

Zuversicht trotz weltweiter Krise

Die Premex Reactor AG ist Spezialistin auf dem Gebiet der Hochdrucktechnik

In der Branche nimmt der Betrieb in der Lengnauer Industriezone Moos eine Vorreiterrolle ein. Fast 70 Prozent des Umsatzes werden im Exportgeschäft erzielt – und dieses soll noch ausgebaut werden.

EDI GUBLER

Die Autoklaven und Rührwerke aus dem Hause Premex sind immer Spezialanfertigungen. Sie werden in Zusammenarbeit mit den Kunden weiterentwickelt und deren speziellen Bedürfnissen angepasst. So vielseitig wie die chemischen Prozesse sind, genau so vielseitig können die Anlagen sein. Hauptsächlich sind es die Ideen von Hans Peter Zbinden, die in der Geschäftsstrategie der zweiten Generation umgesetzt werden. Eines der Ziele der Premex Reactor AG ist, ausserhalb Europas neue Absatzmärkte zu erschliessen. Andrea Zbinden-Preuss: «Weltweit besuchen wir neue Messen im Fachgebiet Verfahrenstechnik und Biotechnologie. Wir wollen uns präsentieren und hoffen, so eine Vertretung für die Produkte aufbauen zu können. Bereits erfolgreich Fuss fassen konnte Premex in Russland, China und Südafrika.» Absatzgebiete wie Indien und Brasilien würden verstärkt bearbeitet. Es erstaunt nicht, dass die Lengnauer Firma fast 70 Prozent des Umsatzes im Exportgeschäft erzielt. Die Zukunftsaussichten der Branche und der Premex werden von der Verwaltungsratspräsidentin positiv beurteilt: «Wir treten genau in jenen Märkten auf, bei denen das grösste



STARKES DUO Andrea und Hans Peter Zbinden-Preuss führen die Premex Reactor AG sehr erfolgreich. EGL

UPDATE

HOCHDRUCKAUTOKLAVEN SIND Geräte, die mit Temperatur und Druck chemische Prozesse auslösen. Wichtig kann dabei die Durchmischung der Lösungen sein. Dazu braucht es die Magnetrührer. «Autoklav» (griechisch/lateinischen) bedeutet selbstverschliessend. (SL)

Wachstumspotenzial erwartet wird – auch während und trotz der weltweiten Krise.»

Zwei weitere Standbeine

Eine weitere nachhaltige und erfolgreiche Geschäftsstrategie war die Erweiterung der Firma mit zwei neuen Standbeinen. Als Handelsprodukt und optimale Ergänzung zu den Autoklaven und

Magnetrührern verkauft die Premex Temperiergeräte für Bereiche von minus 120 bis plus 400 Grad Celsius der Firma Peter Huber, Kältemaschinenbau GmbH in Offenburg. Die Wartung dieser Produkte wurde dem Spezialisten der Kältetechnik, der Firma Coolman in Lengnau, anvertraut.

2004 entstand die Idee eines Verbundes von Spezialisten. In einem Pool sind die deutsche Firma ILS als Planungsbüro für das chemische Verfahren, die holländische Pro Control (Planung und Bau der Steuerung) und die Premex (Konstruktion und Bau der Anlagen) zusammengeschlossen. So kann die Lengnauer Firma der Kundschaft Gesamtlösungen anbieten. Diese zukunftsorientierte Verfahrenstechnik mit einem grossen Entwicklungspotenzial war einer der Hauptgründe für die Unterstützung der Wirtschaftsförderung für die geplante Erweiterung. Denn die stetige und erfreuliche Entwicklung der Firma führte dazu, dass Entwicklung, Produktion, Administration und Lager immer enger zusammenrücken mussten. Ein Arbeiten unter optimalen Bedingungen ist kaum mehr möglich. Die Geschäftsführung prüfte daher die Planung eines Um- und Anbaus, mit dem im letzten Jahr begonnen wurde.

Renommierte Weltfirmen gehören zur Kundschaft

1976 gründeten Klaus Preuss und André Schlageter die Kollektivgesellschaft Medimex, Schlageter und Preuss. Firmenzweck war, medizinische Apparate herzustellen. Bald wurde die Geschäftstätigkeit erweitert und aus Italien importierte Hochdruckautoklaven vertrieben. Dieser Zweig florierte. Bald stellten die beiden Jungunternehmer fest, dass die eingeführten Maschinen zu wenig auf die Kundenbedürfnisse abgestimmt waren. Darum entschieden sich Schlageter und Preuss, die Produkte im eigenen Betrieb herzustellen. Dank dem technischen Flair und der Innovationsfreudigkeit von Klaus

Preuss wurde die Firma mit ihren kundenspezifischen Sonderanfertigungen bald zu einem geschätzten Partner der Chemie-, Pharma- und Petroindustrie. Auf der Kundenliste standen namhafte Weltfirmen wie Novartis, BASF, Givaudan oder Roche. Trotz Geschäftserfolgen kams zur Trennung: André Schlageter übernahm die Sparte medizinische Apparate und Klaus Preuss führte die Entwicklung und Produktion der Hochdruckautoklaven und Magnetrührer weiter. 1996 erfolgte die Umwandlung in eine Familien-AG mit der neuen Firmenbezeichnung Premex Reactor AG. Nach der Jahrtausendwende

zog sich Klaus Preuss immer mehr aus dem Tagesgeschäft zurück. 2005 übernahm Tochter Andrea Zbinden-Preuss das Präsidium des Verwaltungsrates, die Aktienmehrheit und die Leitung der Abteilungen Marketing und Finanzen. Ihr Gatte Hans Peter Zbinden wird CEO und ist für Verkauf, Produktion und Technik zuständig. Firmengründer Klaus Preuss bleibt weiterhin Mitglied im dreiköpfigen Verwaltungsrat. Die Premex Reactor AG an der Industriestrasse 11 in Lengnau beschäftigt heute 18 Personen, davon drei Freelancer und einige Teilzeitangestellte. (EGL) www.premex-reactorag.ch

Holzbrücke bleibt offen

«SF bi de Lüt – Live» aus Büren

In der gestrigen Ausgabe wurde über verschiedenen Verkehrsbehinderungen vor, während und nach der Direktsendung des Schweizer Fernsehens SF 1 «SF bi de Lüt – Live» berichtet. Es stand geschrieben, dass am 9. August die Holzbrücke während der Live-Sendung für den Verkehr gesperrt sei. Kathrin Berger, Gemeinderätin und Koordinatorin für den Grossanlass, berichtigt: «Das stimmt nicht. Einzig das Abbiegen nach rechts in die Hauptgasse wird – wie an den Markttagen – nicht möglich sein. Dafür wird das Linksabbiegeverbot aufgehoben.» Im Stedli ist wegen der Übertragungswagen das Parkieren ab Donnerstag, 6. August, nur beschränkt möglich. (SL)

Schwäne umgesiedelt

Schwarzschwäne auf dem Thunersee

Der Verein Thunersee-Schwänensee hat die vier verbliebenen Schwarzschwäne verlegt. «Aus tierschützerischen Gründen» befänden sich die Schwäne nun in einer «Aussenstation in der Schweiz», teilte der Verein mit. Wo genau sich die Tiere aufhalten, ist jedoch nicht bekannt. An eine Freilassung in den See sei nicht zu denken, da sich die Tiere gegen Feinde und die Strömung der Aare nicht hätten wehren können, so der Verein. Er ist seit kurzem neuer Besitzer der bei Tierschützern umstrittenen schwarzen Schwäne.

Nun will der Verein eine neue Generation von Schwarzschwänen aufziehen, die nicht an spezielle Örtlichkeiten gewöhnt ist. «So rasch wie möglich», lautet das Ziel, soll es auf dem Thunersee wieder schwarze Schwäne geben. (JOH/MGT)

Traum von Bremgarten kann wieder geträumt werden

Bis 1954 fanden in Bern Autorennen statt – Adriano Cimarosti stand als Bub erstmals am Strassenrand und wirft einen Blick zurück

In einem Monat findet in Bern ein Grand-Prix-Revival statt. Die Autos sehen noch gleich aus, ansonsten wird nicht mehr viel so sein wie vor 55 Jahren.

JOHANNES REICHEN

Wenn in einem Monat, am 23. August, alte Autos in der Nähe von Bern ihre Runden drehen, wird fast nichts mehr so sein, wie es einmal war. Die Piloten werden nicht auf Zeit fahren, ihre Kurven nicht auf der einstigen Rennstrecke drehen, und es wird auch der Sicherheit Genüge getan. Die Autos aber werden noch gleich aussehen wie damals. Und Adriano Cimarosti wird wieder am Strassenrand stehen, wie früher beim Grossen Preis von Bern. 1947 war er erstmals dabei, an der Hand seines Vaters. Der war Chauffeur des italienischen Botschafters in Bern, und auf der kleinen Zuschauertribüne entdeckte Cimarosti seine Leidenschaft.

Seither hat er die Geschichte des Autorennensports aus nächster Nähe verfolgt, 40 Jahre lang war er Redaktor der Automobil Revue. Er hat GPs auf der ganzen Welt miterlebt, in Australien, Malaysia oder Indianapolis, und er hat preisgekrönte Bücher zum Thema geschrieben. Jetzt gehört er dem Verein

DER MEMORIAL-GP

Am 23. August werden in Bern rund 350 Autos und 70 Töffs am Memorial-Grand-Prix teilnehmen. Er führt vom Westside nach Frauenkappelen und zurück und wird vom Verein GP Suisse Memorial organisiert. Das Budget beträgt eine Million Franken. In der Woche vor der Demonstrationsfahrt werden in Frauenkappelen 40 Oldtimerwagen und eine Gedenk Ausstellung zum Schweizer Formel-1-Fahrer Clay Regazzoni zu besichtigen sein. Infos unter www.gp-suisse.ch. (JOH)

GP Suisse Memorial an, der die Demonstrationsfahrt organisiert. Er hat ein grosses Wissen über den Autorennensport und viele Erinnerungen.

Ein Symbol für die Freiheit

Die Geschichte der Berner Autorennen fand zwischen 1931 und 1954 statt. Regelmässig sorgten die schnellen Gefährte für Begeisterung in Bern. «Die Leute hatten einen Traum», und der Traum war das Auto. Nur wenige konnte sich eines leisten, hier konnte man sie wenigstens besichtigen.

Stand ein Grand Prix bevor, so wurde beim Bahnhof ein grosses Schaufenster errichtet,



GRAND PRIX 1953 Die Rennfahrer biegen nach der Forsthauskurve in die Zielgerade ein. ARCHIV ADRIANO CIMAROSTI

das auf den Anlass aufmerksam machte. Am Kiosk gab es Eintrittskarten zu kaufen, und an den Tramleitungen hingen GP-Fähnchen. «Es herrschte eine besondere Stimmung», sagt Cimarosti. Von der Umwelt habe damals noch niemand gesprochen. «Die Einstellung zum Auto war anders als heute. Es war ein Symbol für Wohlstand und Freiheit.» Und die Fahrer waren den Jungen Idole.

Die Gefährlichkeit der Strecke

Hinzu kam, dass der GP eine wichtige Stellung im Veranstal-

tungskalender Berns einnahm. «Die Rennen sorgten auch für Arbeit, Hotellerie und Gastgewerbe lebten gut vom GP», so der 72-jährige. Der Parcours aber hatte es in sich. Der Berner Parcours stand etwa jenen von Monza oder Monaco in nichts nach. Im Gegenteil. «Leider war die Strecke ziemlich gefährlich.» «Berüchtigt war vor allem die Eymattkurve.» Den Fahrern machte der Lichtwechsel zu schaffen, wenn sie in den Wald fuhren. Drei erschwichten die Kurve nicht – sie kamen zu Tode. Die Geschwindigkeiten waren

schon damals äusserst hoch, 1936 wurde der Rundenrekord mit durchschnittlich 169 Stundenkilometern erreicht. Die Sicherheit konnte da nicht mithalten.

Disziplinloses Publikum

1947 dann, als Cimarosti erstmals dabei war, wurden die Organisatoren überrumpelt. 110 000 Eintritte für Trainings und Rennen wurden verzeichnet. «Es gab zu wenig Sicherheitskräfte und ungenügende Absperrungen», sagt er. «Wegen der Disziplinlosigkeit des Publi-

kums, die mit ziemlichen Verzögerungen verbunden war, konnte der Endlauf erst mit anderthalb Stunden Verspätung gestartet werden», hat der Journalist einmal geschrieben. «Immer wieder überquerten Zuschauer die Fahrbahn und mussten zurückgewiesen werden.»

Als sich ein Fahrer auf die Ehrenrunde begab, erfasste er einen Jungen. Der 10-Jährige starb, beim gleichen Rennen gab es noch zwei weitere Todesopfer. Zwischen 1947 und 1954 starben in Bern neun Menschen (Fahrer wie Zuschauer), und es gab 44 Verletzte. «Das wurde in Kauf genommen», sagt Cimarosti. Nur von der Kirche gab es Widerstand.

Das Ende der Wettrennen

«In der Nachkriegszeit gab es aber immer wieder Unglücke», erinnert er sich. Jenes von Le Mans 1955, als es über 80 Tote gab, war eines zu viel für Bern. Der bernische Regierungsrat verbot den Grossen Preis noch im gleichen Jahr, und daraufhin unterband das nationale Parlament Autorennen.

Seither wird in der Schweiz nicht mehr um die Wette gefahren. Adriano Cimarosti hätte nichts dagegen, wenn sich das irgendwann mal wieder ändern würde.