



Kontrolle mit Gefühl:  
Die winzige Wasser-  
waage muss reichen,  
man kann nur hoffen,  
dass ihre hölzerne  
Verlängerung exakt ist

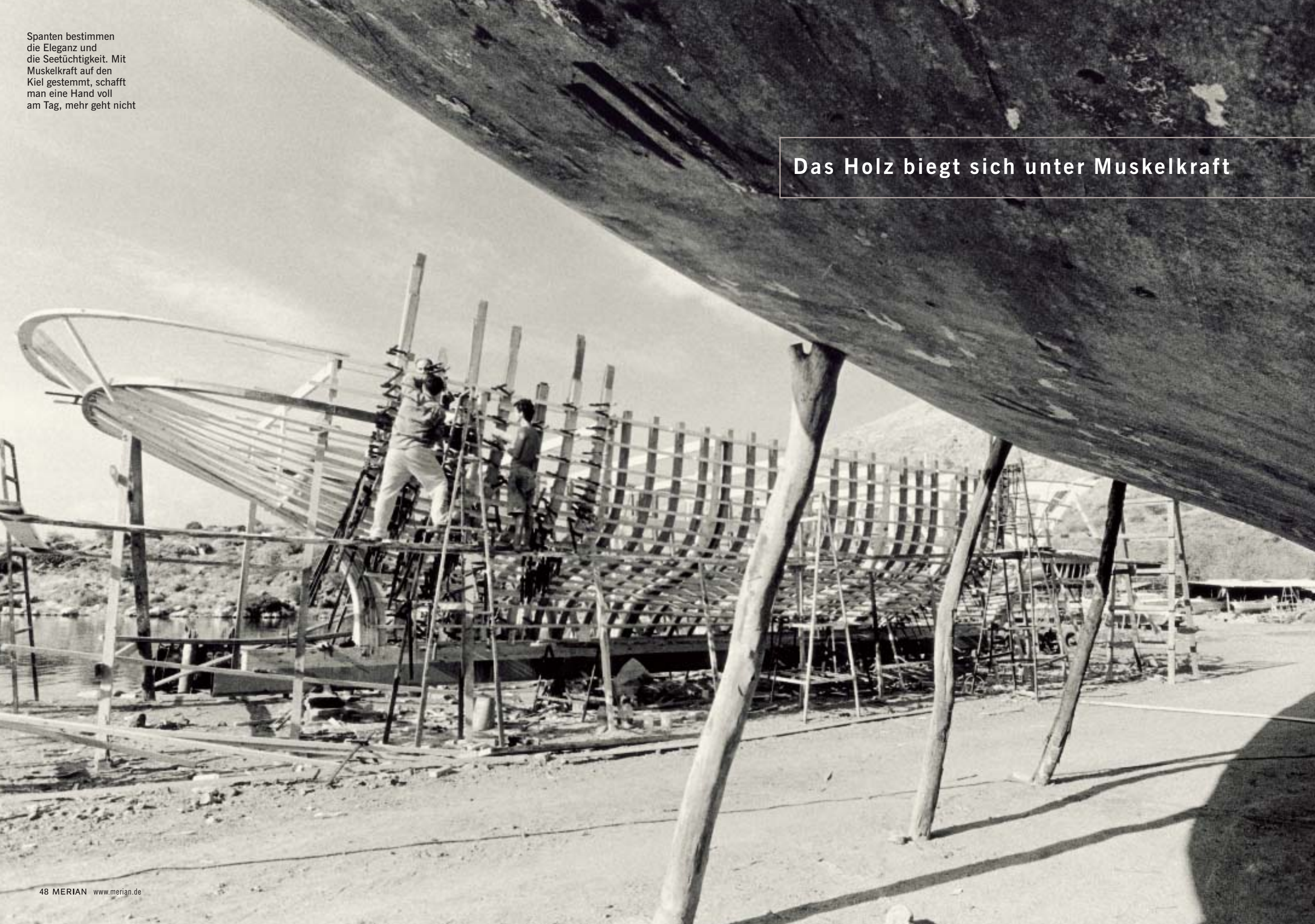
Die Bootsbauer von Bozburun werkeln ohne Plan und Ausbildung. Nur mit Improvisationstalent und Erfahrung gelingen ihnen die schönsten Ausflugsschiffe: Gulets

Text: Christian Sywottek, Fotos: Murat Türemiş

# Mit Axt und Augenmaß

Spanten bestimmen  
die Eleganz und  
die Seetüchtigkeit. Mit  
Muskelfraft auf den  
Kiel gestemmt, schafft  
man eine Hand voll  
am Tag, mehr geht nicht

Das Holz biegt sich unter Muskelkraft





Ganz in Noahs Tradition entsteht die „Mermaid“ auf dem Brachland von Bozburun. Docks? Werften? Unbekannt

**A**ls der Strom in sie hineinragt, schreit sie auf. Dann kreischt die mannshohe Bandsäge, so laut, dass man sie auf der anderen Seite des Hügels noch immer hören kann. Sie schlägt ihre scharfen Zähne wie rasend in den rotbraunen Teakholzbalken, frisst sich hinein, schließlich durch ihn hindurch. Dann ist es wieder still. Der aufgewirbelte rote Staub senkt sich durch die lastende Spätsommerhitze hinab auf die Arme von Vedat Şengül, vermischt sich dort mit seinem Schweiß zu feinem Schlamm, den der warme Seewind schnell zu einer Kruste verdorren lässt.

Spannt Vedat Şengül einen Arm, bröckelt die Kruste auf den Erdboden neben dem Säge Tisch. Seine Arme sind muskulös hart, haben sie doch im letzten halben Jahr hunderte Nägel, zwölf Zentimeter lang und sieben Millimeter dick, mit eins, zwei, drei, vier, fünf, sechs, sieben, acht, neun Schlägen des Krummbeils durch die fünf Zentimeter dicken Planen aus Rotfichte und Mahagoni in die Spanten getrieben. Sie wird ein gutes Schiff sein, die künftige „Mermaid“, der Stolz des 42-jährigen Bootsbauers aus Bozburun. 30 Meter lang und 7,40 Meter breit, Deckshöhe fünf Meter, 120 Tonnen schwer, von Hand gebaut wie alle Schiffe in Bozburun.

**Weit ab liegt das 2000-Einwohner-Städtchen, 50 Kilometer südwestlich von Marmaris, an der Küste der Halbinsel Bozburun.** Regnet es, fällt der Strom aus. Seit zehn Jahren erst ist die Straße nach Marmaris asphaltiert. Früher fing der Fisch schon auf dem Weg zum Markt an zu stinken. Den ersten Fernseher stellte der Dorfgenosse auf, neben der Polizeistation, damit die Männer die Fußball-WM sehen konnten. Das war 1978. Die Leute fischten, ernteten Mandeln, zogen Oliven, zupften in den Bergen Thymian und Salbei, verschifften Schafe zu den Griechen und brachten Kaffee mit zurück. Heute ist Bozburun neben Bodrum das Bootsbauzentrum der türkischen Mittelmeerküste.

Werften aber, wie man sie aus Industrieländern kennt, wird man in Bozburun nicht finden. Hunderte Meter vom Meer entfernt wachsen die hölzernen Gulets in den freien Himmel,

## Erst die Form, dann der ganze Rest

neben den Häusern zwischen Okraschoten, roten Peperoni, Zitronenbäumen und Bohnen, bevor sie nach rund einem Jahr Arbeit Touristen auf die Blaue Reise mitnehmen.

Auch die „Mermaid“ von Vedat Şengül. Wie die anderen rund 30 Bootsbauer von Bozburun hat Şengül sein Handwerk gelernt wie ein Kind eine Sprache. Hinhören, hinschauen, loslegen. Eine Ausbildung mit Abschluss hat hier niemand. „Wir bauen erst die Form“, sagt Vedat Şengül, „daraus wird der ganze Rest entwickelt. Wir können das gar nicht anders.“

**Die Form ist das Schwierigste. Wenn da was nicht stimmt, taumelt das Boot wie eine Schildkröte durchs Wasser.** Den menschedicken Stahlkiel auf Holzböcke wuchten und wegen des Gewichts mit Beton ausgießen, das ist noch einfach. Spannend wird's, wenn sie die Spanten setzen. Die Spanten bestimmen die geschwungene Form des Schiffes. In der Mitte bauchig. Zum Heck hin leicht schmaler, nach vorn zum gewölbten Vordersteven sanft immer spitzer zulaufend, auf dass der Bug das Wasser geschmeidig teile und das Schiff durch die Wellen gleite wie ein heißes Messer durch die Butter.



Vedat Şengüls Säge kreischt, das Krummbeil schlägt zu, und was man bei Baubeginn kaum glauben mochte: Die „Mermaid“ steht vor der Vollendung



In Bozburun zählt nur die Erfahrung. Zwei Tage braucht Vedat Şengül, um die Schablonen für die Spanten zu entwerfen, bevor er sie aus dünnen Spanplatten herausägt und sie mit leichter Hand aufstellt. Dann liegt das künftige Schiff da wie ein in der Sonne gebleichtes Vogelgerippe und der harte Teil beginnt.

Mit den Schultern wuchten Vedat, sein Vater Nihat und einige Freunde die 75 Spantenpaare aus Rotfichte auf den dicken Balken auf dem Stahlkiel. **An die 150 Kilo wiegt jedes gekrümmte Teil. Schweiß läuft, Stöhnen dringt zwischen zusammengepressten Lippen hervor.** „Fünf Stück am Tag“, sagt Vedat Şengül, „mehr ist nicht zu schaffen.“ Immer wieder läuft er mit der Wasserwaage um das Boot herum, prüft, ob alles im Lot ist. Die „Mermaid“ als Schildkröte, das fehlte noch.

Baupläne galten noch nie viel in Bozburun. „Ich habe mein Wissen immer abgeschaut“, sagt Mehmet Salih Orhan, 78, einer der ältesten Bootsbauer von Bozburun. Noch immer treibt er seinen kleinen Fiat ausgesprochen zügig über die löchrige Straße, die sich in engen Kurven in die Berge schraubt. Von ihm hat Vedat Şengül sein Wissen erhalten,



Aus Fischern wurden Bootsbauer. Mehmet Salih Orhan ist die graue Eminenz, all sein Können erfolgreich abgeschaut



## Sechs Monate bauen, sechs Monate segeln

als er mit 13 Jahren zu ihm kam. Mehmet Salih Orhan zimmerte sich als Zwölfjähriger sein erstes Boot aus einem großen Getreidesieb, die Schraube trieb das Federwerk einer Standuhr an. Wenn Schiffe im Hafen anlegten, vermaß er sie mit seinen Augen und später mit dem Metermaß, skizzierte den Spantenverlauf, merkte sich die Dicke der Planken.

**M**it den Alten wie Mehmet Salih Orhan begann der Bootsbau in Bozburun. Bis in die siebziger Jahre kauften sich die Fischer und Schwammtaucher meist gebrauchte Boote von der griechischen Insel Symi, auf Rhodos oder in Bodrum. Bis sie die Augen aufmachten und ihr Wissen zurückbrachten nach Bozburun. Aus Drei-Meter-Fischerbooten wurden Zwanzig-Meter-Gulets, und irgendwann wurden die ohnehin vom salzigen Wind gequälten Maulbeerbäume und Rotfichten knapp, so dass Orhan kaum mehr gute Stämme fand, um sie mit dem Motorrad aus den Bergen auf seinen Bauplatz zu schleifen. Nach rund 100 Booten hörte Mehmet Salih Orhan auf.

Sein Schüler Vedat Şengül arbeitet seit 1987 auf eigene Rechnung, 15 Boote stehen in seinen Büchern. Weil die Touristen im Sommer kommen, sind die Bootsbauer als Kapitäne mit ihren Gulets jedes Jahr sechs Monate auf See, nur im Winter können sie neue Schiffe zusammennageln. Weil sich das rechnet, sind die Bozburuner ins Rotieren gekommen. Aus Bauern wurden Fischer, aus Fischern Bootsbauer. Vor allem immer mehr Bootsbauer. **Bauen, fahren, verkaufen, neu bauen. Mit jedem Jahr werden die Schiffe größer, der Rekord liegt bei 35 Metern.** Seit sie Touristen aufs Wasser führen, fahren die Bozburuner Auto, ist Geld da für ein zweites und drittes Stockwerk auf den Wohnhäusern. Die Mädchen tragen schicke Schuhe statt Wickelgamaschen, weil sie sich ohne Feldarbeit auf den schmalen Terrassen der Bergänge nicht mehr vor Schlangenbissen schützen müssen.

Auch das Leben der Şengüls hat sich verändert. Vater Nihat fuhr noch als Schwammtaucher auf einem der 20 Bozburuner Boote, die ganze Südküste entlang bis nach Mersin. Die gefürchtete Taucherkrankheit brachte die



Gespickt mit Schraubzwingen, die eine starke Hand erfordern, nimmt die Gulet Form an – vorübergehend die eines Stachelschweins



Ozan Oğuz rudert das Tau zum Schiff, das die nationalstolze „Mermaid“ endgültig auf See schleppt



ihre Schläge durch Bozburun. Meterlang hängen die schwarzgelben Stränge aus ihren Hosentaschen, bevor sie sich wieder ein Stück angeln, den Meißel in ihren Topf mit Maschinenöl tauchen und dann – ponk, ponk, ponk – die Baumwollwurst zwischen dem Holz versenken.

Nicht dass die Bozburuner Heimwerker nichts dazugelernt hätten im Laufe der Zeit. Längst haben sie verstanden, dass die Planken der Schiffshaut nach oben hin schmaler werden müssen wegen der Festigkeit, dass man sie auch mit Epoxidharz verkleben kann, dass ein Stromkabel für die heimische Küche nicht das Gleiche ist wie ein Seekabel. Dass es andere Hölzer gibt als die Rotfichte: Teak und Mahagoni, das sie sich aus Istanbul liefern lassen.

**Ein Problem aber bleibt: Wer ohne Bauplan werkelt, erlebt Überraschungen.** Das passiert selbst Könnern wie Vedat Şengül. Der verflixte Hintersteven macht ihm Sorgen. Dort, wo die sieben Meter lange Welle aus Chromnickel das Schiff verlässt und die Schiffsschraube aufnimmt, steht Aslan Şener und flucht leise. Für die Welle braucht's ein Loch. Şeners Neunzig-Millimeter-Bohrer gräbt honiggelbes, nach Harz duftendes Holz aus dem 40 Zentimeter dicken Steven. Plötzlich knirscht es im Schiff, grauer Mergel dringt aus dem Loch. Ballast-Beton! Zu tief angesetzt! Drei Stunden Arbeit umsonst. So ein Mist! Drauflosbauen, unter freiem Himmel, mit dem Recht der Gewohnheit. Ein Lamm schlachten, wenn der Rumpf steht, sein Blut auf dem Holz verteilen, ein Punkt auf die Stirn des Chefs, gegen böse Geister. So war es. So ist es. Wird es so bleiben?

„Dieses ständige Geklopfe und Gesäge stört die Ruhe und macht Dreck“, sagt Bürgermeister Salih Taşkın. Er möchte die Klopfer aus Bozburun verbannen nach Bük, dem Winterliegeplatz ein Stück weiter die Straße rauf. Denn Bozburun soll ein schnuckeliger Touristenort werden, „ohne Disco wie in Marmaris“. Zudem hängen die Bootsbauer am Tropf des Tourismus. Doch schon so viele, immer größere Gulets schaukeln Landeier übers Mittelmeer. Der Bedarf an neuen Booten hält sich in Grenzen. Qualität gewinnt an Bedeutung, und deshalb wird es zum Problem, wenn sich

## Exklusiv für reiche Russen

das Boot während des Baus voll saugt mit Regenwasser, aufquillt, sich in schlimmen Fällen sogar verzieht.

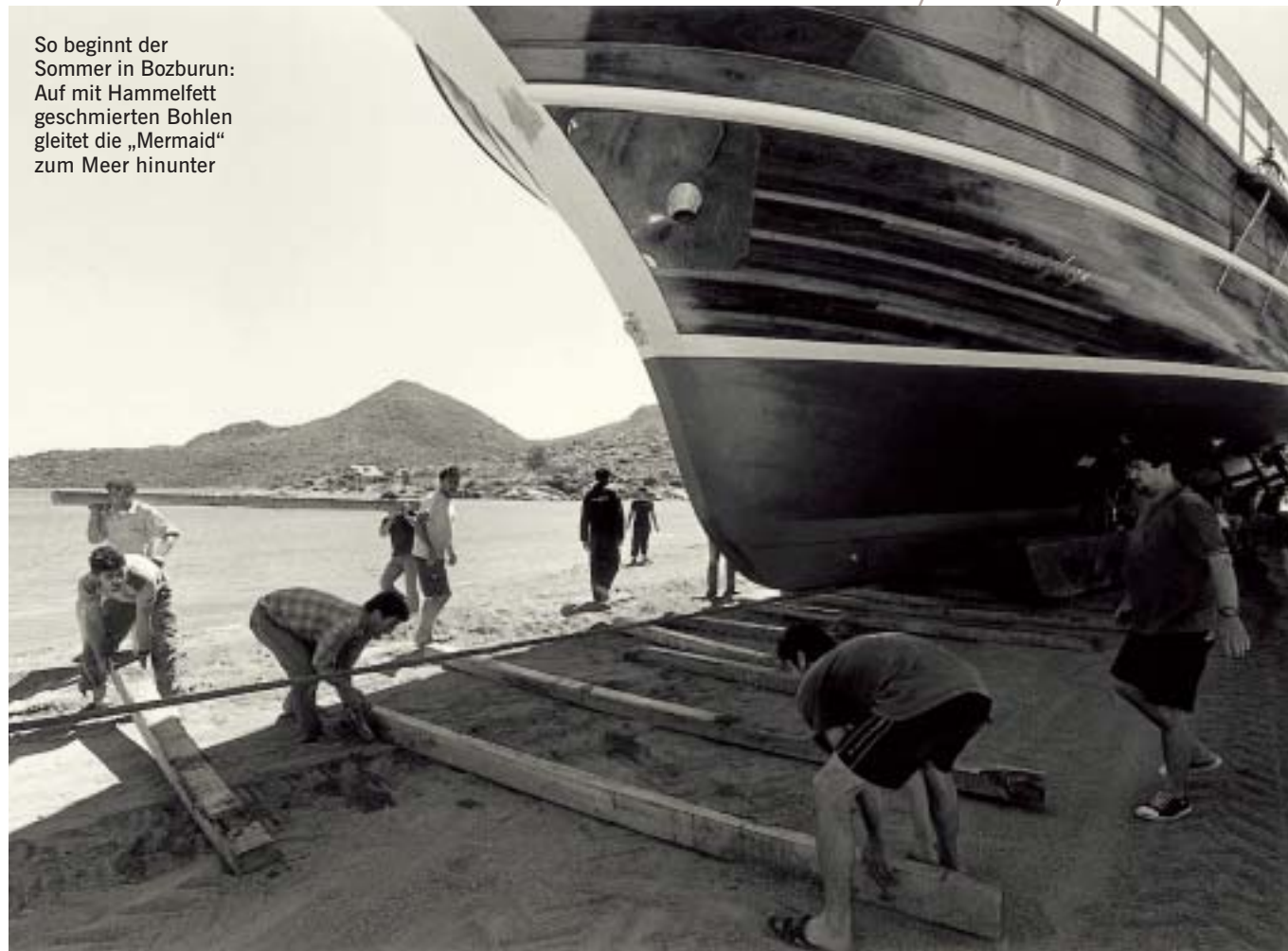
„Ein schönes Boot verdient immer schönes Geld“, kommentiert Vedat Şengül die unsicheren Zeiten. Er schlappt übers Deck aus edlem Teak, klettert durch die Kabinen aus Mahagoni. CD-Spieler, Fernseher, Telefone, so wird es sein auf der „Mermaid“. „Ich setze auf reiche Russen und Türken“, sagt Şengül, „alles ganz exklusiv.“

Zu Beginn des Sommers wird Vedat Şengül die „Mermaid“ über hammelfettgetränkte Holzbohlen einige hundert Meter weit auf der Straße zum Wasser zerren. Vorn wird eine Planieraupe ziehen, hinten ein Traktor bei Bedarf bremsen. Nach vier Kurven und 13 durchhängenden Elektroleitungen wird er den Strand von Bozburun erreichen.

Dahinter ist alles offen. □

**Christian Sywottek** aus Köln schaute genau hin: Der freie Autor ist gelernter Schiffbauer.

**Murat Türemiş**, türkischer Fotograf aus Köln, dokumentierte den Bau der „Mermaid“ bis zum Stapellauf.



So beginnt der Sommer in Bozburun: Auf mit Hammelfett geschmierten Bohlen gleitet die „Mermaid“ zum Meer hinunter

Schwammjäger reihenweise um, weil ihr Körper den Druckausgleich nicht schaffte, wenn sie aus dem Dunkel in bis zu 50 Metern Tiefe zu schnell wieder emporstiegen ans Tageslicht. Weil plötzlich der Dieselkompressor aussetzte, der sie durch einen 120 Meter langen Gummischlauch mit Atemluft versorgte.

Aber was sollten wir sonst arbeiten?“, fragt Nihat Şengül, „hier war doch nichts.“ Er hat die Taucherkrankheit überlebt. Heute hilft der 66-Jährige seinem Sohn Vedat auf der Baustelle, sägt Holz, kocht Tee, räumt Restholz beiseite. „Mein Sohn hat es leichter“, sagt er. **Um sein Haus zu bauen, musste Nihat Şengül noch Steine aus den Bergen sammeln und Sand aus dem Meer schaufeln.** 60 Quadratmeter und ein Kamin, mehr sprang dabei nicht heraus. Sohn Vedat lebt heute auf 120 Quadratmetern, mit moderner Heizung und über 120 Fernsehkanälen.

Beim Bootsbau aber ist die Technik die alte geblieben. Wie sein alter Meister balanciert auch Vedat Şengül in vier Metern Höhe über federnde Gerüstbretter und presst mit sieben armlangen Schraubzwingen eine der gut 500 Planken an die Spanten, bevor er sie festnagelt. Schicht um Schicht zieht er dem Schiff die Haut über die Knochen. Bis knapp unters Deck hat er sich hochgearbeitet und mittlerweile 40 Kisten mit jeweils 25 Kilo Nägeln verbraucht.

Vedat Şengül schraubt, dass sich die Zwingen biegen. Wer hier patzt, wird Schiffbruch erleiden. Und den Härtesten auf See bestimmt nur die Gewalt des Wassers. Ein Boot, das nicht ganz dicht ist – eine Horravorstellung. Deshalb treiben die Schiffbauer mit wuchtigen Holzhämmern geteerte Baumwolle in die Ritzen zwischen den Planken, ab sieben Uhr morgens hallen