

BALIK ve BALIKÇILIK

Kuruluşu : 1953



İÇİNDEKİLER

İkinci Fao Balıkçılık Araştırma Gemileri Konferansı	1	yonları (Kısım 2)	9
Dünya Denizlerindeki Köpek Balıkları (Kısım IV)	4	Et ve Balık Kurumu Gemi Faaliyetleri	13
Balıkçılık Ekonomimizde Devlet Su Ürünleri Teşkilâtının Yeri ve Fonksiyonları		1965 Dünya Su Ürünleri Üretimi ...	16
		Norveç'in Gırgırcılıkdaki Başarısı	19
		Dünya Balıkçılık Âlemi	23

CİLT : XV

SAYI : 3

TEMMUZ 1967

ET ve BALIK KURUMU GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

TARAFINDAN YAYINLANIR

BALIK ve BALIKÇILIK

Sahibi : ET VE BALIK KURUMU GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Bu Sayıda yazı işlerini fiilen
idare eden

SUAVİ ATTİLÂ

Adres ve Müracaat Yeri

Abone Şartları :

ET VE BALIK KURUMU
İSTANBUL ŞUBE MÜDÜRLÜĞÜ
BEŞİKTAŞ — İSTANBUL
Telefon : 47 39 30

YILLIK	15	LİRA
HARİCE	30	LİRA

İlan Ücretleri Müdürlükle
kararlandırılır.

Not : Bayılmak üzere gönderilen yazılar, Heyetçe incelenir, uygun bul-
nanlar basılır.

Kapak Resmi: Et ve Balık Kurumuna ait av gemisi «Yunus» Mersin açıklarında Japon Karides trol ağı ile yaptığı denemeler sırasında. Arka plânda İskenderun limanına bağlı tipik bir trol teknesi görünmektedir.

Baskı Tarihi: 26.7 1967

16 0 Eylül 1967

Devlet Nüshası

BALIK ve BALIKÇILIK

Kuruluşu : 1953

ET ve BALIK KURUMU TARAFINDAN HER AY YAYINLANIR



CİLT: XV

SAYI: 5

TEMMUZ 1967

İKİNCİ FAO BALIKÇILIK ARAŞTIRMA GEMİLERİ KONFERANSI

Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Teşkilâtınca (F.A.O.) verilen bilgiye göre, Teşkilât ile Amerika Birleşik Devletleri İçişleri Bakanlığı Ticarî Balıkçılık Bürosunun müşterek himayesinde olmak üzere, 11 - 15 Aralık 1967 tarihlerinde Washington'un Seattle şehrindeki Pasifik Bilimsel Merkezde balıkçılık araştırma gemileri konusunda İkinci FAO Teknik Konferansı düzenlenecektir.

Bir balıkçılık araştırma gemisi, çalışma alanına ve araştırmanın mahiyetine göre 1 ilâ 10 milyon Türk Lirası gibi bir hayli pahalıya mal olmaktadır. Bu büyük yatırımları en iyi bir şekilde kullanabilmek ve araştırmalardan elde edilecek sonuçları mümkün olduğu kadar değerlendirebilmek için, araştırma gemilerinin dizaynının kifayetli olması çok mühimdir. Böylece, sözü edilen konferans yalnız araştırmalar değil, aynı zamanda tüm balıkçılığın geliştirilmesi bakımından önem taşımaktadır.

Konferansa ait geçici gündem şöyledir:

1. Araştırma faaliyet tiplerine göre gemilerin haiz olması icap eden özellikler:

1.1 Balık avcılığı (balık avlama metodlarının etkisi ve genel plânda

av metodlarının kombinasyonu; denizde bir av metodundan diğere geçebilme).

1.2 Av gereçleri teknolojisi (tecrübî araç testi, mukayeseli balık avcılığı, işi hafifleten gereçlerin işten zaman kazanacak tarzda kullanılmasının geliştirilmesi).

1.3 Balıkçılık biyolojisi ve çevresel araştırma (biyolojik, fiziksel ve kimyasal datanın derlenmesi).

1.4 Akustik etüdleri.

1.5 Laboratuvar çalışmaları ve gemide datanın tetkiki.

1.6 İşleme teknolojisi (depolama müddetinin uzatılması, kalitenin islahı, tutulan balıkların gemide işlenmesi için yapılan işi asgariye düşürmek için kullanılan metodların geliştirilmesi).

2. Çalışma koşullarına göre gemilerin haiz olması icap eden özellikler:

2.1 Hava ve deniz.

2.2 Kıyı ve Okyanus.

2.3 Limanlar ve tesisler

2.4 İklimsel bölgeler.

3. Balıkçılık araştırma gemilerinin dizaynı ve yapımı:

3.1 Dizayn: eb'ad, tekne dizaynı (sür'at, denize elverişlilik, manevra kabiliyeti), laboratuvarlar, mürettebatın istirahatı, yalpaya karşı stabilizasyon, mütat dışı dizayn (meselâ, katameranlar, hidrofoil'ler), milletlerarası kongrelerin ve ulusal mevzuatın dizayn üzerindeki etkisi.

3.2 Yapım: teklif alınması, mukaveleye bağlanması, yeni malzemelerin kullanılışı, seyir tecrübeleri, masraflar, yeni gemi yapımı ve ya gemilerin tebdili.

4. Gemide donanım ve sabit teçhizat:

4.1 Vinçler, vs. (biyolojik ve çevresel araştırma teçhizatı ve av gereçleri için), derin araştırma taşıtları ve/veya diğer yardımcı gemiler).

4.2 Akustik âletleri.

4.3 Diğer elektronik teçhizat (telemetre, televizyon, yardımcı seyir cihazları, faksimile, radyo, interkomünikasyon sistemleri, kompütatörler, data kayıt sistemleri ve âletleri, voltaj ve frekans ile ilgili mevzuat).

4.4 Laboratuvarlar ve çalışma merkezi.

4.5 Canlı balık tankları.

4.6 Data tahlili ve yayımı.

4.7 Gemide balık anbarları ve stoklama.

5. İşleme problemleri:

- 5.1 Zabitan ve mürettebat (Barındırma ve takat, rotasyon, otomasyon sayesinde hafifletme imkânları).
- 5.2 Bilimsel ve teknik personel (barındırma ve takat, rotasyon).
- 5.3 İşletmecilik ve kıyı hizmeti (faydalanmanın plânlanması dahil).

6. Günlük masraf/Bilimsel istihsal yeterliği :

Gemilerin eb'ad ve sınıflarına göre bakım ve işletme masrafları. 1960 - 67 devresi içinde gemilerle elde edilen tecrübeler.

7. Balıkçılık araştırmasında kullanılan diğer araçlar:

- 7.1 Ticarî balıkçı gemilerinin kiralanması.
- 7.2 Diğer özel maksatlı su üstü araçlar: balıkçılık eğitim gemileri, balık kaynaklarını koruma gemileri, hidrografik sürvey gemileri, oşinografik araştırma gemileri, kutup istikşaf gemileri, hastane gemileri, fener gemileri, kablo gemileri, ışık gemileri, ticaret gemileri, ticarî balıkçı gemileri.
- 7.3 Çok gayeli su üstü araçları (diğer çeşit araştırma ve observasyon için balıkçılık araştırma gemilerinin kullanılması dahil).
- 7.4 Su altı araçları: denizaltılar, derin su araştırma gemileri, FLIP'ler, vs..

8. Müstakbel eğilimler.

BALIK VE BALIKÇILIK



DÜNYA DENİZLERİNDEKİ KÖPEK BALIKLARI (Kısım IV)

Yazan: Emekli Koramiral
Şeref Karapınar

Familya (2) : Lamnidae (Mackerel sharks) - devamı - :

LAMNA CORNUBİCA (PORBEAGLE):

Diğer ilmi adı İSURUS CORNUBICUS olan bir türe (Bay shark) ve (Salmon shark) gibi isimler de verilmekte olup (Dikburun Karkaryas) adı ile Türkiye sularında da bulunmaktadır. Kozmopolit olan bu hayvanlar bütün dünya denizlerine yayılmış olup Akdeniz ve Ege sahillerimizde ve bazan da Marmarada bulunurlar. Nostrum sivri ve yukarıya doğru kalkık olduğundan Türkçede Dikburun Karkaryas ismini almışlardır. Vücutlarının biçimi itibariyle (man-eater shark) türünü andırırlar. Bazı bölgelerde (Mako) cinsi köpek balıklarıyla karıştırılmakla beraber dişlerinin farkından temyiz etmek mümkündür. Yüksek ve dar olan üçken şeklindeki düz kenarlı dişlerinin her iki yanında ikişer küçük çıkıntı bulunur. Bazılarında gayet ufak sivri tepecikler vardır ki mini mini dişleri andırır. Neşter biçiminde olan bu dişler avı parçalamaktan ziyade yakalamak için tertip edilmiş hissini verir. Bunların birinci dorsal yüzgeçleri vücudun ortasındadır.

Balıkla beslenirler. Bilhassa sürü halinde dolaşan balıklara saldırırlar. Uskumru, Haddock, Morina, Whiting gibi balıklar en fazla sevdikleri gıdalar meyanındadır. Gıdalarını çiğnemediği bütünü ile yuttukları mide muhteviyatının tetkikinden anlaşılmıştır.

Boyları 10 - 12 kademdir. Renkleri sırtta gri veya kahve rengimsi gri, karında açık gridir.

Satıhtan dibe kadar denizin her derinliğinde pelajik olarak yaşarlar. Yaz aylarında satih sularına yaklaşır kışın derinlere çekilirler.

Viviparous'durlar. Çok az sayıda yavrularını doğurarak dünyaya getirirler. Her seferinde (1-4) yavru yaparlar.

Oldukça büyük cüsseli hayvanlar olmalarına rağmen ticarî kıymetleri olmadığından bilhassa avlanmazlar. Tesadüfen avlananlar para ile halka teşhir edildikten sonra sunî gübre imâlinde kullanılır. Canavar cinsi balıklardan olduğundan insanlar için tehlikelidir.

OXYRHINA SPALLANZANI (Black - tipped Grey shark) :

Sıcak ve mutedil denizlerde çok bulunan kozmopolit bir türdür. (Dikburun veya Canavar) adı ile Türkiye denizlerinde de bulunmaktadır. Umumiyetler Akdeniz, Ege sahillerimizde ve bazanda Marmarada görülürler.

Kenarları düz olan dişlerinin kaidelerinde çıkıntı yoktur. Birinci dorsal yüzgeç vücudun ön kısmında bulunur. Boyları 15 kademe ulaşır. Obur ve doymak bilmediklerinden canlı cansız herşeye saldırırlar. Bu bakımdan tehlikeli köpek balıklarındandır.

CARCHARODON LAMIA (Man-eater shark):

Diğer ilmi adı CARCHARODON RONDELETII olan bu tür, tropik ve mutedil denizlerde yaşamaktadır. Kozmopolittir ve bütün dünya denizlerinde bulunur. Bazan serin denizlere kadar yükseldikleri vakidir. Diğer denizlerde pek sık tesadüf edilmemekle beraber Avusturalya sularında çok görülür. Bu balığa (White shark) veya (Great white shark) gibi isimler de verilmektedir. (Karkaryas), (Hırhıryas) gibi isimlerle Türkiye sularında da bulunur ve Akdeniz ve Ege sahillerimizle Marmarada da sık sık görülmektedir. Adalar ve İstanbul limanında orkinoz oltası ile avlanan büyük köpek balıklarındandır. Atlantikte Nova Scotia ile Brezilya arasında ve İspanya ile Cape of good hope arasında yaygındır. Bütün köpek balıkları arasında en büyük, kuvvetli ve yırtıcı olanlarından birisidir. İnsanlar için çok tehlikelidir. İngilizce ismini de buyüzden almıştır. Şimdiye kadar kaydedilen mutlak ve mevsuk bütün insanlara saldırma hâdiselerinde bu spesice'nin adı geçmektedir. Çok süratli yüzerler. Sahillere sokulur, yüzen insanlara ve balıkçı sandallarına hücum ederler. Çok oburdurlar, doymak bilmezler. Büyük balıklarla, deniz kaplumbağalarıyla ve diğer bütün deniz hayvanlarıyla beslenirler. Pasifikte yakalanan 30 kadem boyunda bir ferdin karnından 100 libre ağırlıkta bütün bir fok türü (Sea lion) çıkarılmıştır. Tesadüf ettikleri her besi maddesini yerler ve bu meyanda insanları da parçalarlar.

Renkleri ergin fertlerde tamamiyle donuk beyaz veya bej rengi ve yahutta nadir olarak koyu esmer olup karın tarafları kirli beyaz olur. Boyları 12 kademden daha az olan genç fertlerde ise renk daha koyuca olup umumiyetle sırtta kahverengimsi veya grimsi mavi ve karında beyaz olur.

Boyları 40 kademe ulaşır. Havanada avlanan 21 kademlik bir fert 7100 libre ağırlıkta gelmiştir. Bu ferdin karaciğeri yarım ton ağırlıkta bulunmuştur.

Arzın üçüncü zamanı olan Eocene devrine ait olarak bulunan diş fo-

silleri ve Pasifik okyanosunda denizin dibinden tarayarak çıkarılan bekayaya göre o devirde 90 kadem boyunda olanların yaşadığı tesbit edilmiştir. Bugün de köpek balıklarının en büyüklerinden olduğu için bazan (Basking shark) türü ile karıştırılmaktadır.

Vücut yapısı kalın, kuvvetli ve yuvarlaktır. Şekil itibariyle Orkinozları andırır. Kuyrukları ince, uzun olup kuyruk sapı her iki yanda omurgalıdır. Vücudun her iki yanında, ve büyük orak şeklindeki pektoral yüzgeçlerinin önünde beşer galsama yarığı vardır. Birinci dorsal yüzgeçleri mutedil boyda ikinci dorsal yüzgeci ile ventral yüzgeçleri ufaktır. İkinci dorsal yüzgeç analın tam mukabilindedir. Kuvvetli kuyruk yüzgeçleri hilâl şeklindedir.

Temyiz vasıfları bilhassa dişleridir. Kafanın alt kısmında geniş hilâl şeklindeki ağızının her iki çenesinde bulunan sivri ve kesici dişleri büyük, geniş, üçken şeklinde ve destere gibi keskin kenarlıdır.

Umumiyetle ufak sürüler halinde dolaşırlar. Ekseriya sathıta görülmelerine rağmen 700 kulaç derinlikte avlananları olmuştur.

Üreme âdetleri katiyetle bilinmemekle beraber yavrularını doğurarak dünyaya getirmektedirler. Bu yavrular doğduğu zaman 50 kilo kadar ağırlıkta olurlar.

Carcharodon genüsüne mensup CARCHARODON CARCARIAS adındaki türe de (Man-eater shark) denilmektedir. Evsaf itibariyle birbirine çok benzemektedirler.

ALOPİAS VULPES (Thresher shark):

Bu balığın diğer ilmî adı ALOPİAS VULPİNUS olup (Thresher shark) (Common thresher), (Fox shark) gibi muhtelif isimleri vardır. Aynı genüse bağlı olarak beş species'nin yaşadığı bilinmektedir. Vücutları diğer köpek balıklarına nazaran daha ince yapılıdır. Göz kapakları yoktur. En büyük özellikleri çok uzun ve gittikçe incelen kuyruk üst kanadının bütün vücudun yarı boyunda, tırpan biçiminde ve alt kanada nazaran çok fazla uzun olmasıdır. Bu köpek balıkları bu özellikleriyle derhal tefrik edilebilirler. Yine bu özellikleri dolayısıyla İngilterede bu hayvana (Sea fox) veya (Fox shark) denilmektedir.

Türkiye sularında da bulunan bu balığa kuyruğunun sapan gibi eğri olması yüzünden (Sapan balığı) denilmektedir. Üst kanadın 15 kadem boya ulaşmasına mukabil kuyruğun alt kanadı en fazla 7 kadem uzunlukta olur.

Bu acaip kuyruğun vazifesinin ne olabileceği üzerinde uzun araştırmalar yapılmış, Yunus balıklarını kuyruğu ile döverek öldürdüğü, muazzam balinaların vücudundan parçalar koparmak üzere neşter gibi kullandığı vesaire gibi aslı olmayan mütalaalar serdedilmiştir. Kuyruğunu

avlarını öldürmek için kullandığı kati olarak bilinmemekle beraber daha akla yakın bir nazariyeye göre gıdası olan uskumru, ringa gibi sürü halinde dolaşan balıkları kuyruk darbesiyle husule getirdiği anaför suları içine toplamak ve avlanmalarını kolaylaştırmak için kullandıkları kabul edilmektedir. Bununla beraber av peşinde kendisini su içinde süratle çevirmek için kullanması ihtimali de düşünülmektedir. Çok suratlî yüzmelerine rağmen bu çevik balıkları yakalamak için büyük vücudu ile serî manevra yapmak ihtiyacındadır.

Umumiyetle 15 kadem boya ve 600 libre ağırlığa ulaşırlarsada 25 kadem boyunda ve 1000 libre ağırlıkta olanları görülmüştür.

Bu balıklar, kutup bölgesi dışında kalan mutedil sularda ve kısmen tropik denizlerde yaşarlar. Kozmopolittirler. Bütün dünya denizlerine yayılmışlardır. Aslında pelajik açık deniz balığı oldukları halde balık sürülerini takip ederek sahillere yaklaştıkları vakidir. Köpek balıkları içinde ağzı en ufak olanı bunlardır. Dişleri ufak ve zaiftir. Her çenede iki sıra ve her sırada 40 kadar diş bulunur. Pelajik balıklarla beslenirler. Bu balıkların sürülerinin etrafını ufak gruplar halinde çevirerek hücum ederler. Balinalara saldırmazlar. Umumiyetle satha yakın yüzerler. Nadiren birkaç yüz kadem derinliğe inerler.

Renkleri sırtta mavimsi gri veya kahverengimsi gridir. Bazılarında çok koyudur. Bel kısmında beyaz gölgeler vardır. Karın kısımları beyazdır. Burunlarının alt tarafı bazen çok koyu olur. Görünüşlerinde madenî bir parlaklık vardır.

Üreme âdetleri hakkında az şey bilinmektedir. Birçok mehazler dişi ferdin her seferinde az sayıda (2-4) yavruyu doğurarak dünyaya getirdiğini yazmaktadırlar. Bu yavrular oldukça iri olur. Meselâ avlanan bir dişi ferdin karnında 5 kadem boyunda rüşeym bulunmuştur. Halbuki (Sea fishes) isimli İngilizce kitapta bu balıkların yaz aylarında yumurta döktüklerini, yumurtaların 3 pus büyüklüğünde kehribâ rengine olduğunu ve kabuksuz tavuk yumurtasını andırdığını yazmaktadır. Bu eserde yazarın büyük bir hataya düştüğü kanaatindeyim.

Büyüklüklerine ve korku verici görünüşlerine rağmen Sapan balıkları insanlara çok nadir taarruz eden oldukça zararsız hayvanlardır. Batı memleketlerinde eti yenir ve lezzetlidir. Amerikada filetosu çıkartılarak kılıç balığı adıyla satılmaktadır. Tavası ve ıskarası makbuldür. 1956 da yalnız California'da 30000 libre Sapan balığı eti satılmıştır.

Türkiyede Akdeniz, Ege ve Marmarada rastlanmaktadır.

CETORHINUS MAXİMUS (Basking shark) :

Bu balığın bir kaç ilmî adı daha vardır. SQUALUS MAXİMUS, SELACHE MAXİMA, SELACHE GİGANTE. İngilizce isimleri de (Bone

nu için kurulacak firmalar, özellikle gelişmekte olan memleketlerde revac bulmuştur. Bedelinin bütün taksitleri ödeninceye kadarki müddet içinde de bu malların kanunî sahibi sayılacak firmalar teknelerin inşası sırasında ve avcılığın ilk tatbikat yıllarında iyi bir takipçi olurlar. Bu suretle inşaat standartları veya lüzumlu tamirler vaktinde ve emniyetle garanti altına alınmış olur. Halbuki özellikle yetersiz bilgi ve eğitimde bulunan münferit balıkçı bu fonksiyonu tek başına yürütemez. Gelişmiş memleketlerde ise balıkçılığın durumu buna elverişlidir.

Balık komisyonculuğ u ve kooperatif sistemi

Gelişmiş memleketlerde, kıyı balıkçısı genel olarak malî sıkıntıda bulunur. Av malzemesinin islahı için gereken sermaye azdır. Bu ortamda faaliyet gösteren araçlar ise sıkı bir malî kontrol altına alınırlar. Çünkü, av olmadığı zaman geçim için, ürün elde edilince malın pazarlanmasında ve lüzumlu malzeninin temininde balıkçı daima bu aracıya muhtac durumdadır. Buna karşılık, aracı, ya malı daha önceden tesbit ettiği fiattan alır veya balıkçı adına satarak bundan kendisine bir komisyon ayırır. Bu fonksiyona pratikte değer vermemek mümkün değildir. Fakat, özellikle ilkel durumdaki balıkçılıkta, bilgisizlik ve nakil güçlükleri balıkçıya her zaman aracıya bağılı bırakır. Böylece de kredi borçlarından bir türlü yakasını kurtaramaz. İleri ülkelerde ise hükümet yardımları balıkçıyı bu tazyikten kurtarma prensibi güder.

Diğ er yandan, aracılık sisteminin kötü yönlerine karşılık çekici tarafları da vardır. Balıkçı, bu sayede süratle ve formalitesiz, teminatsız, sigortasız ve görünüş e göre de faizsiz olarak para temin eder. Sahile gelen balık hemen teslim alınır ve pazarlanır. Bu itibarla, diğ er çeş itli yardımların tatbiki halinde de balıkçı yine bu fonksiyona meyilli kalır.

Yukarda bahsedildiğ i gibi, aracılık sisteminde alınan borç paralar çoğunlukla ürün satışları ile tamamen tavsiye edilmemektedir. Böylece müstahsil uzun süre borçlu olarak aracıya bağlanmış olur. Hesaplanan komisyon nisbetleri ise meselâ Hong Kong'da borçsuz balıkçı için % 2-3, borçluluk halinde ise % 6-9 arasında bulunur. Genel olarak aracının bu malî yardımı, dağıtım ve satım sistemi normal ve faydalı görünürse de bir çok halde suiistimallere uğ ramaktadır. Açık olarak görüldüğü üzere bu alış veriş te aracı daima hâkim durumdadır. Önce fiat tesbitinde her zaman kendi çıkarını düşünerek, isabetle tahmin edebileceğ i hadlerin altını kabul eder. Satışlardan alınacak komisyon sisteminde de gerçek fiatları balıkçı için ş üpheli kalır. Memleket iç i sevkiyatta ise bunun kontrolü daha zor olur. Netice olarak, balıkçının daimi surette borçlu, bağılı kalması onun daha fazla aktif olmasını önler, yeniliğ e karşı isteksizliğ e sevk eder. Hükümet programındaki geliş meler ise, malî yardımlarla müstah-

sili bu durumdan kurtarmakla mümkün görülmektedir. Ancak, bu yardımlar yanında aracılığı lağv edip komisyon sistemini yasaklamak da doğru değildir. Balık pazarları ve sevkiyatı seviyesinin islahı aracının suiistimal ihtimali kalkmış olur. Böyle bir rejim ise hükûmet teşekkülü veya kooperatiflerinin nezareti altında bulundurulur. Neticede, balıkçının itibar ettiği geleneksel aracılık sistemi de baki kalarak ekonomik faydalar sağlar.

Kooperatifler

Aracılık sisteminin balıkçı için dezavantaj teşkil eden yönlerinin yok edilmesinde en iyi silâh kooperatiftir. Bu kurulların fonksiyonundaki ana prensipler ise, araç ve gereç satın alınması, pazarlama, kredili yardımların tatbikatı, balıkçılık hareketlerinin takip ve tesbiti ile ürünü değerlendirilmesi (işleme) olarak özetlenebilir. Bunlardan ilk ikincisi en önemli olanıdır.

Bu amaçlara bazan, tek kooperatif yerine bir kaç tane tesis etmek suretile varılmaktadır. Özellikle, araç ve gereçlerin modernize edilmesi için ayrılan tahsislerin düzenlenmesi, kooperatifin ayrı bir seksiyonu vasıtası ile yürütülmektedir. Çoğunlukla ise, mevcut tasarruf kooperatifleri bu fonksiyonu üzerine almaktadır.

Yardımların tatbikatında ayrı bir seksiyonun vazifelendirilmesi, mütehasıs elemanı bir araya getirerek modernizasyon gayretlerini yoğunlaştırmaktadır.

Bu arada, balıkçıların kooperatiflere sadece yardımlardan faydalanmak için girip malın pazarlanmasını bu kurulun dışında yaptığı da görülür. Bunun için ayrıca tedbir düşünülmelidir.

Netice olarak balıkçılık tasarruf ve kredi kooperatiflerinin ana konusu, küçük çaptaki balıkçılık teşebbüsleri için mümkün olacak malî yatırımlar temin etmek ve bunun etkisini destekleyip geliştirmek, balıkçıyı ağır borçluluk şartlarından uzak tutmak ve bu suretle onun ihtiyacı olan malzemeyi satın alabilmesini ve malını serbestce pazarlayabilmesini sağlamak, üyelerini tasarrufa alıştırmak ve bununla da balık sanayiini desteklemek.

Genel olarak yardımların çapları, şartları değişik bulunmaktadır. Bunların bazıları mahalli kooperatifler dışındaki kurullar kanalı ile sarf edilir. Bazı hallerde ise yardımlar nakit yerine direkt olarak lüzumlu malzeme teslimi suretile yapılmaktadır. Ödemelerde de yine para yerine kooperatiflere teslim edilen ürün değerile mahsuplar yapılmaktadır.

Bölge kooperatiflerinin malî güçleri, üye aidatları, rezerveler ile iç ve dış kredilerden ibarettir. Bu sebepten ayrıca yardım olmadan yeterli derecede aktif olamazlar. Her türlü yardımlar ise ya hükûmetten veya özel sermaye tarafından gelebilir. Ticarî bankalardan veya özel sektörden

temin edilecek kredilerin kısa vâde tabiatında olması tercih edilmelidir. Bir çok memleketlerde uzun vâdeli krediler için ayrıca bir kooperatif - ipotek bankası kurulmuştur. Bu kurul balıkçılık dışında da muamele yapabilmektedir. Kooperatiflerin inşaat ve sigorta birlikleri de ayrı bir malî kaynak olabilir.

Hâlen, dünyanın pek çok memleketinde balıkçılık kooperatifleri ile başarı sağlanmıştır. Bu tip kurullarda görülecek aksaklıkların malî ve idarî yönden yetersiz elemanlar üzerinde aranması gerektir. Bilgisiz (teğimsiz) bünyedeki kooperatifler piyasanın yıkıcı cephesi ile karşı karşıya kalırlar. Bu olumsuz durumlara, balığın çabuk bozulma özelliği, isabetsiz teçhizler ve balığın borçlu duruma düşürülmesi gibi hususlar sebep olabilir. Neticede, bu halde kooperatifler hükûmet yardımlarının intikâli için elverişli görülmeyip ancak yapılacak müdahaleler ile durum düzeltilabilir. Kooperatif organizasyonun gelişmesinden sonra müdahalelere lüzum kalmaz ve beklenen neticeler alınabilir. Bazı şartlarda da yardımların hızla balıkçılık sanayiine ulaşabilmesi için mahalli kooperatifler kurulur. Japonya ve Fransa'da buna misal gösterilebilir.

Malî yardımların akacağı kooperatiflerde üyelerin morali de yükseleceğinden sağlam bir bünye ile uzun vadeli projelere de girilebilir. Her ne kadar buna karşı tez yürütülerek, hükûmet yardımlarının kooperatifin inisiyatif ve yetkilerini azalttığı ileri sürülürse de bu sistemin cari olduğu gelişmiş milletlerdeki yüksek balıkçılık seviyesi buna olumlu bir cevap teşkil eder. Bir çok ülkedeki yetersiz derecedeki su ürünleri bu sayede parlak sonuçlara ulaşmıştır.

Kooperatifler için öngörülen hükûmet finansmanları ya doğrudan doğruya veya Norveç'de olduğu gibi Devlet Balıkçılık Bankası vasıtasıyla mahalline intikal ettirilmektedir. Fransa ve Japonya'da bunun için özel bankalar vardır. Çoğunlukla ise, milli kooperatif bankaları bu yardımları kooperatiflere iletmektedir.



ET VE BALIK KURUMU GEMİ FAALİYETLERİ

SAİM ONAT
Balıkçılık Uzmanı

Konuya girmeden önce Et ve Balık Kurumunun elinde bulunan gemilerin hangi faaliyetlerde kullanıldıkları ve nitelikleri hakkında lüzumlu bazı malûmatı vermeyi faydalı görmekteyiz.

1949-1950 yıllarında memleketimize tanınan Marşal Yardımından faydalanılarak, balıkçılık faaliyetlerinde kullanılmak amacıyla 1951 yılında inşa edilerek temin edilmiş olan gemileri, çalışma maksatları ve gayeleri itibarile 3 grupta mütalaa etmek mümkündür.

- 1 — Balıkçı gemileri
- 2 — Araştırma gemileri
- 3 — Nakliye gemileri

Balıkçı Gemileri. Kurumumuza mevdu balıkçılık hizmetlerinin yürütülmesinde kullanılan gemiler, tekne sayısı itibariyle muhtelif tonajlarda olmak üzere 8 adettir.

Gemi Adı	Gros ton	Beygir gücü	Tekne boyu	Eni	Yatacak yeri
Sazan	83	180	21.00 m	5.81 m	14
Yunus	83	180	21.00 m	5.81 m	14
Pisi	41	145	15.80 m	4.60 m	8
Yayın	41	133	15.80 m	4.60 m	8
Kılıç	41	133	15.80 m	4.60 m	7
Mercan	21	75	12.80 m	4.20 m	yok
Turna	21	75	12.80 m	4.20 m	yok
Gümüş	21	75	12.80 m	4.20 m	yok

Bu gemilerden Sazan ve Yunus kapasitelerinin müsait olması sebebiyle (purse-seine) gırgır faaliyetlerinde, Pisi - Yayın - Kılıç tipi gemiler trawl faaliyetlerinde, Mercan - Gümüş - Turna tipi gemiler de genel olarak av gemilerinin faaliyetlerinde yardımcı tekne olarak kullanılmaktadırlar.

Araştırma Gemileri. Balıkçılık faaliyetleri konusundaki çalışmalara paralel olarak, araştırma hizmetlerine de yer verilmektedir.

Denizlerimizde yapılmakta olan oşinografik ve biyolojik araştırmalarda kullanılan gemilerden Arar, Gezer, Görür Ticaret Bakanlığı emirleriyle, İstanbul Üniversitesi Fen Fakültesi Hidrobiyoloji Araştırma Enstitüsü tarafından yapılmakta olan bilimsel araştırmalar için, Enstitü hizmetlerine tefrik edilmiştir.

Tekne sayısı itibariyle 4 adettir.

Gemi adı	Gros ton	Beygir gücü	Tekne boyu	Yatacak yeri
Arar	179	380	31.50 m	17
Gezer	15	75	11.50 m	3
Görür	15	75	11.50 m	3
Bulur	15	75	11.50 m	3

Nakliye gemileri. Frigorifik tesisatlı olan bu gemiler, balık av mevsimi içinde gerek Kuruma gerekse özel teşebbüse ait balıkların ve balık mevsimi dışında ayrıca soğutulmuş olarak muhafazası gereken meyve, sebze, yağ, peynir gibi diğer gıda maddelerinin iç ve dış piyasalara nakli hizmetlerinde kullanılmaktadır.

Tekne sayısı itibariyle 9 adettir.

Gemi Adı	Anbar kapasitesi brüt M3	Soğuk muhafaza derecesi C
Kar *	1232	— 18
Engin	200	— 18
Aşkın	200	— 18
Cihan	200	— 18
Dalga	120	— 18
Derya	120	— 18
Dalyan	80	— 18
Martı	40	— 6
Kırlangıç	40	— 6

Gemilerin durumu ve çalıştırılma maksatları hakkında genel olarak verilen bu kısa bilgilerden sonra esas mevzua temas edeceğiz.

Balıkçılık faaliyetlerini tenkit maksadiyle, Kurum gemilerinin devamlı şekilde İstinye'de bağlı durup faaliyet göstermedikleri ileri sürülmektedir. Tahmin ederiz ki bu kanaatte olanlar, hakikatleri öğrenmiş olsalar iddialarında haksız olduklarını anlıyacaklardır.

* Kar gemisi Marşal yardımına dahil değildir. Bu gemi 1957 senesinde Kurum tarafından Norveç'ten satın alınmıştır.

Gemilerin sefer ve görev hizmetleri sonunda gerek hava şartları gerekse diğer bakımlardan en emin şekilde muhafaza altına alınmaları maksadiyle, İstinye koyu bağlama yeri olarak elverişli görüldüğü için tercih edilmiştir. Toplu halde burada duran gemilerden, balıkçı gemileri ve araştırma gemileri önceden tesbit olunan çalışma programlarına göre tefrik ve teçhiz edilerek belli sürelerle (ki bu süre günlük, haftalık, on beş günlük, bir aylık, beş aylık sefer müddetleri olmaktadır) Doğu Karadeniz, Batı Karadeniz, İstanbul, Marmara, Çanakkale, Ege ve Akdeniz olmak üzere bütün sahil bölgelerinde faaliyetlerde bulunmaktadır.

Nakliye gemileri ise, başta balık olmak üzere çeşitli gıda maddelerini dış piyasalara götürmek üzere Adriyatik denizindeki limanlara (Trieste, Venedik, Bari, Rijeka, Ancona, Velaluka), Karadenizdeki limanlara (Burgaz, Poti, Köstence, Varna) ve Orta Doğu memleketleri limanlarına (Lâzkiye, Beyrut, Port Said, İskenderiye) devamlı surette 15 veya bir ay süreli seferler yapmaktadır.

Frigorifik tesisatlı anbarlara sahip olan nakliye gemileri ile, ancak, donmuş veya soğutulmuş olarak balık dahil çeşitli gıda maddeleri nakledilebilir. Bilindiği üzere memleketimizde frigorifik nakliyatı icap ettiren yiyecek maddeleri ticareti gelişmiş değildir. Yakın bir gelecekte bu çeşit nakliyatın çoğalacağını ummaktayız. Bu durum tahakkuk edince frigorifik nakliye hizmetlerinin de buna muvazi şekilde daha büyük inkişaflar kaydedeceği aşîkârdır.

Son senelerde bir yıl içinde gemilerin sefer sayısının 50 nin üzerinde bulunduğunu dikkat nazara alındığında, gemilerin devamlı sefer ve hizmet halinde mi, yoksa zannedildiği gibi İstinye koyunda bağlı mı bekledikleri açıkça anlaşılabılır.



6. Norveç	2.280.000 metrik ton
7. Güney Afrika ve Güney Batı Afrika	1.342.400 » »
8. İspanya	1.338.500 » »
9. Hindistan	1.331.300 » »
10. Kanada	1.258.700 » »
11. İzlanda	1.198.900 » »
12. Birleşik Krallık	1.046.800 » »
13. Danimarka ve Faroe Adaları	935.400 » »
14. Fransa	767.600 » »
15. Şili	708.500 » »
16. Filipinler	685.700 » »
17. Federal Batı Almanya	632.000 » »
18. Tayland	615.100 » »
19. Portekiz	554.000 » »

Yukarıdaki rakamlardan anlaşılacağı üzere, 1965 dünya su ürünleri üretiminde 1 ilâ 19 uncu sırayı işgal eden ülkelerden üçte birinden biraz fazlası Avrupalıdır (Sovyet Rusya hariç). Bunların toplam üretimi 7.604.400 tondur ve bu rakam 1965 dünya su ürünleri üretiminin % 14,52 sinc tekabül etmektedir.



NORVEÇ'İN GİRGİRCİLİKDAKİ BAŞARISI (Kısım I)

«OCEAN FISHERIES»den
Çeviren : Haydar SÖZER

Norveç'in gırgır balıkçılığında elde ettiği başarı modern teknelerin yapımına, ağılara, gereçlere, âletlere ve cesur insanlara bağlı bulunmaktadır.

Şumullü bir modernleşme process'isine tabi tutulduktan sonra, Norveç'te purse-seine balıkçılığı son üç sene zarfında gelişmiş ve fevkalade bir başarıya doğru ilerlemiştir. Zâhiren endüstri, tekneleri ile, av gereçleri ve işletme metodları ile son on senede hemen hemen tanınmıyacak şekilde değişmiştir. Bundan başka, teknik sahada kaydedilen ilerlemeler, gayretli gelişme henüz nihayete ulaşmaktan çok uzaktır. Ancak, bu etkili balıkçılığın meydana getireceği artan üretim için fazla miktarda kazançlı pazarların idamesi de bu gelişme ile hemahenk olmalıdır.

Bu gelişme process'isin hareket noktası balık bulmak için sonar'ın kullanılması olmuştur. Diğer mühim bir tekâmül de ağı çekilmesi için istifade edilen hidrolik power-block'da görülmüştür. Norveç'te içinde bulunduğumuz on senelik devrenin başında başlamış olan bu son gelişme, eski ve mahzurlu purse ağı teknelerine veya Amerikan ülkelerinde «seine skiff» denilen tekneye olan ihtiyacı ortadan kaldırmıştır. Bu, endüstrinin kıyı balıkçılığından tam derin su balıkçılığına intikalini mümkün kılmıştır. Bu safha, modernleşmenin en mühim kısmını teşkil ettiğini ispat etmiştir. Balıkçı filosunun yeni av sahalarına girmesine ve Norveç balıkçılık teşebbüsleri tarafından evvelce el sürülmemiş kaynakların işletilmesine müsaade etmiştir.

Üretime gelince, son üç senenin sonuçları bilhassa tatmin edici olmuştur. 1964 senesinde karaya çıkarılan balık cinslerinin toplamının % 90 ı ağ filosu tarafından temin edilmiş olup bu yılda üretim yekûnu 1' milyon metrik tonun biraz altında idi. 1965 de üretim 1.5 milyon metrik tona yükselerek 15 kasım 1966 ya kadar da 2.095.000 metrik tona balığ olmuştur.

Gemi sahipleri ve balıkçılar diğer Norveç vatandaşlarının çoğundan daha çok para kazanmışlar ve kazançlarının çoğunu yeni gemilere yatırarak faydalanmışlardır. 1966 yılında her hafta yeni bir gemi veya tâdil

edilmiş bir tekne filoya ilâve edilmiştir. Hâlen modern açık deniz purse balıkçılığı için 75-170 ayak uzunluğunda takriben 500 adet tekne donatılmıştır. Ayrıca, kıyı balıkçılığında aynı tip faaliyet için bir çok tekne donatılmıştır. Yalnız modernleştirme process'isinin 600-700 milyon Norveç kronuna (756-882 milyon TL.) mal olduğu zannedilmektedir.

Norveç gemi yapımı endüstrisi ve yardımcı endüstriler bu modernleşme programı süresinde tekneler ve yalnız yerli balıkçı teknelerine değil, fakat, aynı zamanda, komşu memleketler balıkçı teknelerine ve hatta dünyanın diğer taraflarında balıkçılıkla iştigal edenler teçhizat, araç ve elektronik âletler vermek suretile kuvvetli bir durum kazanmışlardır.

Şayet, yabancı, bilhassa Amerikan purse-seine av teçhizatı ve teknikleri serbestçe kabul ve İskandinav şartları ile âdetlerine intibak ettirilmese idi, purse-seine balıkçılık endüstrisi metodlarındaki değişme bu nisbî hızla olamazdı. Aynı zamanda, balıkçı tekneleri ve teçhizatı için fazla talep, memlekette icat gücünü harekete getirmiş, yeni âletlerin meydana gelmesine sebep olmuş ve Norveç ile diğer ülkelerin teçhizat ve usullerinde yeni gelişmeler sağlamıştır.

Esaslı problemlerden biri, Amerikan power-block tekniğinin, İskandinav ve İzlanda su üstü balıkçılığına ve geleneksel tip teknelerine tatbikiydi.

Ağların geminin yan tarafından sehpalarla veya köprü üstünden alındığı Norveç ve İzlanda purse-seine avcılığında power block'un süspansiyon noktasının mümkün olduğu nispette güverte seviyesine indirilmesi gerekiyordu. Bu şekilde ağın içersinde avlanan balığın ağırlığı geminin dengesini bozması önlenilecekti. Bu husus bucurgata benzer birçok teçhizatın ortaya çıkmasına meydan vermiştir.

Ekseriya bucurgat, ağla ilgili olarak, en münasip çekme istikameti sağlamak maksadiyle, 180 derecelik olarak çalıştırılabilirdi. Vinç kolu kaldırma ve çekme hareketleri için hidrolik olarak çalıştırılırdı. Bu gibi süspansiyon tertibatı elân birçok Norveç ve İzlanda balıkçı gemi sahipleri tarafından tercih edilmektedir.

Power - block, aynı zamanda, en azından dört dizayn halinde, hidrolik olarak ağ vinçlerinden meydana getirilmiştir. Bu dört dizaynın her birinin ayrı avantajları bulunmakta olup taleplerden anlaşılacağı üzere herkes tarafından şayanı tercih görülmektedir.

Bu teçhizatla, ağ vinci ekseriya köprü üstü güvertesi sancak korkuluğu üzerine monte edilmiştir. Bu alçak seviyeli pozisyon geminin stabilitesini temin etmekle beraber, ağın vinçten aynı köprü üzerinde geminin kıç tarafındaki istif veya atma yerine kadar nakli için nakil araçlarına lüzum göstermektedir. Bu intikal ekseriya mizana direğine asılı hid-

rolik olarak çalıştırılan bir makara veya bir disk tarafından sağlanmaktadır.

Norveç'te eski günlerde, purse-seine avcılığında, ağ power-block'la teknenin yan tarafının üzerine geldiği zaman, «güverte iki kadem su altında kalıncaya kadar» kaptan gemisine yük almak hususunda pek tereddüt göstermezdi. Bu, gayet tabii olarak gemiyi ve mürettebatı tehlikeye sokardı.

1964 yılı sonundan 1966 yılı başına kadar, bir düzine Norveç purse-seine teknesi, ağ çeken power-bloc'la tekrar teçhiz edilmelerine rağmen, su ile dolup, alabora olmuşlardır. Bu olay, yüklemenin muhtelif safhalarında vuku buldu ve ekseri ahvalde ya geminin tumba olmasıyla veya gömülmesi arasında sadece bir kaç dakikalık zaman geçti. Araştırma neticesi, hatanın daha ziyade anbarında uzunluğuna bölmenin arızalanmasından meydana geldiği kanaati hasıl olmuştur. Norveç Denizcilik makamları, balıkçı tekneleri için, acele ile, yeni özgür borda yüksekliği ile ilgili kaideler ve balık anbarlarının ana bölmeleri ile seperasyonlarla ayrılması ile ilgili yeni kaideler vaz ettiler. Sözü edilen kaideler 1966 yılı Şubatında yürürlüğe girmiştir.

Gemi inşa edenler, hatta bundan evvel, yeni balıkçılık tekniklerinin geleneksel dizaylarında değişiklik yapılması lüzumunu anlamışlardı. Yeni çekme cihazı tarafından meydana getirilen kuvvetleri, kullanılan ağların ağırlığını ve bunların gemilerin stabilitesi üzerine icra ettikleri etkiyi nazarı itibare almışlardı. Kemere genişliğini büyüttüler ve geminin kış tarafını tamamen kapattılar. Böylece suyun geçitlere makina dairesine ve kamaralara girmesi önlenebilecekti. Keza, gemilerini kaldırılamıyacak safralarla ve anbar bölmelerindeki ahşap yerine oluklu demirle teçhiz ettiler. Bütün dizaynların, bir model havuzunda tecrübesi standart bir tatbikat haline geldi.

Bu problemlerden çoğunun çözümü için çok geniş bir teşebbüs, Oslo'daki A/S Akers Mek. Verksted tarafından Norveç'in Molde şehrinde bulunan Johns Stoerksen için baştan kıça kadar devamlı iki köprülü bir purse-seine teknesine ait bir dizaynda yapılmıştır. Bu sınıf teknenin prototipi **Sillijo** idi. Manevra, seyrüsefer, balık arama, balıkçılıkla ilgili akla gelir en modern icatlarla teçhiz edilmişti. Bu geminin ilk çalışma yılı çok başarılı olmuştur. 1966 yılı sonunda **Sillijo**'nun eşi, **Dolsoy** takip etti. Diğer yandan, üçüncüsü 1967 yılı başında teslim edilmek üzere plânlaştırılmıştır. Her üç gemi de Norveç'in Trondheim şehrindeki Trondhjems Mek. Versted üye tersanesi Akers Group tarafından inşa edilmiştir.

Bu özel sınıf balıkçı teknesinin sağladığı en mühim avantajlar eb'adlara göre yüksek yükleme kapasitesi ve fevkâlade denize elverişliliğidir. Tam yükle bu tekneler yüksek bir özgür borda yüksekliğine sahiptirler.

İddia edildiğine göre inşaatcının yükleme talimatına riayet edildiği takdirde, 90 derece yan yatsa bile tekne alabora olmayacaktır.

Dolsoy firmasına ait olup Aalesund'daki Ship Owner Elling Aarest tarafından idare edilen muhtelif kumpanyalara ait filoda 20 inci gemiyi teşkil eden «Dolsoy»un tam boyu 126 ayak 4 inç, kaimeler arası uzunluğu 108 ayak 3 inç, bordadan bordaya genişliği 26 ayak 3 inç, gladoradan omurga üstüne derinliği 15 ayak 7 inç, üst güverteden omurga üstüne derinliği 22 ayak 10 inç'tir.

Gemide dip ve üst anbarlar bulunmaktadır. Makina dairesinin yanında başka bir anbar mevcuttur. Bu üç anbarın kapasitesi sırasıyla 310, 190 ve 73 metreküptür. Kış taraftaki anbar ağ deposu olarak kullanılmaktadır.

Balık pompası veya patentli bir kepçe ile gemiye alınan balık, mezaradaki bir cihaz vasıtasıyla geminin dengesini bozmadan anbar bölümlerine dağıtılmaktadır. İnşaatçı anbar ve gladoralara yaş balık teviyatının yapıldığı anbar kapaklarının hepsinin açık tutulmasını ve anbarların bütün bölümleri tamamen dolmadan gladoranın yüklenmemesine dikkat edilmesi gerektiği hususuna bilhassa işaret etmektedir.

Dip anbar iki adet uzunluğuna oluklu saç iki bölme ve bir enine tahta bölme ile ayrılmıştır. Anbar kapağında portatif saç levhalar kullanılmaktadır. Gladorada tertibat aynıdır, fakat bölmeler tahtadır.

Takriben 280 ton ringa baş dip anbara ve 121 ton ringa da gladoraya konulabilir. 74 ton ringanın istif edilebileceği dip anbarda yükleme durumu nazarı itibare alınmadan; gladorada balığın derinliği 1.5 metre olarak tahdit edilmiştir. Arka anbar uzunluğuna bir tahta bölme ile ayrılmıştır. Yükleme sırasında çift dip tanklar ve diğer bütün tanklar dengeyi bozmıyacak şekilde dikkatle kaleme alınmış talimatlar mucibince yüklenecektir. Gemiye yüklenmiş olan balık kanallarla sintineye verilir ve buradan pompa ile dışarı basılır.

Bundan anlaşılacağı üzere, takriben 475 metrik ton ringa güverte altına yüklenebilmekte olup bu, bilhassa 126 kadem boy tekneler için fevkaladedir.

(Devam edecek)

Dünya Balıkçılık Âlemi

İç Haberler

★ Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Teşkilâtı (FAO) Sovyet Deniz Araştırma Merkezi Bürosu ile müştereken az gelişmiş memleketlerin deniz bilim adamlarını yetiştirmek maksadıyla, Karadenizde bir ekspedisyona tertip etmiştir. Bu sefer Akademik Knipovich adlı araştırma gemisiyle yapılmıştır. Gemi 2800 tonilatoluk olup 7 laboratuvarı haizdir ve Güney Kutbundaki araştırmalar için özel olarak inşa edilmiştir.

Gernide verilen kurslar; kimyasal ve fiziksel oşinografi, plânton, prodüktivite, ihtiyoloji ve balık kıymetlendirme konularıdır. Staj gören genç bilim adamları Dahomey, Gana, Hindistan, Libya, Nijerya, Pakistan, Siera Leone, Sudan, Tunus ve Yugoslavya'dan iştirâk etmişlerdir. Ekspedisyona başlamadan Moskova'da teorik dersler verilmiş ve ekspedisyonda alınacak sonuçlar da ayrıca bilim adamları Moskovaya döndüğünde incelenip sonuçlar hakkında izahatta bulunacaktır. Ekspedisyona sonuçları bir rapor halinde FAO'ca neşredilecek ve iştirâk eden memleketlere dağıtılacaktır.

Akademik Knipovich araştırma gemisi Karadenizden 27 haziran 1967 günü öğleden sonra İstanbul'a gelerek Et ve Balık Kurumuna ait Beşiktaş Soğuk Deposu rıhtımı önünde üç gün misafir kalmıştır. 28 haziran 1967 günü ekspedisyona öğretim üyeleri ve stajyerler Baltalimanındaki İstanbul Hidrobiyoloji Araştırma Enstitüsünü ziyaret etmişlerdir. Ertesi gün sabahleyin ekspedisyona yöneticileri Kurumun Beşiktaş'ta bulunan İstanbul Şube Müdürlüğünü ziyaret etmişlerdir. Aynı gün öğleden sonra adı geçen Müdürlük ilgilileri, Sovyet Araştırma gemisine giderek iadeyi ziyarette bulunmuşlardır. Aynı akşam, Hidrobiyoloji Araştırma Enstitüsünde, Enstitü Direktörü Prof. Muzaffer Demir Türkiye'de torik ve palamut balıklarının tezahürü ve göçleri hakkında bir konferans vermiştir. Konferans, hazır bulunan ekspedisyona öğretim üyeleri, stajyerler ve Kurumun İstanbul Şube Müdürlüğü ilgilileri tarafından alâka ile izlenmiştir. Konferanstan sonra misafirler Fen Fakültesi Dekanlığının Enstitüde tertip ettikleri yemekte ağırlandı. Gece saat 24.00'e doğru gemi Odesa'ya müteveccihen İstanbul'dan ayrılmıştır.

İstanbul'daki bütün temaslar ekspedisyona öğretim üyesi bulunan Er-

Doğan Akyüz tarafından koordine edilmiştir. Adı geçen, Et ve Balık Kurumunun Beşiktaş'taki eski İstanbul Balıkçılık Araştırma Merkezi Demersal Balıklar Laboratuvar Şefi idi ve 1959 senesinden beri Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Teşkilâtı (FAO) Balıkçılık Dairesinde biyoloji branşında çalışmaktadır.

★ Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti ile Polonya Halk Cumhuriyeti Hükûmeti arasında 18 Temmuz 1948 tarihli ticaret ve ödeme anlaşmalarına ek 1967/68 devresine (1 Nisan 1967 - 31 Mart 1968) ait protokol 8 Haziran 1967 tarihli 12616 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

Türkiye'nin Polonya'ya ihraç edeceği mallara ait «B» listesinde 10 bin dolar kıymetinde sünger bulunmaktadır.

★ Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti ile Yugoslavya Federatif Halk Cumhuriyeti arasında 31 Aralık 1959 tarihli Ticaret Anlaşmasına ek 1967/1968 devresine (1.4.1967 - 31.3.1968) ait protokol 9 Haziran 1967 tarihli 12617 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

Türkiye'nin Yugoslavya'ya ihracı derpiş olunan Türk mallarına ait «B» listesinde 4000 ton taze balık bulunmaktadır.

★ Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti ile Çekoslovakya Sosyalist Cumhuriyeti Hükûmeti arasında 9 Temmuz 1949 tarihli Ticaret Anlaşmasına ek 1967/1968 devresine (1 Nisan 1967 - 31 Mart 1968) ait protokol 10 Haziran 1967 tarihli 12618 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

Türkiye'nin Çekoslovakya'ya ihraç edeceği Türk mallarına ait «B» listesinde 1500 PA ton taze, tuzlu ve dondurulmuş balıklar, 250 ton sünger, PM balık unu bulunmaktadır.

★ Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti ile İsrail Devleti Hükûmeti arasında 18 Mart 1960 tarihli Ticaret Anlaşmasına ek 1967/68 devresine (1.4.1967 - 31.3.1968) ait protokol 21.6.1967 tarihli 12627 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

İsrail'e ihraç edilecek Türk mallarına ait «A» listesinde 1000 ton taze, dondurulmuş balıklar ve lâkerda, 10000 dolar kıymetinde balık konserveleri öngörülmüştür.

★ İstanbul Balık Hâlleri Müdürlüğünce verilen bilgiye göre, Mayıs 1967 içersinde adı geçen Hâllere 5.129.944 T. Lirası değerinde 1.415.821 kilogram ile 74.518 adet çeşitli su ürünleri gelmiştir. Bunların cinsler itibarıyla miktar ve aylık ortalama toptan kilogram fiatları şöyledir:

Deniz balıkları: Barbunya 3002 kg 2646 krş; Tekir 33485 kg 1005 krş; Kalkan 202989 kg 543 krş; Dil-Pisi 1317 kg 1715 krş; Levrek 1582 kg 2479 krş; Kefal 21279 kg 399 krş; Gümüş 165 kg 2573 krş; Mezgit 108 kg 523 krş; İskorpit 89 kg 224 krş; Mercan-Sinağrit 2454 kg 1430

krş; Hani, Lâpina, İşkına 920 kg 621 krş; Lüfer 456775 kg 298 krş; Minakop 6550 kg 1123 krş; Kaya 2 kg 250 krş; Hamsi 180 kg 126 krş; Kılıç 14340 kg 1408 krş; İstavrit 65108 kg 132 krş; İzmirli 488 kg 112 krş; Sardalya 1538 kg 556 krş; Orkinos 4472 kg 356 krş; Zargana 301 kg 133 krş; Gelincik 785 kg 1909 krş; Uskumru 194322 kg 223 krş; Karagöz 660 kg 2800 krş; Çitari 41 kg 2038 krş; Kolyoz 638 kg 440 krş; Tirsi 120 kg 206 krş; Akya 70 kg 631 krş; Kırlangıç 482 kg 667 krş; Kupes 143 kg 378 krş; Torik 369041 (67714 çift) 222 krş; Palamut 12927 kg (6804 çift) 364 krş; Keler 3 adet 833 krş. Muhtelif balıklar 788 kg 532 krş.

İstanbul Balık Hâllerine Mayıs 1967 de gelen torik ve palamut balıklarının bir çiftinin ortama aylık ağırlıkları sırasıyla 5450 ve 1900 gramdır.

Tatlısu balıkları: Mersin 1315 kg 474 krş; Sudak 842 kg 948 krş; Kızılkanat 15 kg 66 krş; Turna 261 kg 91 krş; Sazan 725 kg 147 krş; Yayın 3995 kg 259 krş; Yılan balığı 16 kg 168 krş; Alabalık 196 kg 147 krş.

Krústaseler: Karides 11295 kg 1068 krş; İstakoz 5571 adet 1664 krş; Böcek 29 adet 2484 krş; Pavurya 3698 adet 185 krş; Çağanoz 300 adet 37 krş.

Molüskler: Midye 15050 adet 5 krş; İstirdye 475 adet 27 krş; Tarak 175 adet 17 krş; Sübye 13 adet 230 krş.

Dış Haberler

Filipinler

★ Balığın gıda maddesi olarak ikinci sırayı işgal ettiği Filipinlerde Cumhurbaşkanı Marcos devlete ait 700.000 hektar arazinin havuz balıkçılığının kalkındırılması için kullanılmasını emretmiştir.

17 ocak 1967 de ,Cumhurbaşkanı Marcos bu arazinin özel teşebbüslere açılmasını incelemek ve süratlendirmek üzere, daimi bir komite tâyin etmiştir. Komite üyeleri şunlardır: Tarım ve Tabii Kaynaklar Bakanı (Komite başkanı), Kalkınma Bankası Başkanı (Komite başkan vekili), Tarım Bakanlığı Tabii Kaynaklar müsteşarı ve Balıkçılık, Orman ve Toprak Daireleri Müdürleri.

«Commercial Fisheries Review»den

İsrail

★ Bildirildiğine göre, İsrail, orkinos gemilerinin ekonomisi ve orkinos konserveçiliği hakkında Japonya'dan bilgi elde etmeğe çalışmaktadır. İsrail Bilimsel ve Teknoloji Enformasyon Merkezi, Hiroşima'daki Deniz Araştırma Laboratuvarından üretim kapasitesi, orkinos gemilerinin tesir-

liliği, işletme masrafları, av gereç tipleri ve tahmini envestiman ile yıllık işleme kapasitesi 2000 - 5000 ton olacak orkinos konserve fabrikasının inşaaası için gerekli yer hakkında data talep etmiştir.

«Commercial Fisheries Review»den

İtalya

★ Pekçok İtalyan dondurulmuş balık tükettiğinden ve orkinos konserve için talep gittikçe arttığından, endüstri bol miktarda balık ithali telaşına düşmüştür. İthal edilen orkinosun ekseriyeti Batı Afrika açıklarında avlanan Japon gemilerinden sağlanmaktadır. Şimdi, İtalya ifk iki okyanus orkinos gemisinin tamamlanmasıyle açık deniz orkinos balıkçılığına başlamıştır.

860 ar gros ton olan gemiler Venedik'te Societa Italiana Pesco Atlantica Tonno (SIPAT) için inşa edildiler ve isimleri «Albacora» ile «Albacora Secondo»dur.

Gemilerin tam boyu 66.7 metre, güverte genişliği 10.6 metre ve derinliği 5.24 metredir. Her geminin 1.300 beygir gücünde ve dakikada 350 devir yapan bir dizel makinası ile techiz edilmiştir. Tek pervaneli çalışan gemiler saatte azamî 14.5 mil yol almaktadır. Fuel oil tanklarının kapasitesi 388 ton ve tatlısu tanklarının ise 62 tondur. Gemilerde 24 er kişilik yatacak yer vardır.

Balık anbar kapasitesi 750 metreküp olup dondurma rejimi - 25 C° dir. Bir dondurma tüneli tesisatı günde 15 metrik ton orkinos dondurabilir.

«Commercial Fisheries Review»den

Şili

★ Şili, Ocak - Temmuz 1966 devresi içinde f.o.b. Şili 145.641.204 TL.sı değerinde 115.492 metrik ton balık unu ihraç etmiştir. İhracat başlıca Amerika Birleşik Devletler, Hollanda ve Batı Almanya'ya yapılmıştır. Temmuz 1966 Hollanda, Batı Almanya ve Fransa'ya f.o.b. 16.430.868 TL.sı değerinde 10.792 ton balık yağı ihraç etmiştir.

«Commercial Fisheries Review»den



BALIK VE BALIKÇILIK

(FISH and FISHERY)

Foundation : 1953

VOL. XV No. 5	JULY 1967	ET ve BALIK KURUMU G. M. İSTANBUL ŞUBE MÜDÜRLÜĞÜ BEŞİKTAŞ - İSTANBUL	EDITOR S. ATTILÂ
------------------	--------------	--	---------------------

C O N T E N T S

	Page
SECOND FAO TECHNICAL CONFERENCE ON FISHERY RE- SEARCH CRAFT	1
THE SHARKS AND RAYS IN THE WORLD SEAS (PART IV)	4
Family (2): Laminidae (Mackerel sharks - continued-), HOW TO HANDLE AND MAKE USE OF THE EXPERIENCE AL- READY ACQUIRED BY FAO, IN OUTLINING THE GOVERNMENT AID AND INTERFERENCE IN THE DEVELOPMENT OF TURKISH FISHERY (PART II)	9
ACTIVITIES OF VESSELS BELONGING TO MEAT AND FISH OF- FICE, TURKISH STATE ENTERPRISE	13
1965 WORLD AQUATIC PRODUCTS CATCH	16
NORWAY'S SEINING SUCCESS	19
WORLD FISHING NEWS	23

Balıkçılarımıza

M.W.M. (Halk dili ile Marşal) deniz motorlarına ait yedek parçaların satışına Et ve Balık Kurumu İstanbul Şube Müdürlüğünde devam edilmektedir.

İsteklilerin Et ve Balık Kurumu Şube Müdürlüğü, Beşiktaş, İstanbul adresine müracaatları rica olunur.

**ET VE BALIK KURUMU
İSTANBUL ŞUBE MÜDÜRLÜĞÜ**



BAŞAK SİGORTA A.Ş.

Türkiyede Sermayesi ve Teşkilâtı En Büyük Sigorta Şirketi
Sermayesi : 3.000.000

**YANGIN — NAKLİYAT — HAYAT — KASKO — TRAFİK
FERDİ VE KOLLEKTİF KAZA — HIRSIZLIK
CAM KIRILMASI — UMUMİ MES'ULİYET
S İ G O R T A L A R I**

Çabuk İş — Kolay Ödeme

**TÜRKİYENİN HER TARAFINDA
T. C. ZİRAAT BANKALARI,
EMNİYET SANDIKLARI ve
TURİZM BANKASI**

A C E N T E L E R İ D İ R
Telefon: 471648 - 478354 - 470727 - 475676

**MAKİNA, MONTAJ ve
Contractor's All Risks,
İNŞAAT SİGORTALARI**



***HASARDAN ÖNCE
ve
SONRA
* MÜHENDİSLİK
HİZMETLERİ
* MUNTAZAM
SERVİS**

YALNIZ

ŞEKER SİGORTA

ANONİM ŞİRKETİNDE

EBK 26/1967



Şekerbank'ın ikramiyesi 170.000.— lira artarak 1.370.000.— liraya yükselmiştir.

Şekerbank şube adedini yeniden açılacak 15 şube ile 68'e yükseltmektedir.

Şekerbank'ın 1966 mevduatı % 44.5 artmıştır.

Şekerbank defter ve benzeri masraflardan yaptığı tasarrufla 11 okul yaptırmış bu senede 8 okul yaptırmak suretiyle 3000 köy çocuğuna okuma imkânı vermiştir.

Şekerbank'ın 1.370.000.— liralık ikramiye keşidesine ve okul hizmetine mutlaka katılınız.

Vadeli her 50.—, vâdesiz her 100.— liraya bir kur'a numarası.

ŞEKERBANK



VİTA'yı çok seviyor...

VİTA'nın tadı o kadar nefis ki, VİTA ile pişen bir yemekten daha lezzetli bir şey olabilir mi!

VİTA, kalorisi bol ve kuvvet sağlayan bir gıdadır.

VİTA hafiftir, mideyi yormaz, çünkü fevkalâde sâf ve asiditesi az olan nebatî yağlarla imâl edilir.

GRAFIKA



VİTA sayesinde
kocanız yemekleri
çok kolay hazmeder.
Keyfi yerinde
olur.



**yemeğin lezzeti
midenin dostudur.**



ET ve BALIK KURUMU

TELGRAF : ETBALIK ETBALIK BEŞİKTAŞ
TELEFON : 11 60 00 47 51 98

ANKARA

İSTANBUL

ET VE BALIK KURUMU, YURT İÇİ VE YURT DIŞI PIYASALARA TAZE VE DONMUŞ ET, DERİ, BAĞIRSAK, ET YAĞLARI, ET MAMÜLLERİ, DİĞER HAYVANI ÜRÜNLER İLE BALIK, BALIKUNU VE BALIK YAĞI ARZETMEKTEDİR. AYRICA FRİGORİFİK NAKLİYE GEMİLERİNİ İÇ VE DIŞ SEFERLER İÇİN KİRAYA VERMEKTEDİR. ET VE DİĞER ÜRÜNLER İÇİN ANKARA: BALIK, BALIKUNU, BALIKYAĞI VE GEMİLER İÇİN İSTANBUL ADRESİNE MÜRACAAT EDİLMELİDİR.

ET VE BALIK KURUMU OFFERS FRESH AND FROZEN MEAT, HIDES AND SKINS, SHEEP AND BEEF CASINGS, FATS, MEAT PRODUCTS AND OTHER ANIMAL BY PRODUCTS; ALSO FISH, FISH MEAL AND FISH OIL, TO THE DOMESTIC AND FOREIGN MARKETS. IN ADDITION REFRIGERATED VESSELS ARE CHARTERED FOR CARRYING CARGO TO TURKISH AND FOREIGN PORTS FOR MEAT AND OTHER PRODUCTS PLEASE CONTACT OUR ANKARA HEAD OFFICE, FOR FISH, FISH MEAL, FISH OIL AND VESSELS OUR ISTANBUL ADDRESS MUST BE CONTACTED.

EBK 30/1967

YAYLACIK MATBAASI

İstanbul

Fiatı: 125 kuruş