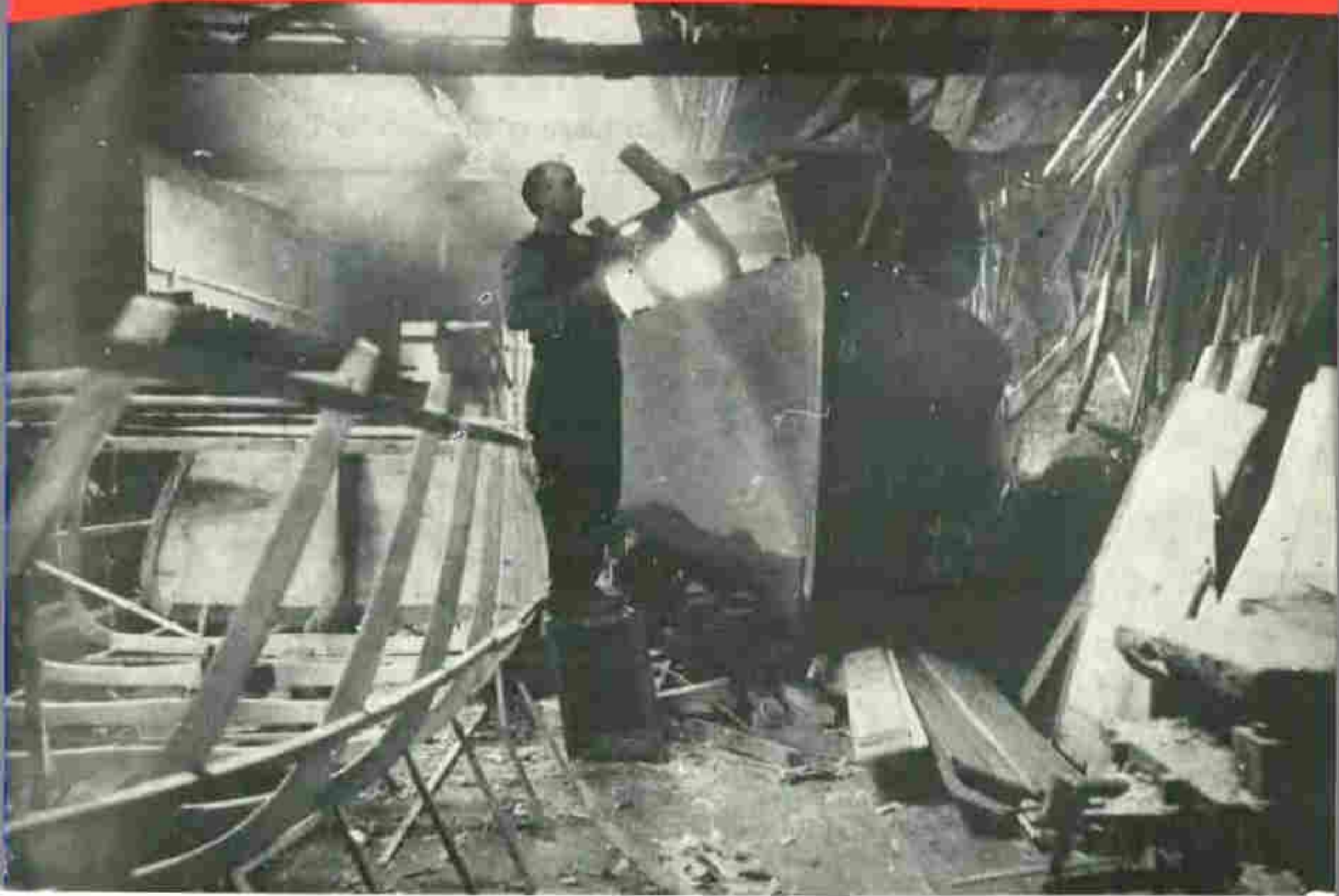


BALIK ve BALIKÇILIK



www.zmo.org.tr

İÇİNDEKİLER

Bir İstifa Münasebetiyle	1	Balık Sanayimizin Mevcut Teknik Problemleri (Kısım II)	
Hidrobiyoloji Araştırma Enstitüsü 1958 Senesi Faaliyeti (Kısım I)	3	Yeni Bir Balıkçı Teknesi Yapılıyor	
Dünya Balıkçılık Alemi	6	İstakozlar Ükbahar ve Sonbaharda Sahile Gelir Giderler mi?	
Et ve Balık Kurumundan Fotoğrafla Haberler	7	Deniz Ağırları Üzerinde İncelemeler	
Palamut-Torik ve Avcılığı (Kısım I)	10		
İngilizce Balık ve Balıkçılık	31		

MART 1959

CİLT VII SAYI: 3

ET ve BALIK KURUMU UMUM MÜDÜRLÜĞÜ

TARAFINDAN NESRETLİR.

ET ve BALIK KURUMU

Nafiz Ergeneli

Umum Müdür

Bu sayıdaki yazı işlerini fiilen idare eden: **Rıdvan Tezel**

Kapak resmimiz, Ayvansaray'da, MEHMET ALİ SARI ustanın şantiyesinden bir görünüşü tesbit etmektedir. Bu şantiyeye ait resimli bir röportajı, 16 ncı sayfamızda bulacağız.

Fotoğraf: RIDVAN TEZEL

Abone şartları:

Yıllık abone bedeli 9 Türk Lirasıdır. Et ve Balık Kurumu İstanbul Şubesi Müdürlüğü, Yeni Valde Han, Kat 5 adresine posta havalesiyle gönderilmelidir.

Neşredilmek üzere gönderilen yazılar, muvafık görüldüğü takdirde yayımlanır. Neşredilmeyen yazılar iade edilmez.

BALIK ve BALIKÇILIK: Yeni Valde Han, Kat 5, Yeni Postane karşısı,
İstanbul. Tel.: 22 42 36

Yeni Bir Balıkçı Teknesi Yapılıyor

RIDVAN TEZEL

“Balık ve Balıkçılık” dergisinin tâbir caiz ise, kahramı çekenlerden biri olan İstanbul Matbaası sahibi, ASAF ERTEKİN, aynı zamanda, meraklı bir amatör balıkçıdır da (1). Son zamanlarda matbaaya gittiğim zaman kendisine her tesadüf edişimde:

“— Size, yapılmakta olan yeni balıkçı teknemi göstereyim”, der durur.

Bugün de yine eşref saati gelmiş. Bir taksiye atlayıp, soluğu Ayvansarayda aldık. Çamurlu ve karma karışık sokaklarda bir çok dönüp dolaşıktan sonra, metruk bir depo intibamı hasıl eden bir kapı önünde durduk. ASAF ERTEKİN,

“— İşte buyurun size bir şantiye”, demez mi? Gerçekten dış görüntü bakımından, birkaç şahide ihtiyaç gösteren bu “Şantiye” ye girdiğimiz zaman, iş doğıştı. Hutut bakımından gözü okşayan 5-6 tekne görünce, kendisine hak verdim, Eskiden ben de İstinye’de bir sandal yaptırmış, sandal ikmal edilinceye kadar, ev ile İstinye arasında mekik dokumuştum; şimdi de anlaşılın sıra,



Şekil 1 - MEHMET Usta küpeşte trtifaş üzerinde, tekne sahibi ASAF ERTEKİN’le görüşüyorlar,

bizim ASAF Beyde.... Biraz sonra şantiyenin sahibi olan MEHMED ALİ SARI Usta ile tanıştık (Şekil - 1). İçinde bir tersimat masası bulunan, nisbeten konforlu bir odada, çaylarımızı içerken, Ustayı dinliyoruz. Bakınız neler anlatıyor:

“— 35 seneden beri bu işteyim. Esasen tekne inşasına, babamın yanında çırak olarak başlamıştım. Tabii işç giriş, tahta parçalarına çivi çakmak şeklinde baş-

lamıştı. Sonra gel zaman git zaman, bu gördüğünüz yerin sahibi oldum. Babam, 75 yaşında olmasına rağmen, Poyraz Köyünde hâlâ tekne yapıyor. İşin esasına bakarsanız, tekne inşasında 150 senelik bir mazimiz var”.

(1) Balık ve Balıkçılık, Cilt III, Sayı 8, sayfa 17-21.

Bu hesaba göre, dedesi de aynı işle meşgulmüş. Belki de daha evvelki batınlar da aynı işteydiler. Amma, Usta o kadar evvelkilerini bilemiyor.

“— Usta, üst üste acaba şimdiye kadar kaç tekne yapmışsındır? Şöylece bir rakkam verebilir misin?”

“— Bu biraz zor. Zira, biz işe balıkçı tekneleri yapmakla başladık. Eh, bunların da iki nihayet üç tanesini bir senede yaptığımızı göre, her halde şimdiye kadar 150 tekneyi aşmışızdır.”

MEHMED ALİ Ustanın anlattığına göre babasının İstanbula gelişi şöyle olmuş: 9 arşınlık bir tekne yapmış. Bir taka... İçine atladığı gibi ver elini İstanbul. Hani meşhur bir lâf vardır “İstanbulun taşının toprağının altında altın vardır” derler. O da, keserinin ve zekâsının yardımıyla, kütükleri yontarak, onları, taka ve balıkçı teknesi haline getirmiş. İşte oğlu MEHMET ALİ Usta da, kendini bildiği zaman böyle bir tezgâh civarında oynamaya başlamış.

İş bununla biter mi? Oğlu BAHAETTİN SARI da (Şekil - 2), babasının 35 sene evvelki vaziyetinde. Evvelâ babasının yanında çıraklıkla işe başlamış.

Hani “Boynuz kulağı geçermiş” derler ya, o da şimdi Amerikalılara yarış tekneleri yapıyor. Evet, İstanbul ve civarında vazifeli olan Amerikalılar, “Sora sora Bağdat bulunur” fehvasınca gelmişler BAHAETTİN Ustayı bulmuşlar. Babası oğlu için, hafif bir göğüs kabartarak,

“— Oğlum, hamdolsun beni geçmiş vaziyette. Bir oğlum da Sanayi Mektebinde motörcü ustası olarak yetiştiriyor.”



Şekil 2 - BAHAETTİN Ustanın Amerikalılara yaptığı süratli teknelerden birinin inşaa halinde.


Her sanatkâr gibi, MEHMET Usta da, yaptığı tekneleri âdetâ bir evlât gibi seviyor. Esasen böyle olmasa, bu güzel eserleri meydana getirmeğe imkân var mı?

“— Asıl siz benim gururumu, tekneyi sahiplerine teslim ettiğim zaman görmelisiniz. Hani nerede ise, gözlerim yaşaracak hale gelir.”

Babası, 30 sene evvel Anadolu Hisarında ALİ TANSEVER firmasına “UĞUR OLA” isimli 19 metre uzunlukta bir tekne yapmış. Direğini o şekilde yapmış ki, ekinin neresinde olduğunu farkedememişler.

“— 15 sene evvel İmrahlı Cezaevine bir tekne yapmıştık. Bu tekne hem çok sağlam, hem de çok denizci oldu. Bir teknenin denizci olup olmayacağı evvelâ bir ustanın yüreğine doğmalıdır. Bakın size iyi bir tekne inşası için lüzumlu üç şartı sayayım:

- 1 — Teknenin işçiliği, bağlantıları sağlam olmalıdır,
- 2 — Teknenin su hattı (2) güzel olmalı,
- 3 — İyi kalite malzeme ve kereste kullanılmalıdır.

İşçiliğin çok mühim olduğunda şüphe yok. Kötu bir işçilik yüzünden, tekne bir fırtınada esner, su yapar ve hattâ batabilir. Su hattının güzel olması, yol yapması ve denizciliği için mühimdir (Şekil - 3)”.


Şekil 3 - Kamaranın alacağı şekil üzerinde karara varılmak üzere.

MEHMET Ustann ifadesine göre, hatasız tekne eder olurmuş. Tesadüf olarak hatasız ve her bakımdan yani yollu, su hattı, denizcilik bakımından kusursuz olması için evvelâ onu yapan ustann mahareti elzem imiş. Yine Ustayaya göre, bazı hataların telâfisi kabil imiş. Meselâ kış alçak düşerse telâfi edilebilirmiş.

“— Eskiden takalar, diyor, yelkenli idi. Motör çıkınca, taka esasını bozma-

madan, karpuz kışa çevirmeği düşündük. Bu işte muvaffak olduğumuzdan, bir şeref payımız vardır.”

İçinde çeşitli şekillerde inhinalı cetveller bulunan cilâlı bir sandığı açıp bir kâğıdı uzatırken,

“— Bakın, bana bir Amerikalının yazdığı mektup. Doğrusu, bu mühendis in oradan hatırlayıp yazmış olduğu yazı hem makbule geçti, hem de göğsümü kabarttı. Bu mühendis atelyeme iki sene evvel gelmişti. Burada o zaman mevcut tekneleri belki de üç saatten fazla tetkik etti. Sonra da birkaç defa geldi ziyarete...”

Mektuba bakıyorum. Et ve Balık Kurumu'na Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Teşkilâtı tarafından gönderilmiş bulunan Mr. H. I. CHAPELLE (3) e ait. Kendisi buraya kontrparı olan Deniz İnşaiye Yüksek Mühendisi NİHAD ÖZERDEM'le gelmişler. Halen NİHAD ÖZERDEM, Balıkçılık Araştırma Merkezinde, Balıkçı Tekneleri Kısmı Şefi (4 - 5), bulunmaktadır. Mr. CHAPELLE mektubunda aynen şöyle diyor:

(2) Su hattı dizayn = design, demektir.

(3) Balık ve Balıkçılık, cilt IV, sayı 12.

(4-5) Balık ve Balıkçılık, cilt V, sayı 1, - Balık ve Balıkçılık, cilt V, sayı 4.

May 26, 1958

To Whom it may concern (*):

During my eleven month stay in Turkey I had many opportunities to see boats built by Mehmet Ali Sari, Ayvansaray, Istanbul. In design and construction, his boats are marked by great skill; the planking is particularly well done. The finish of his fishing boats is superior. I would recommend him for the construction of fishing boats of my own design. I have found him honest and reliable.

Sincerely,

*(Howard I. Chapelle)
Marine Architect
Cambridge, Maryland*

MEHMET Ustannın kardeşlerinin de bu işte oldukları anlaşılıyor. Nitekim İzmir Tersanesinde usta başı ETHEM ATUN ve kardeşleri çalışmakta imişler. Poyraz Köyünde babasının yeğenleri de tekne yapıyorlar. Âdeta bu işi inhisarlarına almışlar.

“— Usta lâf lâzım ya, imkânın olsaydı, şöyle bir Avrupa'ya gidip oradaki tekne şantiyelerini gezmek istemez miydin?”

“— Sorma beyim, istemez miyim? Hem de nasıl? Amma bir yolunu bulamadım. Fakat oradan gelen tekneleri tetkik ediyorum.”

Mayıs 26, 1958

(*) *İlgilenecek olanlara:*

Türkiye'de kaldığım on bir ay boyunca — İstanbul'un, Ayvansaray denilen semtinde çalışmakta olan — MEHMET ALİ SARI'nın yaptığı bir çok kayıkları görmek fırsatını elde ettim. Bu kayıklar gerek çiziliş, gerek yapıliş bakımlarından gerçekten ustacadır; hele kaplamalar önemle belirtilecek kadar güzel yapılmıştır. Balıkçı teknelerinin arka kısımları çok üstün bir yapıdadır. Kendi çizeceğim balıkçı kayıklarının bu ustaya yaptırılmasını tavsiye edebilirim. Çok şerefli, dürüst ve güvenilecek bir kimse olduğuna inanıyorum.

Saygılarımla

*Howard I. Chapelle
Gemi mimarı
Cambridge, Maryland*

“— Nasıl buluyorsun? (Şekil - 4)”.

“— Nasıl mı buluyorum? Vallahi doğrusunu istersen, bizim işçiliğimiz onlardan üstün. Ne yazık ki o malzeme bizde yok. Tetkik esnasında öğrendiğim bazı şeyleri kendi yaptığım teknelerde de tatbik ediyorum. Sonra Avrupa yapısı birkaç trata gördüm. İç tertibatları çok üstün yapılmıştı. Şunu da söyleyeyim; tekne yapmak ayrı iş, makine bağlama ve lâyn çekme ayrı iştir. İftiharla söyleyebilirim ki, bu işte de bilgim var. Tam yerine oturtulmayan bir motör, muhakkak ârıza yapar. Tekneyi tahrip eder. Şimdiye kadar 250 beygirlik dizel motörleri bağladım.”



Şekil 4 - En mühim mesele: pervane acaba tekneye uyacak mı?

“— Usta, ben 15 sene evvel İstinye’de bir sandal yaptırmıştım. Boğaz ve Ayvansaray yapısı farklıdır, derlerdi, sen ne dersin?”

“— Farkeder beyim, Boğazda yapılan sandallar daha yüksek ve dalgaya daha fazla göğüs verecek şekildedir. Halbuki Haliç yapısı daha singin (6) olur. Başka bir deyimle Boğaz kayıklarına fazla şiar verirler.”

“— Usta yaptığın tekneyi uzaktan tanır mısın?”

“— Tanımaz olur muyum? Sade ben değil, tecrübeli balıkçılar ‘Bu, Ayvansaraylı MEHMET Ustanın yapısı’ derler. Sonra ben de başka ustaların yapılarını tanırım.”

Demek ki her ustanın kendine mahsus bir üslubu var.

“— Peki Usta, Karadeniz’de yapılan tekneleri beğeniyor musun?”

“— O teknelere çektirme derler. Bu çektirmeleri hiç beğenmiyorum. Denizcilikleri azdır. Şayet ben bu tipler üzerinde çalışmış olsaydım, daha başka yenilikler yapardım. Sade burada bir nokta var: Herhangi bir tip üzerinde yapılacak olan değişiklik âni olarak vukubulmalıdır. Yavaş yavaş yapılacak tadilatla ben taraftar değilim. Bu çektirmelerden bir çokları bize geliyor. Bağlantılarını burada tekrar gözden geçiriyoruz. Amerikalı uzman CHAPELLE bile bunların işçiliklerini beğenmemişti. Bu teknelerin en mühim mahzurlarından

(6) Yatık, basık mânasına.

birisi de, fazla yüklenince su yapması (Şekil - 5)''.

Öyle anlıyorum ki, MEHMET Usta, teknenin su yapmasını en 'mühim mahzurlardan biri addediyor. Bir türlü hoş göremiyor. Bu husustaki fikrini defatla şöyle tekrar ediyor:

“— 30 sene evvel yaptığımız tekneyi geçen sene yine biz tamir ettik. Arkadaşımız ASAF Beye yaptığımız tekneyi her halde ben tamir edemem. Zira ömrüm kifayet etmez.”

“— Usta, Allah sana uzun ömürler versin. Sen de baban gibi inşaallah seksenine kadar tekne yaparsın.”

“— Eh bilinmez. Zira dedemin 84 yaşında yapmış olduğu tekneler hâlâ çalışıyor. Poyraz Köyüne giderseniz sorun size göstereyim.”

“— Burada sizden başka usta var mı?”

“— Balıkçı teknesi yapan komşumuz HURREM Usta var. O da iyi bir ustadır.”

Bu esnada Ustayı dışarı çağırdılar. Yaşuna rağmen tekneden aşağı bir inişi var ki, cevvaliyetine diyecek yok.



Yine aynı çamurlu yoldan geri dönerken, ASAF Bey söyleniyordu:

“— Tekne çok güzel oluyor amma, daha iki ay nasıl sabredeceğim?”



Şekil 5 - İşte şantiyenin patronu, usta ve marangozları bir arada.

