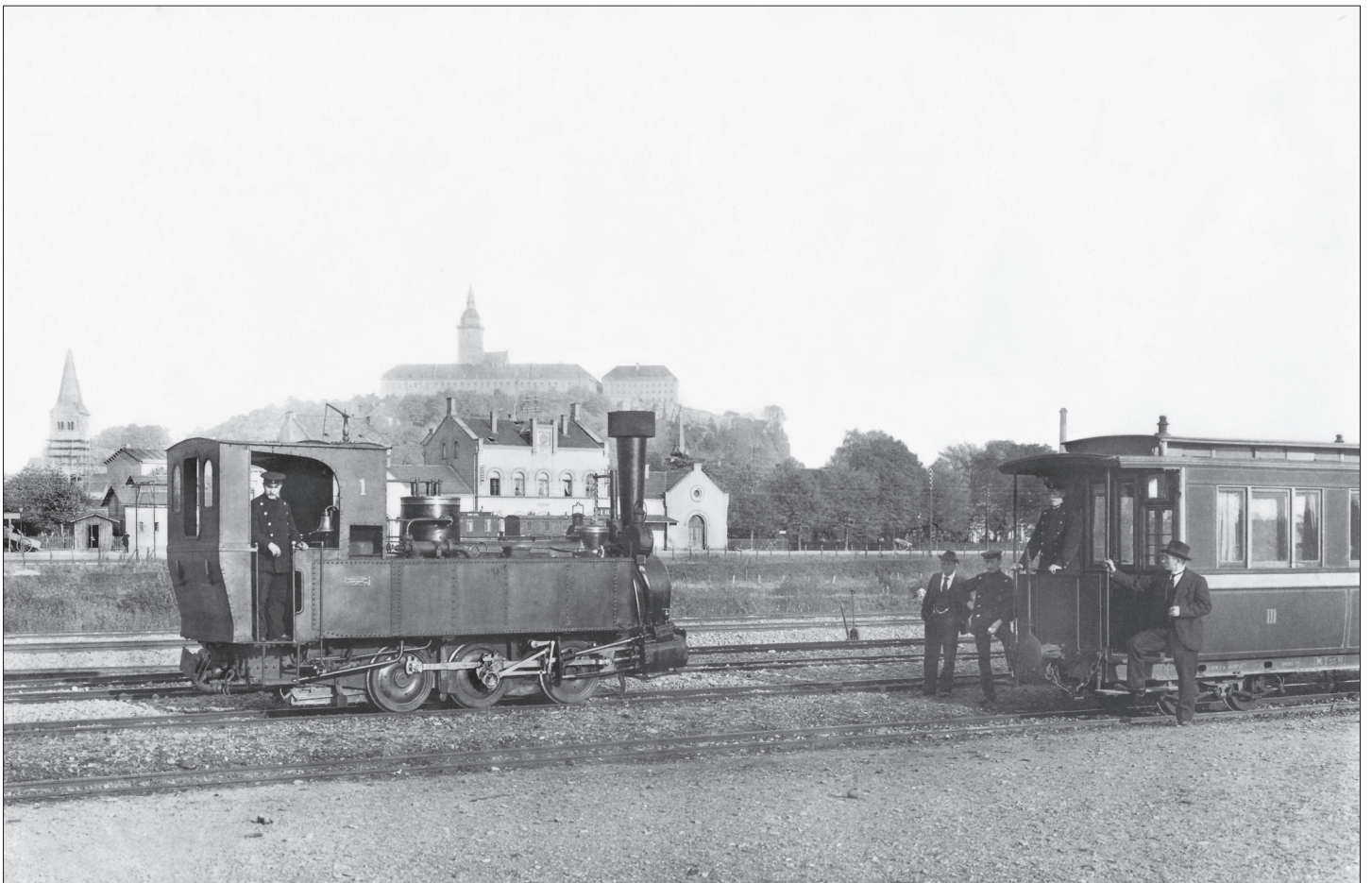


Wolfgang Clößner / Carsten Gussmann

Die Rhein-Sieg Eisenbahn

Pionier der deutschen Schmalspurbahnen



Korrekturen und Ergänzungen

der ersten Auflage (2017)

und der zweiten Auflage (2018)

Fünfte Ausgabe, Stand 1. Januar 2022

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 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

Liebe Leserinnen und Leser der dritten Ausgabe der Korrekturen,

in den letzten Wochen und Monaten haben wir aus privater Hand und aus öffentlichen Archiven manche Ergänzung erhalten. Kaum zu glauben: Es gibt Wagen, die wir bisher nicht kannten (nämlich Sommerwagen, die vor allem für Pützchens Markt aus Güterwagen temporär umgebaut wurden) und es gab einen Bahnhof, den wir nicht als solchen kannten, und zwar den Bahnhof Pützchen Markt, den wir bisher für einen Haltepunkt hielten. Nun wissen wir, dass dort vor mehr als hundert Jahren auch Züge kreuzten und endeten.

Ergänzt sei mit dieser Ausgabe auch ein kurzer Lebenslauf von Direktor Degenhardt, der wiederholt nachgefragt wurde.

Danken möchten wir für die Korrekturen und Ergänzungen besonders Kurt Adolphs, Matthias Büllsbach, Anneliese Kempkes, Joachim Schuler, Wolfgang Schuler, dem Stadtarchiv Sankt Augustin, Marianne Strunk und Heinz-Ludwig Wiemer.

Im Oktober 2018,
Carsten Gussmann und Ulrich Clees

Liebe Leserinnen und Leser der vierten Ausgabe der Korrekturen,

wir möchten mit diesen Seiten auch wesentliche Entwicklungen dokumentieren und nehmen daher zwei Bestandswechsel auf: Die ex-RSE-Lok V11 ist in Österreich zur Lokalbahn Mixnitz – St. Erhard gewechselt und die einstige Basalt-AG-Dampflok, die derzeit noch im Busbetriebshof in Hennef-Stoßdorf steht, wird in unser Museum in Asbach kommen.

Wieder gilt es, für Hinweise zu danken. Unser Dank gilt Patrick Aulbach, Margarete und Matthias Büllsbach, Helene Hesse, Ralf Kirion, Dr. Markus Strässle, Volkhard Stern, dem Stadtarchiv Hennef und Heinz-Ludwig Wiemer.

Im August 2019,
Carsten Gussmann und Ulrich Clees

Liebe Leserinnen und Leser der fünften Ausgabe der Korrekturen,

wir freuen uns, Ihnen erneut Korrekturen unseres Buches benennen zu können.

Nein, keine Sorge: Über unsere Fehler freuen wir uns ganz und gar nicht. Doch zeigt die Tatsache, dass Fehler gefunden wurden, dass sich Menschen mit dem Buch und dem Thema Rhein-Sieg Eisenbahn befasst haben. Und es zeigt, dass wir neue Quellen auswerten konnten. So vor allem einen bedeutenden Bestand von mehr als 1.300 Zeichnungen und Plänen, der im Jahr 2022 auch öffentlich zugänglich werden soll, gemeinsam mit unserem eigenen.

Bereits öffentlich ist die neue Website des Museums (www.museum-asbach.de), die wir Ihnen sehr ans Herz legen möchten. Hier finden Sie ausführliche Informationen über den Bahnhof Asbach und die Fahrzeuge. Jeden Monat berichten wir über das Geschehene.

Informieren möchten wir an dieser Stelle auch darüber, dass ein Forschungsschwerpunkt der letzten zwei Jahre die Eisenbahnerinnen und Eisenbahn der RSE waren. Mehr als sechshundert sind uns inzwischen bekannt. Wer sich dafür interessiert oder Informationen geben kann, melde sich gerne (info@museum-asbach.de).

Einmal mehr gilt es, für Hinweise und Material zu danken. Unser Dank gilt Margarete und Matthias Büllesbach, Tim Eisenbarth, Albert Lehmann, dem Stadtarchiv Sankt Augustin, Dirk Wilkesmann und Heinz-Ludwig Wiemer.

Im Januar 2022,

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
•	• <i>S. 15, Zeichnung</i>	<i>Die alte Allner Brücke wurde nicht wie hier angegeben auf der Bahnseite als Eisenbrücke gebaut, sondern vollständig mit Trägern aus Holz. Eine Zeichnung von 1894 zeigt wie in der Zeichnung auf S. 15 einen nicht umgesetzten Umbau auf eine Eisenkonstruktion.</i>
•	S. 16, linke Spalte, Zeile 4	Ein Zahldreher: Der Dampfbetrieb wurde am 25. April 1863 eröffnet
•	• S. 17, unteres Bild	Eine Zeitzeugin erinnert sich, dass die Tafel im Bahnhof Bröl gehangen habe, eine weitere Zeitzeugin berichtet, die Tafel habe in der RSE-Fahrkartenausgabe in Hennef Personenbahnhof gehangen. Möglicherweise kam sie nach der Stilllegung der Bröltalstrecke von Bröl aus nach Hennef? Oder gab es noch mehrere, sehr ähnliche?
•	• <i>S. 23, oberes Foto</i>	<i>Foto: Fotograf: Karl Gammersbach, Signatur: F0032. Bildtext: Es war nicht mehr Heinrich Geldmacher selbst, der für die Bahn kämpfte, sondern seine Nachfolger in der Geschäftsführung.</i>
•	• <i>S. 23, Text "Der Anschluss Geldmacher", erster Satz</i>	<i>Der Text ist missverständlich formuliert: Zum Ausdruck gebracht werden soll, dass die Anschlussbahn zur Papierfabrik Geldmacher abgesehen von den temporären Anschlussgleisen zum Autobahnbau der letzte Streckenneubau im Netz der Rhein-Sieg Eisenbahn war. Ausgeführt wurde er jedoch nicht von der Rhein-Sieg Eisenbahn, sondern der Berliner Firma O&K, die auch die Pläne erstellt hatte.</i>
•	S. 24, rechte Spalte, vorletzter Absatz, dritte Zeile	Wie zuvor ist von Robert Ley die Rede (nicht von Hermann Ley)
•	• S. 26, zweiter Absatz	Beim Zug-Zusammenstoß war die Lok 19 mit Lokführer August Hottenbacher und Heizer Oskar Semmler besetzt, der Triebwagen wurde von Josef Hüngsberg geführt.
•	• S. 26, siebtletzte Zeile	Triebwagensturz in die Bröl: Triebwagenführer war Clemens Dahlhausen („Dahlhausen IV“).
•	• S. 26	Ein wichtiges Datum sei ergänzt: Am 1. März 1937 kam Wilhelm Degenhardt als Oberster Betriebsleiter und Vorstandsmitglied zur RSE. Da wiederholt Leser nach ihm fragten, sei der Mann, der die RSE so prägte und der eine klare Sprache pflegte (vgl. das Schreiben über die Arbeitsmoral auf S. 29), hier vorgestellt: Wilhelm Degenhardt, geboren am 1.6.1902, Sohn eines Eisenbahnoberamtmanns, studierte nach dem Besuch der Gymnasien in Quedlinburg und Berlin-Reinickendorf das Fach Verkehrsmaschinenbau in München, Berlin-Charlottenburg und Dresden, wo er 1929 das Diplom-Examen bestand. Anschließend wurde er als Reichsbahnbauführer zur weiteren Ausbildung bei der Reichsbahndirektion Berlin, Konstruktionsdezernat für Güterwagen-Sonderbauarten, eingestellt. Im Januar 1932 legte er die Regierungsbaumeister-Prüfung ab. In den Jahren 1932 bis 1937 war er alleiniges Vorstandsmit-

glied bei der Altlandsberger Kleinbahn AG östlich von Berlin und leitete nebenbei auch das städtische Elektrizitätswerk Altlandsberg.

Am 1. März 1937, also im Alter von nur 34 Jahren, wurde ihm die Leitung der RSE in die Hände gelegt. Schon bald musste er sie durch den Krieg führen – bei der Umstellung von Bussen und vor allem der Triebwagen auf Anthrazit-Holzvergaser leisteten er und seine Werkstatt Pionierarbeit, die er in einem Fachartikel dokumentierte. Die Ein- und Fortführung des Rollwagenbetriebs im Bröltal (vgl. S. 23f.) und den Bau der Lok 53 (vgl. S. 221f.) kann man wohl als Husarenstücke bezeichnen. Nach dem Krieg musste er den Rückzug der Schiene leiten und nach außen vertreten.

Ein Zeitzeuge beschrieb Degenhardt als stattlichen Mann, groß und breitschultrig, der „die Frauen, die Jagd und schnelle Autos“ liebte.

Degenhardt war verheiratet (später in zweiter Ehe) und hatte drei Kinder. Als der Krieg sich weiter zuspitzte, zogen seine Frau und die Kinder in den Raum Berlin, von wo seine Frau stammte. Nach dem Bombenangriff auf die Direktion in Beuel im Oktober 1944 wohnte Degenhardt im Stationsgebäude in Bröl.

Im Hanftal zwischen Dahlhausen und Hanfmühle besaß Degenhardt eine Jagd mit kleinem Haus oder Hütte. So sehr Degenhardt auch die Disziplin seiner Mitarbeiter einforderte: Er hatte auch eine fürsorgliche Seite. So hielt er bei der Beerdigung des Schrankenwärters Johann Kliesen aus Hennef-Warth eine beachtete Grabrede.

Erst im Alter von 72 Jahren schied er am 31. Dezember 1974 als Vorstandsmitglied der RSE aus. Wilhelm Degenhardt starb am 7. Januar 1983.

- • *S. 28f., Ereignisse bei Kriegsende*

Die Direktion der Rhein-Sieg Eisenbahn, die letztlich selber floh, bot kurz vor Kriegsende noch den Kollegen der Dürener Kreisbahn (DKB) in Hennef Unterschlußpf. In der DKB-Chronik „Immer in Bewegung“ aus dem Jahr 2008 heißt es: „Eine Woche vor der Einnahme Dürens durch die Amerikaner am 17. Februar 1945 verließ Kreisbahn-Direktor Wilhelm Schirmer Düren in Richtung Hennef an der Sieg. Am 2. Mai 1945 war Kreisbahndirektor Schirmer mit einigen Angestellten aus Hennef zurückgekehrt und wurde als 123. Einwohner Dürens registriert.“ Die DKB musste ihre drei Busse in Hennef der Wehrmacht übergeben; durch den Krieg gingen sie der Bahn verloren.

Etwas unterhalb der zerstörten Siegbrücke bei Allner errichteten die Amerikaner eine Pontonbrücke. Für den Bau der Hennef-seitigen Zufahrt nutzen sie Steine aus einem RSE-Ganzzug aus dem Westerwald, der beladen in Hennef stehen geblieben war. Die Amerikaner zogen den Zug mit einem Lkw bis zur Baustelle.

- • *S. 29, Betriebsaufnahme im Bröltal nach Kriegsende*

Wir beschreiben auf Seite 29, wie nach Kriegsende im durch die Sprengung der Allner Siegbücke abgeschnittenen Bröltal erstmals wieder eine Lok in Betrieb gesetzt wird. Ein Zeitzeuge hatte dafür die Lok 16 benannt. Wie sich im Folgenden zeigen wird, ist das nicht möglich, weil die Lok zur Zeit des Inselbetriebs nicht im Bröltal war. Möglich wäre hingegen die von einem weiteren Zeitzeugen benannte Lok 51.

Die Allner Brücke wurde am 13. Februar 1946 wieder in Betrieb genommen. Das im Stadtarchiv Hennef erhaltene Lokomotiv-Werkstatttagebuch der Hennefer Werkstatt setzt im Januar 1946 ein, so dass sich für die letzten Wochen des Inselbetriebs im Bröltal Folgendes rekonstruieren lässt:

Triebwagen: Allesamt in Ausbesserung und nicht im Einsatz.

Dampflok (Fettdruck: im Einsatz):

Sicher nicht im Bröltal:

Lok 3 (am 11.1.1946 in Asbach in Betrieb genommen)

Lok 5 (innere Untersuchung in Hennef)

Lok 7 (abgestellt, am 16.1.1946 zur Untersuchung zur Firma Jung)

Lok 13 (innere Untersuchung in Hennef)

Lok 16 (Streckendienst und Rangierdienste Hennef und Beuel)

Lok 17 (Streckendienst und Rangierdienste Hennef und Beuel)

Lok 32 (Streckendienst)

Lok 52 (innere Untersuchung bei Firma Jung)

Lok 53 (Streckendienst; 26. Januar Entgleisung im Bf Hangelar)

Sicher im Bröltal:

Lok 4 (abgestellt in Ingersau)

Lok 8 (abgestellt in Waldbröl)

Lok 15 (abgestellt in Waldbröl)

Lok 31 (abgestellt in Waldbröl)

Lok 51 (abgestellt in Waldbröl)

Standorte unklar:

Lok 9“ (abgestellt, keine Ortsangabe)

Lok 14 (im Einsatz, keine Ortsangabe).

Sofern die Daten verlässlich sind, bleibt für den Betrieb im Bröltal in diesen Wochen nur die Lok 14.

Damit wären bei Kriegsende im Bröltal sechs Lokomotiven gewesen, mithin deutlich mehr, als für den regulären Betrieb nötig gewesen wären. Ob beim Vorrücken der Alliierten so viel Verkehr das Bröltal hinauffloss, dass eine solche Lokanzahl nötig war? Oder ob man sich mit den Zügen rettete, so, wie der Beueler Bahnhofsvorsteher, der seine Möbel in einen Güterwagen lud und mit der letzten in Beuel verbliebenen Dampflok ins Anschlussgleis der Krautscheider Mühle im Hanfbachtal floh? Oder ob die Loks (und Wagen?) selbst gerettet werden sollten? In diesem Zusammenhang ist möglicherweise auch der Munitionszug zu sehen, der einem Zeitzeugen zufolge gegen Kriegsende im Bahnhof Waldbröl stand und dessentwegen die Wohnungen rund um den Bahnhof geräumt werden mussten.

1. Auflage	2. Auflage	
•	•	S. 29, Haltestelle Herrns- stein Der Geschäftsbericht für das Jahr 1881 vermeldet den Bau eines Zweiggleises in Herrns-stein. Möglicherweise wurde die Haltestelle damit überhaupt erst eingerichtet (dann wäre „bestand von 1881 bis 1954“ richtig)
•	•	<i>S. 36, Brücken</i> <i>km 14,69, Brücke über die Homburger Bröl in Felderhoferbrücke (heute Bröleck): Die heutige einbogige Brücke stammt etwa aus dem Jahr 1902. Ihre Vorgängerin war zweibogig.</i>
•	•	<i>S. 37, Höhenprofil Bröltal-Strecke</i> <i>Als Kilometerangaben sind richtig: Allner km 2,12 Ast Sägewerk km 22,83</i>
•	•	<i>S. 38, Anschluss Brennerei</i> <i>Bestand bis mindestens 1948</i>
•		S. 42, Anschluss Krautfabrik, Zeile 4 Streiche: Gutmannseiche, setze: Gutmannseichen
•	•	<i>S. 42, Anschluss Klein & Kaltenbach</i> <i>Existenz fraglich. Eine Nachfahrin berichtet, dass das Sägewerk nie ein Anschlussgleis besessen habe. Möglicherweise gibt der überlieferte Plan – der bislang einzige Beleg dieses Anschlusses – nur eine Planung wieder.</i>
•		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. 48, rechte Spalte, letzter Absatz Wie beschrieben, waren in Hennef am Oberbaustofflager Baracken für Kriegsgefangene geplant. Zeitzeugen aus der Umgebung berichten, dass diese Planung nicht ausgeführt wurde.
•	•	S. 51f., Bf Hennef Gbf Die Hennefer Sturzrampe diente nicht nur dem Umschlag von Steinen, sondern auch von Zuckerrüben: Während der Rübensaison wurde an allen Ladestellen mindestens von Hennef bis Niederpleis Zuckerrüben verladen. Dies geschah teilweise in aufgerollte Regelspurwagen, die Bauern bevorzugten aber die eigentlich im Steintransport verwendeten schmalspurigen Selbstentladewagen mit 7,5 Tonnen und 10 Tonnen Ladegewicht, weil diese Schmalspurwagen deutlich niedriger als die aufgerollten Regelspurwagen waren und sich dadurch deutlich leichter beladen ließen. Die Zuckerrüben wurden dann mit Hilfe des Sturzgerüsts in Regelspurwagen umgeladen – und aus den Rüben, die noch im Lehm an den Wagenwänden klebten, kochten die Eisenbahnerfamilien eigenen Sirup.
•	•	S. 56, unteres Bild Fotograf: Willi Happ
•	•	S. 60, Übernahme der BTE durch die Basalt-A.G. Linz Die Basalt-A.G. Linz übernahm die Aktienmehrheit der Brölthaler Eisenbahn im Jahr 1918 auch aufgrund ihrer Unzufriedenheit mit den unzureichenden Rheinlagerplätzen der BTE in Beuel und der unzuverlässigen Wagengestellung. Der Aufsichtsrat der BAG erhoffte sich durch die Übernahme einen größeren Einfluss auf die für ihren Steinverkehr essentielle Bahn. Zweifeln innerhalb des Aufsichtsrats am Wert der Bahn traten Aufsichtsratsmitglieder im Dezember 1917 mit dem Argument entgegen, dass die Bahn für die BAG allein schon deshalb wertvoll sei, weil die BAG an der Bröltalbahn dreizehn Steinbrüche besitze, davon neun in Betrieb. Außerdem stelle die Konzession der Bröltalbahn in dieser verkehrsreichen Gegend schon für sich einen Wert dar. Das Problem der Wagengestellung wurde nach der Übernah-

		me offensichtlich auf eigene Weise gelöst: Das mit der BAG konkurrierende Provinzial-Basaltwerk Willmeroth warf der BTE am 6.12.1919 vor, bei der Wagengestellung nun die BAG-Brüche zu bevorzugen. Trotz guter Auftragslage beschloss das Provinzial-Basaltwerk, 25 Arbeiter zu entlassen, weil die Abfuhr der Produkte nicht sichergestellt sei.
•	• 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. 73f., Bahnhof Krautscheid</i>	<i>Ein dem Museum überlassenes Foto zeigt, wie das provisorische Bahnhofsgebäude von Krautscheid, das aus dem Wagenkasten eines italienischen Güterwagens entstanden war, in den sechziger Jahren in Hennef von zwei RSE-Flachwagen auf einen Bundesbahnwagen geschoben wird. Wo es wohl eine Nachnutzung gefunden hat?</i>
•	• S. 76, Fortführung Text Bleihütte Luise	Die Lok Henschel 28508/1949 war nicht vom Typ Riesa, sondern vom Typ B70, der äußerlich etwas veränderten Nachkriegs-Weiterentwicklung des Typs Riesa
•	• S. 76, Anschluss Grauwackesteinbruch (km 13,78)	Steinbruch Wallrother Mühle. Er lag gegenüber der damals wieder in Betrieb gewesenen Mühle Wallroth. Der Grauwackesteinbruch wurde eröffnet, um ab 1865 Baumaterial für die Pfarrkirche Buchholz zu gewinnen. Er diente im Dritten Reich zur Gewinnung von Verkleidungsmaterial für Autobahnbrücken und andere staatliche Bauwerke (Autobahnbrücke über die Sieg vor Siegburg, Autobahnraststätte Siegburg u.a.).
•	• S. 77, Foto	Lokführer Willi Assenmacher verlor bei einem Rangierunfall kein Bein, sondern – nicht weniger tragisch – einen Arm
•	• 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. 84, Bild oben	Der Neuaufbau der Brücke als Stahlschweißkonstruktion erfolgte durch die Firma Schuler aus Beuel, die ein Anschlussgleis an die RSE besaß (siehe S. 99).
•	• <i>S. 88ff., Geschichte der Strecke Hennef – Beuel</i>	<i>Nach dem Zweiten Weltkrieg entwarf die RSE den Plan einer Neubaustrecke von Hennef nach Niederpleis mit einer Überführung über die Deutsche Bundesbahn statt der betrieblich problematischen Unterführung in Buisdorf. Es wäre kein Nachschieben schwerer Züge in Buisdorf mehr nötig gewesen und der Rollwagenverkehr hätte vollständig von Hennef aus durchgeführt werden können. Außerdem hätte sich die Streckenlänge von 4,9 auf 4,3 Kilometer verkürzt.</i>
•	S. 90, oberer Text, mittlere Spalte, Zeile 13	In der Datumsangabe 17. Mai 1967 fehlt die erste Ziffer der Jahreszahl

1. Auflage	2. Auflage	
•	•	<p>S. 90 (Sonderzüge nach Pützchen), S. 91 (Karte), S. 99 (Haltepunkt Pützchen Schule / Pützchen Markt), S. 246 ff. (Personen- und Güterwagen)</p> <p>Neue alte Unterlagen u.a. aus dem Stadtarchiv Sankt Augustin ergänzen das Wissen um den Sonderverkehr zu Pützchens Markt, das aber immer noch unvollständig bleibt: Schon unmittelbar nach der Streckeneröffnung muss sich ein reger Personenverkehr an den Markttagen entwickelt haben. Im Jahr 1897 baute die BTE sechs „Tischwagen“, also Flachwagen, zu Sommerwagen „nach Art der Pferdebahnwagen mit Quersitzen“ (die BTE-Personenwagen hatten ja Längsbänke)</p>
		<p>um und stellte den Umbau weiterer sieben Wagen in Aussicht – in der anschließenden Korrespondenz ist allerdings, wenn eine Wagenzahl genannt wird, weiterhin von sechs Wagen die Rede. Die Fahrzeuge sollten besonders dem Marktverkehr zwischen Beuel und Pützchen dienen, fuhren aber im Jahr 1897 aufgrund von Wagenmangel auch auf der Linie Beuel – Hennef – Asbach. Da die nur im Sommerhalbjahr provisorisch als Personenwagen hergerichteten Fahrzeuge die Fahrgäste nicht gegen Herausfallen schützten, waren sie der Bahnaufsicht sofort ein Dorn im Auge. Die BTE unternahm immer wieder Versuche, den Einsatz der Wagen wenigstens an Sonn- und Feiertagen im Sommerhalbjahr genehmigt zu bekommen – oder zumindest an den drei Markttagen in Pützchen. Mindestens letzteres scheint ihr bisweilen auch gelungen zu sein. Doch gelang es der Bahn nicht, die von der Bahnaufsicht geforderten sicheren Türverschlüsse für die Längsseiten der Wagen zu finden. Ab 1901 verwendete sie daher keine offenen Wagen mehr, sondern versah geschlossene Güterwagen (wohl Stückgutwagen, früher als Kolliwagen bezeichnet) mit Bänken. Wer also keinen Platz in einem normalen Personenwagen ergatterte, fuhr nun im Dunkeln nach Pützchen.</p> <p>Aber wo hielten die Züge während des Volksfestes Pützchens Markt? Hier hält ein Dienstplan aus dem Jahr 1904 eine Überraschung bereit: Im Bahnhof Pützchen Schule / Pützchen Markt (an der alten Schule, etwa an der Einmündung der Alten Schulstraße in die Siegburger Straße) endeten und kreuzten Züge, so dass es sich also um einen ausgewachsenen Bahnhof, nicht nur wie bisher angenommen nur um einen Haltepunkt gehandelt haben muss. In welchem Zeitraum er bestand ist nicht bekannt.</p> <p>Der dichte Marktverkehr brachte die Beueler Strecke an ihre Grenze – im Jahr 1904 fanden an den drei Markttagen in der Haltestelle Pützchen täglich acht, in der Haltestelle Buisdorf täglich zwei Zugkreuzungen statt. Beide Haltestellen waren eigentlich nur Haltepunkte mit einem als Stumpfgleis einseitig angebundenen Ladegleis, in das sich bei den Zugkreuzung ein Zug zurückziehen musste.</p> <p>Später hielten die Marktzüge an der Einmündung der Friedenstraße in die Siegburger Straße, also dort, wo sich heute die Bushaltestelle Friedenstraße (Fahrtrichtung Hennef) befindet.</p>

1. Auflage	2. Auflage	
•	•	<i>S. 91, Brücken</i> <i>Eine Brücke, die im Buch bislang völlig unerwähnt ist: Innerhalb von Beuel gab es eine hölzerne Fußgängerbücke für den Weg von Schwarzrheindorf zur Tapetenfabrik über die Rhein-Sieg Eisenbahn, und zwar auf halber Strecke zwischen der Staatsbahnunterführung und der Unterführung unter der Sankt Augustiner Straße sowie der elektrischen Kleinbahn Beuel – Siegburg, also etwa in Kilometer 13,65. Gebaut wurde sie im Jahr 1907. Wie lang sie stand, ist uns bislang nicht bekannt.</i>
•	•	<i>S. 92, Höhenprofil</i> <i>Als Kilometerangaben ist richtig: Hp Bonner Straße km 14,22</i>
•	•	<i>S. 93, Haltestellen Geistingen I und II</i> <i>Im Oktober 1920 war die alte Trasse bereits aufgegeben</i>
•	•	S. 99, Anschluss Schuler S. 264, oberes Foto Baustoffe und Baumaterialien gehörten nie zum Produktprogramm. Die Otto Schuler KG war eine Transportgeräte- und Fahrzeugfabrik. Auf S. 264, oberes Foto, ist ein Muldenkipper aus ihrer Produktion zu sehen. Sie übernahm aber auch andere Stahlarbeiten – so erstellte sie die auf S. 84 oben abgebildete Pleisbach-Brücke, nachdem sie 1945 durch die Wehrmacht gesprengt worden war, in Stahlschweißkonstruktion neu. Die Firma zog im Jahr 1927 von Troisdorf nach Beuel. Am Ende des Anschlussgleises befand sich eine Rampe in zwei Ebenen: Eine niedrige Längsrampe für Bedienung RSE-Wagons, dahinter eine kombinierte Längs- und Kopframpe zur Bedienung von DB-Waggons auf Rollwagen.
•		S. 104, unteres Foto Aufnahmedatum: 24. September 1964
•		S. 105, unteres Foto Das Foto wurde am 7. Oktober 1963 von Peter Boehm aufgenommen (Sammlung Axel Reuther)
•	•	<i>S. 111, Foto</i> <i>Gerhard Moll nahm dieses Foto nicht 1958 auf (da wurde die Lok abgestellt), sondern am 4. August 1962, und zwar am Willscheiderberg, wo es eine kleine Werkstatt und einen Lokschuppen, quasi ein kleines Bahnbetriebswerk, gab</i>
•	•	<i>S. 113, Fotos</i> <i>Gerhard Moll nahm auch diese beiden Fotos am 4. August 1962 am Willscheiderberg auf (siehe Korrektur S. 111)</i>
•	•	<i>S. 117, mittleres Foto</i> <i>Das Foto zeigt nicht die Lok V12, sondern die Lok V11</i>
•		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)
•	•	<i>S. 145, Geschichte der Heisterbacher Talbahn</i> <i>Erst am 1. Januar 1908 hatte die Postkutsche von Niederdollendorf nach Heisterbacherrott ausgedient: An diesem Tag übernahm die Heisterbacher Talbahn die Paket- und Postbeförderung von ihr.</i>

<ul style="list-style-type: none"> • S. 147, Bildtext und S. 164, rechte Spalte, neunte Zeile von unten 	<p>Nicht nur, dass bezüglich der Omnibushallen leider mehrmals Niederdollendorf statt Oberdollendorf geschrieben steht (die Oberdollendorfer mögen es uns verzeihen): Es ist auch ein Fehler, dass 1925 eine Halle in Oberpleis gebaut worden wäre. Es gab 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.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • S. 156, Anschluss Stenzelberg 	<p>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.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • • S. 163ff. 	<p>Das mit 600 PS stärkste Kraftfahrzeug der RSE war die Lok 53, das schwächste wohl das 3 PS starke NSU-Dienstmotorrad des Rottenführers Hermann Adolphs. Es handelte sich um ein 1938 gebautes Motorfahrrad NSU Quick mit einem Hubraum von 97 ccm, das am 17. April 1939 mit dem Kennzeichen IZ 252396 auf die RSE zugelassen wurde. Umgangssprachlich hieß es einfach „Hermännchen“. In Diensten der RSE stand es bis 1948: Direktor Degenhardt und Bürovorsteher Severin bescheinigten dem RSE-Kraftwagenführer Matthias Büllesbach am 5. Oktober 1948 den Kauf des Fahrzeugs.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • • S. 169, Aufstellung „Ausgabestellen für Zeitkarten“ 	<p>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.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • S. 171, Foto 	<p>Das Foto stammt nicht aus der Sammlung der Stadt Hennef, sondern aus der Sammlung Wolfgang Clößner</p>
<ul style="list-style-type: none"> • S. 173ff. 	<p>Es haben sich zahlreiche Ergänzungen und Korrekturen der Kraftfahrzeugsliste gefunden. Am Schluss dieser Seiten finden Sie eine neue vollständige Liste.</p>

1. Auflage	2. Auflage	
		<ul style="list-style-type: none"> S. 184, unteres Bild
		<p>Fünf Jahre vor der Gesamtstillegung 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</p>
		<ul style="list-style-type: none"> S. 205, recht Spalte, 6. Zeile von unten
		<p>Präzisierung: Das Unternehmen RSE wurde am 30. September 1983 aus dem Handelsregister gelöscht</p>
		<ul style="list-style-type: none"> S. 186, unteres Bild
		<p>Wir sehen hier den Leitungsaufseher Matthias Bülesbach (siehe Anmerkungen zu S. 245, unteres Bild).</p>
		<ul style="list-style-type: none"> S. 210 ff., Kapitel Dampf-lokomotiven
		<p>Die Lokomotiven wurden erst im Jahr 1881 mit Elevatoren ausgestattet. Bis dahin wurde das Wasser mit Handpumpen in die Loks gepumpt</p>
		<ul style="list-style-type: none"> S. 216, linke Spalte, vierte Zeile von unten
		<p>Die Lok 19 wurde wahrscheinlich im Jahr 1942 nach Beuthen verkauft</p>
		<ul style="list-style-type: none"> S. 218, linke Spalte
		<p>Lok 9^u: Der Lebenslauf der ehemaligen Lok 7 der Heisterbacher Talbahn lässt sich nun ab Januar 1946 präzisieren: Im Januar 1946 ist sie abgestellt, und das ändert sich nicht bis April 1949. Am 01.05.49 beginnt die Werkstatt mit der inneren Untersuchung, vollendet sie aber nicht. Ab 01.08.51 wird sie wieder als abgestellt geführt. Ihre Verschrottung hat Werkstatt-leiter Wiemer mit dem 01.02.52 (nicht wie im Buch angegeben 1953) datiert. Sie war also mindestens seit Januar 1946 nicht mehr in Betrieb.</p>
		<ul style="list-style-type: none"> S. 225, Text mittlere Spalte
		<p>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.</p>
		<ul style="list-style-type: none"> S. 228, Kasten
		<p>Die nach wie vor nicht identifizierte Lok der Basalt-AG Linz wurde frühestens 1964 verschrottet: Ein Foto zeigt sie am 21. April 1964.</p>
		<ul style="list-style-type: none"> S. 229, unteres Foto
		<p>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</p>
		<ul style="list-style-type: none"> S. 230, Lok (V) 11
		<p>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.</p>
		<ul style="list-style-type: none"> S. 234, rechte Spalte, 2. Absatz
		<p>Rollenlager hatten die V12 und die V13. Die V11 hingegen war mit Gleitlagern ausgestattet.</p>

1. Auflage	2. Auflage		
•	•	S. 235, linke Spalte ganz unten	Die Hauptuntersuchung der VL6 begann schon im Jahr 1989.
•	•	S. 234ff., Lok V11	Die ehemalige RSE-Lok V11 hat erneut den Besitzer gewechselt: Die Steiermarkbahn (ehemals Steiermärkische Landesbahn) hat sie an die Lokalbahn Mixnitz – St. Erhard verkauft. Auf dieser elektrischen Bahn, die ausschließlich dem Transport von Magnesit dient, dient sie als fahrdrahtunabhängige Reserve für den Verschub im Bahnhof Mixnitz Lokalbahn und für Bauzugeinsätze. Die Lok wurde am 16. Mai 2019 per Lkw von Murau nach Mixnitz überstellt.
•	•	S. 236, Zeittabelle V13	Die Abnahme der V13 erfolgte erst am 03.09.1960
•	•	S. 236 unten, Loktabelle	Das Lieferdatum der V12 lautet 23.10.1959
•	•	S. 245, unteres Bild	<p>Auf dem Foto (Slg. Matthias Büllesbach) sehen wir den Leitungsaufseher Matthias Büllesbach vor seiner Dienstdraisine. Als Leitungsaufseher war er für alles verantwortlich, was mit Elektrik zu tun hatte: Für die Telefonanlagen samt der Freileitungen, für die Bahnsteigbeleuchtung, für die Blinklichtanlagen an Bahnübergängen, für die Beleuchtung der Eisenbahn- und Straßenfahrzeuge, für die Anlasser der Kraftfahrzeuge und so weiter.</p> <p>Im Hintergrund sieht man auf dem Bild eine Lore, auf der sich eine Haspel für Drahtrollen befand. Die Lore wurde auf einem Güterwagen oder an die Draisine angehängt zur Baustelle gebracht. Dort wurde sie per Hand verfahren, um den Draht auszubringen.</p> <p>Aufgenommen wurde das Foto vor der Elektrowerkstatt, die sich auf dem Gelände des Busdepots in Hennef gleich neben dem Streckengleis nach Asbach befand.</p>
•	•	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 weitere Wagen ausgestattet wurden oder ob überhaupt erstmals Personenwagen beheizt wurden.
•	•	S. 257, Offene Güterwagen, Gattung Oms	Die Oms-Wagen (7,5 t) wurden von den Bröltalbahnern umgangssprachlich „Spetzwagen“ (Spitzwagen) genannt. Grund war der oben spitze Sattelboden. Wenn die „Spitze“ verschlissen war, wurden ein neues Blech gebogen (nur soweit herabgehend, wie das alte Blech verschlissen war) und auf das alte Blech aufgeschweißt. Die Biegevorrichtung wurde von Werkstatteleiter Ludwig Wiemer als Verbesserungsvorschlag konstruiert. Bis dahin mussten die Bleche gebogen zugeliefert werden.
•	•	<i>S. 257f., Offene Güterwagen, Gattung Omms</i>	<i>Ein Zeitzeuge erinnert sich an 10t-Omms-Wagen mit einer seitlich auf der Ecke über der linken Klappe angebrachten Aufschrift "Gebr. Pützstück, Baustoff- u. Kohlenhandel, Hennef". Die Firma hatte einen Gleisanschluss im Güterbahnhof Hennef.</i>
•	•	S. 263, Offene Güterwagen, Gattung Omsp	Ein Foto belegt ein Schutzdach für den Bremser über der Bühne (befestigt am oberen Ende der Stirnwand). Wenn man das weiß, sieht man es auch auf dem oberen Bild auf S. 263 am linken Bildrand.

-
- • S. 277, Kesselwagen 5002
- Noch keine vollständige Aufklärung über die Geschichte der Kesselwagen, aber doch etwas Licht in die Sache bringt die Dienstwagenweisung für den Kesselwagen 256, den eine Mitbürgerin dem Stadtarchiv Sankt Augustin vermachte. Der Kesselwagen wird wahrscheinlich derselbe sein, der im April 1908 zwischen Rossenbach und Ziegenhardt entgleiste. Der Wagen stand im Eigentum der Mannheim-Bremer Petroleum-Actien-Gesellschaft mit Sitz in Mannheim, die auch für ggf. anfallende Reparaturkosten sowohl des Kessels als auch des Untergestells aufkam.
- Der Kesselwagen wurde bei der Brölthaler Eisenbahn am 15. Oktober 1902 in Dienst gestellt. Die Dienstanweisung vom 26. Februar 1903 führt aus, dass die Heimatstation des Wagens der Bahnhof Siegburg war. Im beladenen Zustand durfte der Wagen nur in Güterzügen mitgeführt werden; der unbeladene Wagen durfte, wenn Güterzüge nicht zur Verfügung standen, auch in Personen- oder gemischten Zügen transportiert werden. Egal oder voll oder leer: Er sollte beschleunigt transportiert und nach der Entladung mit der nächsten Gelegenheit nach Siegburg zurückgesandt werden. Beim Rangieren war besondere Vorsicht walten zu lassen; im Zugverband durfte der Wagen nicht unmittelbar hinter der Lok laufen. Einziges zugelassenes Ladegut war Petroleum.
- Die Wagennummer 256 liegt im Block der zweiachsigen offenen Güterwagen, welche die Nummern 211 bis 255 und 260 bis 290 trugen. Aufgrund der unsystematischen Nummerierung der RSE-Fahrzeuge lässt sich daraus aber leider weder sicher schließen, dass der Wagen auf demselben Fahrwerk aufbaute, noch, dass es weitere Kesselwagen mit den Nummern 257 bis 259 gab oder solche geplant waren.
- Der Transport von Petroleum war schon einige Jahre vor der Beschaffung des Wagens ein Thema: Im Jahr 1894 verpflichtete sich die Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft, die 75% der Aktien der zuvor genannten Mannheim-Bremer Petroleum-Actien-Gesellschaft hielt, auf der Beueler Werftanlage der Bröltalbahn ein Petroleum-Bassin zu errichten und „eine Anzahl Bassinwagen“ für den Petroleumtransport auf der Bröltalbahn bauen zu lassen. Ein Jahr später heißt es, diese Planung habe nicht umgesetzt werden können, weil die Aufsichtsbehörde nicht zu einer angemessenen Anpassung der Frachttarife bereit gewesen sei. Wie wir sehen, gab es dann ab 1902 Petroleum-Transporte von Siegburg aus – die näheren Zusammenhänge liegen aber weiterhin im Dunkeln. Fakt ist, dass (später?) die Chemische Fabrik Schleu & Spatz in Hangelar regelmäßiger Empfänger von regelspurigen Kesselwagen war, die in Siegburg auf Rollböcke und Rollwagen gesetzt wurden. Sie mussten ganz voll oder leer sein, andernfalls musste umgeladen werden.
-

- • S. 278f.

Im Jahr 2021 hat die Sammlung des Museums vielfältigen Zuwachs erhalten. Exemplarisch seien vier Objekte genannt:

Besonders bedeutend war die Last, die ein Kran am 12. Februar 2021 am Haken hatte: Die 1939 von der Lokomotivfabrik Jung an die Basalt-AG Linz unter der Fabriknummer 8301 gelieferte vierachsige Dampflok, die seit 1981 auf dem Busbetriebshof Hennef-Stoßdorf stand. Die Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft hatte sie der Ortsgemeinde Asbach für das Museum überlassen. Die Lok passt nicht nur wegen ihrer Spurweite von gleichfalls 785 mm zu unserem Museum, sondern vor allem, weil sie den Basaltabbau repräsentiert, der die Haupteinnahmequelle der RSE war. Zudem war die RSE eine Tochtergesellschaft der Basalt-AG Linz.

Die Lok steht nun in der Halle gegenüber des Bahnhofsgebäudes. Die Ortsgemeinde Asbach hat die Halle mit Toren in ihrer ursprünglichen Form und Größe ausgestattet, die Museumsaktiven Gleise in der Halle Gleise verlegt und das Gebäude als Werkstatt eingerichtet. Derzeit wird dort die Diesellok V13 betriebsfähig aufgearbeitet. Außerdem hat der Triebwagen T2 dort nun trockenen Unterschlupf gefunden. Auch er sieht derrollfähigen – Aufarbeitung entgegen.

Ein weiteres historisches Eisenbahnfahrzeug aus der Region ist der Bahnmeisterwagen 101 der Kleinbahn Beuel – Großenbusch, den uns ein Vereinsmitglied im August 2021 zur Verfügung gestellt hat. Als "Ladegut" auf dem Rollwagen repräsentiert er die Verbindung der Kleinbahn und der RSE im Bahnhof Hangelar.

Und noch eine Dampflok ist derzeit in Asbach zu besichtigen: Die Lok 152 der Deutschen Eisenbahn-Betriebsgesellschaft, die sie auf der Jagstalbahn einsetzte. Seit Juli 2021 und auch in der Saison 2022 bieten wir der jahrzehntelang unzugänglich hinterstellten Lok vorübergehend ein Dach über dem Kopf und stellen sie öffentlich aus.

Ein wichtiges neues Exponat ist auch die Waage, die einst im Güterschuppen des Bahnhofs Asbach Dienst tat. Sie wurde dem Museum als Schenkung überlassen.

Ausführliche Beschreibungen aller Fahrzeuge sind auf der Website www.museum-asbach.de zu finden.

Straßenfahrzeuge der Rhein-Sieg Eisenbahn AG

RSE Nr.	erstes amtl. Kennzeichen	letztes amtl. 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	1989	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	1990	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	Gaubshat	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	Büssing-NAG	1936	85				1945 Ub. aus Bus 25, Kennzeichen zwischenzeitlich BR 600-516, bis mindestens 1954 in Hennef vorhande
		SU-E 132							
		SU-E 133							
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

Kutsche

Bauart Mylord-Wagen

1

am 2.8.1892 samt Pferd zum Verkauf angeboten

Personenkraftwagen

Opel Olympia
Mercedes-Benz

mindestens 1949 vorhanden
Neukauf 1951, Pkw bis 1957 vorhanden
1967 ein Pkw als Schrott vorhanden

Krafträder

IZ 252396

NSU

1939 3

1948

Motorfahrrad NSU Quick, zugelassen am 17.04.1939

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