

Hundert  $m_1$  zum ersten!

## Fünzig $m_2$ zum zweiten!

Für schweizerische Verhältnisse ist es beachtlich, dass Eigenkonstruktionen, die als einheimische Bootbauerarbeit ganz in der Schweiz gefertigt werden, solche Verkaufszahlen ausweisen. Damit ist auch begründet, weshalb «**Yachting 7/1982**» über dieses Ereignis berichtet, hier einmal die Bootswerft H. Moser AG vorstellt, nach Hintergründen und Zusammenhängen fragt. Wie alles begonnen hat? Wie es zu diesem «Dauerbrenner» kam?

### Ein Blick zurück

Zu Beginn der siebziger Jahre hat die Moser AG mit Beratung, Verkauf und Servicearbeiten im Jollen- und Yachtenbereich begonnen. Das Angebot auf dem Markt war so gross wie die Nachfrage, man hätte sich vielseitig engagieren können, Wollte man das? Marktstudien und die realistische Einschätzung der eigenen Möglichkeiten führten zu einem Geschäftskonzept, das vor allem in der *Konzentration* auf wenige, aber gute Boote lag. In der Konzentration auf den Kunden, auf Sportlichkeit, auf *Segelboot* und Schnelligkeit: Vor allem aber in der Konzentration auf das, was wir hier an Wind- und Wetterbedingungen vorfinden. Ein erster Schritt dahin und ein erster Werfterfolg gelang mit dem heute noch hoch im Kurs segelnden H-Boot, einer Yacht, die aus unseren Gewässern nicht mehr wegzudenken ist. Die WM 1982 am Bodensee gibt einen Hinweis darauf. Ähnliches gelang mit dem Yngling und dem Windy. **Die Moser AG verkaufte nicht Boote mit «Seltenheitswert», sondern Boote, die *Klassenboote* werden konnten und zahlenmässig auch die Möglichkeit für aktives und lebendiges Regattieren bieten. Das gibt bekanntlich nicht nur mehr Spass am Sport, sondern hat auch die Nebenwirkung, dass die Nachfrage und der Werterhalt Beständigkeit und Niveau haben. Das hilft beiden: den Seglern und der Werft.**

**Kurz vor Frühlingsanfang 1982 war es soweit: Der hundertste  $m_1$  und der fünfzigste  $m_2$  konnten eingewassert werden. Beide am Bodensee. Beide im Hafen Steinach. Und der  $m_2$  für jenen Mann, der für diese Yachten die Schalen herstellt: Hans Nobel aus Steinach, bekannt als Spezialist für GFK-Verarbeitung.**

### Wunsch nach Unabhängigkeit

Man schrieb das Jahr 1976. Und zählte darauf, dass man den eigenen Kurs einschätzen konnte: für den Bau einer eigenen Yacht, die sich vor allem für unsere Seen, für unsere Verhältnisse eignet. So wurden aus Ideen handfeste Pläne. Aus einem klaren Pflichtenheft entstand das Konzept für den  $m_1$ . Gezeichnet von Konstruktionen mit Rang und Namen und inzwischen ausgezeichnet durch die Auslieferung des hundertsten Bootes - und ausgezeichnet auch durch die USY mit der Klassenanerkennung. *Poul Elvström* und *Jan Kjærulff* als Designer, *Hubert Moser* als erfahrener Segler mit dem beruflichen Hintergrund als Ingenieur waren an dieser Entwicklungsarbeit beteiligt, wobei auch die Partnerschaft mit *Walter Siegenthaler* Konzeptanstösse und Marketingdenken einbrachten. Man wollte ja mit dem  $m_1$ , kein Boot für alle Meere, sondern ein Boot für alle Fälle, die auf unseren Binnenseen vorkommen: wenig Wind, viel Wind, Flaute, leichte Brise, kurze Wellen, ein Gewitter und dann wieder «Normalzustand», manchmal ein konstanter Wind, dann wieder ein schralender.

All das fand seinen Niederschlag im Konzept: Bei der *Bootsform*, weil unsere Seen kurze Wellen haben, Beim *Rigg*, damit man sich den rasch ändernden Winden rasch anpassen kann, damit man aber auch bei leichten bis mittleren Winden den besten Vortrieb hat. Das fand auch Beachtung in der *Bedienung*: Einer allein kann vom Cockpit aus alles leicht und leicht zugänglich handhaben. *Sicherheit* war oberstes Gebot. Der Verzicht auf eine Genua war beim  $m_1$  ein neuer Gedanke, das  $7/8$  - Rigg mit der praktischen Selbstwendefock eine logische Folge. Dadurch wurde das Grosstuch grösser, der Mast gegenüber herkömmlichen Booten länger. Das flexible Rigg und das leicht zu bedienende

Schnellreff sind darum Eigenheiten, die Sportlichkeit beim Segeln bringen und dem Segler die Möglichkeit zu subtilem Trimm.

## Made in Switzerland

Bei der Moser AG geht man - wie bei anderen Werften auch - davon aus, dass ein Segler *individuell* bedient sein will. Bedingt durch die Nähe, kann der künftige Eigner die «Geburt» seiner Yacht miterleben. Und man hat einen nahe liegenden Partner, wenn es um *Service* und *Dienstleistung* geht. Dieses Denken spielt darum auch bei der Herstellung der Yachten, braucht es doch gegen 30 Zulieferanten, die mit Produkten und Leistungen zum Bau beitragen. Und die mit Garantien die Sicherheit für Qualität leisten, Die Koordination und das Zusammenfügen von allen Teilen zu einem Ganzen ist Sache von gelernten Bootbauern. Der  $m_1$  wird also hier in der Schweiz gebaut. Innerhalb fünf Jahren 100 Einheiten. Als Einheitsklasse.

## Gute Ideen haben Freunde

Damit ist die gut funktionierende und aktive *Klassenorganisation* gemeint. Man weiss es von anderen gut eingespielten Klassenorganisationen: Der Zusammenhalt trägt wesentlich zum Auf- und Ausbau einer Klasse bei. Im Falle des  $m_1$  ist diese in acht Flotten aufgeteilt. Man regattiert gemeinsam. Und man debattiert gemeinsam. Etwa nach dem Motto: «Nicht zuviel, aber auch nicht zuwenig,» Hier im «Yachting 7/1982» würde es zu weit führen, vergangene Regattaresultate aufzuwärmen. Vermerkt sei nur: Der  $m_1$  (wie auch der  $m_2$ ) sind oft in Spitzenpositionen anzutreffen.

## von 7,02 m zu 8,60 m Länge

Jetzt ist die Rede vom  $m_2$ . Denn in dieser Grössenordnung fehlte im Werftprogramm eine sportliche Yacht. Also baute man sie. Wieder in Zusammenarbeit mit Elvstroem/ Kjærulff und wieder mit den heimischen Zulieferanten. Es hört sich zwar alles so einfach an, aber es gab viele Wenn und Aber. Schliesslich waren doch wieder enorme *Investitionen* zu tätigen, bis das Projekt ins Rollen kam, bis die Yacht dann auch lief. Gut zwei Jahre sind seit der Jungfernfahrt des  $m_2$  vergangen, und auch dieses moderne Yachtkonzept fand viele Freunde. Genau gesagt: deren fünfzig: Darunter trifft man auf bekannte Namen, die im nationalen und internationalen Regattasport von sich reden machten. Unter den Eignern findet man aber auch den Zusammenhalt, den es zum Aufbau einer Klasse braucht. Besondere Merkmale des  $m_2$  sind die elegante Form, die hervorragende Geschwindigkeit, die Decksgestaltung und die sinnvolle Einrichtung aller technischen Dinge. Einfachheit und Übersichtlichkeit hat er an sich. Und Funktion in sich.

Max Baltis

*Der fünfzigste  $m_2$ , kurz vor dem Einwassern:*

***Stimmt ein Riss in seiner ganzen Form,***

***ist alles andere Geschick und Trick und Trimm und Taktik.***



Quelle:

Text (Auszug) und Bild aus  
Yachting-Wassersport 7/1982


Geschäftsführer	Hubert Moser
Administration	Eva Siegenthaler
Angestellte	7 Mitarbeiter in Werkstatt

- 1971** Firmengründung durch Hubert Moser und Walter Siegenthaler als Moser + Co. Im Gebäude der ehemaligen Skifabrik Attenhofer an der Morgentalstrasse in Zumikon werden die ersten Arbeiten an Booten ausgeführt. Gleichzeitig beginnt man mit dem Verkauf der Regatta-Yachten SOLING (Olympiaklasse) und der Segeljolle WINDY aus Frankreich,
- 1972 Die Moser + Co. bringt das erste H-Boot der Marke Elvstrøm in die Schweiz. Die Yacht, 8,30 m lang, ist von Anfang an ein grosser Verkaufserfolg. In der Zwischenzeit sind die H-Boote eine renommierte Bootsklasse mit rund 500 Einheiten in der Schweiz.
- 1974 Umwandlung der Moser + Co. in eine Aktiengesellschaft. (H. Moser AG)
- 1975 Die Suche nach einem kleineren, sportlichen 7-Meter-Boot mit Kajüte ist nicht sehr erfolgreich. Darum soll ein eigenes Schiff lanciert werden. Aus einem klaren Pflichtenheft entsteht das Konzept für den **m<sub>1</sub>**. Poul Elvstrøm und Jan Kjærulff als Designer, Hubert Moser als erfahrener Segler mit beruflichem Hintergrund als Ingenieur, waren an dieser Entwicklungsarbeit beteiligt, wobei auch die Partnerschaft mit Walter Siegenthaler Konzeptanstösse und Marketingdenken einbrachte.
- 1976 Mit dem Entschluss, das Boot nicht irgendwo bauen zu lassen, sondern in der eigenen Werft selber zu produzieren, kam die Notwendigkeit nach grösseren Räumlichkeiten. An der gleichen Strasse bot sich die Gelegenheit, ein ehemaliges Lagergebäude der Firma Feinstahl zu mieten. Mit viel Mut und Elan ging es an den Umbau» um sofort nach Fertigstellung die **m<sub>1</sub>**-Produktion aufzunehmen.
- 1977 Im Februar wurde das erste Boot zu Wasser gelassen. Die - zum Teil nicht unbescheidenen - Erwartungen wurden voll und ganz erfüllt. Der **m<sub>1</sub>** war und ist ein Erfolg (178 Boote, vorwiegend in der Schweiz).
- 1978 Eine neue 10-Meter-Yacht, lang und schlank, einfach zu segeln und trotzdem schnell, die Bianca **Aphrodite 101** wird ins Programm aufgenommen. Das Boot wird in Dänemark gebaut und von der H. Moser AG importiert.
- 1979** Es zeigte sich schon bald, dass die Lücke zwischen **m<sub>1</sub>** und 101 geschlossen werden musste. **Also wird bei Jan Kjærulff, der inzwischen zu einem guten Freund geworden ist, der **m<sub>2</sub>** in Auftrag gegeben, Der Prototyp, 8,60 m lang, ebenfalls schlank und schnell (eine "Mini-Aphrodite") erfüllt die Anforderungen an eine schnelle Familienyacht.**
- 1980** **Neben der bestehenden **m<sub>1</sub>**-Fabrikation läuft nun noch diejenige des **m<sub>2</sub>** an.**
- 1982** Am 3. Februar findet in Zumikon die **Gründungsversammlung der KVm<sub>2</sub>** statt mit insgesamt 4 Flotten für eine neue Einheitsklasse. (Boden -, Thuner -, Zuger - & Zürichsee)
- 1983 Der Kundenkreis wird immer grösser und damit der Abstand zum See immer spürbarer. Die Suche nach einem Grundstück mit Wasseranstoss im Raum Zürich ist nicht einfach. Langwierige Verhandlungen mit der Stadt Zürich führen endlich zum Erfolg: Aus der ehemaligen Aushubverladerampe im Hafen Tiefenbrunnen soll eine Bootswerft entstehen.
- 1985 Am 1. Februar beginnt der Umbau und planmässig am 15. Mai konnten die Zürcher Architekten Manfred und Helen Heuss den Schlüssel übergeben. Mit dem neuen, idealen Standort will die H. Moser AG die Aktivitäten noch mehr auf Reparaturen, Service und Beratung konzentrieren. Weiterhin werden aber **m<sub>1</sub>** und **m<sub>2</sub>** gebaut sowie alle Typen der dänischen Bianca-Werft verkauft (Segelyachten zwischen 10 und 13 m).

- 1986 Zugunsten der neuen und moderneren Segelyacht **Dynamic 35** wird das Bianca-Programm aufgegeben, Die **Dynamic 35** ist ein sportliches, 10.70 m langes Boot, welches eine grosse Geschwindigkeit erreicht, Nachdem einige Boote importiert wurden, kann ein Vertrag mit dem dänischen Produzenten gemacht werden, so dass die **Dynamic 35** ab Herbst 86 in Zürich in Schweizer Qualität hergestellt werden kann.
- 1987 Die **Dynamic 35** Produktion läuft auf vollen Touren, die Boote sind an verschiedene Schweizer Seen verkauft worden. Hervorragende Resultate an bekannten Langstreckenregatten tragen zum Bekanntheitsgrad bei.
- 1988 Das eigene Bootsprogramm von **m<sub>1</sub>**, **m<sub>2</sub>** und **Dynamic 35** wird mit der Regionalvertretung der dänischen X-Yachten ergänzt. Das Service-Geschäft wird, dank der hervorragenden Lage am See, zu einem wichtigen Pfeiler in der Geschäftstätigkeit. Der Kundenkreis konnte enorm vergrössert werden. Für saubere Neulackierungen, seriöse Reparaturen und Osmosebehandlungen wird die Firma, auch über das Geschäftsgebiet hinaus, bekannt.
- 1989 wird der 100. m<sub>2</sub> in der Firma Nobel in Steinach gefeiert.**



Die Moser-Yachten werden alle typengeprüft und müssen somit in der ganzen Schweiz nicht mehr vorgeführt werden. Auf Wunsch der Kundschaft verlassen nun auch Boote mit wunderschönen Teakdecks die Werft. Der Sieg des Zürichsee-Cup, der Meisterschaft der Segelclubs, durch Hubert Moser auf **Dynamic 35** bringt dem Segelclub Männedorf ein grösseres Preisgeld zur Förderung von Junioren und Nachwuchsseglern.

1990 Nach langwierigen Verhandlungen gelingt es der H. Moser AG, das alleinige Baurecht für die **Dynamic 35** zu erhalten. Mit der Übernahme der Regionalvertretung der berühmten dänischen **Elvstrøm Segel**  soll die Yachtwerft Moser zur ersten Adresse für ambitionierte Kreuzer- und Regattasegler werden. - Am Grundsatzentscheid, keine Motorboote zu verkaufen, sondern sich auf die Yachtsegler zu konzentrieren» wird festgehalten, ist doch die H. Moser AG der einzige Segelschiff-Betrieb im Raum Zürichsee und eine der letzten Werften in der Schweiz, welche noch eigene Segel-Yachten baut.

Die idealen Geschäftsräumlichkeiten werden - nebst dem Bootsbau - über das Wochenende zeitweise zu Festhallen umgestaltet, so fanden schon Hochzeiten, Schiffstufen, Modeschauen, Parties oder verschiedene Segleranlässe mit mehreren hundert Personen statt.

1991 Zum 20-jährigen Firmenjubiläum wird das **MAC**-Projekt lanciert. Die H. Moser AG ist überzeugt, mit diesem, für die Schweiz völlig neuen, Konzept Schwung und Aktivität in die Regattaszene zu bringen.

1992 Im Frühjahr ist die erste **MAC**-Yacht bereit zum Stapellauf und übertrifft in seglerischer Hinsicht alle Erwartungen.

Von August bis November sind alle vier Boote an insgesamt 10 Wochenenden in der ganzen Schweiz in Club Match Races im Einsatz (inkl. zwei dreitägige Veranstaltungen).



1993 Auch in diesem Jahr sind die **MAC**-Yachten sehr gut ausgebucht. **Weiterhin gebaut werden m<sub>1</sub>, m<sub>2</sub> und Dynamic 35.**

1994 Die **MAC**-Yachten werden nun ebenfalls ins Verkaufsprogramm aufgenommen.

1995 Das **MAC**-Projekt Match Race musste wegen mangelnder Unterstützung durch USY und ZSV aufgegeben werden.

1996 Als Folge der Rezession stagniert der Verkauf von Neubooten.

1997 1 Sieg & 2 x 2. Ränge für Moser-Yachten am 1. Zürichsee-Langstreckencup (**Dy35**, **m<sub>1</sub>**, **Chap's 30**).

1998 Erster Klassen-Doppelsieg am Zürichsee-Langstreckencup durch Moser-Yachten (**Dy35**, **m<sub>2</sub>**).

Der Schalenproduzent, Firma Nobel am Bodensee, hat die Produktion eingestellt. Nun werden die Bootsrümpfe und Decks durch die Bootsbauer der Yachtwerft Moser selber produziert.

1999 Lancierung **m31**; leider wurden von diesem Regatta-Boot nur 2 Einheiten gebaut.

2000 Verkauf der Yachtwerft Moser AG an Jürg & Matthias Ganz. (Geschenk der KV**m<sub>2</sub>**, siehe FOTOS)

2001 Ernüchterung im Vorstand der KV**m<sub>2</sub>** nach einer Mitglieder-Befragung mit spärlichem Feedback.

2002 Mit dem Datum vom 1.3.2002 erscheint die letzte Preisliste **m<sub>2</sub>** der Yachtwerft Moser AG.

**2003** Umbenennung **Yachtwerft Moser AG** in Ganz Yachting AG.

2004 **Letzte auf Kiel gelegte m<sub>2</sub> SUI-128 ausgeliefert.** Bauform der **m<sub>2</sub>** durch Fa. Ganz entsorgt!  
Zweiter Klassen-Doppelsieg am Zürichsee-Langstreckencup durch Moser-Yachten (**Dy35**, **m<sub>1</sub>**).

2005 Dritter Klassen-Doppelsieg am Zürichsee-Langstreckencup durch Moser-Yachten (**Dy35**, **m<sub>2</sub>**).

2006 An der GV bringt uns Hubert Moser nochmals in die ersten Stunden seiner **m<sub>1</sub>** und **m<sub>2</sub>** zurück.

2007 Am 26./27. Juni erlebten **21 KVm<sub>2</sub>-Mitglieder** im **AC-Final** in Valencia den 3.+4. Lauf, (2:2)



2008 Die Klassenvereinigung der **m<sub>2</sub>** präsentiert sich auf ihrer eigenen Homepage. ([www.kvm2.ch](http://www.kvm2.ch))



2009 Erstmalige Teilnahme am Zürcher Herbstpreis II beim ZYC mit total 5 **m<sub>2</sub>**.


2010 1 Sieg & 2 x 2. Ränge für Moser-Yachten am Zürichsee-Langstreckencup (**m<sub>1</sub>**, **m<sub>2</sub>**, Dy35).


2011 1 Sieg & 2 x 2. Ränge für Moser-Yachten am Zürichsee-Langstreckencup (**m<sub>2</sub>**, 101, Chap's 30).

2012 Am 11. August feierten **24 bestgelaunte KVm<sub>2</sub>-Mitglieder** auf Gut Rosenberg in Feldbach bei schönstem Wetter und bester Bewirtung das Jubiläum **30 Jahre Klassenvereinigung** der **m<sub>2</sub>**.



2013 Versand von GV-Protokoll, **m<sub>2</sub>** - Eignerliste & Jahresrechnung erstmals per Mail. (2/3)

	m <sub>1</sub>	101		Dy35	Chap's 30 Original   Umbau	MAC	m31	#
Konstrukteure	JK&PE	JK&PE	<b>JK&amp;PE</b>	JK&PE	JK&PE	JK&PE	JK&PE	-
Werft	Moser	Bianca	<b>Moser</b>	Moser	Moser   SUI 41	Moser	Moser	-
LüA	7.02	9.95	<b>8.65</b>	10.65	9.00   9.50	7.50	9.50	m
LWL	5.50	8.00	<b>6.60</b>	9.00	7.40   8.30	6.40	7.80	m
BüA	2.31	2.40	<b>2.32</b>	2.50	2.10	2.10	3.00	m
Tiefgang	1.45	1.70	<b>1.72</b>	1.50	1.80	1.40	1.65	m
Verdrängung	1'209	3'200	<b>2'400</b>	2'900	1'000	820	2'450	kg
Ballast	560	1'600	<b>1'100</b>	1'425	460.00	460	950	kg
Ballastanteil	46	50	<b>46</b>	49	46	56	40	%
Gross	16.70	24.20	<b>23.74</b>	33.60	23.00   29.50	18.90	33	m <sup>2</sup>
Fock	9.70	18.00	<b>16.29</b>	19.30	15.90   16.50	10.60	18	m <sup>2</sup>
Genua	-	30.00	-	33.15	24.50   25.90	16.50	29	m <sup>2</sup>
Spinnacker	46.00	85.00	<b>70.88</b>	87.00	64.00   104.00	68.00	95	m <sup>2</sup>
Takelung/Sloop	7/8	7/8	<b>7/8</b>	7/8	7/8	7/8	7/8	-
Masthöhe üW	n.a.	14.20	<b>n.a.</b>	15.50	13.40   13.95	n.a.	15.50	m
Mastlänge	10.25	13.00	<b>12.25</b>	n.a.	12.95   13.40	10.25	n.a.	m
Motor / Typ	AB	1GM10	<b>1GM10</b>	1GM10	AB	AB	1GM10	-
Rumpfgeschw.	5.70	6.87	<b>6.24</b>	7.29	6.61   7.00	6.15	7.07	kn
Baumaterial	GFK	GFK	<b>GFK</b>	GFK	GFK	GFK	GFK	-
Yardstick 08	106	95	<b>103</b>	90	89   ?	n.a.	91	-
ORC 08 - GPH	770.3	655.5	<b>721.6</b>	609.1	n.a.	n.a.	600.2	-
ausgeliefert ab bis	1977 -	1978 1986	<b>1979</b> -	1986 2005	1988 -	1992 -	2003 -	<b>Jahr</b>
gebaut bis	1998	heute	<b>2003</b>	heute	1989	1993	2003	<b>Jahr</b>
Anzahl Boote	178	> 475	<b>128</b>	133 (CH)	6	8	2	<b>Stck.</b>

	m <sub>1</sub>	101		Dy35	Chap's 30	MAC	m31
<b>1997</b>	2. / S5	19. / S3	6. / S4	1. / S3	2. / R1	7. / R2	---
<b>1998</b>	1. / S5	11. / S3	6. / S4	1. / S3	4. / R1	8. / R2	---
<b>1999</b>	2. / S5	14. / S3	3. / S4	3. / S3	?	?	---
<b>2000</b>	4. / S5	32. / S3	10. / S4	4. / S3	5. / R1	---	24. / S3
<b>2001</b>	4. / S5	31. / S3	9. / S4	2. / S3	7. / R1	---	7. / S3
<b>2002</b>	4. / S5	32. / S3	18. / S4	2. / S3	7. / R 1	---	12. / S3
<b>2003</b>	4. / S5	38. / S3	4. / S4	2. / S2	?	---	22. / S3
<b>2004</b>	1. / S4	?	5. / S4	1. / S2	?	---	?
<b>2005</b>	6. / S4	?	1. / S4	1. / S2	?	---	?
<b>2006</b>	5. / S4	9. / S3	2. / S4	2. / S2	5. / R1	---	17. / S2
<b>2007</b>	7. / S4	10. / S3	4. / S4	5. / S2	9. / R1	---	11. / S2
<b>2008</b>	3. / S4	17. / S3	5. / S4	4. / S2	4. / R1	---	19. / S2
<b>2009</b>	5. / S4	18. / S3	2. / S4	6. / S2	7. / R1	---	22. / S2
<b>2010</b>	1. / S4	14. / S3	2. / S4	2. / S2	3. / R1	---	---
<b>2011</b>	3. / S4	2. / S3	1. / S4	5. / S2	2. / R1	---	26. / S2
<b>2012</b>	3. / S4	8. / S3	2. / S4	2. / S2	3. / R1	---	---
<b>2013</b>							
<b>2014</b>							
<b>2015</b>							

Mit herzlichem<sub>2</sub> Dank an Bruno Frank, Dominique Thurnheer und Hansruedi Widmer für ihre Recherchen in den ZLC-Ranglisten.