Nahaufnahmen: Vielfarbige Straßenszene in Kuala Lumpur; Monsoon Cup-Sieger Peter Gilmour und Sultan Mizan Zainal Abidin; Eaglesquare in Langkawi; Admirals Marina in Port Dickson; Kuala Lumpur International Airport (von links oben im Uhrzeigersinn)

Manöver im Monsun

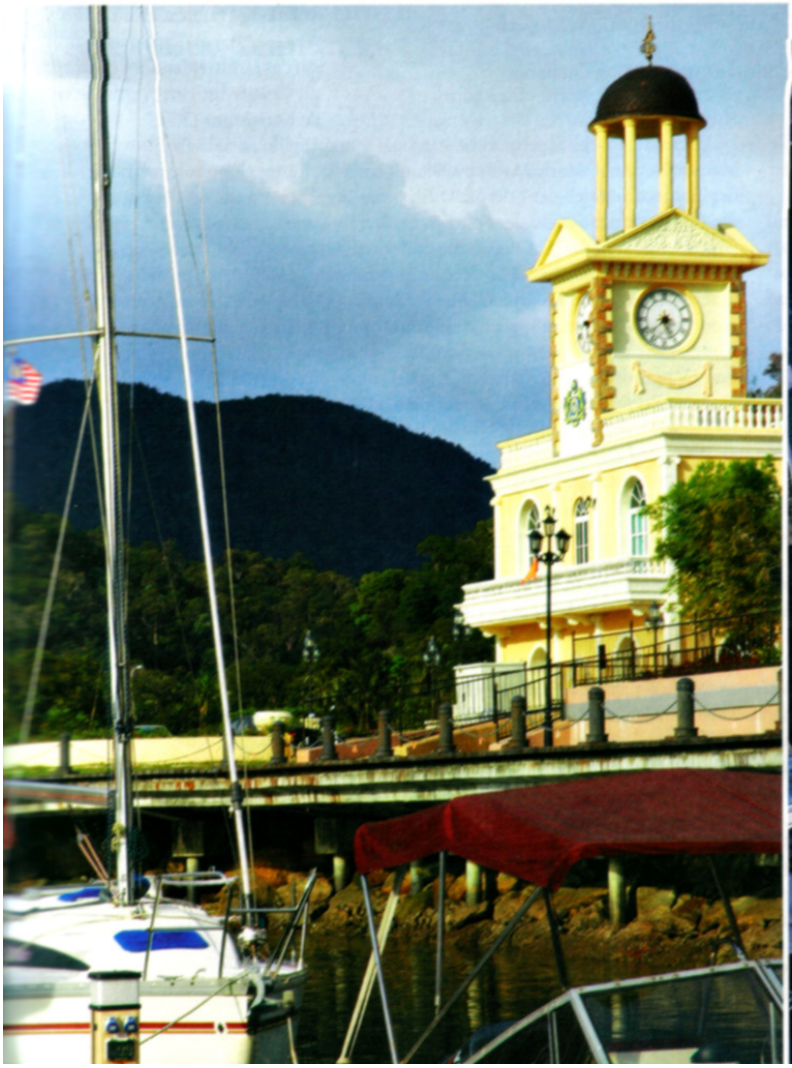
Von Franziska Horn

Vom Tigerstaat zur Segelnation: Malaysia will seinen Nachbarn Thailand übertrumpfen. Mit Strategie und Sportevents sollen möglichst viele Touristen in die Marinas des Landes gelockt werden

Schon mal ein malaysisches »Steamboat« gesehen? Nein, das ist keine dampfbetriebene *Dschunke, sondern ein traditionelles* Nationalgericht. In einer Metallschüssel gart ein Mix von Fleisch-, Fisch- und Gemüsesorten – eine Art malaysisches Menü, bunt wie das Völkergemisch des südostasiatischen Küstenstaates. 4.675 Kilometer Küstenlänge plus 7.200 Kilometer Wasserstraßen plus 200 Inseln besitzt das Land, das die südchinesische See in zwei Teile trennt, im Westen die malaysische Halbinsel, im Osten die auf Borneo gelegenen Provinzen Sabah und Sarawak. Denkt man an Malaysia, denkt man an die Straße von Malakka, die meistbefahrene Schiffahrtsroute der Welt. Wie auf einer Autobahn schieben sich hier gewaltige Containerschiffe und Ozeanriesen auf getrennten Bahnen aneinander vorbei. Joseph Conrad, Gottvater der Seeliteratur, verewigte 1900 die berüchtigte, von Piraten durchsetzte Wasserstraße in seinem Roman »Lord Jim«. Auch heute ist die Transportroute kein guter Ort für Sportsegler, *die Spaßzone beginnt, von Singapur kommend, erst ein Stück weiter nördlich* auf der Höhe von Port Dickson. Hier im Westen ist mit der Hauptstadt Kuala Lumpur auch die Kultur zuhause; schon der futuristisch gestaltete Flughafen gilt als Attraktion. 1998 eingeweiht, bildet er das Tor zu einem der ehrgeizigsten Länder Südostasiens, das kaum Assoziationen zum früheren Entwicklungsland aufkommen lässt. »Schlammiges Wasser« bedeutet der Name der Metropole übersetzt. Im Trüben fischen muss die Nation nicht: Neben eigener Schwerindustrie produzieren zahlreiche ausländische Firmen im Land, die Löhne gelten als attraktiv, die Infrastruktur als gut. Wie andere asiatische Brennpunkte zeigt auch dieser exotische Schmelztiegel die typischen Anzeichen einer Zivilisationskrankheit: Kontraste wie Arm und Reich, Alt und Neu, Billig und Teuer prägen die Zwei-Millionen-Stadt. Das Wahrzeichen ist ein echter Superlativ: Die mit 452 Metern höchsten Gebäude der Welt, die Petrona Twin Towers, überragen die Kapitale und auch die Moscheen der Stadt. Laut Verfassung kommen alle ethnischen Malaien als Muslime auf die Welt. Sie stellen denn auch mit 55 Prozent die Mehrheit, gefolgt von Buddhisten, Christen und Hinduisten.

Kein Zufall, dass das Unternehmen DK Composites sich hier wohlfühlt. Alles begann mit der Spezialfabrikation von Moscheekuppeln aus hochentwickelten Komposit-Laminaten. Diese krönen das malaysische Regierungsgebäude im Verwaltungszentrum Putrajaya ebenso wie die imposante Wilayah Moschee in Kuala Lumpur und etliche

Land im Aufwind: Die frisch ausgeschaufelte Marina von Pulau Duyong in Terengganu (oben). Die internationale Segelprominenz drängt sich im Kampf um den Monsoon Cup (rechts). Hier kocht der Chef: malaysische Garküche (linke Seite). Monsunwolken über der Telaga Marina in Langkawi (unten)



»Das **Segeln** wird systematisch als **Volkssport** aufgebaut. Die Teilnahme der Jugendgruppen im internationalen Regattageschehen zeigt bereits erste Erfolge im **von oben verordneten** Schulsport «

Hannes Waimer, DK Yachts

mehr. Hannes Waimer startete Ende der Achtzigerjahre in Deutschland mit der Fertigung von Kuppeln für Saudi-Arabien. 1997 kamen Projekte für Malaysia hinzu, die man mit der Gründung der Firma Dian Kreatif Composites in Malakka an der Westküste beantwortete. Der Yachtbau erweiterte das Unternehmensportfolio, und der Wahl-Amerikaner Bruce Farr vergab die Lizenzen für Farr 40 und Farr 36. Kundenaufträge wie die bahnbrechende »Maiden of Hong Kong« für den Chinesen Frank Pong sowie eigene Modelle wie die »dk 46« untermauerten den guten Ruf der Deutschen.

»Malaysia ist ein Wasserstaat und weiß daraus Kapital zu schlagen«, sagt Waimer, »der Wassersport ist eine wichtige Quelle für den Tourismus. Während Golfen längst als Allgemeinsport gilt, wird das Segeln systematisch als Volkssport aufgebaut. Die Teilnahme der Jugendgruppen im internationalen Regattageschehen zeigt bereits erste Erfolge im von oben verordneten Schulsport«. Wie Waimer die Aussichten auf ein rein malaysisches Team für den America's Cup beurteilt? »Das wäre dumm – die Malaysier sind gut darin, sich westliches Know-how zu holen. Wenn, dann wird es ein gemischtes Team geben. Dem würde ich unter der Führung von Peter Gilmour an die 75 Prozent Gewinnchance einräumen«, so der Unternehmer. »Mit dem Erfolg des Monsoon Cups in Kuala Terengganu im November hat Gilmour Kontakte zur Regierung aufgebaut, die internationales Renommee für ihr Land sucht. In diesem Projekt verbinden sich sportliche wie wirtschaftliche Interessen auf ideale Weise. Malaysia leidet unter dem Ruf des Drittweltlandes – hier liegt die Chance für eine einschneidende Korrektur.«

Die wichtigsten Regatten:

- >>> **BMW Royal Langkawi International Regatta** /// 12. bis 17.2. 2006 /// langkawiregatta.com
- >>> **Raja Muda International Regatta** /// November 2006 /// rmir.com
- >>> **Borneo Cup Yachting Challenge** /// 7.4. bis 2.5. 2006 /// borneorace.com

Der malaysische Segelsport besitzt sogar schon ein Idol: den Einhandsegler Azhar Mansor. Berühmt wurde Mansor 1999 mit einer Weltumseglung solo ostwärts. Nach der Tour schrieb sich der gelernte Offizier das Segeln erst recht auf die Flagge. Bis in die Neunzigerjahre stand der Sport nur einer Elite offen, die Yachtszene beschränkte sich auf einige exklusive Clubs. Azhar aber träumte von offenen, staatlichen Marinas und plante, die Jugend an den Sport heranzuführen. Er hatte dem aufstrebenden Staat gezeigt, was Leute mit Mut und Durchhaltevermögen bewirken. Sein Status als Sportikone verschaffte dem 48-Jährigen Gehör: Im Auftrag der Regierung entwickelte und baute er die öffentlich zugänglichen Telaga Harbour Marinas, die weder Gebühren noch Mitgliedschaften verlangen. Zum Teil ist es sein Verdienst, dass jede der 14 Provinzen eine regierungsgeführte Marina baut. Die Regierung fördert den Segelsport mittlerweile massiv. Die Marinas sollen nicht nur die internationale Seglerszene

Der Coup: Kommt der Cup?

Eine kleine Sensation war die Nachricht der *New Straits Times* aus Kuala Lumpur, die Anfang Dezember nicht nur Seglerkreise überraschte. Der Inhalt: Malaysia plant eine Vorregatta für den America's Cup 2011 und möchte ein eigenes Team an den Start schicken – geleitet von niemand Geringerem als Segel-Ikone Peter Gilmour. Der Australier hatte beim malaysischen Monsoon Cup im November die America's Cup-Elite inklusive Russell Coutts auf die Plätze verwiesen. Gilmour selbst blickt bereits auf eine fünfmalige Teilnahme am America's Cup zurück. Organisationsvermögen haben auch die Malaysier schon bewiesen: In vier Monaten stampfte man im Küstenstaat Terengganu mit dem Bassin von Pulau Duyong ein erstklassiges Segelrevier aus dem Wasser. Das 300 Kilometer nordöstlich von Kuala Lumpur gelegene Fischerdorf hatte nie zuvor eine Regatta gesehen: Fünf Millionen Kubikmeter Sand hob man für das Becken aus, das vier Tage vor Start des Monsoon Cups fertig wurde. Mit der Teilnahme am America's Cup will sich der Staat langfristig als ernstzunehmendes Segelrevier etablieren. Gilmour, Mitorganisator des Monsoon Cups und Weltklasse-Matchracer, will sein Vorhaben mit Hilfe internationaler Partner ausführen. Die für das Unterfangen veranschlagten 110 Millionen Euro sieht die aufkommende Segelsportdestination Malaysia als Investment in die eigene wirtschaftliche Zukunft. Das Ziel: neue Arbeitsplätze zu schaffen, die Infrastruktur zu verbessern und touristische Anziehungspunkte zu kreieren.

Foto: Michael A...

Azhar Mansor und die »Jalur Gemilang«

Der Pionier

Vor dem Eingang der Marina in *Telaga steht eine gusseiserne* Bank. Wer abends hier sitzt, sieht die Sonne hinter Palmen versinken und hört das typische Klappern der Fallen. »Dies ist mein Cockpit«, sagt Azhar Mansor. Azhar ist der Marina-Manager. Freundlich und zurückhaltend ist er, fast schüchtern, doch wenn er ins Plaudern kommt, erzählt er von seiner großen Reise 1999 mit der »Jalur Gemilang«.

Als erster Malaysier wollte er die Welt umsegeln, nonstop, solo, ostwärts, mit einer Open 50. Und dazu den Rekord brechen. Ein solches Unternehmen hatte der Indik nie zuvor gesehen. Umseglungen starteten gewöhnlich im Atlantik, mit der nach den Regeln des World Sailing Speed Record Councils (WSSRC) geforderten Äquatorüberquerung ebenfalls im Atlantik. Das Projekt »Jalur Gemilang Challenge« stellte den ersten Trip dar, der den Null-Breitengrad im Indischen Ozean kreuzen sollte. Um auf die geforderte Anzahl von 21.600 Seemeilen zu kommen, musste Azhar nach Umseglung des Kap Hoorns den Kurs nach Nord abstecken und die brasilianische Insel Fernando de Noronha runden, bevor er den Heimweg antrat.

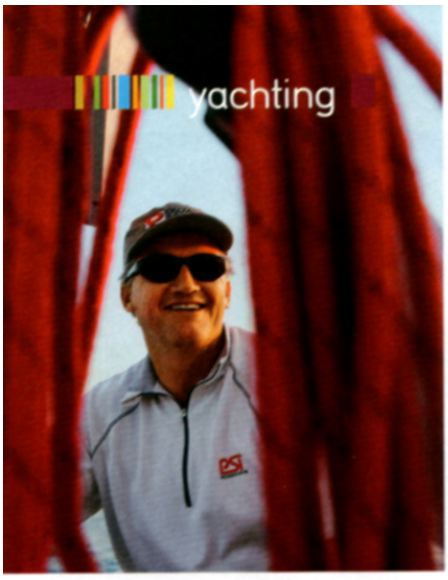
Auf dem Fischerboot des Vaters hatte Azhar seine Liebe zur See entdeckt. Er absolvierte eine nautische Ausbildung in Singapur, fuhr mehrere Jahre als Offizier *auf Containerschiffen um den Globus* und arbeitete in verschiedenen Bereichen des Wassersports. Er entdeckte das Segeln für sich, doch das war damals in Malaysia nur einer Elite möglich. Die Szene fand in exklusiven Clubs statt. Azhar träumte von öffentlichen Marinas, geführt vom Staat, wollte die Jugend an den Segelsport heranführen. Doch wer hört auf einen unbekannten Schiffsoffizier? Um seiner Vision Gehör zu verschaffen, wollte er Einhand um die Welt – und dazu noch einen Rekord brechen.

Fünf teils frustrierende Jahre dauerten die Vorbereitungen. Eine Werft war schnell gefunden, Azhars »Jalur Gemilang«, eine Weiterentwicklung der True Blue BOC 50 (Jutson Design), wurde in Australien gebaut und war darauf ausgelegt, den extremen Bedingungen des 50. Breitengrades zu trotzen. Die Finanzierung gelang erst im dritten Jahr einer intensiven Sponsorensuche, denn Azhar wollte sich nicht zu stark durch Verträge binden. Letztlich gewann er acht Geldgeber und Sachsponsoren. Nicht nur die Finanzen waren ein Problem – während andere Spitzensportler auf ein perfekt eingespieltes Team von Spezialisten zurückgreifen können – von Segelmachern bis hin zu Ernährungsberatern –, gab es in Malaysia nichts dergleichen.

Am 2. Februar 1999 startete die Rei*se in Langkawi, wo der Präsident den da*mals 41-Jährigen persönlich verabschiedete. »Jalur Gemilang«, der Name der malaysischen Flagge, sollte um die Welt segeln und das Land in maritimen Kreisen berühmt machen. 660 Meilen nach der Rundung von Kap Hoorn kenterte das Schiff und verlor den Mast. Aszhar konnte die Reise erst nach einem Monat fortsetzen. Am 11. August 1999 traf er nach 190 Tagen – 159 davon auf See – am Ausgangspunkt ein. Die WSSRC bestätigte den Rekord in der Kategorie: round the world, assisted, eastabout, singlehanded. Nicht der erhoffte Triumph, doch genug, um stolz zu sein.

Medien und Bevölkerung feierten ihn, in der Parade des Nationalfeiertags am 31. August bekam er einen Ehrenplatz. Schöne Erinnerungen für den Segler, der abends gern vor seiner Marina sitzt, nach Westen schaut und oft an seine Zeit auf der »Jalur Gemilang« zurückdenkt.

Seit Beginn der Neunziger fördert die Regierung den Segelsport. Der Bau von öffentlichen Marinas will die internationale Seglerszene gewinnen und den Sport im Land fördern. Zugleich werden in den Marinas Facilities für die Fischer geplant. So sollen sogenannte »Floating docks«, Anlegestege, in den Fischerdörfern die Arbeit erleichtern.



Mister Monsoon Cup

Peter Gilmour, genannt »Gilly«, zählt zu den aktiven Ikonen der Segelszene. Der 1960 geborene Profi-Skipper und Geschäftsmann stammt aus Perth im Westen Australiens und segelte alles, vom Dinghi bis zum Hochseesegler. Seine Siegesserie startete 1987, seitdem reiht er Trophäe an Trophäe: dreimaliger Matchrace-Weltmeister, sechsmaliger Gewinner des Swedish Match Cups, fünfmalige Teilnahme am America's Cup (1987 Kookaburra Syndicate, 1992 Spirit of Australia, 1995 Nippon Challenge, 2000 Nippon Challenge, 2003 Skipper/OneWorld Challenge), achtmaliger Gewinner des Nippon Cups (mit seinem Pizza-La Sailing Team) und Gewinner der Swedish Match Tour 2004/2005 (ebenfalls mit Pizza-La Sailing), zu der auch der Monsoon Cup im November 2005 gehörte. Letzterer gipfelte im Finalsieg gegen Russell Coutts, womit sich der Australier die Führung der Match Race-Weltrangliste zurückholte.

Nach fünf absolvierten Kampagnen überrascht es nicht, dass Gilmour einmal mehr im Geschehen um den AC mitmischen will. Als Generalprobe mag der Monsoon Cup in Kuala Terengganu im November 2005 gedient haben. Gilly hatte die Regatta mitorganisiert, schließlich gewonnen und wichtige Kontakte zur malaysischen Regierung und zu Premierminister Datuk Seri Abdullah Haj Ahmad Badawi geknüpft. »Im Februar 2005 liefen erste Gespräche bezüglich eines Segelprojekts, das die Staatsregierung plante. Die Idee: mit diesem Projekt die sonst touristisch tote Monsunzeit zu überbrücken und ein hochkarätiges Livestyle-Event zu schaffen. Von Perth, wo ich wohne, sind es nur fünf Flugstunden«, spielt er auf die Region an, die viele Australier als ihren Vorgarten bezeichnen. »Anfangs schien es unmöglich, den Monsoon Cup in so kurzer Zeit zu realisieren, heute muss ich sagen, dass meine kühnsten Träume wahr wurden. Die Hilfe der Staatsregierung war entscheidend.« Matchrace-Kollege Russell Coutts pflichtet bei: »Asien hat es in der Vergangenheit verpasst, große Segelevents aufzubauen, obwohl die Reviere sich gut eignen. Internationale Regatten sind genau das Richtige für unseren Sport – und ein Wirtschaftsfaktor für die Region.« »Aussie« Gilmour, bekannt für erfolgreiche Detailarbeit als Skipper, ist zuversichtlich: »Match Racing verlangt genau jene Form von Teamarbeit, die wir hier gefunden haben«. Die Chancen, den Tigerstaat in seine seglerische Erfolgsserie einzugliedern, stehen gut. Grünes Licht also für den asiatischen Yachtsport-Boom – auch in Malaysia.

■■■ **Eine Flotte neuer Marinas** überzieht das Land, in den luxuriösen Resorts wird asiatische Gastfreundschaft gepflegt. Im größten Segelrevier Langkawi – was »rotbrauner Adler« bedeutet – ist die beste Segelzeit von November bis März zur Zeit des Nordostmonsuns. Kurze Distanzen prägen das Revier, in den Marinas hilft das Personal beim Anlegen. Noch ein Pluspunkt: Selbst in gehobenen Restaurants isst man für ein Fünftel der Kosten hierzulande und auch die Liegeplätze in den Marinas bleiben deutlich hinter den Preisen europäischer Gefilde zurück

Langkawi: Vom Hafen des Royal Yacht Club aus erschließt sich eine ganze Inselwelt

Sebana Cove: Zur Marina gehört ein gleichnamiges Resort

Port Dickson: Relaxen im Admirals Marina & Leisure Club

Penang: Nachtruhe vor dem nächsten Entdeckungstour

■■■ **Blickpunkt Sport** Von der Tribüne aus beobachten malaysische Frauen den Monsoon Cup (links); Sultan Mizan Zainal Abidin und Familie während der Zeremonie zur Preisverleihung (oben)

anziehen, sondern auch den Sport im eigenen Land fördern.

Eines der interessantesten Reviere findet sich rund um das zollfreie Langkawi-Archipel im Nordwesten, das rund 100 Inseln verbindet. Seit einem Jahrzehnt boomt hier der Tourismus. »Pantai« heißt Strand. Von diesen besitzt auch die vielleicht weltschönste Insel Tioman im Nordosten einige. Der Staat betrachtet ihre langen Sandstrände als Kapital. Neues Kapital will man aus dem Investment in den Segelsport schlagen. Die Basisdaten stimmen: Das Klima erlaubt ganzjähriges Baden. »Segeln ist überall möglich, der Westen ist windärmer, im Osten dagegen weht zwischen Oktober und Januar verstärkt der Monsun. Und Piraterie ist hier kein Thema, im Gegensatz zu Indonesien«, weiß Hannes Waimer, der seit acht Jahren im Lande lebt – und es nicht mehr verlassen möchte. »Die verbesserte Infrastrukur durch Marinas tut das ihrige«, ergänzt er. Dass die Malaysier bei ihrem AC-Projekt Wind im Rücken haben, legt ein Blick auf den Großen Preis von Malaysia nahe. Das 1999 etablierte Formel-1-Spektakel gilt als feste Größe im Rennzirkus. Auch Regatten wie das Raja Muda Race, die Langkawi Regatta by BMW oder der von Gilmour initiierte Monsoon Cup belegen die Stärke der Sportnation. Nicht nur das malaysische »Steamboat« zeigt: Da ist Dampf im Kessel. Zu groß wird die Überraschung also nicht sein, wenn es tatsächlich 2011 heißt: Selamat Datang – Willkommen beim America's Cup! ||

Vorreiter DK Yachts

Das Unternehmen genießt einen exzellenten Ruf im Yachtbau: DK-Composites, 1997 in Malakka an der Westküste Malaysias gegründet, bietet *hochwertige Faserverbundtechnologie für* Kuppelbauten, Pools und natürlich schöne (und schnelle) Boote. High-End-Kundenmodelle wie die »Maiden of Hong Kong« für den Chinesen Frank Pong setzten bereits neue Maßstäbe; gebaut wurde der No-Limits-Racer unter der Leitung von Firmenchef Hannes Waimer. DK-Yachts verwendet die 3D-Software CATIA, die aus der Automobilindustrie beziehungsweise der Luft- und Raumfahrt stammt und ist eine von drei weltweit lizensierten Farr International Werften. Aktueller »Renner« ist das Modell DK 46, derzeit schnellster IRC-Regattaracer. Als Firmenchef fungiert Hannes Waimer, sein Bruder Max ist Produktionsleiter von DK YACHTS, die Designabteilung führt Klaus-Jürgen Heer. DK Composites beschäftigt 350 Mitarbeiter und setzt rund 25 Millionen Euro jährlich um.
Infos: dkyachts.com, dkcomposites.com

Fotos: Swedish Match Tour/Guido Cantini (3); Michael Wnuk (4); DK-Composites