

Ehrung des Lebenswerkes von Bruno Rixen – Der Erfinder und Seilbahnkönig der Wasserski- und Wakeboardanlagen - Am 01.10.2018 fand aufgrund der Übergabe an Herrn Dr. Söhnchen eine Ehrung des Lebenswerkes von Bruno Rixen in der Wasserskianlage in Aschheim statt. Kunden, Lieferanten, Mitarbeiter als auch Partner nahmen aktiv an dem Leben von Bruno Rixen durch den Vortrag von Herrn Dr. Söhnchen teil.

Ehrung des Lebenswerkes von Bruno Rixen – Der Erfinder und Seilbahnkönig der Wasserski- und Wakeboardanlagen

Am 01.10.2018 fand aufgrund der Übergabe an Herrn Dr. Söhnchen eine Ehrung des Lebenswerkes von Bruno Rixen in der Wasserskianlage in Aschheim statt. Kunden, Lieferanten, Mitarbeiter als auch Partner nahmen aktiv an dem Leben von Bruno Rixen durch den Vortrag von Herrn Dr. Söhnchen teil.

Bruno Rixen (87) der Erfinder der Wasserskiseilbahn beschrieb sein Lebenswerk wie folgt, welches mit Bildern und Anekdoten in der Präsentation dargestellt wurde:

„Als mein Vater 1944 starb, musste ich schon früh Verantwortung übernehmen und meiner Mutter bei den vielen zusätzlichen Aufgaben helfen.

Mit der Mittleren Reife erfolgte mein Übergang ins Berufsleben. Es gelang mir eine Lehrstelle als Kraftfahrzeug-Mechaniker zu finden, in einer kleinen Reparaturwerkstatt mit zwei Meistern und zwei Lehrlingen. Ackerschlepper und Dieselmotoren wurden mein hauptsächliches Tätigkeitsfeld, eine für mich sehr herausfordernde Ausbildung. Ich konnte die Gesellenprüfung vorzeitig ablegen und habe sie mit Auszeichnung bestanden. In meinem Heimatdorf Groß Buchwald und Umgebung konnte ich die Bauern bei der Umstellung von der Arbeit mit Pferden auf den Einsatz von Ackerschleppern beraten und habe somit gelegentlich eine Vermittlungsprovision erhalten.

Im 2. Lehrjahr gründete ich eine Firma, um für die Bauern Flachs zu raufen, wofür ich eine Maschine kaufte und umkonstruierte, bis sie funktionstüchtig war. Mit dem Verkauf von Schleppern und dem Flachsraufen habe ich mein Studium in Kiel finanziert und konnte mir sogar eine neue BMW-„Isetta“ leisten.

Nach dem Studium habe ich einen Kommilitonen zu einer Europareise mit meiner Isetta eingeladen und entdeckte in Holland junge Leute hinter einem Motorboot Wasserski fahren. Dort erfüllte ich mir einen langgehegten Wunsch. Der Start mit Paar-Skiern klappte sofort, und das Erlebnis war so beeindruckend, dass ich meinem Freund eine Runde bezahlte und ihn

Ehrung des Lebenswerkes von Bruno Rixen

Geschrieben von: Georg
Sonntag, 07. April 2019 um 08:16 Uhr

auch noch überreden musste.

Als Ingenieur bei der Schreibmaschinenfabrik Olympia (einer von 13000 Mitarbeitern) habe ich dann viel darüber nachgedacht, wie ich mir dieses Wasserski-Erlebnis ohne Motorboot weiterhin ermöglichen könnte.

Naheliegender war eine Seilbahn als Zugmittel. Ich begann zu zeichnen und zu berechnen. Mein Vorteil war, dass ich nie zuvor eine Seilbahn gesehen hatte. Somit war ich nicht vorbelastet in meinen technischen Entscheidungen, hatte aber auch keine Ahnung von den vielen technischen Schwierigkeiten, die mich erwarten würden. Sonst wäre es sinnvoller gewesen, aufzugeben. Aber ich hatte das Buch „Mein Erfolgserlebnis“ von Oskar Schellbach gelesen, die Macht des positiven Denkens erkannt und gelernt, dass man seine Ziele nur erreicht, wenn man ständig daran glaubt.

Die Herstellung eines Paar Skier hat unvorhergesehen schon die Hälfte meines Urlaubs von 14 Tagen in Anspruch genommen. Zunächst brauchte ich ein 460 m langes Umlaufseil von mindestens 4 mm \varnothing . Das hat ein Freund für mich gekauft. Die Umlenkräder erhielt ich von einem Mähdrescher meines Bruders. Für deren Aufhängung in 6 m Höhe durfte ich Bäume benutzen, wofür der Förster 3 DM verlangte.

Als Antrieb diente anfangs ein geliehener Ackerschlepper „Lanz-Bulldog“. Zum Gleiten von der 3 m langen Startrampe benutzte ich einen kleinen Wagen. Der Start gelang damit sofort und ich fuhr quer über den Bordesholmer See. Hurra, es hat geklappt! An dem spitzen Winkel von der 81° Kurve bekam ich plötzlich Schlaffseil, und die sofort folgende Beschleunigung ließ mich im Schilf landen. Mein erster Gedanke war: Der Traum vom Rundumfahren ist aus! Doch wo ein Wille ist, ist auch ein Weg. Zeichnerisch hatte ich herausgefunden, das Problem der Umlenkung an den Kurven dadurch zu lösen, dass der Skiläufer vorher einige Meter nach rechts hinausfährt.

Wenig später zeigte sich ein noch viel größeres Problem. Das Umlaufseil dreht sich um sich selbst! Wenn der Skiläufer durch Fahrtrichtungsänderung Schlaffseil bekam, wickelte sich die Schleppleine um das Umlaufseil. Der Verbindungshaken zwischen Schleppleine und Umlaufseil hebelte es bei 70% der Umläufe über die scharfe Kante des nächsten Umlenkrades, es wurde abgequetscht, und alles fiel ins Wasser.

Wie oft musste ich die beiden Seilstücke durch stundenlanges Spleißen wieder zusammenfügen!

Im Urlaub des 2. Jahres hatten meine freiwilligen Helfer – und natürlich auch ich - den Wunsch, nicht mehr nach jeder Runde aufhören zu müssen, sondern kontinuierlich weiter zu fahren. Dazu musste das Umlaufseil über Wasser angetrieben werden und nicht vom Land aus. Die Lösung war ein Rad mit einer Doppelrille zu verwenden, die untere für das Umlaufseil über dem See und die obere für das Antriebsseil auf dem Hügel Eckholm, der zufällig hoch genug war.

Der spitze Winkel von 19° an diesem frei schwebenden Doppelrillenrad machte uns gar keine Schwierigkeiten. Da uns das Anheizen des Glühkopfs vom Bulldog zu lange dauert habe ich

Ehrung des Lebenswerkes von Bruno Rixen

Geschrieben von: Georg

Sonntag, 07. April 2019 um 08:16 Uhr

meine Isetta mit der Flachsraufe verbunden und als Antrieb verwendet.

Um die Kapazität zu vervielfachen, mussten weitere Läufer bei voller Seilgeschwindigkeit an- und wieder abgekuppelt werden. Das war die größte Herausforderung, die mich monatelang bewegte, immer und überall. Schließlich kam der erlösende Gedanke, jedoch zu schön, um wahr zu sein: nämlich nicht unter dem Seil zu starten, wie bei allen anderen Seilbahnen, sondern seitlich im Abstand der 18 m langen Schleppleine.

Die ersten zeichnerischen und theoretischen Ermittlungen der Beschleunigung brachten phantastische Ergebnisse. Eine Test-Aufstellung der Bahn an Land ergab den praktischen Beweis. Es bestätigte sich dabei auch, dass die Erfindung des 2-Seil-Systems zur Kompensierung des Seildralls die einzige Lösung war. Der entscheidende Test konnte aber nur auf dem Wasser erfolgen.

In Ahrensburg bei Hamburg fand ich mit dem Bredenbeker Teich einen geeigneten See, leider im Landschaftsschutzgebiet. Eine Alternative konnte ich in diesem Jahr nicht finden. Ich baute die Bahn mit meinem Schlossermeister und freiwilligen Ahrensburger Helfern auf, um sie öffentlich gegen Bezahlung zu betreiben, denn wir mussten auch noch die Nachfrage und die Wirtschaftlichkeit beweisen.

Mit einer kleinen Transportseilbahn wurde jede Schleppleine einzeln in Startposition gebracht.

Die jetzt 4-eckige Bahn war mit denkbar geringsten Mitteln hergestellt. Die 4 Umlenkrollen hatten nur 35 cm \varnothing . Der Motormast hatte keinen Ausleger. Darum wurde er mit einer Neigung von 45° aufgestellt. Der Dieselmotor an der Mastspitze trieb die beiden Antriebsräder von inzwischen 70 cm \varnothing an. An dem 600 m langen Umlaufseilpaar waren 4 Mitnehmer verteilt. Jeder Mitnehmer hatte 4 Keilklemmen. Jede der 4 Keilklemmen verband 2 Seilenden mit einander und garantierte absolute Rutschfestigkeit der Mitnehmer.

Wir konnten die Schleppleinen während der Fahrt abkuppeln, aber noch nicht mechanisch zurückbringen. Sie fielen jedes Mal ins Wasser und mussten mit einem kleinen Ruderboot zum Startplatz zurückgebracht werden.

Diesen provisorischen Betrieb konnten wir im Juni und Juli aufrechterhalten. Dann kam eine Abbruchverfügung, weil die Bahn im Landschaftsschutzgebiet nicht genehmigt war. Also war wieder eine große Schwierigkeit aus dem Weg zu räumen. Als ich abends nach Hause fuhr, kam ich am See an einem Altersheim vorbei. Dort sah ich 20 Stühle in 2 Reihen. Mir wurde sofort klar, dass uns die alten Leute beim Wasserskifahren zugesehen hatten. Davon machte ich ein Foto und schickte es dem Landrat mit ausführlicher Erläuterung der Situation sowie des sportlichen Wertes des Wasserskilaufens. Das brachte die nachträgliche Genehmigung mit der Auflage, die Bahn in jedem Winter abzubauen.

Der nächste Stolperstein ließ nicht lange auf sich warten. Die beiden Umlaufseile hatten verschiedene Längendehnung. Deren monatlicher Ausgleich war zur Vermeidung von Seilschäden unumgänglich, aber mit den 16 Keilklemmen der 4 Mitnehmer auf Dauer zu aufwendig.

Nach den jeweils 2 Jahren in Bordesholm und Bredenbek war klar, dass Wasserski mit der

Ehrung des Lebenswerkes von Bruno Rixen

Geschrieben von: Georg

Sonntag, 07. April 2019 um 08:16 Uhr

Seilbahn und auch das Starten bei voller Geschwindigkeit möglich sind, was sehr lange bezweifelt worden war, auch vom TÜV.

Inzwischen war genügend Nachfrage erwiesen. Deshalb konnten wir in der Schweiz mit einem führenden Seilbahn-Hersteller einen Lizenzvertrag über 55.000 DM abschließen. Diese Firma war für Sonderkonstruktionen bekannt und verfügte über ein großes Konstruktionsbüro mit 60 Ingenieuren und Technikern. Die 1. Bahn „Made in Switzerland“ sollte auf dem Neuenburger See aufgestellt werden. Allerdings ließen sich Genehmigung und Aufbau in jenem Sommer nicht mehr realisieren. Als Entschädigung unterstützte mich der Firmeneigentümer mit 30.000 DM für eine eigene Bahn in Niendorf auf der Ostsee. Dort hatten wir schon die Genehmigung für eine 1.200 m lange viereckige Seilbahn. Die beiden Umlaufseile waren jetzt 7 mm dick, damit 3 x stärker als vorher in Bredenbek, und alle Seilräder hatten nun schon einen Durchmesser von 700 mm.

Mit der Niendorfer Seilbahn endete die Zeit der Prototypen.

Obwohl die wesentliche Entwicklung der Wasserski-Seilbahn nun abgeschlossen war, wurden bis heute aufgrund neuer Erkenntnisse Verbesserungen vorgenommen. Zum Beispiel die Schlepplinen-Automatik, bei der eine Fanggabel das Kugelseil der Leinen auffängt. Eine kleine Transportseilbahn transportiert es nach unten zum Bedienstand, wo der Griff am Bedienstandrohr gehalten wurde, und das Kugelseil dann im oberen Magazin abgelegt wird. Wie noch heute konnten dort insgesamt 12 Schlepplinen zum Starten bereitgehalten werden. Die erste Bahn mit der Schlepplinen-Automatik und geräuschlos gekapseltem Dieselmotor habe ich mit meinem spanischen Partner Humberto Armas 1966 in Benidorm auf dem Mittelmeer errichtet. An dieser Bahn sind während ihrer bis heute 75.000 Betriebsstunden 17 Mio. Wasserski-Kilometer gefahren worden.

Wenige Jahre später habe ich auch für die Schlepplinen-Automatik eine pneumatische Steuerung entwickelt.

Zur weiteren Bedienungserleichterung werden die Bahnen heutzutage mit einem Frequenzumrichter gesteuert, der auch dafür sorgt, dass die Geschwindigkeit bei Meisterschaften auf 0,5 km/h exakt eingehalten wird.

Für Eigentümer, die sich nicht täglich an ihrer Seilbahn aufhalten, erlaubt unser Kontroll-System jederzeitige Überprüfung der Umsätze per Smartphone von jedem Ort zu jeder Zeit.

Eine wichtige Entwicklung ist ferner unsere 2-Mast-Bahn, die nur 15 % der Wasserfläche und der Investition erfordert. Sie ist üblicherweise ca. 150 m lang, kommt mit 25 m Breite aus und wird in ihrer Vielseitigkeit nicht nur für die Anfänger eingesetzt, sondern ebenso von den Könnern unter den Wasserskiläufern und den Wakeboardern benutzt. Oft leihen wir diese kleinen Bahnen auch für kurzfristige offizielle Veranstaltungen aus, wie zum Beispiel für das Hamburger Alstervergnügen, die Kieler Woche und das Bregenzer Stadtfest.

Wir waren immer Weltmarktführer und haben 2010 den Bayerischen Exportpreis erhalten. Unsere 410 Seilbahnen befinden sich in über 45 Ländern der Erde. Sie haben in 6.750 Betriebsjahren insgesamt 1,6 Milliarden Wasserski-Kilometer absolviert, die Strecke 11 mal Erde zur Sonne – und das ohne einen in der Technik begründeten Unfall.

Ehrung des Lebenswerkes von Bruno Rixen

Geschrieben von: Georg

Sonntag, 07. April 2019 um 08:16 Uhr

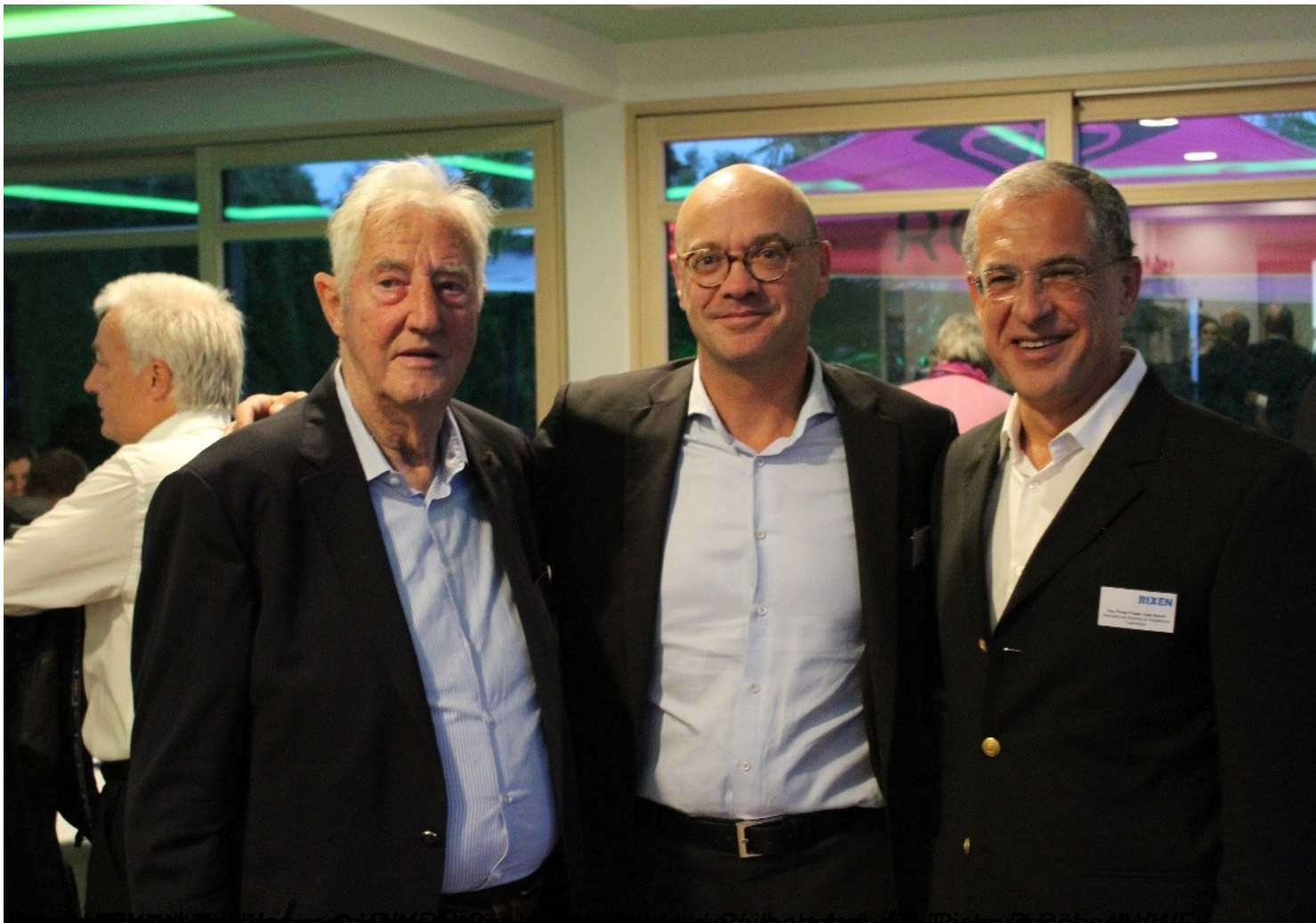
Der Internationale Wasserski- und Wakeboard-Verband IWWF bemüht sich um die Anerkennung des Wakeboardens als olympische Disziplin. Dabei spielen die hohe Kapazität der Seilbahn und die schnellere Verbreitung des Sports durch die 2-Mast-Bahn eine entscheidende Rolle.“

Qualität, Zuverlässigkeit, Innovation und Vision waren immer die Antriebskraft und der Erfolg des Weltmarktführers RIXEN. Der Weltmarktführer wird durch Dr. Richard Söhnchen, geschäftsführender Alleingesellschafter der Autision Group in München, in die Zukunft geführt. Die Gruppe besteht aus eigenständigen Unternehmen mit über 120 Mitarbeitern im Sondermaschinenbau für Robotik und Messtechnik. In den letzten 5 Jahren wurde die Gruppe mit 10 Innovationspreisen prämiert. Wichtige Kompetenzen der Steuerungstechnik und Seilprüfung wurden in der Winspect GmbH gebündelt. Dieser Bereich bringt langjährige Technologie-Kompetenzen bei Seilbahnen mit.

Jose Antonio Perez Priego, Präsident des IWWF (Internationaler Wasserski und Wakeboard Verband), betonte im Namen des Verbandes: "IWWF freut sich sehr, dass das Unternehmen Rixen, der Eckpfeiler unseres Sports, jetzt in guten Händen ist und sein Innovationserbe mit Dr. Söhnchen an der Spitze einer neuen technischen Revolution fortsetzen wird". Hierzu auch mehr unter: <http://iwwfed.com/iwwf-president-meets-new-owner-of-rixen/>

Ehrung des Lebenswerkes von Bruno Rixen

Geschrieben von: Georg
Sonntag, 07. April 2019 um 08:16 Uhr



~~https://www.waiver.com/albums/central-server/RIXEN-Georg-Way-GMBH/1662418630/1662418630~~