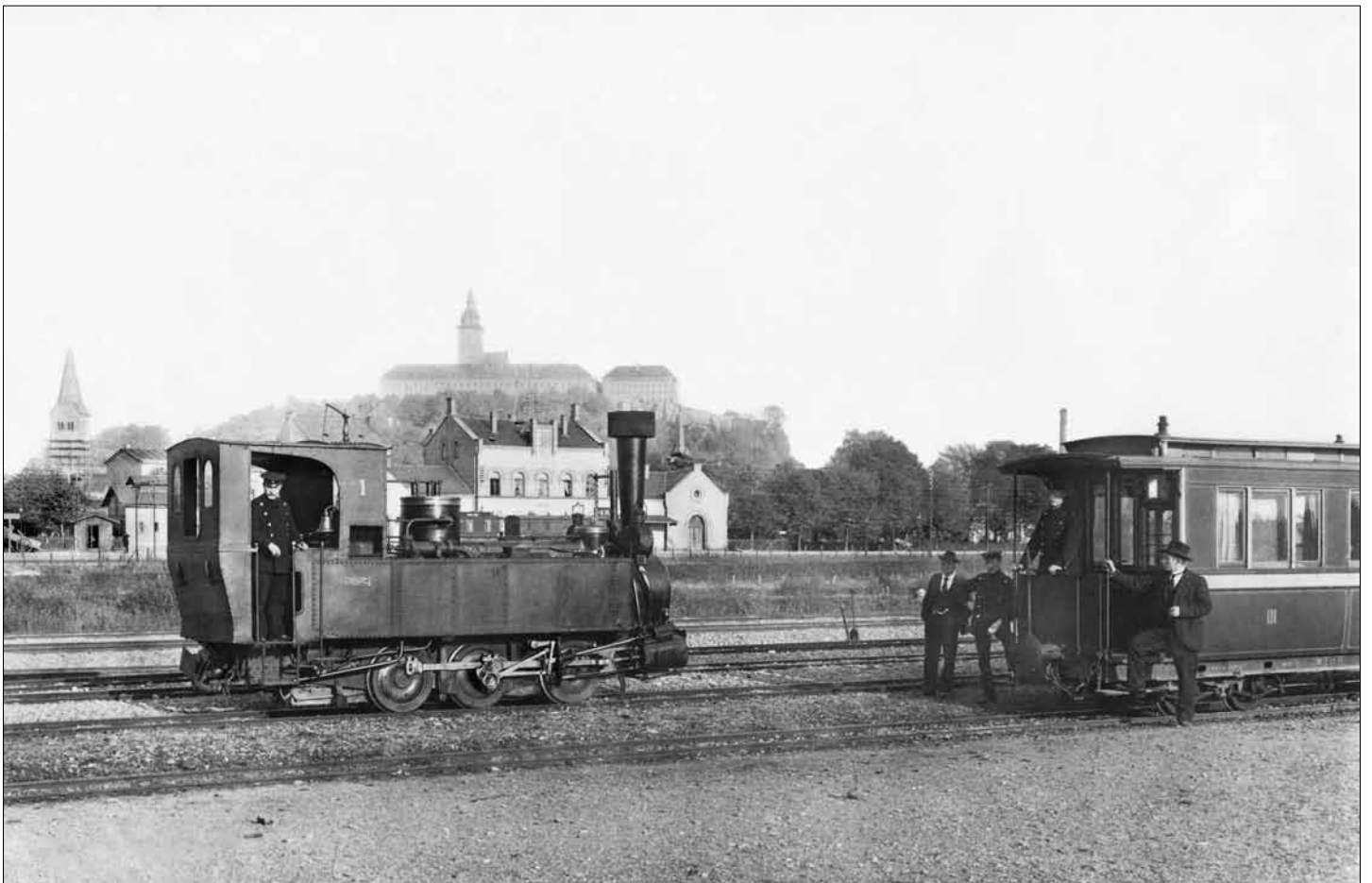


Wolfgang Clößner / Carsten Gussmann

Die Rhein-Sieg Eisenbahn

Pionier der deutschen Schmalspurbahnen



kommentierte Korrekturen

der ersten Auflage (2017)

und der zweiten Auflage (2018)

Zweite Ausgabe, Stand 22. Mai 2018

Liebe Leserinnen und Leser,

„ein Buch ist immer ein Beitrag zur Wahrheitsfindung“, sagte uns ein Leser, als wir ihm von neuen Erkenntnissen und dadurch nötigen Korrekturen erzählten. Diesen Zielen, der Wahrheitsfindung und der Richtigstellung, aber auch der Ergänzung, sollen die folgenden Seiten dienen.

Zu unserer Überraschung und Freude findet sich immer noch neues Material über die Rhein-Sieg Eisenbahn, das diese Korrekturen überhaupt erst möglich machte. Dank dieser neuen Unterlagen konnte Volkhard Stern die Aufstellung der Kraftfahrzeuge nennenswert ergänzen und präzisieren, wofür wir ihm herzlich danken. Die vollständig überarbeitete Aufstellung finden Sie am Schluss dieser Seiten.

Nachreichen möchten wir mit der Titelseite dieser Zusammenstellung^{S. 2} auch eines der interessantesten und schönsten Bilder der Bahn: Die Lok 1 um die Jahrhundertwende vor dem Michaelsberg im Bahnhof Siegburg (Sammlung Carsten Gussmann). Dieses Foto, ein Flohmarktfund, ist das einzige Dokument, das diese Lok abbildet, und gleichzeitig ist es

einfach eine schöne Aufnahme. Gut zu erkennen ist die ergänzte Rückwand – anfangs waren die Loks hinten offen, weshalb sie im Streckendienst nicht rückwärts fahren durften, obschon sie es zum Rangieren durchaus konnten. Deshalb gab es anfangs in Hennef und auf der Bröltalstrecke kleine Drehscheiben.

Hinweise aus der Leserschaft ermöglichten uns Korrekturen und Präzisierungen von Bildurheberschaften. Auch dafür vielen Dank.

Um Nachsicht bitten wir für Rechtschreibfehler und Zahlendreher. Soweit sie inhaltlich relevant sind, finden Sie auch diese Korrekturen auf den folgenden Seiten.

Die vorliegenden Seiten sind nicht abgeschlossen. Wenn Sie weitere Hinweise geben oder uns Einsicht in Material zur Rhein-Sieg Eisenbahn geben können, dann melden Sie sich gerne per E-Mail (info@museum-asbach.de) oder an den Öffnungstagen des Museums Asbach.

Im März 2018,
Carsten Gussmann und Ulrich Clees

Korrekturen und Ergänzungen

in dieser Ausgabe hinzugekommene Korrekturen sind rot kursiv markiert

1. Auflage	2. Auflage	
		Alle Fotografien mit der Urheberschaftsabgabe BALENSIEFEN stammen vom Oberpleiser Fotografen Karl Balensiefen
	S. 12, Abbildung	Quellenangabe richtig: AR 009 Nr. 1997 Bl. 34
	S. 16, linke Spalte, Zeile 4	Ein Zahldreher: Der Dampftrieb wurde am 25. April 1863 eröffnet
	S.24, rechte Spalte, vorletzter Absatz, dritte Zeile	Wie zuvor ist von Robert Ley die Rede (nicht von Hermann Ley)
	S. 29, Haltestelle Herrnstein	Der Geschäftsbericht für das Jahr 1881 vermeldet den Bau eines Zweiggleises in Herrnstein. Möglicherweise wurde die Haltestelle damit überhaupt erst eingerichtet (dann wäre „bestand von 1881 bis 1954“ richtig)
	S. 42, Anschluss Krautfabrik, Zeile 4	Streiche: Gutmannseiche, setze: Gutmannseichen
	S. 43, Haltestelle Benroth	Streiche: Stover, setze: Stöver
	S. 45, Foto	Das Foto stammt nicht aus der Sammlung der Stadt Hennef, sondern aus der Sammlung Wolfgang Clößner
	S. 71, Anschluss Stuxenberg	Der Anschluss wurde nicht erst 1898, sondern bereits im Jahr 1897 fertiggestellt
	S. 72, Anschluss Eulenberg	Der Anschluss wurde nicht 1892, sondern erst im Jahr 1898 fertiggestellt
	<i>S. 76, Fortführung Text Bleihütte Luise</i>	<i>Die Lok Henschel 28508/1949 war nicht vom Typ Riesa, sondern vom Typ B70, der äußerlich etwas veränderten Nachkriegs-Weiterentwicklung des Typs Riesa</i>
	<i>S. 77, Foto</i>	<i>Lokführer Willi Assenmacher verlor bei einem Rangierunfall kein Bein, sondern – nicht weniger tragisch – einen Arm</i>
	S. 77, Anschluss Mückenfeldchen	Der Anschluss wurde nicht 1892, sondern erst im Jahr 1898 fertiggestellt
	S. 79, Text	Die Seilbahn zum Plagerkopf wurde erst 1898 fertiggestellt
	S. 90, oberer Text, mittlere Spalte, Zeile 13	In der Datumsangabe 17. Mai 1967 fehlt die erste Ziffer der Jahreszahl
	S. 104, unteres Bild	Aufnahmedatum: 24. September 1964
	S. 105, unteres Bild	Das Foto wurde am 7. Oktober 1963 von Peter Boehm aufgenommen (Sammlung Axel Reuther)
	S. 120, Abschnitt Einstellungen, zweite Zeile	Der Antrag auf Stilllegung des Streckenabschnitts Nonnenberg – Rostingen erfolgte am 13.6.1950
	S. 127/128, Anschluss Willmeroth	Auf einem Gleisplan vom Juni 1959 befindet sich ein Lokschuppen auf dem Streckenende, der wohl einer Basalt-A.G.-Werkslok als Unterstand gedient haben dürfte. Näheres ist dazu bislang nicht bekannt
	S. 132, unteres Foto	Das Foto wurde am 30. Juli 1954 von Eduard J. Bouwman aufgenommen (Sammlung Reiner Bimmermann)
	S. 135, oberes Foto	Das Foto wurde am 30. Juli 1954 von Eduard J. Bouwman aufgenommen (Sammlung Reiner Bimmermann)

•	S. 147, Bildtext und S.164, rechte Spalte, neunte Zeile von unten	Nicht nur, dass bezüglich der Omnibushallen leider mehrmals Niederdollendorf statt Oberdollendorf geschrieben steht (die Oberdollendorfer mögen uns verzeihen): Es ist auch ein Fehler, dass 1925 eine Halle in Oberpleis gebaut worden wäre. Es gab nämlich nur zwei dieser baugleichen Hallen, und zwar die 1925 in Waldbröl (Foto auf Seite 44 unten) und Oberdollendorf errichteten. Die auf dem Bild auf Seite 147 zu sehende Oberdollendorfer Halle wurde 1938 nach Oberpleis umgesetzt, und zwar aus zwei Gründen: Zum einen, weil es den Verkehrsverhältnissen eher entsprach, die Fahrzeuge morgens zunächst aus dem Gebirge zum Rhein fahren zu lassen, zum anderen, weil die Bahn seit dem 1. Oktober 1937 an die Muttergesellschaft Basalt A.G. Linz verpachtet war und man alles, was mit dem Busverkehr zusammenhing, aus der Heisterbacher Thalbahn ausgliedern wollte, so eben auch die Omnibushalle. Aus den gleichen Elementen, aus denen die Hallen in Waldbröl und Oberdollendorf bestanden, wurde auch das Busdepot in Hennef errichtet, allerdings in einer größeren Fassung. In Oberpleis wurde im Jahre 1940 eine weitere zweistöckige Halle errichtet – ebenfalls von der Firma Westfälischer Hallenbau und nach den gleichen Baugrundsätzen, aber in etwas anderer Ausführung.
•	S. 156, Anschluss Stenzelberg	Auch wenn inzwischen eine Karte gefunden wurde, in die eine Anschlussbahn von Bahnhof Auf dem Scheid zum Stenzelberg eingezeichnet wurde, so ist der gegenwärtige Forschungsstand doch der, dass eine Feldbahn nur oben auf dem Bruch gab, aber keine Schienenverbindung von dort zum Bahnhof Auf dem Scheid.
•	• S. 169, Aufstellung „Ausgabestellen für Zeitkarten“	Eine Präzisierung: Der Gütertarifpunkt Waldbröl RSE wurde mit Gültigkeit vom 1. April 1962 aufgehoben. Busfahrkarten konnten aber weiterhin bei der Agentin Anna Lütticke (siehe Seite 25) im Privathaus erworben werden. Dieses Privathaus baute die Familie Lütticke in den sechziger Jahren auf der ehemaligen Lokschuppenzufahrt. Ursprünglich sollte es einen Dienstraum für den Fahrkartenverkauf erhalten. Dass dies nicht zustande kam, hielt Anna Lütticke nicht vom Fahrkartenverkaufen ab: Das geschah am Küchentisch der Familie.
•	S 171, Foto	Das Foto stammt nicht aus der Sammlung der Stadt Hennef, sondern aus der Sammlung Wolfgang Clößner
•	S. 173 ff.	Es haben sich zahlreiche Ergänzungen und Korrekturen der Kraftfahrzeugliste gefunden. Am Schluss dieser Seiten finden Sie eine neue vollständige Liste.
•	S. 184, unteres Bild	Fünf Jahre vor der Gesamtstilllegung zeichnet sich schon das Ende ab, der Zug ist abgefahren. Die V11 hat am 19. April 1962 einen Rollwagenzug von Hangelar nach Oberpleis gefahren. Nun ist sie auf dem Heimweg und zieht den Packwagen 1556 an den weiten Feldern zwischen Buisdorf und Stoßdorf vorbei nach Hennef. Ein halbes Jahr wird die Strecke Niederpleis – Oberpleis ebenso Geschichte sein wie die Wagenübergabe im Bahnhof Hangelar. Foto: Wolfgang R. Reimann

1. Auflage	2. Auflage	
•	S. 205, recht Spalte, 6. Zeile von unten	Präzisierung: Das Unternehmen RSE wurde am 30. September 1983 aus dem Handelsregister gelöscht
•	• S. 210 ff., Kapitel Dampf-lokomotiven	Die Lokomotiven wurden erst im Jahr 1881 mit Elevatoren ausgestattet. Bis dahin wurde das Wasser mit Handpumpen in die Loks gepumpt
•	S.216, linke Spalte, vierte Zeile von unten	Die Lok 19 wurde wahrscheinlich im Jahr 1942 nach Beuthen verkauft
•	S. 225, Text mittlere Spalte	Aufmerksamen Lesern ist nicht entgangen, dass sich im Buch Fotos von Einsätzen der Lok 53 während der Zeit der Hauptuntersuchung Anfang der sechziger Jahre finden. Es handelte sich dabei um Probefahrten über die in dieser Textstelle genannten Fahrten hinaus.
•	• <i>S. 229, unteres Foto</i>	<i>Das Foto ist später entstanden als in der Bildunterschrift angegeben, denn inzwischen liegt eine zweifelsfrei auf den 14. April 1926 datierte Aufnahme vor, auf der sie im noch nicht umgebauten Zustand zu sehen ist.</i>
•	• <i>S. 230, Lok (V) 11</i>	<i>Das ohnehin etwas mysteriöse Nummerschema der RSE wirft bei dieser Lok weitere Fragen auf, denn inzwischen wurde uns ein Foto zur Verfügung gestellt, auf dem diese Lok zweifelsfrei mit „1“ beschriftet ist. Diese Nummer trug aber auch die Benzollok von 1922. Die Einsatzzeit beider Loks überschneidet sich in den Jahren 1935 bis 1937. Möglicherweise war die Diesellok in diesem Zeitraum als Lok 11 im Einsatz und übernahm nach der Ausmusterung der Benzollok deren Nummer. Fakt ist jedenfalls, dass man sich nach dem Krieg bewusst war, dass es schon zwei Loks mit Verbrennungsmotor gegeben hatte, und reihte die nächste Lok als V3 ein.</i>
•	• <i>S. 234, rechte Spalte, 2. Absatz</i>	<i>Rollenlager hatten die V12 und die V13. Die V11 hingegen war mit Gleitlagern ausgestattet.</i>
•	• <i>S. 235, linke Spalte ganz unten</i>	<i>Die Hauptuntersuchung der VL6 begann schon im Jahr 1989.</i>
•	• <i>S. 236, Zeittabelle V13</i>	<i>Die Abnahme der V13 erfolgte erst am 03.09.1960</i>
•	• <i>S. 236 unten, Loktabelle</i>	<i>Das Lieferdatum der V12 lautet 23.10.59</i>
•	• S. 250 ff., Kapitel Personenwagen	Im Geschäftsbericht für das Jahr 1881 heißt es, einige Personenwagen seien mit Öfen ausgestattet worden. Die Formulierung lässt offen, ob einige <i>weitere</i> Wagen ausgestattet wurden oder ob überhaupt erstmals Personenwagen beheizt wurden.

Straßenfahrzeuge der Rhein-Sieg Eisenbahn AG

RSE Nr.	erstes amtliche Kennzeichen	letztes amtliche Kennzeichen	Hersteller, ggf. Aufbauhersteller, Typ	Baujahr	PS	Sitzplätze	Türen	Ausm./Abgabe	Bemerkungen
Omnibusse									
1	IZ-22222	IZ-79090	DAAG/Rheka ACO	1925	60	31	v	bis 1937	
2	IZ-22221	IZ-81729	DAAG/Rheka ACO	1925	60	31	v	bis 1942	
3	IZ-22223	IZ-80563	DAAG/Rheka ACO	1925	60	31	v	bis 1942	
4	IZ-22224		DAAG/Rheka ACO	1925	60	31	v	bis 1937	
5	IZ-23016	IZ-80606	DAAG/Rheka ACO	1929	60	31	v	bis 1942	
11	IZ-23817	IZ-80631	Büssing-NAG Burglöwe	1931	75	19	v	bis 1942	
12	IZ-80412	KOL 802515	Citroen C 4	1933		21	vh	1946	1943 an RSE
15	IZ-23280	IZ-80668	Büssing-NAG/Bauer 350-D	1934	65	31	v	1943	
16	IZ-23281	IZ-80677	Büssing-NAG/Bauer 350-D	1934	65	31	v	1943	Kennz. zwischenzeitl. IZ-24154, 1934 Unf. Niederdollendf.
17	IZ-25512	IZ-80939	Opel Blitz	1937	75	30	v	1945	
18 ^l	IZ-25548	BR 600-538	Citroen C3	1936	55	21	vh	nach 1951	1938 an RSE; Kennz. zwischenzeitl. IZ-81171
21 ^u			Büssing-NAG	1936	55	14		1951	lt. Geschäftsberichten 1946/1950, mit Ford-Motor
21	IZ-22059		Büssing-NAG/Uerdingen III GL	1925	45	27		bis 1945	rote Lackierung; 1935 an RSE, ex BVG Bonn 2
22	IZ-80713		Büssing-NAG/Uerdingen III GL	1925	45	27		bis 1945	1935 an RSE, ex BVG Bonn 3
23	IZ-80536	BR 600-539	Krupp/Deutz OD 4 N	1934	100	30	vh	nach 1951	1940 an RSE und umgebaut
24	IZ-94186	BR 600-540	Krupp/Deutz OD 4 N	1934	100	30	vh	nach 1951	1940 an RSE; Kennz. ab 1946 KOL 800392
25	IZ-24678		Büssing-NAG	1936	85	34		1954	1945 umgebaut zum Lkw für Güternahverkehr Hennef
26	IZ-25167		Büssing-NAG/Bauer 350-D	1936	95	30	vh	bis 1942	Reisewagen
27	IZ-80808	BR 600-541	Büssing-NAG/Bauer 350-D	1936	85	34	vh	1951	Kennz. ursprünglich IZ-25179, ab 1946 KOL 802516
28	IZ-81179	BR 600-542	Büssing-NAG 400 N	1938	90	33	vh	nach 1951	1939 an RSE; Kennz. ab 1946 KOL 800391
29	IZ-80953	BR 600-543	Büssing-NAG 400 N	1938	90	33	vh	nach 1951	1939 an RSE; Kennz. ab 1946 KOL 802517
30	IZ-93830	BR 600-544	Gräf & Stift 120-O	1940	120	34	vh	nach 1951	Kennz. ab 1946 KOL 800390
31 ^l	?	?	?	?	?	?	?	vor 1945	kleiner zweiachsiger Omnibus
31 ^u	BR 603-523		Saurer 5 BTDv	1941	120		vh	bis 1956	Fahrgestell 1946 beschafft, nachträglich Büssing-Motor
32	IZ-80215	SU-E 100	Büssing-NAG 4500 T	1944	110	34	vh	ca. 1956	Kriegstrambus; Kennz. ab 1946 KOL 800393, BR 600-545
33 ^l	?	?	Büssing-NAG 4500 T	1944	110	34	vh	bis 1945	Kriegstrambus; Kriegsverlust
33 ^u	BR 601-503	SU-E 101	Büssing/Recklinghausen 5000 T	1947	105	37	vh	nach 1956	Nachkriegsneuaufbau auf Basis Kriegstrambus, ID 1948
34	BR 602-742	SU-E 102	Büssing/Recklinghausen 5000 T	1948	105	37	vh	nach 1956	Nachkriegsneuaufbau auf Basis des Kriegstrambusses
35	BR 602-831	SU-E 103	Büssing/Recklinghausen 5000 T	1948	105	37	vh	nach 1956	Nachkriegsneuaufbau auf Basis des Kriegstrambusses
36	BR 603-643	SU-E 104	Büssing/Recklinghausen 5000 T	1948	105	37	vh	nach 1956	
37	BR 603-711	SU-E 105	Büssing/Recklinghausen 5000 T	1948	105	37	vh	nach 1956	
38	BR 604-544	SU-E 106	Büssing/Recklinghausen 5000 T	1949	105	37	vh	nach 1956	
39	BR 604-742	SU-E 107	Büssing/Recklinghausen 5000 T	1949	105	37	vh	nach 1956	
41	BR 605-542	SU-E 108	Mercedes-Benz O 3500	1950	90	26	vh	nach 1956	
42	BR 606-701	SU-E 109	Mercedes-Benz O 3500	1951	90	26	vh	nach 1956	
43	BR 606-731	SU-E 110	Mercedes-Benz O 3500	1951	90	26	vh	nach 1956	
44	BR 608-504	SU-E 111	Mercedes-Benz O 3500	1952	90	26	vh	nach 1956	
46	BR 605-889	SU-E 112	Büssing/Emmelmann 4500 T	1944	100	34	vh	nach 1956	ex Kraftvk. GmbH, Neuenklitschen
47	BR 605-890	SU-E 113	Büssing/Recklinghausen 4500 T	1945	100	34	vh	nach 1956	ex Kraftvk. GmbH, Neuenklitschen
48	BR 607-631		Büssing/Emmelmann 4500 T	1940	100	34	vh	vor 1957	ex Hanke, Hamburg
51	BR 607-777	SU-E 114	Büssing TU	1952	150	45	vh		
52	BR 608-503	SU-E 115	Büssing TU	1952	150	45	vh		
53	BR 608-834	SU-E 116	Büssing/Emmelmann 6000 T	1953	150	45	vh		
54	BR 609-637	SU-E 117	Büssing/Emmelmann 6000 T	1953	150	45	vh		
55	BR 609-751	SU-E 118	Büssing/Emmelmann 6000 T	1953	150	45	vh		
56	BR 609-841	SU-E 119	Büssing/Emmelmann 6000 T	1953	150	45	vh		
57	BR 609-863	SU-E 120	Büssing/Emmelmann 6000 T	1954	150	45	vh		
58	BR 609-862	SU-E 121	Büssing/Emmelmann 6000 T	1954	150	45	vh		
59	BR 601-645	SU-E 122	Büssing/Emmelmann 6000 T	1954	150	45	vh		
60	BR 602-557	SU-E 123	Büssing/Emmelmann 6000 T	1954	150	45	vh		
61	BR 607-661	SU-E 124	Büssing/Emmelmann 6000 T	1954	150	45	vh		
62	SU-E 125		Büssing/Emmelmann 6500 T	1956	150	45	vh		
63	SU-E 126		Büssing/Emmelmann 6500 T	1956	150	45	vh	nach 1963	
64	SU-E 127		Büssing/Emmelmann 6500 T	1956	150	45	vm		
65	SU-E 128		Büssing/Emmelmann 6500 T	1956	150	45	vm		
66	SU-E 129		Büssing/Emmelmann 6500 T	1956	150	45	vm		
67	SU-E 130		Büssing/Emmelmann 6500 T	1956	150	45	vm		
68	SU-L 704		Büssing/Emmelmann 6500 T	1956	150	45	vm		
69	SU-T 366		Büssing TU 11	1957	170	48	vM	1972	kurze Version (11 179 mm)
71	SU-AN 9		Büssing TU 7	1957	130	33	vm		
72	SU-AN 8		Büssing TU 7	1957	130	33	vm		
73	SU-JR 90		Büssing TU 7	1957	130	33	vm		
81	SU-JR 91		Mercedes-Benz O 321 HL	1958	110	37	vM	nach 1965	
82	SU-K 53		Mercedes-Benz O 321 HL	1958	110	37	vM	vor 1972	
83	SU-K 66		Mercedes-Benz O 321 HL	1958	110	37	vM	vor 1972	
84	SU-KU 82		Mercedes-Benz O 321 HL	1958	110	37	vM	vor 1972	
85	SU-KU 83		Mercedes-Benz O 321 HL	1959	110	37	vM	vor 1972	
101	SU-L 203		Büssing/Emmelmann 14 RU 10	1959	150	54	vMH	vor 1972	
102	SU-L 677		Büssing/Emmelmann 14 RU 10	1959	150	54	vMH	vor 1972	
103	SU-ML 36		Büssing/Emmelmann 14 RU 10	1960	150	54	vMH	vor 1972	
104	SU-NE 23		Büssing/Emmelmann 14 RU 10	1960	150	54	vMH	1972	
105	SU-PX 47		Büssing/Emmelmann 14 RU 10	1960	150	54	vMH	vor 1972	
106	SU-PX 48		Büssing/Emmelmann 14 RU 10	1960	150	54	vMH	1972	
111	SU-RU 90		Büssing/Emmelmann 14 RU 10	1961	150	54	vMH	1972	
112	SU-SD 21		Büssing/Emmelmann 14 RU 10	1961	150	54	vM	1972	
113	SU-KU 26		Büssing/Emmelmann 14 RU 10	1961	150	54	vM	1973	

RSE Nr.	erstes amlt. Kennzeichen	letztes amlt. Kennzeichen	Hersteller, ggf. Aufbauhersteller, Typ	Baujahr	PS	Sitzplätze	Türen	Ausm./Abgabe	Bemerkungen
114	SU-C 649		Büssing/Emmelmann 14 RU 10	1962	150	54	vM	1972	zuletzt Werkstattwagen Existenz fraglich
115	SU-L ____		Büssing/Emmelmann 14 RU 10	1961	150	54	vM	1971	
121	SU-DD 15		Büssing/Emmelmann Senator 15	1962	145	54	vM	1972	
122	SU-VA 94		Büssing/Emmelmann Senator 15	1963	145	54	vM	1972	
123	SU-LP 83		Büssing/Emmelmann Senator 15	1963	145	54	vM	1972	
124	SU-UZ 22		Büssing/Emmelmann Senator 15	1963	145	54	vM	1974	
125	SU-N 154		Büssing/Emmelmann Senator 15	1963	145	54	vM	1974	
126	SU-PL 45		Büssing/Emmelmann Senator 15	1963	145	54	vM	1973	
127	SU-SN 42		Büssing/Emmelmann Senator 15	1963	145	54	vM	1974	
131	SU-NZ 81	SU-HV 601	Büssing Senator 13	1964	150	46	vM	1975	
132	SU-XX 30	SU-HV 602	Büssing Senator 13	1964	150	46	vM	1975	
133	SU-VX 89	SU-HV 603	Büssing Senator 13	1965	150	46	vM	1976	
134	SU-AD 208	SU-HV 604	Büssing Senator 13	1965	150	46	vM	1976	
135	SU-AD 504	SU-HV 605	Büssing Senator 13	1965	150	46	vM	1976	
136	SU-AH 189	SU-HV 606	Büssing Senator 13	1965	150	46	vM	1976	
137	SU-AH 190	SU-HV 607	Büssing Senator 13	1965	150	46	vM	1976	
138	SU-RS 37	SU-HV 608	Büssing Präfekt 13	1966	150	46	vM	1976	
139	SU-RS 92	SU-HV 609	Büssing Präfekt 13	1966	150	46	vM	1976	
140	SU-RS 93	SU-HV 610	Büssing Präfekt 13	1966	150	46	vM	1975	
141	SU-RS 89	SU-HV 611	Büssing Präfekt 13	1966	150	46	vM	1976	
142	SU-RS 90	SU-HV 612	Büssing Präfekt 13	1966	150	46	vM	1977	1.1977 = RSVG 612
151	SU-UV 90	SU-HV 613	Mercedes-Benz O 317	1967	210	53	vM	1977	1.1977 = RSVG 613
152	SU-RS 52	SU-HV 614	Mercedes-Benz O 317	1967	210	53	vM	1977	1.1977 = RSVG 614
153	SU-RS 53	SU-HV 615	Mercedes-Benz O 317	1967	210	53	vM	1978	1.1977 = RSVG 615
154	SU-RS 57	SU-HV 616	Mercedes-Benz O 317	1967	210	53	vM	1978	1.1977 = RSVG 616
155	SU-CH 564	SU-HV 622	Mercedes-Benz O 317	1969	210	53	vM	1979	1.1977 = RSVG 622
156	SU-CH 565	SU-HV 623	Mercedes-Benz O 317	1969	210	53	vM	1980	1.1977 = RSVG 623
157	SU-CH 566	SU-HV 624	Mercedes-Benz O 317	1969	210	53	vM	1981	1.1977 = RSVG 624
158	SU-CH 567	SU-HV 625	Mercedes-Benz O 317	1969	210	53	vM	1981	1.1977 = RSVG 625
159	SU-CH 568	SU-HV 626	Mercedes-Benz O 317	1969	210	53	vM	1980	1.1977 = RSVG 626
161	SU-RS 18	SU-HV 617	Büssing Präfekt 13	1968	155	46	vM	1977	1.1977 = RSVG 617
162	SU-RS 19	SU-HV 618	Büssing Präfekt 13	1968	155	46	vM	1977	1.1977 = RSVG 618
163	SU-RS 8	SU-HV 619	Büssing Präfekt 13	1968	155	46	vM	1977	1.1977 = RSVG 619
164	SU-RS 84	SU-HV 620	Büssing Präfekt 13	1968	155	46	vM	1977	1.1977 = RSVG 620
165	SU-RS 88	SU-HV 621	Büssing Präfekt 13	1969	155	46	vM	1977	1.1977 = RSVG 621
171	SU-RS 41	SU-HV 627	Mercedes-Benz O 317	1970	210	53	vM	1980	1.1977 = RSVG 627
172	SU-RS 47	SU-HV 628	Mercedes-Benz O 317	1970	210	53	vM	1979	1.1977 = RSVG 628
173	SU-RS 91	SU-HV 629	Mercedes-Benz O 317	1970	210	53	vM	1979	1.1977 = RSVG 629
174	SU-RS 25	SU-HV 630	Mercedes-Benz O 317	1970	210	53	vM	1981	1.1977 = RSVG 630
175	SU-RS 32	SU-HV 631	Mercedes-Benz O 317	1970	210	53	vM	1981	1.1977 = RSVG 631
176	SU-RS 56	SU-HV 632	Mercedes-Benz O 317	1970	210	53	vM	1980	1.1977 = RSVG 632
177	SU-SR 87	SU-HV 633	Mercedes-Benz O 317	1971	210	53	vM	1982	1.1977 = RSVG 633
178	SU-SR 68	SU-HV 634	Mercedes-Benz O 317	1971	210	53	vM	1981	1.1977 = RSVG 634
179	SU-SR 22	SU-HV 635	Mercedes-Benz O 317	1971	210	53	vM	1981	1.1977 = RSVG 635
180	SU-RS 85	SU-HV 636	Mercedes-Benz O 317	1971	210	53	vM	1981	1.1977 = RSVG 636
181	SU-SX 37	SU-HV 637	Mercedes-Benz O 317	1971	210	53	vM	1982	1.1977 = RSVG 637
182	SU-SX 29	SU-HV 638	Mercedes-Benz O 317	1971	210	53	vM	1982	1.1977 = RSVG 638
183	SU-HE 750	SU-HV 639	Mercedes-Benz O 317	1972	210	53	vM	1982	1.1977 = RSVG 639; weiß/blau umlackiert
184	SU-HE 751	SU-HV 640	Mercedes-Benz O 317	1972	210	53	vM	1982	1.1977 = RSVG 640; weiß/blau umlackiert
185	SU-HE 752	SU-HV 641	Mercedes-Benz O 317	1972	210	53	vM	1982	1.1977 = RSVG 641
186	SU-HE 753	SU-HV 642	Mercedes-Benz O 317	1972	210	53	vM	1982	1.1977 = RSVG 642
187	SU-HE 754	SU-HV 643	Mercedes-Benz O 317	1972	210	53	vM	1982	1.1977 = RSVG 643
188	SU-HE 755	SU-HV 644	Mercedes-Benz O 317	1972	210	53	vM	1982	1.1977 = RSVG 644
189	SU-HE 756	SU-HV 645	Mercedes-Benz O 317	1972	210	53	vM	1982	1.1977 = RSVG 645
190	SU-HE 757	SU-HV 646	Mercedes-Benz O 317	1972	210	53	vM	1982	1.1977 = RSVG 646
191	SU-HP 106	SU-HV 647	Mercedes-Benz O 305	1973	210	45	VM	1984	weiß/blau; 1.1977 = RSVG 647
192	SU-HP 100	SU-HV 648	Mercedes-Benz O 305	1973	210	45	VM	1984	weiß/weiß; 1.1977 = RSVG 648
193	SU-HP 103	SU-HV 649	Mercedes-Benz O 305	1973	210	45	VM	1984	weiß/blau; 1.1977 = RSVG 649
194	SU-HP 104	SU-HV 650	Mercedes-Benz O 305	1973	210	45	VM	1984	weiß/blau; 1.1977 = RSVG 650
195	SU-HP 105	SU-HV 651	Mercedes-Benz O 305	1973	210	45	VM	1984	weiß/blau; 1.1977 = RSVG 651
652	SU-HV 652		MAN SL 200	1974	200	44	VM	1986	weiß/blau; SÜ-Front; 1.1977 = RSVG 652
653	SU-HV 653		MAN SL 200	1974	200	44	VM	1985	weiß/blau; SÜ-Front; 1.1977 = RSVG 653
654	SU-HV 654		MAN SL 200	1974	200	44	VM	1986	weiß/blau; SÜ-Front; 1.1977 = RSVG 654
655	SU-HV 655		MAN SL 200	1974	200	44	VM	1986	weiß/blau; SÜ-Front; 1.1977 = RSVG 655
656	SU-HV 656		MAN SL 200	1974	200	44	VM	1986	weiß/blau; SÜ-Front; 1.1977 = RSVG 656
657	SU-HV 657		MAN SL 200	1974	200	44	VM	1988	weiß/blau; SÜ-Front; 1.1977 = RSVG 657
658	SU-HV 658		MAN SL 200	1974	200	44	VM	1988	weiß/blau; SÜ-Front; 1.1977 = RSVG 658
659	SU-HV 659		MAN SL 200	1975	200	44	VM	1988	weiß/blau; SÜ-Front; 1.1977 = RSVG 659
660	SU-HV 660		MAN SL 200	1975	200	44	VM	1994	weiß/blau; SÜ-Front; 1.1977 = RSVG 660
661	SU-HV 661		MAN SL 200	1975	200	44	VM	1989	weiß/blau; SÜ-Front; 1.1977 = RSVG 661
662	SU-HV 662		MAN SL 200	1975	200	44	VM	1989	weiß/blau; SÜ-Front; 1.1977 = RSVG 662
663	SU-HV 663		MAN SL 200	1975	200	44	VM	1989	weiß/blau; SÜ-Front; 1.1977 = RSVG 663
664	SU-HV 664		MAN SL 200	1975	200	44	VM	1989	weiß/blau; SÜ-Front; 1.1977 = RSVG 664
665	SU-HV 665		MAN SL 200	1975	200	44	VM	1989	weiß/blau; SÜ-Front; 1.1977 = RSVG 665
666	SU-HV 666		MAN SL 200	1976	200	44	VM		weiß/blau; SÜ-Front; 1.1977 = RSVG 666
667	SU-HV 667		MAN SL 200	1976	200	44	VM	1990	weiß/blau; SÜ-Front; 1.1977 = RSVG 667
668	SU-HV 668		MAN SL 200	1976	200	44	VM		weiß/blau; SÜ-Front; 1.1977 = RSVG 668
669	SU-HV 669		MAN SL 200	1976	200	44	VM	1990	weiß/blau; SÜ-Front; 1.1977 = RSVG 669

RSE Nr.	erstes amlt. Kennzeichen	letztes amlt. Kennzeichen	Hersteller, ggf. Aufbauhersteller, Typ	Baujahr	PS	Sitzplätze	Türen	Ausm./Abgabe	Bemerkungen
670	SU-HV 670		MAN SL 200	1976	200	44	VM		weiß/blau; SÜ-Front; 1.1977 = RSVG 670
671	SU-HV 671		MAN SL 200	1976	200	44	VM		weiß/blau; SÜ-Front; 1.1977 = RSVG 671
672	SU-HV 672		MAN SL 200	1976	200	44	VM	1990	weiß/blau; SÜ-Front; 1.1977 = RSVG 672
673	SU-HV 673		MAN SL 200	1976	200	44	VM	1993	weiß/blau; SÜ-Front; 1.1977 = RSVG 673
674	SU-HV 674		MAN SL 200	1976	200	44	VM	1994	weiß/blau; SÜ-Front; 1.1977 = RSVG 674
675	SU-HV 675		MAN SL 200	1976	200	44	VM	1993	weiß/blau; SÜ-Front; 1.1977 = RSVG 675
676	SU-HV 676		MAN SÜ 240	1976	240	53	VM	1994	weiß/blau; 1.1977 = RSVG 676
677	SU-HV 677		MAN SÜ 240	1976	240	53	VM	1991	weiß/blau; 1.1977 = RSVG 677
678	SU-HV 678		MAN SÜ 240	1976	240	53	VM	1994	weiß/blau; 1.1977 = RSVG 678
679	SU-HV 679		MAN SÜ 240	1976	240	53	VM	1991	weiß/blau; 1.1977 = RSVG 679
Personenanhänger									
1	BR 600-919	SU-E 134	Lindner	1943		25	M	bis 1957	1955 stationiert in Hennef
2	BR 600-920	SU-E 135	Lindner	1943		25	M	bis 1957	1955 stationiert in Oberpleis
3	BR 600-921	SU E-136	Bauer	1944		27	M	bis 1957	1955 stationiert in Oberpleis
4	BR 607-991	SU-E 137	Recklinghausen OM 4500	1949			M	bis 1959	1955 stationiert in Hennef
5	BR 607-992	SU-E 138	Recklinghausen OM 4500	1949			M	bis 1959	1955 stationiert in Hennef
6	BR 607-993	SU-E 139	Recklinghausen OM 4500	1949			M	bis 1959	1955 stationiert in Oberpleis
7	BR 609-952	SU-E 140	Recklinghausen	1949			M	bis 1959	1955 stationiert in Hennef
8	BR 801-954	SU-E 141	Recklinghausen	1951			M	bis 1959	1955 stationiert in Oberpleis
9	BR 801-937	BR 607-939	Gaubchat	1944			M	bis 1957	zwei Lenkachsen, 1951 gebraucht ex Hanke, Hamburg
10	BR 802-964	SU-E 142	Recklinghausen	1950/51			M	1960/61	1955 stationiert in Hennef
11	BR 803-913	SU-E 143	Emmelmann	1950/51			M	1960/61	1955 stationiert in Hennef
12	BR 809-319	SU-E 144	Emmelmann	1950/51			M	1960/61	1955 stationiert in Hennef
Lastkraftwagen									
			NAG	1933	40				Lieferwagen
25	KOL 800391	SU-E 131 SU-E 132 SU-E 133	Büssing-NAG	1936	85				1945 Ub. aus Bus 25, bis 1954 in Hennef vorhanden
31	IZ-25173		(zweiachsiger Lkw)	ca.	1936				
1			Büssing	1936					mindestens 1936 - 1957 vorhanden
2			Büssing	1942					mind. 1942 - 1955 vorhanden, 1952 Neuaufbau RSE
3 ^I			Büssing						mindestens 1957 vorhanden
3 ^{II}			Mercedes-Benz						mindestens 1965 - 1967 vorhanden
4			Büssing						mindestens 1965 - 1968 vorhanden
5			Büssing						mindestens 1965 - 1968 vorhanden
6 ^I			Büssing						mindestens 1957 vorhanden
6 ^{II}	SU-JX 71		Mercedes-Benz LP 321	1958	110				9.1967 an RSE, mindestens bis 1971 vorhanden
7			Mercedes-Benz						mindestens 1967 - 1972 vorhanden
8			Mercedes-Benz						mindestens 1967 - 1972 vorhanden
9			Mercedes-Benz						mindestens 1968 - 1972 vorhanden
10 ^I			Büssing						mindestens 1969 vorhanden
10 ^{II}			Mercedes-Benz						mindestens 1970 - 1972 vorhanden
11	SU-HK 201		Büssing Burglöwe U	1965	126				5.1972 gebraucht an RSE
12	SU-E 758		Mercedes-Benz LP 808	1972	85				
Lastanhänger									
				1944					Einachsanhänger für Lkw
			Zeidler	1947					Einachsanhänger für Lkw
37	SU-E 134		Kohr	1947					Einachsanhänger für Lkw
	SU-E 135		Kohr	1948					Lkw-Anhänger 3t
	SU-K 263		Kohr	1948					Einachsanhänger für Omnibusse
1			Kohr, 3 t	1948					mindestens 1948 - 1967 vorhanden
2			Schumann, 6 t	1949					mindestens 1949 - 1967 vorhanden
3			Greiss, 7 t	1947					mindestens 1947 - 1970 vorhanden
4									mindestens 1967 - 1970 vorhanden
5									mindestens 1967 - 1972 vorhanden
6									mindestens 1968 - 1972 vorhanden
22			Hall						mindestens 1957 vorhanden
Personenkraftwagen									
			Opel Olympia						mindestens 1949 vorhanden
			Mercedes-Benz						Neukauf 1951, Pkw bis 1957 vorhanden
									1967 ein Pkw als Schrott vorhanden

Erläuterung zur Spalte »Türen«: v = schmale Vordertür, V = breite Vordertür, m = schmale Mitteltür, M = breite Mitteltür, h = schmale Hecktür, H = breite Hecktür