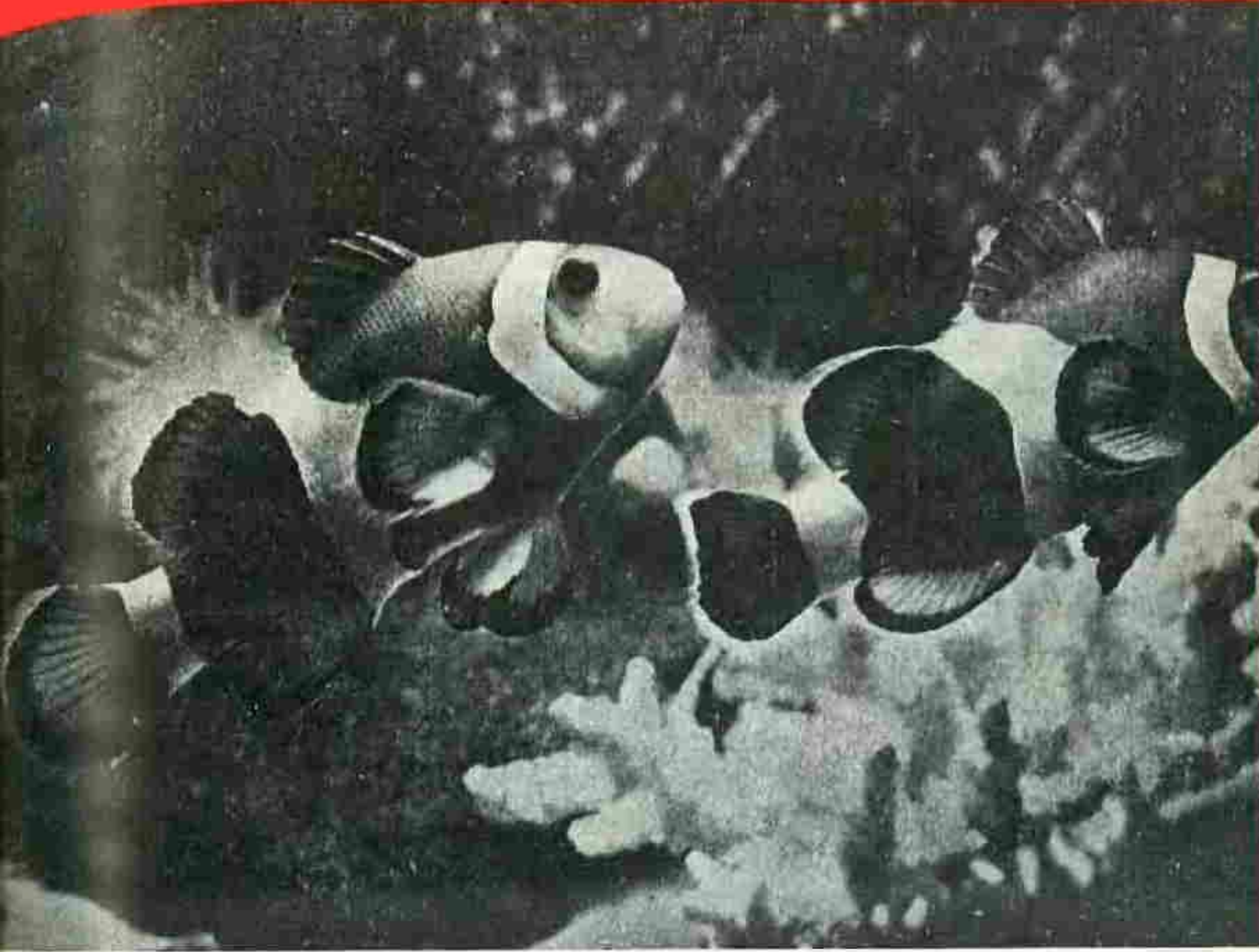


BALIK ve BALIKÇILIK

www.zmo.org.tr

Kuruluşu : 1953



İÇİNDEKİLER

Izmir Körfezi balıkçılığına bir bakış	1	kindırılması	11
Iskenderun Körfezinden yakalanan ve Türkiye için nadir olarak bilinen Dört balık türü	4	Türk balıkçı tekneleri	15
İtalyanlar tarafından markalanan orkinoslar	10	Dünya balık istihali 58.8 milyon tonu bularak 1966 yılı için yeni bir rekora ulaştı	21
Doğu Karadeniz balıkçılığının kal-		Dünya balıkçılık âlemi	25
		Diğ haberler	27

CILT : XVI

SAYI : 4

NİSAN 1968

ET ve BALIK KURUMU GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

TARAFINDAN YAYINLANIR

BALIK ve BALIKÇILIK

Sahibi: ET VE BALIK KURUMU GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Bu Sayıda yazı işlerini fillen
idare eden

NAIL ŞENKAL

Adres ve Müracaat Yeri	Abone Şartları :		
ET VE BALIK KURUMU	YILLIK	15	LİRA
İSTANBUL ŞUBE MÜDÜRLÜĞÜ	HARİCE	30	LİRA
BEŞİKTAŞ — İSTANBUL	İlan Ücretleri Müdürlükle		
Telefon: 47 39 30	kararlaştırılır.		

Not : Basılmak üzere gönderilen yazılar, Heyetçe incelenir, uygun bulunanlar basılır.

Kapak Resmi : Pasifik Okyanusu mercanları arasında yaşayan Palyaço balık (Amphirion Percula). 7-8 santimetre uzunluğunda olan balığın vücudu portakal rengi ve beyaz halkalı olup kanatları siyah ve beyazdır. (Resim «Beautés du Fond des Mers» adlı eserden alınmıştır.)

Baskı T.: 31.4.1968

TÜRK BALIKCI TEKNELERİ

Fehmi ERSAN
Kimyager

Hâlen, balıkçılığımız belirli bölgelerdeki kıyı avcılığına inhisar etmiş durumdadır. Buralarda ancak zaman zaman faaliyet gösterebilen balıklarımız bu işi devamlı bir meslek haline getirememektedir. Çünkü avların akın ettiği müddet bir kaç aydan ibaret kalmaktadır. Göç balıklarının sularımızdan geçme periodlarında servise giren bu teknelerle bu zaman dışında faal olabilecekleri av sahaları yoktur. Şu halde, yalnız belirli mevsimde avlanabilen kıyı balıkçılığı ile yetinilmektedir. Bu sebepten her geçen yıl bir öncekinden farksız olarak devam edegelmekte ve buna bağlı olan balık sanayiimiz de yerinde saymaktadır. Hal böyle kaldığı müddetce, bizde balık endüstrisinin gelişmesini beklemek mümkün görülmemektedir.

Son yıllarda istihallerini bir misli artırmış olan diğer memleketlerde de kıyı balıkçılığı vardır. Bizde olduğu gibi tahtadan yapılmış 10-30 tonluk motorlu tekneler iyi hava şartlarında belirli mesafelerde avlar yaparlar. Bu istihsal çok zaman taze halde tüketilir. Bunun dışında ise uzun seferlere gidebilecek tipdeki teknelerden teşekkül eden filolar muntazam av faaliyetinde bulunarak müstakâr ham madde stoklarını temin ederler. Bu teknelerin bugünkü modern haline getirilmesine kadar geçen zaman içinde edinilen tecrübeler Birleşmiş Milletler teşkilâtınca tesbit ve nesredilmektedir. Her türlü ihtiyaca cevap veren ve bir çok tehlikeyi önleyici tedbirleri sağlayacak tertibata sahip olan bu filoların yurdumuz ekonomik ve sosyal şartlarını uygun olacak örnek ve miktarındaki gruplara sahip olmadan balıkçılık alanına yapılacak yatırımların olumlu sonuç veremeyeceği tabiidir.

Bu gün artık dünya balıkçılık âlemi için müşterek olan av alanları belli olmuştur. Bir çok memleketin bu kaynaklardan faydalanmada yarış ettiği görülmektedir. Bu devletlerin istihalleri ancak bu sayede yükselmekte ve son yılların rekorları kırılmaktadır.

Bizim için de durumun başka türlü olamayacağı anlaşılmaktadır. Çünkü, ötedenberi söylenegeldiği gibi üç yanımızın denizle çevrilmiş olması balıkçılığımız için yeterli ve emin bir kaynak teşkil etmemektedir. Yılların gösterdiği sonuçlar göz önüne alınarak açık ve uzak deniz balıkçılığına gidilmesi için bünyemize uygun şartların incelenmesi gerekmektedir. Bunun için bir yandan balıkçılık eğitim merkezlerine önem vermek, diğer yandan da uzak deniz filoları tesisi için ortamın hazırlığını yapmak kaçınılmaz bir ekonomi zorunluluğudur.

Milletlerarası deniz işletme yeri denilen bu av alanlarına giderek millî ekonomimiz yararına hareketlerde bulunmak ise bir veya bir kaç tekne ile mümkün olamaz. Bu amaçta olumlu sonuç alınması için teşkil edilecek bir grup 3-5 tekneden aşağı olmamalıdır. Bu gemilerden birisi ana gemisi olarak kullanıldığı taktirde, belirli kapasitede dondurma tesisi ve ambarlarından başka bir balık yağı-unu imal yeri ile fletto çıkarma makinesine sahip olmalıdır. Eğer grup halinde avlar yapılacaksa diğer teknelerin ürünü bu büyük tekneye aktarılır. Bazı halde olduğu gibi alanın şartları icabı küçük tekneler ayrı ayrı faaliyetde bulunacaksa bunların da derin soğutucu tertibatına sahip olmaları lâzımdır. Av yapılan saha yakınlarını taze balık satılması konusu üzerine etüd edilmesi gereken ticarî hareketdir. Büyük devletlerin balıkçılık hareketlerinde taze balık pazarlarının daha çok kıyı balıkçılığı ile rantabl halde tutulduğu görülmektedir.

Bir çok şartların yerine getirilerek yapılacak uzak deniz balıkçılık hareketinden sonra, bir kısmı donmuş fletto ve bir kısım da mamûl ile yurda dönecek filonun güzergâhdaki pazarlarda müsait fiat araması da ayrı bir ticarî etüddür.

İşin bu yüzü gözden geçirildikten sonra, bu yatırımların devlet tarafında sağlanması için gereken ortamın incelenmesi yerinde olur.

Totaliter devletlerde dahi bu meşakkatli meslek tatbikatının özel teşebbüs esaslarının hâkim olduğu görülmektedir. Bu ilk şart olduğuna göre bizde de serbest teşebbüs sahiplerinin bir kooperatif bünyesinde birleşmesi zorunludur. Bu sistemin esaslarının ise kendimizin araştırıp tesbit etmesine lüzum yoktur. Diğer milletler bu alanda bir çok tecrübeler geçirmiş olarak en doğrusunu bulmuştur. Açlıkla mücadele amacı ile teşekkül etmiş milletlerarası teşkilât ile Birleşmiş Milletler Balıkçılık Dairesi bu konu ile ilgili yayınlarda bulunmaktadır. Bu kurullardan ayrıca müşavere suretiyle faydalanmak ve hatta mütehassıs celp etmek mümkündür.

Şurasını hemen kaydetmek yerinde olur ki, Türkiye'de müstahsilin kooperatifçilik hakkında edindiği intiba olumlu olmamıştır. Bir çok mîsallerde bu kurulların gayeden uzaklaştığı ve muvaffakiyetsizliğe sürük-

lendiği görülmüştür. Bu hal yalnız bizde olmayıp bugün gelişmiş haldeki bir çok devletlerde de vuku bulmuştur. Fakat, devlet idarelerinin müdahale ve kontrol lakki, kooperatif bünyelerinin sağlam halde tutulması gibi tedbirler nihayet modern esasların vazı suretiyle mümkün olmuştur. Bundan sonra ise devlet finasman ve diğer yardımları bu kurullar kanalı ile müstahsile ulaşmış olmaktadır. Buna paralel olarak ürünün değerlendirilmesi alanında da devlet kontrol, müdahale ve diğer çeşitli yardımları ile resmî ve özel sektör el ele çalışarak günümüzün parlak sonuçları elde edilmeye başlanmıştır.

Yukarda izah edilen teşebbüsler yurdumuz için yepyeni bir adım olacaktır. Böylece yapılacak bir harekette hükümet yatırımlarını heba olması halinde ise devletce de tereddütler hasıl olabilir. Bu sebepten kurulacak her çeşit teşkilâtın esaslarının vazında modern tecrübelerin sonuçları hâkim olmalıdır. Yurdumuzun özellikleri, ekonomik, malî ve özellikle eğitimsel bünyemize uygun gelecek şart ve tedbirler titizlikle incelenip en doğru yol bulunmadan yapılacak balıkçılık hareketlerinde varılacak olumsuz sonuçlar bizi ümitsizliğe götürebilir.

Özetle, eğer Türkiye de, diğer bir çok memleket gibi balıkçılık alanında gelişme işini plânlamışsa, modern esasları kabul ve tatbik etmeden muvaffakiyete de ulaşılması mümkün görülmemektedir. Hâlen, kendi tecrübeleri ile sularımıza uygun tekne tiplerini bulmuş ve kendi çapında muvaffak olmuş kıyı balıkçılığımız, balık sanayimiz için iyi bir nüve sayılabilir. Kıyı balıkçılık istihsal seviyemizin daha ileri gidememesini bu sektörün yetersizliğinde aramamalıdır. Boğazlar ve dolaylarının verimliliği artık belli olmuştur. Tatminkâr olmıyan bu miktarların üstüne çıkmak için dış denizlere baş vurmaktan başka çare kalmamıştır.

Son modern teknik ise, uzak deniz balıçtı teknelerinin işletme yapacağı alanlara göre, tiplerinde değişiklikler yapmaktadır. Bunda, her memleket kendi gaye ve şartlarına da yer vermektedir. Yurdumuzun da açık deniz balıkçılığına gideceği ümidi ile, diğer memleketlerin bu alandaki faaliyetlerinden bazı misalleri gözden geçirmek faydalı olacaktır:

1962 denberi, kesif bir faaliyete girmiş bulunan Fransız açık deniz trol filosu 1967 de inşa edilen üç modern trol gemisi ile, 57 ye çıkarılmıştır. Bu gemilere Marie de Grâce, Nêvé ve Groenland adı verilmiştir. Yaklaşık olarak 85 metre uzunluğunda olan teknelerde soğutma tuneli, balık yağı ve unu istihsal tesisi ile ayrıca; fletto çıkarma makineleri mevcuttur. Fletolar — 32 santigrad'da dondurulmaktadır. Gemi 1150 beygirlik üç dizel grubundan başka, 1100 beygirlik iki elektrik motoru sayesinde saatte 15 mil sür'atle seyretmektedir. Bu modern trol gemisinde, 310 metre küp'lük tuzlama, 695 metre küp'lük de donmuş muhafaza ambarı vardır.

Ayrıca, 300 m³ lük, balık unu ambarı ile, 80 m³ lük balık karaciğer ve gövde yağı deposu bulunmaktadır. Teknenin sahip olduğu 750 m³ lük yakıt deposu, bir seferin 90 gün devam edebilmesini sağlamaktadır. Diğer gemilerde olduğu gibi, bu modern gemiler de arkadan trol tertibatlıdır. Gemilerin tunellerinde, icabı halinde — 40 dereceye kadar derin dondurulan balık, — 20 derecede muhafaza edilmektedir. Bu tip gemilerde deniz üzerinde ve bir taraftan avlama devam ederken, bir yandan da günde 40 ton fletto, 4 ton balık unu ile, saatte 1,5 ton yağ çıkarılabilmektedir.

Orage ve Mousson adlı troller de 43,2 metre uzunlukta olup, 1150 beygirlik motora sahiptir. Bu tekneler, daha çok taze balık piyasası için çalıştırılmakta ise de bunlarda da — 10 santigrad derecelik dondurma tertibatı vardır. 35 m. uzunluğundaki, modern Norte Coper troleri 13,6 mil sür'ate sahip olup açık deniz filosuna katılan gemilerdendir. Bundan başka, sardalya ve torik avları için kullanılan teknelere ilâveten 47 m. uzunluğunda, 1750 beygirlik motoru bulunan Saint - Malo gemisi de 14 mil sür'atle seyretmektedir. Açık denizde çalışan bu gemide, 22 mürettebat bulunmaktadır. Geminin beher seferi 45 gün kadar sürmektedir. Tekne de 540 m³ lük soğuk muhafaza ve tuzlama ambarından başka, günde 60 ton kapasiteli dondurma tuneli, 280 tonluk donmuş muhafaza ambarı vardır. Bu troler yılda 3000 ton sardalye temin edebilecektir.

İngiltere, açık deniz balıkçılığında geri kalmış olduğunu anlayarak, 1965 denberi, bu durumun düzelmesinde gayretler sarfetmektedir. Bu maksatla, yeni kanun ve tadilleri yapılmış, bundan sonra sağlanan finansmanlarla yeni tip tekneler servise girmeye başlamıştır. Artık modası geçmiş sayılan taze balık müstahsili troller donmuş muhafaza ve işleme tesisatlı tekneler haline getirilmiştir. Bu arada Polonya tersanelerine de büyük troller ısmarlanmış olup, önümüzdeki yılda hizmete alınacaktır. Geçen yıl açık deniz filosuna katılan Marbella adındaki gemi ilk sefer yılında 3671 tonluk ürünle İngiltere Troller (derin dondurma tertibatlı) ile balık istihsalinde rekor kırmıştır. Bu gemi, bir yılda yedi sefer yapmış olup, beheri 30-52 gün sürmüş ve her defasında 371 - 642 ton balıkla limana dönmüştür.

Bu yıl, İngiliz açık deniz balıkçılık filosuna katılan 75,5 ve 70,4 m. uzunluğundaki trollerle takviye edilen avcılık hareketi, gruplar halinde çalışılmak suretiyle yürütülmektedir. Bundan başka, İngiliz kıyı avcılığı ise 21-23 m. uzunluğundaki teknelerle ayrı bir sektör olarak faaliyet göstermektedir.

Bunun bir başka örneği de Almanya'da görülmektedir. Burada da kıyı balıkçılığı geleneksel halde çalışmaktadır. Grup halindeki filolar ise, 10-12 gemiden teşekkül eder. Geçen yıl ise, Alman balıkçılığına modern gemiler iltihak etmiştir. Bunlardan Seefahrt münhasıran ringa avında çalıştırılmaktadır. Bu tekne 64 m. boyunda olup, 600 m³ lük donmuş mu-

nafaza ambarları vardır. 1964 de denize indirilmiş olan, Hans — Pickenpack troleri 78 m. uzunluğunda olup 15 mil sür'attedir. Bu tip gemilerde — 31 santigrad derecelik kapasitede tuneller bulunmaktadır. Şurası da kayda şayan görülmektedir ki, son bir kaç yılda, her ne kadar bir kaç modern trol gemisi uzak deniz balıkçılık filosuna iltihak etmişse de Alman hükümet kredi politikasında yapılmış olan son kısıntılar gemi inşaat hareketlerine tesirini göstermiştir. Bunun üzerine bir kısım balıkçı grubu, uluslararası rantabilite rekabeti karşısında, geleneksel kıyı balıkçılığı sayılan, ringa avcılığına dönmüştür. 1967 yılı başında, Alman balıkçılık filosu arkadan çekme tertibatlı 52 trolerden ibaret bulunmaktadır. Bunların hemen hepsinde, balık unu - yağı tesisi bulunmaktadır. Büyük kısmında ise, ayrıca dondurma tunelleri mevcuttur.

İspanya uzak deniz balıkçılık filosu son yıllarda, çok büyük gelişme kaydederek 158 parça tekneden teşekkül eden 75479 tonajlık seviyeye ulaşmıştır. Bu gemilerin hepsi, son yılların en modern icap ve ihtiyaçlarına cevap verecek surette teçhiz edilmiş bulunmaktadır. Diğer yandan, Tunus, Mısır gibi son bir kaç yıldanberi balıkçılık hareketlerinde gayretler gösteren memleketler, halen bu alanda büyük ilerlemeler kaydetmişlerdir. Mısır'ın İspanyol tersanelerine ısmarladığı 1000 er tonluk iki büyük troler'in yıl sonunda hizmete gireceği anlaşılmaktadır. Yunanistan'da da buna benzer çalışmalar plânlanmış olup, bir kısmı tatbik başlanmış bulunmaktadır. Bu memleketin, eenebi tersanelerine ısmarladığı gemilerin servise girmesinden sonra, açık denizlerinin değerlendirilmesi hükümet idaresini şimdiden düşündürmektedir. İç tüketimden artacak kısmın pazarlanması bu memleket için ayrı bir ticarî problem teşkil etmektedir.

Bütün bu özellikler bir arada mütalaa edilerek yurdumuz uzak deniz avcılığına en uygun veçhenin verilmesi, Türk ekonomisi yararına olur.

Diğer yandan, Dergimizde bir çok defa yayınlanmış olan şu hususu da burada hatırlatmak yerinde olacaktır. Denizlerin, özellikle uzak ve yabancı alanların rantabilite üzerindeki risk'lerine karşılık, iç sularımız bir çok külfetten uzak bulunmaktadır. Avcılığın daha kolay yapılabildiği bu emin stok'lar deniz avcılığına paralel olarak, balık sanayimiz için değerli ham maddeleri teşkil edecek karakterdedir. Bir çok araştırmaya da lüzum kalmadan, özel psikültür sistemi ile kısa vadede büyük rezervlerin sağlanabileceği, bu kaynaklarımız da ancak devlet kredi ve yardım kurullarının çalıştırılması ile değerlendirilebilecektir.

Son yıllarda, Avrupa ve Amerikada tatlı su balıklarına gösterilen rağbet, geliştirilecek iç su balıkçılığımızın ihracatımız üzerinde olumlu etkileri için ümit verici görülmektedir.

Bundan başka, tarafımızca yapılmış olan deneyler, halkımızın, özellikle Anadolu'da yaşayanların, lezzet gustasının deniz ürünlerinden çok tatlı su balıklarına uygun gelmekte olduğunu göstermektedir.

Avrupa, Amerika ve Japonya'da teammüm etmekte bulunan sosis, salam ve isleme tipindeki, tatlı su balığı mamullerinin yurdumuzda da büyük rağbet göreceği anlaşılmaktadır. Gün geçtikçe fiatları artan, et ve yumurta gibi ana yiyecek maddeleri ihtiyacının karşılanmasında geniş çapta yardımcı etkileri bulunacak böyle bir sanayiın bir an önce kurulması Türk ekonomisinin geleceği için ümit verici görülmektedir.

