfe oder feindlicher Treffer erhielten alle folgenden Einheiten sicherere und sparsamere Dieselmotoren mit einer Reichweite von bis zu 700 Seemeilen, die zwischen 42 und 45 Knoten erreichen konnten. Zur Erhöhung der ohnehin schon hohen Seetüchtigkeit erfolgte bei allen Booten ab S-26 die Erhöhung des Vorschiffes sowie die Verlegung der bisher auf dem

Deck platzierten Torpedorohre in die Back. Ab S-100 erhielten alle neuen Einheiten serienmäßig sowie zahlreiche ältere Boote nachträglich ein gepanzertes Ruderhaus in sogenannter Kalottenform.

Während die großen Einheiten der Kriegsmarine und deren U-Boote auf dem offenen Meer zum Einsatz kamen, sollten die ebenfalls als Offensivwaffe konzipierten Schnellboote zusammen mit der Luftwaffe vor feindlichen Küstengewässern, Hafeneinfahrten und Stützpunkten Kriegsschiffe oder Handelsschiffe versenken oder kleine Landungsoperationen durchführen. Zu den weiteren Aufgaben zählten die U-Boot-Jagd, das Verlegen von Minensperren, der Küstenwachdienst, der Geleitschutz eigener Schiffe sowie Aufklärungs- und Meldedienstesätze. In diesen Rollen kamen die sehr gut gebauten Boote auf nahezu allen Kriegsschauplätzen erfolgreich zum Einsatz. Zu diesen zählten die Nord- und Ostsee, das Mittelmeer und das Schwarze Meer. Das Haupteinsatzgebiet der Schnellboote war jedoch der Ärmelkanal, wo sie britische und später alliierte Handelsschiffe unter hohen Verlusten angriffen, um vor allem den kriegswichtigen Nachschub Großbritanniens zu schwächen. Da die Boote über kein Radar verfügten und



Ältere Schnellboote mit Torpedorohren auf dem Deck. (Foto: Bibliothek für Zeitgeschichte / BfZ)



Ein späteres Boot mit geschlossener Back und gepanzerter Kalottenbrücke in einem Bunker. (Foto: US Naval Historical Center / NH 92352)

daher bei Tage sehr verwundbar durch überraschende Luftangriffe waren, erfolgten die meisten Angriffe nachts im Schutze der Dunkelheit. Als jedoch in der zweiten Kriegshälfte die alliierten Schnellboote und Flugzeuge zunehmend Radaranlagen erhielten, verloren die deutschen Boote häufig ihren Überraschungseffekt und mussten viele ihrer Angriffe auf Handelsschiffe abbrechen. Bei diesen Einsätzen versenkten sie (je nach Quelle abweichend) etwa 100 Handelsschiffe und 40 Kriegsschiffe. Von den rund 208 eingesetzten Schnellbooten gingen etwa 113 verloren. Die verbliebenen wurden alliierte Kriegsbeute. Bis heute hat nur S-130 als einziges bekanntes Exemplar überlebt. Bei Drucklegung des vorliegenden Buches befand sich das Boot in der Restaurierung in England.

Neben den großen Schnellbooten entstanden auch kleinere Einheiten als LS-Boote (Leichte Schnellboote) oder KM-Boote (Küstenminenle-

ger). Diese sollten u.a. von Hilfskreuzern aus feindliche Häfen verminen oder kleinere Kriegsschiffe angreifen. Darüber hinaus setzten Kriegsmarine und Luftwaffe verschiedene sogenannte Flugbetriebs- und Flugsicherungsboote ein, die u.a. die Besatzungen von notgewässerten Flugzeugen retteten, die Seeluftaufklärung unterstützten oder Transportaufgaben übernahmen. Neben den zum Einsatz gekommenen Booten entstanden auch verschiedene Prototypen. Zu diesen zählten u.a. diverse Tragflügelboote, Halbtaucherboote sowie Fluss-Schnellboote und Kanonenboote, von denen meist wegen des Kriegsverlaufes, schwindender Ressourcen und der Kapitulation 1945 keine Serienfertigung mehr erfolgte. Eine Behandlung dieser interessanten Entwürfe sowie der Flugbetriebs- und Flugsicherungsboote kann aus Platzgründen an dieser Stelle nicht erfolgen.



Ein Tragflügelboot vom Typ TS1 bis TS-5 in der Erprobung. (Foto: BfZ)

# S-1

Nach dem Bau verschiedener Erprobungsträger und der Entscheidung für einen Verdränger-rumpf zur Erhöhung der Seetüchtigkeit erfolgte 1930 bei Lürssen die Fertigstellung des ersten Schnellbootes für die Reichsmarine (ab 1935 Kriegsmarine). Bei einer Verdrängung von 51,6 Tonnen entstand dieses als Rundspantbau aus einer Mahagoniholz-Belplankung auf Aluminiumspanten. Der Antrieb bestand aus drei 12-Zylinder-Ottomotoren vom Typ Daimler-Benz Bzf mit je 900 PS auf Stahlfundamenten, die eine Höchstgeschwindigkeit von 34 Knoten ermöglichten. Als Motor für eine kleine Marschfahrt diente ein Maybach S-5 mit 100 PS. Nachdem das Boot zunächst als sogenannter Unterseebootzerstörer UZ(S)-16 und als Wachboot W-1 bezeichnet wurde, erhielt es schließlich seinen endgültigen Namen als Schnellboot S-1. Die Bewaffnung bestand aus zwei abge-schrägten 53,3-cm-Torpedorohren ohne Deckel auf der Schanz beidseitig des Fahrstands sowie einer 20-mm-Flugabwehrkanone (Flak) und einem kleinkalibrigen Maschinengewehr (MG).

<b>Serie</b>	S-1
<b>Indienststellung</b>	1930
<b>Anzahl</b>	1
<b>Nummern</b>	S-1
<b>Verluste</b>	0
<b>Bauwerft</b>	Lürssen, Vegesack
<b>Länge</b>	26,8 m
<b>Breite</b>	4,2 m
<b>Tiefgang max.</b>	2,44 m
<b>Verdrängung Standard/Einsatz</b>	39,5 t / 51,6 t
<b>Antrieb</b>	3 x V-12-Daimler-Benz Bzf mit je 900 PS; 1 x Maybach S-5 Marschmotor mit 100 PS
<b>Schrauben</b>	3
<b>max. Geschwindigkeit</b>	34,2 kn
<b>Reichweite</b>	ca. 350-580 sm
<b>Bewaffnung</b>	2 x 53,3-cm-Torpedos; 1 x 20-mm-MK; 1 x MG
<b>Besatzung</b>	12

(Angaben je nach Quelle abweichend)



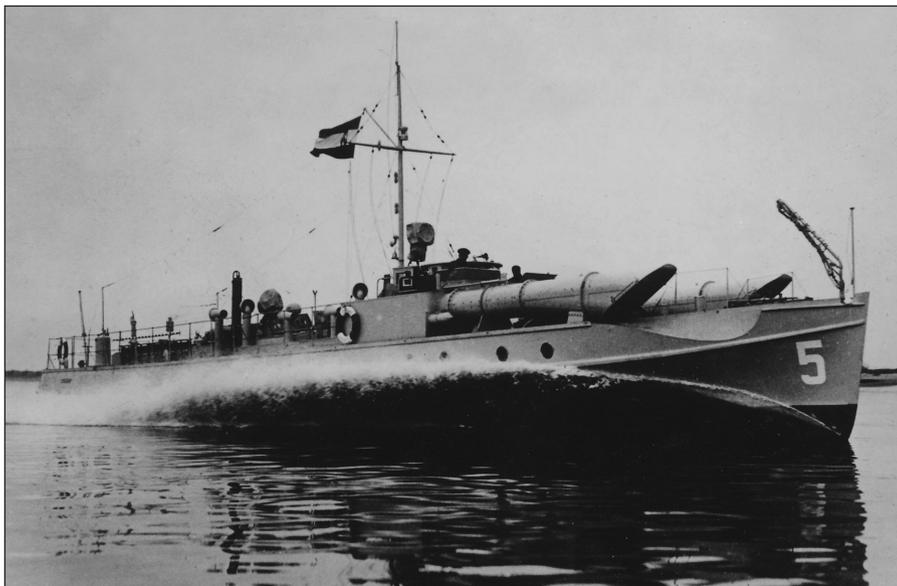
Neben seinen guten Manövriereigenschaften erwies sich S-1 als sehr seetüchtig. (Foto: BfZ)

## S-2 bis S-5

1931/32 stellte Lürssen im Auftrag der Reichsmarine vier weitere Boote mit den Nummern S-2 bis S-5 fertig. Deren Entwurf ähnelte stark dem von S-1, war jedoch aufgrund der vergrößerten Antriebsanlage etwa einen Meter länger. Diese bestand aus drei leistungsverstärkten Daimler-Benz-Ottomotoren vom Typ Bfz-12 mit 1.100 PS und einem Hilfsmotor vom Typ Maybach S5 mit 100 PS für eine sparsame Marschfahrt. Da die bisher verwendeten Ottomotoren durch ihren hohen Verbrauch die Reichweite der Boote verringerten und als zu brand- bzw. explosionsgefährdet galten, begann bald die Entwicklung von Dieselantrieben und 1936 der Verkauf von S-1 bis S-5 an Spanien.

<b>Serie</b>	S-2 bis S-5
<b>Indienststellung</b>	1932
<b>Anzahl</b>	5
<b>Nummern</b>	S-2 bis S-5
<b>Verluste</b>	0
<b>Bauwerft</b>	Lürssen, Vegesack
<b>Länge</b>	27,95 m
<b>Breite</b>	4,2 m
<b>Tiefgang max.</b>	2,44 m
<b>Verdrängung Standard/Einsatz</b>	46,5 t / 58 t
<b>Antrieb</b>	3 x V-12-Daimler-Benz Bfz mit je 1.100 PS; 1 x Maybach S-5 Marschmotor mit 100 PS
<b>Schrauben</b>	3
<b>max. Geschwindigkeit</b>	33,8 kn
<b>Reichweite</b>	ca. 300-580 sm
<b>Bewaffnung</b>	2 x 53,3-cm-Torpedos; 1 x 20-mm-MK
<b>Besatzung</b>	12

(Angaben je nach Quelle abweichend)



S-2 bis S-5 erhielten im Gegensatz zu S-1 ein geschlossenes Ruderhaus. (Foto: BfZ)

# S-6 bis S-13

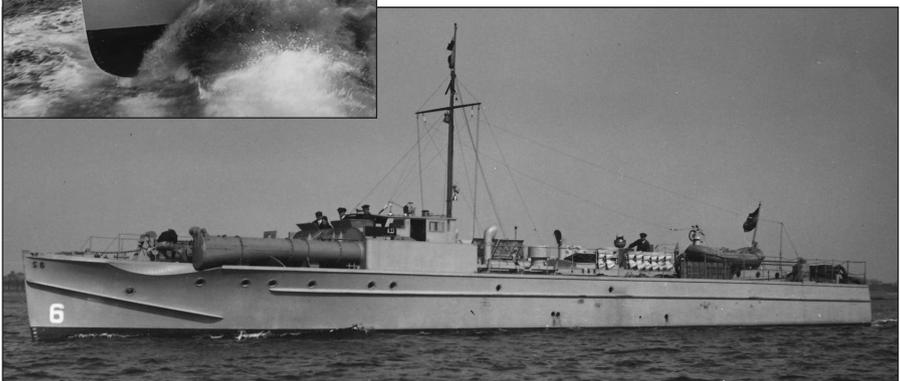
Als erstes Boot der Reichsmarine erhielt S-6 drei 7-Zylinder-Dieselmotoren vom Typ MAN L-7 mit je 1.320 PS. Bei Erprobungen bewies es die Praxistauglichkeit des Diesels als eine sparsamere, kostengünstigere sowie weniger brand- bzw. explosionsgefährdete Alternative zu den bis dahin verwendeten Ottomotoren. Daher galt S-6 als Prototyp bzw. Wegbereiter für zukünftige dieselbetriebene Schnellboote. Auf seiner Basis entstanden zwischen 1933 und 1935 die Einheiten S-7 bis S-13. 1935 erfolgte auch die Umbenennung der Reichsmarine in Kriegsmarine. Während S-7 bis S-9 die gleichen MAN-Triebwerke wie S-6 erhielten, bestand der Antrieb von S-10 bis S-13 aus V-16-Dieselmotoren vom Typ Daimler-Benz MB-502 mit je 1.320 PS. Der sparsamere Verbrauch führte zu einer erheblichen Vergrößerung der Reichweite. Nach dem Zweiten Weltkrieg erfolgte die Übergabe aller acht Boote an die Siegermächte.

<b>Serie</b>	S-6 bis S-13
<b>Indienststellung</b>	1933–35
<b>Anzahl</b>	8
<b>Nummern</b>	S-6 bis S-9, S-7 bis S-13
<b>Verluste</b>	0
<b>Bauwerft</b>	Lürssen, Vegesack
<b>Länge</b>	32,4 m
<b>Breite</b>	4,9 m
<b>Tiefgang max.</b>	2,80 m
<b>Verdrängung Standard/Einsatz</b>	80 t / 95 t (S-6 bis S-9) 78 t / 92 t (S-7 bis S-13)
<b>Antrieb</b>	S-6 bis S-9: 3 x MAN L-7-Diesel mit je 1.320 PS; S-7 bis S-13: 3 x Daimler-Benz DB-502-Diesel mit je 1.320 PS
<b>Schrauben</b>	3
<b>max. Geschwindigkeit</b>	35 kn
<b>Reichweite</b>	ca. 600–750 sm
<b>Bewaffnung</b>	2 x 53,3-cm-Torpedos; 1 x 20-mm-MK
<b>Besatzung</b>	18–23

(Angaben je nach Quelle abweichend)



*Über kurze Strecken konnten die Boote 36,5 kn erreichen. Die Dauerhöchstfahrt betrug 35 kn. (Foto: BfZ)*



*Deutschland führte mit S-6 als erstes Land dieselbetriebene Schnellboote ein. Gut erkennbar sind die mittlerweile eingeführten Klappen an den Torpedorohren zum Schutz vor Seewasser und Witterung. (Foto: BfZ)*

# S-14 bis S-17

Da die Boote bis S-13 sich als zu langsam für die Anforderungen der Marine erwiesen, erfolgte mit der Serie S-10 bis S-14 ab 1935 der Bau von leistungsstärkeren Einheiten. Diese erhielten drei 11-Zylinder-Dieselmotoren vom Typ MAN L-11 mit je 2.050 PS. Die schwerere Maschinenanlage und größeren Tanks resultierten in einem längeren und breiteren Rumpf sowie einer auf etwa 114 Tonnen gesteigerten Einsatzverdrängung. Neben den zwei Torpedos in den Rohren war die Mitführung von zwei weiteren auf dem Deck dahinter möglich. Somit erhöhte sich die Kapazität auf vier. S-14 und S-17 gingen während des Krieges verloren, die anderen wurden 1945 alliierte Kriegsbeute.

<b>Serie</b>	S-14 bis S-17
<b>Indienststellung</b>	1936–38
<b>Anzahl</b>	4
<b>Nummern</b>	S-14 bis S-17
<b>Verluste</b>	2
<b>Bauwerft</b>	Lürssen, Vegesack
<b>Länge</b>	34,62 m
<b>Breite</b>	5,1 m
<b>Tiefgang max.</b>	2,90 m
<b>Verdrängung Standard/Einsatz</b>	92,5 t / 114 t
<b>Antrieb</b>	3 x MAN L-11-Diesel mit je 1.320 PS
<b>Schrauben</b>	3
<b>max. Geschwindigkeit</b>	37,5 kn
<b>Reichweite</b>	ca. 700 sm
<b>Bewaffnung</b>	2 x 53,3-cm-Torpedos; 1 x 20-mm-MK
<b>Besatzung</b>	18–23

(Angaben je nach Quelle abweichend)



S-14 bis S-17 erreichten mit MAN-Dieseln eine Kurzhöchstfahrt von 37,5 kn. (Foto: BfZ)

# S-18 bis S-25

Die 1938/39 fertiggestellten Boote S-18 bis S-25 basierten weitgehend auf der vorherigen Serie, erhielten jedoch drei Dieselmotoren vom Typ Daimler-Benz MB-501 mit je rund 2.000 PS. Mit diesen erreichten sie fast identische Fahrleistungen wie die Boote mit MAN-Dieseln, jedoch eine um zwei Knoten höhere Kurzhöchstfahrt von 39,5 Knoten. S-23 ging während des Krieges verloren, die anderen wurden alliierte Kriegsbeute.

<b>Serie</b>	S-18 bis S-25
<b>Indienststellung</b>	1938–39
<b>Anzahl</b>	8
<b>Nummern</b>	S-18 bis S-25
<b>Verluste</b>	1
<b>Bauwerft</b>	Lürssen, Vegesack
<b>Länge</b>	34,62 m
<b>Breite</b>	5,1 m
<b>Tiefgang max.</b>	2,90 m
<b>Verdrängung Standard/Einsatz</b>	92,5 t / 115 t
<b>Antrieb</b>	3 x Daimler-Benz MB-501-Diesel mit je 2.000 PS
<b>Schrauben</b>	3
<b>max. Geschwindigkeit</b>	39,5 kn
<b>Reichweite</b>	ca. 700 sm
<b>Bewaffnung</b>	2 x 53,3-cm-Torpedos; 1 x 20-mm-MK
<b>Besatzung</b>	20–23

(Angaben je nach Quelle abweichend)



S-22 und seine Schwesterboote erreichten mit Daimler-Benz-Dieseln eine Dauerhöchstfahrt von 38,5 kn und eine Kurzhöchstfahrt von 39,5 kn. (Foto: BfZ)

## S-26 bis S-29

Nach Auswertung der Praxiserfahrungen mit den bisherigen Schnellbooten fiel die Entscheidung, die künftigen Einheiten mit erhöhter Back zu bauen und die Torpedorohre in diese zu integrieren. Diese Umkonstruktion erhöhte die Seetüchtigkeit sowie den Reserveauftrieb und schützte die Rohre mit ihren Torpedos weitgehend vor Witterungseinflüssen und der Korrosion durch Salzwasser. 1940 erfolgte die Indienststellung von vier Booten mit den Nummern S-26 bis S-29, von denen keines den Krieg überstand.

<b>Serie</b>	S-26 bis S-29
<b>Indienststellung</b>	1940
<b>Anzahl</b>	4
<b>Nummern</b>	S-26 bis S-29
<b>Verluste</b>	4
<b>Bauwerft</b>	Lürssen, Vegesack
<b>Länge</b>	34,94 m
<b>Breite</b>	5,1 m
<b>Tiefgang max.</b>	2,90 m
<b>Verdrängung Standard/Einsatz</b>	92,5 t / 115 t
<b>Antrieb</b>	3 x Daimler-Benz MB-501-Diesel mit je 2.000 PS
<b>Schrauben</b>	3
<b>max. Geschwindigkeit</b>	39,5 kn
<b>Reichweite</b>	ca. 700 sm
<b>Bewaffnung</b>	2 x 53,3-cm-Torpedos; 2 x 20-mm-MK
<b>Besatzung</b>	20–23

(Angaben je nach Quelle abweichend)



Diese Aufnahme verdeutlicht den Unterschied zwischen der Serie S-26 bis S-29 (links) mit erhöhter Back und innen liegenden Torpedorohren sowie der Baureihe S-6 bis S-13. (Foto: BfZ)