

WIDER DEN ZEITGEIST

Vor **75 JAHREN** wurde die schwedische Werft gegründet. Seither sind 9500 Yachten ausgeliefert worden; sie stehen bis heute für traditionellen, erstklassigen Serienbootsbau. **CHRISTOPH RASSY** blickt zurück

Der Mann ist 85 Jahre alt, und seine Beine tragen ihn nicht mehr ganz so sicher wie früher. Doch seine Augen funkeln immer noch hellwach, seine mächtige Bootsbauerhand drückt bei der Begrüßung immer noch so kräftig zu wie eh und je. In der Eingangshalle der Werft am Firmensitz in Ellös auf der schwedischen Insel Orust nimmt er den Besucher in Empfang und führt ihn persönlich in sein Büro.

Das hat er hier immer noch, obwohl er bereits vor 16 Jahren, 2003, die Geschäftsführung an seinen Sohn übergab. Anschließend nahm er sich gemeinsam mit seiner



„KEINE KOMPROMISSE!“

Jedes Modell hat Christoph Rassy stets selbst ausgiebig gesegelt und es nicht eher verkauft, bis er es für gut befand

Frau Zeit, zwei Jahre lang die Welt zu umsegeln, und zwar auf der „Bamsen“, selbstverständlich eine Hallberg-Rassy.

„Die Weltumsegelung hatte ich lange geplant, und wir haben seinerzeit dann auch keine große Sache daraus gemacht, dass Magnus die Firmenleitung übernahm. Es geschah in aller Stille“, erzählt Christoph Rassy, um kurz darauf hinterherzuschieben: „Eigentlich habe ich noch nicht einmal mit Magnus vorher darüber gesprochen, jedenfalls nicht sehr viel.“

Strikt hält sich Christoph Rassy fortan aus allem raus. Nicht ein einziges Mal unterbricht er den Törn um die Welt, um daheim nach dem Rechten zu sehen. „Es genau →



Markenzeichen. Das stilisierte R im Segel lässt seit jeher Seglerherzen in aller Welt höher schlagen



Steuermann. Rassy Anfang der Achtziger auf einer HR 42E, im Hintergrund eine HR 29

so zu machen war der einzige gangbare Weg. Zwei Geschäftsführer mit Entscheidungsbefugnis, das hätte nur Verwirrung gestiftet“, sagt auch Magnus Rassy.

Die Weltreise war die letzte Langfahrt für Mai und Christoph Rassy. Dreimal hatten die beiden zuvor schon gemeinsam den Atlantik in Richtung Karibik überquert. Ihr allererster Versuch wäre jedoch um ein Haar fehlgeschlagen. Nicht, weil das Boot, eine HR 49, Probleme bereitete, das Wetter nicht mitspielte oder das Skipperpaar schwächelte. Nein, es war der schwedische Reichsbankchef Bengt Dennis, der die Segler im Herbst 1992 um ihren Trip ins Warme bangen ließ.

Dennis hob seinerzeit, um die Landeswährung vor dem Absturz zu retten, den Leitzins auf 500 Prozent an – ein herber Schlag für schwedische Exporte, wie beispielsweise Segelyachten. „Als die Zinserhöhung drohte, konnte ich die Werft doch nicht einfach für ein paar Wochen allein lassen. Wäre es tatsächlich so gekommen, hätten

wir kein einziges Schiff mehr ins Ausland verkauft“, erinnert sich der Senior.

Letztendlich sei der Kurs der Schwedischen Krone dann aber doch freigegeben worden. „In der Praxis bedeutete dieser Schritt der Reichsbank eine Abwertung der Krone. Darauf hatten unsere Kunden nur gewartet.“ Tatsächlich seien kurz darauf wieder die Bestellungen in Ellös eingegangen. „Da konnten wir beruhigt auf Törn gehen.“

»ICH WOLLTE LIEBER MIT DEN HÄNDEN ALS MIT DEM KOPF ARBEITEN«

Christoph Rassy, der ursprünglich aus Witten an der Ruhr stammt, zog nach dem frühen Tod des Vaters mit seiner Mutter und fünf älteren Geschwistern an den Starnberger See. Da war er fünf Jahre alt. An seine Jugend erinnert er sich vor allem insofern, als dass er nie gern in die Schule gegangen sei. Irgendwann verkündete er seiner Mutter, dass er genug vom Lernen habe und sich eine Arbeit suchen werde.

„Ich dachte, meine Mutter verpasst mir eine Ohrfeige, doch zu meiner großen Überraschung nickte sie nur. Sie hatte wohl längst bemerkt, dass ich einer war, der mit seinen Händen arbeiten wollte statt mit dem Kopf.“ Das Problem: Es war Nachkriegszeit und gute, gar gut bezahlte Arbeit rar. Also begann Christoph Rassy kurzentschlossen als Aushilfe bei einem Glaser im Dorf.

„Das war natürlich nicht das, was ich mir vorgestellt hatte, aber so war das nun mal!“ Während er diesen Satz ausspricht, wird seine Stimme merklich energischer, und, wie um ihn zu unterstreichen, lässt er dabei ein paar mal die Faust auf den Tisch fallen. Man merkt

ihm an, dass er heutzutage wohl so manchen für recht verwöhnt hält und es seiner Meinung nach dem ein oder anderen am nötigen Willen mangle, die Jobs zu machen, die zu machen seien, statt irgendwelchen Trümereien nachzuhängen.

Energisch kann Christoph Rassy auch werden, wenn es um seine Schiffe geht. Zweifel an deren Robustheit oder Qualität begegnet er, wenn es sein muss, schon mal mit unkonventionellen Methoden. So erzählt er beispielsweise nicht ohne Stolz, wie er einmal eine starke Relingsstütze nur mit seinen Händen verbogen habe; ein Kunde hätte zuvor steif und fest behauptet, die Relingsfüße seien unterdimensioniert. „Da habe ich ihm eben vorgeführt, was im Fall des Falles zuerst kaputtgehen würde – jedenfalls nicht die von uns verbauten Befestigungen am Schiff!“

Am Starnberger See fällt dem jungen Rassy eines Tages die Zeichnung einer Piraten-Jolle in die Hände. Spontan beginnt er mit deren Bau. Als sie fertig ist, segelt er erfolgreich einige Regatten damit und verkauft sie dann. Und dabei bleibt es nicht. Neben seiner Arbeit in der Glaserei baut er eine weitere Jolle, und dann noch eine. Sie segeln offenbar bemerkenswert gut. Die Kunde von seinen Booten verbreitet sich jedenfalls rasch am See, und so bietet ihm ein Bootsbauer vor Ort zunächst einen Ausbildungsplatz und anschließend eine feste Stelle als Geselle an.

Rassy steht jedoch bald der Sinn nach größeren Booten. Er wechselt in eine Werft am Bodensee, arbeitet dort eine Weile, überwältigt sich dann aber mit dem Chef. Was nun?

Es ist ein Bericht in einer Ausgabe der YACHT, der Christoph Rassy's Lebensweg in neue Bahnen lenkt. Darin liest er über den malerischen Bohuslän-Schärengarten vor Schwedens Küste und die dortigen Werften auf Orust, die schon zu jener Zeit einen hervorragenden Ruf genießen. Spontan schreibt er mehrere der Betriebe an, erhält zunächst jedoch keine Antworten oder Absagen.

Schließlich aber bekommt er Post von Karl-Erik Andersson. Der lädt den jungen Deutschen ein, möglichst umgehend in seine Werft nach Nötesund zu kommen. Er brauche dringend Unterstützung.

Dass Rassy daraufhin von Süddeutschland bis nach Schweden mit dem Fahr- →



DIE WERFT

Als Harry Hallberg 1965 seinen Betrieb nach Ellös verlegte, übernahm Christoph Rassy dessen Werft in Kungsviken und baute zunächst Boote in Kundenauftrag (Foto oben). Doch schon ein Jahr später legte er dort mit der Rasmus 35 seine erste eigene Yacht auf Kiel, mit der er in Serie ging. Heute produziert Hallberg-Rassy in Ellös Segelyachten zwischen 31 und 64 Fuß Länge. Unternehmensweit sind 169 Mitarbeiter beschäftigt; 2018 wies man einen Umsatz von umgerechnet rund 40 Millionen Euro aus.



Viel Volumen, Doppelruder, hydraulische Systeme – die 57er ist die aktuell jüngste und modernste HR

rad fährt, ist zwar ein schöner und sich seit Jahren hartnäckig behauptender Mythos. In Wirklichkeit, so berichtet er, sei er jedoch am frühen Morgen des 20. Januar 1960 mit dem Zug in Uddevalla angekommen, einer Stadt nördlich von Göteborg, gleich gegenüber der Bootsbauerinsel Orust.

„Ich hatte einen Glückstreffer gelandet. Ich bekam ein Zimmer bei Karl-Erik und blieb einige Jahre bei ihm. Es war fantastisch, wie er mich damals aufgenommen hat“, schwärmt Rassy von seinem ehemaligen Meister. Auch auf Orust baut er, um seinen Lohn aufzubessern, nebenher weiterhin eigene Boote.

Der größte Werftbesitzer vor Ort ist zu jener Zeit Harry Hallberg. Auch der hatte in früher Jugendzeit mit der Fertigung von Jollen begonnen und noch während des Zweiten Weltkriegs seine eigene Werft in Kungsviken gegründet. Früh erkennt Hallberg die Vorteile des damals neuen glasfaserverstärkten Polyester-Kunststoffs. Bereits ab 1963 haben

seine Kunden die Wahl, ihre Schiffe statt mit Holz- mit GFK-Rümpfen zu ordern. Das kurbelt sein Geschäft ordentlich an.

1965 verlagert Hallberg seinen Betrieb auf ein größeres Areal in Ellös. Für Christoph Rassy eröffnet sich damit neuerlich eine Chance. Mithilfe eines seiner Bootskunden, dem Göteborger Axel Arneklev, übernimmt er die freigeordnete Werft in Kungsviken. Endlich ist er sein eigener Herr. „Zum ersten Mal konnte

»EIN ARTIKEL IN DER YACHT HAT MICH NACH SCHWEDEN GELOCKT«

ich so arbeiten, wie ich wollte. Ich fühlte ich mich frei“, erinnert sich Rassy – und räumt im nächsten Atemzug ein, dass es zugleich eine überaus anstrengende und mitunter auch sorgenvolle Zeit war. „Ich wünsche sie mir nicht zurück. Ich denke auch nicht mehr daran. Es ist ein abgeschlossenes Kapitel“, konstatiert er, nach vorn gebeugt, mit ernster Miene.

Rassys Båtbyggeri AB verfügt anfangs noch über keine eigenen Produkte. Und so baut er stattdessen Boote in Kundenauftrag und anhand Entwürfen anderer. „Das erste war ein zehneinhalb Meter langer Koster, gefolgt von einigen NC-Kreuzern. Dann eine Stortumlare, die Knud H. Reimers für den Direktor der Bugsierbootreederei Röda Bolaget entworfen hatte. Und schließlich baute ich sogar ein Starboot für den Olympiasiegler John Albrechtson“, zählt Rassy auf.

Zur gewonnenen Freiheit gesellen sich allerdings auch Sorgen um die Zukunft seines Betriebs. „Als Albin Marin die Vega auf den Markt brachte, habe ich mir ernsthaft die Frage gestellt, ob ich weitermachen soll“; →

FOTOS: EYOTV/R. TOMLINSON (L.), V. L. N. R. (U. HERMANSSON, YACHT/M. NAUJOK, YACHT-ARCHIV, YACHT/H.G.KIESEL (2), YACHT-ARCHIV

ERFOLGS-MODELLE

Rassy gibt das Konzept jedes Bootes vor. Umgesetzt wird es lange Jahre von **OLLE ENDERLEIN**, ab 1988 von **GERMÁN FRERS**



RASMUS 35 (1966)

Mit dem von Olle Enderlein gezeichneten Schiff stieg Rassy in den Serienbootsbau ein



MONSUN 31 (1974)

Das erste Modell, das als Hallberg-Rassy auf den Markt kam. Es wurde 904-mal gebaut



HR 352 (1978)

Die Nachfolgerin der Rasmus 35 – und das zweite Modell mit den blauen Streifen



HR 382 (1985)

Das letzte Modell aus der Feder Olle Enderleins für HR. Ihm folgt Germán Frers



HR 45 (1988)

Deutlich modernisierte Linien: die erste HR des argentinischen Konstrukteurs



HR 372 (2009)

Das erste mittelgroße Modell mit Achtercockpit. Das gab es zuvor nur für kleine HRs

Windboss®



Thermo Anemometer

Der Windboss® Anemometer misst die Windgeschwindigkeit, **unabhängig von der Richtung, ausgesprochen genau***!

Anzeige: Beaufort, Knoten m/s, km/h, Mph,
Windgeschwindigkeit: aktuell, maximal und durchschnittlich
Windbereich: 0,7- 42,0 m/s

- Mit Thermometer °C/°F
- Stativgewinde rückseitig

79,90€*

*empfohlener Verkaufspreis

Erhältlich im Fachhandel

www.canel.info

*Geprüft
Messgenauigkeit der
Windgeschwindigkeit
±3% von 10 – 30 Knoten
geprüft durch AIRFLOW
Lüftungstechnik GmbH,
bestätigt durch laufende
Kontrollkalibrierungen.

mit Schutz-
tasche



Vom alten Schlag. Während seines gesamten Arbeitslebens war Rassy mehr Bootsbauer denn Manager



Dem Kunden verpflichtet. HR-Segler sind Fahrtsegler, Komfort und Qualität ist seit jeher das Credo der Werft

die Konkurrenz ringsum schien schlicht erdrückend zu werden. Dann aber gelingt ihm der Befreiungsschlag.

Zusammen mit dem bekannten schwedischen Designer Olle Enderlein entwickelt er die Rasmus 35; sie ist 1967 Rassy's erstes Boot, das in Serie geht. Die Länge von 35 Fuß empfinden die Kunden damals als absolut gigantisch, da sie viel kleinere Schiffe gewohnt sind. „Und dann auch noch eine feste Windschutzscheibe auf einem Segelboot! Das war bis dato ja völlig unbekannt“, berichtet Rassy und davon, dass der Start entsprechend mühsam verläuft. Die beiden ersten Exemplare werden traditionell in Mahagoni gebaut, und es dauert jeweils ein ganzes Jahr, bis sie fertig sind. „Aber wir haben sie am Ende erfolgreich verkauft!“

Doch auch Hallberg in Ellös legt zwischenzeitlich Boote in Serie auf Kiel, und zwar in GFK. Darüber hinaus bietet er eine für damalige Verhältnisse schon recht breit gefächerte Modellpalette an. Darunter etwa

die Mistral 33 mit Mahagoniaufbau, der Halbtonner Mistress 32, die 24-Fuß-Misil II und natürlich der Bestseller, seine P-28.

„Hallberg hatte 50 bis 60 Leute auf seiner Werft, während wir nur drei Mann waren, die so viel arbeiteten, wie wir nur konnten. Das war ein Unterschied wie Tag und Nacht“, bemerkt Christoph Rassy mit leichtem Kopfschütteln und einem nachdenklichen Lächeln auf den Lippen.

»RASSY-HALLBERG KLINGT NICHT, DAHER STEHT MEIN NAME HINTEN«

Lange hätte er gegen den übermächtigen Konkurrenten wohl nicht bestehen können, wäre ihm nicht wieder einmal das Schicksal zur Seite gesprungen: Harry Hallberg erleidet auf seiner Werft einen schweren Unfall. Er stürzt von einem Baugerüst und liegt zwei Wochen lang im Koma. Er rappelt sich zwar anschließend wieder auf, doch dürfte dieser Vorfall 1972 wohl mit ein starker Beweggrund für ihn gewesen sein, sich von seinem Lebenswerk zu trennen.

Er unterbreitet Christoph Rassy ein Verkaufsangebot. Der schläft eine Nacht darüber und greift dann zu. „Wir brauchten größere Produktionskapazitäten für unsere Rasmus 35, und die gab es ja auf der Hallberg-Werft in Ellös“, erklärt er.

Im Vergleich zu Rassy ist Hallberg seinerzeit der mit Abstand bekanntere Name, womit die Wahl des Namens Hallberg-Rassy varvs AB für die fusionierte Firma nur selbstverständlich ist. „Rassy-Hallberg klingt einfach nicht so gut, und wir wollten unbedingt den Namen und den guten Ruf von Harry Hallberg als Bootsbauer bewahren“, sagt

FOTOS: LEGEM HOMINIS CONTINEMQUE

Christoph Rassy, der die Wahl des Firmennamens nie bereut hat.

Hallberg-Rassy wächst von da an rasch weiter mit einer Reihe neuer Modelle aus der Feder Olle Enderleins. Mit der HR 382 verabschiedet der sich 1984 von der Werft. Auf ihn folgt der Argentinier Germán Frers. Das erste Boot des Südamerikaners, die HR 45, ist ab 1988 erhältlich.

In dieser Ära experimentiert Sohn Magnus Rassy mit zwei Rennyachten, der 26-Fuß-Rassker und deren Nachfolgerin, der 35 Fuß großen Rassker-Magnum. Beide Modelle gehen aber nie in Serie. „Die Materialkosten für die Rassker, ein Vierteltonner, lagen bei 42000 Kronen – und damit viel zu hoch“, erinnert sich Magnus Rassy lachend.

Die Werftfläche verdoppelt sich sukzessiv binnen der folgenden Jahrzehnte, der



FAMILIEN-UNTERNEHMEN

2003 übergab Christoph Rassy die Werft an seinen Sohn Magnus (l.). Der führt sie in dem Stil weiter, den der Vater geprägt hat

Maschinenpark und die Produktionsmethoden werden zudem fortwährend modernisiert. Nur dem Bootskonzept bleibt man sich in Ellös treu. Da kommen die Einführung eines Doppelruders oder eines integrierten Bugspriets bereits einer Revolution gleich.

Mittlerweile hat Frers 21 Boote für Hallberg-Rassy entworfen. An traditionellen Details wie Scheuerleisten an den Rumpfsseiten, tief liegender Bilge und natürlich der charakteristischen Windschutzscheibe sowie dem blauen Streifen hat aber auch er in all der Zeit festgehalten.

Das vielleicht wichtigste Merkmal sei jedoch immer schon die Verlässlichkeit gewesen, mit der die Werft ihre Aufträge erfüllt. „Bis zum heutigen Tag ist jedes einzelne Boot pünktlich ausgeliefert worden“, sagt Christoph Rassy – und lässt einmal mehr seine Faust auf den Tisch fallen.

JOAKIM HERMANSSON

TRIMAX®
bauaufsichtlich zugelassenes
verrottungsfestes, holzfreies, rutschfestes und glasfaserverstärktes Kunststoff-Baumaterial

TEPRO

Kunststoff-Recycling GmbH & Co. KG
 Industriestraße 17
 29389 Bad Bodenteich

Tel.: +49 (0) 58 24 / 96 36-24
 Fax: +49 (0) 58 24 / 96 36-23
 E-Mail: info@tepro.de
 Web: www.tepro-trimax.de

Boot & Fun Berlin
 21.11 - 24.11.2019
 Halle 5.2A Stand 125

