

BALIK ve BALIKÇILIK



İÇİNDEKİLER

Balık Ununun İmal ve Kullanılmasında Dikkat Edilecek Mühim Noktalar	1	Dr. HEIMANN EINARSSON İstanbulda	23
Dünya Balıkçılık Âlemi	5	Gıda Zincirinin İkinci Halkası	24
İki İstinga Halatı Kullanan Gırgırlar	8	Amerikada Fennî Balıkçılık Araştırmalarının Zafarı	22
Türk Balıkçı Tekneleri	14	Umumi Mahiyette Gıda Maddelerinin Soğuk Muhafaza Rejimi	29
Rüzgârlar Hakkında Kısa Bir Not	19		
İngilizce Balık ve Balıkçılık	31		

OCAK 1957

CİLT: V SAYI: 1

ET ve BALIK KURUMU UMUM MÜDÜRLÜĞÜ

ET ve BALIK KURUMU

Ekrem C. Barlas

Umum Müdür

Bu sayıdaki yazı işlerini fiilen idare eden: Ridvan Tezel

Kapak resmimiz Yalovanın Topçular mevkiinde yapılan bir trawl tecrübesinde avlanmış bulunan bakalâros isimli balıkları tesbit etmektedir.

Foto: RIDVAN TEZEL

Abone şartları:

Yıllık abone bedeli 6 Türk Lirasıdır. Et ve Balık Kurumu İstanbul Şubesi Müdürlüğü, Yeni Valde Han, Kat 5 adresine posta havalesiyle gönderilmelidir.

Negredilmek üzere gönderilen yazılar, muvafık görüldüğü takdirde yayımlanır. Negredilmiyen yazılar iade edilmez.

BALIK ve BALIKÇILIK: Yeni Valde Han, Kat 5, Yeni Postane karşısı,
İstanbul. Tel.: 224236

Türk Balıkçı Tekneleri

Yazan: H. İ. CHAPELLE, N. A.

Tercüme eden: M. N. ÖZERDEM, Y. Müh.

Kısa bir zaman evveline kadar Türk balıkçılığı, yelkenli ve kürekli teknelerle yapılmakta idi. Bu tekneler, ticarî tekne tiplerinin kürek ve yelkenle teçhiz edilmiş şekilleri olup, balıkçılığın liman olmıyan yerlerde olması dolayısıyla ekserisi karaya kolayca alınabilecek tarzda yapılmıştır.

Bu yelken - kürek tekneleri, mahalli ihtiyaç ve şartlara göre asırlar boyunca tâdil edilerek tekâmül etmiş, ticarî tekne tipleridirler. Onun için dikkatli bir tetkide değerler.

Umumî olarak, orta kesit şekilleri, takaların baş bodoslama şekilleri (gaga şeklinde), kayıkların uzun ve narin su hattı girişleri, takaların kıçta doğru yuvarlak ve kruzlu biten kaplama şekilleri, takalarda başa doğru kısalan prampetleri ve çektirmelerde baş ve kıçta doğru kısalan prampetleri hep "kadirga tesiri" nin misâlleridir. Bu yelken-kürek teknelerinin çoğu yelken ve kürek altında kolay manevra eden ve süratli - çevik tekneler olup, karaya kolayca çekilecek şekilde yapılmıştır. Karadeniz teknelerinde görülen ve karaya çekilmeyi kolaylaştıracak başa doğru bir kemercinin iki ucunun kaplama dışına kadar uzatılması, çok eski zamanlardaki kadirga inşaat detayının yaşayan şeklidir.

Bu teknelerde kullanılan kürekler, bunların akılcıca yapılmış tekâmüllerinin çok güzel örnekleridir. Kürek palalarının dar - uzun oluşu, geniş olmasına nazaran, yüklü teknenin kürekle çekilmesini kolaylaştırır. Keza küreğin, tutulan yere yakın kısmının kalın oluşu küreği terazilediği için yine kürek çekmeyi kolaylaştırır. Küreklerin bu tipleri de kadirga tesirlerinin yaşayan örneklerindedir.

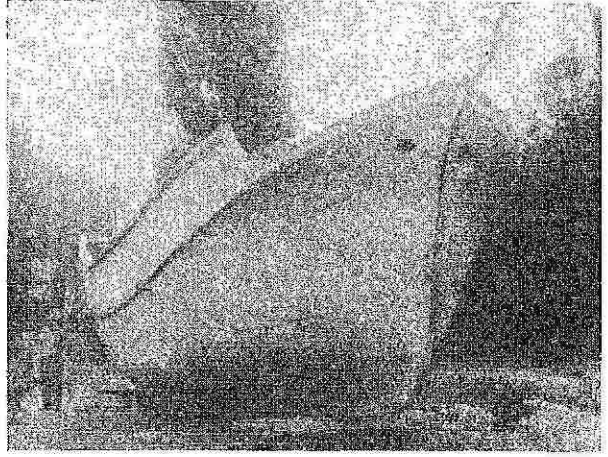
Karadeniz sahillerinde görülen en büyük yelken-kürek teknesi, taka tipini muhafaza etmiş, randa yelkenle mücehhez ve kendisini yelken altında çevik, kürekte kolay çekilir yapan narin su hatlarını haizdi. Bunlara ilâveten bu tipler denizci teknelerdir. Bu taka tipi teknelerin kare kıç ve kıçta kruzla biten yuvarlak kaplaması vardı. Keza eski kadirgalardan kalma, omurgadan sonra gelen kaplamada omurga boyunca içeri doğru çukurluk bulunmaktadır ki, bu da onun yelkenle seyretme kabiliyetini arttırmaktadır.

Kayık tipi, baş ve kıç bodoslamalı teknelere de çok rastlanmaktadır. En büyük örnekleri gırgırda kullanılan kancabaşlardır. Kayık tipi, yüksekçe baş bodoslaması, kıç postaları ve kano tipi şiyer hattı ile karakteristik bir teknedir. Narin, süratli ve yük kaldırabilir karakterlerini mezcetmiş, kullanım maksatları için iyi yapılmış teknelerdir. Kancabaş gırgır tekneleri, boyanma tarzları ve işlemeli süsleri ile ayrı bir hususiyet taşıyorlar. Kancabaş gırgır kayıklarında, Türk balıkçı takımının, kalkıp oturarak tempolu kürek çekmeleri, yabancılar için unutulmaz bir manzara teşkil etmekte ve kadirga zamanının izlerini taşımaktadır.

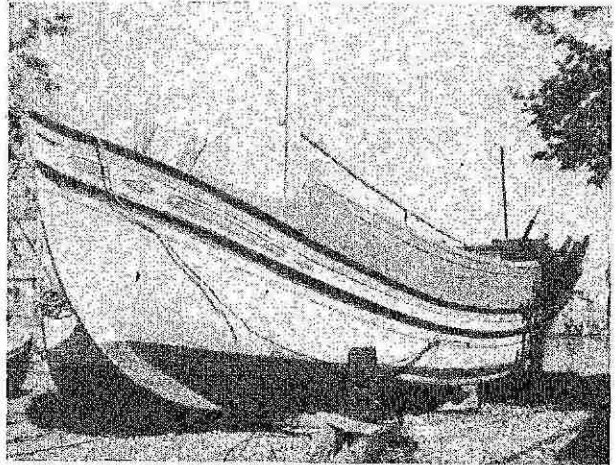
Kayıklar, kürek ve takma motora göre yapılmaktadırlar. Bazılarında teknenin güzel görünen su hatlarından fedakârlık edilerek, küçük, güzel olmıyan fakat kullanış kıç ayna ilâve edildiği görülmektedir.

Bilhassa İstanbul sularında görülen sandallar da balıkçılıkta kullanılmaktadır. Bunlar yukarki kayıklara benzememekle beraber kürekle hızlı ve kolay sevkedilebilirler. Bazılarında takma motör için (v) şekilli kıç aynalara rastlanmaktadır.

Bu küçük teknelerin ekserisinin iççiliği ve boyası fevkalâdedir. Dün-

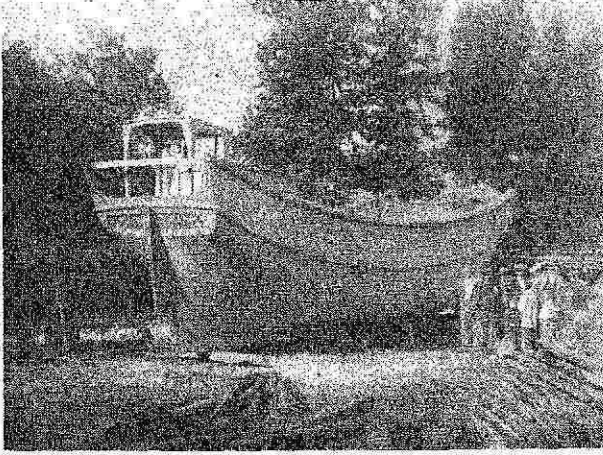


Sürmene yapısı tipik bir takamın önden görüntüsü.



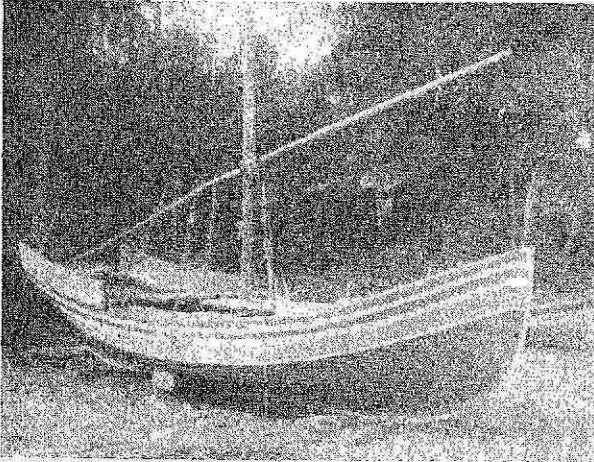
Karadeniz yapısı bir çektirme

yada bu kategoride işçiliği en iyi tekneler arasında Türk yelken ve kürek teknelerinin iyi bir klâs teşkil edeceğini söylemek yanlış değildir.



Sürmene yapısı bir takanın arkadan görünüşü.

bul Boğazında rastlanan, denizeci, keskin kıçlı, dizelle müteharrik bu tekneler krüzer kıçlı (karpuz - kıçlı) ve modern görünüşlü hale gelmişlerdir.



Karadeniz yapısı küçük taka tipi yelkenli kayığı

Son yıllarda, bilhassa Et ve Balık Kurumunun endüstride yer almasıyla Türk balıkçılığı ilerlemeler kaydetti. Balık muhafaza edebilecek tesislerin mevcudiyeti balıkçılara, pazar ve istifadeli bir iş ümidi vermektedir. Bu, onları, tekne inşaatçılarından, tekâmül etmiş motörlü balıkçı tekneleri istemeğe cesaretlendirdi ve bu suretle bir tip teknede bu kadar kısa zamanda tabii bir tekâmül vuku buldu. Bilhassa İstanbul

Bu tip balıkçı teknesi çok umumî hale gelmiş olup İstanbuldaki tekne inşaatçıları yapılmakta ve tetkik mevzuu olmakta keza Karadeniz sahillerinde de İstanbul bu teknelerden yapılmaktadır. Bu tekneler, taka ve çektirmelerdeki gidışe uyularak makinaları kıça yakın konarak inşa edildiler. Fakat bu, kıç güverteyi gırgır ağını kullanmak için çok dar bıraktı. Sonraları inşa edilenlerde makineler

nisbeten başa monte edilmektedir. Bu tekneler bir veya iki kayık (kancabaş) ile takım halinde çalışmaktadırlar. Kayıklar av sahasına kadar çekil-

mekte ve orada ağı yayarlarcken kürek kullanmaktadırlar. Şu halde bu teknelerin çekme kuvvetlerinin iyi olması gerektiği gibi, iyi dümen tutması, denizci olması ve ambarı ile güvertesinde birkaç ton balık taşıyabilmesi de lâzımdır. Bazan küçük bir nakliye teknesi bu takıma dahil olmakta ve avlanan balığı taşımaktadır. Et ve Balık Kurumunun balıkçılara makina temini haberi üzerine, daha hızlı ve güverte taksimatı daha kifayetli tekne yapılmasına doğru büyük alâka uyanmıştır. Bu alâkaya uyularak, kaptan köşkü ve makinası hayli ilerde, direk ve vinci ortada, ambar ağız yanında ve kıçta uzun bir ağı güvertesi bulunan bir gurgır teknesi dizayn ve plânları hazırlanmaktadır. Bu yeni tekne hızlı olup, mevcutlardan daha büyük ağı alabilecek kapasitede olacaktır. Ağı daha istifadeli olacak büyümesinin, yakın bir gelecekte mümkün olduğu mütalâa edilmektedir. Dizayn edilen mezkûr tekne, hariçten herhangi bir tipten alınmış olmayıp, Türk tekne inşaatçılarının bu tipte yaptıklarının tekâmül etmiş şeklidir. Bu standart bir tekne olmayacaktır. Zira, balıkçılık geliştirmekte ve şartlar değişmektedir. Onun için standard bir tekne dizaynı için vakit çok erkendir. Yapılacak iş, gelecek kısa bir zaman için carî olacak dizayn istikametleri tavsiye etmek olacaktır.

Türk trawl tekneleri, mahdut bir sahada kullanıldığından, bugüne kadar çok yavaş tekâmül etmiştir. Bu teknelerin bazıları hariçte bir kısmı İstanbulda inşa edilmişlerdir. Bu sonuncular uskuna hatlarını taşımakta ve yuvarlak kıldırılar. Fakat güverte teşkilâtları trawl için iyi tanzim edilmemiş ve makina güçleri de nispeten kifayetsizdir. Trawl'ün daha geniş bir sahada yapılmasına müsaade edilirse, o takdirde, 17-18 m. boyunda ve 120-150 beygir güçlüğ makinası olan birleşik trawl - seine tekne tipinin inkişafı muhtemeldir.

Karadeniz sahillerinin taka tipi yelkenli kayığı zamanla 10 m. boyunda motörlü tekne haline meyletmiştir. Fakat taka tipinin yüksek kıç aynesi hususiyeti muhafaza edilmiştir ki bu fazla makina gücünün ekonomik kullanılamamasına sebep olmaktadır. Yani artan daha fazla hız ihtiyacı, makina gücünü arttırmakla ekonomik olarak temin edilememektedir. Bu tip teknelerin fazla hız ihtiyacına cevap verecek tekâmülün bu tekneler üzerinde, yakın bir gelecekte yapılması gerekir. Şöyle ki, takriben 35-40 beygir güçlüğ makinaya uyabilsin ve kolayca sahile çekilebilsin.

Yukarıda bahsedilen üç tip, tekâmül istiyen teknelerin hepsi olmayıp halen en önemli olanlardır. Et ve Balık Kurumunun balıkçılara makina temini programı tatbik edildikçe, daha hızlı ve kifayetli teknelere istek artacak ve istenen tip adetleri de çoğalacaktır.

Balıkçı takımlarında bazan balık taşımada kullanılan balık nakliye tekneleri de üzerinde durulmaya muhtaçtır. Bunlar, orta hızlı, 12-14 m. boyunda taka veya çektirmelerden ibarettir. Türk balıkçılığında yapılma-

sı gereken mühim adımlardan biri, balığı avlandığı yerden kısa zamanda soğuk depolara nakletme problemidir. Bu hususta en açık adımlardan birisi ise; balık nakliye teknelerinin hızını arttırmak ve sıcak mevsimler için buz taşımalarını temin etmektir. Buz, bilhassa balığın güvertede nakli halinde, üzerine buz atılıp branda ile örtülerek, kalitenin muhafazasında çok faydalı olacaktır. Bunun iyi netice vermesi için teknenin görülen işletme ihtiyaçlarına göre dizayn edilmiş olması gerekir.

Balığı dondurmak üzere toplamak ve bunu sevketmek, Karadenizde küçük balık nakliye teknelerine ihtiyaç gösterecektir. İyi netice, balığın denizde satın alınıp hafif buzlanarak nakli ile elde edilebilir. Limanların çok az oluşu, balık nakliye teknelerinin denizde balığı aktarma mecburiyetini doğurmakta olup, bu işin bilhassa dalgalı denizde yapılması da, bu teknelerin tekâmülü düşünülürken, halli icabeden bir problemidir.

Çektirmeler, keskin kıçlı sahil tekneleri, İstanbul ve Karadenizde çok fazla rastlanmakta ve balıkçılıkta, karc-kıçlı takalarda vazifesini (nakliye teknesi olarak) paylaşmaktadır. Halihazırda, tekne formundan dolayı güç ve hızı mahdut kalmak durumunda (takalar gibi) olan bir tiptir. Bu tipin de hızının nasıl arttırılabileceğinin etüdü gerekmektedir. Takalar çektirmelere nazaran, motörlü tekne olarak daha gelişmiştir.

Türk balıkçıları teknelerine lüzumundan fazla makina gücü koymağa karşı ihtiyatlı olmalıdır. Tekne formu daha fazla hıza müsait değilse, makina gücünün arttırılmasıyla, mantıkî gibi gelen, hızın arttırılması mümkün değildir. Bu karışık bir mesele olup, zamanında, İstanbul Teknik Üniversitesindeki model tecrübe havuzu imkânları kullanılırsa, halledilebilir. Kullanılmakta olan teknelerin tipik nümunelerinin tecrübesi "ortalama" bir hal tarzı vermek suretiyle bu husus temin edilebilir.

Teknelere lüzumundan fazla makina gücü konmasının tehlikeleri şöyle hülasa edilebilir: teknede istenilen hızı veremeyecek büyük güçlü makinanın ilk masrafları, ilâve olarak fazla yakıt masrafları, artan bakım masrafları ve belki fazla borçlar.

Netice olarak, gayet sarihtir ki, balıkçı teknesi veya ağaç balık nakliye teknesi olarak herhangi bir tip teknenin alınmasına ihtiyaç yoktur. Orijinal Türk balıkçı ve balık nakliye tekneleri çok iyi neticeler verecek şekilde tâdil edilebilirler. Tekne inşaatçıları ve balıkçılar yenilikleri denemekte çok isteklidirler. Teknede ve teçhizatla ilerleme için, esaslı ve güvenilebilir balık pazarlarına ihtiyaç vardır. Böyle bir pazarın bulunması bu zamanda kolay olmamakla beraber, Kurumun, Türk balıkçılığını Türkiye ekonomisinde istifade edilir bir kaynak haline getirme programı ilerlemekte olup istikbal parlak görülmektedir.

Yarının Balıkçılık Gemileri Üzerinde Çalışmalar

Beşiktaş Souk Deposunun üst katını işgal eden Balıkçılık Araştırma Merkezindeki kütüphane âdeta bir deniz inşaiye tersanesini andırır. Duvarlarda balıkçı gemilerin ait resimler, şemalar, sol tarafta bir resim masası ve bütün bunların gerisinde âdeta canlı bir pano gibi İstanbul limanı...



Mr. H. I. CHAPELLE

Odaya girdiğim zaman gemi inşaiye mühendisi H. I. CHAPELLE ve kontr parı gemi inşaiye yüksek mühendisi NİHAD ÖZERDEM'i bir plân üzerinde görüşürlerken buldum. Sayın uzmana memleketimiz hakkındaki intibalarını sorduktan sonra, memleketimize gelişinin sebebini sordum. Bana şunları anlattı:

«— Türk balıkçı gemilerinin inkişafını sağlamak için Türkiyeye geldim. Umum Müdürünüz EKREM BARLAS'la tanıştım. İstanbula geldik-

ten sonra, muhtelif tezgâhları gezdim. Memleketinize gelişimin bir başka sebebi de, burada ne gibi malzemenin kabili temin olduğunu tesbit etmekte. Diğer taraftan, halen kullanılmakta olan gemilerin tetkikini de yapacağım. Ancak balıkçı gemilerinin esaslı bir şekilde tetkikinden sonradır ki, bazı tavsiyelerde bulunabileceğim. Pek tabii olarak, Et ve Balık Kurumunun bu hususlarda ne gibi yardımı dokunabileceğini, memlekette yapılabilecek olan gemilerinin ne tipte olabileceğini, tamir edilmelerini, parçalarının memlekette imalini ve hattâ yabancı memleketlere ihracı meselelerini de tetkik etmek lâzım gelecektir.»

«— Bugüne kadar gezmiş olduğunuz tezgâhlar hakkındaki intibamız nedir?»

«— NİHAD Beyle, Denizcilik Bankasına ait ve hususî ellerde olan tezgâhları gezdim. Küçük boyda gemi inşa edenlerin meslekî bilgilerini rakîkemmell bulduğum için ilerisinden ümitvarım. Bu şahısların son tekâmüllerle at başı gitmelerini sağlamak zor bir iş değildir. Sandal ve küçük teknelerin yapı bakımından hiç bir kusurları olmadığını müşahade ettim. Bu işleri başaran kimselerin zekâlarını takdir etmemek mümkün değildir.»

«— Yarının balıkçı gemileri hakkında ne gibi tavsiyelerde bulunabilirsiniz?»

«— Yarının gemilerinin şimdilik tahtadan yapılmasını tavsiye edeceğim. Zira tahtadan yapıldığı takdirde daha ucuza malolabilecektir. Sonra memleketinizde temini kabil olan tahta inşaat malzemesinin kalitesi iyidir. Bugüne kadar gezmiş olduğum, bakım ve tamir atelyelerini beğendim. Buralarda, balıkçı gemileri yapılabilir. Sadece motörlerin imali kalıyor ki, bu da memleketinizde yapılabilir. Diğer taraftan, traktör motörlerini balıkçı gemisi motörlerine tahvil etmek mümkündür. Bu nokta üzerinde biraz durmak faydalı olacaktır zannındayım: bu tadîli tavsiyeden maksadım, yalnız bir nevi yedek parçanın temininin kolaylığıdır. Takdir edersiniz ki, bu bir nevi standardizasyon meselesidir.

Size Amerikadan da bir misal vereyim, memleketimde dahi ahşap balıkçı gemilerinin tercih edilmekte olduğudur. Bunun sebebine gelinece, madenî olan küçük gemilerin, büyük çaptaki gemiler gibi pahalıya tamir edilmeleridir.»

«— Peki Mr. CHAPELLE, müstakbel balıkçı gemilerimiz için zihninizde bir şekil tebellür etti mi?»

«— Bu sualinizin cevabı biraz zordur. Zira, Türkiyede balıkçılık usulleri mütemadiyen değişiyor. Nihai şeklin ne olacağını kimse bilmez. Halbuki son şekli malûm olsaydı, belki de uygun bir şekil tavsiye edilebilirdi. Fakat bugün için bir şey söylenemez.

Eařka bir noktaya da temas etmeden geçemiyeceğim, Türkiyede balığın bol olduğunu işittim. Bu sebepten dolayı, bu işi hiç ihmal etmeğe gelmez. Bu itibarla Kurumun bu işi ele almasını çok yerinde bir hareket olarak vasıflandırabilirim.

Bu noktayı da tebarüz ettirdikten sonra, yine sorduğunuz soruların cevabına gelelim: balıkçı gemilerindeki değişikliğin kademe kademe olması lâzım geliyor. Bu bakımdan balıkçı gemisi inşaa edenlere, zaman zaman malûmat verilmesi lâzım gelmektedir. Şimdilik bir eb'at vermek lâzımsa, balıkçı gemilerinin 16-17 metre boyunda olması kâfidir. Şayet ağlar makine ile çekilecek ise, bu takdirde, teknelerin daha mukavim olması şarttır. Tabii insan kuvvetinden makine kuvvetine dönülen her memlekette bu tebeddül vuku bulmuştur. Diğer taraftan, Türkiye için standart bir balıkçı gemisi tipi ortaya atmak, veyahut teklif etmek mümkün değildir. Bu fikir balıkçıdan gelmelidir. Ancak şunu da ilâve edeyim ki, balıkçı muhafazakârdır. Sade sizin memleketiniz için söylemiyorum, bu mesele, bütün memleketlerdeki balıkçılara teşmil edilebilir. Evet balıkçı büyük bir kumar oynar. Hattâ bir ziraatçiden daha fazla. Binaenaleyh, balıkçı kâr nisbetinde tadilat ve işi büyütmek ister ve ona göre teşebbüse geçer. Evvelâ balık tutmak lâzımdır. Ondan sonra, balıkçı gemisi inşası ve motor gelir.»

«— Balıkçı gemilerinin sürati hakkında ne düşünüyorsunuz?»

«— Süratin 15-20 mil arasında olması şarttır. Tonağa gelince, küçük gemilere mukabil büyük tonajda birkaç tane de büyük geminin bulunması lâzımdır. Öte yandan gemi inşasında şu zihniyet de hâkim olmalıdır: şayet balık tutulmuyorsa, aynı tekne ile, et, sebze ve meyva nakledilebilir.»

«— Mr. CHAPELLE, biraz evvel büyük tonajda ve küçük gemilerden bahsettiniz. Bana bir rakam verebilir misiniz? »

«— Büyük gemi deyince, 400-650 ton küçük gemi deyince 300 tonluk gemiler anlaşılmalıdır. Sonra iş bununla da bitmiyor. Avlama yerinden balıkları, soğuk deposu bulunan gemilerle taşınmalıdır. Nakliye gemilerinin de en az 200 tonluk olması lâzım gelmektedir. Acele olduğu için, hariçten gemi alınabilir. Fakat ilerde behemehal, Türkiyede yapılmalıdır. Yapılmaması için de hiç bir sebep yoktur. Hususî teşebbüsün teşvik edilmesinin de çok yerinde bir hareket olacağına kaniim.»

«— Şimdi ne ile meşulsünüz?»

«— Halen bir gır-gır kayığını tadil etmek üzere çalışmaktayım. Tecrübe havuzunda tetkik etmek imkânına sahip olduğumdan dolayı da çok memnunum. Zira Teknik Üniversitedeki tecrübe havuzundan istifade et-

memiz kabil olabilecektir. Ancak bu sayede yeni modeller üzerinde tetkiklerde bulunulabilir.»

Gitmek üzere kâğıtlarımı toplarken, Mr. CHAPPELLE, Türk balıkçısının zekâsını, işinin eri olduğunu, parasının kıymetini bilen bir adam olduğunu anlatıyordu. Kendisine, memleketimizde kaldığı müddetçe başanlı işler yapmasını temennî ederek ayrıldım.

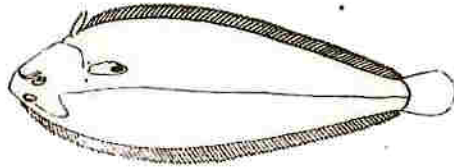
Mr. H. I. CHAPPELLE'İN HAL TERCÜMESİ

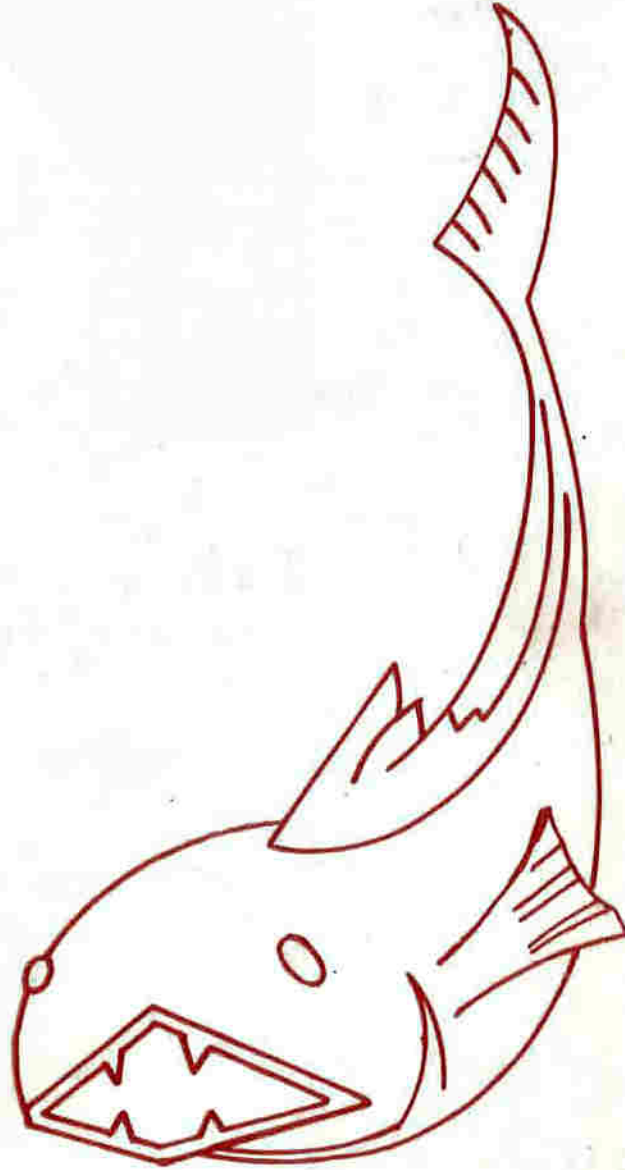
Mr. CHAPPELLE 1900 senesinde Massachusettes'de doğmuştur. Connecticut'da mektebe başlamış, New York'taki Webb. Architectural Institute'dan inşaiye mimarı olarak mezun olmuştur. Muhtelif şantiyelerde çalıştıktan sonra, 1920 de Florida'ya geçmiş, 1936-1940 seneleri arasında, Massachusettes'deki W. A. Robinson şantiyelerine, deniz inşaiye mimarı olarak girmiştir.

İkinci Dünya Savaşı esnasında, Amerikan ordusunda, yüzbaşı olarak vazife görmüş, bilâhare, I. bölgenin şef istihsal subayı olarak, yarbaylığa yükselmiştir. 1945-1948 seneleri arasında, orduda kullanılan gemiler üzerinde ilmi araştırmalar yapmış, harbden sonra (1948) hususi olarak çalışmaya başlayarak, yat, balıkçı gemilerinin plânlarını hazırlamağa başlamıştır.

Bir fellow ship alan Mr. CHAPPELLE, İngilterede deniz inşaiye tarihini tetkike gitmiştir. 1954 de, Florida'da aktedilen Deniz İnşaiye Kongresi'ne iştirak etmiştir.

Yat, balıkçı gemileri, küçük gemilerin inşası üzerine 8 kitabı intisar etmiş bulunmaktadır. Halen 2 kitabın ikmali üzerindeki çalışmalarına devam etmektedir.





İSTANBUL MATEBAASI

Nuruosmaniye caddesi No. 90 - İstanbul

Fiati; 50 Krs.