

**Zeitschrift für den Modelleisenbahner der Baugröße 0**

## **Plattformwagen SSm Berlin Stellwerk Köln-Mülheim Neuheiten ...**



Foto: Frank Ulbrich

# In dieser Ausgabe

Wieder ist ein Monat um und es ist höchste Eisenbahn sich wieder unserem Hobby zuzuwenden. Damit es nicht eintönig wird, versuchen wir auch in dieser Ausgabe wieder eine gute Mischung anzubieten.

Da wäre zunächst ein Artikel von Detlef Rohmann. Er hat sich einen Bausatz von der Firma LaserSachen vorgenommen und berichtet über seine Erfahrungen beim Zusammenbau des Plattformwagen SSm Berlin.

Einen weitem Bausatz von der Firma LaserSachen – das Stellwerk Köln-Mülheim – stellen wir ab Seite 13 vor. Auf Seite 11 wird am Unimog-Projekt weitergedacht und auf Seite 7 finden Sie einen Ausflugstipp für die ganze Familie.

Neuheiten – sowohl für die Anlage als auch für den Schreibtisch – finden Sie ebenfalls in dieser Ausgabe. Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen.

Ihr *Frank Ulbrich*

## Impressum

### Herausgeber und Redakteur:

Frank Ulbrich, Lugnets Allé 57, S-12067 Stockholm, Schweden

E-Mail: [info@spurnull.de](mailto:info@spurnull.de),

Web-Site: <http://www.spurnull.de>

### Erscheinungsweise:

Spurnull.de erscheint zwölfmal im Jahr etwa zu Monatsanfang.

### Abonnementspreis:

Das Jahresabonnement für eine geheftete Ausgabe beträgt bei monatlicher Erscheinungsweise Euro 40,- (Studenten Euro 30,-) zuzüglich Kosten für Porto und Verpackung. Die Abonnementsgebühren sind im Voraus fällig. Keine Ersatzansprüche bei Störungen durch höhere Gewalt.

### Anzeigen:

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 4. Kontaktaufnahme über [werben@spurnull.de](mailto:werben@spurnull.de)

### Mitarbeit:

Die Redaktion freut sich jederzeit über Vorschläge

und Beiträge, behält sich jedoch das Recht vor, selbst zu entscheiden welche Beiträge veröffentlicht werden. Die Redaktion bedankt sich bei allen Mitarbeitern für die Unterstützung und Genehmigung zur Veröffentlichung einzelner Beiträge.

### Haftungsausschluss:

Namentlich gekennzeichnete Beiträge repräsentieren nicht unbedingt auch die Meinung der Redaktion.

Die Redaktion übernimmt keine Haftung für unverlangt eingesandte Muster, Modelle, Manuskripte, Fotos und Illustrationen.

### Copyright:

Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Eine Verwertung ohne Einwilligung des Herausgebers ist nicht zulässig.

### Bibliographische Information:

Die Königliche Bibliothek, Nationalbibliothek Schweden, verzeichnet diese Publikation in der schwedischen Nationalbibliografie unter der ISSN-Nummer 1651-8403.

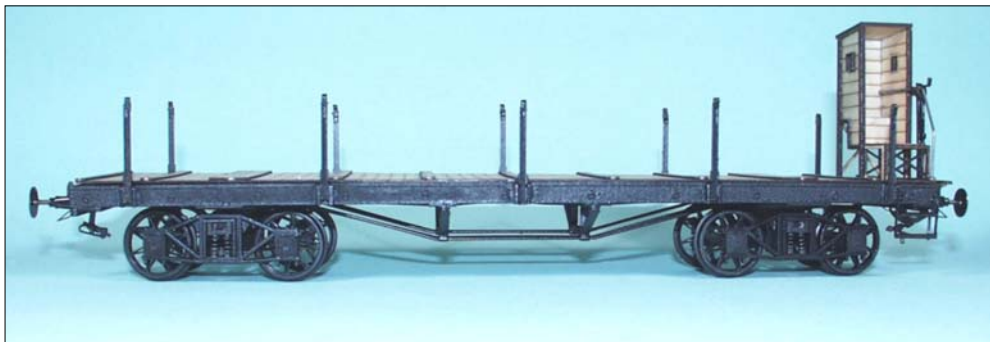


Foto: Firma LaserSachen

# Der Plattformwagen SSm Berlin

von Detlef Rohmann

Die Firma LaserSachen aus Köln bietet seit kurzem den Bausatz eines Schienentransportwagens nach einer Zeichnung II d6 aus dem April 1898 an. Dieser Wagen scheint mir ein Vorgänger der Schienentransportwagen der Verbandsbauart nach Musterzeichnung A3 aus dem Jahre 1912 zu sein, wie diese z.B. im Eisenbahn Journal 01/90 beschrieben wurden und die Gattungsbezeichnung SSm erhielten.

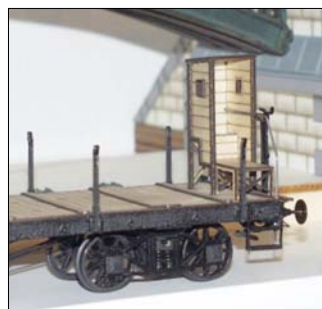


Foto: Firma LaserSachen

Der Bausatz kann als Komplettbausatz einschließlich einer preußischen Beschriftung angesehen werden. Nach Art des Hauses sind die Bauteile weitgehend aus Karton und Holz hergestellt, nur Federpuffer, brünierte Doppelspeichenradsätze, Originalkupplungen, Federn und Kugellager sowie verschiedene, allesamt vorgebogene Drähte bestehen aus Metall. Eine reich bebilderte Bauanleitung liegt bei.

Wegen des Materials höre ich gleich wieder den Aufschrei Einiger, kann ich mich doch deutlich an die Sprüche solcher Kollegen erinnern: »Seien Sie bloß vorsichtig mit Ihren Plastikwagen, dort hinten kommt ein Zug aus Metall, der macht aus Ihren Sachen Kleinholz...« Mich ficht das nicht an, ich fahre aber auch nicht 84 Achsen über viele Meter. Trotzdem, das Wägelchen – immer hin mehr als 290 mm LüP – will mit Vorsicht und Behutsamkeit behandelt werden.



Foto: Firma LaserSachen

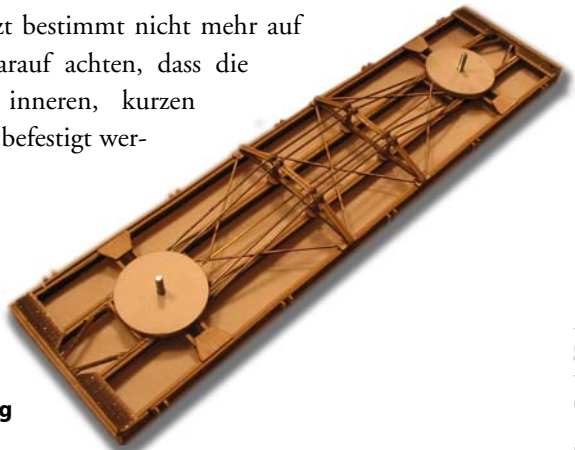
## Teile des Rahmens

Im Folgenden fasse ich meine Tipps zu diesem Bausatz zusammen, ohne die Bauanleitung hier wiederzugeben. Als sehr angenehm empfand ich die Bereitschaft von Herrn Hopp und Herrn Hermann, dem Konstrukteur dieses Satzes, auf Nachfragen per E-Mail schnell und freundlich zu antworten.

Ein bisschen fusselig ist das Herauslösen der manchmal wirklich kleinen Teile aus den Bauplatten (was in Holz so alles geht). Fast immer sind die Teile an nur einer Stelle – der sogenannten Micronase – durch einen kleinen Steg mit der Platte verbunden. Man findet diese Stelle am besten, wenn man die Platte gegen das Licht hält oder auf der Rückseite nach einer Unterbrechung der Umrisslinie sucht. Glatt abschneiden und nicht herausdrücken, das Teil muss auf dem Tisch liegen bleiben, wenn man die Bauplatte anhebt.

Das geforderte Anfasen der inneren Pufferbohlen hab' ich überhaupt nicht verstanden, eine Rückfrage ergab zwar eine Erklärung, aber auch den Hinweis, dass Holz ja auch nachgibt (alte Tischlerregel). Ich habe es ohne Gehrung versucht und es ist alles winklig.

Auf jeden Fall achte man auf die Länge der Stahldrähte, die das Sprengwerk darstellen. Da aus der Bauanleitung nichts über eine Längenprüfung hervorging, habe ich die Stahldrähte so verbaut, wie sie waren. Das führte bei der Einfädung der Drehgestelle dazu, dass diese sich überhaupt nicht drehen konnten. Die Drähte mussten also nachträglich verkürzt werden und sind jetzt bestimmt nicht mehr auf den Millimeter genau. Unbedingt darauf achten, dass die Drähte des Sprengwerks an den inneren, kurzen Querträgern in Höhe der Metallplatte befestigt werden.



**Das Sprengwerk. Wichtig ist hier die Stahldrähte vor dem Einbau entsprechend zu kürzen. Die Bauanleitung schweigt sich darüber aus.**

Foto: Detlef Rohmann



Foto: Detlef Rohmann

Nachdem dann »untenrum« erstmal alles okay erschien, ging es an den Aufbau. Das Bremserhaus bereitete keine Probleme, eher schon die Bremskurbel. Trotz genauer Passform der Beinchen des Bremserhauses in der Grundplatte fluchtete die Stange nicht so recht mit der Pufferbohle und dem Handlauf; den Grund konnte ich nicht herausfinden. Als Abhilfe habe ich ein quadratisches Stück aus der Plattform herausge-

feilt. Auch ist auf den Fotos der Bauanleitung nicht zu erkennen, ob der Draht, der die Gewindestange darstellt, innen oder außen liegt. Wegen der Klebefläche an der Pufferbohle liegt er bei mir nun außen. Der Hinweis, dass die Kurbel sich innerhalb des Puffer-Haltegriffs befindet, reicht allein nicht aus. Besser ist es, den Abstand zwischen Befestigung des Haltegriffs und der Pufferhalteplatte zu ermitteln und erst dann die Kurbel zu befestigen. Ich musste leider die Pufferplatte ein wenig abfeilen. Übrigens, auch wenn das Bremserhaus genau passt, sollte man die beigegebenen Blenden aufkleben, die zierlichen Schraubenimitationen machen sich recht hübsch.

Die Drehgestelle sind wieder ziemlich filigran und das muss ja auch so sein. Es empfiehlt sich wirklich, der Bauanleitung zu folgen und soweit wie möglich erstmal alles ohne Leim zusammen zu fügen, so machen sich Fehler schnell bemerkbar. Besonders ist auf Winkligkeit und Mittigkeit zu achten. Die Fachwerkträger sollten zum Trocknen durch Gewichte arretiert werden, sie neigen beim Zurechtrücken mit den Fingern etwas zum Durchbiegen nach innen. Das stört später beim Einbau, wenn die Radlagerabdeckungen aufgeklebt werden sollen und die Träger nach innen etwas zusammen laufen. Der Tipp, vor dem Einbau der Radsätze zu prüfen, ob die Zapfen in die Kugellager passen, war sehr klug. Bei meinen Teilen bedurfte es mehr als eines Feilenhiebes, um das Passen zu ermöglichen. Ist man hier schlampig, stehen später die Lager nach außen raus und die Blenden können nicht aufgeklebt werden.

Sehr schön sind immer wieder die Geschichten, die sich um das Einfädeln von Druckfedern ranken. Und wirklich, die zweite machte ihrem Namen alle Ehre und verabschiedete sich auf Nimmerwiedersehen; es war von Herrn Hopp sehr weise, mir fünf Federn zu schicken.

Die Beschriftung erscheint mir authentisch, auch liegen mehrere preußische Adler bei. Mit dem handelsüblichen DecalFix von Humbrol werden die Bilder befestigt. Ich habe die


Schiebebilder mit der Schere ausgeschnitten, die Schneidlinien sind schwer zu erkennen, die Eckpunkte sollten irgendwie angezeichnet werden. Macht man das nicht, steht die Trägerfolie über den oberen Rand des Längsträgers und muss – vorsichtig – entfernt werden.

In jedem Fall sollte es bei mir Fangketten für die Drehgestelle geben; Befestigungen, wieder so Winzigteile, liegen bei und werden an die Fachwerkträger angeklebt. Nach den Fotos muss ich zugestehen, dass die ausgewählte Kette zu fein erscheint.

## Fazit

Wer, wie ich, einen kurzen Drehgestellwagen für seinen Minibahnhof zu einem angemessenen Preis haben möchte und ihn nicht überstrapazieren will, kommt an diesem Angebot nicht vorbei. Mit all den gebotenen Highlights kann man einen solchen Wagen nicht selbst herstellen, ich finde, besonders nicht zu diesem Preis.

Als Abschluss ein Bild.

Nun ist der Wagen einsatzbereit. In meinem Minibahnhof Rudow der Rixdorf Mittenwalder Eisenbahn wurde er auch sofort verwendet. War doch auf Initiative des Landrates Stubenrauch aus den englischen Landen eine »Fowler crane engine« herbeigeschafft worden, die beim Bau des nahe gelegenen Teltowkanals versuchsweise eingesetzt werden sollte; doch dies ist eine andere Geschichte. 

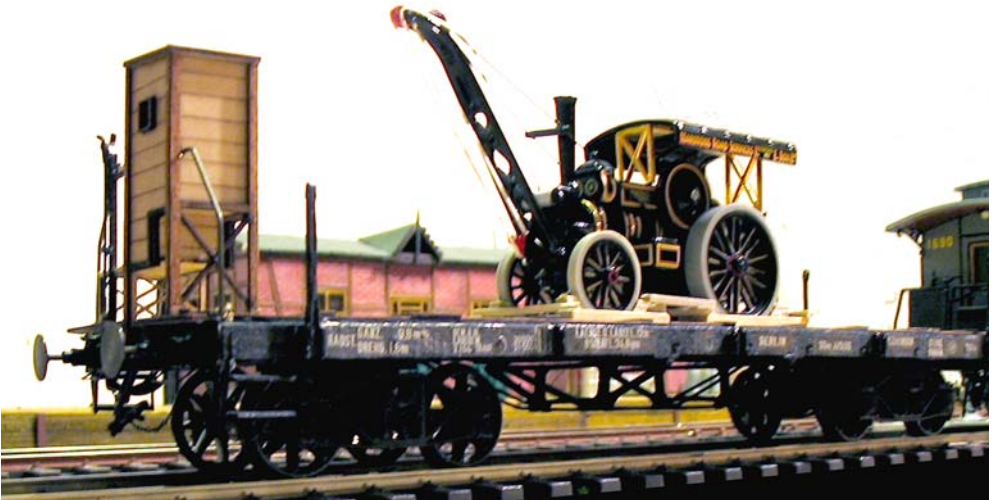


Foto: Detlef Rohmann

# ZEITREISE

## Eine Zeitreise mit **FLEISCHMANN**

---

Seit dem 20. November 2005 zeigt das Stadtmuseum Schwabach in einer neuen Dauerausstellung die spannende Geschichte der Firma Gebr. Fleischmann, Nürnberg.

Die fränkische Traditionsfirma wird auf 800 Quadratmetern in drei Abteilungen präsentiert. 2.000 seltene und wertvolle Exponate erzählen die Geschichte der Firma Fleischmann vor dem Hintergrund der bewegten Zeiten von 1887 bis heute. Neben einer umfassenden Modellbahn-Sammlung bilden vor allem die weniger bekannten »maritimen Blechspielwaren«, die Jean Fleischmann und seine Nachfolger ab 1887 produzierten, einen der Höhepunkte der Ausstellung.

Beeindruckend ist die elegante »Kronprinzessin Cecilie«, das detailgetreue Modell eines Ozeanriesen, der an die »Titanic« erinnert. Solche Passagierdampfer im Kleinformat schmückten einst die Kontore des »Norddeutschen Lloyd« und anderer Reedereien. Auf der Weltausstellung in Brüssel 1910 wurde Fleischmann für derartige Produkte die Goldmedaille verliehen. Die prächtige Urkunde zielt jetzt den Anfang des Rundgangs.





## Die Ausstellung in Kürze:

- o 4 Raumbereiche mit insgesamt 800 m<sup>2</sup>.
- o 2000 wertvolle und seltene Exponate aus eigenen Museumsbeständen und dem Firmenarchiv
- o 6 Modellanlagen: Spur 0, H0, N »piccolo«, Magic Train und Auto Rallye
- o »Messestand« mit Neuheiten
- o Interaktives Medienkonzept zur Zeitgeschichte
- o Kinderspielbereich mit Spielbahnen

## Öffnungszeiten:

Mittwoch bis Samstag  
14 - 18 Uhr

Sonn- und Feiertage  
11 - 18 Uhr

(geschlossen am 24., 25.  
und 31.12.)

Stolz erklärt der Museumsleiter Jürgen Söllner: »Die Konzeption sieht vor, die Geschichte der Firma Fleischmann, eingebettet in die Welt- und Zeitgeschichte vom Datum der Firmengründung 1887 an, als eine ebenso unterhaltsame wie auch vergnüglich bildende »Zeitreise« zu präsentieren. Zahlreiche Inszenierungen vermitteln Zeitatmosphäre. Zudem unterstützt ein inter-



aktives Medienkonzept mit Video- und Audiostationen diese Vermittlungsabsicht: Per Knopfdruck können historische Begleitinformationen abgerufen werden.«

Horst Fleischmann, Geschäftsführer der Firma Gebr. Fleischmann, meint, dass es in unserer heutigen, von Sparzwängen in den öffentlichen Haushalten geprägten Zeit, eine außerordentlich mutige und vorbildliche Entscheidung ist, ein Museum auf die Beine zu stellen, dass die Entwicklung einer fränkischen Spielzeugfirma über mehr als ein Jahrhundert dokumentiert. Deshalb unterstützt die Firma Fleischmann auch gerne die Ausstellung mit Exponaten aus dem Nürnberger Archiv der Firma Gebrüder Fleischmann.



»Die Ausstellung ist kinderfreundlich eingerichtet mit einem großen Spielbereich. Geschichtsinteressierte wie Kenner und Freunde der Geschichte der Firma Gebrüder Fleischmann und ihrer Spielwaren und Eisenbahnmodelle kommen gleichermaßen auf ihre Kosten. Es ist eine Ausstellung nicht nur für Spielzeugliebhaber und Modellbahn-Fans, die »Nietenzähler und Pufferküsser«, sondern für die ganze Familie«, verspricht Museumsleiter Jürgen Söllner.



### **Kontakt:**

Stadtmuseum  
Schwabach  
Museumsstraße 1  
(ehem. Kaserne)

D – 91126 Schwabach

Tel.: 09122 833933

Fax: 09122 833935

E-Mail: stadtmuseum  
@schwabach.de

<http://www.schwabach.de/stadtmuseum>

# Neuheiten

## **Zanka**

Neue Wagen im neuen Zanka-Stil, gibt es seit kurzem bei der Firma Zanka. Die gedeckten Waggons sind für den Transport von Gütern bzw. Bananen vorgesehen und entsprechend bedruckt. Alle Modelle verfügen über mitlenkende Radsätze, haben eine Länge über Puffer von 275 mm und durchfahren einen Mindestradius von 600 mm.

Der Preis liegt bei 132,- Euro pro Stück.

Mehr Informationen finden Sie auf der Internetseite der Firma Zanka:

<http://www.zanka.cz>



# Neuheiten

## Uhlenbrock Elektronik

Empfanden Sie die Programmierung Ihrer LISSY-Empfänger oder anderer LocoNet-Module bislang als umständlich? Dann ist Abhilfe in Sicht.

Die Intellibox, das Fleischmann Twin-Center oder die Piko Power Box erleichtern die Programmierung der LocoNet CVs ganz komfortabel mit Hilfe eines PCs. Ab Windows 98 gibt es hierfür nun von der Firma Uhlenbrock das neue Programm LocoNet-Tool 1.0.



Um das Programm nutzen zu können, wird die Digitalzentrale mit dem Rechner über den ComPort der Intellibox verbunden. Das Programm an sich ist fast selbsterklärend und zahlreiche Erläuterungstexte helfen dem Benutzer bei der Einstellung der Werte. Programmiert werden können LocoNet Rückmelder, das Anschlussmodul für ein Gleisbildstellpult, LocoNet-Displays und LISSY-Empfänger.

Außer der Programmierung der LocoNet CVs kann man mit der Software auch noch die Informationsübertragung auf dem LocoNet überwachen. Der so genannte LocoNet-Monitor zeigt dabei alle Datenströme an und kann somit gut zur Fehlersuche in automatisch gesteuerten Anlagen herangezogen werden.

Das Programm ist im Fachhandel erhältlich.

Mehr Informationen zum Decoder, der neuen Software und allen anderen Produkten der Firma Uhlenbrock finden Sie im Internet unter: <http://www.uhlenbrock.de>





Foto: Frank Ulbrich

# Die Wahl ist entschieden

von Frank Ulbrich

Nachdem nun feststand, dass ein Zwei-Wege-Unimog her muss, stellte sich die Frage, auf welches Modell ich zurückgreifen sollte. Es gibt verschiedene Modelle auf dem Markt und alle haben ihre Vor- und Nachteile.

Ein zu altes Modell sollte es nicht sein, da wir ja in der letzten Ausgabe schon lesen konnten, dass die älteren Modelle noch etwas zu schwach auf der Brust waren, um für einen Zwei-Wege-Betrieb in Frage zu kommen. Also fiel die Wahl auf ein Modell der Baureihe 406. Dieser passt gut zu meinen Epoche III-Fahrzeugen, kann aber auch noch überzeugend in der Epoche IV und – wenn stark gealtert – in der Epoche V zum Einsatz kommen.

Mein Modell kommt von der Firma Schuco, die außer dem 406 auch noch den Unimog 401, 411 und U300 im Programm führt.

Den 406 gibt es u.a. in einer orangen Ausführung, die für den Umbau ganz besonders geeignet ist. So kann man überzeugend argumentieren, dass das Fahrzeug zur Kommunalverwaltung gehört und auf Klein- oder Privatbahn natürlich allerhand Aufgaben zu übernehmen hat.

Das Fahrzeug ist ganz sauber lackiert und hervorragend beschriftet. Ätzteile wie z.B. der Mercedes-Stern oder die Scheibenwischer machen aus dem Modell schon ohne Umbau einen Hingucker. Doch das soll ja noch besser werden.

### **Falscher Maßstab - falscher Radabstand**

Schauen wir uns unseren Unimog genauer an und stellen ihn auf ein Stück Gleis, sind wir schnell etwas enttäuscht. Macht es uns normalerweise vielleicht nicht so viel aus, ob ein Fahrzeug im Maßstab 1:45 oder 1:43,5 daherkommt, sieht es hier schon anders aus. Denn die Räder kommen nur noch so eben auf die Schiene.

Unsere Spurweite beträgt halt nur 32 mm. Im Maßstab 1:43 - in dem der Unimog gebaut ist - würde die Spurweite ungefähr 33,4 mm sein. Ein Millimeter scheint nicht viel zu sein, doch es ist gerade dieser Millimeter der uns Probleme bereiten kann.

Um nun trotzdem sicher auf den Schienen fahren zu können, wird also zunächst die Vorderachse umgebaut. Dabei soll dann auch gleichzeitig die Systemachse, die die Verbindung zum Gleis herstellt, berücksichtigt werden.

Und da sind gleich zwei Fragen zu klären:

1. Brauchen wir eine Dreipunktlagerung, um sicher fahren zu können?
2. Brauchen wir eine lenkbare Vorderachse?

Die zweite Frage zeigt schon, dass es viele Alternativen geben wird sich ein Zwei-Weg-Unimog zu bauen. Wenn er nicht nur wie ein Zwei-Wege-Fahrzeug aussehen soll, kommen jetzt also schon Überlegungen zur Fernsteuerung des Fahrzeugs und zum Verlassen der Schiene auf.

Also muss erst noch einmal geplant werden. Dazu greife ich ins Bücherregal und ziehe mir zwei Titel hervor: »Mikromodellbau« (vgl. Ausgabe 7/2005) und »Modellbau-Elektronik leicht gemacht« (vgl. Ausgabe 12/2005).

Wenn die Fragen geklärt sind, geht es hier natürlich weiter ...





Foto: Firma LaserSachen

# Hier werden Weichen gestellt

von Frank Ulbrich

Stellwerke erhöhen die Betriebssicherheit und beschleunigen den Zug- und Rangierdienst; die Leitungen von Signalen und Weichen laufen dort zusammen. Auch in der Anlage gibt es Weichen und Signale, das Gleistellpult übernimmt die Aufgabe des Stellwerks.

Ein solches Stellwerk finden wir im Angebot von Hans Hopp von der Firma LaserSachen. Das Vorbild stand am Güterbahnhof Köln-Mülheim. Heute gibt es das Stellwerk dort

nicht mehr, sondern es ist nach Bochum-Dahlhausen ins Eisenbahnmuseum verlegt worden. Dort steht es nun neben der Drehscheibe und hat geradezu darauf gewartet, dass sich ihm jemand annimmt und als Modell nachbildet.

Diese Nachbildung gibt es nun und Spur Nuller können sich ab sofort an diesem neuen Bausatz erfreuen. Der Bausatz ist passgenau in Laser-Technik hergestellt worden und kann



Foto: Firma LaserSachen



mit ein bisschen Geduld und handwerklichem Geschick von jedem zusammengebaut werden.

Bei der Nachbildung des Stellwerks wurde nichts vergessen. Selbst von unten macht der Hochbau einen guten Eindruck. Der Bodenrahmen ist vollständig nachgebildet und so kann man auch eine Lok davor aufnehmen ohne sich Gedanken machen zu müssen, ob der Hintergrund gut aussieht.

Zu einem Stellwerk gehören natürlich auch noch Hebelbänke, Umlenkgruppen, Abspannwerke und vieles mehr. Hans Hopp hat alles im Angebot bzw. in Konstruktion. In einer der nächsten Ausgaben kommen wir noch einmal darauf zurück.

Dann schauen wir uns auch die Signale von LaserSachen noch etwas näher an.

Also dranbleiben ...



### Ein Blick unters Dach



Foto: Firma LaserSachen

### Bezugsmöglichkeit

Die Firma LaserSachen bietet ihre Bausätze im Direktvertrieb an. Normalerweise sind die Bausätze im Maßstab 1:43,5 - Lieferungen in anderen Maßstäben wie z.B. 1:45 sind oft sogar ohne Aufpreis möglich!

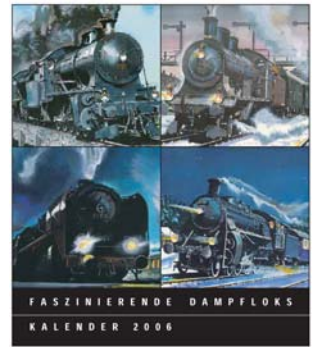
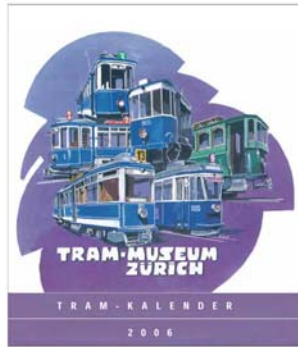
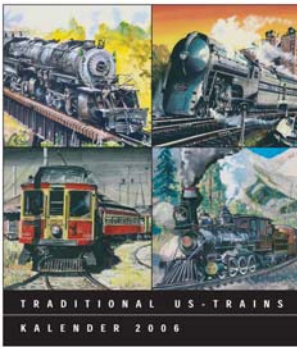
Firma LaserSachen  
Am Hilgerskreuz 1  
D - 50997 Köln

Telefon: 02232 96 50 30  
Fax: 02232 96 50 31

E-mail: [hans.hopp@t-online.de](mailto:hans.hopp@t-online.de)  
Web: <http://www.lasersachen.de>


Im Internet finden Sie auch noch Hinweise zur kompletten Produktpalette und können sich die aktuelle Preisliste herunterladen.





# Die Welt der Eisenbahn als Kalender-Boxen

Für viele Freunde der großen und kleinen Eisenbahn ist der Schweizer Illustrator »LOISL« ein Begriff. Seine nostalgischen Bilder erwecken die Welt der Eisenbahn immer wieder zu neuem Leben. Spontan lassen sie beim Betrachter die Lust zum Verreisen in die »gute alte Zeit« aufkommen. Je zwölf seiner Farbbilder zu den Themen »FASZINIERENDE DAMPFLOKS«, »SCHWEIZER BERGBAHNEN« und »TRADITIONAL US-TRAINS« werden jetzt in praktischen Kalender-Boxen (CD-Boxenformat) angeboten. Aufgeklappt ergeben sie einen attraktiven Schreibtisch-Kalender mit den Maßen 125 mm x 140 mm.

Erhältlich sind die Kalender zum Preis von Fr. 18,- (12,- Euro) bei CopyQuick Digital AG, Birmensdorferstr. 155, CH-8003 Zürich, Tel. +41-44 463 38 88. [info@CopyQuick.ch](mailto:info@CopyQuick.ch). Sie können auch an den Bahnhöfen Zürich Enge und Zürich Stadelhofen erworben werden. 

## Service für Vereine und Firmen

Für die o.g. Kalender gibt es auch Sonderkonditionen für Vereine bei Sammelbestellungen unter [Manfred@Leyhausen.biz](mailto:Manfred@Leyhausen.biz) oder Fax +49-2137-6492 oder Telefon +49-2137-799120.

Manfred Leyhausen berät und unterstützt Vereine und Firmen beim Planen und Herstellen von individuellen Kalendern. Auflagen können bereits ab 30 Exemplaren kostengünstig angeboten werden. Dabei ist sowohl der Druck von vereinseigenen Kalendern mit vorliegenden Motiven als auch mit angeliefertem Bildmaterial möglich.