



## Förderverein Diesel-Schnelltriebwagen e.V.

Website: [www.svt-foerdverein.de](http://www.svt-foerdverein.de)  
E-Mail: [info@svt-foerdverein.de](mailto:info@svt-foerdverein.de)



## Vergleich VT 877 "Fliegender Hamburger", US-SVT "Zephyr" und SVT Bauart "Leipzig"

Von Dipl.-Ing. Axel Schwipps, Berlin; Jan. 2024

**Die Ära des Schienenschnellverkehrs weltweit** begann im Mai 1933 mit der Verkehrsaufnahme des Diesel-Schnelltriebwagens (SVT) "*Fliegender Hamburger*" aus Deutschland.

Aber die USA waren den Deutschen dicht auf den Fersen – schon 18 Monate später stellten sie den vergleichbaren, mit noch futuristischerem Design ausgestatteten *Zephyr* auf die Schiene.

### I. VT 877 und SVT Leipzig

Nach Fertigstellung der ersten zuverlässigen schnell-laufenden starken Dieselmotoren durch die Maybach-Motorenbau GmbH und die Vorarbeiten unter anderem von *Franz Kruckenberg* bestellte die Deutsche Reichsbahn 1931 den ersten Schnelltriebwagen VT 877 "*Fliegender Hamburger*". Von der Waggon- und Maschinenbau AG Görlitz (WUMAG) wurde der Schnelltriebwagen (SVT) gemäß den Vorgaben konstruiert, gebaut und am 19.12.1932 (!) abgeliefert. Am 15. Mai 1933 wurde dann der reguläre Verkehr (täglich außer sonntags) Berlin Lehrter Bahnhof – Hamburg Hauptbahnhof – Altona Hauptbahnhof aufgenommen und mit bis dahin unerreichten Fahrzeiten erfolgreich durchgeführt. Anfangs erlitten die Dieselmotoren noch gelegentlich Ausfälle, sie konnten jedoch zumeist über Nacht repariert oder ausgetauscht werden. Aufgrund des großen Erfolges des "*Fliegenden Hamburgers*" wurde eine weitere Serie von 13 zweiteiligen Schnelltriebwagen der Bauart *Hamburg* bestellt, 1935 erfolgten dann Bestellungen für stärkere, dreiteilige SVT Bauart *Leipzig*.

Genauer zum "*Fliegenden Hamburger*" haben wir vor einem Jahr anlässlich des 90. Geburtstages hier veröffentlicht: <https://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?017,10293265,10293265#msg-10293265>.

Zu den SVT Bauart *Leipzig* gibt es nähere Informationen hier [www.svt-leipzig.de/wp-content/uploads/2022/12/SVT-Leipzig-aus-Triebwagenreport-EJ-V\\_97.pdf](http://www.svt-leipzig.de/wp-content/uploads/2022/12/SVT-Leipzig-aus-Triebwagenreport-EJ-V_97.pdf) und (mit vielen Fotos) hier: [www.svt-leipzig.de](http://www.svt-leipzig.de).

### II. Pioneer Zephyr

Der *Pioneer Zephyr* ist ein dreiteiliger Diesel-Schnelltriebwagen mit Jakobs-Drehgestellen. 1933/34 baute ihn die *Budd Company* für die *Chicago, Burlington and Quincy Railroad (CB&Q)*, allgemein unter dem kürzeren Namen *Burlington* bekannt. Die Konstruktion wies Innovationen wie Stainless Steel (rostfreier Stahl), Leichtbau, Außenbleche mit stabilisierenden Sicken, glatt verkleideten Unterboden und beim Bau ein neuentwickeltes Punkt-Schweißen ("Proprietary Shot-Welding Process") auf, um das Zuggewicht zu reduzieren.

Angetrieben wurde der *Zephyr* von einem 8-Zylinder-600 PS(447 kW)-Dieselmotor, Modell 8-201-A von der Winton Engine Company. Der Motor war gekoppelt mit einem elektrischen Generator der Fa. General Electric, dessen Strom (600 Volt DC) die Tatzlagermotoren des ersten Drehgestells (unter dem Dieselmotor) antrieb. Ein mutiges Konzept mit nur einer Antriebseinheit, waren doch die Dieselmotoren seinerzeit noch nicht so standfest wie heute.

Abb. 1: Vergleichstabelle der Technischen Daten von ersten Schnelltriebwagen.

	VT 877 "Fliegender Hamburger "	"PIONEER ZEPHYR "	SVT 137 Bauart "Leipzig "
<b>Bauart</b>	Sechssachsiger diesel-elektrischer SVT; Zwei-Richtungszug; Stromlinienform; Leichtbau.	Achtachsiger diesel-elektrischer SVT; Ein-Richtungszug; Stromlinienform; Leichtbau.	Achtachsiger diesel-hydraulischer bzw. diesel-elektrischer SVT; Zweirichtungszug; Stromlinienform; Leichtbau.
<b>Hersteller</b>	WUMAG, Görlitz	The Budd Company, Philadelphia	Linke-Hofmann, Breslau
<b>Auslieferung</b>	19.12.1932	9.4.1934	30.8., 2.10., 6.11.1935, 2.6.1936
<b>Indienststellung</b>	15.5.1933	11.11.1934	15.5.1936
<b>Ausmusterung</b>	1957	1960	1983 (SVT 137 234)
<b>Anzahl gebaut</b>	1	1	2 (diesel-hydraulisch "dh ") + 2 (diesel-elektrisch "de ")
<b>Betreiber</b>	Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft	Chicago, Burlington & Quincy Railroad	Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
<b>Betriebsnummer(n)</b>	DR: VT 877 a/b DB: VT 04 000 a/b	9900 (Motorwagen), 505 (Zwischenwagen), 570 (Endwagen)	dh : SVT 137 153 a/b/c und SVT 137 154 a/b/c; de : SVT 137 233 a/b/c und SVT 137 234 a/b/c
<b>Kapazität</b>	98 Plätze 2. Klasse (+ 4 im Erfrischungsraum)	60 Plätze 2. Klasse + 12 Plätze 1. Klasse	30 Plätze 2. Klasse + 109 Plätze 3. Klasse
<b>Länge über Puffer</b>	41,92 m	60,10 m	60,15 m
<b>Länge der Wagenteile</b>	20,96 (Teil a) 20,96 (Teil b)	23 m (Motorwagen) 17,58 m (Zwischenwagen) 19,35 m (Endwagen)	20,75 (Teil a) 17,80 (Teil b) 20,75 (Teil c)
<b>Breite</b>	2,83 m	3,00 m	Endwagen: 2,858 m; Mittelwagen: 2,830 m
<b>Höhe (Dachscheitel)</b>	3,71 m	3,69 m	3,775 m
<b>Raddurchmesser</b>	1.000 mm (Treibräder), 900 mm (Laufräder)	910 mm (Treibräder), 760 mm (Laufräder)	dh : 900 mm (Treibräder), 900 mm (Laufräder) de : 1.000 mm (Treibräder), 900 mm (Laufräder)
<b>Zuläss. Gesamtgewicht</b>	85,07 t	94,375 t	133 t
<b>Primär-Antrieb</b>	2 Dieselmotore	1 Dieselmotor	2 aufgeladene Dieselmotore
<b>Hersteller, Bezeichnung</b>	Maybach, GO 5	Winton Motor Company, EMD 8-201-A	Maybach, GO 6
<b>Zylinderzahl</b>	12 Zylinder (V-Anordnung; Viertakt)	8 Zylinder (Reihenordnung; Zweitakt)	12 Zylinder (V-Anordnung; Viertakt)
<b>Zylindergröße</b>	150 mm Bohrung, 200 mm Hub	200 mm Bohrung, 250 mm Hub	160 mm Bohrung, 200 mm Hub
<b>Leistung</b>	2 x 410 PS (2 x 302 kW), bei 1.400 U/min	660 PS (490 kW), bei 750 U/min	2 x 600 PS (2 x 442 kW), bei 1.400 U/min
<b>Kraftübertragung</b>	2 Generatoren, die 2 elektrische Tatzlager-Fahrmotore speisen.	1 Generator, der 2 elektrische Tatzlager-Fahrmotore speist.	dh : 2 hydrodynamische Wandlergetriebe, die auf je 2 Radsätze wirken; de : 2 Generatoren, die 4 elektrische Tatzlager-Fahrmotore speisen.
<b>Radsatz-Anordnung</b>	2' Bo' 2'	Bo' 2' 2' 2'	dh : B' 2' 2' B' de : 2' Bo' Bo' 2'
<b>Angetriebene Achsen</b>	2	2	4
<b>Drehgestelle</b>	1 Motordrehgestell (Bauart Jakobs), 2 Laufdrehgestelle	1 Motordrehgestell, 2 Laufdrehgestelle (Bauart Jakobs), 1 Laufdrehgestell	dh: 2 Motordrehgestelle, 2 Laufdrehgestelle BA Jakobs de: 2 Laufdrehgestelle, 2 Motordrehgestelle BA Jakobs
<b>Zulässige Höchstgeschwindigkeit</b>	160 km/h	181 km/h	160 km/h
<b>Aufteilung der Fahrgasträume</b>	In beiden Wagenteilen Großräume mit Sitzteiler 3+1; im a-Wagenteil zudem Post- und Gepäckabteil, im b-Wagenteil Erfrischungsraum.	Im Motorwagen Postabteil; im Zwischenwagen Großraum 2+2, Gepäckabteil und Buffet; im Schlusswagen Großraum 2+2 und Aussichtskanzel (Clubessel, Längsanordnung).	Im a-Wagenteil Abteile (2. Klasse, Sitzteiler 3+0) sowie Post- und Gepäckabteil; in b und c Großräume (3. Klasse, Sitzteiler 4+0), in c zudem kleine Küche und Anrichte (Bewirtung am Platz).
<b>Verbleib</b>	Vom VT 04 000 a ist eine Hälfte im <i>Verkehrsmuseum Nürnberg</i> ausgestellt, der Rest und Wagenteil b wurden verschrottet.	Der Pioneer Zephyr ist in einer Halle des <i>Chicago Museums of Science and Industry</i> ausgestellt.	SVT 137 234 ist als einziger SVT der BA "Leipzig" erhalten, Betreuung durch <i>Förderverein Diesel-Schnelltriebwagen (SVT) e.V.</i>

Tabelle erstellt vom Förderverein Diesel-Schnelltriebwagen (SVT) e.V.  
21. Dez. 2023, korr. 4. Jan. 2024

Das äußere Design des *Zephyrs* war vom Luftfahrtingenieur Albert Dean entworfen worden, markantestes Erkennungszeichen ist die lang heruntergezogene schräge Nase (siehe Fototeil weiter unten). Die seitlichen Sicken-Bleche aus nichtrostendem Stahl waren nicht lackiert, wodurch sich eine silber-glänzende Optik bot.

Markante Erkennungsmerkmale sind auch der hohe Frontscheinwerfer, zwei große Lufteinlässe und die vier mächtigen, in Reihe angeordneten Auspuffrohre. Der Triebfahrzeugführer saß direkt im Bug, vor der Antriebsmaschine. Nach einem Zusammenstoß wurden später jedoch Triebzüge und Dieselloks mit höher und weiter nach hinten versetzten Führerständen ausgestattet.

Hinter dem Motor im ersten Wagenkasten war ein 9,1 m langes Postabteil. Der zweite Wagenkasten wies ein Lastenabteil – für Gepäck und Expressgut mit insgesamt 22,7 Tonnen –, ein kurzes Buffet mit Elektrogrill (Service am Platz) sowie 20 Sitzplätze (2. Klasse; Raucher) auf. Im dritten Wagenkasten gab es 40 Sitzplätze 2. Klasse sowie, am Heck des Schnelltriebwagens, 12 Sitzplätze 1. Klasse im Aussichtskanzelbereich. Insgesamt hatte der dreiteilige Schnelltriebwagen 72 Sitzplätze in den klimatisierten Fahrgasträumen.

Der *Zephyr* war ein Einrichtungstriebwagen, daher wurden an den Wendebahnhöfen Gleisdreiecke benötigt. Die Abnahme des Zuges erfolgte am 18. April 1934. Nach ersten Versuchs-, Schulungs- und Präsentationsfahrten wurde für den 26. Mai 1934 eine Rekordfahrt für die 1.633 km lange Strecke von Denver (im Bundesstaat Colorado) nach Chicago (Illinois) geplant. Der *Zephyr* legte die Strecke störungsfrei in 13 Stunden und 5 Minuten zurück, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 124 km/h entspricht. Auf einem Abschnitt des Laufweges wurde die Höchstgeschwindigkeit von 181 km/h erreicht. Sicherlich hatte man die Berichte über die Rekordfahrt des deutschen Versuchs-Propellerwagens Bauart *Kruckenberg* (siehe Abb. 2) verfolgt, der am 21. Juni 1931 im

Morgengrauen in Hamburg-Bergedorf startete, über die freigehaltene Strecke mit doppelt gesicherten Schrankenposten nach Berlin Lehrter Bahnhof brauste, und dabei den Schienenrekord auf 230,2 km/h schraubte. Dieser Schienenweltrekord hatte 24 Jahre Bestand (siehe Abb. 41)!

In der Bevölkerung löste der *Zephyr* enorme Begeisterung aus – Tausende kamen an die Strecke, um den Zug vorbeieilen zu sehen. Der Name '*Zephyr*' stammt von einer Gottheit aus der griechischen Mythologie, die den sanften Westwind/den Frühlingsboten darstellt. Nach der baldigen Indienststellung weiterer *Zephyre* erhielt das erste Fahrzeug den Namen '*Pioneer Zephyr*'. Schnell hat sich jedoch – analog zu den deutschen 'Fliegenden Zügen' der populäre Spitzname "*Silver Streak*" (Silberstreif) verbreitet. Es wurden sogar zwei abendfüllende Filme mit dem *Zephyr* als Hauptdarsteller gedreht.

Am 11. November 1934 wurde der reguläre Betrieb des Triebwagens zwischen Kansas City (Omaha) und Lincoln (Nebraska) aufgenommen.

1935 kam für einige Jahre ein vierter Wagenteil (reiner Sitzwagen, Großraum/2. Klasse) hinzu, dennoch war der *Pioneer Zephyr* häufig ausverkauft.

Der erste US-Schnelltriebwagen der *Zephyr*-Familie versah seinen Dienst bis 1960, dann wurde er dem *Museum of Science and Industry* in Chicago geschenkt.

### III. Fotos:

#### • "*Schienezepelin*"



Abb. 2: Das Versuchsfahrzeug "*Schienezepelin*" von Franz Kruckenberg, nach der Rekordfahrt am 21.6.1931 ankommend in Berlin, zwischen den Fernbahnhöfen Berlin-Spandau und Berlin-Charlottenburg, nahe S-Bf Heerstraße. Nachdem Bedenken gegen den Propellerantrieb aus Sicherheits- und betrieblichen Gründen dieses Einrichtungsfahrzeugs nicht ausgeräumt werden konnten, wurde der *Schienezepelin* auf Dieselantrieb mit hydraulischer Kraftübertragung umgebaut und weitere Grundlagenforschung betrieben.

Nach einem Pastell von Dipl.-Ing. Peter Thiele, Dresden.

#### • VT 877 "*Fliegender Hamburger*"

Vier Fotos aus dem Leben des VT 877 "*Fliegender Hamburger*".

Abb. 3 und 4: Links der 877, vermutlich bei der Ablieferung 1932. Rechts: Im Hamburger Hauptbahnhof, nach Ankunft aus Berlin (FDt 1) oder vor Abfahrt nach Berlin (FDt 2).



Abb. 5 und 6: Links: Im Bw Hamburg Altona 1957, von der Deutschen Bundesbahn inzwischen rot lackiert; rechts: "Endstation" DB Museum Nürnberg – wieder in Auslieferungslackierung.



Abb. 8 – 18:

Die neuen Schnelltriebwagen wurden von Reichsbahn und Industrie als Flaggschiffe und Sympathieträger von Anfang an intensiv beworben; sogar auf einer Sonderbriefmarke erschien 1935 der "Fliegende Hamburger".



• "PIONEER ZEPHYR"

Abb. 14: Enormer Andrang, offenbar bei der Präsentation eines *Zephyrs*. Unten rechts sieht man aber schon die Konkurrenz, die dank Henry Fords Fließbandproduktion und einem von der Regierung aufgelegten 40.000-Meilen-Highway-Programm bei gleichzeitiger Vernachlässigung der Eisenbahnanlagen stetig zunahm. Und eine weitere Konkurrenz fand sich bereits auf den Start- und Landebahnen der Vereinigten Staaten ein.

Historisches Foto von der Website: <https://flyingyankee.org/history>



Abb. 15: Ein Burlington-*Zephyr* im Alltagsbetrieb. Gerade werden Postgut-Behälter verladen. Spätere *Zephyr*-SVT bekamen einen Doppelscheinwerfer, wovon bei einem der Lichtkegel als Warnsignal rotierte.

Historisches Foto von der Website: <https://www.railarchive.net/vintagediesel/cbq9900.htm>



Abb. 16: Werbung eines Rollenlagerherstellers, die die enorme Entwicklung der Schienenfahrzeuge in den 1930er Jahren weltweit zeigt.

Historisches Foto von der Website (mit Vielzahl historischer Fotos): <http://www.rtabern.com/mtz/2020history2.html>

  
**TIMKEN BEARING EQUIPPED**

America's First Streamlined Highpowered Steam Locomotive, developed by New York Central Lines, engine truck, driving axles, and tender trucks Timken-equipped.

New Haven Railroad's streamlined train. All axles on Timken Bearings.

High Speed Diesel-Electric Train of Gulf, Mobile and Northern R. R. Two trains being built. All axles on Timken Bearings.

Burlington "Zephyr". One train in service, two more being built. All axles on Timken Bearings.

**YOU'LL find Timken Bearings on the really tough jobs everywhere.**  
 As an illustration: Timken Tapered Roller Bearings predominate in America's streamlined trains and locomotives.  
 With this evidence before you, surely you see the wisdom of insisting on Timken Bearings when buying automobiles, motor trucks, and any type of railroad or industrial equipment. The Timken Roller Bearing Company, Canton, Ohio.

Bugatti Streamlined Trains on P. L. M. Railways, France. Several in service. All axles on Timken Bearings.

Also a new 8-car streamlined steam train on the Baltimore and Ohio (photo not available).

Copyright 1935, Timken Roller Bearing Company

# TIMKEN TAPERED ROLLER BEARINGS

Abb. 17: Burlingtons *Pioneer Zephyr* im Fahrgastbetrieb, hier vier-  
teilig, in Lincoln (Nebraska), 1950er Jahre.

Historisches Foto von der Website: <https://www.american-rails.com/9900.html>



Abb. 18: Sitzgruppe in der Aussichtskanzel des *Pioneer Zephyr*, so wie sie heute im Chicago-Museum präsentiert wird. Hinter den Fenstern befinden sich Bildschirme, die eine Fahrt mit dem *Zephyr* simulieren.

Foto: Wikipedia



Abb. 19 – 25: Die Schnelltriebwagen der *Zephyr*-Familie wurden von Burlington ausgiebig beworben, da sie – ähnlich den SVT in Deutschland – erheblich image- und nachfragefördernd waren.

Zephyr SCOREBOARD	
Number of days in service . . . . .	51
Number of single trips . . . . .	102
Miles run to date in the high-speed Denver-Chicago overnight service . . . . .	105,723
Late arrivals in Denver . . . . .	0
Late arrivals in Chicago . . . . .	1
BATTING (ON TIME at Denver)	100%
AVERAGE (ON TIME at Chicago)	98%

Unmanned May 11, 1958 to the Adams DENVER ZEPHYR. \*Based on winter season, Chicago, July 18.

EAST	Average speed	WEST
St. Louis . . . . . 19 hr. 50 min.	65 miles an hour	Chicago . . . . . 14 hr.
St. Chicago . . . . . 6:55 am		St. Chicago . . . . . 6:50 am

Streamline  
Diesel-Powered  
Built of Stainless Steel  
... No extra fare

**Burlington Route**  
E. W. JOHNSON, General Agent  
901 17th St., Denver Phone Keystone 1123 ALL THE WAY

North		South	
9:00 AM	Lv. . . . . St. Louis . . . . . Ar. . . . .	9:10 PM	St. Louis . . . . . Lv. . . . .
11:43 AM	Ar. . . . . Hannibal . . . . . Lv. . . . .	6:25 PM	Hannibal . . . . . Ar. . . . .
12:18 PM	Lv. . . . . Quincy . . . . . Lv. . . . .	5:47 PM	Quincy . . . . . Ar. . . . .
1:12 PM	Ar. . . . . Keokuk . . . . . Lv. . . . .	4:41 PM	Keokuk . . . . . Ar. . . . .
2:25 PM	Lv. . . . . Burlington . . . . . Lv. . . . .	3:40 PM	Burlington . . . . . Ar. . . . .

• SVT 137 Bauart "*Leipzig*"

Abb. 26: Ein SVT *Leipzig* auf dem Linke-Hoffmann-Werks-  
gelände in Breslau. Werkfoto um 1935.



Abb. 27:  
Zweite-Klasse-Abteil des SVT *Leipzig*



Abb. 28:  
Ein SVT *Leipzig*, auf einer Probefahrt im nieder-  
schlesischen Bahnhof Nimkau, 1936.



Abb. 29:  
SVT 137 154 "*Fliegender Schlesier*"  
als FDt 46, Beuthen – Gleiwitz –  
Oppeln – Breslau – Berlin. Hier be-  
findet er sich – vormittags gegen  
10:30 h – auf der verschneiten  
Berliner Stadtbahn am Savignyplatz,  
einen Kilometer vor dem End-  
bahnhof Berlin-Charlottenburg.  
Nach einem Pastell von Dipl.-Ing.  
Peter Thiele, Dresden



• DIVERSE

Abb. 30 – 40:

Ab Mitte der 1930er Jahre wurden von vielen Bahngesellschaften Schnelltriebwagen bestellt; zum Teil ließ man sie anhand von Lizenzen deutscher SVT mit verändertem Design nachbauen. Hier eine kleine Auswahl von SVT, die ihre Abstammung von den Urvätern des Schienenschnellverkehrs, dem "Fliegenden Hamburger" und dem "Pioneer Zephyr", nicht leugnen können.

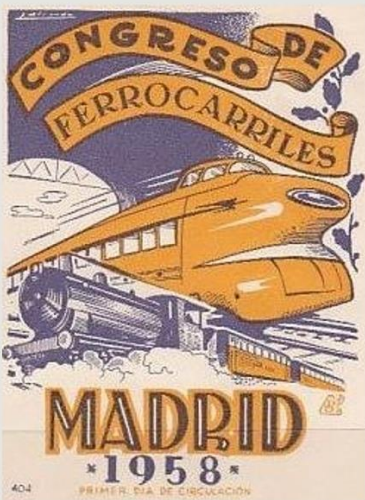


Abb. 41:

Und hier abschließend noch die Entwicklung der Geschwindigkeitsrekorde von Verbrennungstriebfahrzeugen und – nachrichtlich – die von Elektrotriebfahrzeugen.

<b>Brennkraft-Triebfahrzeuge</b>					
Datum	Land	Strecke bzw. Abschnitt	Geschwindigkeit	Fahrzeug	Bemerkungen
<i>Weltrekorde</i>					
21.06.1931	Deutschland	Ludwigslust–Wittenberge	230,2 km/h	Schienezepplin	Benzolmotor (Luftschraube)
26.05.1934	USA	Denver–Lincoln	181,0 km/h	Pioneer Zephyr	Dieselrekord
24.10.1934	Frankreich		192,0 km/h	Bugatti-Triebwagen	Benzinmotor (Achsantrieb)
17.02.1936	Deutschland	Ludwigslust–Wittenberge	205,0 km/h	SVT Bauart Leipzig	Dieselrekord
23.06.1939	Deutschland	Hamburg–Berlin	215,0 km/h	SVT 137 155 (Kruckenberg)	Dieselrekord
23./24.07.1966	USA	Butler/Ind.–Stryker/Ohio	295,8 km/h	Budd-Versuchstriebwagen	Düsenantrieb <sup>1)</sup>
20.05.1972	Spanien	Azuqueca–Guadalajara	222,0 km/h	Talgo Lok 353 005	Dieselrekord
08.12.1972	Frankreich	Lamothe–Morcenx	318,0 km/h	TGV 001	Gasturbine
12.06.1973	Großbritannien	Nothallerton–Thirsk	230,5 km/h	High Speed Train (Prototyp)	Dieselrekord
14.08.1974	USA	bei Pueblo/Colorado	410,0 km/h	Garrett-Versuchswagen	Linearmotor, Düsenantrieb
13.11.1987	Großbritannien	Darlington–York	238,9 km/h	High Speed Train (HST)	Dieselrekord
Dez. 1992	Russland	Moskau–St. Petersburg	271,0 km/h	Lokomotive TEP 80-0002	Dieselrekord (dieselelekt.)
12.06.2002	Spanien	Lérida–Zaragoza	256,4 km/h	Triebzug Talgo XXI	Dieselrekord (dieselhydr.)
<i>Aktueller deutscher Dieselrekord</i>					
13.01.2000		Göttingen–Hannover	222,0 km/h	ICE-TD 605 002	
Anmerkung:					
1) Ein RDC-3-Triebwagen der New York Central mit B-36-Triebwerks gondel, 2 GE-Düsenantrieben sowie aerodynamischer Frontverkleidung. Der Rekord von 295,8 km/h wurde in den USA bis heute nicht übertroffen.					

<b>Elektrische Triebfahrzeuge</b>					
Datum	Land	Strecke bzw. Abschnitt	Geschwindigkeit	Fahrzeug	Bemerkungen
<i>Weltrekorde</i>					
23.10.1903	Deutschland	Marienfelde–Zossen	206,7 km/h	S & H-Triebwagen	Drehstrom-Versuchsbetrieb
28.10.1903	Deutschland	Marienfelde–Zossen	210,2 km/h	AEG-Triebwagen	Drehstrom-Versuchsbetrieb
21.02.1954	Frankreich	Dijon–Beaune	243,0 km/h	Ellok CC 7121	
28.03.1955	Frankreich	Lamothe–Morcenx	326,0 km/h	Ellok CC 7107	
29.03.1955	Frankreich	Lamothe–Morcenx	331,0 km/h	Ellok BB 9004	
25.02.1981	Frankreich	Pasilly–Tonnerre	371,0 km/h	TGV-PSE 16	„getarnt“ als TGV-PSE 33
26.02.1981	Frankreich	bei Moulins-en-Tonnerrois	380,4 km/h	TGV-PSE 16	
28.04.1988	Deutschland	Hohe Wart–Mottgers	387,0 km/h	ICE-V	TGV erstmals übertroffen
01.05.1988	Deutschland	Hohe Wart–Mottgers	406,9 km/h	ICE-V	
12.12.1988	Frankreich	Pasilly–Tonnerre	408,4 km/h	TGV-PSE 88	
18.05.1990	Frankreich	Courtalain–Tours	515,3 km/h	TGV-A 325	
03.04.2007	Frankreich	Meuse TGV–Champagne-Ardenne (LGV Strecke Est européenne)	574,79 km/h	TGV V150	<sup>1)</sup>
<i>Deutsche Rekorde (ergänzend)</i>					
12.09.1973		Rheda–Oelde	252,9 km/h	Ellok 103 118	
17.10.1984		Augsburg–Donauwörth	265,0 km/h	Ellok 120 001	<sup>2)</sup>
14.06.1985		Rheda–Oelde	283,0 km/h	Ellok 103 003	
25.11.1985		Rheda–Oelde	323,0 km/h	ICE-V	inoffiziell <sup>2)</sup>
26.11.1985		Rheda–Oelde	317,0 km/h	ICE-V	offiziell <sup>2)</sup>
06.08.1993		Fulda–Würzburg	310,0 km/h	Ellok 127 001 „EuroSprinter“	
02.09.2006		Kinding–Allersberg (NBS Ingolstadt–Nürnberg)	357 km/h	Ellok Siemens ES64U4 („Taurus III“, spätere ÖBB 1216 025) <sup>3)</sup>	
Anmerkungen:					
1) Fünfteiliger TGV-V150-Versuchszug, bestehend aus 2 Triebköpfen des TGV POS 4402 sowie drei Doppelstock-Mittelwagen, die angetriebene Jakobs-Gestelle hatten. Also 16 Achsen, davon 12 angetrieben. Gesamtantriebsleistung über 19.000 kW.					
2) Werte galten auch als Weltrekorde für Drehstrom-Triebfahrzeuge; vom TGV 10 (Prototyp des TGV-Atlantique) mit Drehstrom-Synchronmotoren jedoch am 23.09.1986 mit 356,3 km/h übertroffen.					
3) Wert gilt auch als Weltrekord für Drehstrom-Lokomotiven.					

Tabelle erstellt vom Förderverein Diesel-Schnelltriebwagen (SVT) e.V.  
Aktualisiert: 4. Jan. 2024

(Beitrag erschien zuerst im größten deutschen Internet-Bahnforum "Drehscheibe online"/Historisches Forum, siehe <https://www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?017,10654317,10654317#msg-10654317>)