



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

**Flugplatzkommando Meiringen**

# *flugplatznews* 1 / 2010



## **Fairness und Toleranz**

Liebe Leserin, lieber Leser

Erstmals wende ich mich als Flugplatzkommandant an Sie. Ich nehme ernst, was mit und um den Militärflugplatz herum geschieht. Ich bin mir der Fluglärm-Problematik bewusst und ich bemühe mich, in Zusammenarbeit mit den Behörden und Interessenverbänden Lösungen zu finden, die für alle Seiten verträglich sind.

Ob das immer gelingen wird, weiss ich nicht, denn eines bleibt unverändert: Unser Kerngeschäft ist die Jetfliegerei. An ihr hängen die rund 200 Arbeitsplätze, die der Militärflugplatz anbietet. Dank ihr wurden in der Region in den vergangenen Jahren 160 Millionen Franken investiert und in naher Zukunft sind weitere 25 Millionen Franken an Investitionen geplant.

Das Thema Flugplatz wird die Region damit weiterhin beschäftigen. Wenn dies im gegenseitigen Dialog geschieht, von Fairness und Toleranz geprägt, entsteht aus Meinungsverschiedenheiten Konstruktives. Ich jedenfalls werde meine Augen nicht verschliessen und die Ohren offen halten, wir wollen klar kommunizieren und transparent informieren.

Dazu dienen auch die «flugplatznews», deren aktuelle Ausgabe Sie in den Händen halten. Bei der Lektüre wünsche ich Ihnen viel Vergnügen.

Verteidigung Luftwaffe, Flugplatzkommando Meiringen  
3857 Unterbach, Tel. 033 972 64 64, Fax 033 971 54 42  
info.flplkdomei@vtg.admin.ch, www.luftwaffe.ch

Herzlich,  
Oberstlt i Gst Peter Merz,  
Kdt Militärflugplatz Meiringen

Warum...

... werden Tiefflüge durchgeführt?

Beim Tiefflug geht es darum, dass sich der Pilot anhand der Geographie aus kurzer Distanz und bei hoher Geschwindigkeit orientieren und einen Auftrag erfüllen kann. Diese Fähigkeit ist deshalb wichtig, weil der Pilot in Situationen geraten kann, die es ihm aufgrund einer tiefliegenden Wolkendecke nicht erlauben, höher zu fliegen. Wenn nun gleichzeitig auch der Funkkontakt zum Boden gestört sein sollte, wäre der Pilot ziemlich hilflos, würde er den Tiefflug nicht beherrschen.

Also wird dies von Zeit zu Zeit geübt, jeder Militärpilot absolviert jährlich einige Tiefflüge. Dabei fliegt er 300 Meter über dem Boden. In diesen Übungen geht es auch darum, richtige Entscheidungen zu treffen, eine Mission etwa abzubrechen, wenn sich eine Wolkenwand vor dem Flugzeug auftürmt.



Foto: Franz Blatter

I N T E R N

Die Führungscrew von Meiringen



**Kommandant**  
**Fpl Kdo ME**  
Oberstlt i Gst  
Peter Merz



**Stv Kdt**  
**Chef Stab/Personal**  
Jürg Luchs



**Chef Flugbetrieb**  
Markus Signer



**Kdt Fliegergeschwader 13**  
Oberstlt  
Daniel Stämpfli

Partnerbetriebe



Andrea Andreoli  
Chef Support  
LW LBA



Logistikbasis der  
Armee, Support  
Luftwaffe LBA



Roger Bühlmann  
Chef FUB  
Region Mitte



Führungsunterstützungsbasis,  
Region Mitte



Martin Schmied  
Chef TGM LBA



Logistikbasis der  
Armee, Technisches  
Gebäude-  
management



Herbert Seiler  
Facility Manager



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

armasuisse



Marcus Meyer  
Dienstleiter  
Flugsicherung



Marianne Wenger  
Restaurant  
Manager



catering & services



Foto: Franz Blatter

«Das Fliegen ist meine Leidenschaft.» Peter Merz im F/A-18-Cockpit.

## Eine Frage der Sicherheit

Seit dem 1. Mai 2009 ist Oberstleutnant im Generalstab Peter «Pablo» Merz (41) Kommandant des Flugplatzkommandos Meiringen und damit Nachfolger des verstorbenen Paul Schild. Im Interview äussert sich der Familienvater zu seinen Ideen und den ersten Monaten im neuen Job.

**news:** Peter Merz, was macht der neue Kommandant anders als sein Vorgänger?

*Peter Merz:* Grundsätzlich ist der Handlungsspielraum in dieser Position eng. Man kann also nicht alles auf den Kopf stellen. Aber ich bin sicher ein anderer Typ als es Paul Schild war. Im Gegensatz zu ihm komme ich von der Fliegerei, fliege selbst, weiss in diesem Bereich aus eigener Erfahrung Bescheid und kann gerade im Umgang mit den Behörden oft ohne weitere Rücksprachen sagen, ob eine Idee realisierbar ist oder nicht. Dafür stamme ich nicht von hier, kenne einzelne Bereiche des Betriebes und auch die Region noch nicht so gut, wie er das tat.

Also ist es ein Nachteil, dass Sie nicht aus der Region kommen, nicht hier wohnen?

Das sehe ich nicht so, im Gegenteil. Durch den geographischen Abstand, den ich am Wochenende gewinne, kann ich gleichzeitig auch gut von der Arbeit abschalten, was mir hilft, die Batterien aufzuladen und die nächste Woche frisch anzupacken. Zudem glaube ich, dass ich durch die «regionale Unabhängigkeit» Probleme objektiver anpacken kann.

Wie verträgt es sich, gleichzeitig Flugplatz-Kommandant und Berufspilot zu sein?

Es ist sicher so, dass der Job auch ohne die Fliegerei schon intensiv

ist und ich mir diesen dadurch nicht leichter mache. Um F/A-18-Pilot zu sein, muss ich eineinhalb Tage pro Woche der Fliegerei widmen, sonst geht es nicht. Die Konsequenz daraus ist, dass ich oft auch noch am Abend bis in die Nacht arbeite.

**I Das klingt ungesund.**

Für mich stimmt es so. Ich nehme diese Mehrbelastung gerne in Kauf, denn das Fliegen ist nicht nur meine Leidenschaft, sondern das Know-how hilft mir in meiner Funktion und die Staffel ist oft froh um meine fliegerische Unterstützung. Und das Wichtigste: Ich leiste damit einen wichtigen Beitrag an die Sicherheit unseres Landes.

## Verzögerung ohne Stillstand

Der Entscheid zur Beschaffung des Tiger-Teilersatzes (TTE) wurde per bundesrätlichen Beschluss vorerst auf Frühling 2010 verschoben. Aufgeschoben muss nicht aufgehoben heissen. Trotzdem verzögern sich damit auch weitere Prozesse, die den Militärflugplatz Meiringen betreffen. Etwa die Überarbeitung des Stationierungskonzepts, die nicht abgeschlossen werden kann, bevor klar ist, ob und wie viele neue Jets es geben wird.

Aus der unklaren Lage zu schliessen, es werde sich in Unterbach Grundlegendes ändern, hält Oberstlt i Gst Peter Merz jedoch für falsch. «Unabhängig davon, wie in der TTE-Frage entschieden wird, muss davon ausgegangen werden, dass wir in der Region auch künftig 4000 bis 5000 Flugbewegungen haben», sagt der Kommandant des Militärflugplatzes. Diese Prognose beruht auf der Tatsache, dass bereits heute das Gros der Bewegungen durch die hier stationierte F/A-18-Staffel verursacht wird.

Die vorübergehende Diskussion in der TTE-Frage mag Prozesse hemmen – doch still steht der Militärflugplatz nicht: Bereits 2010 werden wieder Investitionen fällig. So soll etwa für 11,8 Millionen Franken die Kaverne im Bereich Verpflegung und Unterkunft umgebaut werden. Ausserdem sollen neue Arbeitsplätze geschaffen werden: Die Verantwortlichen sind bemüht, zusätzliche Betriebe in die Region Brienz-Meiringen zu holen.

**Wer entfrostat, der rostet**

Es schien, als sei das neue Wundermittel gefunden: Aviform heisst das Zauberelixier, mit dem vereiste Flugpisten fortan umweltschonender und weit effizienter aufgetaut werden sollten. Die Schneeräum-Kommandos in der ganzen Schweiz waren begeistert.

Inzwischen hat sich Ernüchterung breit gemacht, denn Aviform hat einen Haken: Das Mittel greift nicht nur das Eis an – die Metallteile der verschiedensten Flugzeug-Typen weisen Korrosions-Erscheinungen auf. Keine Ausnahme bilden dabei die Kampfjets der Luftwaffe, die zwar gegen viel Ungemach gefeilt sind, den Flugrost aber ebenfalls nicht einfach so abschütteln.



Photo: BUNAG

Um der Korrosion Einhalt zu gebieten, wurde auf diesen Winter hin temporär zurückbuchstabiert: Wie früher gelangt hauptsächlich Depatinol, manchmal auch gemischt mit Urea zum Einsatz, wenn es sich trotz allen vorgängigen Räumungsarbeiten nicht verhindern lässt, dass die Piste enteist werden muss. Gleichzeitig werden Lösungen gesucht, um die Flugzeuge – wohl durch eine Spezialbehandlung – widerstandsfähiger zu machen, so dass ihnen Aviform nichts mehr anhaben kann und dieses die alten Entfrostmittel endgültig ersetzt.

S C H W E R P U N K T

**Mehr als drei Männer im Schnee**

**Wenn der Winter kommt, sind bis zu 32 Mitarbeiter der LBA/Support LW Meiringen auf dem Militärflugplatz im Schneeräumungseinsatz. Sie sorgen dafür, dass auch bei Schnee und Minustemperaturen geflogen werden kann.**



Meist kommt er in der Nacht. Und wenn er kommt, dann klingelt bei Werner Santschi in Unterbach das Telefon. Besser gesagt: Es sollte klingeln. Denn meistens weiss Werner Santschi vorher, dass er kommen wird. «Ich beobachte das Wetter sehr genau», sagt der 61-jährige Stellvertreter des Garagenchefs auf dem Militärflugplatz Meiringen.

Die Rede ist vom Schnee. Fällt er, beginnen Santschi und seine 31 Mitarbeiter des Flugplatzes mit

dem Wintereinsatz. Manchmal rücken er und sein Team während der Arbeitszeit aus – oft aber auch um 3 Uhr morgens oder am Wochenende. «Nur wenn nicht mehr als 15 Zentimeter fallen, können wir warten und auf die Anwohner Rücksicht nehmen», erzählt der Chef des Schneeräum-Kommandos. Denn innerhalb von drei Stunden muss der Flugbetrieb wieder aufgenommen werden können. Und wenn Frau Holle unentwegt ihre Kissen ausschüttelt, müssen Piste und Zufahrts-

wege gleich mehrmals hintereinander geräumt werden, um diese Vorgabe zu erfüllen. «Wir können nicht abwarten. Fällt zu viel Schnee, haben wir mit unseren Fahrzeugen Mühe, zudem vereist die Piste.» Dies gelte es zu vermeiden, denn Enteismittel sollen so wenig wie möglich zum Einsatz gelangen.

Also heisst es für die Schneeräumer, sich von November bis April für die Schlacht gegen die weisse Pracht bereit zu halten.





Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

## Flugplatzkommando Meiringen

### «Zu Hause lasse ich den Schnee liegen»

Werner Santschi (61) aus Unterbach ist Chef des Schneeräum-Kommandos.

*news: Werner Santschi, haben Sie noch ein normales Verhältnis zur weissen Pracht?*

Werner Santschi: Durchaus. Ich finde es immer noch schön, eingeschneite Tannen zu sehen. Früher war ich sogar richtig heiss auf den Schnee, freute mich darauf, ihn wegzuräumen. Seit ich vor acht Jahren die Verantwortung für das Team übernommen habe, hat das allerdings nachgelassen.

*Bei 15 Zentimetern Schnee rücken Sie vorzeitig aus. Wie steht es um den eigenen Vorplatz?*

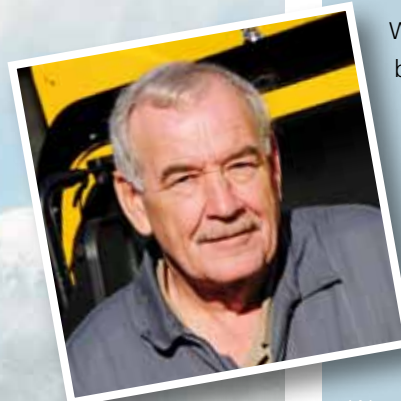
Zu Hause lasse ich den Schnee oft liegen. Jedenfalls greife ich wegen fünfzehn Zentimetern noch nicht zur Schaufel.

*Wann schneite es wie nie zuvor?*

1999, als wir die Räumungsarbeiten auf dem Flugplatz einstellten, um bei der Säuberung der öffentlichen Strassen zu helfen. Damals ging nichts mehr, mussten Material- und Personentransporte aus Interlaken via Kiesschiff nach Brienz erfolgen.



Mitarbeiter des Schneeräumungs-Kommandos fräsen mit dem Intrac-Peter die Fangnetze frei.



Santschi stellt zwar fest, dass die Winter tendenziell milder seien als damals, als er 1978 zum Räumungsteam stiess. «Doch gerade der letzte Winter war hart.» Die Hälfte seiner Arbeitszeit habe er dabei im Schnee verbracht.

Die Schneeräumarbeiten laufen nach einer Prioritätenliste ab: Erst werden die Zufahrtswege freigeräumt, dann die von der Kaverne wegführenden Rollwege und die Start- und Landepiste, schliesslich die Umgebung sowie

einzelne Wege und Strassen die ebenfalls dem Flugplatz gehören. Insgesamt wird eine Fläche von 264 000 Quadratmetern geräumt. Dabei gelangen zehn verschiedene Fahrzeuge zum Einsatz. Das modernste Vehikel ist der sogenannte Jet Broom, ein Koloss, der mit Schneeflug und Bürsten den Kern der Rollwege und Pisten säubert. Seit 1999 ist er im Einsatz, dank ihm «sind wir bis zu einer Stunde schneller als früher». Auf kleinere Pflüge oder Fräsen kann trotzdem nicht verzichtet werden,

will man den Anforderungen gerecht werden – genau so wenig, wie auf Menschenverstand und Erfahrung. Santschi: «Es gibt einiges zu berücksichtigen: Überwachungskameras bei der Kaverne, die von den weggeschleuderten Schneemassen nicht zerstört werden dürfen, die Standorte der eingeschneiten Pistenbeleuchtungselemente – oder die Bise, die häufig weht: Lässt man diese ausser Acht, bläst es einem den Schnee zurück auf die Piste und man kann die Arbeit von vorne beginnen.»



Fotos: Franz Blatter

## Der Hund, Beruf und Hobby

Fred Bracher ist der Sonderfall. Zumindest in der Gruppe der Diensthundeführer auf dem Militärflugplatz Meiringen. Fast als einziger hat er seinen Hund Fighter, mit dem der 52-jährige Seeländer in Unterbach seiner Arbeit nachgeht, selbst aufgezogen und ausgebildet. Das hat neben ihm nur sein Arbeitskollege Ulrich Kohler mit Rino gemacht. Alle anderen acht Diensthundeführer auf dem Flugplatz haben ihr Tier direkt vom Bund, aus dem Hundeausbildungs-Zentrum in Bern, zugeteilt erhalten und im einwöchigen Training gemeinsame Grundlagen erarbeitet.



Fotos: Franz Blatter

Für Bracher war dies nicht nötig: Er musste mit Fighter nur die Schutzhunde-Prüfung bestehen, was kein Problem war: Seit 30 Jahren arbeitet er in seiner Freizeit mit Hunden, seit sechs Jahren hauptberuflich. Zunächst in Dübendorf als Diensthundeführer angestellt, wechselte er im Mai nach Unterbach und kaufte sich mit seiner Partnerin in Hofstetten ein Haus. Neben Fighter leben dort noch drei weitere Hunde.

Auf der Homepage «www.vom-gelben-diamant.ch» finden sich sämtliche Hunde aus Brachers Zucht. Das Netz ist nicht nur deshalb dienlich: «Da ich die Webseite selbst bediene, schnappe ich beim Surfen auch noch ein bisschen etwas vom Weltgeschehen auf», sagt Bracher lächelnd. Denn sonst gehe so ziemlich alles an ihm vorbei. «Es fehlt die Zeit, die gehört den Hunden.»

## I N T E R N

### Hunde, die bellen, spenden nicht

Die Diensthunde des Militärflugplatzes retten auch Leben – indem sie Blut spenden.

Nervös wird Audi nicht mehr. Höchstens etwas unruhig, wenn er das Gebäude erkennt. Audi ist ein belgischer Schäferhund, mit dem Peter Affolter (58) aus Brienz auf dem Militärflugplatz Meiringen Wachtdienst tut. Und mit dem er gerade einen Ausflug zum Tierspital Bern unternimmt, wo Audi einen anderen Dienst leistet: Er spendet Blut für seine Artgenossen.

450 Milliliter werden Audi abgezapft. Der vierjährige Rüde bleibt ruhig, lässt sich erst rasieren, dann stechen und schaut brav zu, wie sich der Beutel füllt, der einem anderen Hund das Leben retten kann. «Schutzhunde eignen sich besonders gut zum Spenden», sagt Affolter und verweist auf das hohe Mass an Gehorsam und das Vertrauensverhältnis zu ihrem Meister, das die Tiere im Lauf der Ausbildung entwickeln. Denn Hunde, die bellen, spenden nicht: Es gilt, während der Blutentnahme bis zu zehn Minuten lang ruhig dazuliegen. Verkrampft das Tier oder steht es auf, war die Aktion umsonst.

Einen Dackel oder Pudel sucht man im Wartesaal vergebens: Die Spendertiere müssen nicht nur zwischen ein- und zehnjährig sein, sondern auch mindestens 20 Kilogramm wiegen. Dackel oder Pudel können jedoch genau so von Audis Blut profitie-



Peter Affolter (links) beruhigt seinen Schäferhund Audi während des Blutspendens.

ren wie jede andere Hunderasse: Zwar gibt es 13 verschiedene Blutgruppen, doch sind diese untereinander viel kompatibler als beim Menschen. Peter Affolter lässt seinen Hund spenden, weil «es sinnvoll ist und Audi vielleicht selbst einmal eine Konserve benötigt». Ausserdem sei es ein Check, erhalte man doch als Halter eine Rückmeldung, falls mit dem Blut des Tieres etwas

nicht in Ordnung sei. Ähnlich sehen dies seine neun Diensthundeführer-Kollegen auf dem Flugplatz, die ihre vierbeinigen Freunde ebenfalls nach Bern bringen.

Ob Audi sich diese Gedanken auch macht, bleibt offen. Sicher ist, was ihn an der Spende freut: Der Keks und die 15-Kilo-Futterpackung, die er als Lohn erhält.

# AGENDA



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

## Flugplatzkommando Meiringen

Foto: Franz Blatter



### «Wir wachsen nicht in gleichem Masse»

Alexander Zwahlen (44), Brienz, ist Co-Geschäftsleiter von Haslital Tourismus.

*news: Alexander Zwahlen, wie gross ist das Problem Fluglärm für den lokalen Tourismus wirklich?*

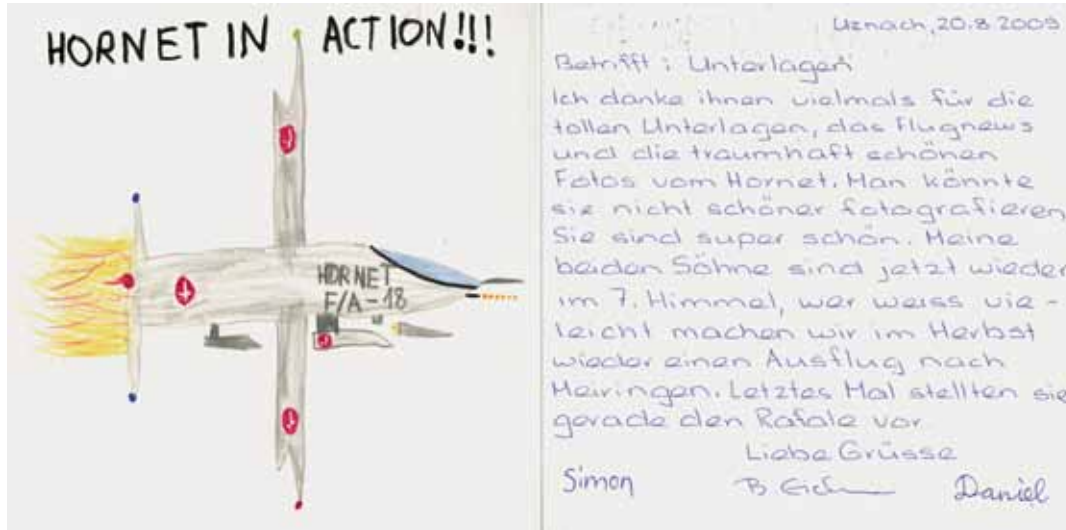
Alexander Zwahlen: Er ist ein ernst zu nehmendes Problem. Wie viele Bewohner, so nehmen auch die Gäste den Fluglärm als störend wahr.

*Haben die Übernachtungen denn abgenommen, seit die F/A-18 fliegt?*

Nein, wie die gesamte Branche, so verzeichnen auch wir Zuwachs. Wir stellen aber fest, dass wir, trotz überdurchschnittlichem Marketing-Aufwand, nicht im gleichen Masse wachsen wie vergleichbare Regionen. Wir sind überzeugt, dass der Fluglärm einer der Gründe dafür ist.

*Was halten Sie vom Belegungsplan 2010?*

Wir schätzen die Anstrengungen, die bisher unternommen worden sind, insbesondere die Ausdehnung der flugfreien Zeit in der Sommer-Hochsaison. Doch wir stehen auch voll hinter den Forderungen des regionalen Kontaktgremiums, bei dem wir uns engagieren. Diese sind im neuen Belegungsplan nicht erfüllt, werden doch vier statt zwei Monate Pause und eine Reduktion auf jährlich 2500 Flugbewegungen verlangt.



Post aus Uznach.

## Belegungsplan 2010 – wann wird geflogen?

Monat	Januar				Februar				März					April				Mai					Juni			
Montag	4	11	18	25	1	8	15	22	1	8	15	22	29	5	12	19	26	3	10	17	24	31	7	14	21	28
KW	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
Flugdienst Jet																										
Axalp																										

Monat	Juli				August					September					Oktober					November					Dezember			
Montag	5	12	19	26	2	9	16	23	30	6	13	20	27	4	11	18	25	1	8	15	22	29	6	13	20	27		
KW	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52		
Flugdienst Jet																												
Axalp																												

- Flugdienst von Milizstaffeln mit Flugzeug Tiger
- Flugdienst Berufsstaffel mit Flugzeug F/A-18
- Kein Jetbetrieb geplant
- Truppenbelegung WK
- Fliegerschiessen aktiv
- Fliegerschiessen geplant
- AXA Fliegerdemonstration Axalp

### Flugbetriebszeiten

Montag bis Freitag: 08.00-12.00 Uhr / 13.30-17.00 Uhr

Von Oktober bis März sind einmal pro Woche Nachtflüge möglich (Montag oder Dienstag) 18.00 bis 22.00 Uhr.

Während dem WK (Kalenderwoche 2 bis 5) gelten spezielle Flugbetriebszeiten.



**Unsere neuen Mitarbeiter  
Eintritte 2009**

**Luftwaffe**

Fred Bracher, 1958

Wächter

Stefan Jäger, 1975

Pilot

Cyril Johner, 1983

Pilot

Christoph Käppeli, 1984

Pilot

Urs Wieser, 1979

Pilot

Josef Zemp, 1981

Elektroniker / Avionik

**Skyguide**

Stefan Dietiker, 1984

Flugverkehrsleiter in Ausbildung

Urs Egger, 1954

Flugverkehrsleiter

**Logistikbasis der Armee**

Christian Ritz, 1979

Lehrlingsinstruktor

Ü B R I G E N S



Hans Tellenbach (rechts) beim Aufladen eines Containers.

**Mit dem Sattelschlepper nach Sarajevo**

**Hans Tellenbach leistete bereits zum dritten Mal einen Einsatz in Ex-Jugoslawien.**

Wenn Hans Tellenbach über Bosnien redet, spricht der Zwiespalt. «Verrückt» sei es, wie viele Häuser dort leer stehen, weil sie vom Krieg in den 1990er-Jahren noch immer vermint seien. «Gleichzeitig ist es ein wunderbares Land. Irgendwann werde ich einen Camper mieten und meiner Frau die Gegend zeigen.»

Als er im Oktober letztmals in Richtung Ex-Jugoslawien aufbrach, tat Tellenbach dies nicht mit dem Camper, sondern am Steuer eines Sattelschleppers. Zum zweiten Mal führte die Reise den 49-Jährigen aus Meiringen, der auf dem Militärflugplatz in Un-

terbach als Automechaniker bei der LBA Support LW arbeitet, nach Sarajevo. Im Auftrag von Swissint, dem Kompetenzzentrum für friedensfördernde Einsätze der Schweizer Armee, half er während zweier Wochen beim Rückbau eines mobilen Helikopter-Hangars – ein 700 Quadratmeter grosses Zelt. «Ausserdem bauten wir auch die dortigen Wohneinheiten und die Infrastruktur ab, die zur Aufrechterhaltung des Flugbetriebs diente. Das Material führen wir dann im Konvoi zurück in die Schweiz.»

Es war Tellenbachs dritte Reise im Dienste der Friedensförderung. 2007 war er dabei, als die Basis

von Banja Luka nach Sarajevo verlegt wurde. Gemeldet hatte er sich freiwillig, gesucht waren polyvalente Handwerker wie er. Damals wohnte er im Camp, wie die Vertreter 26 anderer Nationen: «Ein kleines Dorf mit Beizen und Einkaufsläden», schwärmt Tellenbach von der Atmosphäre. 2008 war er im Kosovo im Einsatz. «Ich finde es sinnvoll, vor Ort zu helfen.»

Das will er nach Möglichkeit auch 2010 wieder tun. «Bosnien oder der Kosovo sind nicht Kroatien, der Aufbau verläuft schleppend», weiss der Familienvater. Anders gesagt: Hilfe ist nötig.

**Impressum flugplatznews**

© Herausgeber: Kommunikation Luftwaffe in Zusammenarbeit mit dem Flugplatzkommando Meiringen  
 Redaktion: Jürg Luchs (Leitung), Marcel Ammon (Koordination), Oliver Gut (Text), Franz Blatter (Fotokoordination)  
 Titelbild: Urs Matti  
 Konzept/Layout: Atelier KE, Beat Kehrl, Meiringen  
 Druck: Thomann Druck AG, Brienz  
 Ausgabe: Dezember 2009  
 Auflage: 28'000 Exemplare, gratis verteilt an sämtliche Haushalte der Amtsbezirke Oberhasli und Interlaken

