



XXXXXX. xksjs sjkdsjd akjsd salks
sds kdks ksjdnns salkdsdn askln
dlksadlsdknnsdn.

”JAG KLARAR MIG SJÄLV OCH NÅR BÄTTRE RESULTAT ÄN NÅGON ANNAN”

Historien om Christoph Rassy's väg från nyinvandrad varvsarbetare med två tomma händer till framgångsrik varvsägare är en klassisk framgångssaga. Men vägen har varit lång och bitvis hård.

TEXT: CURT GELIN FOTO: DAN LJUNGVIK & BÄTNYTT ARKIV

Det är ingen slump att båtarna från Hallberg-Rassy ses som ett ideal bland långseglare. Det förstår den som möter båtbyggare Christoph Rassy. I 40 år drev han sitt varv med fast hand och med kvalitet och likviditet som ledstjärnor.

– Mina båtar var en del av mig, jag följde en linje och bestämde själv, resten gav sig, säger han.

Ett talande exempel är försäljaren som tyckte att varvet behövde nya däcksluckor. ”Mina är bättre”, hävdade han.

– Jaså du, sa Christoph, lade luckan på golvet, klev upp på skrivbordet och hoppade jämfota ner på den med sina 100 kilo. Försäljaren flämtade, men luckan höll och han fick beställningen.

Alla som hade med Christoph att göra lärde sig att ha koll när de mötte honom. De som inte hade det, körde han över, oavsett om de var försäljare, anställda eller utomstående.

– Jag klarar mig själv och når bättre resultat än någon annan, var hans inställning. Stora ord, men sådan var han redan i ungdomen vid Starnberger See i Bayern.

– Det var fullt med båtar på sjön, jag var

båttokig och hade åsikter. Så snart jag visade mig sa folk: ”Täck över båtarna, glasmästaren kommer”. Jag kritiserade allt, även på varven där jag jobbade, vilket ogillades och jag vantrivdes, minns Christoph.

Många hade stillat sig, men Christoph svarade i stället på en annons: Nötesunds Varv på Orust sökte lärlingar.

Varvsägaren frågade: ”När kan du börja?” Genast, svarade Christoph, tog tåget till Göteborg och bussen till Nötesund. Historien om att han cyklade från Tyskland är bra, men inte sann.

Det blev en tuff start. Christoph kunde inte mycket och inte språket.

Men han frågade mycket och när arbetskamraterna såg att han lärde sig fort och minde bra, blev de hjälpsamma.

– Snart lånade jag en lada, den var ”luskall” på vintrarna och enda värmen var i bilen när jag körde dit och hem. Men jag byggde jollar som jag sålde. Vinsten från en gick till en ny och en till, tills jag kunde bygga en Folkbåt för 5 000 kronor. Den sålde jag för 12 000 kronor, som var mycket pengar då, så jag blev förbannad när jag blev skönstaxerad.

SOM EN FÖLJD fick Christoph rådet att satsa vinsten i en ny båt inom samma år. Det kom från

Fakta **CHRISTOPH JOHANN AUGUST RASSY**

Ålder: Snart 80 år
Familj: Hustru Mai, sönerna Magnus 47 år och Tomas 45 år
Bostadsort: Ellös, Orust
Favoritfärdmål: Neustadt, Tyskland
Egen HR-favorit: HR 62
Annan favoritbåt: Fleming 65



XXXXXX. xksjs sjkdsjd akjsd salks
sds kdks ksjdnns salkdsdn askln
dlksadlsdknnsdn.

en kund på Nötesund, som förstått hans för-
måga.

– Han hade sett mig och sa: Du kan bygga,
arbetar här på varvet om dagarna och åt dig
själv all annan tid. Varför slutar du inte och
bara bygger åt dig själv i stället?

Och så blev det. Vid nyss fyllda 30 startade
Christoph eget, Rassy Båt i Harry Hallbergs
tomma varv i Kungsviken.

– Men var skulle jag få 92 000 kronor från,
som Harry ville ha? Mannen i Nötesund sade:
”Du har 42 000 kronor. Gå till banken och
låna 50 000 kronor, men behåll tio, som du
betalar av på ett par år, då har du att leva på,
du är likvid”.

Det rådet lydde Christoph. Lånet betalades
av med förtjänsten på båtarna han byggde och
med hjälp av stor sparsamhet. Det sista ser den
som vågar sig upp till den låga, fallfärdiga lä-
genheten i det gamla varvet i Kungsviken.

Efter köpet av Harrys varv har Christoph
aldrig lånat. Hemligheten är att till första byg-
get höll beställaren med material och att köpa-

ren betalade bra, för arbetet blev förstklassigt.

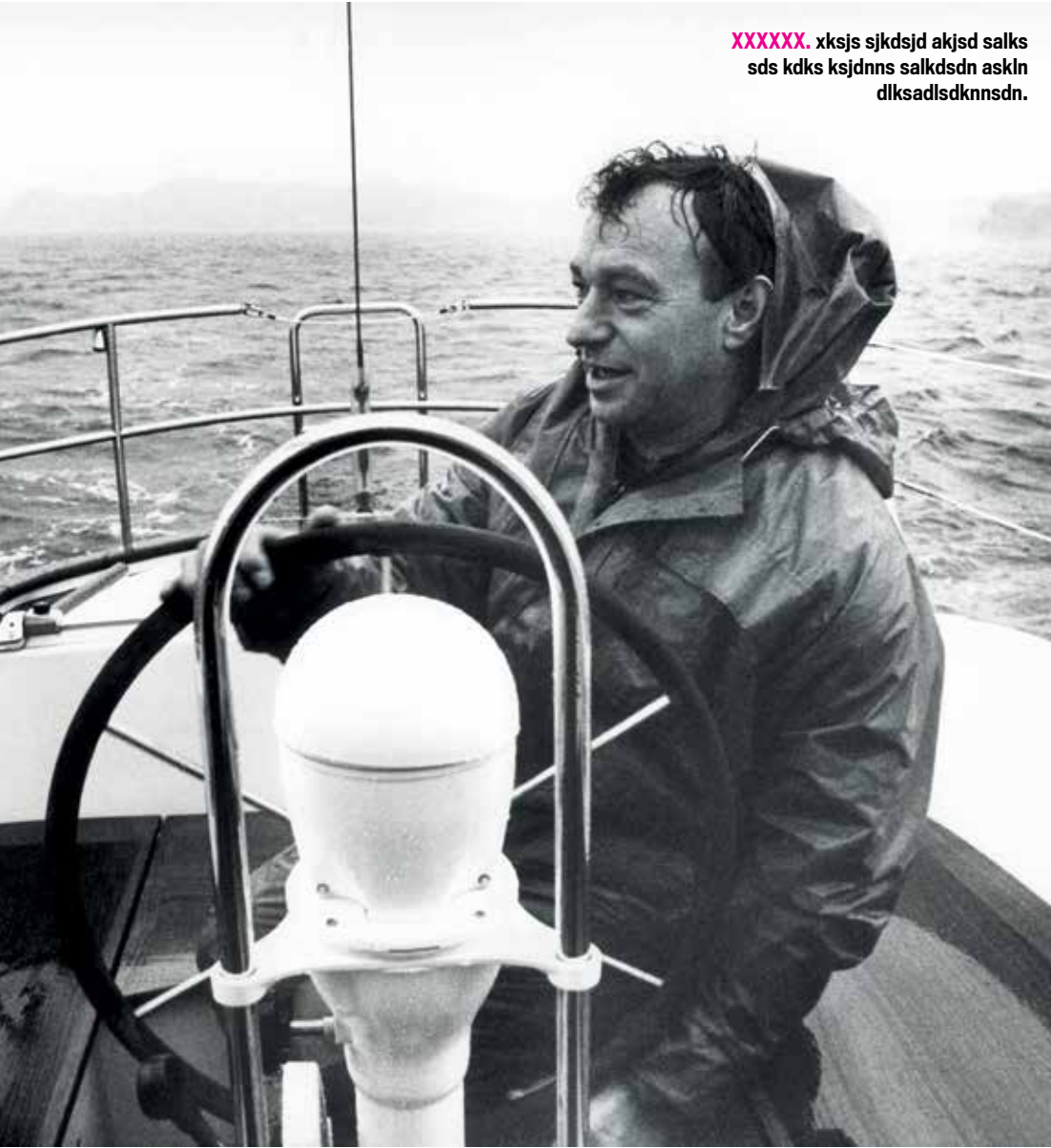
– Det passade mig att slippa ligga ute med
pengar. Men inte att beställare först gjorde
upp om priset sedan om båten, att de var bygg-
herrar. Efter ett par år när jag hade tomt på
beställningar, förstod jag att trätiden var slut
och att seriebygge i plast var framtiden. 1967
föddes därför Rasmus, en seglande motorseg-
lare ritad av Olle Enderlein, den tidens bäste.
Jag visade ritningarna för en firma i Hamburg,
som sade: ”Åk hem och bygg, den kan vi sälja.”

Stöddiga, snygga linjer, stark motor, dog-
house, dubbelruff och mahognyinredning gav
sedan så pass över att Christoph kunde köpa
Harry Hallbergs nya varv i Ellös framför näs-
san på storfinansen.

MEN CHRISTOPH VAR OKÄND och Harry känd, så
han var tyst om köpet. Först på tillträdesdagen
meddelades nyheten i lokaltidningen att Hall-
berg-Rassy Varv hade bildats. Dubbelnamn lät
bättre, var en gest till Harry och berömda varv
hette så. ▶



XXXXXX. xksjs sjkdsjd akjsd
salks sds kdks ksjdnns
salkdsdn askln dlksadls-
dknnsdn.



XXXXXX. xksjs sjkdsjd akjsd salks
sds kdks ksjdnns salkdsdn askln
dlksadlsdknnsdn.



XXXXXX. xksjs sjkdsjd akjsd
salks sds kdks ksjdnns
salkdsdn askln dlksadls-
dknnsdn.



XXXXXX. xksjs sjkdsjd akjsd salks sds kdks
ksjdnns salkdsdn askln dlksadlsdknnsdn.

I UR OCH SKUR. Christoph Rassy drev sitt varv framgångsrikt i 40 år med kvalitet och likviditet som ledstjärnor. Sedan 2003 är det sonen Magnus som driver verksamheten.

Han la luckan på golvet och hoppade jämfota ner på den med sina 100 kilo. Försäljaren flämtade, men luckan höll.

I Ellös sålde Rasmus som smör. Men Misil, Mistral och Mistress som ingick i köpet, sackade. Lösningen blev Monsun 31. Med långköl, vindruta, teakreling, teak i sittbrunnen, mahogny i salongen och rejäl motor, blev den också omtyckt och gav chans att gå vidare med tvåmastaren HR 41.

– Du måste alltid vidare, sa Christoph ofta och kunde peka på sin forna arbetsplats Vindö, som fastnade med mahognyruffar och konkurrerades ut – av honom.

1977 kunde dock sagan tagit slut för den energiske båtbyggaren från Bayern. 41:an hade avstannat, det var ”tomt” i orderboken efter semestern och kursen oklar. Räddningen blev den blå randen – HR-båtarnas signum.

– Jag hade sett flushdäckade motorseglare med blå rand och gillade stilen, skissade en båt på millimeterpapper under semestern och skickade till Olle. Han gjorde ritningar, som jag tryckte ett faktablad av, och visade i Hamburg. Återigen fick jag höra: ”Åk hem och bygg, den kan vi sälja.”

På kort tid tog då Christoph och hans bästa man fram plugg och form och på nyåret 1979 testseglades HR 38. Samma vår visades den och sålde som anat, varpå HR 352, 312, 42 och bjässen HR 49 kom. Totalt 2 700 flushade Enderleinare lämnade Ellös och 352:an tog rekordet – 802 exemplar.

Stilen sålde, även om båtarna i sak var rationella med invändig järnköl, likadana skåp, luckor och dörrar i alla modellerna, kojfronter vinkelrätt mot skotten, mast på taket, däckat först och inredningen och motorn genom ruffluckan. Men massivt deplacement, mahogny, teak och fin lackfinish gav en känsla som i inga andra båtar.

RECEPTET RESULTERADE I rejäla överskott. Christoph köpte nya snickerimaskiner för pengarna och gjorde båtarna rationellare att bygga. Vinsten växte och nya modeller sjösattes så fort en var betald, eller avskriven på ekonomispråk. Det skedde ibland på bara något år, istället för tio som var regeln på andra varv.

Christoph utmärker sig också för att inte ha trixat för att sänka skatten och berättar under intervjun om den gången när skattemyndigheten ringde upp och undrade om inte deklarationen visade en nolla för mycket i inbetald skatt. Men nej, det skulle vara 40 miljoner, berättar han.

UTÖVER ENERGI OCH duglighet är Christoph känd för sitt humör och hur han kunde explodera när han hörde om andra som tog efter. Vad tycker han i dag om följare?

– Jag respekterar inte hur de gjorde. De som byggde inredningar till Rasmus var duktiga, men tog undan en till en egen båt. Efter tvekan gick jag över och såg att inte ens pentryt satt på andra sidan. Jag blev förbannad och när de fortsatte att ta efter sa jag: ’Det håller inte, man måste ha en egen linje’. För sent förstod de detta och att ha en känd konstruktör. Vad säljer mest, Karlsson eller Frers? Frågar han retoriskt.

På temat konstruktörer kan Christoph tacka sitt sjätte sinne för att han fick Germán Frers på kroken. Denne ordnade, äntligen kunde testare tycka, riktiga seglingsegenskaper åt HR-båtarna.

– Olle blev gammal och Frers stil tilltalade mig. Vi fick bra kontakt eftersom han förstod vilken typ av båtar vi behövde.

Frers första, HR 45:an kom 1988, blev mäkta ►



XXXXXX. xksjs sjkdsjd akjsd salks sds kdks ksjdnns salkdsdn askln dlksadlsdknnsdn.



XXXXXX. När beställningarna på träbåtar tröt tröttnade Christoph och bestämde sig för att börja med plast. Första båten blev stöddiga 35-fots motorseglaren Rasmus, som blev en succé.



XXXXXX. Länge ägde Christoph varvet i Kungsviken trots att han inte hade intresse av det. Nu ägs det av Lars Olsson, men om inte nya krafter tar över snart är det vackra gamla huset borta.

grann, togs emot väl och följdes av HR 36, som gjorde braksuccé – 600 båtar på tolv år. Av HR 34 såldes 500 exemplar på 15 år och sådana serier får sifferfolk att ana att varvet varit en kassako. Aningarna bekräftas av att varvet är skuldfritt och har ett eget kapital på över en kvarts miljard kronor – unikt i båtsammanhang.

Varken Christoph eller sonen Magnus, som styr nu, vill dock prata pengar. Eller bekräfta att överskotten placerats i värdepapper, som gett mer än båtförsäljningen.

– Det är vår ensak vad vi gör, säger de.

VITSEN MED ATT vara klok med pengar klarnar när Christoph under intervjun tar upp en tumstock och visar: Av 10 centimeter är 5 material, 2,5 löner, 2 mässor och sådant. Sedan återstår bara millimetrar, det är sjukt lite, säger han om förhållandet mellan kostnader och överskott.

Tumstocken gör det lite lättare att förstå varför Christoph förr och Magnus nu är försiktiga och har ord om sig att vara hårda i förhandlingar.

– Bra inköp är inget självändamål, varvets framtid hänger på hur vi anpassar det till efterfrågan. Vi har fått kritik för nerdragningar, men minskar beställningarna måste de fasta

kostnaderna, personalen, minska. Det är bättre att anställa när läget är bättre, som i dag, försvarar Christoph impopulära beslut.

Men han lägger sig inte i längre. För tio år sedan tog Magnus över rodret och Christoph drog ut på världsomsegling med sin HR 62.

Far och son är tveklöst driftiga, men deras drift att segla lika djup och den har stärkt förtroendet för båtarna. Följaktligen hände det aldrig att Christoph backade på att testa sin nyaste. Det kunde blåsa kuling, regna eller ligga is i hamnen, men med mat i magen tvekade han inte att gå ut och segla maximalt. Och den egenskapen har gått i arv – Magnus är likadan.

NU HAR DOCK Christoph seglat klart, krypandet i båtarna i unga år, har tagit sin tribut i dåliga knän. HR 62:an ”Bamsen” är bytt mot ”Kalypso”, en redig Fleming på 65 fot och ett nytt sjöliv som startfartyg på HR-regattor. För att vara iland, det går inte.

I sommar fyller han 80 och varvet 50, eller 70, om man räknar från Harry Hallbergs start. Talen, minnena, hyllningarna och historierna borde bli många, långa och dråpliga. Men då är Christoph och hustru Mai på regatta med ”Kalypso”. För hyllningar och fest har han aldrig gillat. **B**

Fakta **AVGÖRANDE**
ÅR

- 1934: Föds vid Starnberger See
- 1960: Börjar på Nötesunds Varv
- 1964: Startar Rassy Båt i Kungs viken
- 1967: Blir svensk medborgare
- 1968: Sjösätter Rasmus 35
- 1972: Köper Harry Hallbergs Varv i Ellös
- 1973: Sjösätter Monsun 31
- 1975: Sjösätter HR 41 med gång under däck
- 1977: ”Tomt” i orderboken
- 1978: Sjösätter flushdäckade HR 38
- 1982: Sjösätter Sveriges största seriebygge, HR 49
- 1987: Får German Frers att rita båtarna
- 1988: Sjösätter HR 45 med blyköl och slanka linjer
- 1992: Sjösätter HR 53, Sveriges största seriebygge
- 1999: Sjösätter HR 62, Europas största seriebygge
- 2003: Släpper rodret till sonen Magnus
- 2005: Seglar jorden runt
- 2012: Slutar segla, köper motorkryssare
- 2014: Varvet fyller 50/70 år, Christoph 80 år



ANNONS