

**EV VE KİMLİK OLGUSU BAĞLAMINDA KARAVANLA YAŞAM ve SEYAHAT
DENEYİMİ: FENOMENOLOJİK BİR ANALİZ**

Seda SÖKMEN

DOKTORA TEZİ

Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Aysel KAYAOĞLU

Eskişehir

Anadolu Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Ocak 2023

Bu tez çalışması BAP Komisyonunca kabul edilen 2206E049 no.lu proje kapsamında desteklenmiştir.

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

Seda SÖKMEN'in "Ev ve Kimlik Olgusu Bağlamında Karavanla Yaşam ve Seyahat Deneyimi: Fenomenolojik Bir Analiz" başlıklı tezi 26/01/2023 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından değerlendirilerek Anadolu Üniversitesi Lisansüstü Eğitim-Öğretim ve Sınav Yönetmeliği'nin ilgili maddeleri uyarınca, Turizm İşletmeciliği Anabilim dalında Doktora tezi olarak kabul edilmiştir.

	<u>Unvanı Adı Soyadı</u>	<u>İmza</u>
Üye (Tez Danışmanı) :	Dr. Öğr. Üyesi Aysel KAYAOĞLU	.....
Üye :	Prof. Dr. Mehpere TOKAY ARGAN	.....
Üye :	Prof. Dr. Gökçe YÜKSEK	.....
Üye :	Dr. Öğr. Üyesi İnci Oya COŞKUN	.....
Üye :	Dr. Öğr. Üyesi Zeynep KURNAZ	.....

Prof. Dr. Saime ÖNCE

Enstitü Müdürü

FINAL APPROVAL FOR THESIS

This thesis titled “Caravan Life and Travel Experience in the Context of Home and Identity: A Phenomenological Analysis” has been prepared and submitted by Seda SÖKMEN in partial fulfilment of the requirements in “Anadolu University Directive on Graduate Education and Examination” for the Degree of Doctor of Philosophy (PhD) in Tourism Management Department has been examined and approved on 26/01/2023.

Committee Members

Signature

Member (Supervisor):	Assist. Prof. Dr. Aysel KAYAOĞLU	.....
Member:	Prof. Dr. Mehpare TOKAY ARGAN	.....
Member:	Prof. Dr. Gökçe YÜKSEK	.....
Member:	Assist. Prof. Dr. İnci Oya COŞKUN	.....
Member:	Assist. Prof. Dr. Zeynep KURNAZ	.....

Prof. Dr. Saime ÖNCE

Director Institute of Social Sciences

ÖZET

EV VE KİMLİK OLGUSU BAĞLAMINDA KARAVANLA YAŞAM VE SEYAHAT DENEYİMİ: FENOMENOLOJİK BİR ANALİZ

Seda SÖKMEN

Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı

Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ocak 2023

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Aysel KAYAOĞLU

Karavanla yaşam ve seyahat deneyimlerinin özünü anlamak ve açıklamak, bu tez çalışmasının temel amacıdır. Bu kapsamda karavanla yaşam ve seyahat deneyimlerinde etkili olan unsurların neler olduğunu, bu unsurların deneyimi nasıl etkilediğini anlamlandırmak; ev olgusuyla ilişkili olarak karavan yaşamı/seyahati deneyiminin, karavancı kimliğini nasıl inşa ettiğini karavancılardan bakışından aktarmak hedeflenmektedir. Anlamı keşfetmeye yönelik olarak fenomenolojik bir araştırma gerçekleştirilmiştir. Bu tezde ele alınan fenomen, karavanla yaşam/seyahat deneyimidir. Bu deneyim, kısa süreli seyahatleri sırasında karavanlarını ev olarak kullanan ya da sabit bir evi olmaksızın tamamen karavanda yaşamını sürdüren karavancılardan deneyimini ifade etmektedir. Dolayısıyla bu tez çalışmasında, karavanda yaşamın ortak anlamlarının anlaşılması ve yorumlanması amaçlanmaktadır.

Araştırmada katılımcıların deneyimlerine dayalı olarak *karavan deneyiminin doğasını* açıklayan unsurların “yaşam tarzı olarak karavan deneyimi” ve “bir mekân olarak karavan” şeklinde ikiye ayrıldığı tespit edilmiştir. Deneyim boyutunu “mali gereklilikler”, “iş yaşamı”, “karavanla yaşam/seyahat engelleri” ile “karavan bilgi ve becerisi” oluştururken mekân boyutunda ise karavan “fiziksel”, “sosyal” ve “psikolojik” yönleriyle ele alınmıştır. *Yaşam tarzı ideolojisi olarak karavan kimliğini* açıklayan unsurların “özgürlük”, “minimalizm” ve “şehirden doğaya kaçış” olduğu anlaşılmış; *sosyal kimlik olarak karavancı kimliğinin inşasını* temsil eden özelliklerin ise “toplumsal cinsiyet”, “içimizdeki ötekiler”, “karavancı davranışları”, “karavancı kalıp yargıları” ve “formel kimlik reddi” olarak adlandırılan unsurlar olduğu görülmüştür.

Anahtar Sözcükler: Karavanla yaşam deneyimi, Karavanla seyahat deneyimi, Ev olgusu, Kimlik olgusu, Fenomenoloji.

ABSTRACT

Caravan Life and Travel Experience in the Context of Home and Identity: A
Phenomenological Analysis

Seda SÖKMEN

Department of Tourism Management

Anadolu University, Institute of Social Sciences, January 2023

Supervisor: Assist. Prof. Dr. Aysel KAYAOĞLU

The main purpose of this thesis is to understand and explain the essence of caravan living and traveling experiences. In this context, it is aimed to make sense of the elements that are effective in caravan living and travel experiences and how these elements affect the experience; to convey how the caravan living/traveling experience in relation to the home phenomenon constructs the identity of the caravanner from the perspective of the caravanners. Phenomenological research was conducted to explore meaning. The phenomenon addressed in this thesis is the caravan living/traveling experience. This experience refers to the experience of caravanners who use their caravans as a home during their short-term travels or who live entirely in a caravan without a fixed home. Therefore, this thesis aims to understand and interpret the common meanings of living in a caravan.

In the research, it was determined that the elements explaining the nature of the caravan experience based on the experiences of the participants were divided into two as "caravan experience as a lifestyle" and "caravan as a place". The experience dimension consists of "financial requirements", "work life", "caravan living/travel obstacles" and "caravan knowledge and skills", while in the space dimension, the caravan is discussed in terms of "physical", "social" and "psychological" aspects. It was understood that the elements explaining the caravan identity as a lifestyle ideology are "freedom", "minimalism" and "escape from the city to nature", while the features representing the construction of the caravanner identity as a social identity are "gender", "others among us", "caravanner behaviours", "caravanner stereotypes" and "formal identity rejection".

Keywords: Caravan living experience, Caravan traveling experience, Home phenomenon, Identity phenomenon, Phenomenology.

26/01/2023

ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BEYANNAMESİ

Bu tezin bana ait, özgün bir çalışma olduğunu; çalışmamın hazırlık, veri toplama, analiz ve bilgilerin sunumu olmak üzere tüm aşamalarında bilimsel etik ilke ve kurallara uygun davrandığımı; bu çalışma kapsamında elde edilen tüm veri ve bilgiler için kaynak gösterdiğimi ve bu kaynaklara kaynakçada yer verdiğimi; bu çalışmanın Anadolu Üniversitesi tarafından kullanılan “bilimsel intihal tespit programı”yla tarandığını ve hiçbir şekilde “intihal içermediğini” beyan ederim. Herhangi bir zamanda, çalışmamla ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçları kabul ettiğimi bildiririm.

(İmza)

Seda SÖKMEN

26/01/2023

STATEMENT OF COMPLIANCE WITH ETHICAL PRINCIPLES AND RULES

I hereby truthfully declare that this thesis is an original work prepared by me; that I have behaved in accordance with the scientific ethical principles and rules throughout the stages of preparation, data collection, analysis and presentation of my work; that I have cited the sources of all the data and information that could be obtained within the scope of this study, and included these sources in the references section; and that this study has been scanned for plagiarism with “scientific plagiarism detection program” used by Anadolu University, and that “it does not have any plagiarism” whatsoever. I also declare that, if a case contrary to my declaration is detected in my work at any time, I hereby express my consent to all the ethical and legal consequences that are involved.

(Signature)

Seda SÖKMEN

İÇİNDEKİLER

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI.....	iv
ÖZET	iii
ABSTRACT	iv
ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BEYANNAMESİ.....	v
TABLolar DİZİNİ	ix
ŞEKİLLER DİZİNİ	x
1. GİRİŞ.....	1
1.1. ARAŞTIRMANIN PROBLEMİ.....	1
1.2. ARAŞTIRMANIN AMACI.....	2
1.3. ARAŞTIRMANIN ÖNEMİ.....	3
2. ALANYAZIN	3
2.1. HAREKETLİLİK KAVRAMI	3
2.1.1. <i>Hareketlilik paradigması</i>	5
2.1.2. <i>Turizm hareketliliği</i>	8
2.1.3. <i>Karavanla hareket halinde ikamet ve seyahat</i>	11
2.2. EV OLGUSUNUN YAŞAM TARZI OLARAK SEYAHATLERLE YENİDEN İNŞASI.....	16
2.2.1. <i>Eviden uzakta bir ev: Turizm bağlamında ev olgusu</i>	16
2.2.2. <i>Uzun süreli seyahatler, yaşam tarzı hareketlilikleri ve yaşam tarzı göçleri</i>	18
2.3. YAŞAM TARZI OLARAK SEYAHATLER VE KİMLİK	26
2.3.1. <i>Sosyal kimlik teorisi</i>	27
2.3.2. <i>Yeni Kabileler olarak karavancı kabileleri</i>	33
2.2.3. <i>Evin geleneksel anlamı</i>	35
3. YÖNTEM	40
3.1. ARAŞTIRMANIN DESENİ	40
1.2. ARAŞTIRMANIN KATILIMCILARI.....	41
1.2.1. <i>Katılımcıların belirlenmesi</i>	43
1.2.2. <i>Katılımcıların özellikleri</i>	44
1.3. VERİ TOPLAMA ARAÇLARI	45
1.3.1. <i>Günlük</i>	46
1.3.2. <i>Görüşme</i>	46
3.4. VERİLERİN TOPLANMASI SÜRECİ.....	47
3.5. VERİLERİN YÖNETİMİ VE ANALİZİ	48
3.6. VERİLERİN İNANDIRICILIĞI.....	50
4. BULGULAR VE YORUM.....	53
4.1. HAREKETLİLİK YAPISINA İLİŞKİN BULGULAR	53
4.2. KARAVAN DENEYİMİNİN DOĞASINA İLİŞKİN BULGULAR	65
4.2.1. <i>Yaşam tarzı olarak karavan deneyimi</i>	66
4.2.2. <i>Bir mekân olarak karavan</i>	78
4.3. YAŞAM TARZI İDEOLOJİSİ OLARAK KARAVANCI KİMLİĞİNE İLİŞKİN BULGULAR	89

4.3.1. Şehirden doğaya kaçış.....	90
4.3.2. Özgürlük	96
4.3.3. Minimalizm	97
4.4. SOSYAL KİMLİK OLARAK KARAVANCI KİMLİĞİNİN İNŞASINA İLİŞKİN BULGULAR.....	99
4.4.1. Toplumsal cinsiyet	101
4.4.2. Karavancı davranışları	107
4.4.3. Karavancı kalıp yargıları.....	115
4.4.4. Formal kimlik reddi.....	118
4.4.5. İçimizdeki ötekiler	121
5. SONUÇ, TARTIŞMA VE ÖNERİLER	123
KAYNAKÇA	129
EKLER	145
EK 1: TAM ZAMANLI KARAVANCILAR İÇİN GÖRÜŞME FORMU	145
EK 2: YARI ZAMANLI KARAVANCILAR İÇİN GÖRÜŞME FORMU	146
EK 3: ETİK KURULU KARARI	147
EK 4: ARAŞTIRMA GÖNÜLLÜ KATILIM FORMU.....	148
ÖZGEÇMİŞ.....	149

TABLolar DİZİNİ

	<u>Sayfa</u>
Tablo 1. Çin’de Zaman İçinde GerekleŖen Turizm Hareketlilikleri	10
Tablo 2: YaŖam Tarzı Olarak Seyahatlerin Hareketlilik Bağlamındaki Konumu.....	24
Tablo 3. Katılımcı Belirlemede İlk AŖama.....	43
Tablo 4. Katılımcıların Genel Bilgileri.....	44
Tablo 5. AraŖtırmanın Veri Toplama Süreci.....	47
Tablo 6. Hareketlilik Yapısına İliŖkin Bulgular.....	54
Tablo 7. Karavan Deneyiminin Doğasını Açıklayan Unsurlar.....	66
Tablo 8. Karavancı Kimliğini Açıklayan Unsurlar.....	90
Tablo 9. Sosyal Kimlik Olarak Karavancı Kimliğinin Kurucu Unsurları.....	100

ŞEKİLLER DİZİNİ

	<u>Sayfa</u>
Şekil 1. Turizm Hareketliliğinin Zaman ve Mekân Bakımından Temsili	9
Şekil 2. Katılımcılara Erişim Kaynakları.....	42
Şekil 3. Bulguların Genel Görünümü	54
Şekil 4. Karavan Deneyiminin Doğasına İlişkin Kod Modeli.....	65
Şekil 5. Yaşam Tarzı İdeolojisi Olarak Karavancı Kimliğine İlişkin Kod Modeli.....	90
Şekil 6. Karavanla Yaşam/Seyahat Deneyiminin Süreci.....	92
Şekil 7. Sosyal Kimlik Olarak Karavancı Kimliğini Kuran Unsurlara İlişkin Kod Modeli...100	

1. GİRİŞ

1.1. Araştırmanın Problemi

Geçtiğimiz yarım asır boyunca, Batılı olsun ya da olmasın tüm toplumlar dramatik tarihsel olaylara, büyük teknolojik yeniliklere, sosyal ve kültürel değişimlere tanıklık etti. Bu da kaçınılmaz olarak turizmin doğasında, toplumla ilişkisinde ve analizinde bir dönüşüme neden oldu. Böylece turist akışlarının kapsamı ve kökenleri, gerçekleştiği destinasyonlar, seyahat güdüleri ve tarzları, turizm endüstrisinin yapısı ve turizm ile sıradan yaşam arasındaki sınırlar bütünüyle etkilendi. Çağdaş dünyada yaşamın temposu arttı, zaman ve mekân arasındaki ayırım çöktü, sosyal alanlar farklılaştı ve yaşam tarzları parçalı hâle geldi. Kültürel çoğulluğun öne çıktığı postmodern eğilimle dünya, artık yüksek düzeyde akışkanlık ile imgelenmeye başladı (Bauman, 2000; Cohen ve Cohen, 2012a).

Turizm alanındaki bilgi üretimi 1930'lara kadar tarihçilerin, sonrasında da coğrafya, ekonomi ve planlama alanından araştırmacıların katkılarıyla genişledi. 1960'larda ise antropoloji, sosyoloji, siyaset bilimi, ekoloji, boş zaman ve rekreasyon alanlarında turizm çalışılmaya başladı. 1980'lerde turizm, alanın önde gelen dergilerinin de yardımıyla bir araştırma alanı olarak kabul görmeye başladı (Pernecky, 2010). Turizm alanının bahsi edilen meşrulaşma sürecinde birinci kuşak turizm akademisyenlerinin katkıları oldukça önemlidir. Nitekim günümüzde turizm alanında pek çok akademik kurum ve akademik personel, lisans ve lisansüstü düzeyde öğrenciler yetiştirmekte, etki faktörü yüksek dergilerle teorik ve pratik gelişmeleri rapor etmektedir (Pritchard ve Morgan, 2007). Buna rağmen hâlâ araştırılmayı bekleyen epistemolojik konular endüstri odaklı, pozitivist bakış açısının gölgesindedir (Jamal ve Everett, 2004).

Yeni turizm araştırmaları (Tribe, 2004) ya da eleştirel dönüş olarak anılan (Ateljevic, Morgan ve Pritchard, 2012) ve ana akım turizm araştırmalarından farklı bir bakışla gerçekleştirilen yorumlayıcı ve eleştirel çalışmalar 2000'li yıllarda gündeme geldi. Bu noktada beklenti tamamen yeni konuların keşfedilmesinden ziyade turizm alanının farklı bir perspektiften değerlendirilmesi ve yenilikçi yaklaşımlarla alandaki evrimin ortaya koyulmasıdır (Gale ve Botterill, 2005). Örneğin hareketliliklerin turizm kapsamındaki yeri (Hannam, 2008) ya da hareketliliğin tetiklediği yeni yaşam tarzlarının otel işletmeleri için yeni bir pazar yaratması (Chen ve Wei, 2022; Jones, Day ve Quadri-Felitti, 2013) alanda tartışılmış olsa da bu yaşam tarzlarının turizmin anlamında meydana getireceği değişim akademik bir incelemeye konu edilmedi. Hareketli yaşam tarzının genel anlamıyla bireyin ev algısında meydana getirdiği değişimin, turizm bağlamında ev ve kimlik olgularındaki olası etkileri henüz

sorgulanmadı. Bu noktadan hareketle bu tez çalışmasında karavanla yaşam/seyahat deneyimi, ev ve kimlikle olan bağlantısı içinde incelenmektedir.

1.2. Araştırmanın Amacı

Hareket halinde olmak, birçok yaşam tarzı seçiminin merkezi hâline gelmektedir (McIntyre, 2006; Urry, 2002). Hareketliliklerin ve yaşam tarzlarının geçmiştekinden daha dinamik ve karmaşık olması, kaçınılmaz olarak turizmin anlamını ve turizm faaliyetlerinin kapsamını da etkilemektedir. Hareketlilik paradigmasına dayalı olarak ortaya çıkan yaşam tarzı hareketliliği (Duncan, Cohen ve Thulemark, 2013) akıcı, sürekli ve geçişli bir anlamı içinde barındırmaktadır. Aidiyet, kimlik gibi konular bağlamında pek çok tartışmayı gündeme getiren yaşam tarzı hareketliliğinin, “ev” ve “uzak” arasındaki ikiliğin çöküşüne neden olduğu iddiası (Germann-Molz, 2008) turizm faaliyetleri için de oldukça önemli tartışmaları gündeme getirmektedir. Karavanla yaşam/seyahat deneyimi özelinde bu yaşam tarzı hareketliliğinin doğasına, ev ve kimlikle bağlantısına ilişkin sorular soran ve ilgili sorulara cevaplar arayan bu tez çalışması, turizm faaliyetlerine ilişkin de pek çok güncel tartışmanın akademide ve uygulamada başlamasında rol oynayacağı düşünülmektedir.

Çalışmanın amacı, karavanla yaşam ve seyahat deneyimlerinin özünü anlamak ve açıklamaktır. Bu kapsamda karavanla yaşam ve seyahat deneyimlerinde etkili olan unsurların neler olduğunu, bu unsurların deneyimi nasıl etkilediğini anlamlandırmak esastır. Yanı sıra ev olgusunda meydana getirdiği değişimi ve inşa ettiği karavancı kimliğini, karavancıların bakışından aktarmak hedeflenmektedir. Dolayısıyla karavancıların, karavanla yaşam ve seyahat deneyimlerinde karavanları sabit evle karşılaştırmalı bir biçimde ne kadar ve nasıl ev gibi algıladıkları da anlaşılmalı bekleyen bir diğer önemli konudur. Karavanla yaşam ve seyahat deneyimlerinde bireysel ve sosyal kimlik olarak karavancılığın nasıl kurulduğu, araştırmada cevaplanması hedeflenen son sorudur. Anlamı keşfetmeye yönelik olarak fenomenolojik bir araştırma gerçekleştirilmiştir. Uzun süreli karavanla seyahat eden ya da evlerini temelli terk edip karavanla yaşamayı tercih eden karavancıların deneyimlerindeki anlamın özü araştırılmıştır. Bireylerin hatıralarına ve başlarından geçen deneyimlere odaklanılarak böylece karavanla yaşam deneyiminin doğasını anlamayı ve turizm için önemli unsurlar olan ev ve kimlik olguları bağlamında bu deneyimin anlamını, onların seslerinden aktarmak ve onlarla müzakere içinde yorumlamak mümkün olacaktır.

Çalışmanın ana amacına ulaşabilmek adına belirlenen alt amaçlar şöyle sıralanabilir:

1. Karavanla yaşam ve seyahat deneyimlerinin, hareketlilik yapısını tespit etmek.

2. Karavanla yaşam ve seyahat deneyimlerini oluşturan bileşenleri ortaya koymak.
3. Karavanla yaşam ve seyahat deneyimlerinin, bir ev olarak karavana ve sabit eve ilişkin algıları şekillendirme sürecini anlamak.
4. Karavanla yaşam ve seyahat deneyimlerinin, karavancılarda sosyal kimlik inşa etme sürecini anlamak.

1.3. Araştırmanın Önemi

Hareketlilik paradigmasının turizmde meydana getirdiği epistemolojik değişime dikkat çeken bu tez çalışması, turizmin yapı taşlarını oluşturan ev olgusu ile uzaklık olgusu arasındaki ikiliğin giderek anlamını yitirmeye ve bulanıklaşmaya başladığını iddia etmektedir. Turistlerin hem evde hem de uzakta olma hissini aynı anda yaşayabilecekleri yeni yaşam tarzlarını benimsedikleri gerçeğinden hareketle alanyazında ifade edilen turizm tanımında vurgulanan evden ayrılmak, uzak bir yere seyahat etmek ve ardından tekrar eve dönmek şeklindeki döngünün kapsamının genişlemesi gerektiğini savunmaktadır.

Bu çalışma, karavancıların tam zamanlı yaşamlarını ve uzun süreli seyahatlerini bir yaşam tarzı hareketliliği olarak turizm alanyazınına sunmaktadır. Çalışmayla elde edilmesi beklenen sonuç, yeni hareketliliğin teşvik ettiği yeni yaşam tarzlarından biri olarak karavanla yaşam/seyahat deneyiminin, turizmin tanımından başlamak üzere pek çok konuda kalıplaşmış anlamların yeniden sorgulanmasına yardımcı olmaktır. Aynı zamanda bu yaşam tarzını tercih etmenin sebeplerin, sonuçların ve yaşam tarzını etkileyen unsurların üzerinde durarak deneyimin doğası hakkında kapsamlı bir keşif yapmaktadır. Çalışma sonuçlarının turizm işletmeleri ve destinasyon yöneticilerini gelişen karavan pazarına daha iyi hizmet sunumuna ilişki ipuçları ve yol haritası sunması beklenmektedir.

2. ALANYAZIN

Bu tez çalışmasında öncelikle hareketlilik kavramından ve hareketlilik paradigmasından bahsedilmiş ardından ev olgusuna değinilmiştir. Ev olgusunun genel anlamı ve turizm için anlamı sunulduktan sonra üçüncü başlıkta kimlik olgusu ele alınmıştır. Son olarak karavanla yaşamın/seyahatin inşa ettiği yeni kimliği keşfetmeyi sağlayacak sosyal kimlik teorisinin aktarımıyla alanyazın sunumu sona ermiştir.

2.1.Hareketlilik Kavramı

Hareketlilik sözcüğünün etimolojik kökeni 15. yüzyıla dayanır. Eski Fransızcada mobilité değişebilirlik, tutarsızlık, kararsızlık anlamlarına gelirken Latincedeki mobilitatem eylem, hız anlamlarına karşılık gelir. Terim, 1900'lerdeki sosyolojik tartışmalarda ise farklı sosyal

düzeyleler arasında gerekleŒen hareketi ifade etmek için kullanılmıŒtır (Etymology Dictionary, 2022). Hareketlilik kelime anlamı olarak bir mekândan, sosyal sınıftan veya iŒten diğereine kolayca geçme yeteneği (Oxford Advanced American Dictionary, 2022) olarak açıklanabileceği gibi basitçe bedeninin bir bölümünü hareket ettirme yeteneği olarak da ifade edilebilir (Macmillan Dictionary, 2022). Bu kapsamda turizm faaliyetinin en genel ifadeyle ulaŒtırma aracılığıyla mekânlar arasında gerekleŒen bedensel hareketlilik olduğunu söylemek mümkündür.

UlaŒtırma, hareketlilik kavramının kapsamı içindedir ve çoğu zaman hareketlilik, bu kavramla eŒdeđer olarak algılanır. Özellikle karayolu ulaŒımı temelinde oluŒan bu algı, doğal olarak motorlu taŒıtları merkeze alır. Motorlu taŒıtlar, özerk ve bağımsız hareketliliği mahremiyet, g ve hızla birleŒtirdikleri için popülerdir (Merriman, 2009). Hareketlilik bağlamında değerlendirildiğinde otomobiller, bireyleri belirli bir noktadan baŒka bir noktaya taŒıyan motorlu araçlardan ibaret değildir. Bireyin kendiyle baŒ baŒa kalabileceği, ađdaŒ yaŒamdan kaçıp sığınabileceği veya aile yaŒamı için kullanabileceği ađdaŒ mekânlardır (Gross, 2020; Noy, 2012). Burada müzik dinlenebilir (Bull, 2004), baŒka bireylerle karŒılaŒmalar yaŒanabilir (Koefoed vd., 2017), iŒ yapılabilir ve arkadaŒlarla vakit geçirilebilir (Sheller, 2004). Bir diğer ifadeyle otomobil, gündelik yaŒamda bir yaŒam biçimini temsil edebilir (Yang vd., 2022).

İnsanın otomobille iliŒkisindeki geliŒim, hareket özgürlüğünün özünü oluŒturur (Sager, 2006; Thrift, 1996). Çünkü bireyler kendi araçlarında seyahat planlama konusunda daha zgr ve esnektirler. Hangi rotayı takip edecekleri, nerede, ne zaman duracakları, bireyin kendi inisiyatifindedir. Üstelik söz konusu seyahatler bireylere yalnızca özgürlük değil yalnızlık, anonimlik, samimiyet, kaıŒ gibi pek çok duyguyu da yaŒayabilme fırsatı sunar ve bu duyguları tetikler (Butler ve Hannam, 2012; Hannam vd., 2014). Turizm alanında srŒ temelli turizm (drive tourism) adıyla anılan bir turizm eŒidinin olması, karayolunun ve motorlu taŒıtların seyahatler için önemini yansıtabilecek en iyi kanıttır. Yalnızca otomobilleri değil motosiklet, karavan gibi motorlu taŒıtları da kapsayan bu turizm eŒidi, hareketlilik vurgusunun ne çıktığı tek turizm eŒididir (Prideaux ve Carson, 2010). Ancak yine de hareketliliği ulaŒtırmaya indirgeyen bakıŒ açısı oldukça sınırlıdır.

Hareketlilik kavramı günümüzde insanların ve nesnelerin, sermaye ve bilginin hareketini kapsayan büyük ölçekli bir anlam taŒır. Örneğin mobil telefon ve internet, bu anlamı geniŒleten en önemli unsurlardır. Çünkü bu teknolojiler, hareket halinde iletiŒimi sağlayarak ev içi ve kamusal alan arasındaki iliŒkilerin yeniden düzenlenmesini sağlarlar (Callon vd., 2004; Brown

vd., 2002). Hareketlilikle ilgili konular artık pek çok bireyin, kuruluşun ve hükümetin gündemindedir. Zira hareketlilik SARS ve kuş gribinden tren kazalarına, havaalanı genişletme tartışmalarından küresel ısınmayı kontrol etmeye, kent yoğunluğundan küresel terörizme, tsunami ve kasırgalardaki afet yönetiminden Orta Doğu'daki petrol savaşlarına kadar pek çok tartışmada merkezi konumdadır. Çok sayıda kamu, özel ve kâr amacı gütmeyen kuruluş, bu çoklu hareketliliklerin (mobilities) yönlerini anlamayı, izlemeyi, yönetmeyi ve dönüştürmeyi amaçlar (Hannam vd., 2006).

Hareketlilik, toplumdaki, kültürdeki, siyasetteki ve tarihteki yerleşikliği ile anlam kazanır ve tüm bunlar hareketliliğin bağlamını oluşturur. Hareketliliği destekleyen, yönlendiren veya kısıtlayan unsurlar üzerinde durmak bu noktada anlamlı hâle gelir (Adey, 2006). Hareket halindeki her şeyin çalışması için hareketsiz sistemlere ihtiyaç duyulur (Urry, 2003). Küresel turizm hareketliliklerinin istasyon, otel, otoyol, tatil köyü, havaalanı, eğlence kompleksi, plaj gibi hareketsiz yapılara gereksinim duyması, bahsedilen hareketsiz sistemlere örnek teşkil eder. Bu hareketsiz sistemlere/yapılara demirleme (mooring) adı verilir. Hareket özgürlüğü sağlayan ve hareketliliğe yön veren demirlemeler, bir yandan da hareketlilik kısıtlarına neden olabilir. Örneğin otomobiller için bir demirleme olan yollarda yaşanan trafik sıkışıklığı, aynı zamanda hareket engeli olarak da değerlendirilebilir. Bunun dışında otomobiller için sürücü belgesi, sigortası, yol işaretleri (levhalar), geçiş ücretleri gibi pek çok kısıtlayıcı unsur da vardır (Hannam vd., 2014).

Hareketlilik hareket, temsil ve pratiğin bir araya gelmesi olarak kavramsallaştırır (Cresswell, 2010). Bir diğer ifadeyle, bu kavramsallaştırmada, fiziksel hareket eyleminin yanı sıra hareket eylemine atfedilen ortak anlamları ve somutlaşmış hareket pratiği bir arada ele alınır. Dolayısıyla başta da belirtildiği gibi hareketliliği salt hareket olarak anlamak ve yorumlamak, oldukça dar bir bakış açısı sunar. Dünyanın dört bir yanındaki insanlar ve coğrafyalar için pek çok sonucu olduğu ve farklı disiplinlerde de ele alındığı düşünüldüğünde, hareketlilik olgusunun 21. yüzyılda kendine özgü etkilerini ve bağlamlarını yaratan güçlü bir söylem hâline geldiğini söylemek mümkündür. Sosyal bilimlerde de hareketlilik kavramı, dönüştürücü etkisiyle giderek daha fazla tartışmayı başlatmıştır tartışılmaya başlanmıştır (Hannam vd., 2006). Hareketlilik paradigması da bu tartışmaların bir çıktısıdır.

2.1.1. Hareketlilik paradigması

Hareketlilik paradigması, insanların, nesnelere ve fikirlerin, zaman ve mekân içindeki ulusal ve uluslararası hareketini anlamak üzere kullanılan bir bakış açısıdır (Duncan, 2012). Sosyal bilimler kapsamında bir dönüm noktası (mobility turn) olarak görülen hareketlilik

paradigmasını ortaya atan ilk çalışma, sosyologlar tarafından gerçekleştirildi (Scheller ve Urry, 2006). Bu öncü çalışmada, hareketlilik paradigmasının sosyal bilimlerde araştırma nesnelere ve araştırma metodolojilerini değişime zorlayacağı beklentisi vurgulandı. Nitekim hareketlilik paradigması, bazı teorileri sorgulayarak bazılarını da destekleyerek yeni tartışmaları gündeme getirdi. Örneğin coğrafya, antropoloji ve sosyoloji alanlarındaki birçok çalışmada temel alınan sedanter teoriler, bu yeni paradigma ile sorgulanmaya başladı.

Heidegger'in (2002) yerleşim yeriyle ilgili düşüncelerinden yola çıkarak türetilen sedanterizm kavramı, değişmezliği merkeze alır ve bir yerde kalmayı, huzur içinde oturmayı, halinden memnun olmayı veya yuva kurmayı ifade eder. Bu noktada seyahat etmeyen bireyleri seyahate motive etmeyi amaçlayan turizm çalışmalarının da aslında temelde sedanterizmi hareketliliğe dönüştürmeyi amaçladığı söylenebilir (Popp vd., 2021). Scheller ve Urry (2006), hareketlilik paradigmasının, "belirli bir arazi imgesiyle sınırlı yer" anlayışına karşı olduğunu, sabit sınırlar ve engellerin belirlediği küresel/yerel ikiliğini yıktığını belirtir. Hareketlilik paradigmasındaki bu tartışmalar coğrafya çalışmalarındaki topofili - tropofili ayrımı ışığında/ekseninde daha anlaşılır hâle gelir.

Topofili yerle köklü, durağan ve istikrarlı bir ilişki dizisine ihtiyaç duyulduğunu varsayar (Tuan, 1974). Tropofilide ise bunun yerine bireyin hareket etme ihtiyacına ve bu hareketlilik esnasında birey ile yer arasındaki değişim ve dönüşüme vurgu yapılır. Bu bağlamda, bir sonraki başlıkta detaylı olarak ele alınacak olan yaşam tarzı gezginlerinin, seyahat ettikleri yerlerle olan ilişkilerinde, yaşam tarzı gezginlerinin hareketli seyahat ve ikametlerinin tropofili çerçevesinde açıklanabileceği kolaylıkla söylenebilir (Anderson ve Erskine, 2014). Hareketlilik paradigması, bireyin yerle olan ilişkisinde sınırları sorgulamakla kalmaz, bireyin diğer bireylerle olan ilişkilerine de eleştirel bir gözle bakmaya davet eder. Örneğin şehir yaşamı düşünüldüğünde paradigmanın altını çizdiği çoklu hareketliliklerin ve bu hareketlerin yarattığı ağların, bireyler arası iletişimin süresini ve içeriğini kısıtladığı kolayca görülebilir. Bunun sonucu olarak günlük yaşamda takip edilmesi gereken zaman çizelgeleri ve rasyonellik, saf iletişimi arzulanır hâle getirir (Simmel, 1997).

Küreselleşme süreci ve teknolojiye kaydedilen hızlı ilerlemeler, bilgi ve iletişim devrimini başlattı. Bu da yaşam temposunda artışa, zaman ve mekânın çöküşüne, kültürel çoğullaşmaya, yaşam tarzlarında parçalanmaya neden oldu. İnsanların, paranın, nesnelere ve bilginin hareket hızı, katı modernitedekinden çok daha büyük boyutlara geldi. Bireylerin artan hareketlilikle birlikte yerellikten git gide uzaklaşıyor olması, mülklerle olan bağlarının zayıflaması ve yaşamlarının giderek daha istikrarsız hâle gelmesi hareketlilik paradigmasında olduğu gibi

akışkan modernite teorilerinde de ortakdır (Bauman, 2000; Cohen ve Cohen, 2012b; Minina ve Holmqvist, 2021; Scheller ve Urry, 2006). Bu anlamda sedanter teorilerin karşısında duran hareketlilik paradigmasının, akışkan modernite teorilerini desteklediğini söylemek mümkündür.

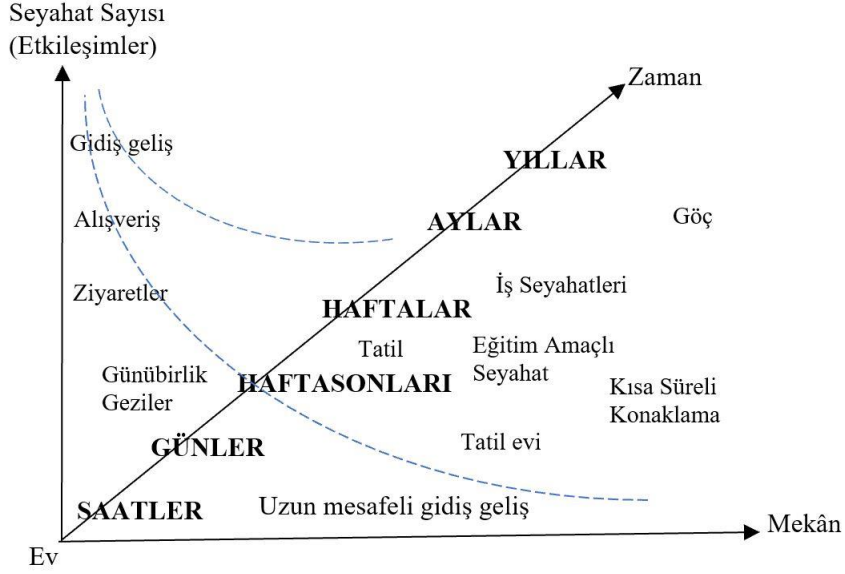
Hareketliliğin yeni bir paradigma olarak sunulmasını önerenler (Hannam vd., 2006; Salazar, 2017; Sheller, 2014; Sheller ve Urry, 2006) olduğu gibi bu öneriye karşı çıkıp eleştirenler de vardır. Bunlardan biri olan Harrison (2017), Erik ve Scott Cohen'in gerçekleştirdiği hareketlilik paradigması çalışmalarının (2012a, 2015a, 2015b), söz konusu paradigmanın turizm alanına uyarlanmasına yönelik yapılan önceki çalışmalardan daha net, daha yoğun ve daha kapsamlı bir argüman sağladığını kabul eder. Özellikle Erik Cohen'in, 1970'lerin başından beri süregelen üretkenliğinden dolayı turizm çalışmalarının kurucularından biri sayıldığını da savunur. Ancak bu çalışmalarda "paradigma" olarak sunulan olgunun, kavramsal olarak sorunlu olduğunu ifade eder. Çünkü hareketlilik paradigması, Kuhn'un paradigma formülasyonuna uymamaktadır. Aynı şekilde Randell (2020) da Kuhn'un paradigma formülasyonunu temel alır ve önerilen hareketlilik paradigmasının, gerçekte hareketlilik odaklı bir sistem teorisi paradigması olduğunu iddia eder. Bu eleştiriler, hareketliliğin paradigma olarak adlandırılıp adlandırılmayacağı ile ilgili epistemolojik tartışmalardır.

Hareketlilik paradigmasını eleştiren çalışmaların odaklandığı bir başka konu, kimlerin hareketlilik halinde olabileceğidir. Hareketlilik ekonomik, sosyal ve politik süreçlerin bağlamını içerir ve yalnızca hareket eyleminin kendisini değil, hareketli olma potansiyelini de kapsamına alır (Kaufmann, 2014). Hareketlilik faktörlerinin sınırlandırılması veya kolaylaştırılması, bireylerin hareketliliğini/hareketlilik potansiyelini kısıtlayabilir ya da artırabilir (Flamm ve Kaufmann, 2006). Buna göre hareketlilik, araçların geçtiği yollar, arabalara yakıt ikmali yapılan benzin istasyonları, otoparklar, karavan parkları, kamp alanları gibi hem hareketleri kolaylaştıran hem de hareketsiz olan eşikler (liminal spaces) gerektirir. Öyleyse hareketliliğin söz konusu eşiklerin, bir diğer ifadeyle önceki başlıkta bahsi edilen demirlemelerin inşasını da gerekli hâle getirdiği anlaşılmaktadır. Ancak demirlemeler, sosyo-tarihsel bağlamlar çerçevesinde eşit şekilde dağılmaz. Demirlemelerin sayısı ya da bunlara erişim imkânı arttıkça seyahat olasılığı da artar, azaldığında ise bireyin veya grubun hareketliliği de azalır (Kaufmann, 2014). Nitekim Skeggs (2004) de bu görüşe paralel olarak hareketliliğin (mobility) ve hareketsizliğin (immobility) ulusal mekânlara, tarihsel dönemlere bağlı olarak farklılaştığını ifade eder.

Dünya çapında hareketliliğin durma noktasına geldiği COVID-19 pandemisi, hareketlilik eleştirilerinin anlaşılabilmesi açısından oldukça önemli bir vakadır. Salgın başladığında hükümetler, virüsün hareket halindeki insanlarla hızla seyahat ettiğini fark eder etmez, ülke sınırlarını kapatmaya başladı. Bunun yanında vize muafiyetlerini askıya alarak hareketliliği engelledi. Bu sağlık krizi gerekçesiyle, başka ülke vatandaşlarına getirilen yaptırımlar yalnızca sağlık müdahalesinden ibaret değildi. Yaptırım kararları, ülkelerin dış politikalarını da etkiledi (Seyfi vd., 2020). Bunun bir sonucu olarak elbette turizm sektörü de küresel düzeyde ciddi kayıplar yaşadı. COVID-19 pandemisi, turizm sektörünü sadece ekonomik anlamda etkilemekle kalmamış, sosyal bilimlerde hareketlilik paradigması ekseninde yarattığı tartışma dolayısıyla da turizm akademisini de etkilemiştir. Zira hareketlilik turizm alanı için merkezi bir kavramdır. Öyle ki hareketlilik paradigması, turizm araştırmacılarının belirli bir kesimi tarafından, turizmi yeniden kavramsallaştırmanın ve yeniden konumlandırmanın bir yolu olarak ele alınmaktadır (Hannam vd., 2014).

2.1.2. Turizm hareketliliği

Turizm kavramlaştırmasının dönüm noktalarından biri olarak sunulan hareketlilik (Yeoman ve McMahan-Beattie, 2020) insanların, nesnelere, sermayenin, bilginin, imgelerin ve fikirlerin hareket halinde olduğunu vurgular (Endo, 2021, s.3). Oysa turizm araştırmalarının büyük bir çoğunluğu ise turistlerin oldukça sabit bir alanda hareket ettiğini varsayar ve onların hareketlerini destinasyonlar ile sınırlar. Dolayısıyla turizm, ana akım turizm araştırmacıları tarafından genellikle bir ülkeye, bölgeye veya şehre gitmek olarak anlaşılır ve böyle aktarılır (Coles, Duval ve Hall, 2005, s. 476). Bu katı anlayış, turizm tanımlarında da kendini gösterir. Buna göre turizm bir yıldan az bir süre için olağan ortamının dışında bir destinasyona, istihdam harici bir amaçla seyahat eden gezginlerin faaliyetleridir (UNWTO, 2022). Oysa turizm, yalnızca gezginlerin olağan ortamları ile destinasyon(lar) arasındaki gidiş ve dönüşü değil, bir dizi hareketliliği de içinde barındırır.



Şekil 1: Turizm Hareketliliğinin Zaman ve Mekân Bakımından Temsili

Kaynak: Coles, Duval ve Hall, 2004, s. 466; Coles, Hall ve Duval, 2005, s. 36; Hall, 2005a; Hall, Williams ve Lew, 2014, s. 7

Smith, Macleod ve Robertson (2010) turizm araştırmalarında uluslararası perspektiften bakma eğiliminin baskın olduğunu, turizmin gündelik yaşamdan kopuk bir faaliyet olarak kanıksandığını ve diğer hareketlilik çeşitleri ile iç içe oluşunun göz ardı edildiğini ifade eder. Oysa yeni hareketlilik paradigması, belirli bir süre için evden ayrılan, bir ya da birden fazla destinasyonda kalan ve ardından eve dönen bireyler üzerine kurulu/kurulmuş olan yerleşik turizm modeline bir anlamda meydan okur (Richards ve Wilson, 2004).

Turizm, boş zaman odaklı geçici hareketliliğin önemli boyutlarından biridir (Bell ve Ward, 2000; Coles, Duval ve Hall, 2004; Hannam, 2008; Williams ve Hall, 2000, 2002). Yaşam tarzı pratiklerinden etkilenen ve onları etkileyen yapısıyla turizm, uzun ve kısa vadeli pek çok geçici hareketliliği kapsar. Nitekim Hall (2003) mekânsal etkileşim, mekânsal yayılma ve zaman coğrafyasından beslenerek geliştirdiği makro modelle bu görüşü destekler.

Zaman ve mekân tasvirleri üzerinden toplam seyahat sayısını (etkileşimleri) temsil eden ve turizmi diğer hareketlilik biçimleriyle bütünleştirmeyi amaçlayan Şekil 1, turizmin alışverişten göçe uzanan bir hareketliliği kapsadığını gösterir. Turizm için geliştirilen böyle bir temsil, makro bir hareket anlayışı geliştirmeyi amaçlar (Coles, Duval ve Hall, 2004; Coles, Hall ve Duval, 2005; Hall, 2005a, 2005b; Hall, Williams ve Lew, 2014). Turizm hareketliliğinin daha mikro düzeyde, emik bir bakışla tarihi, kültürel ve siyasi gelişmeler ışığında analiz

edilmesini öneren araştırmacılar (Cohen ve Cohen, 2015a) ise bu kapsamda Cresswell'in (2010) ortaya attığı kavramsal çerçeveyi temel alır. Söz konusu mikro analizde kullanılabilceği düşünölen özellikler, daha önce açıklandığı gibi hareket, temsil ve pratiktir. Çin'deki turizm hareketliliklerini, bu kavramsal çerçeve dâhilinde kronolojik olarak analiz eden Wang, Kirillova ve Lehto'nun (2020) çalışması buna örnek teşkil eder (bkz. Tablo 1).

Tablo 1: Çin'de Zaman İçinde Gerçekleşen Turizm Hareketlilikleri

	1950-1970'ler	1980- 1990'lar	2000-2010'lar
Fiziksel Hareket	Öncelikli olarak bölgesel ve il bazında hareket, nadiren de Pekin ve Şangay arasında hareket söz konusudur.	Öncelikli olarak bölgesel, il içi ve iller arası hareket, nadiren de uluslararası (yani ABD'ye) hareket söz konusudur.	Yurtiçi ve yurtdışında seyahat
Hareket Temsilleri	<ul style="list-style-type: none"> • Yılda bir kez yakın yerlere yapılan ziyaretler, ailelerle bir araya gelme amacı taşımaktadır. • Etkileyici ve tek bir uzun mesafeli yolculuk, komünizm misyonunu tamamlamayı amaçlamaktadır. • Seyahatin en akılda kalan yanı, tren ve feribot gibi alışılmadık ulaşım türlerini deneyimlemektir. • Yüksek sınıf bir trende uzun mesafeli bir yolculuk, sıradan insanlar için değildir, bir ayrıcalıktır. 	<ul style="list-style-type: none"> • İş gezileri ücretsiz olarak bir yerleri gezip görmek için bir fırsattır. • Üniversiteye gidebilmek için tren biletleri kullanılmaktadır. • Kamu kuruluşları tarafından düzenlenen ve meslektaşlarla eğlenmeyi içeren yıllık eğlence gezisi, bir sosyal refah göstergesidir. • Nadiren yapılan boş zaman seyahatleri çocukların eğitimi için bir fırsattır. • Yurtdışındaki iş gezileri, yurtdışına gitmek için önemli fırsatlardır. Kişinin zihnini geliştirmesi, gelişmiş ölkelerden bir şeyler öğrenmesi için ödöl niteliğinde bir yardımdır. 	<ul style="list-style-type: none"> • Lüks tatil yerlerine boş zaman gezileri gerçekleştirilmektedir. • Bir yaşam tarzı olarak sık sık seyahat edilmektedir. • İş gezileri ve bireysel geziler birbirinden ayrılmalıdır çünkü turizm, kendi kendini finanse etme ve motive etme temelli bir faaliyettir. • Başka toplumların yemek, ulaşım ve aile ilişkileri açısından yaşam tarzı farklılıklarını deneyimlemek için yurtdışı seyahatlerine çıkılmaktadır. • Yurtdışı seyahatler, sosyalizm ve kapitalizm arasındaki benzerlikleri/farklılıkları yansıtmaktadır. • Çocukların eğitimi ya da bireysel emekliliğine hazırlık yapmak için yurtdışı seyahatleri tercih edilmektedir.
Hareket Pratikleri	Aile toplantıları, siyasi hareketlerin gereksinimleri ve iş gezileri için ara sıra yapılan faaliyetler olarak turizm hareketlilikleri.	Kazançlı iş gezileri, kamu işverenlerinin sağladığı fonlar, üniversite deneyiminin bir parçası ve ara sıra kendi kendini finanse eden eğlence seyahatleri olarak turizm hareketlilikleri.	Sıklıkla çıkılan dinlendirici tatiller, modayı takip etme, çocuklar için dinlenme ve eğitim fırsatlarını keşfetme araçları olarak turizm hareketlilikleri.

Kaynak: Wang, Kirillova ve Lehto (2020, s. 1085).

Çin hareketliliğinde özellikle 2000-2010 yılları arasında yaşanan değişim ve dönüşüm aslında turizm hareketliliğinde önemli bir noktayı işaret eder; hareketlilikler yaşam tarzı arayışı ile gerçekleştirilebilir ve yaşam tarzı hâline gelebilir. Makro hareketlilik analizinde böyle bir

yorum yapılsa bile kapsayıcı olmayacaktır. Çünkü Kuzey Amerika ve Avrupa'yı merkeze alan bu tür analizlerde Asya, Latin Amerika, Afrika, Orta Doğu gibi gelişmekte olan bölgeler ihmal edilir (Cohen ve Cohen, 2015a, 2015b; Hall, 2015). Bu açıdan hareketliliğe ilişkin mikro analizlerin daha güvenilir bilgiler verebileceği düşünülmektedir. Bu tez de bir anlamda Türkiye'deki karavancılığa ilişkin bir mikro hareketlilik analizi sunmaktadır. Önemli bir diğer konu Şekil 1'deki makro analizde görülen başlangıç noktasıdır. Üçüncü başlıkta detaylı olarak ele alınacak olan ev kavramının, 2000'li yılların başında turizm hareketliliğinin başlangıç noktası olarak belirlenmesi doğaldır. Çünkü hareketlilik paradigması o yıllarda kavramlarla ilgili sorgulamalara yeni başlamıştır. Bu çalışmanın savı ise herhangi bir başlangıç ya da bitiş noktası olmadan da hareketliliğin mümkün olduğudur. Bu da hareket halinde seyahat ve ikamet tartışılmasını gerekli hâle getirir.

2.1.3. Karavanla hareket halinde ikamet ve seyahat

2.1.3.1. Karavanın tanımlanması ve karavancılık çalışmaları

Hareket halinde seyahat ve ikamet bu tez kapsamında ele alınan şekli, özel bir araç sahipliğini gerektirir ki bu araçlar karayolunda seyreden karavanlardır. Karavanlar haftalar, aylar ya da mevsimler süren seyahatler ve kamplar için geçici olarak kullanılabilirdiği gibi kalıcı olarak ikamet amacıyla da kullanılabilir. Bu çalışma boyunca geçici kullanıcılar yarı zamanlı, kalıcı kullanıcılar ise tam zamanlı karavancı olarak kavramsallaştırılmıştır. Tam zamanlı karavancılar evlerini kapatıp karavana yerleştikleri için araçları aynı zamanda ikamet ettikleri yerdir ve sabit bir adresleri yoktur. Yarı zamanlı karavancılar ise seyahatlerinden sonra dönmek üzere belirli bir ana üssü korurlar (Brooker ve Jobbe, 2013; Counts ve Counts, 2009; Hardy, Gretzel ve Hanson, 2013; Jobes, 1984). Her iki amaçla da ihtiyaç duyulan ve "karavan" olarak ifade edilen mobil birimlerin çekme karavan, motokaravan, alkoven, rekreasyonel araç, offroad araç gibi çeşitleri vardır. Türkiye'deki karavancıları çekme karavan ve motokaravan sahipleri olarak ikiye ayırmak mümkündür. Bir aracın dönüştürülmesi yoluyla karavan sahibi olan motokaravancılar, Murray (2019) tarafından farklı şekillerde adlandırılır. Eğer bir minibüsü yaşam alanına dönüştürmek söz konusuysa bunlara vanlifer, vandweller, van nomads, vanners, RVers denilirken bu bir okul minibüsü ise karavancılar artık skoolie olarak anılırlar.

Karavanda seyahat ve ikamet hem uluslararası hareketlilikleri hem de günlük hareketlilikleri içinde barındırır. Hareketlilik kavramının ve paradigmasının açıklamasında değinildiği gibi hareketlilik ve yerleşiklik birbirine karşıt değil, aksine birbiriyle iç içe ve dönüşümlü olarak düşünülmelidir. Bu bağlamda antropologlar, sosyologlar, coğrafyacılar ve kültürel tarihçilerin de dediği gibi yol, işlevsel ulaşım koridorları olmak dışında pek çok

deneyimi şekillendiren ve yönlendiren bir anlam kazanır. Hareketliliği başlatan ve yönlendiren karavan sürücüsü, yolda ona eşlik eden bir partneri varsa pasif bir yolcuya da dönüşebilir. Sürücü ve yolcu olmanın dışında aynı zamanda bir turist de olan karavancılardan tam zamanlı olanları ek olarak ev sahibidir. Aynı zamanda bir turist de olan karavancılardan tam zamanlı olanları sürücü ve yolcu rollerine ek olarak ev sahibidir.

Karavancılar, bu çok yönlü hareketlilik içeren seyahat için ekipmana, enerjiye ve bilgiye, bir diğer ifadeyle hareketlilik sermayesine ihtiyaç duyar (Dant, 2014; Merriman, 2014). Karavanda ikamet söz konusu olduğunda ise hareketlilik sermayesinin kapsamı daha da genişler. Ekipman yalnızca yolculuğu değil aynı zamanda yaşamı sürdürmeyi sağlayacak şekilde evle ilgili olanları da kapsar. Yol ve araç bilgisi haricinde, yolda yaşam koşullarıyla ilgili bilgi ve beceriler de gerekli hâle gelir. Bu da bir anlamda bir yaşam tarzı demektir.

Karavan olarak anılan söz konusu mobil birimler ve bunları kullanan karavancılar, alanyazında az sayıda araştırmacının dikkatini çekmiştir. Bu araştırmaların öncüleri arasında sayılan Green'in (1978) çalışmasında, rekreasyonel araç (recreational vehicles - RV) sahiplerinin seyahat ederken ayrı bir konaklama tesisine ihtiyaç duymadıklarını ve otel veya motelleri nadiren tercih ettiklerini belirtmiştir. Karavancıların aşına oldukları bir ikametgâhta konforlarını korurken, aynı zamanda açık havada olabildiklerini ve diğer kampçılarla sosyalleşebildiklerini, tüm bunların da karavanla yaşam tarzını karakterize ettiğini belirtmiştir. Dolayısıyla Green'in (1978) RV yaşam tarzı adıyla karavanı bir yaşam tarzı olarak sunması, bu tez çalışmasının savını da bir bakıma desteklemektedir. Alanyazın kamp alanlarına (Brooker ve Joppe, 2014; Caldicott ve Scherrer, 2013; Desailly vd., 2014; Gaładyk ve Podhorodecka, 2021; Nelson ve Minnery, 2008; Reed ve Greenhalgh, 2004), karavancıların profillerine, (Dias ve Domingues, 2018; Prideaux, Wei ve Ruys, 2001; Prideaux ve McClymont, 2006; Wu ve Pearce, 2017), motivasyonlarına (Hassell, Moore ve Macbeth, 2015; White ve White, 2004; Wu ve Pearce, 2014) odaklanırken karavan yaşamının doğasına ilişkin bütüncül bakışı sağlamada yetersizdir.

Hareketli evlerle birlikte karavanlar, işçi sınıfıyla ilişkilendirildiği için turizm araştırmacılarının ilgisini çok çekmemiştir. Çoğu turizm araştırması asıl olarak orta-sınıf seyahat ve boş zaman aktivitelerine odaklanmıştır. Ancak bu durum karavanların emeklilik temelinde gerçekleşen hareketliliğin bir parçası olmasıyla değişmeye başlamıştır (Hall ve Müller, 2018, s.291). Karavan ve kamp olgusunu anlamlandırmak için yapılan sınırlı sayıdaki çalışma, alternatif bir emeklilik seçeneği olarak özgürlük, hareketlilik ve kaçışla sembolize edilen Amerikan ve Avustralyalı karavan (RV) kültürüne odaklanmıştır. Leivestad (2018, s.

300) sayıları sınırlı olmasına rağmen motorize kampçılık ve karavancılığa dair akademik çalışmalardan belirli hatların izlenebileceğini ifade eder ve genel anlamda iki hat saptar: hareketlilik ile bağlantılı biçimde “özgürlüğün” anlamlarını ve çağrışımlarını odağına alan çalışmalar ile kampçılık ve karavancılığı turizm çerçevesi içinde ele alan çalışmalar.

2.1.3.2. Karavancılığın tarihi ve ideolojisi

Boş zamanı değerlendirme amacıyla inşa edilen ilk karavan, 1800lerin sonunda İskoç William Gordon Stables'in çizimlere dayalı olarak geliştirilmiş ve de The Wanderer olarak adlandırılmıştır. Ancak bundan en az 60 yıl öncesinde şovmenlerin ve gezgin çingenelerin atla çektikleri araçlar mevcuttu. Motorize karavanların Avrupa'da ilk kez görülmesi için ise 20. yüzyılı beklemek gerekmiştir. 1920 ve 1930larda motorize kampçılık resmî tatillerin ortaya çıkmasıyla birlikte başlamıştır. Bu dönemde çadır kampçılığı hâlâ çok yaygın olsa da motorize kampçılıkta işçi sınıfı girişimlerine dayanan tatil kampçılığı da öne çıkmaya başlamıştır. ABD'de motorize kampçılık 1920'lerden itibaren başlamış ve oradaki gelişmeler Avrupa'yı da etkilemiştir (Hall ve Müller, 2018a).

Avustralya'da tekerlekli evlerin kökenleri, öküzler veya atlar tarafından çekilen basit üstü kapalı vagonlara dayanmaktadır. 19. yüzyılda göçmenler, hazine avcıları ve çobanlar tarafından kullanıldı. 20. yüzyılın başlarında Ashton's Circus, kimler tarafından inşa edildiği bilinmemekle birlikte karavanları kullandı. Bize tanıdık gelen bir şekle sahip ilk karavanlar 1920'lerde ortaya çıkmaya başladı ve ev yapımıydı, bu 1950'lere kadar devam edecek bir trenddi. 1930'larda, ticari olarak üretilen karavanlar birçok kişi için ulaşılamaz olduğundan, karavanların dönüştürülmesi daha yaygındı. 1960'larda sanatçılar veya bohemler de dâhil olmak üzere diğer peripatetik (gezgin) tiplerin de minibüs yapımında veya onları benimsemede rolü vardı. Manzara ressamı Hans Heysen, yaratıcı çalışmalarını yapmak için özel yapım üstü açılır bir karavanla Adelai kentinde seyahat etti. Ressam Albert Tucker, savaştan sonra Paris'teki atölyesinde bir karavan tabanı ve bir tür ağır hizmet kartonu olan Masonit kullanarak bir minibüs yaptı. Yine de bu tekerlekli küçük kutular gördükleri gibiydi: derme çatma da olsa kullanışlı (Beilharz ve Supski, 2017).

Hareketli olduğu halde karavanı hareketsiz bir ikamet yeri olarak kullanmak onları ABD tarihindeki hareketli evlere yakınlaştırmaktadır. Seyahat değil de ikamet açısından bakıldığında Avrupa'daki karavanın ABD'deki eşdeğeri olan hareketli evler, ekonomik buhranın etkisine bir tepki olarak ve ikinci dünya savaşı sırasında işçi evi ihtiyacını karşılamak üzere geliştirilmiştir (Hall ve Müller, 2018, s. 292). 1950 ve 60'larda tamamen farklı toplumsal dinamiklerle, Batı

Avrupa’da işçi sınıfı kitlesel halde tatillerde daha önce orta-sınıfın gittiği deniz kıyılarında karavan tatili yapmaya başlamışlardır.

Tarihsel olarak Batı toplumlarında hareketli evler ve karavanlar, toplum tarafından olumsuz gözle bakılan yaşam biçimleri olagelmıştır. Kültürel olarak karavancılar Avrupa’da gezgin ve çingeneler gibi çeşitli açılardan pek de tekin bulunmayan gruplarla ilişkilendirildikleri için olumsuz karşılanmışlardır (Hall ve Müller, 2018b, s. 292). Karavancılar hakkındaki olumsuz algının diğer önemli kaynağı da Amerika’da karavanın ucuz, sıradan, kişiye özel değil standart olması ve dolayısıyla Amerikan orta-sınıf ev idealini karşılamıyor olması (Hall ve Müller, 2018), buna paralel olarak da Avrupa’da da karavan tatilinin işçi sınıfının güçlü bir sembolü hâline gelmiş olması ve medyada bu karavancılığın parodileştirilmesidir (Leivestad, 2018).

Ancak son zamanlarda özellikle karavanların Avustralya gibi pek çok ülkede popüler hâle gelmesiyle karavancılık için yeni bir dönemin başladığı söylenebilir. Batı Avrupa’ya ilişkin durum değerlendirmesinde benzer bir gelişmeye dikkat çeken Leivestad (2018, s.298), Batı Avrpadaki 2007 ekonomik krizinden bu yana ulusal karavan tatilinin yeniden canlandığını ve bu kez karavancıların sınıfsal statüsünün yükseldiğini aktarır. Bu gelişmeyi Walker’dan yaptığı alıntıyla çok iyi ifade eder: “Şüphesiz karavancılık büyük bir işkoludur ancak bir atılım daha yapması gereklidir: havalı görünmek”. Hareket halinde seyahat ve ikamet in ideolojik anlamları farklı coğrafyalarda değişkenlik gösterir. Avrupa ve Kuzey Amerika’daki kamp alanları, karavanla kalıcı ikamete de izin verdiği için karavan evsizlik ve yoksullukla da eşdeğer görülebilmektedir (Hall ve Müller, 2018b; Leivestad, 2018).

2.1.3.3. Türkiye’de karavancılık

Batı toplumlarıyla kıyaslandığında Türkiye’de karavancılığın tarihsel geçmişi uzun değildir. Daha da önemlisi Batıda karavancılığa yüklenen olumsuz ideolojik etiketlenmelerin Türkiye’de geçerli olmadığı kolaylıkla söylenebilir. Hatta pandemiyle birlikte Türkiye karavancılığında yaşanan patlamanın bazı örneklerinde kesinlikle üst sınıf bir olgu olduğunu, geri kalan örnekler içinse en az orta sınıf bir olgu olduğu rahatlıkla gözlenebilir. Dolayısıyla Türkiye’deki alt sınıflar için karavan gerek maddi kaynak yokluğundan gerekse bir karavanın gerektirdiği kültürel vizyon eksikliğinden dolayı bir seçenek olmamıştır. ABD’de alt sınıfların daimî ev olarak kullandığı anlamda karavancılık Türkiye tarihinde hiç görülmemiştir. Hatta ucuz barınma anlamında ABD’deki karavancılığın Türkiye’deki tarihsel karşılığının gecekondular olduğu söylenebilir.

Türkiye’de karavancılık olgusunun uzun bir geçmişi olmaması ve turizm açısından da gelişmiş bir sektör olmaması dolayısıyla Türkiye’de karavancılık konusunda yapılmış bilimsel çalışmalar çok sınırlıdır. Kısa süreli tatiller için alternatif bir konaklama çeşidi olarak karavancılığın gelişimi ülke genelini kapsayacak düzeyde bir bilimsel çalışmaya henüz konu olmasa da Antalya’daki kamp alanlarının tarihsel gelişimini inceleyen Doğantan, Gülenç ve Kozak’ın (2017) çalışması bu anlamda önemli ipuçları sunmaktadır. Antalya’daki kamp alanlarının gelişim sürecinde 1960-80 yılları arasındaki dönem, oba adı verilen çadırların/ahşap kulübelerin kıyı şeridi boyunca hizmet verişine tanıklık eder. Kendi karavanlarıyla Almanya, Belçika, Hollanda, Avusturya gibi ülkelerden gelen turistlerin de bu obaların arasına yerleştiği görülür. British Petrol (BP), Türkiye’nin batısından başlayarak karavanların kolayca ulaşabileceği mesafelerde mokamplar kurduğu için Antalya, karavan turistleri için bir geçiş noktası hâline gelir. 1974 yılında Güney Antalya Turizm Geliştirme Projesi kapsamında kıyı şeridi boyunca kamp alanları inşa edilir. Turizm Bakanlığı, Orman Bakanlığı tarafından kurulan ve işletilen kamp alanlarına ek olarak Türkiye Turizm Bankası (TURBAN) da kredi yardımları yoluyla bu sektördeki yatırımları teşvik eder. Ayrıca 1970’lü yıllarda hippilerin ülkemize gelişleri de karavancılıkla ilgili göz ardı edilmeyecek bir gelişmedir (Türktarhan, Toker ve Kozak, 2022). Ancak 1980’li yıllarda devlet politikalarının da bir sonucu olarak iç göçle ve ikinci konut sahipliğiyle artan nüfus yoğunluğu ve yatırımlar, kıyı şeridindeki kamp alanlarını da etkiler ve bu bölgeler ticari getirisi yüksek mülklere dönüştürülür (Buldaç, 2021). Bu noktadan hareketle aslında 1980’li yılların karavancılığın gelişimini sekteye uğratan yıllar olduğu çıkarımı yapılabilir. 1966 yılında kurulan karavancılığın ülkedeki ilk sivil toplum kuruluşu, Türkiye Kamp ve Karavan Derneği’nin çalışmaları da bu olumsuz sonucu tersine çevirip ülke çapında karavancılığa tekrar ivme kazandırmaya yetmez.

Turizm alanındaki ulusal çalışmaların genel olarak karavanların kullandığı tesisler üzerinde yoğunlaştığı görülür. Kamp alanlarının kalitesine ve ideal bir kamp alanının özelliklerine yönelik yapılan çalışmalar (Dođantan, Stević ve Karamaşa, 2022; Dođantan ve Emir, 2019) haricinde glamping adı verilen ve karavan girişine de izin verebilen konaklama birimleri hakkında da oldukça fazla çalışma yapılmıştır (Aylan ve Çetin-Gürkan, 2021; Çelik, Bahar ve Tatar, 2017; Güvenol ve Kömürcü-Sarıbaş, 2022; Ergüven, Yılmaz ve Kutlu, 2015; Göktaş ve Kızılırmak, 2021; Meriç, Subaşı ve Şahin, 2021; Olcay ve Turhan, 2017; Yetgin-Akgün ve Ünal, 2021; Yıldırım ve Erkılıç, 2019; Zorlu, Tuncer ve Taşkın, 2022). Bu nedenle hem teorik hem de pratik anlamda odaklanılan konu kamp alanlarının niteliklerini iyileştirme ve turizm amaçlı kullanma ile sınırlıdır. Ancak karavancılık değişen profil ile birlikte özgür kamp alanlarının tercih edildiği, hareket halinde ikametinin mümkün olduğu ve çalışma hayatının

yolda sürdürüldüğü bir yaşam tarzına evrildi. Bu nedenle Türkiye’de karavancılığın araştırılmayı bekleyen pek çok yönü vardır. Örneğin Avustralya’daki karavancı profilinin değişimini ortaya koyan Prideaux ve McClymont’ın (2006) çalışması oldukça önemli veriler sunar. Nitekim Türkiye’de de benzer bir kırılmanın 2020’den sonra yaşandığı gözlenir. Özellikle COVID sonrası değişen çalışma koşulları, hareket halinde çalışmayı mümkün kıldığından karavanı bir yaşam tarzı olarak popüler hâle getirmiştir.

2.2. Ev Olgusunun Yaşam Tarzı Olarak Seyahatlerle Yeniden İnşası

Ev olgusu, karavanla yaşam/seyahat deneyimini etkileyen ve bu deneyimden etkilenen bir unsur olduğu için tez çalışmasında ele alınan konulardan biridir. Bu başlık kapsamında, öncelikle evin genel anlamı üzerinde durulmakta, ardından da ev ile turizm ve yaşam tarzı olarak seyahatlerin ilişkisi değerlendirilmektedir.

2.2.1. Evden uzakta bir ev: Turizm bağlamında ev olgusu

Turizm kelimesinin etimolojik kökeni, üç ekol kapsamında ele alınmaktadır (Korstanje, 2007): *Onomastik Ekol*, *Anglo-Saxon Ekolü* ve *Sami Ekolü*. Onomastik Ekol, turizmin bir Fransız aristokrat ailesinin adından (Della) geldiğini ileri sürmektedir. Buna göre Della Tur, aslen İngiliz tüccarların Fransa’ya ilk gezisini organize etmiştir. Charles V (Carlos V) himayesinde, İngiltere ve Fransa arasındaki ticari taşımacılığı tekelleştirmeye yönelik ilk sözleşme Della Tour ailesi tarafından imzalanmıştır (Leiper, 1983). Anglo-Saxon Ekolü, turizmin bir gidiş-dönüş seferini belirtmek için kullanıldığını ve eski bir Sakson terimi olan “torn” kelimesinden geldiğini iddia etmektedir. Bu ekole göre turizm kelimesi, eve dönme niyetini ortaya koyan bir kişinin durumunu anlatmaktadır. İngilizcenin Latinleştirilmesi sonucu, 18. yüzyılda, turizm kelimesi günümüzdeki halini (tourism) almıştır. Sami Ekolü ise turizm teriminin esas olarak keşif ihtiyaçları tarafından belirlenen herhangi bir seyahate atıfta bulunduğunu, eski Aramice dilindeki “tur” kelimesinden geldiğini savunur (Korstanje, 2007). Her üç ekolün de turizmin etimolojik kökenine dair tutarsız bilgiler sunduğu anlaşılmaktadır. Ancak Anglo-Saxon Ekolü, turizmin etimolojik kökeninde ev vurgusuna yer vermesi bakımından önemlidir. Çünkü ev ile turizm arasındaki ilişkinin kökenlerine dair bir ipucu niteliğindedir.

Turizm çalışmaları, insanların bir evi olduğu varsayımına dayanır. Ana akıma göre turistler seyahat ettiklerinde evlerinden ayrılmakta, seçtikleri destinasyonda boş zamanın tadını çıkarmakta ve tekrar eve dönmektedirler (Urry, 2002). Bu durumda ev, faaliyetlerin anlaşılmasında ve açıklanmasında, yolculuğun başladığı ve bittiği yer olarak yeri doldurulamaz bir referans noktası görevindedir (Kannisto, 2016). Bir diğer ifadeyle turizm bağlamında ev,

dönüşü simgelemektedir (Cohen, Duncan ve Thulemark, 2013; Lisle, 2006; Van Den Abbeele, 1992). Turizm, ev ile uzak arasındaki ikilik yardımıyla kavramsallaştırılmaya çalışılsa da Cohen ve Cohen (2012a) bu ayrımın giderek bulanıklaştığını, söz konusu bulanıklığın sebeplerinin çok bölgelilik, göçler, diaspora ziyaretleri ve yeni göçebelik olduğunu savunur. Williams ve Van Patten (2006) de benzer şekilde küreselleşmenin beraberinde getirdiği modern yaşam ile sosyal ve mekânsal ilişki ağlarının genişlediğini, ev ve uzaktaki deneyimlerin ve kimliklerin yeniden inşa edildiğini belirtir. Menşe ülkelerine dönmeden veya herhangi bir yere yerleşmeden sürekli seyahat eden küresel göçebeler, bu sürekli hareketlilikleri nedeniyle toplumlarda günlük yaşamın temelini oluşturan sabit koordinatların sorgulanmasını; seyahat, turizm ve hareketlilik kavramlarıyla ilgili daha geniş teorik sorular sorulmasını sağlamaktadır (Kannisto, 2016).

Araştırmacılar ve profesyonellerin, üzerinde oybirliğine vardığı bir turizm tanımı olmasa da (Carson, Carson ve Taylor, 2013; Kannisto, 2016; Netto, 2009; Yu vd., 2012) evde olma ve evden uzakta olma, şimdiye kadar başvurulmuş turizm tanımlarında yer alan kritik ölçütlerden biridir. Olağan ortam (coğrafi boyut), kalış süresi (zamansal boyut) ve seyahatin amacı temelinde tanımlanan turizm olgusu (UNWTO, 2008), karavan deneyimi bağlamında ele alındığında şu önemli sorular gündeme gelmektedir: tam zamanlı karavanlarında yaşamlarını sürdüren karavancılar için olağan ortam, yani evleri neresidir? Bu durum aynı zamanda karavan turizminin operasyonel tanımı üzerinde düşünmeyi de gerekli hâle getirmektedir. Bu karavancılar, varsayılan turizm kavramsallaştırmalarına meydan okuyor ve genişletilmesi için onu teşvik ediyor.

Bireylerin ev deneyimleri, seyahatlerinin anlam ve önemini etkiler. Etnik köken, yaş, sınıf, cinsiyet gibi sosyo-kültürel ve tarihsel fikirler, ev adı verilen alanlarda pekiştirilir. Ev, belirli seyahatlere kimlerin çıkabileceğinin konusunda da belirleyici olabilmektedir. Örneğin, gençlerin yaşamlarında öz ailelerinin evinden ayrılmalarının uygun olacağı bir noktaya gelmeleri, yaygın olarak beklenen bir durumdur (en azından Batı bağlamında). Söz konusu gençler ideal olarak, öz aileleriyle veya aile konutuyla tüm bağlarını koparmadan kendilerine ait bağımsız bir yer kuracaklardır. Bu beklenti, pek çok kişinin ideolojik ve etnosentrik ev görüşüne dayanmaktadır. Bu görüş evi, istikrarlı ilişkilerle desteklenen besleyici bir ortam olarak sunar. Çünkü bakımın sürekliliğini sağlanarak bir yandan karşılıklı bağıllık öte yandan da bağımsızlık teşvik edilir. Genç erkek veya kadınların, hangi yaşta ve ne şekilde evden ayrılmaları gerektiğine dair fikirler (örneğin evlenmek veya bağımsız bir hane kurmak, seyahat etmek, çalışmak veya üniversiteye gitmek), kültürel ve tarihsel olarak değişkendir. Bununla birlikte, evden çıkışında olağan ve

sosyal olarak kabul edilebilir yolları değil alternatif yolları seçen gençler, sosyal dışlanma veya marjinalleşme riskiyle karşı karşıya kalmaktadır. İster seçilmiş ister dayatılmış olsun, evden çıkış yolu genellikle bu gençlerin ve/veya (geçmişteki, şimdiki ve gelecekteki) evlerinin nasıl tanımlandığı ve tanımlanacağı konusunda çok önemlidir (Wardaugh, 1999).

Ev olgusuna ilişkin bu görüşler, göçmenler, mülteciler ve sürgünde yaşayan insanlar hakkındaki literatürün bir kısmıyla örtüşmektedir. Buna göre, insanların anavatanlarını terk ettikleri koşulların, evlerinden uzağa yaptıkları yolculukların ve varış noktalarının tümü, bu insanların kimliklerini ve ev algılarını etkiler. Bu deneyimleri ele alan araştırmacıların pek çoğu, ev ve uzak arasındaki ilişkiyi karşıtlık olarak değerlendirir. Oysa Ahmed'in (1999) belirttiği gibi ev, öznenin arzularından arınmış, huzurlu, güvenli ve rahat olduğu; sınırları açıkça belirlenmiş, sabit bir aidiyet ve varlık alanıdır. Bunun aksine, göç ve göçebelik, yabancı topraklar ve yabancılarla istisnai ve sıra dışı karşılaşmalar olarak algılanır. Bu da yersizyurtsuzlaşma durumunu ya da sürekli akış halindeki kimlikleri yaratır.

Ev ve uzak, Ahmed (1999) ve Olwig (1999) gibi araştırmacılar için birbirine zıt deneyimler ve kavramlar değildir. Ev, aidiyet ve kimliğin, sınırlı ve sabit bir alanı olmadığı gibi “ev ne kadar tanıdıksa, uzak da o kadar yabancı ve yabancıların yaşadığı bir yer” değildir. Çünkü evi, evde kalanlar ile evden ayrılanlar şeklinde kurulan zıtlık temelinde açıklamak yetersizdir. Bunun yerine ev, kalanlar, gelenler ve gidenler arasındaki karşılaşmalar olarak görülmelidir. Ev ve uzak arasındaki karşıtlığa dayalı olarak tez kapsamındaki yarı zamanlı karavancılar, karavanlarını otel, kendilerini turist olarak görmeye; tam zamanlı karavancılar ise bunun aksine karavanlarını ev, kendilerini de gezgin olarak görmeye daha yakınlardır. Yarı zamanlı karavancıların deneyimlerine yüklediği anlamda ve ev algılamalarında, geleneksel bakışın etkisi olabileceği unutulmamalıdır. Nitekim ana akım turizm çalışmaları, evden ayrılmaları ve evlerine geri dönmeleri koşulunu sağladıkları için yarı zamanlı karavancıları turist olarak adlandırmaya daha meyillidir. Bu tezde bizatihi karavancılığın kendisinin bir turizm faaliyeti olduğu düşünüldüğünden hem karavanla seyahat eden hem de ve yaşam deneyimlerine başvurulmuştur. Turizm için ev ile uzak arasındaki geçiş sınırların anlaşılması bakımından yaşam tarzı hareketlilik önemli bir konudur ve bundan sonraki başlıkta detaylı olarak açıklanacaktır.

2.2.2. Uzun süreli seyahatler, yaşam tarzı hareketlilikleri ve yaşam tarzı göçleri

Evin kendisinin, hareketliliğin bir parçası hâline gelebileceğini ve bir kesim insanın, hareket halindeyken kendilerini evlerinde hissedebildiklerini ileri süren araştırmacılar (Ahmed, 1999; Cuba ve Hummon, 1993, s. 551) bu tez çalışmasının savunduğu hareket halinde ikamet

olgusunu destekler. Söz konusu araştırmacıların argümanları temelde, “genel anlamıyla ev” başlığında da açıklandığı gibi, evin tekil bir yerden ibaret olmadığı, evde olmanın belirli duyguların varlığı veya yokluğu olarak bir etki ya da duygu meselesi olduğu görüşüne dayalıdır. Hareket halinde (yolda) olmak, birçokları için tercih edilen yaşam tarzı hâline gelmektedir (Cohen ve Noy, 2005; Urry, 2002; Westerhausen, 2002). Yaşam tarzı hareketlilikleri (lifestyle mobilities), gezgin yaşam tarzını (itinerant lifestyle) benimseyen bireylerin deneyimlerini kapsar (Beier, 2004; Cresswell, 1993, 1999; DePastino, 2003). Havayolu ulaşımının gelişmesi, bilgi ve iletişim teknolojilerinin yaygınlaşması gibi pek çok etmenle birlikte gezgin yaşam tarzı giderek daha geniş bir kitle tarafından benimsenmeye başlamıştır (Kannisto, 2016). Yaşam tarzı, tüketim kültürü hakkındaki tartışmaların merkezindedir ve postmodern dönemde meydana gelen değişimlerle bağlantılıdır. Giyim şekli, yeme alışkanlıkları, tercih edilen mekânlar gibi göstergelerle ortaya çıkan yaşam tarzı, egemen güç yapılarına direnmek için bir araç olarak kullanılabilir (Bell ve Hollows, 2006). Ancak yola çıkmak ve yolda yaşamak için mutlaka ideolojik bir sebep gerekmez.

Başarısız ilişkiler, kariyerlerinde meydana gelen köklü değişiklikler, ebeveynlerin boşanması, uyuşturucu bağımlılığı gibi kendi yaşam öykülerindeki krizlerin hem ilk hem de devam eden seyahatlerinin katalizörü olduğunu ifade eden Maoz'un (2007) çalışmasındaki gezginler, başlamak için ideolojik sebeplerin şart olmadığına iyi bir örnektir. Bu sebeplere ölüm nedeniyle meydana gelen kayıplar da eklenebilir. Nitekim Nomadland filminde eşinin ölümüyle başa çıkmak için yola koyulan ve gezgin yaşam tarzını benimseyen karakter, bu durumu yaşayan gerçek bireylerin bir temsilidir (Araştırmacı Günlüğü). Bir başka sebep olarak yabancılaşma hissiyle tetiklenen kaçış motivasyonu da düşünülebilir ancak bunlardan çok farklı olarak çocukluktaki deneyimleri sürdürme bile bireyi yola çıkması için tetikleyebilir (Cohen, 2011). Anlaşılacağı üzere yaşam tarzı olarak seyahatleri tercih etmenin ve başlama kararının sebepleri çok çeşitlidir. Örneğin ikinci evler bağlamında değerlendirme yapan Wildish, Kearns ve Collins'in (2016, s. 127-128) üzerinde durduğu kaçış konusu, yaşam tarzı olarak seyahatler için de önemli bir motivasyon olma potansiyeli taşımaktadır. Kent yaşamından ve kent yaşamının getirdiği rutinlerden doğaya sığınmayı kapsayan bu kaçış, yaşam tarzları için de önemli bir unsur olabilmektedir.

Sayıları giderek artan Grisoni (1976), Deleuze ve Guattari (1980), Baudrillard (1988) ve Braidotti (1994) gibi postmodern düşünürler, yaşam tarzı olarak seyahatleri besleyen “göçebelik fikrini” benimsedi. Onlara göre göçebe, küreselleşen dünyada akışkanlığın, melezliğin ve hareketliliğin sembolü hâline geldi. Kaplan'a (1996) göre göçebe, ulus-devletin

ve burjuva toplumunun katı kurallarına karşı dirençlidir. Bu nedenle, göçebe felsefesi ve edebiyatının, özellikle de Bruce Chatwin ve Jack Kerouac gibi ilk göçebe seyahat yazarlarının, daha sonra birçok gezgin için model oluşturması ve birçokları için özlem duyulan bir özgürlük imajı yansıtması şaşırtıcı değildir (Richards ve Wilson, 2004). Örneğin Tony Wheeler, Lonely Planet rehber kitaplarını Asya'daki kendi göçebe seyahatlerine dayalı olarak hazırladı ve bunlar daha sonra dünyanın dört bir yanındaki sırt çantalı gezginlerin kutsal kitapları hâline geldi (Welk, 2004). Bu rehberlerin ikonikleşmesi, sırt çantalı gezginleri "alışılmışın dışına" çıkarmak için tasarlanmış olmalarından kaynaklandı (Richards ve Wilson, 2004). Sırt çantalı gezginler turizmin öncüleri olarak hareket etti ve amaçları bu olmasa da kalkınma ve kitle turizmini de peşlerinden sürüklediler (Richards, 2015).

Yaşam tarzı gezginlerinin tezahürleri arasında sırt çantalı gezginler (Allon vd., 2008; Cohen, 2011; Richards, 2015; Uriely vd., 2002) dışında sirk sanatçıları (Alzaga, 2007; Kreusch, 2018), küresel göçebeler (Kannisto, 2016, 2018), dijital göçebeler (Reichenberger, 2018; Thompson, 2019), okyans ötesi yolcular (Macbeth, 2000) ve karavanla seyahat edenler (Simpson, 2008; White ve White, 2004) yer almaktadır. Bu gruplar arasında - hatta belirli bir grubun kendi içinde bile - hareket özelliklerinde meydana gelebilecek farklılıklara rağmen (Drakakis-Smith, 2007), sürekli fiziksel hareketlilik ile sabit bir yerleşimi ve sabit bir mekânda gerçekleştirilen mesleği reddetme durumu ortaktır (Anderson ve Erskine, 2014). Yaşam tarzı gezginleri, turist bakışında olduğu gibi seyahati gündelik yaşamlarında verdikleri bir mola olarak değil tercih edilen bir yaşam şekli olarak görürler. Hareketliliğin ritmiyle esneklik ve özgürlüğe kavuşan bu kişiler (Reichenberger, 2018; Terranova-Webb, 2010), aynı zamanda yolda yaşamanın getirdiği sayısız zorlukla da karşı karşıyadırlar.

Yaşam tarzı gezginlerinin yaptığı seçimler çalışma, tüketme, servet biriktirme, vergi ödeme, sağlık güvencesi elde etme gibi baskın söylemlerle çelişir (Cohen, 2011; Kannisto, 2016; White ve White, 2004). Ancak çoğu zaman mecburi olarak müzakere edilir. Vatandaşlık hakkı olmayan bu yolcular, sosyopolitik anlamda temsilden ve katılımdan mahrumdurlar (Smith ve Guarnizo, 2009, s. 610). Bu nedenle de özgürlükleri görecelidir (Kannisto, 2014). Yerleşik toplumla bütünleşmeye isteksiz olduğu varsayılan (Drakakis-Smith, 2007) yaşam tarzı gezginleri, bu zorluklara ek olarak bir de yerel sakinlerin ötekileştirmelerine maruz kalabilmektedirler (Kannisto, 2014). Örneğin drifter olarak adlandırılan ve pek çok Türkçe kaynağa başıboş olarak kazandırılan turist çeşidi, belirli bir güzergâhı ve zaman çizelgesi olmayan ve geçimini yollarda sağlayan turistleri ifade etmektedir (Cohen, 1972). Wanderer, derelict, hobo, vagrant gibi çok sayıda etiket, temelde bu kimliğin sosyal olarak sapkın olduğu

iddiasına dayandırılır (Cohen, 2011). Nitekim 1960'larda karavanlarıyla benzer yaşam tarzını benimseyen hippiler de yaşam tarzı gezginleri olarak nitelendirilebilir (Türktarhan vd., 2022). Bu zorluklara ek olarak, bir sosyo-ekonomik sağlık kriziyle karşı karşıya kalmaları da olasıdır (Williamson vd., 2022). Her karavancı için problem teşkil etmese de insanlarla uzun süreli ve sabit ilişkiler kuramamak ya da tek başına olmak da algılanan diğer zorluklar arasında yer alabilmektedir (Cohen, 2011, s. 1548).

Yaşam tarzı gezginleri çoğunlukla, seyahatlerine süresiz olarak çalışmadan devam etmek için yeterli birikime sahip değildir. Çalışmak, onlar için yalnızca gezgin yaşam tarzlarını sürdürülebilmek için ihtiyaç duydukları bir araçtır. Bu nedenle geleneksel bakışın "vasıfsız" olarak nitelendirdikleri işlerde, belirli sürelerle çalışarak seyahat giderlerini karşılamaktadırlar. Hareket halinde ikamet edenler ya yolda kendi işlerini sürdürmekte ya da buldukları yarı zamanlı ve geçici işlerde çalışmaktadırlar (Cohen, 2011). Bu anlamda açık havada, doğayla iç içe gerçekleştirilen (yoga eğitmenliği, dalış eğitmenliği, tur rehberliği vb.) meslekler, karavanla yaşam tarzıyla oldukça uyumlu görünmektedir. Kamp ve karavan malzemeleri tasarlama ve üretme girişimleri sonucu e-ticaret yapan ya da yaşam tarzlarını kayıt altına alarak youtube üzerinden gelir elde eden karavancılar da bir anlamda yaşam tarzı girişimcileri sayılabilir. Aslında bu açıdan bakıldığında, belirli süreli işçi sağlama, gönüllük gibi başka bağlamlarda topluma katkı sağladıkları açıktır (Hillman, 2013; Solnet vd., 2014; Weiler ve Caldicott, 2020).

Yaşam tarzı girişimleri, bireyin daha önce gerçekleştirdiği seyahatlere dayanır. Ekonomik olmayan hedeflerle iş kurulduğundan optimal olmayan kârlar da baştan kabul edilir. Kişisel gelişimleri ve yaşamları için yeni bir anlam arayan yaşam tarzı girişimcileri, eski yaşamlarını kapattıkları ve yeni bir başlangıç için adım attıkları bir geçiş sürecini deneyimlerler (White ve White, 2004; Williams ve Hall, 2000; Williams, Shaw ve Greenwood, 1989). Bu girişimcilerin hareketlilikleri, iş ve kariyeri içerse de temel motivasyonları yaşam tarzları etrafında şekillenir. Yaşam tarzlarını değiştirmeyi ve yaşam kalitelerini arttırmayı hedefleyen bu girişimciler, böylece iş-yaşam dengesini sağlamayı ve iş yaşamının getirdiği önceki kısıtlamalardan kurtulmayı hedeflemektedirler (Benson ve O'Reilly, 2009; Stone ve Stubbs, 2007).

Yolda çalışmak bazı eşitsizlikleri de beraberinde getirmektedir. Büyük ölçüde geçmişte varlıklı olmaları, baskın beyazlıkları ve formda vücutları ile sırt çantalı gezginler istihdam fırsatlarına daha kolay erişirler. Bu da uzun seyahat dönemlerini finanse etmeye yardımcı olur. Örneğin Kanada, Avustralya, Yeni Zelanda ve Birleşik Krallık gibi ülkelerde tatilde çalışma vizesi almaya hak kazanmak için gerekli görülen akıcı İngilizce ve birinci dünya vatandaşlığı, uluslararası sınırları geçmede yaşam tarzı gezginlerine siyasi ayrıcalıklar tanımaktadır. Ayrıca

gelişmekte olan ülkelere yapılan seyahat, gelir eşitsizliklerini daha çok belirginleştirmekte ve ucuz yaşamı mümkün kılmaktadır. Bourdieu'nun (1986) sınıf konusunu tartışırken belirttiği gibi bazı kesimler seçimlerinde daha özgürdür ve bir yaşam tarzını sürdürmek bu ayrıcalıklı azınlık için çok daha kolaydır (Skeggs, 2004).

Çalışma saatlerinde ve dolayısıyla elde edilen gelirden azalma, yaşam tarzı olarak seyahatleri daha minimal hâle getirir. Juniu' ya (2000, s. 71) göre, minimallik/sadeleşme sadece çalışmayı bırakmak veya harcamaları tamamen kesmek anlamına da gelmez; yaşam kalitesini artırmak için daha az çalışmayı, daha az harcamayı ve “boş zamanlarında işleri farklı şekilde yapmayı” ifade eder. Benzer şekilde, Kennedy vd. (2013) sadeleşmenin çalışma saatlerini, geliri azaltma, boş zamanı artırma ve böylece iş yaşamının getirdiği stresten kurtulma eğilimini vurguladığını belirtir. Bireylerin yaşam şekli, “çalışmak için yaşamak” yerine daha fazla boş zaman elde etmek amacıyla “yaşamak için çalışmaya” doğru evrilir ki bu gönüllü ve uzun vadeli bir yaşam tarzı değişikliğini temsil eder. Bu anlamda yaşam tarzı gezginleri, “yüksek hızlı, iş ağırlıklı, tüketimci bir yaşam tarzının” getirdiği olumsuz sonuçların farkında oldukları için ortak bir paydada buluşurlar (Thomas, 2008, s. 680).

Kannisto (2016) yaşam tarzı olarak seyahatler üzerine oluşan literatürü *Uzun Süreli Seyahat (Long-Term Travel)*, *Yaşam Tarzı Gezginleri (Lifestyle Travellers)*, *Yaşam Tarzı Göçü (Lifestyle Migration)* olmak üzere üç grupta incelemiştir. Buna göre uzun süreli seyahatler bir aydan birkaç aya kadar süren geçici bir yolculuklardır. Uzun süreli seyahat eden gezginler genellikle, daha sonra tekrar seyahat etmek üzere, okumak veya çalışmak için evlerine dönerler. Bazıları bu tür bir yaşam tarzını birkaç yıl boyunca kendi ülkelerinde bir ana üssü koruyarak sürdürebilir. Uzun süreli seyahatlerden sonra evlerine dönen katılımcılar için evin değişen anlamlarını çalışan Pocock ve McIntosh'un (2013) çalışması, alanyazın için önemli veriler sunmaktadır. Çalışmanın bulguları evin değişen anlamlarını üç sınıfa ayırmıştır:

- *Anlamlı Evler*: Arzu edilen bir yaşam tarzını sürdürme fırsatı sunan evlerdir. Örnekleme Kylie takma adıyla dâhil edilen katılımcı, beş yıldır Yeni Zelanda'dan yani evinden ayrıdır ve görüşme yapıldığında, dokuz ay önce evine dönmüştür. Kylie için evde olmak yaratıcı fırsatlar elde edebileceği, anlamlı aktivitelerini sürdürebileceği bir ortamda olmaktır. Bu aktivitelerin Kylie için fırın ve dikiş makinesi yardımıyla gerçekleştiği görülmektedir. Ancak daha geniş bir perspektiften değerlendirildiğinde ana dili konuşmanın, özel yiyecekler yemenin veya ortak düşünce ve davranış biçimlerine sahip insanlarla etkileşim kurmanın da bu aktiviteler arasında yer alabileceği anlaşılır.

- *Muğlak Evler*: Sosyal varsayımlara, normlara ve varoluş biçimlerine karşı direniş mi gösterileceği yoksa uyum mu sağlanacağı hakkında bir denge kurulmaya çalışılan evlerdir. Kişi evine geri döndüğünde eskisi gibi olmadığını fark eder ve bu da dönen kişide bir muğlaklık yaratır. Örnekleme Simon takma adıyla dâhil edilen katılımcı, dokuz aydır Yeni Zelanda'dan yani evinden ayrıdır ve görüşme yapıldığında, sekiz ay önce evine dönmüştür. Simon için aslında evi oldukça güzel ama aynı zamanda bir daha asla yaşamak istemediği muhafazakâr bir yerdir.
- *Yeniden Müzakere Edilen Evler*: Kişinin kendini tanıdığı ve başkaları tarafından kabul edilmeyi veya reddedilmeyi kabullendiği evlerdir. Örnekleme Dillon takma adıyla dâhil edilen katılımcı, yirmi aydır Yeni Zelanda'dan yani evinden ayrıdır ve görüşme yapıldığında, yedi ay önce evine dönmüştür. Dillon aidiyet duymadıklarıyla etkileşime girdikçe ve bu ötekilik tarafından kabul edildiğini ya da reddedildiğini hissettikçe, kimliklerini ve ev kavramını yeniden müzakere ettiğini bildirmiştir. Bu nedenle, yeniden müzakere edilen ev/ler, sosyo-kültürel çevreler arasındaki farklılıkların uzlaştırılmasını, kişilerarası ilişkilerin ve kişisel değerlerin gözden geçirilmesini temsil eder.

Uluslararası seyahatlerden sonra eve dönüş, kişinin köklerinin olduğu coğrafyaya tekrar entegrasyonunda ve adaptasyonunda zorluklarla ve nihayetinde de ters kültür şoku ile sonuçlanabilir (Sussman, 2000). Nitekim Cohen (2011) araştırmasında yaşam tarzı gezginleri için eve dönüşün sıkıntı ve yoğun “ters kültür karmaşası” ile işaretlendiğini bulmuştur (Hottola, 2004, s. 460). Hatta bazı durumlarda, kısa süreli depresyon geçirdikleri bile olmuştur. Ülkelerine döndüklerinde yabancılaşma duygusuna kapıldıkları, evdeki her şeyle ilgili aşırı eleştirel hâle geldikleri tespit edilmiştir. Yabancılaşma ile başlayabilen yaşam tarzı olarak seyahatlerin, eve döndüklerinde bu duyguyu derinleştirmeleri tutarlı bir sonuç sunmaktadır. Çünkü uzun süreli seyahate çıkan kişi ile bu seyahatten dönen kişi, hiçbir zaman aynı değildir.

Kannisto'nun (2016) bahsini ettiği diğer iki çalışma grubu olan yaşam tarzı hareketliliği ve yaşam tarzı göçü, hareketliliğin kalıcılığı ve geçiciliği bağlamında birbirinden farklılıklar göstermektedir. Nitekim Bell ve Ward (2000), geçici hareketlilik ile kalıcı göçü karşılaştırmaya çalışır; geçici hareketliliği, değişen sürelerde kalıcı olmayan bir hareket (olağan ikametgâha döngüsel bir dönüş varsayılır) ve kalıcı göçü de olağan ikametgâhın kalıcı olarak değiştirilmesi olarak tanımlar. Yazarlar, olağan ikamet ve geri dönüş sorularının ötesinde, süre, sıklık ve mevsimsellik gibi temel boyutlar aracılığıyla geçici hareketlilik ve kalıcı göç arasında ayrım yapar. Cohen, Duncan ve Thulemark (2015) ise bu karşılaştırmayı aidiyet kavramını ekleyerek ve zamansallık boyutunu genişleterek daha kapsamlı hâle getirir (bkz. Tablo 2).

Tablo 2: Yaşam Tarzı Olarak Seyahatlerin Hareketlilik Bağlamındaki Konumu

	Geçici Hareketlilik	Yaşam Tarzı Hareketliliği	Kalıcı Göç
Tanım	Değişken süreli kalıcı olmayan hareketlerdir.	Değişen sürelerde devam eden yarı kalıcı hareketlerdir.	Olağan ikamet yerinin kalıcı olarak değiştirilmesidir.
Anahtar Kavramlar			
Olağan Konut	Daha az merkezilik	Çoklu demirlemeler	Tamamlayıcılık (integral) kavramı
Dönüş	Bir "eve" dönüşü içerebilir	'Ev(ler)'e dönüş içerebilir	Dönme niyeti yoktur
Aidiyet	Genellikle bir yere sabitlenir	Herhangi bir (veya daha fazla) konuma sabitlenmez	Bir veya iki konuma sabitlenir
Temel Boyutlar			
Süre	Değişen kalış süresi	Değişen kalış süreleri	Kalıcı yer değiştirme
Sıklık	Genellikle tekrarlayan bir olay	Çok geçişli ve devam eden bir olay	Tek bir geçişi olan olay
Mevsimsellik	Büyük mevsimsel değişiklik	Bazı mevsimsel farklılıklar	Küçük mevsimsel değişiklik
Geçicilik	Yaşam seyri boyunca belirli bir noktada ortaya çıkan	Yaşam boyu devam eden	Yaşam seyri boyunca belirli bir noktada ortaya çıkan, tek seferlik bir olay

Kaynak: Bell ve Ward, 2000; Cohen, Duncan ve Thulemark, 2015, s. 159.

Yukarıdaki tabloda görüldüğü üzere yaşam tarzı hareketliliği, kişinin kimliğinin tanımlayıcı bir yönü olarak fiziksel hareketliliğin kendisine verilen daha yüksek önemle geçici hareketlilikten ayrılır. Hem geçici hareketliliğin hem de kalıcı göçün aksine, yaşam tarzı hareketliliği mekânla daha yakın bağlar kurar. Yaşam tarzı hareketliliği, geri dönme niyetinin olmadığına ilişkin bir ön kabul içermez. Menşe noktasına veya devam eden hareket sürecindeki herhangi bir noktaya dönüş, yaşam tarzı hareketliliğinin bir parçasıdır. Yaşam tarzı hareketliliği, sürecin bir eve dönüşüne bağlı olmamasıyla geçici hareketlilikten farklılık gösterir. Yaşam tarzı hareketliliğinde geri dönmek yerine yola devam etmek niyeti vardır. Çünkü kişinin geri döneceği bir yer yoktur. Ancak zaman içinde geri dönülebilecek ve/veya tekrar ziyaret edilebilecek birden fazla ev oluşabileceği de belirtilmelidir. Bu aynı zamanda yaşam tarzı hareketliliği ile mevsimlik göç arasındaki farkları da göstermektedir. Yaşam tarzı hareketliliği zamana veya mevsimlere bağlı değildir; ancak bu kavramların her biri arasındaki sınırlar bazı noktalarda bulanıklaşabilir.

Yaşam tarzı hareketliliği, turizm coğrafyasının göç çalışmaları içinde kalıcılık fikirlerine meydan okuduğu iddiasını güçlendirmektedir (Duncan, 2012). Yaşam tarzı göçü, yaşam tarzına dayalı bir geçişle ilgilidir. Örneğin Kuzey Avrupa'dan kırsal Fransa'ya, İspanya'ya veya Portekiz'e, Panama veya Meksika gibi Kuzey'den Latin Amerika'ya veya aynı ülke içinde farklı bir yere taşınma, yaşam tarzı göçü sayılabilmektedir (Cohen, Duncan ve Thulemark, 2013).

Burada ülkeyi terk etmenin sebepleri arasında, daha ucuz yaşam maliyetleri, daha ılıman hava koşulları veya daha rahat bir yaşam tarzı, bir diğer ifadeyle daha iyi bir yaşam kalitesi aramak söz konusu olabilmektedir. Uzun süreli gezginler gibi onların da sabit bir referans noktası vardır ama onlar, kendi yaşam tarzlarına daha uygun yeni bir anavatan arayışı içindedirler. Dolayısıyla yaşam tarzı göçmenleri, “daha iyi” bir yaşam biçimi arayışında göç eden bireyleri ifade etmektedir (Benson ve O'Reilly, 2009). Evin nereden geldiğimizden ziyade nereye gittiğimizle ilgili olduğunu, ev aramanın insan doğasının temel bir özelliği olduğunu vurgulayan araştırmacılar, aslında yaşam tarzı göçünün mantığını açık şekilde ortaya koymaktadır (Tucker, 1994).

Hareketli yaşam tarzında evle olan karmaşık ilişki, Zhang ve Su'nun (2020) sözünü ettiği gibi bireyin ideal evini aradığı bir sürece de dönüşebilir ve bu da yaşam tarzı göçmenlerini gündeme getirebilir. Yaşam tarzı göçmenleri, genellikle varış noktalarını, kaçış veya ütopya temalı bir idealleştirme ile bireyci değerlere göre belirlemektedirler (Benson ve Osbaldiston, 2014). Yaşam tarzı göçmenleri evlerini terk etmeyi, yani başka bir ideal ev için yeni bir destinasyona gitmeyi veya köklerinin olduğu yerlere dönmeyi seçebilirler. Bu tez çalışmasında da yarı zamanlı karavancıların uzun süreli seyahatler olarak adlandırılacak geçici hareketlilikleri, tam zamanlı karavancıların yaşam tarzı hareketlilikleri ve her ikisinin de seyahatlerinin yaşam tarzı göçüne evrilme ihtimali değerlendirilmektedir. Yukarıdaki açıklamalardan yola çıkarak her iki türde hareketliliğin de karavancıların ev olgusunu sürekli ve yeniden inşa edebileceği çıkarımı yapılabilir.

Yaşam tarzı hareketlilikleri, "ev" ve "uzak" arasındaki ayrıma meydan okuyarak Germann-Molz'un (2008) "hareket halindeyken ev" kavramını güçlendirmektedir. Yaşam tarzı hareketliliği kavramı göz önüne alındığında, yaşam tarzı gezgini normallikten geçici bir kopuşu değil aktif ve süresiz tercih edilen bir yaşam tarzı seyahatini ifade etmek için kullanılır (Cohen, 2010, 2011). Yaşam tarzı gezginlerinin oluşturduğu farklı gruplar arasında ve bu grupların kendi içinde hareketliliğin uzunluğu, deseni ve derecesinde farklılıklar meydana gelebilmektedir. Ancak bu farklılıklara rağmen (Drakakis-Smith, 2007), eve bağlılık, ücretli iş ve kariyer fırsatları yerine seyahat etmeyi taahhüt etmeleri, bu grubun ortak noktasıdır (Anderson ve Erskine, 2014).

Ülkeler arasında ve ülkelerin tarihsel dönemleri arasında farklılıklar olmakla birlikte karavancılık, İsveç, Danimarka, Avustralya, İngiltere, Almanya, Portekiz gibi birçok Avrupa ve Kuzey Amerika ülkesinde sürdürülmektedir. Bu ülkelerde ve Türkiye'de de karavanını daimî bir ev olarak kullanan ve bu anlamda ikinci bir ev seçeneği olmayan önemli bir yaşam tarzı

kitlesi vardır. Hareketlilik, yaşam tarzı ve ev arasındaki bu karmaşık ilişki, daha önce karavanla yaşam tarzı bağlamında White ve White (2004) tarafından ele alınmıştır. Çalışmanın sonucunda Avustralya’da 55 yaşın üzerinde, emekli ve bir ana üssü olan Gri Göçebeler (Gray Nomads - önceki ismi “See Australia and Die – SAD”) adıyla anılan karavanda yaşam süren ya da uzun süreli seyahat eden karavancılardan geçiş halinde oldukları, bir diğer ifadeyle “ne oraya”, “ne de buraya” ait oldukları sonucuna ulaşılmıştır. Söz konusu karavancılarla ilgili alanyazında çok sayıda çalışma gerçekleştirilmiştir (Hillman, 2013; Holloway, 2007; Patterson, Pegg ve Litster, 2011; Prideaux ve McClymont, 2006).

Gri Göçebeleri kapsamına alan, Avustralya’da tam zamanlı karavan yaşamı sürdüren ve dönecek sabit bir evleri olmayan OzNomad adlı geniş topluluk, karavanla yaşam tarzının, ev-uzak ikiliğini anlamlandırmada önemli bir temsil gücüne sahiptir. Williamson, Hassanli ve Grabowski (2022) OzNomads’ın turizm sistemi içinde coğrafi bir konumla değil, aşırı hareketlilikleri ile tanımlanan ayrı bir topluluk olduğunu belirtmektedir. Bu nedenle, diğer gezginler gibi bu marjinal (marjinalite ile yerleşik toplumların normlarına aykırı seyahatler olmaları kast edilmektedir) topluluğun da turizm eğilimleri ve politikası hakkındaki tartışmalara dâhil edilmesi gerekmektedir (Kannisto, 2016, 2018; Korpela, 2020).

Karavanla yaşam/seyahat deneyiminde farklı ülkelerde, farklı şekilde adlandırılırlar da (empty-nester, snowbird, movanner, kiwi vb.) hareketli yaşam tarzını temsil eden gruplar olduğu açıktır. Hardy, Hanson ve Gretzel’e (2012) göre, karavanla gerçekleştirilen seyahatler, ABD’de ve Avustralya’da özgürlüğü, daha sıcak iklimleri ve esnekliği deneyimlemenin popüler yollarıdır. Green (1978, s. 429) araştırmasında, genel olarak karavan yaşam tarzı (RV lifestyle) ile ilgili şunlar söylenmiştir: “...aşına olunan bir konutun konforunu ve kolaylıklarını sürdürme, açık havayı deneyimleme ve diğer kampçılarla sosyalleşme konusunda güçlü bir arzuya karakterize edilir.” Bu noktada bir sonraki başlıkta açıklanacak yaşam tarzı seyahatlerde kimlik konusu gündeme gelmektedir.

2.3. Yaşam Tarzı Olarak Seyahatler ve Kimlik

Kimlik olgusu, karavanla yaşam/seyahat deneyimini etkileyen ve bu deneyimden etkilenen bir unsur olduğu için tez çalışmasında ele alınan konulardan biridir. Bu başlık kapsamında, öncelikle sosyal kimlik teorisi üzerinde durulmakta, ardından da yeni kabileler açıklanarak yaşam tarzı olarak seyahatlerin, yeni kabile oluşturup oluşturmadığı değerlendirilecektir.

2.3.1. Sosyal kimlik teorisi

Kimlik konusu köklü geçmişiyle oldukça geniş kapsamlı ve karmaşık bir olgudur. Pek çok farklı disiplinde, çok sayıda araştırmaya konu olan bu kavram, sosyal psikoloji alanında Sosyal Kimlik Teorisi'nin temelini oluşturur (Baumana, 2013; Jenkins, 2014). Turizm alanyazınında, turist deneyimini ve kimliği konu eden çok sayıda çalışma vardır. Bu çalışmalar temelde kimliği kendini bulmanın bir yolu olarak görenler (Desforges, 2000; Noy, 2004) ve zaten var olan kimliği sergilemenin bir yolu olarak görenler (Haldrup ve Larsen, 2003; Hibbert, Dickinson ve Curtin, 2013) olarak ikiye ayrılabilir.

Kimlik, sözlük anlamıyla bir kişinin kim olduğunu, bir şeyin ne olduğunu ifade eden geniş bir kavramdır. İnsanları diğerlerinden farklı kılan özellikler, duygular veya inançların toplamıdır. Bu farklılık, bireysel düzeyde ya da grup düzeyinde (üyelik bağlamında) incelenebilir. Cambridge ve Oxford sözlükleri, bu genel tanımların yanında kimlik sözcüğünü içeren pek çok farklı kavram olduğunu belirtir. Bunlardan bazıları şöyle sıralanabilir: bireysel kimlik / kollektif kimlik, kültürel kimlik, etnik kimlik, ulusal kimlik, cinsiyet kimliği, siyasi kimlik. Kimlik kavramının anlaşılmasında önemli katkıları olan pek çok mikro ve makro çalışma, kimlik sözcüğünü içeren bu kavramlara açıklık getirmeye çalışır. Kimliğin hem geniş kapsamını hem de karmaşıklığını gösteren söz konusu çalışmalar sosyoloji, tarih, felsefe, siyaset bilim gibi pek çok farklı bilim dalında, özellikle 1970'li yıllardan sonra yoğunlaşmaya başlamıştır (Cerulo, 1997).

20. yüzyıl sosyal düşüncesindeki çeşitli gelişmelerin, kimliğe dikkat çektiği ileri sürülür (Hall, 1992). Bu yüzyıldaki gelişmeler, sadece kimlik meselelerini vurgulamakla kalmaz aynı zamanda kimliği sorunsallaştırır. Kimlik krizi ya da kimlik müphemliği olarak adlandırılan ve “bireyin, kim veya ne olduğu konusundaki belirsizlik hissini” ifade eden konu, kimliğe popülerlik kazandıran dönüm noktasıdır. Hall'in (1992) de dediği gibi kimlik, doğrudan ya da dolaylı olarak sorunsal hâle geldiği zaman üzerinde düşünölmeye başlamıştır. Bunun da başlıca nedeni, sosyal, politik, ekonomik ve kültürel bağlamda yaşanan hızlı sosyal değişimlerdir. Kimlik sorunlarını ya da sorunlu kimlikleri anlamlandırmaya çalışmak, aynı zamanda normal veya normatif kimlik biçimleri sayılan kimliğin ne olduğunu da açıklama çabasıdır. Dolayısıyla kimliğin bu sorunlu yönüyle ele alınması, kimliği anlama çabalarını tetiklemiştir (Lawler, 2015).

Kimliğin ne olduğunu, nasıl geliştirildiğini ve nasıl işlediğini anlatan tek bir kapsayıcı tanım yoktur ve kimliğin anlamı, onun nasıl ele alındığına bağlı olarak değişkenlik gösterir. Kimlik konusu, felsefi temelleri olan önemli bir konudur (Bauman, 2013a) ve sosyolojideki

temel tartışmalar göz önüne alındığında, ortaya bazı kavramsal ikilemler çıkmaktadır. Kimliğe yönelik önemli açıklamalar sağlayacağı düşünülen ikilemlerin bazıları şunlardır:

- Benzerlik / farklılıkların paradoksal ilişkisi

Kişi kendisinin ya da başkasının kimliğini tespit etmeye çalıştığında, bir anlamlandırma çabası içerisine girer ve anlam her zaman etkileşim içerir. Dolayısıyla kimlik, kişiler ya da şeyler arasındaki şu iki karşılaştırma kriteri çerçevesinde anlamlandırılmaya çalışılır: benzerlik ve farklılık (Jenkins, 2014). Kimlik, etimolojik olarak Latince “idem” kelimesinden türeyen “identitas” kelimesine dayanır ki bu kelime, “aynı” anlamına gelir. Oysa kimliğin tanımında, farklılıklara vurgu yapılır. O halde kimliğin hem başkalarından farklı olunan yanları hem de ortak kimlikleri paylaşmayı sağlayan aynılıkları içinde barındıran paradoksal bir kavram olduğunu söylemek mümkündür (Lawler, 2015).

- Kapsayıcılık / dışlayıcılık

Kimlikler belirli birliktelikleri beyan eder. Bu noktada kendiliğinden meydana gelen dışlayıcılık, güç unsurlarının sınırlarını belirlediği bir kapatma sürecini, eşitsizliği, ayrımcılığı işaret eder. Kimlik, her zaman olumlu anlamlar içermez ve seçim hakkı her zaman bireyde değildir. Buradaki anlamıyla sosyal kategorilerin hepsi, farklılıkların artmasına ve benzerliklerin bastırılmasına dayanır (Scott, 1992). Ulusal kimlikler bu tür kimliklerin en önemli örneğini temsil eder. Dışlayıcılığı sınıfsal kimliğe vurgu yaparak açıklayan Bauman (2013b), yoksulların ve mülksüzleştirilenlerin, bir kimlik talep etme hakkının olmadığını belirtir. Başka bir deyişle, alt sınıf olarak nitelendirilen bu insanlara bir kimlik dayatılır ve onlara, bu duruma itiraz etme hakkı da tanınmaz. Sosyal olarak dışlanan alt sınıf kimliğinin anlamı, kimliğin olmamasıdır. Bu noktada kimliklerin arandığı, seçildiği, yapılandırıldığı, değerlendirildiği, onaylandığı veya çürütüldüğü, sosyal alanın dışında bir alan söz konusudur.

- Sosyal inşacı yaklaşım/ özcü yaklaşım

Özcülük (essentialism) yaklaşımı, kimliği bir öz olarak sunar. Bu da kimliğin sosyal ilişkilerden ziyade kişinin doğasının bir yönüyle açıklanabileceği anlamını taşır. Bahsi geçen öz kavramı, değiştirilemeyen, zamana ya da meydana gelen sosyal değişikliklere rağmen devam eden bir anlam içerir (Fuss, 1989). Kimlikleri yalnızca nesnel sosyal konumların veya koşulların bir yansıması olarak gören bu yaklaşım, kimliğin benzersiz olduğunu ve bireyin mülkiyetinde olduğunu savunur.

Sosyal inşacı yaklaşım ise kimliği, sosyal ve kolektif bir süreç olarak görür. Çünkü kimlik, sosyal ilişkiler yoluyla inşa edilir. George Herbert Mead, Norbert Elias ve Erving Goffman gibi önemli isimlerin çalışmaları, kimliğin doğuştan itibaren var olmadığı, belirli bir süreç sonunda elde edildiği görüşünü paylaşır. Mead (1934), kişinin tüm eylemlerin kaynağı olarak görülmesini reddeden anti-hümanizme vurgu yapar ve akışkanlık, parçalanma kavramları üzerinde durur. Elias (1939), kişinin gerçek kimliğinin kendi içinde kilitli olduğu algısının kimliği bir kara kutu hâline getirdiğini açıklar. Goffman (1968) ise bireysel, sosyal ve hissedilen (ego kimliği) kimlik olmaz üzere üç kimlik türü olduğunu savunur. Buna göre *bireysel kimlik*, kişinin hem kendisinde hem de başkalarıyla ilişkileri açısından benzersiz özellikleridir. *Sosyal kimlik*, kişilerin sosyal kategorilere üyelikleri nedeniyle sahip oldukları kimliktir. *Hissedilen kimlik (ego kimliği)* ise kim olduğumuzu ya da kendimiz olduğuna inandığımız öznel bir duyguyu ifade eder.

Sosyal olarak inşa edilmiş anlayışlar, sonsuza kadar sabit değildir. Bu anlayışların değişmesi çok kolay olmasa da mümkündür. Dolayısıyla kimlik de hiçbir zaman, tamamlanmış bir ürün olarak görülemez. Hiçbir birey tek bir kategori içinde yer almaz ve mensubu olduğu cinsiyet, ırk, ulus, sınıf, cinsellik vb. kategorilerden sadece biri ile tanımlanamaz. Bu kategorilerin arasındaki ilişki, iyi yönetilmelidir çünkü bağlamsal olarak belirli durumlarda belirli kimliklerin ön plana çıkacağı, belirli kimlikler arasında geçişler yapılacağı bir gerçektir.

Yukarıda yer alan ikilemlerden sonra kimlikle ilgili Woodward (2005) tarafından sıralanan şu sorulara cevap verilebileceği düşünülmektedir:

- Kimlikler nasıl oluşur?
- İnsanlar kimliklerini ne ölçüde şekillendirebilir/yeniden inşa edebilir?
- Ekonomi, yeni teknoloji, göç, etnisite, toplumsal cinsiyet gibi yapılar insanları ne kadar kısıtlar ve kimliklerini şekillendirir?
- İnsanlar sosyal yapıları nasıl etkileyebilir ve kolektif kimlikleri yeniden yaratmak için kullanabilirler?

Goffman'ın (1968) sözünü ettiği bireysel kimlik, kişiyi diğer insanlardan farklı kılan kendine özgü niteliklerle ve kişilerarası davranışlarla ilişkilidir. Sosyal kimlik, grup süreçleri ve gruplar arası ilişkileri çözümlenmeye çalıştığından, kişisel kimliği keşfetmekle ilgilenmez ve doğal olarak sosyal kimlik teorisinin tartışmasıdır. Sosyal Kimlik Kuramı, Henri Tajfel tarafından 1970'li yılların başında ortaya atıldı. Bir kişinin kendisini ne zaman ben yerine biz şeklinde değerlendirdiği, bu tür sınıflamaların duygu, düşünce ve davranışları üzerindeki

etkisinin ne olduğu, teorinin temel soruları arasında yer alır. Sosyal kimlik, kişinin bireysel kimliğinden farklıdır ve psikolojik bir sürecin takibi sonucunda oluşur.

Turner ve arkadaşlarının sosyal kategorizasyon teorisinin odağında, sosyal kimlik fenomenleri ile ilişkili olan sosyal bilişsel süreçler yer alır (Turner vd., 1987). Diğer bir ifadeyle bu teoride yalnızca bilişsel süreçlere odaklanılmaz. Ancak Tajfel ve Turner'ın (1979) gruplar arası ilişkileri temel alan sosyal kimlik teorisi, esas olarak gruplararası çatışma ve uyumda sosyal kimliğin rolüne odaklanır. Burada sosyal kategorizasyondaki gibi yalnızca bilişsel değil duygusal bir süreç de söz konusudur. Çünkü sosyal kimlik kendimizi ait olarak gördüğümüz ve görmediğimiz gruplara ilişkin duygularımızı, kim olduğumuzu ve bunun bizim için ne derece değerli olduğunu açıklar. Bu noktada devreye giren bir diğer kavram da sosyal karşılaştırmadır. Sosyal karşılaştırma, bir grubun kendi grubunu, diğer bir grupla karşılaştırmasını ifade eden karşılıklı bir süreçtir. Bu süreçte gruplar, kendi gruplarını, her zaman karşılaştırma boyutunun olumlu tarafında görme eğilimindedirler (Ellemers ve Haslam, 2012).

Bireyler bir aile içinde büyümekte, bir sınıfta eğitim almakta, bazen takım oyunları oynamakta, çeşitli organizasyonlarda çalışır; günlük yaşamlarında etnisite, cinsiyet, siyaset temelinde oluşmuş pek çok farklı grupla özdeşleşirler. Bu gruplar işlevi, büyüklüğü, uzun/kısa ömürlü oluşları, gruba duyulan bağlılık derecesi gibi parametreler bakımından değişkenlik gösteren, etkileşimli ve geçici gruplar olabileceği gibi büyük ölçekli, kalıcı, sosyal kategoriler de olabilir. Bu grupların ortak özelliği, insanların bize nasıl baktığını, bizim kendimizi nasıl gördüğümüzü belirleyecek güçte olmasıdır. Bir diğer ifadeyle eylemlerimizi, tutumlarımızı, değerlerimizi, algılarımızı ve tepkilerimizi etkileme potansiyeline sahip olmasıdır (Hogg, 2011). Dolayısıyla sosyal kimlik, bir gruba üyeliği tanımlayan niteliklerden çok daha fazlasını ifade eder.

Sosyal kimlik benlik konusu ile yakından ilgilidir. Herhangi bir sosyal kategoriye dâhil olan birey, iç grup kimliğine karşılık gelecek şekilde benliğini dönüştürür. Gruplar arası kıyaslama yapılmasındaki temel amaç, yine benlik saygısı kazanmaktır ve bu yolla birey, kendini geliştirmeye odaklanır (Hogg, 2011). Sosyal kimlik inşası sürecinde birey, kendini ait hissettiği iç grubun normlarına uygun şekilde davranış sergiler.

Başka yerlerde başka insanlarla gerçekleştirilen seyahatler, benlik algısını şekillendirmede ve benlikleri dönüştürmede önemli bir role sahiptir (Urry, 2000; Bennett, 2013). Turizm ve kimlik üzerine yapılan araştırmaların bir kısmı, seyahatin kendini bulmanın bir yolu olarak kullanıldığını ortaya koyar. Örneğin Desforges (2000) çalışmasında, kimlik ile seyahati ilişkilendirmiş; turizme, yeni kimlikler inşa etmesi bakımından önem atfetmiştir. Yazara göre

uzun mesafeli seyahat, turiste kimliğini yeniden tanımlama ve temsil etme anlamında bir deneyim birikimi sağlar. Turist biyografisi adını verdiği kavramla, Avrupa'ya edilen seyahatlerin kimlik gelişimindeki önemine dikkat çeker. Noy (2004) ise turistlerin edindikleri sayısız deneyim sonucu benliklerinde meydana gelen değişimleri, anlatılar yoluyla sergilediklerini dile getirir. Seyahat eden turistleri performans sergileyen sanatçılar şeklinde tasvir eden yazar, turistlerin seyahatlerinde temsillerle bilgilendirildiklerini ve bu seyahatler sonunda onların da kendilerine ait temsiller ürettiklerini belirtir. Deneyimlerini anlatan turistler bir bakıma dinleyici rolünden anlatıcı rolüne geçiş yapar.

Diğer bir kısım turizm araştırmacısı ise benliğin zaten var olduğunu ve seyahat etmenin yalnızca kendini göstermenin, kimliğini sergilemenin bir yolu olduğunu belirtir (Haldrup ve Larsen, 2003; Hibbert, Dickinson ve Curtin, 2013). Örneğin Anderson ve Chen (2002) çalışmalarında, tatillerin aile kimliğini harekete geçirmek ve aile bağlarını güçlendirmek için bir sahne olarak kullanıldığını belirtir. Bu örneklerden yola çıkarak bireysel ve sosyal kimliğin hem seyahatler tarafından şekillendiğini hem de seyahatleri şekillendirdiğini söylemek mümkündür. Hughes (1997) tarafından ele alınan daha eski tarihli bir çalışmada ise eşcinsel kimliğin sergilenmesinde tatillerin işlevi konu edilir. Eşcinsellik anormal bir kimlik olarak etiketlendiği için cinselliklerini açıkça ifade edemeyen gey erkekler, çoğu zaman gizlice buluşmak zorunda kalırlar. Paradoksal olarak eşcinsel bireyin kendini evinde hissedebilmesi için mecburen turist olması gerekir. Tacize uğramadan ya da tutuklanma endişesi yaşamadan kimliğini ifade edebilmek için tatil onun tek fırsatıdır. Bu çalışmanın gerçekleştiği tarih ile günümüz kıyaslandığında, eşcinsel kimliğine yönelik algıların değişmiş olabileceği, bu durumun da söz konusu kimliğin ifadesinde daha özgür olunabileceği göz önünde bulundurulmalıdır. Bu örnek aynı coğrafyada farklı tarihlerde kadın kimliği algısındaki değişime benzemektedir ve sosyal inşacı yaklaşımı doğrulayan örneklerden biridir.

Literatürde turistin, tatil deneyimi sonrasında kimliğinde meydana gelen değişimlere daha sıklıkla yer verilirken, ev sahibi toplumun kimliğinde meydana gelen değişim daha az sayıda araştırmaya konu olur (Brandth ve Haugen, 2011). Bruner (1991) turist deneyiminin, turiste kendini tamamen dönüştürmeyi vaat etmesini eleştirir. Turizm deneyiminde, turistin benliğinde/kimliğinde meydana gelen değişimin sınırlı ölçüde olduğu, yerli halkta meydana gelen değişimin ise nispeten daha derin olduğunu savunur. Turist deneyiminin ev sahibi toplum üzerindeki etkisine önemli bir örnek teşkil eden Medina'nın (2003) çalışması, Maya kültürünü ele alan etnografik bir çalışmadır. Çalışma, Belize'nin en çok ziyaret edilen eski bir Maya köyünde, geleneksel kültürel uygulamalar üzerine gerçekleştirilir. Köylülerin çoğunluğu, bu

yerli kimliği terk etmiş olsa da turizm talebine cevap vermek için ve kültürlerini turistlere karşı doğru şekilde temsil edebilmek için Antik Maya hakkında bilimsel çalışmalara başvurumaktadırlar. Köylüler, turizm amaçlı olarak atalarının kültürel geleneklerinde uzmanlık geliştirse de bu bilgiyi elde etmelerinin Maya kimliklerini geri kazanmak için yeterli temel sağlayıp sağlamadığı konusunda kararsızdırlar. Bu noktada özcü yaklaşım ve sosyal inşacı yaklaşımın bir kombinasyonu söz konusudur. Kendilerini melez anlamına gelen mestizo kimliği ile tanımlayan kişilerin sayısı, nüfus sayımlarındaki istatistiki bilgilere göre artsa da bu kişilerin kendilerini Maya etnik kimlik kategorisine ait hissedip hissetmedikleri hâlâ net değildir. Turizm bu örnek olayda, yerel halkı etnik kimliğini sürdürmeye teşvik eden önemli bir araç işlevi görür.

Bu konuya farklı bir örnek olarak Mak'ın (2003) çalışması; konumlandığı coğrafyada zaten dışlanmış bir etnik azınlık kimliğindeki bireylerin, kimlik müzakerelerinde turizmin yapıcı rolünü ele alır. 1851 yılında altının bulunması ile Avustralya, Çin'den gelen önemli bir göç dalgasına maruz kalır. Sidney'de kurulan Çin Mahallesi (China Town) ikametlerinin geçici olacağını düşünen Çinliler, zaman geçtikçe şehrin iş kollarında istihdam edilmeye başlanır. Çalışma, turizmin Çin Mahallesi ve dolayısıyla Çinli kimliğinin kabullenilmesi üzerindeki biçimlendirici etkisini, kültür ve etnisite ile ilişkisini incelemektedir. Önceleri Çin karşıtı isyanlar, kısıtlayıcı göç politikaları, Çin Mahallesi hakkında istenmeyen bir etnik getto imajı oluşturulsa da savaş sonrası dönemde, Avustralya'nın Asya-Pasifik bölgesindeki yerinin kademeli olarak kabul edilmesi, yabancı düşmanlığı politikalarından güçlü ekonomik bağlara doğru geçilmesini sağlar. 1970'lerde göç politikasındaki değişiklikler, Çinli göçmenlerin Avustralya'da Avrupalılarla aynı koşullar altında kabul edilmesini sağlar ve asimilasyon politikasının yerini, çok kültürlülük politikası alır. 15 Ağustos 1980'de Çin Mahallesi'nin resmi açılış töreni gerçekleşir ve bu tarih itibarıyla, çok sayıda turist ağırlanmaya başlar. Böylece kimlik müzakeresi sağlanmış olur.

Turizm deneyimi, yerel halk için her zaman olumlu bir kimlik inşası ile sonuçlanmaz. Brandth ve Haugen (2011) tarafından Norveç'te gerçekleştirilen bir çalışma, bu anlamda önemli bir örnektir. Çiftlik turizminin çeşitlendirilmesine yönelik güncel bir yönelim olduğunu belirten yazarlar, bu durumun gerçek çiftçiler tarafından çiftçi kimlikleriyle tezat algılandığını ifade eder. Tarım yeniden yapılandırıldığında ve çeşitlendirildiğinde, çalışan bir çiftlikten hizmet sunmaya geçiş; çiftlik nüfusunun, yeni mesleki roller ve kimlikler inşa edip etmediğiyle ilgili sorunlar yaratır. Ancak Finlandiya'da aynı direncin görülmemesi, "kimlik" olgusunda da

açıklandığı gibi kimliğin bağlamsallığına işaret eder. Bu çalışmadan yola çıkarak kimlikler arası ilişkilerin doğru yorumlanması durumunda, daha net cevaplara ulaşılabileceği bir gerçektir.

Kimlikler arası ilişkileri doğru şekilde yorumlayabilmede postmodernizm önemli bilgiler sunar. Bunun nedeni postmodernizmin kimliğe, sürekli değişen, sosyal ilişkiler içinde devamlı yeniden şekillenen ve yönlendirilen bir nitelik kazandırmasıdır. Bireysel kimlik gibi sosyal kimlik de postmodern toplumun özelliklerinden biri olan parçalanmışlıktan etkilenir ve farklı kabileler (tribe) içinde, çoklu kimlikler meydana gelir (Cohen, 2014). Bu noktada Feiffer'in (1985) post-turist kavramı ve farklı deneyim türleri arasındaki katı ayrımlar için manifestosu akla gelmelidir. Tek bir seyahat içinde bile farklı deneyimleri birleştirme eğilimindeki söz konusu turistler, çok farklı deneyimler içinde de yer alabilmektedirler. Bu noktadan hareketle bir sonraki başlıkta yeni kabilelerden ve karavancılıkla ilişkisinden bahsedilecektir.

2.3.2. Yeni Kabileler olarak karavancı kabileleri

Geç modern çağda, özel ilgi topluluklarında, nitelik ve nicelik bakımından bir değişim meydana geldiği gözlenmektedir (Delanty, 2003; Xue vd., 2019). Belirsizlik, güvensizlik, yabancılaşma ve aşırı bireyselleşme gibi modernleşme etkilerine karşı koymak için insanlar, belirli topluluklar oluşturarak bir araya gelirler (Beck vd., 1994; Delanty, 2003; Giddens, 2013; Hardy, Gretzel ve Hanson, 2013; Maffesoli, 1996, 2010). Yeni kabileler (neo-tribes) olarak adlandırılan bu topluluklar, belirli yaşam tarzlarını paylaşan, ortak çıkarlar, ritüeller ve dil çerçevesinde birbirine bağlanan bireylerden oluşan akışkan gruplardır (Asan vd., 2022; Hardy vd., 2013, s. 48). Kruvaziyer turist grupları (Kriwoken ve Hardy, 2018), snowboard grupları (Dinhopl ve Gretzel, 2018), festival müdavimleri (Dolles vd., 2018; Hannam ve Halewood, 2006) gibi pek çok örneği bulunan bu topluluklardan biri de karavan kabileleridir (Hardy vd., 2013). Yeni kabileler farklı geçmişlere sahip heterojen bir insan topluluğu olsa da olumlu bir "biz" duygusu ile bir aradadırlar ki bu da grup dinamiklerine açıklık getiren sosyal kimlik teorisi ile yakından ilgili bir oluşumdur.

Yeni kabileler terimi, 1990'larda alt kültür kavramına bir alternatif olarak ortaya çıkmıştır. Alt kültür, nispeten istikrarlı ana akım gruplarda bir arada tutulan homojen bireyler olarak tanımlanır (Bennett, 2005; Wang, 2005; Robards ve Bennett, 2011). Ancak alt kültürde geniş kültürel değerlerle uyum içinde olan dinamik grupların var oluşu yeterince kavranamaz. Oysa yeni kabileler, geçici kimlikler etrafında örgütlenebilmektedir (Wang, 2005). Maffesoli'ye (1996) göre bir yeni kabilenin üyesi olmak, uzun süreli bir üyelikten ziyade, bir ruh hali ve

yaşam tarzıyla ilgilidir. Deneyimin geçici doğasına, bireylerin özerkliğine, üyeliğin akışkanlığına ve modern toplumun yerleşik parametrelerine göre sabitlenmeyen bu kavramsallaştırma, özünde hareketlilik ve geçicilik ile karakterize edilen turizm için oldukça uygundur (Kriwoken ve Hardy, 2018).

Cova ve Cova (2002), yeni kabilelerin hem görünür hem de görünmez yönleri olduğunu ileri sürer. Görünür yönler arasında, insanların ritüeller için bir araya geldiği toplantılar/olaylar ve kabilelerin bir araya geldiği fiziksel buluşma yerleri ve sanal alanlar yer alır. Görünmeyen yönler ise kişisel ve paylaşılan deneyimler olabileceği gibi toplumu saran eğilimler ve günlük uygulamalar da olabilmektedir. Benzer şekilde Hardy, Wickham ve Gretzel (2013) de yeni kabilelerin iki açıdan farklılaştığını iddia eder: *sembolik* ve *davranışsal* unsurlar. Sembolik unsurlar arasında topluluk duygusu, bir yaşam tarzının paylaşılması ve yaşamın bir yönünün toplumsal merkeziliği yer alır. Yeni kabileler duygusal olarak birbirine bağlı insanların bir araya gelmesiyle karakterize edilirler. Turner'ın (1974) "communitas" kavramsallaştırmasıyla uyumlu görünen sembolik unsurlar sayesinde bireysel statülerin yerini sağduyulu bir iletişim ve dostluk alır (Hardy ve Robards, 2015). Davranışsal unsurlar açısından incelendiğinde ise yeni kabile üyelerinin, merkezi bir toplanma noktasına yönelme eğiliminde olduklarını ileri sürülür (Hughson, 2007). Performans alanı, kolektif kimliğin açıkça sergilendiği, kimliklerini ve üyeliklerini ifade edebildikleri yerlerdir. Bu alanlara demir atma yerleri (Cova ve Cova, 2002) ve bireylerin ortak bir zevk nedeniyle bir araya geldiği sahneler (Bennett, 2011) olarak atıfta bulunulur. Bu kabilelerin davranışsal özellikleri arasında ritüeller de vardır. Bunların işlevi, bir grubun kendine bakışını teyit etmektir (Maffesoli, 1996) ve bu sayede, bir topluluk duygusu, bir grup aidiyeti geliştirilir.

Yeni kabileler hakkındaki bu bilgilere dayalı olarak karavancıların bir yaşam tarzını paylaştıklarını ve bu nedenle modern kabilelere ait olarak kavramsallaştırılabileceklerini söylemek mümkündür. Counts ve Counts (1992) karavancı göçebeleri araştırdığı çalışmasında, onların yeni bir yere yerleştiklerinde, ev, toplum ve topluluğa dair kendi bilişsel yapılarını yeniden keşfettiklerini ve pekiştirdiklerini tespit etmiştir. Yerleştikleri yere yeni bir kişi geldiğinde, anında onunla komşu olan bu karavancılar, başta birbirlerine yabancı olsalar da malzeme ve emek paylaşımı yoluyla hızlıca arkadaş olmakta ve aile üyesi rolüne bürünmeye başlamaktadırlar. Yeni gelenin yerleşmesine yardım ederek, ona yiyecek ikram ederek, tavsiyelerde bulunarak, bilgi ve kişisel anılarını paylaşarak bağ kurmaktadır. Ancak bu çalışma, gerçekleştirildiği yıl itibarıyla de yeni karavancı kabilesinden daha çok karavancı alt kültürüne açıklık getirmektedir. Oysa Hardy, Gretzel ve Hanson (2013), karavancıların

sembolik ve davranışsal özelliklerini araştırarak bu konuda alanyazına yol gösterici bir çalışma sunmuştur.

Bu çalışmaya göre karavancının sembolik özellikleri *özgürlük arzusu, esneklik, yaşam tarzı değişikliği, üyelikte akışkanlık, kendini gerçekleştirme arzusu ve sosyal yapıların terk edilmesidir*. Birbirlerine yardım eden, birbirlerini koruyan, aralarında statülerin yarattığı engelleri yıkan, üyeliğini esnek bir şekilde sürdüren bu karavancılar, kendilerini istemedikleri yerden hemen ayrılabilme konusunda özgür hissetmektedirler. Yaşam tarzları hakkında “ötekiler”in yaptığı olumlu ve olumsuz yorumlar olduğunu belirten karavancılar, davranışsal özellikler bakımından *seyahat jargonları, davranış ritüelleri ve kamp alanını bir sahne olarak kullanmalarıyla* söz konusu kitleden ayrılmaktadırlar. Karavanın teknik yapısına ilişkin ortak bir jargonu paylaşan bu karavancılar, kamp alanlarını, diğer karavancılarla deneyimlerini paylaşacakları ve dostluk kurabilecekleri bir sahne olarak görmektedirler. Karavan rallileri gibi ortak etkinlikler ve kamp ateşi yakmak gibi ritüeller yoluyla da birlikteliklerini sürdürdükleri anlaşılmaktadır. Bu çalışmanın yeni karavancı kabileleri için en önemli bulgusu, homojen olmayan karavancı grubunu alt kategorilere ayırmasıdır ki bu da karavancıların grup içinde de belirli yönlerden farklı görüşlerin paylaşıldığı anlamına gelir. Tam da yeni kabilelerin üyelerine sağladığı özgürlüğü doğrulayan bir bulgudur.

Caldicott (2021) bahsi geçen önemli bulguyu daha da detaylandırarak yalnızca özgür kamp alanlarındaki yeni karavancı kabilesini ele almıştır. Bu niş kabilenin üyelerinin, özellikle kamp alanları ile ilgili değişken tercihleri aracılığıyla kendilerini daha geniş turist grubundan ayırmaya çalıştıkları ve ana akım karavancılara karşıt bir duruş sergiledikleri anlaşılmaktadır. Dolayısıyla yeni kabilelerin inşa ettiği sosyal kimlik kendilerini hem karavancı olanlarla hem de olmayanlarla benzer ve farklı olarak gördükleri alanlara göre karavan deneyimlerine etki etmektedir.

2.2.3. Evin geleneksel anlamı

Ev kelimesinin Batı dillerindeki kullanımları üzerine yapılan kapsamlı bir etimolojik incelemede, kelimenin köken olarak Almancada “başını koyacak yer”, İngilizcede ise “köy, mülk veya kasaba” anlamlarına geldiği tespit edilmiştir (Hollander, 1991). Rykwert (1991, s. 53) 17. yüzyılın başlarından itibaren evin hem konutu hem de çevresindeki araziye içeren bir sığınak olarak tanımlandığını belirtmiştir. Bu noktada konut ve ev arasındaki ilişkiyi, pek çok araştırmacının sorgulamaksızın aynı kabul ettiği belirtilmelidir. Oysa aralarındaki temel fark, kişilerin içinde yaşadığı bir binayı ifade eden konutun (house) somut olmasıdır. Buna karşılık ev (home), bir bina ya da bir kişinin yaşadığı yer olarak düşündüğü ve kendisini ait hissettiği

herhangi bir yer olabilir. Ginsberg'in (1999, s. 31) ifadeleri, konut ve ev farkını anlamak açısından oldukça önemlidir. Buna göre insanlar, içinde yaşadıkları mekânı düzenleyerek ve döşeyerek, hayatlarının mahrem kabuklarını inşa ederler. Konut yaşanan yerdir, ancak ev, yaşamın nasıl sürüldüğüdür. Bu bakımdan ev, bir apartman dairesi olabileceği gibi bir çadır, bir tekne veya bir karavan da olabilir. Ev, kişinin kendisini rahat hissettiği ve aidiyet duyduğu, soyut olarak zihninde oluşturduğu bir yer olabilir (The Britannica Dictionary, 2022).

Ev hem mekânsal hem de sosyal boyutları ile sosyo-mekânsal bir olgudur. Bir diğer ifadeyle ev tuğla ve harçtan daha fazlasıdır; kişiye dinlenme, huzur, sessizlik, rahatlık, sağlık ve kendini ifade etme imkânı sunan yerdir (Gilman, 1903). Ancak bu iki boyutun birbirinden bağımsız olduğu düşünülemez çünkü mekânsal bir faktör, sosyal bir faktöre etki edebilir ya da aksi olabilir. Sosyal boyutuyla ele alındığında ev, özel bir sosyal anlam ve öneme sahip, belirli türde sosyal ilişkilerin ve faaliyetlerin tamamlandığı yerdir (Saunders ve Williams, 1988).

Ev bir başka açıdan, yaşantı ve deneyim alanıdır. Burada yaşantı terimi ile kişinin o an ve mekânda gerçekleşen fiili etkileşimleri, deneyim terimi ile de bu etkileşimlerin izleri ve söz konusu izlerden derlenen izlenimler kast edilir (Gezici-Yalçın ve Düzen, 2022, s.22). Evin anlamı ve ev deneyimi üzerine tartışmalar sosyoloji, antropoloji, psikoloji, beşerî coğrafya, tarih, mimari, felsefe gibi farklı disiplinlerde gündeme gelmektedir. Bahsi geçen disiplinlerdeki pek çok araştırmacı, evi çok boyutlu bir kavram olarak ele alır ve bu çok boyutlu yapının bir gerekliliği olarak da disiplinlerarası araştırmalara duyulan gereksinimi vurgular (Saunders ve Williams, 1988).

Evle ilgili alanyazındaki ilk çalışmaların odağında, evin anlamı ve kapsamı yer almaktadır. Bu nedenle araştırmacıların, evin karmaşık ve çok boyutlu yapısını ortaya koyan çeşitli anlam listeleri oluşturduğu görülür. Nitekim psikoloji alanında Sixsmith'in (1986) gerçekleştirdiği fenomenolojik çalışma, katılımcıların geçmişteki, şimdiki ve olası ideal evleri ile asla ev olarak düşünemeyecekleri yerlere ilişkin bireysel tanımlamalarını kapsar. Çalışmanın bulguları yardımıyla oluşturulan 20 kategori (mutluluk, aidiyet, sorumluluk, kendini ifade etme, kritik deneyimler, mahremiyet vb.) sayesinde evin anlamına ilişkin genel bir bakış sağlanır. Bu kategorilerden yola çıkarak ulaşılan sonuçlara göre eve somut, daha az somut ve soyut anlamlar yüklenebildiği iddia edilir. Bu noktadan hareketle, bir kişinin ev olarak kabul ettiği olgunun bir diğeri tarafından öyle algılanmayabileceği açıktır.

Evin geleneksel anlamıyla ilgili bir başka çalışmada, psikolojik, sosyo-psikolojik ve fenomenolojik anlamlara odaklanılarak çeşitli kategoriler oluşturulmuştur (aktivitelerin merkezi, kişisel statü göstergesi, güvenli yer vb.). Després'in (1991) bu kategorizasyonunda

psikolojik açıdan ev, günlük yaşam aktivitelerinin yanı sıra duygusal ve ruhsal deneyimlere de izin verebilecek yeterli alanı sağlar. Sosyo-psikolojik açıdan ev, kişinin öz kimliğini tanımlamada önemli bir bileşen olduğu gibi aynı zamanda bireyin sosyal kimliğini de sembolize eder. Bu anlamda ev, ikamet eden kişiyle ilgili birtakım mesajlar içerir ve bu mesajları iletir. Fenomenolojik açıdan ev, dinamik bir süreçtir; kişinin hayatındaki olaylardan etkilenir ve zaman içinde değişir. Aynı zamanda onun hem geçmişi hem bugünü hem de geleceği ile bağlantı kurmasına hizmet eder.

Fiziksel bir mekân ve psikolojik bir kavram olarak ev, genellikle samimiyet, güvence, ücretli bir işin ve kamusal yaşamın baskılarından uzaklaşabilmeyi sağlayan bir sığınak gibi olumlu anlamlarla yüklüdür. Medya ve siyaset söylemlerinde, evin herkes tarafından arzulandığı varsayılır. Ancak ev, yalnızca huzurun ve sükûnetin mekânı değil aynı zamanda psikolojik gerilimlerin, çatışmaların ve şiddetin meydana getirdiği adaletsiz ilişkilerin de sürdürülebildiği bir yerdir. Ev kavramı hükümetler tarafından genellikle aile yaşamının korunması, ulusal kimliğin ve milliyetçiliğin pekiştirilmesi için sınırları belirli bir alan olarak görülür. Bu nedenle ev sahibi olmak hükümetlerce desteklenir (Bowlby, Gregory ve McKie, 1997; Saunders ve Williams, 1988).

Evin değişen anlamları sosyal sınıf, etnik köken, konut kullanma hakkı, yaş, cinsiyet gibi konular bağlamında keşfedilmeye çalışılır (Saunders, 1989). Bahsi edilen çalışmaların her biri önemli bilgiler sunsa da eve bütüncül bir bakış sağlamada yetersizdir. Nitekim Somerville'in (1997) sosyolojik ve sosyolojik olmayan literatürü sentezlediği çalışmasının zemininde de bu yetersizlik vardır. Bireyler ve gruplar için önemli sosyal, psikolojik ve duygusal anlamlar taşıyan ev olgusu, aynı anda hem fiziksel bir ortam hem sosyal bir çevre hem de kişisel ihtiyaçların tatmin edildiği bir yer olarak deneyimlenir (Smith, 1994, s. 33). Fenomenolojik çalışmalar ile sosyolojik çalışmaları yeni bir metodolojik bakışla ele alan Somerville (1997), evin anlamını sosyal fenomenoloji ile mahremiyet (mekânsal ilişkiler), kimlik (psikolojik ilişkiler) ve aşinalık (sosyal ilişkiler) kavramları etrafında inceler ve açıklar.

Bu tez çalışmasının amaç ve kapsamı bakımından evin toplumsal cinsiyet, mahremiyet ve kimlikle olan ilişkisine odaklanılmaktadır. Toplumsal cinsiyet, toplum eliyle yapılandırılan, ayrıştırılan, "kadınlık" ve "erkeklik" kavramları etrafında şekillendirilir. Toplumsal cinsiyete dayalı beklentiler ve deneyimler, evi anlamada kritik öneme sahiptir (Bowlby, Gregory ve McKie, 1997). Ev içinde cinsiyet temelli konuların, 70'li yıllardaki feminizm tartışmalarına dayalı olarak tespit edildiği ve sunulduğu görülür. Bu çalışmalardan cinsiyetin, ev içi faaliyetleri şekillendirmede kilit bir faktör olarak değerlendirildiği, dolayısıyla evin, toplumsal cinsiyetin tahakküm alanı olarak görüldüğü anlaşılır.

Evin içinde (çocuk bakımı, çamaşır yıkama, yemek pişirme, ev temizliği) ve dışında (bahçe işleri, araba bakımı) yapılan işlerle ilgili gerçekleştirilen iş bölümünün ve bunun beraberinde getirdiği otoritenin, toplumsal cinsiyetle ilişkisi kurulur. Evcillik kültürü (cult of domesticity), kadınları "ev", erkekleri ise "dünya" ile özdeşleştiren (Elshtain, 1981; Siltanen and Stanworth, 1984; Coontz, 1988) bir ideoloji sunar. Parsons'ın (1977) "sibernetik hiyerarşi" olarak tanımladığı konu çerçevesinde, yüksek enerji ve daha az bilgi gerektiren faaliyetlerin dışıl, düşük enerji ve yüksek düzeyde bilgi gerektiren faaliyetlerin ise eril olma eğilimi gösterdiği iddia edilir. Oysa Somerville (1989) bunun enerji ya da bilgi ile değil stereotiplerle ilgili oluşunu belirterek bu çerçeveye karşı çıkar. Zor veya teknik olarak görülen işlerin eril olma olasılığının daha yüksek olduğunun altını çizer. Bu noktada toplumsal cinsiyete yönelik gelişen mikro ve makro düzeyli yaklaşımların, ev içindeki rollere farklı bakış açıları getirdiği yorumu yapılabilir (Erzincan, 2022). Yine de bu durum, ilk tartışmalardan itibaren evin anlamı üzerinde toplumsal cinsiyetin rolü ve önemi olduğu gerçeğini değiştirmez. Bunun gibi mahremiyet konusu da ev ile doğrudan ilişkili olarak görülür.

Mahremiyet, kişinin diğer insanlar tarafından izlenilmediğinden veya ne yaptığının bilinmediğinden emin olarak bir şeyler yapabilmesi özgürlüğüdür. Bir diğer ifadeyle mahremiyet, gözetlenmekten kurtulmaktır. Bu noktada ev, "sahne dışında olunabilen yer" olarak görülür ve mahremiyet sağlayan alanlardan biridir (Saunders ve Williams, 1988). Tarihsel olarak mahremiyetin evin anlamı içerisine dâhil edilmesi, Avrupa'da 17. yüzyıla dayanmaktadır. Onun öncesinde ev, kişinin sahip olduğu konutla değil doğduğu yerle özdeşleştirilirdi. Devletin ailelerle kurduğu ilişkilerle ve çekirdek ailelere verdiği destekle birlikte, konut ve mahremiyet alanı olarak ev fikri oluştu. Yalnızca politik değil, toplumun ekonomik ve sosyal yapısındaki değişimler ile de 19. yüzyıldan itibaren bu sefer, ev içindeki mahremiyet alanları şekillenmeye başladı. Evde daha az ve daha çok mahrem algılanan alanlar oluştu (Somerville, 1997). Dolayısıyla mahremiyetin sınırlarının ev bağlamında zaman içinde evrildiğini söylemek mümkün; önce hane mahremiyeti konut içi ve konut dışı diyalektiği üzerinden kurgulanmakta ardından da evin iç alanlarındaki mahremiyet konusu gündeme gelmektedir. Yatak odasının daha mahrem iken misafir odaları ve salonların daha az mahrem olark algılanması örneğinde olduğu gibi. Bu alanlar, tarihi ve sınıfsal bilgiler ile toplumsal cinsiyet kavramı ışığında irdelenebilecek mekânlardır (Göregenli, 2022, s. 14).

"Ev hem doğduğumuz hem de sürekli doğmakta olduğumuz yerdir..." sözüyle Wu (1993, s. 195), mahremiyetle güçlü bir şekilde bağlantılı olan ve sürekli yeniden inşa edilen kimlik konusuna dikkat çeker. Bireyin ya da hanenin, kişisel ya da evle ilgili kimliğini yaratan, temelde ben ve öteki arasındaki diyalektiktir ki bu esasen bir sınır kontrolü diyalektiğidir (Dovey, 1985).

Ancak fenomenologlar ve sosyologlar bu diyalektiği karakteristik olarak farklı şekillerde kavrarlar. Fenomenologlara göre kimlik, bilinçli öznenin bakış açısından inşa edilir. Bunun aksine sosyologlar için kimlik, önceden var olan sosyal ilişkilerin (özellikle de sınıf, statü ve güç ilişkilerinin) eklenmesi yoluyla inşa edilir. Bu konuya yaklaşmanın bir başka yolu da öz kimlikten ziyade grup kimliğine odaklanmaktır. Grup ve benlik kimliğinin inşasında benzer örüntüler vardır ve her ikisi de sınırların belirlenmesini içerir: birinde kişisel, diğesinde toplumsal sınırlar (Somerville, 1997, s. 234).

Alanyazında evin genel anlamına dair gerçekleştirilen çalışmaların hepsinde ortak olan nokta, evin genellikle belirli bir zaman ve mekânda konumlandırıldığı gerçeğidir. Ancak ilerleyen süreçte, evi ev yapanın, o evin fiziksel yapısı ya da o mahallenin veya bölgenin doğal ve yapılı çevresinden daha fazlası olduğu anlaşılır. Bir diğer ifadeyle her ne kadar konumlandırılmış olsa da ev, söz konusu konumlarından ibaret değildir. Bunun yerine ev, bireyler ve gruplar için önemli sosyal, psikolojik ve duygusal anlamlar taşıyan yerdir (Easthope, 2004, s. 135). Evle ilgili alanyazındaki baskın ve yinelenen fikirler, evin mekân(lar), yer(ler), duygu(lar), pratikler ve/veya dünyada aktif bir var olma durumu olup olmadığını sorgular (Mallett, 2004). Ev, belirli duyguların varlığını temsil edebileceği gibi yokluğunu da temsil edebilir. Hem bireyin yaşam seyri ve hem de sosyo-kültürel tarih boyunca yeniden ve yeniden inşa edilebilir (Gurney, 1997; Pocock ve McIntosh, 2013). Dolayısıyla ev ile ilişkilendirilen davranış, tutum, değer ve kimliklerin evrensel bir açıklaması olduğu fikri, bu tez çalışmasında reddedilir.

Turizm alanında ev konusu şimdiye kadar, çoklu konut sahipliği (Hall ve Müller, 2004) ya da ev kullanımının paylaşılması (Casado-Diaz, Casado-Diaz ve Hoogendoorn, 2020) anlamlarında araştırıldı. Hareketlilik olgusunu temel alan ilk turizm çalışmaları, ikinci ev sahipliğini inceleyen araştırmalar öncülüğünde başladı. Çoklu ev sahipliğine vurgu yapılan bu çalışmalarda, evler arasındaki hareketliliğe odaklanılsa da (McIntyre, Williams ve McHugh, 2006) hareketli tek bir evin varlığından ya da hareket halinde ikamet bahsedilmedi. Ayrıca pandemi döneminde yaşanan evden çıkma yasakları nedeniyle evin hem ofis hem sınıf hem oyun alanı olarak kullanılması, ev olgusunda önemli sorgulamaları da beraberinde getirdi (Birer, Hasgöl ve Can, 2022; Eissa, 2022). Ancak hareketli yaşam tarzlarında ev olgusunun epistemolojik değişimini ve bunun turizm için anlamı henüz irdelenmediğinden bundan sonraki başlıkta öncelikle turizm bağlamında ev olgusuna, ardından yaşam tarzı hareketliliklerine ve yaşam tarzı göçüne değinilecektir.

3. YÖNTEM

Çalışmanın yöntem bölümünde araştırmanın yaklaşımına ve desenine, araştırma katılımcılarına, veri toplamada kullanılan araçlara, verilerin toplanması ve analizi sürecine, inandırıcılık için başvurulan stratejilere ve araştırmacının rolüne yer verilmektedir.

3.1. Araştırmanın Deseni

Nitel bir çalışmanın tasarlanması ön düşünceler, çalışmanın yürütülmesi sırasında atılan adımlar ve araştırma sürecinin tüm aşamalarında rol alan öğeler olmak üzere üçe ayrılmaktadır. Creswell'in (2013) bahsini ettiği ilk aşama, bu tez çalışması için oldukça kritik bir dönüm noktasını temsil eder. COVID-19 döneminde sayıları giderek artan karavancıların Youtube kanalları, araştırmacı tarafından bu dönemde ve halen takip edilmektedir. Dolayısıyla ön düşünme aşaması, söz konusu karavancıları çevrimiçi ortamlarda takip eden araştırmacı için şu soru ile başlamıştır: “Karavanları aynı zamanda evleri olan, yurtiçinde ve yurtdışında seyahat eden karavancıların bu faaliyetleri neden Türkiye’de turizm faaliyeti olarak değerlendirilmemektedir?”. Araştırmacı tez komitesine ilgili konuyu sunduğunda komite oy birliği ile kabul etmiş böylece mevcut tez konusu için araştırma süreci başlamıştır.

Bu çalışmada belirli bir yaşam tarzını benimsemiş bireyler ile onların kendi sosyal bağlamlarına ilişkin algıları hakkında etkileşime geçildiğinden yorumlayıcı (interpretative) paradigma benimsenmiştir. Bu paradigma, gerçekliğin sosyal olarak inşa edildiğini varsaymakta ve genellemelerden kaçınarak anlamayı, yorumlamayı ve bağlamlaştırmayı hedeflemektedir (Glesne, 2014, ss. 11-12). Dolayısıyla karavancılara ait gezgin yaşam tarzının, ev ve kimlik olgusuyla nasıl bir ilişkisi olduğunu karavancıların bakışından aktaran bu tez çalışması da yorumlayıcı paradigma çerçevesinde ele alınmıştır.

Sosyal olguların katılımcıların bakış açısından anlamlandırılmasını sağlayan yorumlayıcı paradigma kapsamında başvurulan pek çok araştırma deseninden biri fenomenolojidir. Bu desen, odaklandığı konular, problem türleri, disiplin arka planları, analiz birimleri, veri toplama şekilleri, veri analizi stratejileri, raporlaştırma gibi yönlerden diğer desenlerden farklılık göstermektedir (Creswell, 2013, ss. 104-105). Fenomenolojinin temel sorusu şudur: “Bir bireyin ve grubun, belirli bir fenomene (olguya) ilişkin yaşanmış deneyiminin anlamı, yapısı ve özü nedir?” (Patton, 2014, s. 104). Fenomenoloji, Edmund Husserl tarafından felsefi bir akım olarak ortaya atıldığı 20. yüzyılda, öznel deneyim ve bilinç çalışmalarına odaklanmış, ana akım pozitivist felsefe geleneğinden ayrılarak yeni bir görüşü temsil etmiştir. Akımın temel savı, deneyimin tüm bilgilerin kaynağı olduğu ve bir

olguyu/fenomeni anlamak için onun nasıl deneyimlendiğinin anlaşılması gerektiğidir (Sart, 2015, s. 70).

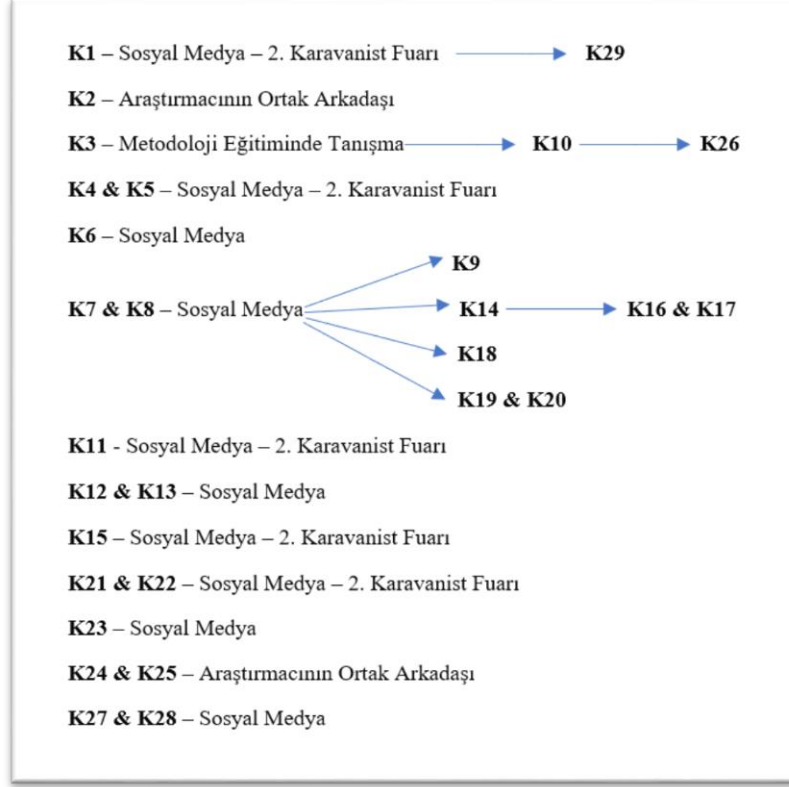
Fenomenoloji, dünyaya dair tüm bilgimizin ve anlayışımızın deneyimlerimizden geldiği fikrine dayanmaktadır (Hein ve Austin, 2001). Buna göre gerçekliğin özünde nesnellik yoktur, daha ziyade bizim gerçekliğimiz olan deneyimlerimiz ve bu deneyimlere ilişkin algılarımız vardır. Fenomenolojik bakış açısında, davranışın önceki deneyimlerin bir yansıması olduğuna inanılmaktadır; insanlar geçmiş deneyimlerinin zamansal ve mekânsal hatıralarına tepki olarak hareket etmektedirler. Bir bakıma davranış, dünyada olmanın bir ifadesi hâline gelmektedir (Keen, 1975, s. 27). Davranışın geçmiş deneyimlerimizin bir ürünü olarak düşünülmesi, eylem ve bireysel failliğin daha geniş bir sosyal bağlama gömülü olduğunu ifade etmektedir. Her bir deneyim geçmiş deneyimlere yanıtıdır veya bunlarla bağlantılıdır. Bu nedenle, fenomenolojik bir bakış açısıyla deneyimi "an" olarak incelemeye çalışmak, bireyin mevcut deneyime getirdiği benzersiz anlayışları kaçırmaktır (Spencer, Pryce ve Walsh, 2014, s. 88).

Fenomenolojinin yorumlanmasında en çok üzerinde durulan yaklaşımlar; bilinen şeyin ne olduğuna odaklanan betimleyici fenomenoloji ve olan şeyin ne olduğuna odaklanan yorumlayıcı fenomenolojidir. Yaşanmış deneyimlerin tanımlanmasından ziyade nasıl anlaşıldığı ve yorumlandığı konusu gündeme geldiğinde Heidegger'in yorumlayıcı fenomenolojisine başvurulmaktadır (Pernecky ve Jamal, 2010; Wassler ve Kirillova, 2019). Bu tezde ele alınan fenomen, karavanla yaşam/seyahat deneyimidir. Bu deneyim, kısa süreli seyahatleri sırasında karavanlarını ev olarak kullanan ya da sabit bir evi olmaksızın tamamen karavanda yaşamını sürdüren karavancılardan deneyimini ifade etmektedir. Dolayısıyla bu tez çalışmasında, yorumlayıcı fenomenoloji kapsamında yarı zamanlı ve tam zamanlı karavancılardan deneyimleri üzerinden karavanda yaşamın ortak anlamlarının anlaşılması ve yorumlanması amaçlanmaktadır.

1.2. Araştırmanın Katılımcıları

Bilindiği üzere nitel araştırmalar genelleme kaygısı gütmendiğinden, araştırmacılar rastgele seçimi anlamlı kılacak kadar büyük gruplarla çalışmamaktadırlar. Aslında yorumlayıcı paradigmanın benimsendiği tüm araştırmalarda, katılımcıların her biri, amaçlı olarak çalışmada yer almaktadır (Glesne, 2014, s. 59). Amaçlı örneklem seçimindeki mantık, araştırmanın daha derinlemesine yapılabilmesi için araştırmaya mümkün olan en fazla bilgiyi sunacak katılımcıları dâhil etmektir. Bu tez çalışmasında da öncelikle incelenen fenomeni deneyimlemiş kişileri tespit etmek için amaçlı örnekleme yöntemi kullanılmıştır ancak araştırmanın ilerleyen aşamasında, sahadaki ilk görüşmeden itibaren katılımcıların referansları ile başka katılımcılara

da erişilmiştir (bkz. Şekil 2). Bu nedenle kartopu örnekleme de başvurulmuştur (Patton, 2014, ss. 228-242).



Şekil 2: Katılımcılara Erişim Kaynakları
Kaynak: Araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

Fenomenolojik çalışmalarda, ele alınan olguyu bütün yönleriyle deneyimleyen bir grup bireyle çalışmak esastır. Bu grubun büyüklüğü ile ilgili farklı öneriler söz konusudur; 3-4 kişi ile 10-15 kişi arasında değişen heterojen bir grup büyüklüğünü öneren Creswell (2013, s.78, 157), 1’den başlayıp 325’e kadar çıkan örneklem büyüklüklerini de gördüğünü vurgulamaktadır. Polkinghorne (1989) ise katılımcı sayısının 5 ila 25 arasında değişebileceğini belirtmiştir. Ancak Patton’ın (2014, s. 244) da dediği gibi örneklem büyüklüğü araştırmanın yapısına göre değişkenlik gösterir ve bu anlamda standart bir sayıdan söz etmek mümkün değildir. Dolayısıyla bu tez çalışmasında da 39 katılımcı ile temas kurulsa da (Araştırmacının Günlüğü) bunlardan ancak 21’i ile iletişim sürdürülebilmiştir. Bilgilerin tekrar etmeye başladığı doygunluk noktasında ise veri analizi aşamasına geçilmiştir (Lincoln ve Guba, 1985, s. 202).

1.2.1. Katılımcıların belirlenmesi

Araştırmanın örneklemini olarak 4 Haziran 2021 tarihli komite toplantısında aşağıda listelenen 20 Youtube kanalı önerilmiştir (bkz. Tablo 3). Bu kanalların seçiminde abone sayıları dikkate alınmıştır ve ilgili kanalların içeriklerinde karavanları ile hareket halinde olan bireylerin yaşam hikayeleri bulunmaktadır. Bir anlamda bu kanallar, kanal sahiplerinin karavan yaşamlarına ilişkin tuttıkları dijital günlüklerdir.

Tablo 3. Katılımcı Belirlemede İlk Aşama

No	Youtube Kanalının Adı	Abone Sayısı	Video Sayısı
1	Trail of Us	287 B	128
2	Yolcuların Dikkatine	181 B	98
3	Hello People	163 B	131
4	Biz Evde Yokuz	120 B	85
5	Mayavanlife	90,3 B	129
6	Oralar Nereler	85,7 B	155
7	Gezigezive	81,9 B	109
8	Düş Yola	71,8 B	179
9	Rotasızlar	71,1 B	136
10	Mücbir Seyyah	64,8 B	247
11	365 Gün Doğadayız	64 B	87
12	Deneme Tahtası	52,9 B	555
13	Zoe Bus Life	51,6 B	33
14	Seyyarhane	40,1 B	81
15	Eyvah Kocam Karavan Aldı	24,9 B	142
16	Efsane Yollarda	24,3 B	143
17	İlkerCE	21,2 B	76
18	Ertan Çalışkan	18 B	101
19	Çaylak İhtiyar	16,8 B	224
20	Camperbees	9,65 B	8

Kaynak: Araştırmacı tarafından 4 Haziran 2021 tarihinde oluşturulmuştur.

Araştırmanın katılımcılarını belirleme süreci içerisinde, 4 Eylül 2021 tarihinde gerçekleştirilen Bursa Kamp ve Karavan Festivali'ne gidilerek listedeki Youtube kanalı sahiplerinden festivale katılanlarla irtibata geçmek amaçlanmıştır. Üç kanalın sahibi bu festivale katılım göstermiştir. Araştırmacı bunlardan ikisi ile festivalde iletişime geçmiştir. Ancak her iki görüşme talebi de olumsuz sonuçlanmıştır. Aralık 2021 tarihine kadar sosyal medya hesapları aracılığıyla geriye kalan 18 kanal sahibine ulaşılmaya çalışılmıştır. Ancak aralarında bu kanal sahiplerinden birkaçının da olduğu karavancılarla gerçek anlamda ilk temas, 8-16 Ocak 2022 tarihleri arasında İstanbul'da gerçekleşen II. Karavanist Fuarı'nda olmuştur. 8 ve 10 Ocak tarihlerinde, iki gün boyunca yapılan saha çalışması ile sekiz katılımcıdan görüşme için onay alınmıştır. Esas saha çalışmasından önce gerçekleştirilen bu keşif çalışması, araştırmanın potansiyel katılımcılarını tanımak, araştırma süreciyle ilgili beklentilerini ve

endişelerini netleştirmek, araştırmanın etik yönlerini katılımcılarla tartışmak için önemli bir aşamayı oluşturmuştur. Dolayısıyla esas saha çalışmasının başladığı Eylül 2022'ye kadar geçen

bir seneyi aşkın sürede (Haziran 2021 – Ağustos 2022 arasında) araştırmacı, katılımcıları belirlemeye çalışmıştır.

1.2.2. Katılımcıların özellikleri

Nitel bir çalışmanın tasarlanmasında Creswell'in (2013) üzerinde durduğu önemli bir konu araştırma etiğidir. Etik konusu kapsamında, araştırma katılımcılarını deşifre edecek bilgilerin saklı tutulması önerilmektedir. Bu nedenle araştırmanın tüm katılımcılarına K1'den K29'a kadar kod adlar verilmiştir. Araştırmanın analiz birimi deneyimlerdir. Karavanda birlikte yaşayan çiftler, görüşmelerde iki ayrı katılımcı olarak kodlansa da temel alınan birim, kişi sayısı değil bu kişilerin karavanla yaşam/seyahat deneyimleridir.

Tablo 4. Katılımcıların Genel Bilgileri

No	Kod Adı	Cinsiyet	Yaş	Eğitim Durumu	Meslek		Medeni Durum
					Kamu	Özel	
1	K1	E	56	İlköğretim	-	Tiyatro Sanatçısı	Bekar
2	K2	E	32	Lisans	Memur	-	Evli
3	K3	K	47	Lisansüstü	Öğretim Üyesi	-	Evli
4	K4	K	34	Lisans	-	İçerik Üretici	Evli
5	K5	E	47	Lise	-	Karavan İmalatçısı	
6	K6	E	39	Lisans	Öğretmen	-	Bekar
7	K7	K	30	Lisans	Öğretmen	-	Evli
8	K8	E	31	Lisans	-	Elektrik & Elektronik Teknisyeni	Evli
9	K9	E	58	Lise	-	Kaptan & Karavan İmalatçısı	Evli
10	K10	K	38	Lisansüstü	-	Diş Hekimi & Yoga Eğitmeni	Bekar
11	K11	K	47	Lise	-	Karavan Danışmanı & Distribütörü	Bekar
12	K12	K	33	Lisans	Öğretmen	-	Evli
13	K13	E	34	Lisans	Öğretmen	-	Evli
14	K14	E	41	Lisans	-	Özel Sektör Genel Müdür Yardımcısı	Bekar
15	K15	E	52	Lisans	-	Elektronik Güvenlik Sistemler Uzmanı	Evli
16	K16	K	39	Lisans	-	Yoga Eğitmeni & Tasarımcı	Evli
17	K17	E	38	Lisans	-	Bilgisayar Yazılımcısı & Tasarımcı	Evli
18	K18	E	40	Lise	-	Fiber Teknolojileri Teknik Müdür	Bekar
19	K19	K	32	Lisans	Gümrük Müşaviri	-	Evli
20	K20	E	35	Lisans	Gümrük Müşavirliği Çalışanı	-	Evli
21	K21	K	33	Lisans	-	Tiyatro Sanatçısı	Evli
22	K22	E	42	Lisansüstü	-	Tiyatro Sanatçısı & Oyun Yazarı	Evli
23	K23	K	40	Lisans	-	Pasta Şefi	Bekar
24	K24	K	53	Lisans	-	Emekli Maden Mühendisi	Evli
25	K25	E	55	Lisans	-	Emekli Maden Mühendisi	Evli

26	K26	K	39	Lisansüstü	-	Sigorta Uzmanı	Evli
27	K27	K	35	Lisansüstü	-	Mimar	Evli
28	K28	E	33	Lisans	-	Özel Sektör Yönetici	Evli
29	K29	E	67	Lisans		Emekli Bilgisayar Programcısı	Evli

Kaynak: Araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

Katılımcıların cinsiyetleri, yaşları, eğitim durumları, meslekleri ve medeni durumlarına ilişkin bilgiler Tablo 4’te özetlenmektedir. Bu bilgilere tez verilerinin toplanması sürecinde ulaşıldığından bilgilerin geçerliliği de bu tarihler ile sınırlıdır. Katılımcıların genel bilgilerinde görüldüğü üzere 29 katılımcıdan yedisi bekar, 22’si evlidir. Evli olanlardan sekizi ile çift halinde görüşme yapılmıştır. Bekar kadın karavancılar ise K10, K11 ve K23’tür. Araştırmaya dâhil olan katılımcılardan yaşları en büyük olanı K29 (67), en küçük olanı ise K7’dir (30). Araştırmada 40’lı yaşlarında yedi, 50’li yaşlarında beş ve 60’lı yaşlarında da bir katılımcı bulunmaktadır. Dolayısıyla katılımcıların yarısından fazlasının (16 katılımcı) 30’lu yaşlarında olduğu görülmektedir. Lisansüstü eğitimini tamamlayan beş katılımcı vardır ve bir katılımcı ortaokul, dört katılımcı da lise mezunudur. Geriye kalan 19 katılımcı, üniversitelerin farklı bölümlerinde lisans eğitimlerini tamamlamışlardır.

Katılımcıların meslekleri açısından bir değerlendirme yapmak gerekirse özel sektör deneyimi olan (21 katılımcı) katılımcılar, çoğunluğu oluşturmaktadır. Meslek çeşitliliğinin yüksek olduğu katılımcılar arasında emekli olanlar K24&K25 çifti ile K29 kodlu katılımcıdır. Öğretmenlerin (K6, K7, K12, K13), tiyatro sanatçıların (K1, K21, K22), yoga eğitmenlerinin (K10, K16) ve gümrük çalışanlarının (K19, K20) dışında aynı mesleğe mensup katılımcılar bulunmamaktadır. Burada dikkati çeken bir nokta da karavan sektörüyle ilgili meslekleri olan karavancıların olmasıdır. Bahsi geçen katılımcılardan K5, kendine ait atölyede müşterilerin istekleri doğrultusunda getirdikleri araçları motokaravan hâline dönüştürmektedir. Aynı işlemi kendine ait bir yeri olmaksızın sürdüren K9 ise otobüslerin karavanlara dönüştürülmesini profesyonel şekilde gerçekleştirmektedir. Uzun yıllar ithal karavanların satış sonrası hizmetlerinden sorumlu olan K15 ise şu anda otomobil bakım ve onarımı yapan, motosiklet satan, araç kiralayan bir işletmenin sahibidir.

1.3. Veri Toplama Araçları

Fenomenolojik çalışmalarda veri toplama aşaması, katılımcılarla derinlemesine ve çoklu mülakatlar yapılmasını gerekli kılmaktadır. Bunun yanında veri kaynakları olarak gözlemlere başvurulduğu, günlüklerin tutulduğu, dokümanların incelendiği de görülebilmektedir (Creswell, 2013, s. 81). Bu araştırmada ise temel veri kaynaklarını görüşmeler ve günlükler oluşturmaktadır.

1.3.1. Günlük

Araştırmacı 9 Haziran 2021 tarihi itibarıyla günlük tutmaya başlamış, bu günlük notlarının tek bir yerde toplanması adına günlüğü MAXQDA programına aktarmıştır. Araştırma katılımcılarının 14'ünün karavan yaşamlarını düzenli olarak seyirciye ulaştıran bir Youtube kanalı bulunmaktadır. Katılımcılarla yapılan derinlemesine görüşmeleri desteklemek üzere ilgili kanallardan veri alınabilmesi için katılımcıların hem yazılı hem de sözlü onayları alınmıştır. Ancak bu Youtube kanallarının analiz edilmesi neticesinde katılımcıların kimlikleri açığa çıkacağından, bağlantı adresi vererek analiz etmek yerine ilgili videoların analizi için MAXQDA programındaki açıklama (paraphrase) seçeneği ve günlük kullanılmıştır. Böylece araştırmacı söz konusu açıklamalarla kodlamalarını zenginleştirebilmiştir. Aslında bu açıdan değerlendirildiğinde doküman analizi ile elde edilecek veriler, günlük yardımıyla anonimleştirilerek analiz edilmiştir. Bunun haricinde günlükte yer verilen diğer konular şu şekilde özetlenebilmektedir:

- Araştırmanın seyrini değiştiren gelişmeler (görüşme sorularının revize edilmesi, danışan-danışman görüşmesinde alınan kararlar vb.),
- Karavan yaşamıyla ilgili izlenen filmler, belgeseller ve okunan kitaplar,
- Araştırmayı yürütmeye yetkinlik kazanabilmek için alınan eğitimler,
- Başka disiplinden bir araştırmacıyla yapılan sohbetler ve teze yönelik alınan geribildirimler,
- Katılımcılarla yapılan görüşmelerden sonra yapılan değerlendirmeler,
- Veri analizi sürecinde, kod-tema ilişkisi bağlamında olgunlaşmamış düşünceler.

1.3.2. Görüşme

Yaşanmış deneyimler fenomenolojiye temel teşkil etmektedir ve bu deneyimlere ilişkin en doğru veri toplama aracı da görüşmelerdir (Rubin ve Rubin, 2005, s. 64). Veri toplama aracı olarak yarı yapılandırılmış görüşme tercih edilmiş, böylece görüşme esnasında soruların sıralamasını ve cümle yapılarını değiştirme, gelişen yeni durumlara göre soru ekleyip çıkarma gibi konularda araştırmacı özgürleştirilmiştir (Patton, 2014, s. 349).

Alanyazın ve araştırma amaçları doğrultusunda hazırlanan soru formu için dört uzmanın görüşüne başvurulmuştur. Bu uzmanlardan ikisinin doktorası sosyoloji alanında, diğer ikisinin ise turizm işletmeciliği alanındadır ve sosyologlardan biri aynı zamanda nitel araştırma uzmanıdır. Araştırmacıların önerileri doğrultusunda soru formu yeniden düzenlenmiştir ve bu süreç, 29 Ağustos – 1 Eylül 2022 tarihleri arasında gerçekleşmiştir. Tam zamanlı karavancılar (EK 1) ile yarı zamanlı karavancılar (EK 2) için ayrı ayrı hazırlanan soru formu iki bölümden

oluşmaktadır. Birinci bölümde katılımcılarla ilgili genel bilgilere ve hareketlilik yapılarına ilişkin dört soru, ikinci bölümde deneyimin özünü, ev ve kimlik olgularıyla ilişkisini anlamak için 12 soru sorulmuştur.

3.4. Verilerin Toplanması Süreci

Nitel yaklaşımla gerçekleştirilen bir araştırmanın süreci, nicel araştırmada olduğu gibi katı değildir (Glesne, 2014, s. 82). Nitekim başlangıçta karma desen ile kurgulanan bu tez çalışmasının da alanyazın taraması derinleştikçe fenomenolojik desene daha uygun olduğu anlaşılmıştır. Görüşme formu da bu nedenle revize edilmiş, görüşme soruları hem nicelik hem de nitelik bakımından iyileştirilmiştir. Ancak Anadolu Üniversitesi Sosyal ve Beşerî Bilimler Araştırma ve Yayın Etiği Kurulu'nun 27.01.2022 tarihinde verdiği Etik Kurul Kararının (EK 3) bozulmasını gerektirecek büyük çapta bir değişikliğe gidilmemiştir.

Araştırmanın potansiyel katılımcılarıyla sahaya çıkmadan önceki bir ay boyunca telefon ile (Ağustos 2022) temas kurulmuştur. Kabul edenler gönüllük esasına göre araştırmaya dâhil edilmiştir. Araştırmanın veri toplama süreci Tablo 4'te özetlenmektedir.

Tablo 5: *Araştırmanın Veri Toplama Süreci*

No	Görüşmeci Kodu	Görüşme Süresi	Görüşme Tarihi	Görüşülen Yer
1	K1	01:26:53	1.09.2022	İstanbul Kamp Doctor Karavan Parkında - Katılımcının Hareketli Evi Önünde
2	K2	01:04:45	5.09.2022	Eskişehir – Anadolu Üniversitesi Araştırmacının Ofisinde
3	K3	59:52	7.09.2022	Eskişehir – Anadolu Üniversitesi Katılımcının Ofisinde
4	K4*	59:35	8.09.2022	İzmir Dikili – Katılımcıların Karavan Yapımı Atölyesinde
5	K5*	59:35	8.09.2022	İzmir Dikili – Katılımcıların Karavan Yapımı Atölyesinde
6	K6	50:50	8.09.2022	İzmir Merkez – Katılımcının Sabit Evinde
7	K7*	01:24:08	10.09.2022	Çanakkale Bozcaada Akvaryum Koyu - Katılımcının Hareketli Evi Önünde
8	K8*	01:24:08	10.09.2022	Çanakkale Bozcaada Akvaryum Koyu - Katılımcının Hareketli Evi Önünde
9	K9	01:02:26	12.09.2022	Balıkesir Akçay Güre- Katılımcının Hareketli Evinde
10	K10	01:13:29	13.09.2022	Zoom Platformu
11	K11	01:08:00	14.09.2022	İstanbul – Midpoint Forum İstanbul (Restoran)
12	K12*	01:39:10	14.09.2022	Zoom Platformu
13	K13*	01:39:10	14.09.2022	Zoom Platformu
14	K14	01:53:30	15.09.2022	İzmir Karşıyaka – 80's Cafe
15	K15	01:16:45	16.09.2022	Muğla – Servis Fix İşletmesi Bahçesi
16	K16 *	01:14:42	17.09.2022	Muğla Datça Ovabükü Koyu - Katılımcının Hareketli Evi Önünde
17	K17*	01:14:42	17.09.2022	Muğla Datça Ovabükü Koyu - Katılımcının Hareketli Evi Önünde
18	K18	52:39	20.09.2022	Zoom Platformu

19	K19*	01:51:58	21.09.2022	Zoom Platformu
20	K20*	01:51:58	21.09.2022	Zoom Platformu
21	K21 *	01:26:08	25.09.2022	Zoom Platformu
22	K22*	01:26:08	25.09.2022	Zoom Platformu
23	K23	01:04:49	26.09.2022	Zoom Platformu
24	K24*	02:02:42	28.09.2022	Zoom Platformu
25	K25*	02:02:42	28.09.2022	Zoom Platformu
26	K26	02:39:20	30.09.2022	Zoom Platformu
27	K27 *	03:10:19	01.10.2022	Zoom Platformu
28	K28*	03:10:19	01.10.2022	Zoom Platformu
29	K29	01:33:27	05.10.2022	Whatsapp Masaüstü Uygulaması
TOPLAM		30:55:27		

*: Araştırmaya çift olarak dahil olan katılımcılar.

Kaynak: Araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

Veri toplamaya geçişi temsil eden pilot çalışmalar hakkında Glesne'nin (2014, s. 151) görüşü şu şekildedir: pilot görüşmelere dâhil olan katılımcılar, çalışılmak istenen hedef katılımcılar arasından seçilmelidir. Bu görüş doğrultusunda pilot uygulama için araştırmacının görüşme talebini kabul eden ilk karavancı (K1) tercih edilmiştir. Ancak yapılan pilot çalışma, araştırma planında hiçbir değişikliğe neden olmadığı gibi elde edilen veri içeriğinin zenginliğinden dolayı bu katılımcı da araştırmaya dâhil edilmiştir.

Görüşmelerde görüşmenin yeri ve zamanı, katılımcıların istekleri doğrultusunda belirlenmiştir. Tablo 5'te de görüldüğü gibi 01.09.2022 tarihinde başlayan ve 05.10.2022 tarihinde sona eren görüşmeler, 50 dakika ile 3 saat 10 dakika arasında değişen sürelerde gerçekleşmiştir. Görüşme öncesinde, araştırmacı her bir katılımcıdan yazılı ve sözlü olarak izin almıştır (EK 4) ve verileri kayıt altına alabilmek için ses kayıt cihazı kullanmıştır.

Veri toplama sürecinde yarı yapılandırılmış görüşmenin doğasına uygun olarak görüşme sırasında ek sorular sorulabilmiş, ek açıklamalar yapılabilmiş ve soruların sıralaması değiştirilebilmiştir. Katılımcıları yönlendirmekten kaçınan araştırmacı, irdeleme soruları ile (örnek verebilir misiniz, açıklayabilir misiniz vb.) mümkün olduğunca çok veri elde etmeyi amaçlamıştır. Görüşmelerin sonunda katılımcıya “Bir durum olursa size tekrar dönebilir miyim?” şeklinde bir soru sorarak bir anlamda tekrarlı görüşmenin önü açılmıştır.

3.5. Verilerin Yönetimi ve Analizi

Araştırma kapsamında gerçekleştirilen görüşmelerdeki veriler, tümevarımsal (inductive) olarak analiz edilmiştir. Çünkü verilerin analizinde mevcut bir çerçeve kullanılmamış bunun yerine veri içindeki örüntüler, temalar ve kategoriler keşfedilmeye çalışılmıştır (Patton, 2014, s. 453). Bir diğer ifadeyle araştırmacı şu soruyla hareket etmiştir: “Veri bana karavanla

yaşam/seyahat deneyiminin özüyle ilgili ne söylüyor?”. Bu araştırmada veriler, karavanla yaşam deneyimine ilişkin birer ipucu ve kanıt niteliği taşımaktadır. Söz konusu verilerin etiketlenerek karşılaştırılabilir hâle getirilmesi amacıyla kodlamalar yapılmış, ardından kodların aralarındaki ilişkilere, benzerliklere ve farklılıklara dayalı olarak da kategoriler belirlenmiştir. Son olarak da bu kategorilerin karşılaştırılmasıyla temalara ulaşılmıştır.

Fenomenolojik analiz, yapılandırılmış şekilde gerçekleştirilebilmektedir. Örneğin Moustakas’a (1994) göre ilk olarak incelenen fenomenle ilgili kişisel deneyimler betimlenmektedir ki bu aslında betimleyici fenomenolojinin önerdiği araştırmacının kendini paranteze alması işlemidir. Ardından verideki anahtar ifadeler listelenerek tekrar etmeyen, örtüşmeyen ifadeler ortaya çıkarılmakta ve önemli ifadelerden temalara, diğer ifadeyle “anlam birimlerine” ulaşılmaktadır. Dokusal ve yapısal olarak iki farklı türde betimlemeler yapılan bu analizde *dokusal betimleme*, deneyimle ilgili ne olduğu üzerinde dururken; *yapısal betimleme* ise deneyimin nasıl gerçekleştiğine odaklanmaktadır. Analizin son aşamasında ise bu betimlemeler birleştirilerek fenomenin karma betimlemesi ortaya çıkarılmaktadır (Creswell, 2013, ss. 193-195). Ancak bu çalışmada bu türde bir yapılandırılmış veri analizi süreci takip edilmemiştir. Çünkü böyle bir çerçeve, araştırmanın hem yorumlayıcı fenomenoloji yaklaşımına hem de tümevarımsal analiz yaklaşımına ters düşmektedir. Ayrıca önerilen analiz şeması, psikolojideki fenomenler için daha uygunken turizm gibi diğer sosyal bilim alanlarındaki fenomenler için standart hâle getirilemeyecektir.

Araştırmada veri analizinin daha pratik şekilde yapılabilmesi, verilerin kolaylıkla filtrenilebilmesi, görselleştirilebilmesi ve sürecin belgelendirilebilmesi (Glesne, 2014, s. 284) için bilgisayar destekli nitel veri analizi yazılımlarından MAXQDA’ya başvurulmuştur. Araştırmacıya veri yönetiminde pek çok kolaylık sağlayan bu ve buna benzer yazılımlar aslında sadece veri depolamayı, kodlamayı, geri çağırma ve birleştirmeyi kolaylaştıran araçlardır. Araştırmacı veri analizini yine kendisi yapmaktadır (Bazeley ve Jackson, 2015, s. 3; Creswell, 2013, s. 201; Patton, 2014, s. 442). Lewins ve Silver’in (2007, s. 8) da dediği gibi uzman olan kişi araştırmacıdır. Yorumlama sürecinin kontrolü, yazılımı kullanırken de halen araştırmacıdır ve yazılım paketindeki araçlardan hangisinin analiz yaklaşımını en iyi şekilde kolaylaştıracağına da yine araştırmacı karar vermektedir.

Tez çalışması için açılan MAXQDA proje dosyasına, öncelikle deşifre edilen görüşme metinleri aktarılmıştır. Veri dökümü (ses kayıtlarının metin hâline getirilmesi) analizin ilk aşamasını oluşturmaktadır. Alanyazında verilerin tanınması ve veriye bütüncül bir bakış sağlanması, bu yolla da veri hakimiyetinin oluşması amacıyla veri dökümünün araştırmacı

tarafından gerçekleştirilmesi önerilmektedir (Çolak ve Kabakçı-Yurdakul, 2016, s. 109). Ancak araştırmacı, araştırma sürecindeki zaman kısıtlılığı nedeniyle bu aşamada desteğe ihtiyaç duymuştur. Verilerin genel anlamını araştırmak amacıyla verileri defalarca okuyan ve dinleyen, zihin haritaları (mind map) çıkaran, çizimlerle genel bir resme ulaşmaya çalışan araştırmacı, veri dökümünün araştırmacı tarafından gerçekleştirilmesiyle ilgili kesin yargıların gözden geçirilmesi gerektiğini düşünmektedir. Çünkü araştırmacı yüksek lisans tezinde verilerini kendi deşifre etmiştir ve böylece veri dökümü sürecini, doktora tezindeki süreçle karşılaştırma fırsatı bulmuştur. Araştırmacı, döküm sırasında verinin anlamına değil veriyi doğru şekilde dökmeye odaklandığından aslında onun için veri analizi, veri dökümü aşamasında değil makro analizde başlamaktadır (Araştırmacının Günlüğü).

Verilerin dökümü, görüşmelerdeki kronolojiyi takip etmiş, 03.09.2022 tarihinde başlamış, 26.10.2022'de sona ermiştir. Verilerin genel anlamını araştırmak amacıyla, araştırma sorusu çerçevesinde makro analiz (initial analyse) yapılmış, böylece verilerden bir bütün olarak anlam çıkarılmaya çalışılmıştır (Kabakçı-Yurdakul, 2016, s. 8-20). Ardından araştırmacının katılımcılarından onay alınmış, redaksiyon önerileri varsa bunlar gerçekleştirilerek tekrar onaylarına ve olurlarına sunulmuştur. MAXQDA yazılımına aktarılan verilerin, araştırmacı tarafından mikro analizi de tamamlandıktan sonra, rastgele seçilmiş iki katılımcıya ait deşifreler, tez danışmanı tarafından analize edilmiş, bu yolla uzman incelemesi çalışması gerçekleştirilmiştir. Bundan sonraki aşamada ise elde edilen kod ve temalardan yola çıkılarak araştırma bulgularına ulaşılmış ve bulgular raporlaştırılmıştır.

3.6. Verilerin İnanırcılığı

Nicel araştırmalarda kullanılan geçerlilik ve güvenilirlik kavramları yerine nitel araştırmalarda inandırcılık kavramı kullanılabilir. Araştırmanın olası ve aktarılabilir olduğunu birtakım ölçütler üzerinden açıklamak (Glesne, 2014, s. 65-67) anlamına gelen inandırcılık, bir bakıma bulguların doğruluğunun değerlendirilmesi teşebbüsüdür (Creswell, 2013, s. 249). Bu tez çalışmasında inandırcılığı arttırmak üzere başvurulan yöntemler şu şekilde sıralanabilecektir (Creswell, 2013, s. 250-253; Creswell, 2014, s. 201-202):

1. Uzun Süreli Katılım: Katılımcıları tanımak, onların güvenini kazanmak, karavanda yaşam deneyimlerine ilişkin bilgiler edinmek, araştırma süreciyle ilgili beklentilerini ve endişelerini netleştirmek, araştırmanın etik yönlerini katılımcılarla tartışmak gibi amaçlarla yapılan keşif niteliğindeki saha çalışmaları (Bursa Kamp ve Karavan Festivali ve II. Karavanist Fuarı)

2. Çeşitleme: Araştırmacı günlüğü, görüşmeler ve anonimleştirme kaygısıyla günlüğe kaydedilen Youtube kanalı verileri ile veri çeşitliliği; tam zamanlı ve yarı zamanlı karavancılarının araştırmaya dâhil edilmesiyle sağlanan katılımcı çeşitliliği
3. Çalışmanın Başlangıcında Araştırmacı Önyargılarının Açıklanması: Araştırmacının, araştırmaya etkisi olabileceğini düşündüğü önceki deneyimlerini, eğitimlerini, önyargılarını ve oryantasyonlarını yansıtıcı günlüğüne kaydetmesi
4. Üye Kontrolü: Katılımcıların veri dökümlerinin ve elde edilen bulguların doğruluğuna ilişkin görüşlerinin alınması
5. Zengin, Yoğun Betimleme: Araştırmacının, bulgular hakkında yaptığı yoğun betimlemelerin, başka araştırmacılar tarafından benzer çalışmaları gerçekleştirip gerçekleştiremeyecekleri ile ilgili ipucu vermesi
6. Dış Denetimler: Tez izleme komitesinin görüşme sorularını hazırlama sürecindeki katkıları, görüşme sorularına ilişkin uzman görüşlerinin alınması, görüşmeler tamamlandığında ve veri dökümü gerçekleştiğinde araştırmacının danışmanı ile görüşmesi, verilerin kodlanmasında akran incelemesi ve tez komitesinin katkıları

Bu tez çalışmasının inandırıcılığını sağlamak adına temelde döküm doğruluğuna ve kodlama doğruluğuna dikkat edildiğini söylemek mümkündür. Özellikle kodlamada, kodlayıcılar arası görüş birliğini sağlamak oldukça önemlidir. Bu nedenle yukarıda bahsedilen akran incelemesi sonrasında araştırmacı, meslektaşları ile bir araya gelerek kodlar üzerinde tartışmış ve uzlaşmaya varmıştır. Benzer şekilde araştırmacı tez danışmanı ile belirledikleri iki transkripti ayrı ayrı analiz etmiş daha sonra elde ettikleri kodları tartışarak uzlaşmışlardır.

3.7. Araştırmacının Rolü

Anti-pozitivist bir paradigmayla gerçekleştirilen bu çalışmada, ontolojik açıdan bir değerlendirme yapılacak olursa özne (bilen/araştırmacı) – nesne (bilinen/katılımcı) arasındaki ilişkide araştırmacı, nesnellik sağlamaya çalışan bir rolde değildir. Bu nedenle araştırmacının (kültürüyle, değerleriyle, inançlarıyla, deneyimleriyle, bilgileriyle vb.) gerçekliğin sunumundaki rolü önemlidir. Özne aynı zamanda nesnedir ve kendini/ rolünü tanıtmaya da bu nedenle kritiktir. Betimleyici fenomenoloji araştırmacıyı paranteze almanın gerekli olduğunu söylerken bu tez çalışmasında benimsenen yorumlayıcı fenomenoloji, araştırmacının bulguların yorumlanmasındaki etkisini kabul eder (Schütz, 2018). Nitekim araştırma verilerinin toplanmasında ve elde edilen verilerin analizinde de araştırmacının rolü göz ardı edilemez.

Araştırmacının planlama aşamasından başlayarak tüm araştırma sürecinde ve araştırma sonunda aldığı kararlarla sahayı yönlendiriyor olması, onu bir anlamda katılımcılara karşı daha üstte bir pozisyona taşımaktadır. Ancak bu araştırmada, araştırma süreci işbirlikçi bir yaklaşımla yürütülmüş, araştırmacı ile katılımcının güç bağlamında eşitlenmesine dikkat edilmiştir. Bir diğer ifadeyle içeriden ya da dışarıdan olmaya odaklanmak yerine katılımcıların sesi olmak hedeflenmiştir (Kervankıran, Kurnaz ve Başçı, 2021).

Araştırma deseni başlığında açıklandığı gibi araştırmacının karavan yaşamına olan bireysel ilgisi, sanal ortam ile sınırlıdır. Araştırmacı, araştırma sürecinde bir karavana sahip değildir. Bu nedenle karavan yaşamına dair yaşanmış gerçek deneyimleri bulunmamaktadır. Ancak katıldığı karavan festivalleri, karavan fuarları, karavan yaşamına ilişkin izlediği film ve belgeseller ile okuduğu kitaplar, onun karavan yaşamı deneyimine ilişkin tecrübe olmasa da bilgi edinmesini sağlamıştır. Ayrıca 14 Mart 2022 tarihinde Eskişehir Kamp ve Karavan Derneği'ni kurma gündemiyle gerçekleştirilen toplantıdan, Temmuz 2022'de meşrulaşan dernek genel sekreterliği kimliğini edinmeye kadar geçen süreçte araştırmacı, karavancılar ile vakit geçirmeye başlamıştır. Türkiye'ye özgü karavancılık hakkında bilgiler edinmek için de Türkiye Seyahat Acenteleri Birliği'nin (TÜRSAB) "Kamp ve Karavan Sektörü Turizm İçin Buluşuyor" adlı beş bölümlük Youtube programını izlemiştir.

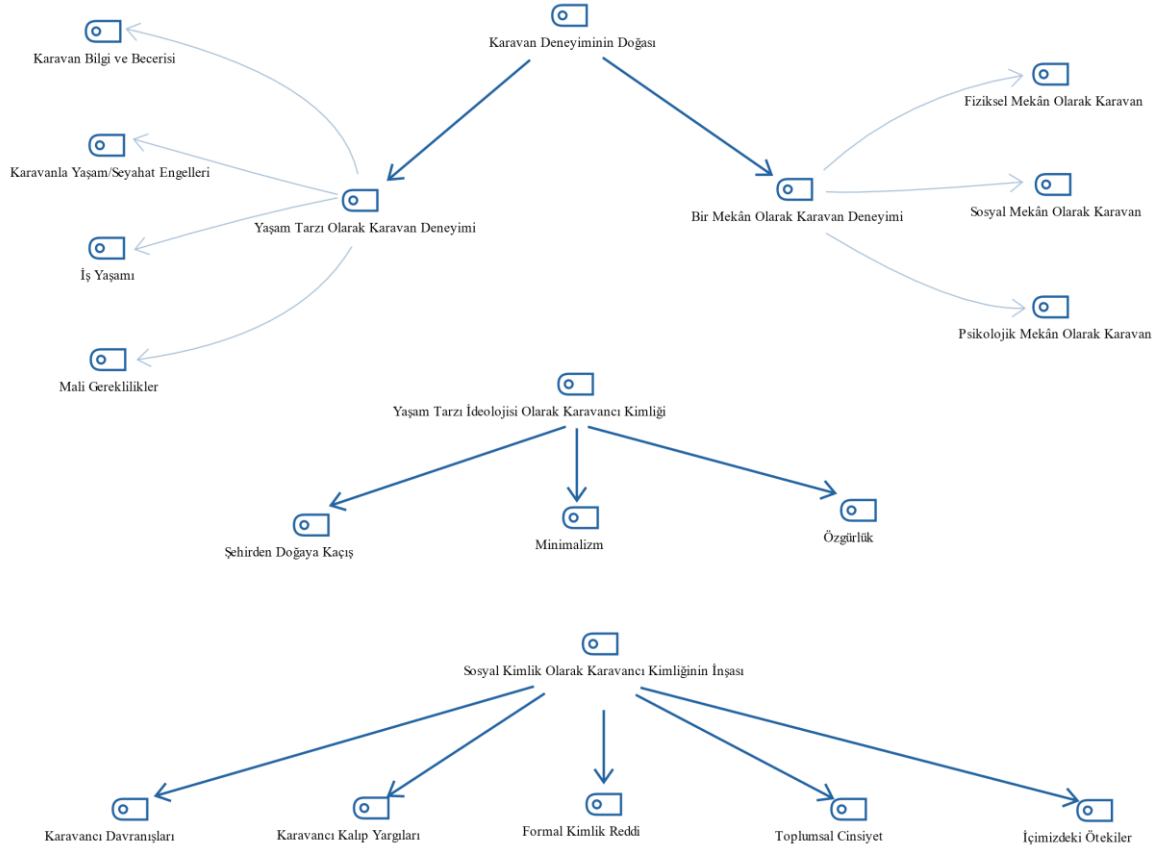
Literatüre ve araştırma desenine hakimiyeti önemseyen araştırmacı, bu amaçla tez hazırlama sürecinde çeşitli eğitimler de alarak araştırmacı rolünü güçlendirmeye çalışmıştır:

1. İleri Düzey Nitel Araştırma Eğitimi (Araştırma Seminerleri - ARSEM): 31 Ocak – 2 Şubat 2022 tarihleri arasında üç gün süre ile araştırmacı, araştırma sürecinde takip etmesi gereken aşamalar hakkında yeni bilgiler edinmiş ve bildiklerini pekiştirmiştir.
2. Fenomenoloji Eğitimi (Anadolu Üniversitesi Sürekli Eğitim Merkezi – Anadolu SEM): 23 – 24 Nisan 2022 tarihleri arasında iki gün süre ile araştırmacı, fenomenoloji deseni ile ilgili yeni bilgiler edinmiştir.
3. MAXQDA ile Nitel Veri Analizi Eğitimi (İstar Araştırma Eğitim Danışmanlık): 8 – 9 Ağustos 2022 tarihleri arasında iki gün süre ile araştırmacı, nitel verileri bilgisayar destekli nitel veri analizi yazılımlarından biri olan MAXQDA 2022'de analiz etmeyi öğrenmiştir.

Yukarıda sıralanan eğitimlerin yanı sıra Selçuk Üniversitesi Beyşehir Ali Akkanat İşletme Fakültesi'nin organize ettiği, Dr. Öğr. Üyesi Zeynep Kurnaz'ın eğitmen olduğu dört günlük çevrimiçi MAXQDA Eğitim Serisi de araştırmacının veri analizinde adım adım takip ettiği bir kılavuz olmuştur.

4. BULGULAR VE YORUM

Yorumlayıcı paradigmaya göre gerçeklik bağlama dayalıdır. Bu nedenle araştırmanın bulguları, araştırmacı ve katılımcılar arasındaki müzakereyi temel almaktadır ve dört ana başlık altında bulunmaktadır: (1) *hareketlilik yapısı*, (2) *karavan deneyiminin doğası*, (3) *yaşam tarzı ideolojisi olarak karavancı kimliği* ve (4) *sosyal kimlik olarak karavancı kimliğinin inşası* (bkz. Şekil 3).



Şekil 3: Bulguların Genel Görünümü

4.1. Hareketlilik Yapısına İlişkin Bulgular

Katılımcıların karavanla yaşamlarındaki/seyahatlerindeki hareketliliklerinin özelliklerine ilişkin bulgular, teze konu olan hareketli yaşam tarzını anlama ve açıklamada zemin oluşturmaktadır. Bu nedenle öncelikle karavanla yaşam statüsü olarak adlandırılan tam zamanlı ya da yarı zamanlı karavan deneyimleri, karavanla seyahat etmeye/yaşamaya hangi yıl başladıkları, karavan çeşidi olarak motokaravan mı çekme karavan mı kullandıkları, ek hareketlilik araçları kullanıp kullanmadıkları, kullanıyorlarsa hangisini ya da hangilerini kullandıkları, karavanla konaklamak ya da yaşamak için hangi alanları tercih ettikleri, söz

konusu yerlerde en çok ne kadar süre ile hareketsiz kaldıkları ve son olarak seyahatlerinde kendilerine kimlerin eşlik ettiği bilgilerine yer verilmektedir (bkz. Tablo 6).

Tablo 6: Hareketlilik Yapısına İlişkin Bulgular

No	Görüşme Kodu	Karavanla Yaşam Statüsü	Karavanla Seyahate/Yaşama Başlama Yılı	Karavan Çeşidi		Ek Hareketlilik Araçları				Konaklama/Yaşam Alanları			Sabit Kalman En Uzun Süreler	Seyahate/Yaşama Eşlik Edenler			
				Motokaravan	Çekme Karavan	Bisiklet	Motosiklet	Araba	Sup/Sörf Tahtası/Kano	Özgür Kamp Alanları	Ücretli Kamp Alanları	Otoparklar		Yalnız	Eş/Partner	Çocuk	Evcil Hayvan
1	K1	TZ	2013		+						*	+	4 yıl	+			
2	K2	YZ	2021		+	+		+			+	*	15 gün		+	+	
3	K3	YZ	2018	+		+					+	+	7 gün		+	+	
4	K4**	TZ	2018	+			+	+			+		10 ay		+	+	*
5	K5**	TZ	2018	+			+	+			+		10 ay		+	+	*
6	K6	YZ	2009	+							+		6 gün	+			*
7	K7**	TZ	2020	+			+				+		6 ay		+		+
8	K8**	TZ	2020	+			+				+		6 ay		+		+
9	K9	TZ	2018	+							+				+		+
10	K10	TZ	2020	+					+		+	*	3 gün				+
11	K11	YZ	2012	+				+			+	*	2 ay			+	
12	K12**	YZ	2020	+		+	+				+		1 ay		+		+
13	K13**	YZ	2020	+		+	+				+		1 ay		+		+
14	K14	TZ	2020	+							+		1 ay	+			
15	K15	YZ	2012	+	+			+			+	+	2 ay*		+	+	
16	K16**	TZ	2016	+			+		+		+		21 gün		+		*
17	K17**	TZ	2016	+			+		+		+		21 gün		+		*
18	K18	TZ	2021	+							+		7 gün	+			
19	K19**	TZ	2022	+							+		2 ay		+	+	*
20	K20**	TZ	2022	+							+		2 ay		+	+	*
21	K21**	TZ	2019	+							+		10 gün		+		+
22	K22**	TZ	2019	+							+		10 gün		+		+
23	K23	TZ	2021	+							+	*	21 gün	+			*
24	K24**	YZ	2019	+							+		3 ay		+		
25	K25**	YZ	2019	+							+		3 ay		+		
26	K26	YZ	2021	+							+	*		+			
27	K27**	YZ	2020		+			+	+	+	+	+	9 gün		+	+	
28	K28**	YZ	2020		+			+	+	+	+	+	9 gün		+	+	
29	K29	YZ	2014		+	+		+			+	*	3 gün		+		

** : Araştırmaya çift olarak dahil olan katılımcılar.

Kaynak: Araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

Hareketlilik başlığında değinildiği gibi karavanlar haftalar, aylar ya da mevsimler süren seyahatler ve kamplar için geçici olarak kullanılabilirdiği gibi kalıcı olarak ikamet amacıyla da kullanılabilir. Tam zamanlı karavancılar evlerini kapatıp karavana yerleştikleri için araçları aynı zamanda ikamet ettikleri yerdir ve sabit bir adresleri yoktur. Yarı zamanlı karavancılar ise seyahatlerinden sonra dönmek üzere belirli bir ana üssü korurlar. Bu kapsamda yarı zamanlı karavancılar geçici, tam zamanlılar ise kalıcı hareketliliği temsil etmektedir. Bu tez

çalışmasında 10 tam zamanlı yaşam deneyimi, 11 yarı zamanlı seyahat deneyimi ele alınmıştır. Ancak çiftlerle yapılan görüşmeler neticesinde tam zamanlı karavancı sayısı 16, yarı zamanlı karavancı sayısı 13'e yükselmiştir. Tablo 6'da görüldüğü gibi karavanla yaşamı en erken (2009 yılında) deneyimleyen katılımcı K6 kodlu katılımcıdır. Onu sırasıyla 2012 yılında deneyimleyen K11 ve K15, 2013 yılında deneyimleyen K1 kodlu katılımcılar takip etmektedir. Karavanla seyahat deneyimlerinde 10 yılı geride bırakmış bu karavancıların hepsi, yarı zamanlı olarak karavancılığı deneyimlemektedirler. Kendilerine neden tam zamanlı karavan yaşamına geçemedikleri sorulduğunda ise K11 ve K15 kodlu katılımcılar şu cevapları vermektedirler:

“Bir çocuk okutuyorsun, resmi işlerin var, evraklar var, bir adrese ihtiyacım var. Maalesef ki Türkiye şartlarında gerçekten emekli olup her şeyle bağı kopardığında evet, karavanda yaşarsın, tamam ama burada adresin yok. Adressiz olduğunda oy da kullanamıyorsun. Yani hiçbir şeyin yok, vatandaşlıktan çıkıyor gibi bir durum oluyor. Adres çok önemli, onun için de (evi) kapatamıyorsun. Yoksa ben çok da iyi biliyorum, oğlanın okulun dibine karavanı çeksem her şeyden kurtulurum...” (K11, 90. paragraf)

“Tam zamanlı karavanda yaşamayı hiç düşünmedim... Bir kere bireysel, tek başıma hayatı yaşamıyorum. Benimle beraber üç kişi daha var... (Üstelik) ülkemiz kanunlarında tam zamanlı yaşamada böyle bir sıkıntımız var; ikametgâh alamıyoruz karavanımıza... tekneniz bir marinaya bağlıysa siz oraya ikametgâh alabiliyorsunuz. Ama benim karavanım herhangi bir kamp yerindeyse ve o kamp yeri ile yaptığımız sözleşmeyi götürsem dahi ben ikametgâh alamıyorum. İkametgâhı alamadığım için ve aktif sosyal hayatın içerisinde olduğumuz için de bu ikametgâh noterde bile lazım bize.” (K15, 40. paragraf)

Bu örneklerde üzerinde uzlaşılan engel, adres konusudur. Bu bulgu, yaşam tarzlarıyla ilgili verilen kararların karmaşık yapısını açıklayabilmek açısından önemlidir. Çünkü burada adres konusunun temelinde vurgulanan nokta, aslında aile yapısıdır. Ailede özellikle okul çağında çocukların olması, tam zamanlı karavan yaşamına geçişte önemli bir engel teşkil etmektedir. Nitekim 2018 yılından bu yana tam zamanlı karavan yaşamını deneyimleyen K4&K5 çifti, üç çocuklarından ikisinin okul çağında olduğunu ve okul yönetiminin kontenjanlarında adresi temel almasından dolayı K4 kodlu katılımcının ailesine ait yazlığı adres olarak gösterdiklerini belirtmişlerdir. Bunun yanı sıra “karavanla yaşam deneyiminin doğası” başlığında detaylandırılacak olan iş yaşamının da bu konuda benzer bir etkisi vardır. Çünkü iş yaşamının izin verdiği ölçüde seyahatlerin sınırlandırıldığı bir düzende, karavanda yaşamak tercih konusu bile olamamaktadır. Bu bulgulara paralel olarak yaşam statüsünde karavanla yaşama/seyahate başlama yılından çok, aile yapısının ve iş yaşamının etkili olduğu anlaşılmaktadır. Bir diğer ifadeyle insanların uzun süreli karavan deneyimleri olsa da bu deneyimleri, tam zamanlı karavan yaşamına geçmeleri için yeterli bir gerekçe değildir.

Karavan çeşitliliği incelendiğinde katılımcıların daha çok motokaravanı tercih ettikleri görülmektedir. Araştırmaya dâhil olan K1, K2, K27&K28 ile K29 kodlu katılımcılar ise çekme karavan kullanıcısıdır. Ancak bunların haricinde hem çekme karavanı hem de motokaravanı olan K15 kodlu katılımcı, her iki karavan çeşidine aynı anda sahip olan ve bu karavanları aktif

şekilde kullanan tek katılımcıdır. Bu katılımcının karavan çeşitlerine ilişkin şu tespiti oldukça önemlidir:

“Diyorsunuz ki ‘pratik olmak için küçük bir karavanımız daha olsun’. Büyük bir karavanımız daha var. O yüzden bu kedi beslemek gibi, bir iki tane karavanımız oluyor ondan sonra. Ne yapacağımız ile alakalı.” (K15, 60. paragraf)

Karavan çeşidini ilk başta tercih ederken, daha sonra değiştirirken ya da birden çok karavan çeşidine sahip olmaya karar verirken esas konu, katılımcının da vurguladığı gibi karavan yaşamının nasıl deneyimlenmek istendiğidir. Örneğin karavan çeşidi tercihinde önemli bir unsur, karavanla yaşam statüsüdür ve K17 kodlu katılımcının 2016’da başlayan yarı zamanlı karavan deneyimlerinin 2020 yılında tam zamanlı yaşama evrilmesi konusundaki ifadeleri şöyledir: “Bizim bunu bir büyütmemiz lazım ki... Madem yaz kış bu işi kafaya koyduk.” (K17, 176. paragraf)

Benzer şekilde K7&K8 çifti, dört yıl önce karavan ile yarı zamanlı olarak seyahat etmeye başlıyorlar ancak bir buçuk yıl önce, bir otobüsü karavana dönüştürmeye ve tam zamanlı karavan yaşamına geçmeye karar veriyorlar. Bu kararlarında etkili olan konuyu K8 kodlu katılımcı şu ifadelerle aktarmaktadır: “...kediler olduğu için büyük araç ihtiyacımız oldu. Öyle bir otobüse geçip tam zamanlıya geçtik aslında.” (K8, 110. paragraf)

Tablo 6’da da görüldüğü gibi K1 kodlu katılımcı haricinde tam zamanlı karavan yaşamını tercih eden tüm karavancılar, motokaravan sahibidir. Tam zamanlı karavancılar motokaravanlarında yaşam alanının geniş olmasını önemsiyor olsalar da bu bir zorunluluk değildir. Nitekim K18 kodlu katılımcının ifadeleri, bu görüşü desteklemektedir:

“Şu anda benim mesela karavanın bir motokaravan ama çok kısıtlı bir alana sahip. Genelde ben bunu uyumak için kullanıyorum, öyle söyleyeyim veya çok soğuk, çok kötü havalarda içerisinde zaman geçiriyorsunuz. Ama öyle çok bir konforunuz yok.” (K18, 120. paragraf)

Bu bulgulara paralel olarak karavanla yaşam statüsünün, karavan çeşidinde etkili bir unsur olduğu yorumu yapılabilir. Ancak tekrar belirtmek gerekir ki “tam zamanlı karavancılar motokaravanları, yarı zamanlı karavancılar çekme karavanları tercih eder” gibi bir genelleme yapmak mümkün değildir. Bu konu karavancının karavanla yaşam deneyimine attığı anlamla ilgili bağlamsal bir konudur. Çekme karavan sahibi K29 kodlu katılımcının motokaravanlarla ilgili görüşleri, genellemelerden kaçınmanın gerekliliğine bir kanıt niteliğindedir. Çünkü ona göre çekme karavanlar, tam zamanlı yaşam için daha uygundur ve bu iddiasını da şu sözlerle dile getirmektedir:

“Motokaravanların içerisinde bir yaşam yok; içerisinde yemek pişirme ve yatma olayı var. Bizde, çekme karavanın içerisinde ... var... arkada oturma grubu var... ben şu anda burada oturduğum gibi ayaklarımı sehpaye uzatmışım, orada da ben aynı şeyi yapabiliyorum. Ama motokaravanda bunu yapamıyorsunuz...”

daha dar... motokaravancı, direkt dışarıda oturmayı tercih ediyor gece yarısına kadar... yatmaya gidiyor... mesela soğuk havada, yağışlı havada daha farklı oluyor... bir koltukta oturmaya zorlanıyorsunuz.” (K29, 84. paragraf)

Katılımcı bu tespitinin camper denilen dönüştürülmüş karavanlar için daha geçerli olduğunu belirterek sözlerine şu şekilde devam etmektedir:

“Ama bununla 7/24 yaşayan arkadaşlarımız var... Onlar da bu hayata alışmışlar herhalde. Belki bizimkisi minimal bir yaşam diyorsak onlarınki çarpı iki minimal... Onlar için hayat daha zor bence. Çünkü suyunuz bitti, market alışverişi gerekiyor vs. Ya toparlanıp gideceksiniz ya arkalarında bir motosiklet taşıyorlar. O motosiklet ile veya bisiklet ile gidip bir şeylerini temin etmeye çalışıyorlar... Tek şey nedir...? Direksiyondan indiniz, evdesiniz; evden çıktınız, direksiyondasınız... Bana göre yeterli bir avantaj değil.” (K29, 84. paragraf)

K29 kodlu katılımcının ifadelerinde geçen motosiklet ve bisiklet, bu araştırma kapsamında ek hareketlilik araçları olarak ele alınmaktadır. Çekme karavan sahiplerinin karavanlarını çekmek üzere kullandıkları arabalar da bu kapsamda bir ek hareketlilik aracıdır. Ancak araba, çekme karavancılar için tek seçenek değildir. Nitekim çekme karavan sahibi K2 kodlu katılımcı, kamp esnasında arabasına ek olarak bisikletini kullandığını şu sözlerle dile getirmektedir: “...yanımızda her gittiğimizde araç üstü taşıyıcılarımız var, bisikletlerimizi götürüyoruz. (K2, 94. paragraf) Bir başka çekme karavan sahibi katılımcı ise bisikletlerini seyahatlerinde yanlarına almamalarının sebebi olarak şunu ifade etmektedir: “...Avrupa'ya çıktığımız gezilerde, biz hep kentlerin içini merak ettik. Özellikle bisiklet almadık yanımıza, kentin içerisinde yürüyelim sırt çantalarımızla diye.” (K29, 40. paragraf) Bu noktada ek hareketlilik araçlarından biri olarak bisikletin kullanılması, çevreye duyarlılık anlamında oldukça önemlidir ve karavanla yaşam deneyimi ile de uyumlu bir tercihtir.

Katılımcılardan K1 kodlu katılımcı haricindeki tüm çekme karavan sahiplerinin arabası vardır ve bu araç onların, günlük hareketliliklerini de kolaylaştırmaktadır. Hatta araba sahipliği, çekme karavan sahiplerinin motokaravan sahiplerine yardım ettiği konulardan biri hâline gelmektedir. Örneğin motokaravan sahibi olan K20 ve çekme karavan sahibi olan K29 kodlu katılımcılar, her iki açıdan da araba sahipliği konusundaki yardımlaşmayı şu sözlerle aktarmaktadırlar:

“...bizim arabamız büyük, çok yakıyor, kocaman bir araba. Küçük karavanlar pazara giderken bir yere giderken herkes karavanın içine doluyor, o küçük karavan ile az yakan ile gidiyorsun.” (K20, 533. paragraf)

“Biz aracımız ile istediğimiz yere gidebiliyoruz ya motokaravan sahiplerine “Mehmet Bey, Emine Hanım, biz çarşıya gidiyoruz. Hadi siz de gelin.” dediğimizde çok memnun oluyorlar. Çünkü onların öyle bir sıkıntıları var, o koca karavanı götürmek zorundalar çarşıya gitmek için.” (K29, 115. paragraf)

Benzer durum motosiklet için de söz konusudur. Bu kapsamda K7 ve K13 kodlu katılımcıların motosikletle hem diğer karavancılara yardım ettiklerini hem de onlardan yardım

aldıklarını aktaran ifadeleri şöyledir: “Bir motosiklet bizde vardı tek karavancı olarak, birbirimizin eksikliği varsa, kargosu varsa gittik aldık.” (K13, 203. paragraf)

“Motorumuz var, markete giderken; ‘Bir şeye ihtiyacımız var mı?’ diye soruyoruz. ‘Merkeze gidecekseniz bize bir iki tane ekmeğinizi alır mısınız?’ diyorlar atıyorum. Alıyorum ya da onlar soruyorsa ‘Şunu alır mısınız?’ diyoruz, alıyorlar.” (K7, 580. paragraf)

Ancak burada motokaravanı olduğu halde arabası da olan K4&K5 kodlu çift, hareketlilik yapısında bir istisna oluşturmaktadır. Çünkü bu katılımcılar tam zamanlı karavan yaşamı sürdürseler de söz konusu aracı, karavanları ile atölyeleri arasındaki ulaşım ihtiyaçlarını gidermek üzere kullanılmaktadırlar (Araştırmacı Günlüğü). Bu da ev ve iş arasındaki ulaşım anlamına gelmektedir ki böyle bir yaşamın, yerleşik düzene yakın bir hareketli yaşam olarak nitelendirilmesi mümkündür. Karayolunda tercih edilen ek hareketlilik araçları dışında sup (K16), sörf tahtası (K10) ya da kanonun (K27&K28) da denizin üstündeki hareketliliği sağladığı anlaşılmaktadır. Ancak buradaki temel fark, karayolundaki ek hareketlilik araçlarına başvurulması genellikle bir ihtiyaca yönelikken denizdekilerin ihtiyaçtan ziyade hobi amaçlı kullanılmasıdır.

Konaklama/yaşam alanı olarak katılımcıların nereleri tercih edip nerelerde kamp yaptıkları, bir başka önemli hareketlilik bulgusudur. Özgür kamp alanları, ücretli kamp alanları ve otoparklar olmak üzere üç başlık altında sınıflandırılan bulgulara göre K1, K3 ve K15 kodlu katılımcılar hariç tüm katılımcılar, özgür kamp alanlarını tercih etmektedirler. K1 kodlu katılımcı için bu bir tercih değil zorunluluktur çünkü daha önce de belirtildiği gibi arabası bulunmamaktadır. Ancak yine de ücretli kamp alanlarıyla ilgili kısa süreli deneyimleri bulunmaktadır. Bu deneyimleri, Youtube kanalındaki takipçilerini kamp alanlarıyla ilgili bilgilendirme amacı taşımaktadır. Ücretli kamp alanlarını özgür kamp alanlarına tercih eden K3 kodlu kadın katılımcı, bu alanların sundukları duş, tuvalet, mutfak hizmetleri ile konakladıkları süre boyunca kendilerine konfor sağladığını düşünmektedir. Ayrıca bir diğer gerekçesi de güvenlik endişesidir. Ücretli kamp alanlarını, kendisine ve ailesine sunduğu hizmetler için tercih ettiğini belirten K15 ise söz konusu hizmetten beklentilerini şu şekilde açıklamaktadır:

“...tercih ettiğim (ücretli) kamp alanındaki yerin bana sunduğu sosyal aktiviteler... Çocuklarımla eğlenceli bir oyun parkı var mı? ... deniz kenarındaysa denizi güzel olmalı ya da bir havuz ararım... İyi bir restoran var mı içerisinde? Yani bana neler sunuyor o restoran. ... menüsü zengin mi? Onu ararım çünkü dediğim gibi sabah, öğle, akşam, üç öğün karavanımızda yemek yapan bir aile değiliz biz. Zaten tatile çıkmışım, konfor arıyorum. O yüzden o kamp yerini tercih ederim. ... o kamp yerinin kalitesi; içerdeki yaşam komününün kalitesi, o da çok önemli. (K15, 54. paragraf)

Araştırmadaki K27&K28 kodlu katılımcılar, hafta sonları haricinde yıllık izinlerinin en az yedi, en çok dokuz gününü ücretli kamp alanlarında geçirmektedirler. Bu tercihlerinde

karavanlarının özelliklerinin etkili olduğunu vurgulayan K28 kodlu katılımcı, konuyla ilgili şunları dile getirmektedir:

“Bizim karavanımız çok böyle kış kampı yapmaya müsait değil çünkü içerisinde bir ısıtıcı yok. Yanımızda böyle bir elektrikli ısıtıcı oluyor yüksek wattlı. Dolayısıyla kamp alanına gitmek ve kamp alanı elektriğini kullanmak zorunda kalıyoruz.” (K28, 84. paragraf)

Araştırmanın katılımcılarından altı katılımcı, normal şartlar altında özgür kamp alanlarını tercih edeceklerini ancak ücretli kamp alanlarında da kısa süreli konaklama deneyimleri olduğunu şu sözlerle ifade etmektedirler:

“...oradan ayrıldık, dokuz gün kaldık, üç gün daha (Sarıgerme’de) kalalım diye gitmiştik, belediyenin yaptığı bir karavan kampı vardı, oraya girdik. ... Bir gece kaldık karavan kampında dedik ki ‘Yok ya’... Ses, gürültü, insanların karşı tarafta da çadır kampı vardı... O kafa dinlemek olmuyor bence.” (K2, 156. paragraf)

“Benden sonra başka bir evli arkadaşım karavan aldı. Onlar da hep karavan parkında geziler. Onlarla görüşmek için sadece karavan parkında kaldım açıkçası ve kaldığım zamanlarda ‘Çok anlamsız bir şey bu’ dedim. Benim için birazcık insanlardan uzaklaşma kaynağıydı aslında karavan. Orada hiç tanımadığın insanla daha da burun buruna ve böyle yüz yüze kalma durumundasın. Oradaki profil de çok bana hitap eden profiller değildi...; daha hani aile, çayını demlesin otursun falan... Çok uyuşmadı benimle.” (K10, 68. paragraf)

“Kışın da tam tersi, sahiller bizim çünkü oralar boş. Deniz kenarları bizim, onlar boş. Bunu söylerken bir şeyi belirtmem lazım. Ben kampları çok fazla bilmem, mecbur kaldıkça... Mesela çamaşır yıkamam gerekiyorsa, kentte çamaşır makinesi veya çamaşırhane bulamadıysam veya elektriğimde vs. başka bir problemin varsa...” (K29, 34. paragraf)

Bu üç katılımcıdan ikisinin ifadelerindeki ortak nokta, ücretli kamp alanlarındaki atmosferin, kendi karavan yaşamı deneyimleriyle uyuşmamasıdır (K2 ve K10). Gürültülü ve kalabalık ortamlardan uzaklaşabilmenin bu alanlarda mümkün olmadığını vurgulamaktadırlar. Ücretli kamp alanlarını bir ebeveyn gözüyle değerlendiren K11 ise konuya ilişkin görüşlerini şu şekilde ifade etmektedir:

“Kamp alanında belli bir noktadan sonra kurallar seni çok yormaya başlıyor. ...havuzu var, atlamak yasak... Yol var, koşmak yasak... çocuğu bir özgürlüğe alıştırdıktan sonra, özgür kamplardan sonra... Bizimki ağıyor ‘Bana kızdılar. Ben ses yapmışım. Havuza atlamışım.’ diye. Tatlı değil yani (ücretli) kamp alanı benim için. ... Herkes bir strese bence... Çünkü dip dibeler... Akşam çocuğum ağladı ‘Eyvah, şimdi yandaki komşu uyanacak mı?’. Çünkü karavan bir de ev gibi de değil. Sen buradan ‘gık’ desen yan taraftan duyuluyor... (K11, 52. paragraf)

Bir senedir karavan yaşamını tek başına kadın olarak deneyimleyen iki katılımcıdan K23 kodlu katılımcı tam zamanlı, K26 kodlu katılımcı yarı zamanlı karavancıdır. Her ikisi de bir yıllık deneyimleri süresince iki kez kampta kaldıklarını ifade ederek bu durumda etkili olan unsurun misafirleri olduğunu belirtmektedirler:

“... şu ana kadar iki defa kaldım. Bir defa asla para verme taraftarı değilim bu işe. Sundukları imkânlar su ya da elektrik oluyor. Suyumu zaten çeşmeden dolduruyorum, elektriğim de panelden geliyor. O yüzden yolda artık kalacak bir yer bulamayıp, ciddi sıkıntılı bir şey olduğu zaman... Geçen mesela Kızılcahamam, Ankara tarafında mecburen... Çünkü gittiğimiz yerlerde yasaktı. Yanımda da ilk defa karavanda kalacak bir arkadaşım vardı, biraz korkuyor ve ürküyordu... mecburen onunla girdik öyle bir yere.” (K23, 42. paragraf)

“...sadece eşim olduğunda tercih ederim (ücretli) kamp alanını. Bir yıldır karavandayım iki kere kamp alanına gittim. Onlarda da eşim yanımdaydı... ama insana yakın, yerleşim yerine yakın yerleri tercih ederim. Çok çok yanımda üç-dört karavan varsa daha kendimi kesinlikle güvende hissediyorsam, o zaman daha kimsenin olmadığı, daha şehir yerleşim yerinden uzak, biraz daha yol üzeri alanlara gidebilirim; bu yaylalar olur bazen, göller falan... Gidiyorsunuz ve o mevsimde kimse yok orada.” (K26, 40. paragraf)

Görüldüğü gibi karavanla konaklama/yaşam alanlarına başvurmada, pek çok unsur birlikte etkili olmaktadır. Ücretli kamp alanlarına giden katılımcı kitlesinin söz konusu beklentileri, kimi zaman sıcak su temini, elektrik temini, su depolarının deşarj edilmesi, çamaşırların yıkanması vb. somut nitelikteyken kimi zaman da güvenlik, konfor, huzur sağlama gibi soyut nitelikler taşıyabilmektedir. Özgür kamp alanlarını tercih eden ve büyük bir çoğunluğu oluşturan karavancılardan uzlaştıkları üç konu bulunmaktadır. Tercihlerinin gerekçelerini ortaya koyan söz konusu konular aşağıda sunulmaktadır:

a. Sunulan hizmetleri hem yetersiz hem de pahalı bulmaları:

Katılımcılar arasında ücretli kamp alanlarının kendilerine sunacakları somut nitelikteki hizmetlere hali hazırda karavanlarında sahip olduklarını düşünen ve bu nedenle de ilgili hizmetler için istenen ücretleri yüksek ve gereksiz olarak gören karavancılar vardır. Bu görüşü destekler nitelikteki ifadelerden biri, K26 kodlu katılımcıya aittir ve ücretli kamp alanlarıyla ilgili düşüncelerini şöyle dile getirmektedir:

“...bana sunduğun imkânlar zaten sahibim; güneşim var, sıcak suyum var. Ama işte o parayı benden isteyecek imkânı bana sunmuyor ticari olarak, bana onu vermiyor, bir şey vermiyor. ... Para veren de var. Kamp alanlarında aileler dip dibe...” (K26, 64. paragraf)

Benzer şekilde K4&K5 çifti de araçlarının büyüklüğü sayesinde uzun süre elektrik ve su teminine ihtiyaç duymadan yaşamlarının mümkün olduğunu belirtmektedirler. K4 kodlu katılımcı, ücretli kamp alanlarına ihtiyaç duymamalarını şu sözlerle gerekçelendirmektedir: “Benim büyük çamaşır makinem var, büyük buzdolabım var, elektriği doğru kullanma şartlarında bana yetiyor ya da suyum aynı şekilde.” (K4, 170. paragraf)

İkinci el bir aracı karavana dönüştürerek yarı zamanlı karavan hayatına başlayan K13 kodlu bir diğer katılımcı da ücretli kamp alanlarında konaklama yapmamasının sebebini şu şekilde izah etmektedir:

“... altını çizerek belirtmek istiyorum, ben karavanımla ücretli alanlarda kalabilmek için karavanımı yapmadım, onu da söyleyeyim. Karavanımı ücretsiz alanlarda tamamen kendi kendine yetebilecek şekilde yaptım. Gerek tuvaleti gerek su depoları, güneş enerjisi vs. Tamamen bizim bağımsız ve özgür bir şekilde, bir yerlere bağlı kalmadan seyahat etmemiz için yapıldı.” (K13, 94. paragraf)

Karavanlarının teknik anlamda tam zamanlı yaşama uygun bir karavan olduğunu düşünen K22 kodlu katılımcı “...dışarıdan elektrik ihtiyacımız yok, suyumuz bize maksimum bir hafta yetebiliyor.” (K22, 117. paragraf) sözleriyle neden ücretli kamp alanlarını tercih etmediklerini

açıklamaktadır. Bu konuda aynı düşüncede olan K10 kodlu katılımcı da görüşlerini şöyle ifade etmektedir: "... benim karavanımın öyle bir su, elektrik ihtiyacı yok sonuçta, kendi kendime idare edebiliyorum. O yüzden (ücretli kamp alanlarını) çok tercih etmiyorum." (K10, 68. paragraf)

Konaklama/yaşam alanı olarak kamp alanlarıyla ilgili dikkate değer bir diğer bulgu, motokaravan sahiplerinin çekme karavan sahipleri için ücretli kamp alanlarını zaruri görmeleridir. Örneğin K18 kodlu katılımcı, bu konuyla ilgili görüşlerini şu şekilde ifade etmektedir:

"Genelde çekme karavanı olanlar (ücretli) kamp alanlarına gidiyor, motokaravanlar çok fazla gitmiyor. Çekme karavanla çünkü zor. Türkiye'de dışarılarda kamp yapmak çok daha zor oluyor, motokaravana göre." (K18, 62. paragraf)

Benzer şekilde K14 kodlu katılımcının şu sözleri, K18 kodlu katılımcı ile aynı görüşte olduğunu göstermektedir: "Çekme karavanlar zorunlular maalesef, bizden daha zorunlular. Ama benim hiçbir zorunluluğun yok; benim suyum da var, elektriğim de var..." (K14, 54. paragraf). Oysa araştırma kapsamındaki beş çekme karavan sahibinden yalnızca K28 kodlu katılımcı "zorundayım" ifadesini kullanarak bir mecburiyet dile getirmiştir.

b. Paylaşılan alandaki kişi sayısını çok fazla bulmaları:

Katılımcılar arasında karavan yaşamında bazı kişilerden uzaklaşma ve bazı kişilerle de istedikleri kadar yakınlaşma özgürlüğünün ücretli kamp alanlarında kendilerine tanınmadığını düşünenler bulunmaktadır. Örneğin K7&K8 çifti, araçlarının büyük olduğunu ve bu nedenle ücretli kamp alanlarının günlük 1.000 TL'ye varan ücretler talep ettiklerini belirtmektedirler. Araştırmacı katılımcıya ücretsiz olması durumunda bu alanlara karşı olumsuz tutumunun değişip değişmeyeceği sorduğunda ise K8 kodlu katılımcı sadece kışın, belki ısınmak ve elektrik temin etmek için gidebileceklerini belirtmiştir. Ancak ardından kullandığı şu ifadeler aslında bu alanları neden tercih etmediğini ve etmeyeceğini açıklar niteliktedir:

"Biz zaten (karavanı) doğaya kaçmak için yaptığımız için öyle komün bir yerde çok da kalmak istemiyorum aslında. O yüzden genellikle biraz daha dağ başı olabilir, biraz daha ıssız, insandan biraz daha olabildiğince uzak yerlerde kalmak istiyoruz." (K8, 70. paragraf)

K17 ve K26 kodlu katılımcıların ifadeleri, K8 kodlu katılımcının görüşlerini destekler niteliktedir. Ücretli kamp alanlarındaki insanların niteliğinden ve niceliğinden duydukları rahatsızlığı şu sözlerle aktarmaktadırlar:

"Bir kamp alanına bile para vermiyoruz biz. Hem (para) vermediğimiz yerde, doğanın içerisinde daha mutlu olabildiğimiz için, kamp alanlarında kalabalıktan rahatsız olduğumuz için, hem bana sunduğu imkânlarla zaten sahibim..." (K26, 64. paragraf)

“(Ücretli kamp alanları) çok korunaklı, çok kamp yaptığım belli değil. Bahçede duruyormuşsun gibi oluyor. Bir de genelde kitle de çok şey olmuyor, bizim kafamıza uygun olmuyor, artı para...” (K17, 135. paragraf)

Ücretli kamp alanlarında hizmet almayı otelden alınan hizmet ile benzer bulan ve deneyimin doğasına aykırı olduğunu düşünen K22 kodlu katılımcı ise konuya ilişkin görüşlerini şöyle aktarmaktadır:

“Güvenlik için ‘Aman burada kalmalıyız, güvenli bir duvar arasında kalmalıyız’ diye bir endişemiz de yok. O yüzden düşünüyoruz ‘Kamp alanında niye kalalım? Kamp alanında kalacaksam o zaman karavanın mantığı ne?’. Hep kendimize bunu söylüyoruz. Çünkü şunu yapıyorlar, karavan alıyorlar ‘Ay ben karavanda kalamam ki’... Gidiyorlar illaki birilerinin yanına ya da bayağı kalabalık kamp alanlarına ve oradaki mantığı da anlayamıyorum. O zaman otele git, tatile ya da ne bileyim bungalow ev kirala.” (K22, 117. paragraf)

Katılımcıların ücretli kamp alanlarına bakışlarından anlaşıldığı üzere bu alanlarda sunulan hizmetler kadar kamp alanı paylaştıkları diğer karavancılarının sayısını ve niteliklerini de önemsemektedirler.

c. Kamu kurumları tarafından işletilmeleri yönündeki talepleri:

Kamu kurumlarınca işletilen ve ücretleri makul olan karavan kamplarına ihtiyaç olduğu, katılımcıların çoğu tarafından paylaşılan bir düşüncedir. Araştırma kapsamında özel kamp alanlarından ziyade kamuya ait kamp alanlarının inşa edilerek işletilmesi gerektiği yönünde görüş bildiren karavancılar bulunmaktadır. Türkiye’de kamuya ait kamp alanlarının gerekliliğini K11 kodlu katılımcı şu sözlerle gündeme getirmektedir: “Benim kamp alanına ihtiyacım var. Karavancılar çoğaldı, bu insanlar mağdur. Talep etmeyi bilmemiz lazım.” (K11, 82. paragraf) Aynı şekilde K26 kodlu katılımcı da kamp alanlarıyla ilgili beklentisini şu sözlerle ifade etmektedir:

“Devlet de en azından karavanlar için ... karavan parkları yapma yolunda proje hayata sokarsa o zaman insanlar... Aslında herkes şu anda şikâyet ediyor karavancıları; ‘Buraları karavan kampına dönüştürdüler, kirlittiler, öyle yaptılar, böyle yaptılar’ diyorlar. Ama iki tarafı da mutlu etmeye yönelik bir çözüm yolu sunarsa; kişi kapasiteli, halk plajlarının önünü parka çevirip de milletin kullanacağı alanları kapatmayacak şekilde, daha arka tarafları karavan kamp alanı yapar gibi ... bir çözüm yolu bulursa devlet karavancılığa...” (K26, 64. paragraf)

Bahsi geçen kamp alanlarında, ücret talep edilmesiyle ilgili katılımcılar arasında fikir ayrılıkları bulunmaktadır. Bu kamp alanlarının ücretsiz olması gerektiğini düşünen K17 kodlu katılımcı, görüşlerini şu şekilde aktarmaktadır: “Ama devlet böyle güzel yerler olsa... Ben para vermeye de karşıyım, paralı olunca... Ben çünkü zaten kiradan kaçmışım bir daha bunun için para niye vereyim?” (K17, 137. paragraf) Başka bir katılımcı ise bu alanlardan cüzi miktarda ücret alınmasını önermekte ve konuyla ilgili görüşlerini şu ifadelerle aktarmaktadır:

“... özellikle de tatil bölgelerinde, o rotalarda mutlaka karavancıların girip kalabileceği ama özel değil, kazık değil... Belediyelerin yönettiği, belediyelerin de içinde eli olduğu alanlar yaratılmak zorunda... ‘Bunu bedavaya yapsın’ asla demiyorum. Bedelini tabii çok abartmamak şartıyla, insanların ödeyebileceği şartlarda, günlük ücret karşılığı ve zaman karşılığı... Aynı Ormanya’nın yaptığı gibi. Gidiyorsunuz en fazla beş gün kalabiliyorsunuz, altıncı gün yok.” (K5, 458. ve 481. paragraflar)

Kamu kurumlarının kendi işlettikleri kamp alanları dışında, mevcut ücretli kamp alanlarını denetleme yoluna da gidebileceğini belirten K29 kodlu katılımcı, ücretli kamp alanlarında herhangi bir denetim olmayışına dikkat çekmektedir:

“Toz toprak içerisine gidiyorsunuz. Size Türkiye’de 10 tane karavan kampı sayarım; Datça’da Aktur , Altın Kamp, Hipokamp... hadi bilemediniz yeni açılanlar ile beraber 15 tane kamp sayarım. Onun dışındaki kamplara giderseniz; “Abi şuraya çek işte”... Çektiğiniz yer toz toprak içerisinde, bir rüzgâr estiği zaman bütün toz toprak karavanınızın içerisinde. “Sıcak suyu var mı?”, “Abi sıcak suyumuz var”, “Ne zaman var?”, “Sabah gün doğsun, saat 10:00-11:00 gibi sıcak su var. Akşam güneş bitti mi sıcak su yok.”, “Niye?”, “Sadece güneş enerjisi var”. (K29, Konum 125)

K29 kodlu katılımcının eleştirdiği ve denetimi gerekli gördüğü hususlara K14 kodlu katılımcı da aynı şekilde yaklaşmaktadır. Ücretli kamp alanlarının canlanan bir sektör olarak görüldüğüne ve bu sektörün yanlış şekilde ilerlediğine yönelik düşüncelerini şu şekilde ifade etmektedir:

“... ‘şuradaki tarlayı alalım kapatalım, 19 yıllığına kiralayalım veya zaten arazimiz vardı’ diyor. İki tane çiçek ekip... Yere bir altyapı çalışması yapmıyor, mıcır atmıyor... Ondan sonra deniyor ki ‘Karavancısın zaten, doğaya çıkıyorsun...’ Doğru söylüyorsun da kardeşim ama sen ‘kamp yeriyim ben’ diyorsun. Sen ‘tesisim’ diyorsun. Tabii ki çamura basacaksın, sırlıklam olacaksın, budur zaten konu. Ama ‘ben bu deneyimi sana yaşıyorum’ bahanesine sıkışıp altına bir mıcır atmıyorsan sen karavan park yeri işletmecisi değilsin demektir. (K14 , 54. paragraf)

Görüldüğü gibi katılımcılar ya kamu tarafından işletilen kamp alanları ya da kamu tarafından denetlenen ücretli kamp alanlarını gerekli bulmaktadır. Karavanla yaşamı deneyimlemiş katılımcıların bu ifadeleri, karavancılık sektörünün iyileştirmeye ve gelişime açık yönlerine etmektedir.

Alanyazındaki hareketlilik başlığında da değinildiği gibi hareketlilikler, kendi içlerinde birçok hareketsizliği de barındırabilmektedirler. Bu nedenle katılımcılara sabit kaldıkları en uzun süreler sorulmuştur. Yalnızca iki katılımcı bu konuda net bir süre verememiştir (K9 ve K26). Karavanla yaşamında esnek olduğu için sabitlendiği belirli bir zaman dilimi olmadığını belirten K26 kodlu katılımcı, ilgili konudaki görüşlerini şu şekilde aktarmaktadır:

“Ben bir yeri sevdiysem ve orada mutluyum, onu kabullenirim. ‘Ben şu an mutluyum, manzaranın değişmesi önemli değil. Benim kendimi huzurlu, mutlu hissettiğim yerde olmam önemli’ derim. Bir yer görmek de..., o yolu tamamlamak da umrumda olmaz. Antalya’ya diye yola çıkıp Datça’da kalıp, Datça’dan geri de dönebilirim. Yollarım genelde öyle oluyor.” (K26, 38. paragraf)

Hareketsizliğin araştırmadaki katılımcılar için üç gün ile 10 ay arasında değişen sürelerde deneyimlendiği anlaşılmaktadır. Burada çekme karavanı olan ancak arabası olmayan katılımcının (K1) dört yıl boyunca hareketsiz kalmış olması istisnai bir durumdur.

İş yaşamını sürdüren yarı zamanlı karavancılar için aslında sabit kalabilecekleri en uzun süreyi, kendileri değil iş yaşamındaki koşulları belirlemektedir. Tam zamanlı karavan yaşamında ise gün sayılarının giderek aylara doğru artış göstermesinde payı olan birkaç husus

dikkat çekmektedir. Bu hususlardan ilki ve belki de en önemlisi, araç boyutuna paralel olarak artan yakıt gideri dolayısıyla demirleme sürecinin başlamasıdır. Dolayısıyla karavanla deneyimin doğasına ilişkin bulgularda tartışılacak olan mali gerekliliklerin ve karavan donanımının, karavanla sabit kalınan süreler üzerinde etkili olduğu görülmektedir.

Tam zamanlı karavan yaşamı süren K16&K17 çifti, normal şartlar altında bir noktada üç hafta kalabileceklerini belirtmektedirler. Yine de K16 kodlu katılımcı, konuyla ilgili görüşlerini aktarırken önemli bir noktayı vurgulamaktadır: “Evet ama yine de durduğumuz yer keyifli değilse biz o benzin olayına çok takmıyoruz, çok zorlansak da...” (K16, 231. paragraf). Bu ifadede K16 kodlu katılımcının bahsettiği esnekliği kendine tanıyan K10 ve K23 kodlu katılımcılar da bu bulguyu şu sözlerle desteklemektedirler:

“Üç gün falan...Eğer orada bir arkadaşım vesaire... İnsanlara biraz bağlıydı benim için. Karavancılarla mesela Ovacık'a gidiyorlardı 10 karavan, gidiyordum yanlarına, iki gün kalıyordum, sonra 'Hadi ben gideyim ya...Sonra gelirim.' falan deyip böyle iki üç gün sonra gidiyordum. Çok uzun kalamıyordum.” (K10, 64. paragraf)

“Bir günlüğüne gidip iki hafta kalabiliyorum. Bir tane koy mesela hiç kimse yok, hiçbir şey yok, ama çok güzel...” (K23, 34. paragraf)

Yukarıdaki ifadelerde sabit kalmayı etkileyen insanlar karavancılar iken K21&K22 çiftinde karavancıların yerini yerel halk almaktadır. Bir diğer ifadeyle yerel halkla kurulan iletişim, sabit kalma sürelerini etkilemektedir. K22 kodlu katılımcı, şu sözleriyle eşinin gittikleri yerle ve insanlarla kurduğu temasın sabit kalma sürelerini etkilediğini ifade etmektedir:

“Bayağı her hafta bir şehirdeydik, yani 65 tane şehir gezdik ve bir yılda düşününce... ‘Keşke her ay bir şehirde kalsaydık’ diye kendi aramızda konuştuk... Çünkü (eşimin) bir sözü vardı...; ‘Kendimizi oraya ait hissedelim. Aidiyet kuralım.’ diye. Mesela gidiyor Afyon'a, çıkmak bilmiyor; tarlaya giriyor, tarladaki insanlar ile konuşuyor, ‘çok seviyorum burayı’ diyor. Ama gerçekten oralıymış gibi hissediyor. Nasıl desem, her şehir için bunu yaşayabiliyor ve diyor ki ‘ben o şehre kendimi ait hissedeyim’” (K22, 105. paragraf)

Seyahate/yaşama eşlik edenler konusuna gelindiğinde, sadece yedi bekar katılımcıdan beşinin tek başına seyahat ettiği/yaşamını sürdürdüğü görülmektedir. Bu beş katılımcıdan yalnızca biri kadın, diğerleri erkektir. Geriye kalan iki bekar katılımcıdan K11 kodlu kadın katılımcı oğlu ile birlikte seyahat etmekte, K10 kodlu kadın katılımcı da köpeği ile birlikte karavan yaşamını deneyimlemektedir. K6 ve K23 kodlu katılımcılar belirli bir süre evcil hayvanlarıyla (kedileriyle) seyahat etseler de şu an yollarına yalnız devam etmektedirler. K26 kodlu katılımcı ise evli olup yalnız seyahat eden tek kadın katılımcıdır. Sabit kalma süreleri ile ilgili şu ifadeleri oldukça dikkate değerdir:

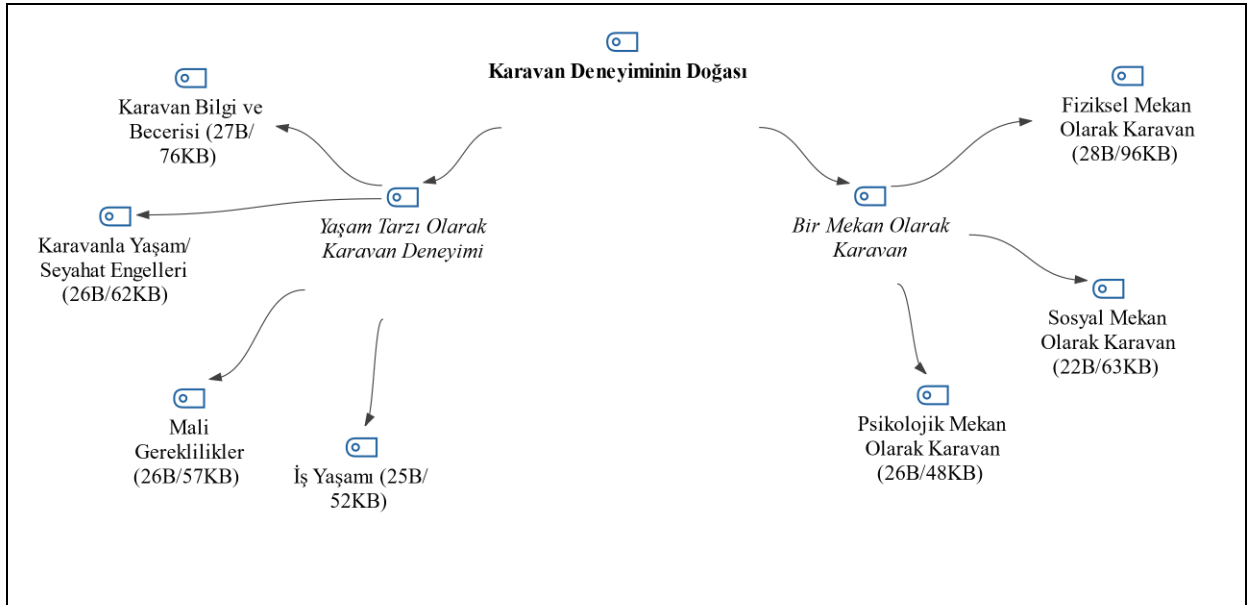
“‘Karavanı alma fikrimi eşim çok destekledi’ de diyemem ama karşı oldu da diyemem. Sonuçta bu sizin isteğiniz... Buna saygı duyuyor ama ‘Ben çok keyif alır ve bu zevki seninle çok paylaşır mıyım? Hayır.’ dedi. Çünkü o biraz daha hijyen sever, konfor sever... O daha çok (günlük) katılımcı olmayı seviyor..., uzun süre kalmalı değil. Karavan ile bir yere gitmek, orada günü geçirmek ve akşam evine dönmek. Çok uzaksa ...,

şartlar uygunsa, kamp alanında sosyal imkânlar varsa kalmayı tercih edebilir ama yoksa dönmeyi tercih ediyor mesela.” (K26, 34. paragraf)

Toplumsal cinsiyetlendirilmiş bir kimlik olarak karavan kimliğinin ele alındığı ilerleyen bölümlerde daha ayrıntılı sunulacağı gibi özellikle tam zamanlı karavan yaşamını deneyimleyen bekar kadın katılımcıların (K10 ve K23), karavanla yaşam deneyimlerine geçişi, evli katılımcılara göre daha çok mücadele gerektirmiştir. Araştırmanın katılımcılarında büyük bir çoğunluk (13 katılımcı) eşleriyle birlikte seyahat etmekte, bunlardan altısına da çocukları eşlik etmektedir. K7&K8 çifti iki kedileriyle, K21&K22 çifti köpekleriyle, K9 kodlu katılımcı da eşi ve kedisiyle karavan yaşamını deneyimlemektedir.

4.2. Karavan Deneyiminin Doğasına İlişkin Bulgular

Bu tez çalışmasında fenomenolojik analize konu olan deneyim, karavanla yaşam/seyahat deneyimidir ve bu deneyimin doğasını katılımcıların gözünden aktarmak çalışma için kritik önemdedir. Karavan deneyimine ilişkin Şekil 4’teki kod modeli incelendiğinde, karavanla yaşam/seyahat deneyimini etkileyen pek çok unsur olduğu anlaşılmaktadır.



Şekil 4: Karavan Deneyiminin Doğasına İlişkin Kod Modeli

*Parantez içinde verilen sayıların sonundaki “B” kısaltması “Belge”, “KB” kısaltması ise “Kodlu Bölge” anlamına gelmektedir ve Tablo 7’den bu bilgilere toplu şekilde ulaşılabilir.

Karavanla yaşam/seyahat deneyiminin doğası, iki grup altında incelenmiştir. Öncelikle bir mekân olarak karavanın nasıl değerlendirildiği, ardından da yaşam tarzı olarak karavan deneyiminin belirleyicilerinin neler olduğu açıklanmıştır. Bu deneyimle ilgili katılımcıların ifadelerine genel bir bakış sağlamak adına ilgili kodların frekansları Tablo 7’de sunulmaktadır.

Tablo 7: *Karavanla Deneyiminin Doğasını Açıklayan Unsurlar*

	Katılımcı Sıklığı	İfade Edilme Sıklığı
<i>Yaşam tarzı olarak karavan deneyimi</i>		
Karavan bilgi ve becerisi	27	76
Karavanla yaşam/seyahat engelleri	26	62
Mali gereklilikler	26	57
İş yaşamı	25	52
Kodlanmış Belge Sayısı/ Toplam Kodlu Bölge Sayısı	29	247
<i>Bir mekân olarak karavan</i>		
Fiziksel mekân olarak karavan	28	96
Sosyal mekân olarak karavan	22	63
Psikolojik mekân olarak karavan	26	48
Kodlanmış Belge Sayısı/ Toplam Kodlu Bölge Sayısı	29	207

Yukarıdaki tabloda görüldüğü üzere katılımcılar, yaşam tarzı olarak karavan deneyiminin unsurları kapsamında en çok karavan bilgi ve becerisinden bahsetmiş, bunu karavanla yaşam/seyahat engelleri ile mali gereklilikler ve iş yaşamı takip etmiştir. Bir mekân olarak değerlendirildiğinde ise karavan, en çok fiziksel mekân, ikinci olarak sosyal mekân ve son olarak da psikolojik mekân boyutlarıyla ele alınmıştır.

4.2.1.Yaşam tarzı olarak karavan deneyimi

Karavanla yaşam/seyahat deneyimi, bir yaşam tarzını temsil etmektedir. Karavancılar bu yaşamın gerektirdiği belirli maliyetleri karşılamak için iş yaşamlarını kendi yaşam/seyahat koşullarına uyumlu hâle getirmeye çalışmaktadırlar. Karavan yaşamı aynı zamanda beraberinde pek çok zorluğu da barındırdığından belirli bilgi ve becerileri de gerekli kılmaktadır. Dolayısıyla yaşam tarzı olarak karavan deneyiminin kendine has gereklilikleri ve zorlukları ile baş edebilmek için karavancıların hem maddi hem de manevi açıdan donanımlı olmaları beklenmektedir.

4.2.1.1. İş yaşamı

Karavanla yaşam deneyiminin doğasında, karavancıların gelir elde etmesini sağlayan iş yaşamı, oldukça etkili bir unsurdur. İş yaşamını özel sektörde ve kamu sektöründe sürdürmüş ya da sürdürüyor olmak, deneyimin doğasında belirli farklara neden olmaktadır (K24&K25 çifti ile K29'un emekli oldukları için iş yaşamıyla ilgili herhangi bir görüş bildirmemişlerdir). Esneklik bağlamında bir değerlendirme yapılacak olursa özel sektördeki katılımcıların, kamu sektöründekilere göre karavanla yaşam deneyimlerinde daha esnek oldukları anlaşılmaktadır. Çünkü onların hayatında, iş değiştirme ya da işsiz kalma ihtimali, kamu çalışanlarına göre daha çok gündemdedir ve daha olasıdır. Kurumlar arasında geçişler yaptıkları için özel sektörde iş yaşamı deneyimi olan katılımcılar, hayatları ile ilgili karar almak konusunda daha cesur davranabilmektedirler.

K14 kodlu katılımcının iş yaşamı deneyimleri bu kapsamda oldukça önemli bulgular sunmaktadır. Katılımcı İzmir’de başarılı projeler geliştirince İstanbul’a, genel merkeze çağırılmış ve altı yıl boyunca burada çalışmıştır. Pandemi döneminde uzaktan çalışma modeline geçmiş ve yaklaşık iki yıl uzaktan çalışarak karavanda tam zamanlı yaşam sürdürmüştür. Bu süreci şu ifadeler üzerinden aktarmaktadır:

“...kurumsalda yaşayıp tam zamanlı da çalışıp aynı zamanda tam zamanlı gezebilirim ve bundan da çok büyük keyif aldım. Keşke bu tip iş modelleri bulabilsek de insanlar daha özgür bir şekilde yaşam tarzlarını sürdürebilseler.”(K14 , 26. paragraf)

K14 kodlu katılımcının bahsettiği hareketli iş modelini tam zamanlı karavan yaşamında deneyimleyen bir diğer katılımcı da K17 kodlu katılımcıdır. Bilgisayar yazılımcısı ve tasarımcısı olan K17 kodlu katılımcı, 2008 yılına kadar birden çok ajansta çalışmış, daha sonra bir meslektaşı ile birlikte kendi ajanslarını kurmuştur. Büyük firmaların web sitelerini, tablet ve telefon uygulamalarını tasarlayan bu ajans, 14 yıllık geçmişinde ilk kez pandemi döneminde uzaktan çalışma modeline geçmiştir ve kendi ifadelerine göre hâlâ da bu şekilde devam etmektedir: “Şu an böyle beş altı kişilik bir kemik kadroyuz, herkes bir yerlerde, kimin nerede olduğu belli değil ama maillerde buluşuyoruz. İşler yürüyor, hiçbir aksaklık olmuyor.” (K17, 66. paragraf)

Özel sektörde hali hazırda sahip olduğu işini pandemi sonrasında hareketli olarak sürdürmeye başlayan bir diğer katılımcı da K26 kodlu katılımcıdır. Haftada iki gün şirkete giden sigorta uzmanı katılımcı, çalışma saatlerinde yolda başına bir aksilik geleceği ihtimali ile herhangi bir yer değişikliği yapmadığını belirterek karavandaki çalışma koşullarını şu sözlerle aktarmaktadır:

“Evde çalışan bir insandan daha konsantre bir şekilde çalışıyorum çünkü o insanların; çocuğu olabilir, evde çalışan bir kişi daha olabilir, ailesi olabilir bir sürü dikkatini dağıtan unsur olabilir, yemek yapma sorumluluğu olabilir. Bende bunların hiçbiri yok. Tamamen kahvemi yapıyorum, her insan gibi kahvaltımı yapıyorum, yüzümü yıkıyorum, işime başlıyorum ve hiçbir şekilde konsantrasyonumu bozacak bir dış etken olmadan, hava şartlarına da uyumlanmış bir şekilde saat 17:00’ye 18:00’e kadar da çalışıyorum.” (K26, 130. paragraf)

Özel sektör deneyimi olan katılımcılardan bazılarının, özellikle pandemi sonrasında iş yaşamlarında dijital dönüşüm yaşadıkları ve hızlı bir şekilde bu sürece adapte oldukları görülmektedir. Ancak yine pandeminin etkisiyle iş yerini kapatan katılımcılar da olmuştur. Nitekim K22 kodlu katılımcı, işini kapatma sürecini şu sözlerle aktarmaktadır:

“Özel tiyatromuz vardı ikimizin, ekip arkadaşlarımızın da olduğu. Yine 2008-2009 temellerini attığımız ta ki 2019-2020 pandemiye kadar devam ettiğimiz özel tiyatromuz vardı. Pandemi ile birlikte de o tiyatroyu kapatmış olduk.” (K22, 31. paragraf)

Benzer şekilde özel muayenehanesini kapatan ve kendi yaşamına uygun iş modelini geliştiren K10 kodlu katılımcı da oldukça radikal bir karar verdiğini şu sözlerle ifade etmektedir:

“...ben İstanbul'daki hayatımı kapatmaya karar vermiştim o iki buçuk aylık uzak kalma sürecinde. Geldim, kapatma işlemlerini uzaktan başlattım... Kapatma işlerini yaparken dedim bir yandan ‘Ne yapacağım peki şimdi?’ Hiçbir planım yok(tu) gerçekten. Onu da şey düşündüm; ‘Nerede yaşayacağımı ve ne yapacağımı bilmiyorum ama sadece kapatmak istediğimi biliyorum. O felsefeler ne diyor? Sen yola çık, yol açılır. Hadi bakalım. Doğru muymuş? Bir deneyeyim.’ dedim. Ondan sonra karavan baktık, Maltepe Karavan Parkında bir tane...” (K10, Konum 28)

Bu katılımcı şimdi bir muayenehaneye bağlı olmaksızın doktorluk yapmakta ve yerleşik düzene geçtiği evinde yoga dersleri vermektedir. Bir de pandemiden bağımsız olarak işinden istifa eden, kendi iş modellerini yaratan katılımcılar var ki karavanla yaşam deneyimlerine bir işi adapte etme konusunda oldukça başarılılar. Bunlardan biri olan K16 kodlu katılımcı, iki işi birlikte yürütmektedir. 2013 yılından bu yana kışları kendi ördüğü tekstil ürünlerini profesyonel bir markalama süreci yürüterek dijital ortamda satan katılımcı, mevsimlik yürüttüğü bu işe ek olarak 2018 yılından bu yana da yoga eğitmenliğine devam etmektedir. Karavanında yürüttüğü çevrimiçi derslerle ilgili olarak şu ifadeleri kullanmaktadır:

“Ama şimdi birazcık daha yoga ağırlıklı, ikisini yürütmeye çalışıyorum, sadece kışlık ürünler olarak var şu an. İkisi de böyle bebeğim gibi ama galiba birazcık daha yogada ağırlık devam ediyor.” (K16, 57. paragraf)

Benzer şekilde uluslararası bir GSM operatöründe Ege Bölge Teknik Müdürü olarak çalıştığı işinden istifa eden K18 kodlu katılımcı, bu önemli karardan sonraki gelişmeleri şu sözlerle aktarmaktadır: “İstifa ettikten bir yıl sonra da Turizm Bakanlığı’nın video ve fotoğraf işlerini yapıyorum tüm Türkiye genelinde. O yüzden hayatım yollarda geçiyor.” (K18, 26. paragraf)

Araştırmanın katılımcıları arasında istifa sürecinden sonra karavanla tam zamanlı yaşama geçiş yapan ancak henüz yeni bir iş modelini denemeyen katılımcılar da bulunmaktadır. Bu katılımcılardan ilki, kamu sektöründen özel sektöre geçen ve özel sektörden de istifa eden K7&K8 çifti; ikincisi ise kamu sektöründen istifa eden K19&K20 çiftidir. K7 kodlu kadın katılımcı, özel eğitim branşında çocuk gelişimi mezunudur. K8 kodlu erkek katılımcı ise önce elektrik elektronik, ardından da biyomedikal alanında eğitimini tamamlamıştır. Ancak her ikisi de mesleklerini yapamamış ve özel sektöre geçme kararı almışlardır. Bunun nedenlerini K7 kodlu katılımcı şu sözlerle aktarmaktadır:

“Ben o çocukların o durumunu gördüğümde hiç kaldıramadım. Okurken öyle değildi ama iş teoriden çıkıp pratiğe geldiğinde, eve gelip her gün ağlıyordum. Eşim aynı şekilde biyomedikal olduğu için

ameliyathanedeki aletler vesaire ameliyatlara giriyor, insanların o kötü halini, hastanedeki halini görünce 'Ben bu mesleği yapamam.' diyor. Sonra özel sektör giriyor devreye.... Evlendikten sonra aynı iş yerine girdik, elektronik sektöründe." (K7, 29. paragraf)

Özel sektörde çalışmaya başladıktan sonra yıllık izinlerinde karavanla seyahat etmeye başlayan K7&K8 çifti, karavan hayatını önce yarı zamanlı olarak deneyimlemiş, ardından tam zamanlı karavan yaşamına karar vermişlerdir. Bu geçiş süreçlerini şöyle ifade etmektedirler:

"Biz dedik 'çalışamayacağız galiba, olmayacak' ve nitekim de gidip işverenimize dedik ki 'Biz çalışamayacağız. Bizim özgür bir hayata geçmemiz gerekiyor, stressiz bir hayata geçmemiz gerekiyor. O yüzden bizi bırak'... O da gerçekten bizi bıraktı. Anlayış gösterdi, uzun süredir çalışıyorduk çünkü orada. Çıkışımızı verdi, tazminatlarımızı verdi, işsizlik maaşlarımız bağlandı ve biz bu karavan sürecine artık tamamıyla girdik." (K7, 29. paragraf)

Kamu sektöründen istifa ederek tam zamanlı karavan yaşamına geçen K19&20 çiftinin hem istifa etme hem de evlerini kapatma kararlarındaki temel unsur çocuklarıdır. Bu süreci K19 kodlu katılımcı şu şekilde aktarmaktadır:

"...ben mesleğini çok seven ve kariyer yapmakta kararlı bir insandım, kariyer de yapıyordum aslında, adım adım yükseliyordum. Ama birazcık duygusal bir karar vermek zorunda kaldım. Aslında anlaşmalı bir şekilde iş tarzımı değiştirmişken, çocuğumla iş arasında bir tercih yapmamı istediler benden. Ben de daha çok yeni anneydim, 3,5 aylıktı bebek, böyle olunca aşırı duygusal bir karar vererek... 'Benim çocuğum asla bir seçenek olamaz. Tabii ki çocuğumu seçiyorum.' deyip kestirip atmıştım." (K19, 32. paragraf)

K19 kodlu katılımcı, bu süreçte hissettikleriyle ilgili ise sözlerine şöyle devam etmiştir:

"İlk zamanlar biraz üzül müştüm çünkü işimi çok seviyordum ve ayrı kaldığımda aslında öz lüyordum. Ama sonra baktım, (çocuğumla) çok kıymetli zamanlar geçiriyorum, bir daha asla elde edemeyeceğim şeyler... O yüzden 'Aman, kurumsal hayat bana ne verebilir ki?' falan diye... Aslında çok duygusal bir karardı ama doğru bir karardı. Bunu her geçen gün görüyorum zaten." (K19, 32. paragraf)

Görüldüğü gibi her katılımcının iş deneyimleri ile ilgili farklı bir hikayesi bulunmaktadır. Ancak genel bir değerlendirme yapılacak olursa dijitalliğin artması, yeni hareketli iş modelleri fırsatları ile hareketli yaşam tarzlarını teşvik etmektedir. İşini kapatmak ya da istifa etmek suretiyle kendi iş modellerini yaratan ve hareketli yaşama uyum sağlayan karavancılar da bulunmaktadır. Para kazanmak, sabit yaşamda da hareketli yaşamda da ortak bir gerekliliktir. Çünkü hareketli yaşamda da bir birey yeme içmeye devam etmektedir ve temel olarak bir yerden bir yere gidebilmek için yakıt giderlerini karşılamak zorundadır. Bu noktada katılımcıların özellikleri başlığında da belirtildiği gibi karavan sektöründe meslekleri olan karavancılar avantajlı durumdadır. Örneğin K5 kodlu katılımcı, kendine ait atölyede, müşterilerinin istekleri doğrultusunda ikinci el araçları motokaravan hâline dönüştürmektedir. K9 kodlu katılımcı, aynı işi kendine ait bir yeri olmaksızın sürdürmekte ve K15 kodlu katılımcı ise otomobil bakım ve onarımı yapan, motosiklet satan, araç kiralayan bir işletmenin yöneticiliğini yapmaktadır.

Tam zamanlı karavan yaşamı sürdüren K9 kodlu katılımcı, asıl mesleği olan kaptanlığı karavan sektörüne uyumlu hâle getirmiş, bu anlamda da büyük bir kitlenin takdirini ve hayranlığını kazanmıştır. Katılımcının iş yaşamı deneyimleri ile ilgili şu ifadeleri oldukça dikkat çekicidir:

“Ben tam zamanlı yaşıyorum ama nasıl yaşıyorum? Kendi bütçemi ayarlıyorum. Zaten bir Türkiye turunu ben aşağı yukarı bir yılda..., belki iki yılda yapıyorum, ama gidiyorum. Bunu mesleğimle de birleştirdim... kendime ait bir dükkanım yok. Mesela bu arabamı Ortaca'da yaptım, diğer arabaları İstanbul'da yaptım. Bir marangozhane kiralayıp sanayide, birkaç ayda onla kışın çalışıp bir arkadaşımı da mutlu ederek ondan sonra hayatımın geri kalanını devam ediyorum. Benim yaşam tarzım bu, birçok insanın bu.” (K9, 42. paragraf)

Görüşmeyi tamamladıktan sonra gerçekleşen sohbette de K9 kodlu katılımcı, Youtube gibi dijital platformlardan elde edilen gelirlere güvenerek karavan yaşamını sürdürmeyi riskli bulduğunu dile getirmiştir. Bunun yerine pek çok katılımcının yaptığı gibi yoldayken sürdürülebilecek nitelikte iş modellerinin benimsenmesini önermiştir (Araştırmacı Günlüğü). Bu öneriye paralel olarak, hayatını kazanabileceği pek çok yeni iş kolu bulabileceğini belirten K17 ve K18 kodlu katılımcılar, aslında iş yaşamındaki yeteneklerini ve esnekliklerini şu ifadeleriyle kanıtlamaktadırlar:

“...ben parasız kalabilecek bir adam değilim. Elimden birçok iş geliyor benim. Bazı insanlar vardır derler ya ‘taşı sıkısa suyu çıkarır, parasını kazanır’ diye... Ben öyle adamlardan bir tanesiyim. Benim ne iş yaptığının önemi yok. Ben bugün sokakta simit satarım, hiç bundan üşenmem, karavanımda kahve yapar satarım. Ben bir şekilde ayakta kalmayı başarabilen insanlardanım.” (K18, 32. paragraf)

“İş güç mesela, ‘bugün yaptığım iş olmaz başka bir şey bulurum’ şeyini de öğrendim. Evet burada var bir sürü işler, bulunur. Bir arkadaşımız var öyle yat tamiri falan yapıyor mesela, yapılabilir, ben de yaparım bunu. Karavanın içini komple ben yaptım zaten. Seviyorum da ahşap işlerini falan... Bir sürü kol var.” (K17, 314. paragraf)

K17 kodlu katılımcı fındık toplama, badem toplama gibi mevsimlik işlerde çalışabileceğini belirterek de aslında iş yaşamına bakışındaki esnekliği ifade etmektedir. Zira hareket halinde yaşam ile iş yaşamının birlikteliği, birçok radikal kararı beraberinde getirmektedir. Örneğin K14 kodlu katılımcı, araştırmacıyla gerçekleştirdiği görüşme gününde yaptığı iş mülakatından sonra, genel müdür yardımcısı olarak işe başlamıştır (Araştırmacı Günlüğü). Benzer şekilde K23 kodlu katılımcı da araştırmacıyla gerçekleştirdiği çevrimiçi görüşme esnasında iş mülakatı için telefon almıştır. Şu anda tam zamanlı iş yaşamını sürdürmekte ve tam zamanlı karavan yaşamına ara vererek çalıştığı yer tarafından sunulan lojman imkanını değerlendirmektedir (Araştırmacı Günlüğü). Yeni iş başlangıçları yapan bu iki katılımcının aksine K26 kodlu katılımcı ise görüşmeden kısa süre sonra kurumsal hayatını sonlandırarak yaşam tarzını yansıtan bir gezici atölye projesi başlatmıştır (Araştırmacı Günlüğü). Dolayısıyla iş yaşamını hareket halinde bir yaşam ile birleştirmek bazen istifalara

yol açmakta bazen de yeni başlangıçları mümkün kılabilmiştir. Ama buradaki en önemli nokta karavan yaşamıyla, iş/meslek yaşamının uyumlu hâle getirilmesidir. İş yaşamının yolda sürdürülmesi, karavanla yaşam deneyiminin mali gerekliliklerini yerine getirmede oldukça önemlidir.

4.2.1.2. Mali gereklilikler

Karavanla yaşam deneyiminin doğasında, maliyetle ilgili konular, oldukça etkili bir unsurdur. Karavanla yaşam deneyiminin başlangıcındaki ilk eşik, araç sahipliğidir. Dolayısıyla büyük gider kalemlerinden biri, bu deneyimin başında ortaya çıkmaktadır. Çekme karavan tercih edenler, araçlarına çeki demiri taktırmakta ve çekiş gücüne bağlı olarak araç değişikliğine gidebilmektedirler. Motokaravan tercih edenlerin ise önünde iki seçenek bulunmaktadır. Karavancılar, motokaravanlarını ya kendileri tasarlamakta ya da motokaravan üreticilerinden satın almaktadırlar. Motokaravanlarını dönüştüren karavancılar önce ikinci el bir araca, ardından da bu aracın iç tasarımına harcama yapmaktadırlar. Nitekim bu araştırmadaki 17 motokaravan sahibi katılımcıdan biri kamyondan, dördü otobüsten ve altısı da minibüsten kendi karavanlarını dönüştürmüş ya da dönüşüm sürecini organize etmişlerdir.

Özellikle pandemi döneminde karavana talebin artmasıyla birlikte başlayan ve ülkenin enflasyon durumuna, kur farklarına paralel olarak meydana gelen fiyat artışları, pandemi öncesinde araç alan ve dönüştüren katılımcıların kendini şanslı hissetmelerini sağlamıştır. Bu konuyla ilgili araç değişikliği yapan K3 kodlu katılımcının ifadeleri örnek teşkil etmektedir:

“Tam o sırada bir tane karavan denk geldi, daha büyük ‘semi entegre’ dedikleri, biz onu aldık. Ne kadara aldık? 230.000₺ ye mi... 200.000₺ kredi çektik, eski karavanı sattık. 30.000₺ mi ne koyduk üzerine ya da 250.000₺ de sen... İnanılmaz adam ucuza, uyguna verdi çünkü onu aldıktan hemen sonra karavan piyasası patladı. Muazzam bir talep oldu, ortalıkta karavan kalmadı. Karavan fiyatları ikiye üçe katladı.” (K3, 58. paragraf)

Yola çıkıldığında ve dolayısıyla hareketlilik başladığında ortaya çıkan giderlere bakıldığında ise karavanın araç bakım gideri, yakıt gideri, kamp alanı ücretleri, kamp malzemeleri için harcamaların bu kapsama alınabileceği görülmektedir. Katılımcılar bunlardan en çok yakıt giderlerinin, ardından da kamp alanı ücretlerinin üzerinde durmuşlardır. Yakıt giderlerinin yüksek olması, özgür kamp alanlarında sabit kalma sürelerini etkilediği gibi kamp ve karavan konulu fuar ve festivallere katılımı da engellemektedir. Ayrıca hareketlilik yapısına ilişkin bulgularda da değinildiği gibi kamp alanlarında talep edilen ücretlerin, sunulan hizmetlere göre adil olmadığını düşünen katılımcılar çoğunluktadır. Nitekim bu konuda K29 kodlu katılımcının ifadeleri dikkat çekicidir:

“Türkiye’de maalesef kamp işletmeciliği... Ki burası Hipokamp, Deniz Atı Otelinin sahip olduğu bir yer ve o zaman için Türkiye’nin en iyi kamplarından birisiydi, Altınkamp gibi. Diğer kamplar bunlardan çok

daha kötü durumda, toz toprak içerisinde... İyi olanlar var, onların yanına yaklaşılmıyor. Şu anda bir otel parası istiyorlar neredeyse.” (K29, 38. paragraf)

K29 kodlu katılımcı, kamu tarafından işletilen ve yine onlar tarafından denetlenen ücretli kamp alanlarının çözüm olduğunu düşünmektedir. Bu katılımcının görüşlerini K26 kodlu katılımcı da paylaşmaktadır ve konuya ilişkin ifadeleri şöyledir:

“İnsanların gelir gider dengesi belli. ...pandemide nasıl yapacaklarını bilemedikleri için bu işi, can havliyle kamp alanlarına hücum etmişler ve kamp alanlarının sayısı mantar gibi çoğalmış olabilir. Ama devamlı olduğunu ben düşünmüyorum çünkü olabilmesi için ... verdiği paraya karşı aldığı hizmetin dengeli bir şekilde olması (lazım)... bu fiyat skalası ile bunu devam ettirmeleri mümkün değil. Onlar da kiraladıkları alanlara para mı ödüyorlar ya da kendi arsalarını mı dönüştürüyorlar, onu bilmiyorum ama şu anda ... adil değil.” (K26, 64. paragraf)

K26 ve K29 kodlu katılımcıların kamp alanlarıyla ilgili görüşlerine katılmayan K11 ise kamp işletmeciliğinin bir takım mali yükümlülükleri olduğuna dikkat çekerek konuyla ilgili düşüncelerini şu şekilde aktarmaktadır:

“(Kamp işletmecileri) haklılar, çünkü daha yeni yeni yerel yönetimler kamp alanlarında yardımcı olmaya başladılar. Bir ruhsat çıkarmak için bile bir kişi buna hevesleniyorsa müthiş efor sarf edip müthiş bir sermaye yatırıyor... Bu bir hizmet sektörü. Siz oraya bir altyapı yapıyor(sunuz) ki atık su tankınızı boşaltmak için işte gri suyunuz, tuvaletiniz... bir elektrik hizmeti var, bir su hizmeti var, güvenliği var, (çalışanı) var... Yani Türkiye'desiniz, belediye buna yardım etmediği sürece o kişiye de o bedeli ödemek zorundasınız...”(K11, 54. paragraf)

Karavanın giderlerini, sabit evin giderleri ile kıyaslayan katılımcılar elektrik, su, aidat, özellikle de kira bedelinden muaf olunmasını önemsemektedirler. Bu kapsamda elektriklerini güneş panellerinden, sularını doğal su kaynaklarından karşılayan, kira ve aidat bedelleri olmayan karavancılardan bir de ücretli kamp alanlarını tercih etmemeleri ve özgür kamp alanlarında uzun süreli hareketsiz kalmaları durumunda oldukça az maliyetle yaşamlarını sürdürebilecekleri açıktır. Ancak tüm giderlerin sabit olduğu düşünülmemelidir. Yukarıda bahsi geçen araç bakımı ya da beklenmeyen bir sağlık sorunu nedeniyle değişken giderler oluşabilecektir. Elbette tüm bu değişken giderlerin sabit yaşamda da meydana gelme olasılığı vardır. Ancak buradaki en önemli nokta, kullanılmayan herhangi bir nesneye/hizmete para verilmemesidir. Örneğin içinde az sayıda malzeme olmasına rağmen elektrik enerjisi harcayan büyük buzdolapları, bu konuya örnek teşkil etmektedir. Yarı zamanlı karavancı olan K26 kodlu katılımcının, evin sabit giderleriyle ilgili görüşleri, oldukça dikkate değerdir:

“Bu ev gereksiz maliyet. ... Ben karavanda daha mutluyum; her şey elimin altında minimal... çok az su ile sadece iki tane tabağım, dört tane çatalım, kaşığım... cezvem... çaydanlığım var, minicik tavam var... Koca koca tencerelerim tavalarım yok. Daha mutluyum. Bozulan bir malzemem yok, her şeyimi yiyeceğim kadar alıyorum. Temizlemesi daha kolay. Daha ekonomik. Bu eve harcadığım 2000₺ ile ben karavanda bir ay gezerim, mazota veririm o parayı.” (K26, 100. paragraf)

Sabit giderler karavan yaşamında daha az olsa da bu durum, katılımcıların gelir elde etmesi zorunluluğunu ortadan kaldırmamaktadır. Bir önceki başlıkta detaylı olarak açıklanan iş yaşamının önemi, bu noktada tekrar gündeme gelmektedir.

4.2.1.3. Karavan bilgi ve becerisi

Karavanın teknik donanıma sahip olması, karavanla yaşam/seyahat deneyiminin iyileştirilmesi açısından önemlidir ancak tek başına yeterli değildir. Bu noktada, ilgili donanımın doğru şekilde kullanılabilmesi gündeme gelmektedir. Nitekim çok donanımlı bir karavanı sürebilmek için sürüş bilgisine ya da bu karavanda çıkan arızaları gidermek için tamirat bilgisine ihtiyaç duyulacağı şüphesizdir. Karavanla ve karavan yaşamıyla ilgili teknik bilgi eksikliği, çoğu karavancının ilk deneyimlerinde ortaya çıkmaktadır. Su deposunu doldurmadan kampa giden (K2) ya da fırtınalı havada tentesini açan (K24&K25) karavancılar, başlardaki deneyimsizliklerini kabul etmekte, gerekli teknik bilgi ve becerinin zamanla geliştiğini belirtmektedirler. Örneğin K10 kodlu ve K25 kodlu katılımcılar, gerekli olan teknik bilgiye zamanla sahip olduklarını şu sözlerle ifade etmektedirler:

“Yeni bir karavan aldıysanız onu tanımak ve problemleri ile uğraşmak büyük bir derd. Ama bir süre geçtikten sonra artık şey oluyor insan, hani bir yılda, artık her şeyine adapte oluyorsun ve ‘Tamam, onu şöyle çözerim, bunu böyle çözerim.’ diyorsun. Ama onu çözene kadar oldukça fazla sanayide vakit geçirdim.” (K10, 82. paragraf)

“...kışın yağışlı havalarda, elektriğiniz bittiği zaman hiçbir şey yapamayacaksınız. Bakıyorsun şarj 12.4 - 12.3’e düşmüş. ‘Hadi yavaş yavaş gideyim’ (diyorsun). Ya dışarıdan elektrik alacaksın ya jeneratörü çalıştıracaksın ya arabayı çalıştıracaksın... ‘Televizyonu bu kadar seyretmeyelim, kapatalım.’ (diyorsun). Telefonlarımızın şarjını, daha önceden powerbanklerden doldurmuşsak (onlardan) yaparız. O elektriği kullanmasını öğreniyoruz. Suyu kullanmasını... Hayatınızı disipline ediyor.” (K24, 271. paragraf)

Deneyime dayalı öğrenme kadar gözleme dayalı öğrenmenin de önemli olduğunu vurgulayan katılımcılar, hata yapmayı beklemeden bir öğrenme aracı olarak dijital dünyaya sıklıkla başvurmaktadırlar. Bu noktada edinilen bilgileri paylaşmada dijital platformların oldukça önemli bir role sahip olduğunu söylemek mümkündür. Bir bilgi kaynağı olarak dijital platformlar, karavancıların karavan almaya karar verdikleri süreçle veya ilk defa karavanla seyahat ettikleri dönemle ilgili birtakım ipuçları sunmaktadır. Örneğin K14 kodlu katılımcı, karavanının dönüşüm sürecindeki araştırma aşamasını şu sözlerle açıklamaktadır:

“Şimdi benim karavanı projelendirme sürecim yaklaşık bir yıl sürdü. İki tane fuara gittim, yüzlerce video izledim... (Bunlar) uluslararasıydı çoğunluklu. Tabii ki yerli olanları da yabana atmadım. Çünkü bazen yurt dışı pazarında geçerli olan bir gerçek, senin iç pazarında geçerli olmayabilir veya iç coğrafyanda... Tabii ki izledim. Burada o zamanlar zaten sayıları belli bir adetteydi o arkadaşlarımızın. Zaten benim karavanımın projesi de yurtdışı projesi. Öyle Türkiye’de görebileceğiniz standart projelerden değil; daha radikal, daha modüler...” (K14 , 60. paragraf)

Benzer şekilde araştırma sürecini detaylandıran bir başka katılımcı K3 kodlu katılımcıdır ve ilgili süreci şu şekilde aktarmaktadır:

“Türkiye’den de Amerika’dan da sayfaları okuduk. Ama Türkiye’den bir örnek olmadığı için; Türkiye’deki kültür, Türkiye’deki kamplar, Türkiye’deki var olan altyapı ya da işte araçlar... Onu çok algılayamadık açıkçası. İçinde ne olsa iyidir? Ne olsa kötüdür? Hangi marka iyidir, kötüdür? Çok el yordamıyla gittik. Çok da piyasa daha yeni yeni kuruluyordu. Çok böyle kötü firmalar vardı bir sürü

dolandırılmış insan vardı ortalıkta... Öyle bir ortamda olunca biz çok okuduk ama o okuduklarımızın hiçbiri bize fayda sağlamadı o dönem.” (K3, 72. paragraf)

Her iki katılımcı ifadesinin de karavan yapımına ya da satın alınmasına dair bilgileri edinecek ve paylaşacak kaynakların gerekliliği konusunda ortaklaştıkları görülmektedir. Ancak karavan konusunda teknik bilgi edinmeyle ilgili önemli nokta, sadece bu bilgiyi sağlayan kaynakların var olması değil aynı zamanda bu kaynakların, yurt içindeki koşullara uygun olması gerekliliğidir. Ülkemizdeki kamp alanlarının yurtdışındaki kamp alanlarından daha farklı bir altyapıya sahip olması ve ulusal karavancılık sektörünün yapısındaki birtakım farklılıklar, bu durumun temel nedenidir.

Karavanın teknik altyapısına ilişkin bilgi ve beceri, çekme karavanda ve motokaravanda farklılaşmaktadır. 2012 yılında alkoventli ithal bir motokaravan ile yarı zamanlı karavan hayatına başlayan K11 kodlu katılımcı, 2017 yılında çekme karavana geçtiklerini, şimdi ise tekrar motokaravan tercih ettiklerini belirtmektedir. Bu nedenle katılımcının çekme karavan ile motokaravan arasındaki teknik farklılıklara ilişkin görüşleri önemlidir:

“(Çekme karavanda) dışarı çıkman gerekiyor, aracı bağlaman gerekiyor, ayakları toplaman gerekiyor... bir sürü şey var... Motokaravan bir bozuldu..., sanayide bir işi var diyelim balatası değişecek. İnsanlar merak ediyorlar, senin mahrem alanına girebiliyorlar. Ama çekme karavan senin mahreminde kalıyor.” (K11, 62. paragraf)

Görüldüğü gibi çekme karavanın motoru olmadığı için avantajlı sayılabilmektedir. Ancak yine de karavanı araca bağlama, park etme, ayaklarını toplama gibi hususların yanında özellikle diğer katılımcılar tarafından da belirtilen sürüş konusunda, kendine has zorlukları bulunmaktadır. K29 kodlu katılımcı, çekme karavan sürmenin zor yanlarından bahsederken şu ifadeleri kullanmaktadır:

“Çekme karavan dediğim gibi... Ortalama minimum dokuz metre araç ile çektiğinizde, en küçük karavanı çektiğinizde sekiz, dokuz metre oluyorsunuz. Biraz daha iyi bir karavan çektiğinizde 11,5 metre benimki gibi. Dolayısıyla özellikle şehir içlerinde zorlanabilirsiniz.” (K29, 84. paragraf)

Çekme karavanın sürüşüyle ilgili teknik bilgi ve beceri haricinde, 750 kg üzeri ve altı çekme karavanların ayırımı ve her iki durumun da gerektirdikleri konusunda da bilgi sahibi olunması gerektiğini belirten K29 kodlu katılımcı, bu bilgileri şu şekilde aktarmaktadır:

“...bir karavanın üretilmesi için O1 denen bir belgeye ihtiyaç var, 750 kg altında... üstünde ise O2 belgesine ihtiyaç var. (Üreticiler) O2 Belgesini yapamıyorlar... Çünkü... ruhsat ta alman gerekiyor trafiğe çıkması için... Ama O1 belgesine sahip 750 kg altı karavanlar için öyle bir ruhsat gerekmediği için kanunda aynen şöyle yazar; ‘Çeken aracın plakasından bir adet resmedilir’. Bakın kanundaki ifade aynen budur, ‘resmedilir’. Yani siz onu bir resim gibi yazsanız veya bilgisayardan çıkarıp arkasına bile yapıştırırsanız o bile geçerlidir.” (K29, 125. paragraf)

K29 kodlu katılımcının dikkat çektiği O1 belgesindeki açıklık, üretici firmalar tarafından bilinmekte ve henüz herhangi bir denetim olmadığı için de bu açıklık kullanılabilir. Dolayısıyla şasesi O1 belgeli olan ancak üst yapısı için herhangi bir güvence bulunmayan 750 kg altı karavanlar üretilmektedir. Bu durumda çekme karavan sahiplerinin teknik olarak bilmesi gereken konuların başında bunlar gelmektedir.

İkinci el bir araç olarak bunu motokaravana dönüştüren ya da bu dönüşümü organize eden karavancılar, bir bakıma postmodern dünyanın üreten tüketicileridirler. Kendi ihtiyaçları ve zevkleri doğrultusunda ister kendileri aracı karavana dönüştürsünler isterse dönüşümü organize etsinler, bu süreçte teknik bilgi ve pratiğe ihtiyaç duyacakları kesindir. Nitekim uzun yıllardır karavan deneyimi olan K9 ve K29 kodlu katılımcılar, söz konusu bilgi ve pratiğe sahip olmayanların neden olduğu yanlış üretimi ve beraberinde getireceği riskleri şu sözlerle ifade etmektedirler:

“Bir de mesela evinin önünde karavan yapanlar var, onlar hepten sakat. Hiç olmazsa (çekme karavanın) altyapısında bir O1 belgesi var, altyapı yani yürüyen kısım... Diyorsunuz ki ‘En azından orada bir standart var.’ (Motokaravanda) o da yok. O çok tehlikeli.” (K29, 125. paragraf)

“Bir defa yaptıkları şey karavan değil... ben bunun mücadelesini... eğitimini vermeye çalışıyorum... dörder saat videolar yaptım... ‘Yalıtımı ilk zaman yaptın yaptın, sonra bir şey yapamazsın’ diyorum. Bakın benim arabamın duvarlarına, neredeyse yirmişer santim kalınlıkta... Çünkü biz güneşin altında durmak zorundayız, güneş panellerimiz çalışsın diye ve çok aşırı ısıya maruz kalıyoruz... Benim yalıtımım çok iyi olacak ki ben güneşte durabileyim. Bunu birçok insan yapamadığı için kendi altındaki karavan gibi görüyor.” (K9, 118. paragraf)

Katılımcıların sözlerinden de anlaşılacağı üzere karavan dönüştürme süreci zorlu bir süreçtir. Bu noktada K9 kodlu katılımcının yaptığı gibi dijital platformlardan birbirlerini desteklemek, karavan deneyiminin doğasında önemli hâle gelmektedir. Dijital dünyanın edinilen bilgileri paylaşmada kritik olduğu daha önce de belirtilmiştir. Aynı model ikinci el araçları dönüştürme sürecinde olanlar, birbirleriyle sürekli iletişim ve etkileşim halinde olarak aslında bir yandan da karavancılar arasındaki dayanışmayı güçlendirmektedirler. Daha sonra karavancı davranışlarından biri olarak yardımlaşma konusunda da ele alınacağı gibi teknik bilgi alışverişinin karavancılar arası yardımlaşmada önemli bir unsur olduğu görülecektir.

4.2.1.4. Karavanla yaşam/seyahat engelleri

Karavanla yaşam/seyahat engelleri ile ilgili bulgular kapsamında, karavan yaşantısının pek çok açıdan olgusal olarak zorlayıcı olduğu sonucuna varılabilir. Katılımcılar ifadelerinde, olgusal gerçeklik olarak zorlukları “zorluk” olarak algılamadıklarını açık bir biçimde ortaya koymuşlardır. Olgusal olanla algısal olan arasındaki bu farklılığın çeşitli sebepleri vardır. Bunlar arasında en başta gelenler, karavan yaşamından önce karavanla yaşama/seyahate benzer deneyimlerin olması ve karavanda geçirilen sürenin uzunluğudur. Örneğin K5 kodlu

katılımcının karavanda kullandığı su deposuyla ilgili açıklaması, zorluk algısına bir bakış açısı sağlamadığı için önemlidir:

“Ben mesela şimdi iki günde bir, her gidip geldiğimde, 500 litre su taşıyorum. Dolduruyorum, gece gidiyorum suya, bidon dolduruyorum, getiriyorum, götürüyorum... Biz alışkınız. Benim için normal rutin gün içinde yaptığım bir şey. Hatta keyifli hâle bile getirebiliyorum bazen; akşam çıkıyoruz hem kafa dinliyoruz hem muhabbet ediyoruz.” (K5, 128. paragraf)

Karavanla yaşam/seyahat deneyiminin zorlayıcı bir deneyim olabileceği gerçeği, tüm karavancılardan bu deneyimi zorlu bir deneyim olarak algılamalarını gerektirmez. Karavancılardan algılarındaki bu farklılıkların sebeplerinden biri, benzer yaşam tarzlarıyla ilgili önceden edinilen bilgi ve beceriler olabilir. Nitekim karavan yaşamına benzeyen hareketli yaşam tarzlarına aşina olan bir karavancının zorluk algısı diğer karavancılar ile aynı olmayacaktır. Bu durumu örneklendirmek adına, K2 kodlu katılımcının ifadelerine başvurulabilir. Çocukluğunda babası ile çok defa çadır kampı yaptığını belirten katılımcı, bir başka karavancı için ürkütücü olabilecek bir yaban hayvanının sesinin, kendisi için meditasyon etkisi yarattığını şu sözleriyle aktarmaktadır:

“...o zaman tabii arabamız da yoktu, bir motosikletimiz vardı, babam onunla götürdü bizi. ...üç veya beş yaşındayım. Bolu dağlarındayız..., motorumuz bozuldu, gece saat 03:00'dü. Telefon da yok o zaman... o karanlığın içerisinde... ay ışığı da yoktu. Dağda kurt uluyordu... ‘Kurt uluyor ne yapacağız?’, hep babamın bacağına sarılıyorum, korkuyorum falan... Ama artık onu orada yaşadım ve birkaç defa tekrarladıktan sonra... şu an dağda kurt ulduğu zaman ne bileyim kendimi böyle... meditasyon içerisinde hissediyorum. Gerçekten huzur alıyorum.” (K2, 74. paragraf)

Aynı katılımcı karavan yaşamının zorluklarıyla ilgili şunları belirtmektedir: “Bir de çadırdan bu hayata geçince karavan oldukça lüks geliyor. Sıfırdan karavan alıp doğa hayatına girenler için belki yetersiz, minimal geliyor olabilir.” (K2, 60. paragraf) Dolayısıyla bu karavancının, çadır yaşamı ile kıyasladığında karavana ilişkin zorlukları göz ardı etme eğiliminde olduğu anlaşılmaktadır. 2018 yılından bu yana tam zamanlı karavan yaşamı sürdüren K4&K5 çifti de bu kapsamda karavandaki yaşam koşullarını zorluk olarak değil, günlük rutinleri olarak gördüklerini belirtmektedirler. K5 kodlu katılımcı, K2 kodlu katılımcı gibi çocukluğundan bu yana çadır kampı yapmaktadır. Bu da karavan yaşantısına dair zorluk algısında çadırcılık deneyiminin hesaba katılması gerektiğini göstermektedir.

K18 kodlu katılımcı ile K21&K22 çifti de çadır deneyiminden sonra, daha konforlu buldukları tam zamanlı karavan yaşamına geçmişlerdir. Benzer yaşamlarıyla ilgili önceki deneyimlerin sağladığı aşinalık, karavanla yaşamı/seyahati diğer yaşam tarzları ile karşılaştırabilmek açısından önemlidir ve algılanan zorluk düzeyinde değişikliğe neden olmaktadır. Her ne kadar genel anlamda (muhtemelen karavan yaşamını çok sevdiklerinden) karavan yaşamının zorluklarını “zorluk” olarak görmeseler de bu, karavancılardan çeşitli

etmenlere bağı olarak karavan yaşamında birtakım zorluklar yaşamadıkları anlamına gelmemektedir. Karavan yaşamındaki zorluk algısını etkileyen en önemli etmenler arasında, hava koşulları ve evcil hayvanların karavan yaşamına eşlik etmesi sayılabilir.

Karavancılar, deneyimlerine attettikleri zorluklarda, hava koşullarını çoğu kez vurguladıkları görülmektedir. Havanın sıcaklığı kadar yağmurlu, karlı, rüzgârlı, fırtınalı oluşu da karavancıları zorlamaktadır. Güneşten korunmak için tente ve klima kullanan karavancılar olduğu gibi yaz mevsiminde yaylaları tercih eden karavancılar da bulunmaktadır. Ancak bu sıcaklık yalnızca yaz mevsimindeki sıcaklık olarak algılanmamalıdır. Nitekim K14 kodlu katılımcı aynı gün içinde yaşanan sıcaklık farkının da önemli bir etmen olduğunu şu şekilde ifade etmektedir:

“... karavancılar (genelde) gün sonu duş alırlar... sularını efektif kullanmak için. Denize girip çıkarken sadece hafif bir yüzüne tutar ki o tuzlu su yüzünü rahatsız etmesin diye. Ondan sonra su harcamaz, duşu budur aslında. Akşam en son toplu bir duş alınır, bütün vücuduna su tutarsın ki o tuzdan kurtulasın. Orada böyle bir şeye sohbet dalıyorsun, bir şey çalıyorsun, yürüyüş yapıyorsun... ‘Allah, güneş batmak üzere’ diye... Denize koşturup tekrar hızlıca çıkıp duş almaya başladık. Çünkü gittiği andan itibaren müthiş bir soğuk geliyor ve titriyorsun.” (K14 , 70. paragraf)

Hava koşullarının sert oluşu, bir başka açıdan karavancılarının uykuyla ilgili zorluk yaşamalarına da neden olabilmektedir. Örneğin K16&K17 çifti, şu sözlerle konuya açıklık getirmektedir:

“...sert şartlarda dışardan gelen ürkütücü sesler ya da rüzgârın arabayı sallaması (sabitleyici olsa da) yoğun yağmur vesaire... Dış sese daha maruz kalmak biraz uykusuzluk yaratabiliyor. Benim gibi uykuyu sevenler için sorun.” (K16, 255. paragraf)

Evcil hayvan sahibi olmak da karavanda yaşamı zorlaştıran etmenlerden bir diğeridir. Araştırma kapsamında kedi ve köpek sahibi olan katılımcılar mevcuttur. K7&K8 kodlu katılımcılar, iki kediye sahip olduklarını belirtmişlerdir. Ancak arkadaşlarının kedilerinin karavanlarından çalınmış olması, onları tedirgin etmektedir. K8 kodlu katılımcı “Çok ciddi bir probleme dönüyor bir yerden sonra. Aslında özgürlüğün içerisindeki bir kısıt oluyor.” (K8, 458. paragraf) sözleriyle evcil hayvanlarının karavan yaşamındaki hareketliliklerini kısıtlayan yönüne dikkat çekmektedir. Evcil hayvan sahipliğinin karavanla yaşam deneyiminin doğasını etkileyebilecek kadar önemli bir konu olduğunu, köpek sahibi olan K10 kodlu katılımcı ile K21&K22 çiftinin anekdotlarından da çıkarmak mümkündür:

“Bu arada benim hikâyemde köpeğimin olmasının çok büyük etkisi var bence. Çünkü köpeğim, aslında bütün hayvanlar uyaranlara çok açıklar... gündüz asla uyuyamıyordu neredeyse... Bir de o zamanlar küçük tabii, onun da etkisi var. Sürekli bir uyaran var ve o uyaran için hareketleniyordu. Ben sürekli ona hâkim olmaya çalışıyordum.” (K10, 102. paragraf)

“... hayatımızı daraltmaya başladı, büyüdükçe biraz değişik karakter... Biraz da hırçınlaştı, yattığı yerde rahatsız edilmek istemiyordu.” (K22, 90. paragraf)

Algılanan zorluk düzeyinde değişikliğe neden olabileceği düşünölen başka etmenler de bulunmaktadır. Bunlardan bazıları; yolun yapısı ve trafikte yaşanan zorluklar (özellikle çekme karavan için), karavancılara karşı önyargılar ve negatif tepkiler, su kapasitesi, tuvaleti ve atık suyu boşaltma, yakıt fiyatlarındaki artış, adres belirtme zorluğudur. Ancak söz konusu zorluklar, katılımcılar tarafından daha az dile getirilmiştir.

4.2.2. Bir mekân olarak karavan

Karavan mekânsal olarak değerlendirildiğinde, karavancıya hem içeride hem de dışarıda olma imkânı tanımaktadır. Bu durumun karavancılar açısından iki yönlü bir etki yarattığı, katılımcıların da karavanla yaşam/seyahat deneyimini bu anlamda hem olumlu hem de olumsuz sonuçları ile değerlendirdikleri görölmektedir. Bu kapsamda karavanın fiziksel mekân boyutu; karavandaki iç mekânın sağladığı konfor ve sunduğu güvenlik yanında hem karavan içinde hem de karavan dışında kullanılan teknik donanımın, deneyimin doğasındaki etkilerini ele almaktadır. Psikolojik mekân boyutu, katılımcıların karavana duydukları aidiyeti ifade ederken sosyal mekân boyutu ise karavanın iç mekânına vurgu yaparak mahremiyeti sağlama ve misafir ağırlama konularına odaklanmaktadır.

4.2.2.1. Fiziksel mekân olarak karavan

Karavanla yaşam/seyahat deneyiminde, karavanın katılımcılara sunduğu iç mekânın bir yaşam alanı oluşu ve söz konusu yaşam alanının dış mekânla olan ilişkisi, karavan deneyimin önemli bir unsurudur. Söz konusu iç ve dış mekânın katılımcılar nezdinde nasıl algılandığı, deneyimin yapısını belirlemektedir. Katılımcılar, fiziksel mekân ifadelerinde ilgili mekânı farklı bağlamlarda ele almaktadırlar. Bunlar çalışmada *teknik donanım*, *mekân konforu* ve *mekânın güvenliği* olarak üç alt başlıkta sunulacaktır.

a. Teknik Donanım

Karavanla yaşam/seyahat deneyiminin niteliğini etkileyen bir takım teknik donanım unsurları bulunmaktadır. Teknik donanımlar akümülatör, şehir suyu regülatörü (city water), karavan manevra sistemi (mover) vb. araca özgü olabileceği gibi klima, çamaşır makinesi, bulaşık makinesi, fırın gibi evle ortaklaşan donanımları da içerebilmektedir. Bu donanımların varlığı ve yokluğunun, karavanla yaşam/seyahat deneyiminin nasıl bir deneyim olacağını belirlediği iddia edilebilir. Teknik donanımların varlığı, katılımcıların önceki benzer yaşam tarzı deneyimleriyle (çadır, tekne vb.) etkileşerek karavanla yaşam/seyahat deneyiminin ne kadar ve hangi açılardan zor bir deneyim olarak algılandığı ya da hangi kamp alanlarının neden tercih edildiği konularında belirleyici bir etkiye sahiptir. Dolayısıyla karavanın teknik

donanımı, zorluk algılarına ve kamp alanı tercihlerine etkisi olan geniş kapsamlı bir konu olarak görülmektedir. K15 kodlu katılımcının şu sözleri, bu iddiayı desteklemektedir:

“İki çeşit atık suyumuz var. Bir gri su diye tabir ettiğimiz bir de siyah su diye tabir ettiğimiz. Bunları çok basit ve kolay bir şekilde drene edebiliyorum, yani boşaltabiliyorum karavanımda ve bu çok ciddi bir konfor sağlıyor. Eğer karavanınız ileri seviye ise city water aksesuar var... karavan(ım)da, hiçbir şekilde depoyu doldurmak zorunda değilim. Orada üç gün, dört gün kalıyorsam bile sürekli tesisatımda suyum var ve kimse bana ‘su bitti, doldur’ demiyor.” (K15, 54. paragraf)

K15 kodlu katılımcının teknik donanım ile ilgili deneyimleri, karavanla yaşam/seyahat deneyiminin kalitesi açısından, K29 kodlu katılımcının şu ifadeleriyle paralellik göstermektedir:

“Karavanda yaşamayı sevebilmek için karavanınızın da sizin o yaşama adapte olmanızı (sağlayacak) donatılar ile (donatılmış) olması lazım. Karavan yaşamındaki eksikleriniz bu sefer o karavan yaşam kalitenize etki ediyor.” (K29, 42. paragraf)

Bu ifadelerden de anlaşılacağı üzere karavanın donanım yetersizliği, karavanla yaşam/seyahat deneyimini olumsuz etkilemektedir. K27 kodlu katılımcı, şu sözleriyle ilgili durumu örneklendirmektedir:

“... 60 litre su deposu olunca ben de böyle sakın sakın bulaşık yıkarım. (Eşim) de bana çok sinirlenir. ‘O suyu ben dolduruyorum. Bitecek birazdan. Hortum isteyeceğim. Gideceğim, açacağım, kapatacağım. Harcama şu suyu!’ diye.” (K27, 315. paragraf)

Katılımcıların yaşamları/seyahatleri sırasında sabit evi özlemelerine neden olan teknik donanım ile ilgili konuların başında çamaşır yıkamak gelmektedir. Çamaşır makinesi olmayan karavancılar, çamaşırılarını yıkamak için kamp alanlarından ya da çamaşırhanelerden hizmet alma yoluna gidebilmekte, zaman zaman sabit yaşamdaki yakınlarından bu konuda yardım alabilmektedirler.

Kurumsal iş yaşamını sürdüren K12&K13 çifti, karavanla gerçekleştirdikleri uzun seyahatler sırasında biriken çamaşırılarını yıkamak üzere eve getirmektedirler. Bunu bir zorluk olarak algılayan K12 kodlu kadın katılımcı, şu sözleriyle çamaşır makinesinin gerekliliğini dile getirmektedir: “Sadece şunu söylüyorum; ‘Keşke çamaşırılarını yıkayabileceğimiz bir makine olsaydı...’ Çok da evi aramıyorum ama evdeki bazı imkânların (karavanımızda) olmasını isterdim.” (K12, 265. paragraf) Dolayısıyla bu ifadelerden de anlaşılacağı üzere karavanın teknik donanımı, karavan yaşamı deneyiminde çok yönlü etkisiyle büyük bir öneme sahiptir. Katılımcılar tarafından sıklıkla dile getirilmesi de bunu kanıtlar niteliktedir.

b. Mekân Konforu

Hareketli yaşam tarzlarından biri olarak karavanla yaşam/seyahat deneyimi, daha önce de vurgulandığı gibi benzer yaşam tarzlarıyla ilgili önceki deneyimlerden olumlu yönde etkilenmektedir. Teknede, çadırda, bisiklet ve motosiklet ile gerçekleştirilen seyahatler, katılımcıların ifadelerinde önemli bir yer tutmaktadır. Ayrıca balık tutma, sörf yapma, dalış yapma gibi hobi olarak yapılan tüm faaliyetler de açık havada gerçekleştirildiğinden doğayla olan ilişkiyi güçlendirmektedir.

Motosiklet ile çadır kampları gerçekleştiren K4&K5 kodlu çift ile K18 kodlu katılımcı, karavanla yaşamın/seyahatin motosikletle yapılan çadır kamplarından daha fazla konfor sağladığı konusunda hemfikirdirler.

“...ilk önce tabii biz çadırla geziyorduk, motorla geziyorduk. Daha kompakt, daha hızlı bir şekildeydi ama daha yorucu. Ama sonra çocuk olunca bu motor ya da çadır tabii ki de daha zor. Ondan sonra da karavana geçmeye kadar verdik.” (K4, 62. paragraf)

“...motosikletten geçtiğim için çadır hayatı belli bir zamandan sonra insanı gerçekten yoruyor; istediğiniz gibi rahat duş alamıyorsunuz, konforsuzsunuz, konfor alanınız çok kısıtlı... Karavanda böyle bir şey yok. Normal ev gibi seyahat ediyorsunuz, işte bu çok güzel gelmişti.” (K18, 78. paragraf)

Yukarıdaki katılımcı ifadelerinden anlaşılacağı üzere motosikletle gerçekleştirilen çadır kamplarına göre karavanla yaşam/seyahat deneyimi nispeten daha konforludur. Bu durum söz konusu katılımcıları, karavanla yaşamın/seyahatin zorluklarıyla baş etme konusunda diğer katılımcılara oranla daha yetkin kılmaktadır. Nitekim motosiklet olmadan çadır kampı yapan K21&K22 çifti de bu iddiayı destekleyecek ifadelerde bulunmaktadır:

“Fırsat buldukça yapıyorduk fakat hiç sevmiyorduk. Çadırın ruhunu seviyorduk ama o zahmetini hiç sevmiyorduk. O yüzden biraz da geri adım atıyorduk çadır kampı yapılacağı zaman. Çünkü yatak sorun, konforlu bir yatakta yatmak istiyorsun ya da tuvalet sorun biliyorsun, duş sorun. O yüzden de bize karavan gerçekten böyle beş yıldızlı otel hissi verdi.” (K21, 76-81. paragraflar)

Yine K2, K6, K15 ve K26 kodlu katılımcılar ile K7&K8, K12&K13 kodlu çiftler, çadır geçmişleri olan katılımcılardır. Araştırma kapsamındaki katılımcılardan bisiklet, tekne, sörf, dalış eğitimi ile ilgilenenlerin sayısı az olduğundan ilgili deneyimlerin karavanla yaşam/seyahat deneyimine etkisiyle ilgili söz etmek mümkün değildir. Ancak bulgular, bu yaşam tarzlarının karavancılıkla ilişkilendirilebileceğine dair bir öngörü sağlamaktadır.

Karavanla yaşamı/seyahati destekleyici herhangi bir etkinlik gerçekleştirmediklerini belirten K3 kodlu katılımcı (yarı zamanlı) ile K19&K20 çifti (tam zamanlı), benzer yaşam tarzları ile ilgili deneyimlere sahip olmadan da karavanla yaşam/seyahat deneyimine başlanabileceğini göstermektedir. Bu durumu eleştiren K14 kodlu katılımcı ise eleştirilerini şu şekilde ifade etmektedir:

“...insanlar tersten gidiyor; ‘Benim bir karavanım olsun bu hayatı seveyim’... Öyle olmuyor. Önce o hayatı seveceksin. Aslında karavan nedir biliyor musun bana göre? Çadır, karavan, bisiklet, motorsiklet, tulum, mat... Bunlar senin özgürlüğün arttıran veya kısıtlayan şeylerdir. Bugün sen bir bisikletle, sırtında

çadırında yol alıyorsan müthiş özgürsün demektir. Çadırla geziyorsan özgürlüğün bir tık kısıtlanmış demektir, motorsiklet alıyorsan bir tık daha kısıtlanmış demektir..., karavanın varsa daha da az özgürsün demektir.” (K14 , 144. paragraf)

K14 kodlu katılımcı, benzer yaşam tarzlarını sundukları özgürlük düzeylerine göre sınıflandırmaktadır. Çalışmadaki katılımcıların ifadeleri benzer yaşam tarzlarıyla ilgili önceki deneyimlerin karavanla yaşam/seyahat deneyiminde önemli bir yer tuttuğunu doğrulamaktadır.

Önceki deneyimlerinden yola çıkarak karavanın çadıra göre daha fazla konfor sağladığını belirten katılımcılar, ev ile karşılaştırdıklarında bu sefer karavanın eve göre daha az konfor sağladığını belirtmektedirler. Katılımcıların çoğu karavan tasarımının, özellikle araç boyutu açısından karavanı ev niteliğine yaklaştırdığı görüşünü paylaşmaktadır. Örneğin katılımcılardan K2 kodlu çekme karavan sahibinin şu ifadeleri, mekân konforunun iyileştirilmesi durumunda karavanla yaşam/seyahat deneyiminin değişebileceğini göstermektedir:

“Karavanda bir yıl geçer mi? Bir şekilde geçer ama illaki o evdeki bir şeyi arıyorsunuz daha rahat veya şundan dolayı da olabilir, bizim karavanımız 3,5 metre. Belki 6-7 metre bir karavan olsa daha farklı olur.” (K2, 124. paragraf)

Sabit bir evin sağladığı mekân konforunda odaların sayısı dikkate alınırken (örneğin 4+1 daire) karavanda ek oda sayısının yerini ek uzunluk ölçüsü almaktadır (örneğin iki metre daha uzun karavan). Bu uzunluklar; ek depolama alanları oluşturmak, banyoyu büyüterek daha konforlu bir duş sağlamak, yatak boyutunu büyüterek uyku kalitesini arttırmak, çamaşır makinesi için yer açabilmek gibi yenilikler için önemlidir. Bu noktada K29 kodlu katılımcının deneyimleri, hem araç boyutunun hem de buna bağlı olarak iç tasarımın sağladığı mekân konforunu örneklendirmektedir:

“Erba’dan sonra biz geçen sene bir tane Bürstner aldık. Biraz daha küçük bir karavan ama mesela onda yapamadık; mutfak küçük geldi, kendisi küçük geldi vs. Aslında hepi topu bir metre daha küçük ama o bir metre, bize o kadar inanılmaz fayda sağlıyor ki... Sonra bu sene büyüttük, bu seneki yaptığımız gezi, daha büyük bir karavandı. Yine eski Erba kadar büyük bir karavan oldu. Plan itibarıyla da bizim ihtiyaçlarımızı karşılayan bir karavandı.” (K29, 58. paragraf)

K29 kodlu katılımcı gibi araç değişikliğine gitmeden iç tasarımdaki düzenlemeler ile mekân konforu sağlayan K27&K28 çifti, bu konudaki deneyimlerini şöyle aktarmaktadır:

“... (Eşim) diyor ki ‘Pandemi var zaten, kimseye gitmiyoruz, çocuk da küçük’. Biz 1.90’lık yatağı, 1.30’a küçülttük. Oraya buzdolabını büyütüp koyduk, mutfak dolabımız büyüdü. Ranza kalktığı zaman geniş o ahşap bölme incecik bir ara bölme oldu ve üste ince güzel bir kıyafet dolabı çıktı. O ranza kalkınca bambaşka bir açık ortam oldu. Şimdi mesela onu başka karavanlarda bulamıyoruz.” (K27, 80. paragraf)

Mekân konforuyla ilgili bu düşüncelere katılmayan K24&K25 çifti ise bahsi geçen donanımlar arttıkça karavanla yaşam/seyahat deneyiminin doğasının da değişeceğine yönelik görüşlerini şu sözlerle ifade etmektedirler:

“Mesela karavan içine bulaşık makinesi koyuyor, çamaşır makinesi koyuyor, kahve makineleri, yumurta pişiriciler, büyük televizyonlar falan ev gibi yapıyor içini. Bunlara hiç gerek yok ama... Sen karavancısın, çık şöyle bir doğaya bak. Şöyle bir kafanı dinle, kuşlara bak, denize bak...” (K24, 242. paragraf)

Dolayısıyla bu istisnai görüşten yola çıkarak bazı katılımcıların karavanlarını ev niteliğine kavuşturmak ve mekân konforu sağlamak için çaba sarf ederken bazılarının da bu çabayı anlamsız ve gereksiz bulduğu görülmektedir.

Çocukların karavan yaşamına eşlik etmesi, karavan yaşamında paylaşılan alan anlamında zorluk yaratan bir etmen olarak algılanmaktadır. Araştırma kapsamındaki yedi katılımcının çocuğu vardır. Bunlardan biri üç çocuk sahibi, bir tanesi iki çocuk sahibidir ve diğerleri tek çocukludurlar. Çocuk sayısı arttıkça karavanda paylaşılan alan azaldığından, bekleneceği üzere bu durum karavan yaşamını zorlaştırmaktadır. Nitekim üç çocukları olan K4&K5 çifti, şu sözleriyle bu iddiayı desteklemektedir:

“Çocuklarla zor oluyor. Tabii şimdi çocuklar çok hareketliler. Mesela hava bozukken dış alanda olamıyoruz, hava bazen soğuyor. Çocukların hepsi içeride. Ee ne oluyor? Çocukların enerjisi çok fazla. İçerde bıcır bıcır.” (K5, 161. paragraf)

K5 kodlu katılımcının ifadesinden anlaşılan o ki çocukların sayısı kadar yaşları da zorluk algısında kritiktir. Küçük yaşlardaki çocuklar, hareketlilikleri (K27&K28) ve erken uyuyup erken uyanma konusundaki gereksinimleri (K19&K20) ile yorucu olabilirken ergenlik dönemindekiler ise isteksizlikleri (K3) ve okul çağındakiler de ihtiyaçları (K4&K5) ile karavan yaşamını zorlaştırabilmektedirler. Ayrıca ister çocuk (örneğin tuvalet eğitimi döneminde) ister ergen (örneğin yalnız kalma ihtiyacında) olsun mahrem alana ihtiyaç duymaları da karavancı ebeveynleri zorlamaktadır.

c. Mekânın Güvenliği

Karavanla yaşam/seyahat deneyiminde güvenliği tehdit eden önemli konuların başında hırsızlık gelmektedir. Hırsızlık, genel af ya da kaçakçılık gibi nedenlerle özellikle özgür kamp alanlarında meydana gelebilmektedir. Ücretli kamp alanlarındaki güvenlik görevlisinin sorumluluğunu, özgür kamp alanlarında jandarma üstlenmektedir. K8 kodlu katılımcının konuyla ilgili Çeşme’de gerçekleşen anekdotu, güvenliğin önemini hırsızlık olayları üzerinden oldukça açık bir şekilde göstermektedir:

“Jandarmanın anlayışı ‘Bir şey olursa beni arayın’ modunda, direkt telefon numarasını verdi. O dönemde yine şu Yunan muhabbeti olduğu için biraz karışıklıklar var ve kaçakçı olayları var. Onu yapamayabiliyorlar. Kaçakçılık olayı var, Türkiye’de var ve o kaçakçı öyle geldiği zaman bir şey bırakmamak için orada kamp yapan insana saldırabiliyor. O çok ciddi bir tehdit, jandarma bazı durumlarda ya oraya bir ekip sürekli dikmesi gerekiyor. ‘O yüzden burada değil de sizi şuraya alalım’ tarzı bir şey söyleyebiliyorlar.” (K8, 376. paragraf)

Kaçakçılık gibi insan merkezli olmayan yangın ya da pandemi gibi beklenmeyen gelişmeler, karavancıları güvenlik tehdidinde taraf olmaktan çıkarıp güvenlik endişesi doğuran

konumda görülmelerine neden olmuştur. Karavancı temsilcileri başlığında, yerel halkın karavancılara gösterdikleri tepkiler açıklanmaktadır.

Karavanla yaşam/seyahat deneyimini etkileyen güvenlik algısı, her zaman somut olaylara dayalı değildir. Kimi zaman güvenlikle ilgili yaşanan endişeler de deneyimin doğasını etkileyebilmektedir. Örneğin K3 kodlu katılımcı, uyku probleminde ve ücretli kamp alanı tercihlerinde güvenlik endişesinin payı olduğunu şu sözlerle ifade etmektedir:

“(Eşim) ‘açıkta bir yere çekeyim de yatalım’ dediği zaman ben çok tedirgin oluyorum. Şimdiye kadar iki ya da üç kez öyle kaldık, üçünde de sabaha kadar uyuyamadım ben. Halbuki insanlar kalıyorlar ama ben çok tedirgin oluyorum. Öyle (özgür) kampingden... Benim için uygun değil, çok huzursuz uyuyorum. Mutlaka ve mutlaka güvenli bir yer olması lazım.” (K3, 42. paragraf)

Benzer şekilde karavanla yaşam deneyimlerinin ilk zamanlarında uyku problemi yaşadığını belirten K1 kodlu katılımcı ile K21&K22 çifti, bu zorluğu zamanla atlattıklarını belirtmişlerdir. Dolayısıyla uyku konusunda, deneyimin başlarında güvenlik endişesi yaşandığı ve bazı durumlarda bu endişenin devam edebildiğini söylemek mümkündür.

K14 ve K26 kodlu katılımcılar, yabani hayvanların güvenliği tehdit ettiği yönündeki genel kanaate karşı, güvenlik tehdidi oluşturanların yabani hayvanlar değil insanlar olduğunu dile getirmektedirler. Söz konusu katılımcılar bu konuyla ilgili görüşlerini şu şekilde dile getirmektedirler:

“...soruyorlar mesela ‘Korkmuyor musun tek başına gezmek(ten)?’ ... diye. Gittiğim yerlerde insan olmadığı için korkacak bir şey olmuyordu. Domuz, tilki, çakal, (ayı vesaire)... görmesem de sesini duydum... Bunlar size zarar vermiyorlar ama insan zarar veriyor.”(K14 , 42. paragraf)

“Hayvandan ben korkmuyorum ama hayvandan korkan biri, yılan çıkar, domuz gelir... İlla insandan zarar olarak düşünmeyin... Gece bir ses duyarsınız triben girersiniz mesela, oluyor bazen gece karanlıkta, bir ses duyuyor tedirgin oluyor. Ben olmam, bende öyle bir şey yok. Ben domuz gelse ‘Ne yedirebilirim acaba ona?’ diye düşünürüm. Ama ben böyleyim diye herkes böyle olacak diye bir şey yok. İnsandan çekinir miyim? Çekinirim.” (K26, 40. paragraf)

Dolayısıyla güvenlik algısı karavanla yaşama/seyahate olan etkisi açısından oldukça subjektif bir etmendir. Karavanla yaşam/seyahat deneyiminde güvenlik, çift yönlü etkisiyle ve hem soyut hem de somut oluşuyla önemli bir belirleyicidir. Katılımcıların güvenlikle ilgili endişeleri, yaşadıkları olaylar ve güvenlik tehdidi oluşturabilecekleriyle ilgili algılar, aldıkları pek çok karar ile birlikte deneyimi şekillendirmektedir.

4.2.2.2. Psikolojik mekân olarak karavan

Mekân olarak ev ile karavan karşılaştırmasında karavana duyulan aidiyet duygusu, karavanla yaşam/seyahat deneyiminde dikkat çeken bir unsurdur. K4&K5, K6, K7&K8, K9, K12&K13, K14 ve K19&20 kodlu katılımcılar, sabit bir ev ile karavanları arasında tercih yapmaları gereken bir durum geliştiğinde, kendilerini daha çok karavanlarına ait hissettiklerini

belirtmektedirler. Bu tür bir aidiyetlerinin olduğunu yarı zamanlı karavancı iken fark eden K4&K5, K7&K8 çifti ile K14 kodlu katılımcı, ardından karavan deneyimini tam zamanlı olarak sürdürmeye karar vermişlerdir. Söz konusu geçiş sürecinde karavan duydukları aidiyetin etkisini şu şekilde ifade etmektedirler:

“...evimiz on beş dakika mesafede, gidiyoruz Bostanlı'ya, orada uyuyoruz. Eve gitmiyoruz. ‘Bu böyle olmayacak’ dedik. İşte o zaman bir tane otobüs gördük ilanda. Tipi de çok hoşumuza gitti. Ben dedim ‘Bu otobüsü istiyorum, bunu ev yapalım.’ Onu yaptık, evimizi kapattık, kedilerimizi de aldık ve gidiş o gidiş.” (K7, 31. paragraf)

“‘Ya ben bir hafta on gün daha kalayım. Bu sefer biraz daha mesafeye gideyim.’ dedim. Foça tarafına gittim, biraz daha yukarı çıktım falan... Sonra tekrar İzmir'e döndüm, kıyafetlerimi yıkamak için eve geldim. Eve girip kıyafetlerimi yıkadığım gün, aslında bir yatakta yatabilirdim ama karavanıma inme kararı aldım. Çok enteresan. O seni çağırıyor, çekiyor yani. Oraya indim. Sonra o gün işte ben karar verdim.” (K14 , 30. paragraf)

“Evimizin yanında dururken evi bırakıp gidip onda oturuyorduk, onun içinde oturuyorduk, vakit geçiriyorduk.” (K5, 106. paragraf)

Yarı zamanlı olarak karavan yaşamına devam eden K6 kodlu katılımcı da karavanına duyduğu aidiyeti ve o mekânda vakit geçirme isteğini şu sözlerle dile getirmektedir:

“Bazen o ahşap ortamda, küçük kutuda film izlemek, daha şey geliyor. Aşağıda (karavanımda) film izliyorum. Komşularım da sağ olsun artık yadırgamıyorlar. ‘Deli herhalde’ deyip... Sokakta da öyle film izlemişliğim, oturmuşluğum vardır. Nedenini düşünüyorum. Sanırım ‘Bugün de farklı bir yerde vakit geçireyim’ gibi...” (K6, 110. paragraf)

Ailelerini ziyaretleri esnasında da ister yarı zamanlı olsun (K12&K13) ister tam zamanlı olsun (K19&K20), karavancılarının uyumak için ebeveynlerinin evleri yerine karavanlarını tercih ettikleri anlaşılmaktadır. Bununla ilgili katılımcıların anekdotları ise şöyledir:

“Düşünsenize babamların evi burada, (biz) kapının önünde yatıyoruz... Ondan sonra bir garipsiyorlardı. Bir hafta kapının önünde yattık. ‘Burada ev varken arabada mı yatacaksınız?’ diyorlardı. O araba değil, o araba bizim evimiz; yatağımız var, burada koltukta yatıyorum, orada benim yatağım var.” (K19, 407. paragraf)

“Hayalimdeki gibi oldu aslında. Doğduğum büyüdüğüm yer, Kastamonu'da evimin önünde, karavanının içinde konakladık.”(K13, 150. paragraf)

“Memleketime gittik benim, Rize'ye. Yine evde kalmadık, yine (evin önünde) karavanın içindeydik.” (K12, 151. paragraf)

Aidiyetin ne kadar güçlü olabileceğini anlamayı sağlayan önemli bir başka gösterge, karavanlarını, onlara verdikleri isimler ile anmalarındır. Örneğin Beybaba, Sarı, Aykız, Efsane, Aşyan gibi isimler, katılımcıların karavanı salt bir araç ya da barınılan bir mekân değil, isim aracılığıyla ona bir kişilik atfettikleri ve psikolojik bir bağlılık geliştirdikleri ileri sürülebilir.

Katılımcılara ideal evleri sorulduğunda verdikleri cevaplar, aidiyete ilişkin başka bir perspektif sunmaktadır. Zira bu cevaplar, katılımcıların karavanlarına duydukları aidiyeti kanıtlayan ipuçları niteliğindedir. K4&K5, K7&K8, K12&K13, K16&K17 kodlu çiftler, genel

olarak karavanlarını koyabilecekleri, kendilerine ait bir arsaya ihtiyaç duymaktadırlar. Ancak bu arsada sabit bir ev yerine kendi karavanlarında yaşamayı sürdürmek istemeleri, K26 kodlu katılımcının şu ifadeleri ile benzer bir tercihi temsil etmektedir:

“Şimdi benim karavanım olmalı hareketli olmak adına ama ... kendimi en mutlu huzurlu hissettiğim yerlerden birinde de bir toprağım olmalı. Ben o toprağa gidip çekip, o alanın içinde, kendi alanımda hareketli durabilmeliyim. O evi alıp istediğim zaman yanımda götürebilmeliyim ama o alan yine benim olarak kalmalı. Bir arsa almalıyım, bir arazi almalıyım. Bu kendimi huzurlu hissettiğin bir dağın kenarı da olabilir, bir suyun kenarı da olabilir, bilmiyorum.” (K26, 116. paragraf)

Katılımcıların yaşam tarzlarının bir parçası olarak karavanlarına duydukları bu güçlü aidiyet duygusundan hareketle karavanlarının aynı zamanda ideallerindeki evi de temsil ettiği anlaşılmaktadır.

Katılımcıların karavanlarına aidiyetlerini etkileyen bir başka unsur sağlıktır. Sağlık problemi yaşayan ya da yaşama endişesi olan karavancılar için sağlık konusu kritiktir. Bu noktada yarı zamanlı karavancılar olan K24&K25 çifti ile K29 kodlu katılımcının ifadeleri dikkate değerdir:

“... her an hastalıklarımız olabilir... Ufak tefek gribal rahatsızlıklar vesaire tabii ki bunları karavanda da atatabiliyoruz ama daha büyük rahatsızlıklarda bir evinizin olması, eve geri dönebileceğinizi bilmek, bir güvencedir.” (K29, 98. paragraf)

“Zaman ilerlediği için biraz daha (evimizin) hastaneye... bir rahatsızlığım olduğunda 15-20 dakikaya mobil araç ile ulaşabileceğimiz bir yer olması lazım.” (K25, 339. paragraf)

K29 kodlu katılımcıya ait ilk ifadede, sağlık endişesi ile yarı zamanlı karavancılığın tam zamanlıya dönüşmemesi, K24&K25 çiftine ait ikinci ifadede ise ideal ev hayalinin sağlık koşulları çerçevesinde kurulması örneklendirilmektedir. K25 kodlu katılımcının raporlu olarak kullanması gereken ilaçlarının olması, sağlık problemleri yaşayan karavancıların karavan aidiyetlerini anlamlandırmak için bilhassa önemlidir. “Sağlığım ile ilgili bir sıkıntı yaşamayacaksam, hep ‘karavan’ derim.” (K9, 132. paragraf) sözleriyle sağlıklı olmanın önemine vurgu yapan K9 kodlu katılımcı gibi tam zamanlı olarak karavan yaşamını deneyimleyen K16&K17 çifti de bu yaşamı sürdürebilmeye sağlıklı olmanın altını şu sözlerle çizmektedirler:

“Mesela ben dönüşünü hiç düşünmüyorum... öyle bir hastalık olur ki... ‘Ee burada duramazsın, bir hastanede olacaksın.’ derler. Mesela bununla hastane bahçesinde izin verseler, çok daha konforlu. Eve gidip gelmektense mesela böyle bir hastalığın varsa, muhteşem olur... bir aklıma o geliyor. Bu işi yapamama nedenim benim sağlıkla ilgili olabilir... ‘Bu hayatı devam ettirmek için daha sağlıklı yaşlanmam lazım’ (gibi) geliyor. Bir yaştan sonra sporu rutine bağlamamız lazım ... Çünkü başka türlü o sağlıklı yaşlanma, o kadar keyifle de olacak iş değil.” (K17, 312. paragraf)

Katılımcıların yukarıdaki ifadelerinden yola çıkarak yarı zamanlı karavancıların sabit evlerini kapatıp tam zamanlı karavan yaşamına geçebilmeleri ya da tam zamanlı karavancıların hali hazırda bu yaşam tarzlarını sürdürebilmeleri için gereken iyi oluşun, aynı zamanda hayal

ettikleri evlerde (yani karavanlarında), hayal ettikleri yaşamları sürebilmeleri için de önemli bir unsur olduğu anlaşılmaktadır.

4.2.2.3. Sosyal mekân olarak karavan

Karavanla yaşam/seyahat deneyiminde, karavanın katılımcılara sunduğu iç mekân, daha önce de bahsedildiği gibi bir yaşam alanıdır. Dolayısıyla bu alana başkalarının dâhil olması, katılımcıların ifadelerinde *mahremiyet* ve *misafirlik* olarak vurgulanmıştır. Dolayısıyla sosyal bir mekân olarak karavan konusu, bu iki başlık altında değerlendirilecektir.

a. Mahremiyet

Karavanın ev ile karşılaştırılmasında benzer ve farklı yanları en iyi temsil eden unsurlardan biri mahremiyettir. Katılımcıların büyük çoğunluğu, karavanın eve kıyasla mahremiyet ihtiyacını karşılamadığı kanısındadır. Karavanın donanımı, mahremiyet algısında oldukça önemlidir. Örneğin evle kıyaslandığında tuvalet konusu, karavanda mahremiyetin ciddi şekilde sınırlandığı bir mesele hâline gelmektedir. Çünkü tuvaleti boşaltma işlemi, karavan yaşamında evdekinin aksine başkaları tarafından görülür hâle gelmektedir. Bunun yanında K1 kodlu katılımcının sürgü kapı ile ilgili yaptığı bir açıklama da donanım özelliklerinin mahremiyet algısı üzerindeki etkisini örneklendirmektedir: "Sürme kapıyı açıyorsunuz, bütün her şeyi içeride görüyorsunuz. Sizin bir mahremiyetiniz var. Bunu ben istemiyorum." (Araştırmacı Günlüğü)

Katılımcıların mahremiyetle ilgili dile getirdikleri diğer unsur, karavan yaşamının kendi mahrem alanlarını yaratmaya izin vermemesidir. Bir yaşam alanı olarak karavanın, sabit ev gibi katılımcıların dış dünya ile ilişkilerini kopararak tamamen kendilerine dönük zaman geçirme ihtiyaçlarına olanak vermediği anlaşılmaktadır. Nitekim K10 kodlu katılımcı ile K21&K22 çiftinin açıklamaları, bu bağlamda oldukça dikkat çekicidir:

"...hiçbir zaman tamamen kendi alanımda hissedemiyordum çünkü çok açıksın. Karavan parkında bile dursan öyle aslında. Yanında hemen başka birisi var. Evdeyken o duvarlar insanı birazcık daha dinlendiriyormuş, onu fark etmişim. Bazen de o kapalı duvarların arasında hiçbir şeyden etkilenmemek istiyor insan." (K10, 88. paragraf)

"(Eşimin) dediği gibi böyle bir teneke kutunun içinde, sokaktan geçen insanların sesini duyuyorsun... Çünkü ev güvenli alan ya... Ev nedir? Çelik kapısı vardır, duvarları vardır, sağında solunda tanıdığın komşuları vardır. Ama karavanda hiç bilmediğin mekânda, hiç bilmediğin bir sokakta, hiç bilmediğin bir şehirdesin. Evet bir hafta böyle bir tedirginlik yaşamıştık." (K22, 58. paragraf)

Bu ifadelerden de anlaşılacağı üzere evdeki duvarların sunduğu mahremiyet, bazı katılımcılar için karavanda eksikliği hissedilen ve aranan bir hal almaktadır.

Katılımcılar karavan yaşamlarındaki mahremiyet konusunu aile içi ilişkiler açısından da sorunsallaştırmaktadırlar. Aile içi ilişkiler bağlamı hem eşlerin kendi aralarındaki hem de

ebeveynler ile çocuklar arasındaki etkileşimi kapsamaktadır. Katılımcılar eşleriyle ilişkilerini sürdürmede, özellikle cinsellik ya da kavga/tartışma bağlamında karavanın yeterli mahremiyeti sağlayamadığını ifade etmişlerdir. Örneğin perde kullanmanın karavan içinde yetersiz kaldığı hem K15 kodlu katılımcı hem de K27&K28 kodlu katılımcılar tarafından dile getirilmiştir. Eşler arasındaki olası kavga ya da tartışmalarda, bir mahrem alana çekilmenin mümkün olmadığını K19 kodlu katılımcı şöyle ifade etmektedir:

“Ben (eşim) ile kavga etsem, o küçücük otobüsün içerisinde nereye gideceğim? Onunla kavga edeceğim, yine onunla yan yana oturuyorum. Kapısını kapatabileceğin bir odam yok. Bu da eksi yönlerinden birisi olabilir, tabii her şey toz pembe değil.” (K19, 365. paragraf)

Ebeveynler ile çocuklar arasındaki ilişki açısından da mahremiyeti değerlendiren katılımcılar hem çocukların kendi mahremiyet ihtiyaçlarına hem de aile üyelerinin mahremiyetleriyle ilgili sebep oldukları sınırlamalara dikkat çekmektedirler. Örneğin K27&K28 çifti, dinlenmek için evde ayrı bir oda varken karavanda oda kadar mahrem bir alanı yaratmanın çocukla mümkün olmadığını dile getirmektedirler. Ayrıca K11 kodlu katılımcı da zorlayıcı durumlarda çocukların kendi mahrem alanlarına çekilmesinin mümkün olmadığını şu sözlerle aktarmaktadır: “Çocuğun sinir krizi geçirdiği anlarda, odasını arıyorduk. ‘Git odanda ağla’ kısmı... O anlarda evet sabit evi özlüyorum.” (K11, 94. paragraf). Katılımcıların sadece karavan içinde çocuklarını gönderecekleri ayrı bir alan olmamasından yakınmaları değil, özellikle ücretli kamp alanlarında çocuklarının başka karavanların mahremiyetini ihlal edebilecekleri endişesini yaşadıkları da not edilmelidir.

Katılımcıların büyük bir çoğunluğunun, kamp alanlarında (ücretli ya da özgür kamp alanı fark etmeksizin) hem diğer karavancıların hem de karavancı olmayanların neden olduğu mahremiyet ihlallerinden rahatsız oldukları anlaşılmaktadır. Bu bazen katılımcıların özel alanlarına bazen de özel alanlarına duydukları saygısızlık olarak algılanmaktadır. Örneğin karavanın içine izinsiz girilmesinden rahatsız olan K16, K19 ve K26 kodlu katılımcılar şu sözleriyle bahsi geçen mahremiyet ihlalini örneklendirmektedirler:

“Söylediği cümle şu: ‘Ya geçerken gördük, bir bakabilir miyiz?’ Ben burada şimdi mağaza mıyım? Festivalde miyiz? Evini gösterecek biri miyim? Senin merakını gidermek üzere... Ben burada onlara kendi içimde kurulup, kendi kendime hepsine cevap verip içimden... Sonra dışıma da yansıyor tabii. ‘Müsait değiliz’ diyorum.” (K16, 272. paragraf)

“Siz içerde otururken birisi ön cama kafasını dayayıp içeriye bakabiliyor. İçeriye o kadar merak ediyorlar ki... İçeri fener tutup bakabiliyorlar. Orasının aslında bir ev olduğunun ve sizin mahrem alanınız olduğunun farkında değiller ya da ... yoldan geçen birisi içeri girmek istiyor... müsait olmadığımı(zı) söylediğimde kötü tepkiler alabiliyoruz... Karavanda yaşıyoruz ama hâlâ biz bir aileyiz, burası da bir ev... hiç tanımadığın biri evinizin kapısını çalsa, ‘Ben bir evinize bakabilir miyim?’ dese, içeriye alacak mısın? Almayacaksın.” (K19, 266. paragraf)

“Ayakkabı ile karavanının içine dalması, kafasını uzatması, kapının önünde sabahın köründe gelip bağıra bağıra konuşması... Senin özel alanın olarak orayı görmemeleri, orayı birazcık taciz etmeleri aslında... Evin içinde sana geldiklerinde ayakkabı ile girmiyorlar ya da komşun senin balkonuna girip bağıra çağıra

konuşamayacağı gibi, izinsiz evine giremeyeceği gibi, senin bahçene girip oturup bağıra bağıra konuşamayacağı gibi... O an (karavanın), oradaki, dünya üzerindeki özel mülkün ama birazcık o konuda saygısızca şeyler oluyor, o hoşuma gitmiyor.” (K26, 86. paragraf)

Karavanın yalnızca ev değil aynı zamanda iş yeri de olduğunu hatırlatan K22 kodlu katılımcı ise mahremiyet ihlalinin yalnızca karavandaki ev yaşamını değil iş yaşamını da olumsuz yönde etkilediğini şu sözleriyle vurgulamaktadır:

“Açıkkası biz bir hayli insanlar ile vakit geçirmeyi, bir arada olmayı çok istiyoruz ama. Bu bazen senin vaktini fazlası ile almaya dönüyor. Dönüyor, geliyor, konuşuyor da konuşuyor. Ama bizim işimiz de var, yapmamız gerekenler var. Ben bir ara Zoom üzerinden online ders veriyordum ve günde 8 saat bilgisayar karşısında ders anlatıyordum. Ama sürekli dışarıdan birileri geliyor, orası benim hem işim hem evim, müsait de değilim. Arada 10 dakikalık molalar var, sadece 10 dakika. Bunu anlatmak biraz zor oluyor genelde.” (K22, 191. paragraf)

Sözü edilen mahremiyet ihlallerinin temel olarak karavancılığı bilmeyen insanlar tarafından, karavanı bir ev olarak görmemesinden kaynaklandığı söylenebilir. Bu noktada karavancı kalıp yargılarında işlenen şaşkınlık duygusu gündeme gelebilir. Bu şaşkınlık duygusu, hatırlanacağı üzere, bir karavanın nasıl olup da ev gibi sürekli yaşanan bir mekân olduğuyula ilişkilidir. Karavan yaşamını az bilen ya da hiç bilmeyen insanlarda, naif bir merakla yol açan bu aynı şaşkınlık duygusunun, karavancıların yaşamını zora soktuğu, onları tacize kadar varan davranışlara maruz bıraktığı vurgulanmalıdır.

Yalnızca K1 ve K15 kodlu katılımcılar tarafından dile getirilmiş olsa da karavan ile sabit evin benzeştiği bir nokta, mahremiyetin hukuken temellendirilmiş olmasıdır. Savcılığın onay verdiği arama izni ile karavana girilebileceğini belirten bu katılımcılar, karavanın da ev gibi mahrem alan kabul edildiğini aktarmaya çalışmaktadırlar.

b. Misafirlik

Sabit evle kıyaslandığında karavanda misafir ağırlama deneyimi oldukça farklıdır. Yarattığı zorluklardan dolayı karavanda misafir ağırlamanın çeşitli sınırlılıkları bulunmaktadır. Bu nedenle yatılı misafir karavancılar tarafından istenmemekte, eğer yatılı misafir gelecekse de çadırlarıyla birlikte gelmeleri beklenmektedir.

K19&K20 kodlu çift, karavanda yatılı misafir ağırlamak istemediklerini belirtmekte, bunun nedeni olarak da misafirlerin karavan yaşamının koşullarına alışkın olmamalarını göstermektedirler. K20 kodlu katılımcı, konuyla ilgili düşüncelerini şu sözlerle açıklamaktadır:

“...yatılı misafir bir kere oldu ama insanlar karavan hayatına çok adapte olamıyorlar. Bu yüzden biraz zorlandık tabii... Bunda da yatılı misafir olmayacağını anladık aslında... İki gün, düşünsenize ufacık bir alanda beraber uyuyorsunuz ... Ondan sonra sınırlı suyunuz var, 100 litre suyunuz var.” (K20, 47. paragraf)

K20 kodlu katılımcı gibi karavanın yaşam koşullarına vurgu yapan K7 kodlu katılımcı, söz konusu yaşamla ilgili bilgisi olmayan misafirleri ağırlamanın zorlayıcı olabileceğini belirtmektedir:

“...arkadaşlarımız bazen ... geliyorlar, otobüsün önüne çadır kuruyorlar, bize geliyorlar. Kalmaları bile işte burada giyiniyorlar... yemek yapıyoruz beraber, yiyoruz falan öyle... karavanda misafir ağırlamak aslında çok zor, aşırı zor. Çünkü hiçbir şey evdeki gibi değil; su, tuvalet, elektrik... Biz mesela şimdi akşamları yüklü şeyler çalıştıramayacağımızı biliyoruz, suyu kısıtlı harcamamız gerektiğini biliyoruz ama misafir öyle olmuyor. O yüzden karavancılardan hiçbiri misafir sevmez ve bunu açık açık da söyler(ler).” (K7, 37. paragraf)

Karavancılardan birbirlerine yatılı olarak misafir olmaları konusundaki olumsuz tutumları, günlük misafirler söz konusu olduğunda daha pozitifdir. Ancak burada da misafirin kendi eşyalarını getiriyor olmasını önemsemektedirler. Nitekim K5 kodlu katılımcı, bunun nedenlerine şu sözleriyle açıklık getirmektedir:

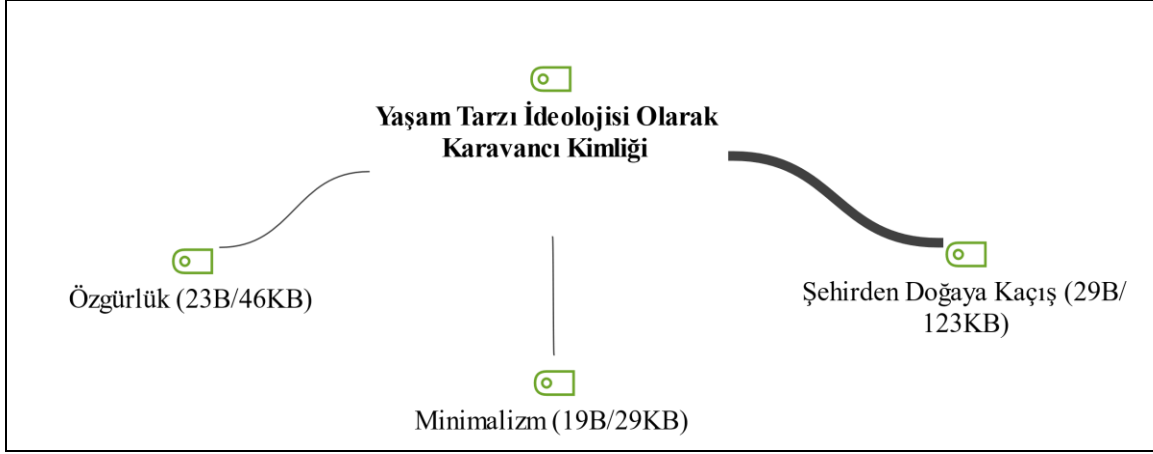
“Mesela bir karavancı, bir diğer karavancıya misafir gidiyorsa, kendi sandalyesini, çatalını, bıçağını, tabağını, bardağını kendi götürür. Nedendir bu? Çünkü herkesin suyu limitlidir ve kendine göredir. Kimse kimsenin altına sandalye vermek zorunda değildir.” (K5, 282. paragraf)

Benzer şekilde K29 kodlu katılımcı da neredeyse aynı ifadelerle günlük misafirler hakkında şunları söylemektedir: “Karavancı karavancıya misafir giderken tabağını, çanağını, bardağını, sandalyesini götürür. Kimseden böyle bir şey beklemeyiz.” (K29, 115. paragraf). K11 kodlu katılımcı, yatılı yerine günlük misafirin ağırlanmasını önerirken K19 kodlu katılımcının şu sözleri karavanda günlük misafirlikle ilgili önemli detaylar sunmaktadır: “Karavan misafir ağırlama yeri değil, iç mekân olarak değil. Onun dışında dış mekânda ağırlamak zaten çok keyifli, çok kolay.” (K19, 62. paragraf)

Katılımcıların misafirlikle ilgili görüşlerinden hareketle hem karavanda hem de evde misafirliğin ortak olduğu ancak karavan yaşamının zorlayıcı doğasından dolayı birbirlerine yatılı misafirlikten çok günlük misafirler olarak gitmeyi tercih ettikleri anlaşılmaktadır. Bu anlamda karavanda misafirliğin, karavanla yaşam/seyahat engellerinden biri olmaya aday olduğu söylenebilir.

4.3. Yaşam Tarzı İdeolojisi Olarak Karavancı Kimliğine İlişkin Bulgular

Katılımcıların bir yaşam tarzı olarak karavancı kimliğini hangi değerlerle tarif ettikleri, araştırmanın temel amaçlarından biridir. Nitekim karavancı kimliğini tespit etmeye yönelik olarak hazırlanan Şekil 5’teki kod modeli incelendiğinde, karavancı kimliğini temsil eden belirli özellikler olduğu anlaşılmaktadır.



Şekil 5: Yaşam Tarzı İdeolojisi Olarak Karavancı Kimliğine İlişkin Kod Modeli

*Parantez içinde verilen sayıların sonundaki “B” kısaltması “Belge”, “KB” kısaltması ise “Kodlu Bölge” anlamına gelmektedir ve Tablo 8’den bu bilgilere toplu şekilde ulaşılabilir.

Karavancı kimliğini temsil eden özellikler kapsamında; şehirden doğaya kaçış, özgürlük ve minimalizm bulunmaktadır. Karavanla yaşam/seyahat deneyiminin karavancıların bireysel kimlikleriyle ilişkisinde, temsil gücü olan unsurlara genel bir bakış sağlaması için ilgili kodların frekansları Tablo 8’de gösterilmektedir.

Tablo 8: Karavancı Kimliğini Açıklayan Unsurlar

	Katılımcı Sıklığı	İfade Edilme Sıklığı
Şehirden doğaya kaçış	29	123
Özgürlük	23	46
Minimalizm	19	29
Kodlanmış Belge Sayısı/ Toplam Kodlu Bölge Sayısı	29	198

Yukarıdaki tabloda da görüldüğü gibi karavancı kimliğini inşa etmede öne çıkan unsurlarla ilgili katılımcılar en çok şehirden doğaya kaçış konusundan bahsetmişlerdir. Bunu sırasıyla özgürlük ve ardından da minimalizme yönelik katılımcı görüşleri takip etmiştir.

4.3.1. Şehirden doğaya kaçış

Karavanla yaşam deneyimine başlama kararı verdiren dönüm noktaları irdelediğinde, belirli hastalık süreçlerinden geçmenin (K24&K25) veya bu hastalıklara şahit olmanın (K3), yaşamın anlamını sorgulamak suretiyle bazı katılımcılar üzerinde etkili olduğu söylenebilir. Deprem gibi doğal afetler (K7&K8) ya da pandemi gibi salgınlar (K10 ve K14) da yaşama ilişkin önemli kararlar alınmasını gerektirebilir. İşte bu noktada söz konusu gelişmelerin karavan yaşamıyla ilgili planları hayata geçirmede itici bir güç olduğu anlaşılmaktadır. Ancak bu, her zaman bir dönüm noktasına ihtiyaç duyulduğu anlamına da gelmemelidir. Nitekim yarı

zamanlı karavancılar olan K6 ve K26 kodlu katılımcıların karavana geçiş süreçleri, bir dönüm noktası içermemektedir ve onların deyimiyle kendiliğinden gelişmiştir.

Katılımcılardan bazılarının karavanla yaşama/seyahate karar verme ve harekete geçme süreci oldukça uzun sürmüştür. Çünkü bu karar, yaşam tarzıyla ilgili verilen önemli bir karardır ve özellikle de tam zamanlı yaşamı seçenler için bir takım köklü değişiklikler gerektirmektedir. Yarı zamanlı karavancı olan K29 kodlu katılımcı, dört yıl boyunca araştırma yaptığını şu sözlerle anlatmıştır:

“Ben aslında 2010'dan itibaren birtakım arayışlar içerisindeydim; karavanlara bakıyordum, inceliyordum, ... yabancı literatürlere de bakıyordum ki o zamanlar Türkiye’de karavanın k’sı pek okunmuyordu... 2014’te eşimin de onayını alarak bir karavan aldık, yerli karavan tabii, o zaman. Ondan sonra onunla başladık işe.” (K29, 44. paragraf)

K23&K24 çifti de iş yaşamları nedeniyle 2012’deki karavan hayallerini, emekli oldukları 2019 yılında gerçekleştirebilmişlerdir. K21&K22 çiftinin evini kapatıp tam zamanlı karavan yaşamına geçmesi ise bir yıllık süreyi kapsamıştır. K16&K17 çifti, tam zamanlı olarak karavanda yaşamaya başlamadan iki yıl öncesinde, sabit evlerindeki eşyaların yarısını boşaltmış ve sabit evleri varken karavanlarında kalmışlardır. Bunu bir deneme süreci olarak değerlendiren katılımcılar, karavanlarının kış koşulları için uygun olmadığını düşünerek kararlarından vazgeçmişlerdir.

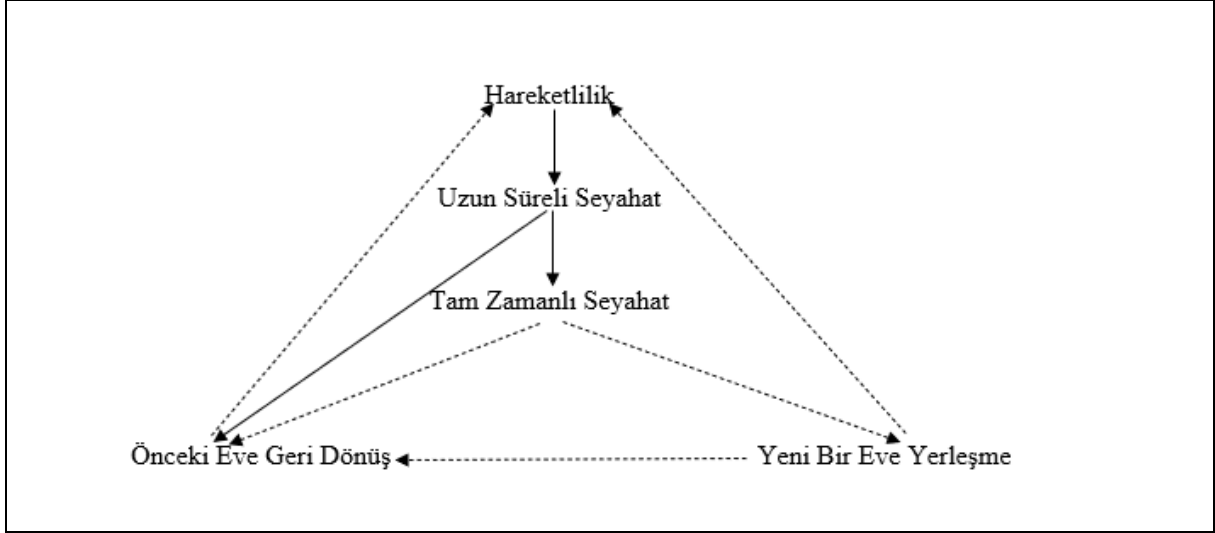
K14 kodlu katılımcı tam zamanlı yaşama geçmeden önce karavan yaşamına geçişteki mali gereklilikler ile ilgili tereddütler yaşamıştır. Ancak bu katılımcıların aksine K4&K5 çifti tam zamanlı karavan yaşamına geçiş kararını bir gecede verdiklerini belirtmektedirler. Dolayısıyla bu tür kararları çok hızlı şekilde alan katılımcıların da olduğu gözden kaçırılmamalıdır.

Başlama kararıyla ilgili olarak tereddüt yaşayan katılımcılardan biri olan ve tam zamanlı karavan yaşamı sürdüren K19&K20 çifti, kamu sektöründeki işlerinden istifa etmeleri üzerine karavanları tamamlanmadan evlerini kapatmışlardır. K19 kodlu katılımcının şu ifadeleri, geçiş sürecinin ne kadar hassas şekilde ilerlediğinin bir göstergesidir:

“(Eşim) bana dedi ki ‘Evi kapatmasaydık, şu anda ev orada kurulu duruyor olsaydı, gider miydin?’ ‘Vallahi giderdim’ dedim. ‘(Karavanı) burada kapatırdım, ne yapıyorsa yapsın burada... Ben giderdim, klimamı da açardım, oh mis gibi evimde otururdum’ dedim.” (K19, 394. paragraf)

Tam zamanlı karavan yaşamına geçen, muayenehanesini kapatma kararı alan K10 kodlu katılımcı ile evini kapatma kararı alan K14 kodlu katılımcılar, tüm bu kapatma işlemlerini uzaktan gerçekleştirmişlerdir. Eski konforlarına döndüklerinde karavanda yaşamaya başlamaktan vazgeçebilecekleriyle ilgili endişeleri, katılımcıların ortak noktasıdır. Karavanla

yaşama/seyahate karar verme süreci hem ilgili deneyime atfedilen önemi hem de karavanla yaşamın doğasını anlamak için önemli ipuçları barındırmaktadır. Bu kararın hangi koşullarda verildiği, karavanla yaşam/seyahat deneyiminin ilerleyen süreçlerdeki şeklini de etkileyecektir.



Şekil 6: Karavanla Yaşam/Seyahat Deneyiminin Süreci

Kaynak: Araştırmacı tarafından oluşturulmuştur.

Yarı zamanlı ya da tam zamanlı karavan deneyiminin başlangıç noktası ortaktır. Her iki deneyimde de başlama noktasında hareketlilik yer alır. Yola çıkmak anlamına gelen bu hareketlilik, yarı zamanlı karavancılardan uzun süreli seyahatleri ile devam etmektedir. Ancak bu karavancılar, daha sonra tam zamanlı karavan yaşamına karar verilebilmekte ya da yarı zamanlı olarak karavan deneyimini sürdürebilmektedir. 10 yılı aşkın süredir yarı zamanlı karavancı olan K15 ve K11 kodlu katılımcılar, bunun en güzel örneğidir. Bir başka senaryo olarak tam zamanlı karavan yaşamındaki karavancılar, bu kararlarından vazgeçip sabit evlerine dönebilmekte ya da ideal evlerini arayan bir yaşam tarzı göçmeni olarak belirledikleri yeni evlerine yerleşebilmektedirler. K10 kodlu katılımcı, tam zamanlı yaşamı sırasında ideal evini aradığını kabul etmektedir. Aynı şekilde K19&K20 çifti, çocukları ile üç yıl süreyle ideal ev arayışlarını sürdüreceklerini belirtmektedirler. Dolayısıyla Şekil 6'da da görüldüğü gibi karavan deneyiminin doğasıyla ilgili süreç, sabit değil aksine esnek ve geçişkenlikleri olan dinamik bir süreçtir.

Pandemi dönemi yakın tarihte, başlama kararını etkileyen ve karavanla yaşam deneyiminin doğasında belirleyici unsurlardan biridir. Pandemiye sosyal izolasyon imkânı sunan bir tatil aracı ararken çadırla, ardından karavanla tanışanlar olduğu gibi uzun yıllar hayalini kurdukları karavan yaşamı için pandemi koşullarını fırsata çevirenler de olmuştur. Örneğin hareketli iş modelleri karavan yaşamının önündeki önemli bir engeli, sabit iş yaşamını

ortadan kaldırmıştır. K14 kodlu katılımcı, pandemi döneminde ortaya çıkan hareketli iş modeline geçiş sürecinde yaşadıklarını şu şekilde aktarmaktadır:

“... pandemi ile beraber aslında elime çok büyük bir fırsat geçti, farkında olmadan geçti. Bunlar planlanmamıştı. Haftalar geçtikçe, kararlar değiştikçe, kısıtlamalar arttıkça evrilen bir süreç... Tamamen tesadüf.” (K14 , 30. paragraf)

K14 kodlu katılımcınıninkine benzer şekilde bu zor dönemi, hayatları için radikal bir değişikliğin heyecanı ile geçiren K12&K13 çifti, karavana dönüştürecekleri aracı bu süreçte seçmiş ve dönüştürmeyi tamamlamışlardır. Diğer yandan pandemi hastalık riski anlamı taşıdığı için yerel halk tarafından karavancılar, istenmeyen bir konuma gelmişlerdir. Bunun bir sonucu olarak yasaklamalar ile karşılaşan karavancılar, gezi planlarını iptal etmek zorunda kalmışlardır. Dolayısıyla bir yandan sosyal izolasyon sağlayan karavan, hareketliliği, bu dönemde artmış gibi görünse de bu hareketliliğin kısıtlandığını, bir diğer ifadeyle karavancıların belirli kısıtlamalara bağlı olarak hareket edebildiklerini söylemek mümkündür.

Pandemi dönemi, bazı karavancıların ücretli kamp alanları ile tanışmasını sağlamıştır. Özgür kamp alanlarında ise K14 ve K24 kodlu katılımcılara olduğu gibi dünya durmuş hissi veren, belki de bir daha asla tekrarı yaşanmayacak eşsiz hatıralar sunmuştur. Bu katılımcılar, pandemi dönemindeki bahsi edilen eşsiz anları, şu şekilde tasvir etmektedirler:

“...Gökova Körfezi'nde. Anlatamam o güzelliği... Her gün balık yiyorsunuz, taze taze balık ve çok ucuza yiyorsunuz, 20₺ - 30₺'ye. Bizden başka müşteri yok ki. Sadece siz varsınız. Küçük de bir bakkal var orada, bütün ekme ihtiyacımızı, su ihtiyacımızı oradan gideriyorduk. Bizim hiçbir şeye ihtiyacımız yoktu ve iki buçuk ay çok çok güzeldi. O pırıl pırıl denize karşı yemek yemek, açık havada, tertemiz havada. Herkes eve kapalıyken biz dışarıda geçirdik onu. Çok güzeldi.” (K24, 33. paragraf)

“O süre zarfında da sürekli olarak işte gezdim ve çok özel gezilerdi. Çünkü hiç kimse olmuyordu. İnanılmaz bir duygu(ydu)...” (K14 , 30. paragraf)

Pandemi döneminin Türkiye’de karavancılık sektörünü harekete geçirmesi, Türkiye karavancılığı açısından olumlu bir gelişme olarak değerlendirilse bile katılımcılar, karavancılık sektöründeki bu patlamanın olumsuz yanlarına da dikkat çekmektedir. Çünkü karavancılar bu dönemde, niceliksel ve niteliksel olarak değişime uğramıştır. Karavan hayatıyla ilgili yetkinliklerini sorgulamaksızın pek çok kişi popülerliği nedeniyle bu yaşam şekline geçmiştir. Konuyla ilgili K15 kodlu katılımcının gözlemleri ve görüşleri şöyledir:

“... o pandemi kapanmalar falan oluyor, hafta sonu cumartesi Pazar, her kanalda haber var; ‘Maltepe karavan kampında, İstanbul'da insanlar ne güzel takılıyorlar.’ Ya ne güzel takılmıyor, suyunu doldurmak için metrelerce uzaktan bidonunu taşıyor, tuvaletini boşaltılacak yeri yok... Tabii bu tetikledi aslında karavan alımını, çok ciddi tetikledi ve ülkemizde de üretimin uygun karavanlar olması ile beraber çok ciddi bir şekilde ivmelendi.” (K15, 52. paragraf)

K15 kodlu katılımcı, bahsettiği ivmelenmenin karavan endüstrisindeki sonuçlarını ve bu sonuçların da sebeplerini şu sözleriyle aktarmaktadır:

“Ama o gün ki zamanında baktığımız zaman meşhur sarı sitede 300-350 tane karavan vardı satılıkta, bugün 3.000 tane karavan var... Çünkü çoğu kişi yapamadı. Otel alışkanlığından gelip de karavanınızı takip yola çıkarsanız yolda sağdan soldan üç kişi sizi kovarsa dördüncüde eve geri dönersiniz ve karavanınızı satılığa koyarsınız.”

Karavan kültürünü bilmedikleri için sadece suni bir pazar (yerli üretim firmalarının sayısında, ikinci el karavan satışında artış vb.) yaratmakla kalmayan bu karavancılar, aynı zamanda genel anlamıyla “karavancılar” ile ilgili önyargılara ve olumsuz duygusal tepkilere de zemin hazırlamışlardır.

Karavanla yaşam/seyahat deneyimine karar verme sürecinde etkili olan unsurlardan bir diğeri doğadır. Bireysel yaşamlarındaki belirli dönüm noktalarının ya da pandemi gibi olağandışı süreçlerin aksine, doğa kendi başına bu karavanla yaşama/seyahate kara vermedeki ve aynı zamanda karavancı kimliğindeki en güçlü ve köklü motivasyondur. Bu nedenle katılımcıların ifadelerinde de ön plana çıkması doğaldır. Şehirden doğaya kaçışta, bir yandan şehir yaşamı ile doğanın tezatlığı bir yandan da bu tezatlığın oluşturduğu rahatsızlık nedeniyle karavancının şehir yaşamından uzaklaşması ifade edilmektedir. Şehirden doğaya kaçış ile ilgili bulguların, İstanbul’dan kaçışı sembolleştirdiği görülmektedir. Çünkü katılımcılar arasında yer alan K4&K5, K9, K10, K14, K16&K17 ve K21&K22 kodlu katılımcılar, İstanbul’daki yaşamın yoruculuğu konusunda uzlaşmakta ve bu yaşamlarını terk ederek tam zamanlı karavan yaşamına geçtiklerini belirtmektedirler.

İstanbul’da deşarj olamadığını, şehrin onu ruhen beslemediğini düşünen K10 kodlu katılımcı, karavanla tanışmadan önce İstanbul dışında, sahilde bir yerleşim yeri bulabilmek adına araba kiralayıp seyahat etmiştir. K4&K5 çifti ise İstanbul’da karavan yapımıyla ilgili bir atölyeleri varken ve yarı zamanlı olarak karavan yaşamını sürdürürken “şehir hayatı bize göre değil” diyerek doğaya kaçmış ve tam zamanlı karavan yaşamını tercih etmişlerdir. K14 kodlu katılımcının ise İstanbul’daki yaşamını kendi tercihiyle seçmediği, iş yaşamındaki başarısının ödülü olarak genel merkeze çağırıldığı anlaşılmaktadır. Ancak katılımcı burada geçirdiği süreyi, lüks denilebilecek yaşam koşullarına rağmen ödülünden çok ceza olarak görmektedir. K19 ve K22 kodlu katılımcıların şu sözleri, benzer deneyimi yaşamış tüm katılımcıların bir bakıma sesi olmaktadır:

“...doğa ile buluştuktan sonra binaların arasına giremiyorum. Ben mesela dayanamıyorum. Annem Bahçelievler’de oturuyor İstanbul’da. Oraya gittiğimde, orada bir dakika duramıyorum. ‘Hadi artık buradan gidelim’ diyorum, çok kalabalık beni basmaya başlıyor, çıkıyorum oradan uzaklaşıyorum.” (K22, 176. paragraf)

“Ben İzmir’e geldim mutsuz oldum. Dedim ki ‘Ne İzmir’i özlemişim ne İzmir’dekileri’. İnsanlar alındılar. Geldim buraya kalabalık, sıcak... Ne bileyim... Trafik var, her yerde araba gürültüsü var ...” (K19, 422. paragraf)

Doğa ile buluşma bu katılımcılara şehir yaşamının karmaşasından, şehir yaşamındaki insanların kaygılarından, mücadelelerinden ve tükenmişliklerinden izole bir yaşam sunmaktadır. Doğayla uyumlanmış bir yaşamı seçen karavancılar, aslında sadece doğayla olan bağlarını değil birlikte olmaktan mutlu oldukları insanlarla ve kendileriyle bağlarını da güçlendirmektedirler. Örneğin K19&K20 çifti, çocukları ile birlikte doğanın içinde geçirdikleri karavan yaşamını bir fırsat olarak değerlendirmektedirler. K19 kodlu kadın katılımcı, oğlu ile doğada geçirdikleri zamanı şu şekilde aktarmaktadır:

“Kendim çocukken böyle çok özgür bir çocukluk yaşamadığım için, sanki (oğlum) ile böyle onları yeniden yaşayacakmışım, (onunla) doğayı (keşfedecekmişim gibi geliyor)... Biz sabahları 07.00’de kalkıp denize girerdik, deniz çok berrak sakin oluyor. Kamera ile suyun altını çekiyoruz, suyun altını izliyoruz... Onunla aslında bir şeyleri yeniden keşfediyorum. Aslında kendimdeki eksiklikleri de tamamlamış oluyorum böyle olunca. O yüzden bu beni düşündükçe çok mutlu ediyordu.” (K19, 257. paragraf)

K19 kodlu katılımcı gibi diğer pek çok katılımcı da doğada olmaktan keyif almaktadır. Örneğin karavanıyla doğanın içinde olmaktan keyif alan bir başka katılımcı da K17 kodlu katılımcıdır. Karavanıyla doğanın içinde olmayı hem içerde hem de dışarıda olmak şeklinde özetleyen K10 ve K17 kodlu katılımcılar, bu konudaki hislerini şöyle tasvir etmektedirler:

“Bir de dışarıda olmak, benim en sevdiğim şey o. Hemen dışarıda olmak. Şuraya atladım mı dışarıdayım, zaten hep dışarıdayız. İçeride olsan da aslında burada bir dışarıdasın, o kısımları çok eğlenceli...” (K17, 268. paragraf)

“Arka kapıları açarak uyumak falan mesela bence güzel oluyor bayağı, dışarda gibi. Onları bir ara açtım, sonra da güneş battı, ay tam bizim kapının ortasından doğmaya başladı mesela. Her seferinde bambaşka bir güzellik yaşayabiliyorsun aslında, başka manzara... Ya da aynı yerde başka şey yaşayabiliyorsun çünkü doğa sürekli değişken. O yüzden bence hep heyecanlı ve güzel, yer değiştirebildiğin için de.” (K10, 80. paragraf)

Karavanla yaşam/seyahat deneyiminde karavancılar, doğaya saygılı olmayı içselleştirmekte ve doğayla uyumlu bir yaşam sürmektedirler. Deniz, göl, orman, dağ manzaralarını izlemenin, ayı ve güneşi seyretmenin, bu manzaralara uyanmanın, bazen doğadaki diğer canlıların seslerini bazen de doğanın sessizliğin dinlemenin keyfini anlatmaktadırlar. Öyle ki bu doğaya ulaşmak için kullandıkları bozuk yolların, karavanda neden olduğu tozu bile göz ardı edebildiklerini K18 kodlu katılımcı ile K21&K22 çifti şu sözlerle aktarmaktadırlar:

“Bir de benim gibi orman yollarında çok sıklıkla seyahat ediyorsanız, karavan çok çabuk tozlanıyor. Yani toz ile birlikte yaşamaya alışmanız lazım. Dünyanın en iyi karavanına da sahip olsanız toz ile birlikte yaşamaya alışmanız gerekiyor. Buna yapabileceğiniz hiçbir şey yok.” (K18, 86. paragraf)

“...karavanda sürekli toz olabiliyor ve çok çabuk da tozlanabiliyor. Doğanın içindesin, sürekli arazili yollarda devam ediyorsun... Tolere edebiliyoruz artık... Çünkü o artık senin evin, kendi evinde de onu çok göz ardı edebiliyorsun ya... Mesela annemi düşünelim, o karavan hayatına tamamen yabancı... tabakta bir toz görse... Bizim için artık önemli değil o, çünkü doğadan bir parça... ama annem onu yıkama ihtiyacı hissediyor... Biz doğadan gelen şeylere pislik olarak bakmıyoruz. Böyle artık süpürüp geçiyoruz. Alıştı bünye artık.” (K21&K22, 163-165. paragraf)

Bu ifadelerde ortaklaşan anlam, doğaya uyumlanmanın temizlik algısı gibi pek çok konuya olan yaklaşımı da değiştirmesidir. K14 kodlu katılımcı, şehirden doğaya kaçmış bir tam zamanlı karavancı olarak şu ifadeleriyle, doğayla uyumlanmış karavan yaşamını detaylandırmaktadır:

“...doğayı çok yakından yaşıyorsunuz. Anbean değişen rutubeti, rüzgârı, yağmuru, tekrar açan güneşi cildinizde hissediyorsunuz. Hava durumu o oluyor aslında. Şimdi şehirlerde, haberlerde izliyoruz veya uygulamalardan bakıyoruz; ‘Yarın hava durumu nasıl olacakmış?’ diye. Sana ne! O havaya sen dâhil mi oluyorsun?” (K14 , 36. paragraf)

Doğa, katılımcılara yeni şeyler öğreterek onları şaşırtmaktadır. Bu kapsamda K14 kodlu katılımcı, doğanın ona öğrettiklerini şu sözleriyle örneklendirmektedir:

“(Doğa) mesela 20 knot rüzgârın üzerindeki havalarda, tente açmamam gerektiğini bana öğretti... Yerde bir ateş yakmış zaman, deniz kenarından, dere kenarından topladığın taşlarla ... bent oluşturmamam gerektiğini öğretti. Çünkü onlar patlıyorlar. İçerisinde su bulunan taşlar, belli bir ısıdan sonra bomba gibi patlıyor... özlerindeki su, basınç uyguluyor... Bir şeyleri yapmaman gerektiğini öğrenerek de aslında hayatta kalabilirsin...” (K14, 106. paragraf)

K14 kodlu katılımcı, bu sözleriyle bir anlamda doğada yapılması gerekenler kadar yapılmaması gerekenlerin de hayati bilgiler olduğuna dikkat çekmektedir. K26 kodlu katılımcı, doğayla uyumlu yaşam ile ilgili düşünce ve deneyimlerini şu sözlerle paylaşmaktadır:

“Doğayı yaşamayı öğreniyorsunuz. Ben Ayın doğuş saatleri olduğunu bilmiyordum. Nasıl güneşin batış saati her gün bir dakika, iki dakika ileri gidiyor ya... Ay da her gün başka bir saatte doğarmış, dakikada değil. Gündüz de doğuyormuş ay ama biz gündüz gün ışığı olduğu için görmüyoruz... Günün doğuşunu, yıldızları izlemeyi, ayın doğuşunu, mevsimleri yaşıyorsunuz. Kuşların göç ettiği mevsimi biliyorsunuz. Bir sürü şey öğreniyorsunuz doğanın içerisinde olduğunuz için.” (K26, Konum 38)

Katılımcıların karavan yaşamı/seyahatleri sayesinde yaptıkları bu gözlemler, doğaya duydukları hayranlığı da göstermektedir. Katılımcıların ifadelerinden yola çıkarak şehir yaşamından kaçmaya ve doğayla iç içe yaşamaya atfettikleri değer, karavancı kimliğinin inşasında kurucu bir rolü olduğu ileri sürülebilir.

4.3.2. Özgürlük

Karavanla yaşam/seyahat deneyimi bazı katılımcılar tarafından genel bir özgürlük hissi ile betimlenmekte, bu özgürlük hissi kısmen şehirden uzaklaşıp doğada olmakla ilişkilendirilmektedir. K15 kodlu katılımcının şu ifadeleri, bahsedilen özgürlük hissini örneklendirmektedir:

“Karavanla seyahat etmek müthiş bir özgürlük... Bir kere karavanla seyahate çıkarken bile acayip bir heyecanlanırsınız biz, ailem ve ben de... özellikle keşif turlarımızda. Bildiğimiz bir yere gidiyorsak zaten orada bir sıkıntı yok ama keşif turları çok heyecanlı olur. Müthiştir o, bilmediğiniz bir yere sürersiniz ve her gün tetikler sizi; ‘Bu akşam nerede kalacağım?... Acaba doğru bir yer bulabilecek miyiz?’ diye.” (K15, 70. paragraf)

Bu genel anlamdaki özgürlük hissini yanında pek çok katılımcı, karavanın kendilerine sağladığı özgürlükleri, hareket özgürlüğü ve başkalarıyla ilişkileri sürdürme(me) özgürlüğü

gibi daha dar bir çerçevede değerlendirebilmektedirler. Hareket özgürlüğü bağlamında katılımcıların ifadeleri, karavanın kendilerine istedikleri zaman istedikleri yerde olabilme imkânı tanıyor olması noktasında yoğunlaşmaktadır. Özellikle K18 kodlu katılımcının şu ifadeleri, hareket özgürlüğü bağlamında öne çıkmaktadır: “...eviniz sırtınızda geziyorsunuz, bir sıkıntı olunca istediğiniz zaman, istediğiniz yere gidebiliyorsunuz. Size ‘dur, hayır, gitme’ diyen yok. Herhangi bir yere bağlılığınız yok.” (K18, 86. paragraf). K18 kodlu katılımcının “sıkıntı olunca” şeklinde kısaca özetlediği durumlar, “sıkıntı yaratan” insanlardan uzaklaşmayı işaret etmektedir. Bu uzaklaşmanın sabit yaşamdakine göre daha kolay, hızlı ve masrafsız şekilde gerçekleşmesi ise K6 ve K17 kodlu katılımcılar tarafından şu şekilde ifade edilmektedir:

“Aynen değişim ... güzel, değiştirmek. Bir anda çünkü bambaşka bir şey, nasıl ki şehirde böyle bir evi taşıyorduk, orada da geliyordu bu his bana. Yeni bir eve taşınca bir an böyle yenileniyordum, bambaşka bir şey oluyor gibi oluyordu. Burada da o daha az masraflı ve istediğin zaman yapabilirsin.” (K17, 229. paragraf)

“İstediğiniz yere taşıyabildiğiniz bir ev ve bunu çok küçük maliyetlerle yapıyorsunuz. ‘Bugün ben oturduğum evi taşıyayım’ desem işte 20.000 liraya taşıyacağım bir yeri, bunun kontağına basıyorum, ... gidiyorum, orası benim evim oluyor.” (K6, Konum 108)

Karavancılarının konumlarını değiştirmekte özgür olmaları, bir bakıma istemedikleri ilişkileri sürdürme ve bu insanlarla sosyalleşme zorunluluklarını da ortadan kaldırmaktadır. Burada karavancılarının komşular olarak bahsettiği diğer karavancılardan, istedikleri her an uzaklaşabiliyor olmaları, K22 kodlu katılımcıya göre sabit yaşamda elde edilmesi mümkün olmayan bir özgürlüktür:

“Sabit evden en büyük farkı, istediğin yere çekebiliyorsun bir kere. Sabit evde mecburen istemediğin bir komşun(la), istemediğin bir mahallede yaşayabiliyorsun ve oradan bir yere ayrılamıyorsun belki. Gittiğinde tekrar dönebileceğin nokta aynı olabiliyor...” (K22, 160. paragraf)

K22 kodlu katılımcı gibi K6, K9, K14 ve K20 kodlu katılımcılar da karavanın kendilerine, ilişkileri sürdür(me)me özgürlüğü tanınması konusunda uzlaşmaktadırlar. Spontane olarak yola çıkan ve gideceği yere yolda karar veren karavancılar, özgürlüğün başka bir perspektiften de değerlendirilmeye açık olduğunu göstermektedirler. Yolculuğa başlamada, yolculuğu sürmede, varacağı yeri seçmede, konumunu değiştirmede, diğer insanlarla ilişkilerini sürdürme(me)de özgür olduklarını belirten karavancılarının yaşam/seyahat deneyimleri, K15 kodlu katılımcının şu sözüyle özetlenebilecektir: “Güzel bir lafımız var, hatta keşke benim olsaydı... Dünya gezginimiz Namık Kemal Başbay’ın bir sözüdür bu; ‘Rota yok, plan yok, bugün var, yarın yok’...” (K15, 38. paragraf)

4.3.3. Minimalizm

Karavancı kimliğini oluşturan unsurlardan bir diğerinin, katılımcıların görüşlerine dayalı olarak minimalist yaşam tarzı olduğu anlaşılmaktadır. Araştırma kapsamında karavanla

yaşamda/seyahatte katılımcıların büyük bir çoğunluğunun minimalizmi benimsedikleri anlaşılmaktadır. Özellikle eşya temelli sadeleşmenin bu anlamda sıklıkla dile getirildiğini söylemek mümkündür. Kullanmayacakları eşyaları eleyerek karavanlarından çıkaran K12&K13 çifti gibi K26 kodlu katılımcı da karavanında az eşya bulundurduğunu belirtmektedir. Giysiler konusunda yalnızca kullanılacak kadar eşyanın bulunmasını gerekli gören K1 ve K9 kodlu katılımcılar, gereksiz tüketimi eleştirerek tüketimci ideolojiyi reddetmektedirler. K24 kodlu katılımcı, önceki yaşamının aksine, karavan yaşamında yalnızca eşofman ve tişört giydiğini belirterek sadeleştiğini ifade etmektedir. Aynı şekilde K11 kodlu katılımcı da “eşyanın kölesi olmamak lazım” sözleriyle, bu eleştirileri desteklemektedir.

K19 kodlu katılımcının söz konusu eleştirileri kendi yaşamından örneklendirdiği şu ifadeleri oldukça dikkat çekicidir:

“Karavana geçiş süreci, bize şunu öğretti. Biz sürekli başkalarını da düşünerek, daha büyük evlerde yaşayıp; ‘... şu koltuk açılın yatak olsun... 12 kişilik yemek masası olsun.’ Diyoruz. Ama bir ay içinde kaç kere yemeğe misafirin geliyor ya da kaç kere yatılı misafirin geliyor? Bir misafir gelirse diyerek hep böyle büyük eşya, fazla eşya... Karavanda buna gerek yok.” (K19, 62. paragraf)

Burada katılımcının özeleştiride bulunduğu konu, K11 kodlu katılımcıda da ortaktır. Çünkü katılımcı, evde ihtiyaç duymayacağı büyüklükteki koltuk seçimlerini şu sözlerle eleştirmektedir:

“Zamanla ben çok sevdim karavanı. Bu sefer şeye dönmeye başladım... Eve dönüp, ‘Bu ev niye bu kadar büyük? Bu koridor niye burada var? Niye biz evde üç kişiyiz, 12 kişi geldiğinde oturabilecek koltuğumuz var?’ gibi gibi...” (K11, 64. paragraf)

Sabit evdeki eşya fazlalığını ve bağımlılığını eleştiren bir başka katılımcı, K15 kodlu katılımcıdır ve eleştirilerini şu şekilde ifade etmektedir:

“...evinizde de aslında hep aynı koltukta otursunuz, yatağın hep aynı köşesinde yatarsınız, yemek yediğinizde masanızda bile sandalyeniz aynıdır. O yüzden ev çok gerekli bir şey değil. Eşyaların esiri olursunuz belirli bir zaman sonra. Çünkü bilim diyor ki ‘Bir eşyaya altı ay boyunca ihtiyaç duymadıysanız, ömür billah sizin o ihtiyacınız yoktur’ diyor. Altı ay bir fincanınıza dokunmuyorsunuz ama haftada iki sefer tozunu almaya çalışıyorsunuz. Ne gereği var o fincanın?” (K15, 82. paragraf)

Karavan yaşamından sonra ev büyüklüklerindeki tercihlerin de minimmalleştiğini/minimmalleşeceğini belirten K14 ve K29 kodlu katılımcıların konuya ilişkin görüşleri şu şekildedir:

“...biz çok uzun süre, çok büyük evlerde, 200 metrekaare evlerde yaşadık. Sonra çiftlik hayatımız oldu, köy hayatımız oldu, biraz küçüldük. Sonra evimizi 2+1’e döndürdük, karavan yaşamına başladıktan sonra. Karavan yaşamında minimize edilmiş bir yaşama alıştıktan sonra, büyük evlerin daha sıkıntılı olduğu ve eşyanın bağımlısı, kölesi olduğumuzu fark ettik.” (K29, 84. paragraf)

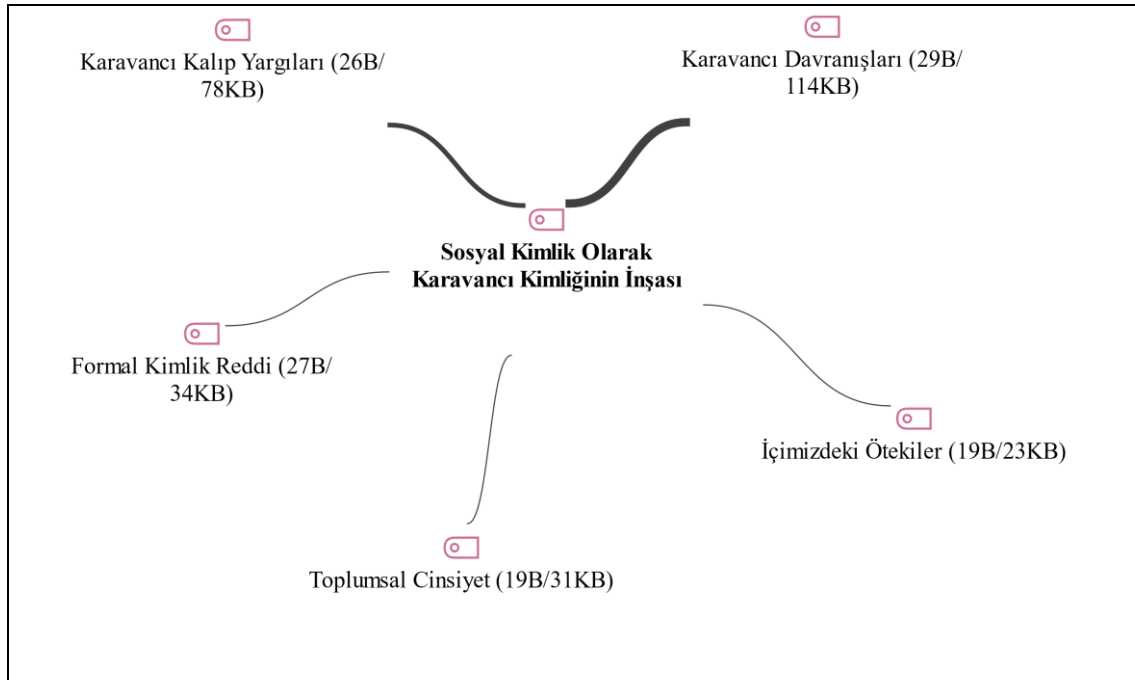
“... 1+0 da olsa diyorum ya, bir yerde bir köşede çamaşır makinesi, bir tane yatak. Şimdi eskiden çıkarken eve, çok aşırı özenirdik ya; tablosundan ışığına, düğmesinden boncuğuna... Öyle bir şeye gerek yok. Standart, ihtiyaçlarını görecektir, çok da şık olmasına gerek olmayan, işlevsel olan bir evin olması, şu anki planladığım pozisyonda gerekiyor. Çünkü bu yarı zamanlı bir yaşantı karavan için. Orada olması gerekiyor.” (K14, 126. paragraf)

Araştırma kapsamındaki katılımcıların büyük çoğunluğu, eşyaların sadeleştirilmesi ve alışverişin asgari düzeye indirilmesi yoluyla minimal yaşamı benimsediklerini belirtirken; K23 kodlu katılımcı az yemeyi, K12&K13 kodlu çift doğal kaynakların bilinçli tüketimini (yeteri kadar su kullanımı), K19&K20 ve K24&25 kodlu çiftler ise tüketimin basitleştirilmesini bu kapsama eklemektedirler. Yalnızca K3 kodlu katılımcı ifade etmiş olsa da bir ideal olarak minimalizm fikrinin benimsendiği ama uygulamaya geçemediği durumlardan da söz edilebilir. İster bir ideal ister yaşam tarzının karakterini belirleyen bir pratik olsun, öyle anlaşılıyor ki, minimalizm karavancı olmanın ne demek olduğuna dair oldukça ağırlıklı bir role sahiptir.

Yaşam tarzı ideolojisi olarak karavancı kimliğine ilişkin bulgulardan hareketle, “karavancı kimdir?” sorusu “şehirin kaosundan kaçan, doğayla iç içe olan, hareketli yaşam tarzlarını benimseyen, bu yaşam biçiminde zaman ve mekânın sınırlamalarının olmadığı bir özgürlük hisseden ve doğayla uyumlanmış yaşamın ideolojisini yansıtan bir değer olarak minimalizmi benimseyen yaşam tarzı gezginleri” şeklinde cevaplanabilir.

4.4. Sosyal Kimlik Olarak Karavancı Kimliğinin İnşasına İlişkin Bulgular

Bu tez çalışmasının amaçlarından biri, karavanla yaşam/seyahat deneyimlerinin karavancı sosyal kimliğini nasıl inşa ettiğini/kurduğunu karavancıların bakış açılarından açıklamaktır. Nitekim bunu tespit etmeye yönelik olarak hazırlanan Şekil 7’deki kod modeli incelendiğinde, karavancı kimliğinin hangi sosyal pratiklere dayalı olarak inşa edildiği görülmektedir.



Şekil 7: Sosyal Kimlik Olarak Karavancı Kimliğini Kuran Unsurlara İlişkin Kod

Modeli

*Parantez içinde verilen sayıların sonundaki “B” kısaltması “Belge”, “KB” kısaltması ise “Kodlu Bölge” anlamına gelmektedir ve Tablo 9’ dan bu bilgilere toplu şekilde ulaşılabilir.

Karavancı kimliğini bir sosyal kimlik olarak inşa eden unsurlar; karavancı davranışları, karavancı kalıp yargıları, karavancılığın formel bir kimlik olarak reddi, toplumsal cinsiyet ve içimizdeki ötekilerdir. Karavanla yaşam/seyahat deneyiminde söz konusu sosyal kimlik kapsamında temsil gücü olan bu unsurlara genel bir bakış sağlaması için ilgili kodların frekansları Tablo 9’da gösterilmektedir.

Tablo 9: Sosyal Kimlik Olarak Karavancı Kimliğinin Kurucu Unsurları

	Katılımcı Sıklığı	İfade Edilme Sıklığı
Karavancı davranışları	29	114
Karavancı kalıp yargıları	26	78
Formal kimlik reddi	27	34
Toplumsal cinsiyet	19	31
İçimizdeki ötekiler	19	23
Kodlanmış Belge Sayısı/ Toplam Kodlu Bölge Sayısı	29	280

Yukarıdaki tabloda da görüldüğü gibi karavancı kimliğinin kurucu öğeleri olarak belirlenen beş unsur içinde en çok karavancıların ücretli ya da özgür kamp alanlarındaki karşılaşmalarında öne çıkan karavancı davranışları ifade edilmiştir. Bunu sırasıyla karavancı

kalıp yargıları, formel kimliğin reddi, toplumsal cinsiyet ve içimizdeki ötekiler olarak adlandırılan unsurlar izlemektedir.

4.4.1. Toplumsal cinsiyet

Karavancı sosyal kimliğini inşa eden unsurlardan biri, toplumsal cinsiyetlendirilmiş kimliktir. Bu kimliği temsil eden özellikler katılımcıların ifadelerine dayalı olarak *eşler/partnerler arası iş bölümü, kadının özneleşme süreci, fiziksel görünüm ve bakım* şeklinde üç alt başlıkta sunulmaktadır:

a. Eşler/partnerler arası iş bölümü

Sabit ev ile karavan, pek çok açıdan karşılaştırılmaktadır. Bu karşılaştırmada katılımcıların bahsettikleri benzerlikler ve farklılıklar üzerinden, karavanlarını ne kadar ev gibi algıladıkları/algılamadıkları anlaşılmaktadır. Bilindiği üzere sabit evde eşler/partnerler arasında sorumlulukların paylaşılması, ev içi düzenin sürdürülmesinde kritik önemdedir. Ev işleri ve çocuk (bazen hasta ve yaşlı) bakımı, çoğunlukla açık ya da örtük bir biçimde belirlenen iş bölümü çerçevesinde gerçekleştirilmektedir. Özellikle eşlerin her ikisinin de ücretli işlerde çalıştığı durumda, ev ve iş yaşamının dengelenmesi açısından evdeki iş bölümü daha da önemli hâle gelmektedir. Dünya üzerinde neredeyse tüm toplumlarda, kadın aleyhine kurulan bu iş bölümünün, ideal olarak toplumsal cinsiyet ekseninden çıkarılarak eşler arasında adil bir biçimde paylaşılması gerekmektedir.

Karavan yaşamında/seyahatinde daha önce etraflıca betimlenen iş yaşamı ve konut yapısındaki değişimin, iş bölümü gerektiren işlerin kapsamını nasıl değiştirdiğini vurgulamak gerekir. Katılımcıların ifadelerinden, karavan yaşamının bir apartman dairesi ya da bir site içindeki dairede ikamet etmeye nazaran daha fazla sorumluluk gerektirdiği anlaşılmaktadır. Bu sorumlulukların kapsamı, doğayla iç içe olmaktan, hareket halinde olmaktan ve karavanın yapısından dolayı genişlemektedir. Aslında ilk bakışta karavan yaşamındaki işlerin de sabit evdeki “ev içi ve ev dışı işler” ayrımını takip ederek, K22 kodlu katılımcının ifadesiyle “karavan içi ve karavan dışı işler” olarak ayrıldığını söylemek mümkündür. Ama karavan içi ve dışının gerektirdiği işler, sabit evin içi ve dışının gerektirdiği işlerden farklıdır. Bu kapsamı değişen işlere dair iş bölümünün, sabit evdeki iş bölümüyle kıyaslanması, iş bölümünün toplumsal cinsiyet eksenini etrafında yapıp yapılmadığına dair farklı deneyimlere işaret etmektedir.

Bazı katılımcılar sabit evdeki cinsiyetlendirilmemiş (ortak) iş bölümünden karavan yaşamında cinsiyetlendirilmiş iş bölümüne geçtiklerini, yani ev ve bakım işlerine dair iş bölümünün karavan yaşamından dolayı değiştiğini; bazı katılımcılar ise evdeki

cinsiyetlendirilmiş iş bölümünün, yapılan işlerin kapsamı genişlese de karavan yaşamında da devam ettiğini ifade etmişlerdir. K12 ve K20 kodlu katılımcıların ifadeleri, karavan yaşamıyla birlikte cinsiyetlendirilmiş bir iş bölümüne geçtiklerini gösterir niteliktedir:

“Evde aramızda pek bir iş bölümü olduğunu söylemem yanlış olur. (Eşim) ütüsünü yapıyor ve bazı akşamlar akşam yemeği, pazar günleri de sabah kahvaltısı hazırlıyor. Karavanda (eşim) kışları dışarıda soba yakma, odun toplama (görevinde); karavan temizliği, düzeni bende. Karavanda yemek hazırlama değişiyor, o da ben de yapıyoruz. Karavanın içini ben topluyorum, dışarıyı (o). Tente açma (onda), şoför (o), su doldurma ortak. Dışarının müdürü (eşim), içerinin ben. Çamaşır makinemiz var... Ama ben hep elde yıkadım. (Eşim) de su tutuyor.” (K12, 350. paragraf)

“Evde, ikimiz de çalıştığımız zamanlarda, neredeyse her işi ortak yapardık; temizlik, yemek, bulaşık, alışveriş, mutfağı tamamen (eşime) bıraktım. Hatta içerideki temizlik işlerini de büyük çoğunlukta (o) yapıyor. Ben soba yakılması, alışveriş, tamirat tadilat, su doldur boşalt, dışarıdaki oyuncaklar, masa, sandalye toplama çıkartmaları gibi işleri hallediyorum. Böyle bir iş bölümü yaptık...” (K20, 578. paragraf)

“Karavan içi ve dışı işler” ayrımını yapan K22 kodlu katılımcı, sabit evden karavan yaşamına geçişte gerçekleşen bu iş bölümü değişiminin doğaçlama olduğunu vurgulayarak, bu değişimi, karavan yaşamının doğasıyla açıklamaktadır. Karavanın dışında su doldurma, tuvalet boşaltma, odun kırma gibi güç gerektiren işlerin kendisinde olduğunu, karavanın içindeki işlerde ise eşinin daha aktif rol aldığını belirtmektedir. Ancak karavan içi ve dışı işlerinde yapılan “erkek işi” ve “kadın işi” ayrımı arasında kesin ve net sınırlar olduğunu söylemek zordur. Örneğin K12 kodlu katılımcının eşi olan K13 kodlu erkek katılımcı, yaptığı karavan dışı işlere ek olarak bulaşık yıkadığından ve karavanı temizlediğinden bahsetmektedir.

Sabit evden karavan yaşamına geçişte, ev yaşamındaki toplumsal cinsiyet eksenli iş bölümünün, karavan yaşamında da devam ettiğini dile getiren ve böyle bir iş bölümü farklılaşmasından söz etmeyen bazı katılımcılar da bulunmaktadır. Örneğin K24 ve K27 kodlu katılımcılar, bu durumu şöyle ifade etmiştir:

“Evdeki iş bölümünde olduğu gibi yemek, temizlik bana ait. Alışveriş, evdeki teknik konular, arızalar, bakım, tadilat işleri gibi konular aynı şekilde karavanda da (eşime) ait. Evde de mangalı, balık pişirmeyi (o) yapardı, karavanda da aynı. İş bölümü evde nasılsa karavanda da aynı ama daha çok yük (eşimin) üstünde. Tuvalet temizliği, su bulup doldurma işi, akülerin şarjı gibi hayati işler (ona) ait.” (K24, 460. paragraf)

“Tuvalet ve atık su gibi sıkıcı, zor, ağır işler %90 (eşimde). İç düzen, bavullar ve benzeri taşınacaklar, yerleşecekler ve çocukla ilgili şeyler de komple bende. Evde hafta içi (eşim) geç geldiği için (kızımın) her işi, okuldan alınıp bırakılması, banyosu, yedirmesi, uyutması vesaire her şey bende tabi çalışan anne de olsak. (Eşimin) 19.30’da işten gelince hali kalmıyor hiçbir şeye genelde ama hafta sonu ve karavanda da benzer.” (K27, 419. paragraf)

Sabit ev yaşamında ister “ortak” iş yapılsın ister cinsiyetlendirilmiş iş bölümü yapılsın öyle görünüyor ki karavan yaşamında ağırlıklı olarak cinsiyetlendirilmiş iş bölümü yürürlüktedir. Ancak K16&17 çifti, diğer çiftlerin aksine, toplumsal cinsiyet eksenindeki iş bölümünü değil ortak bir iş bölümünü takip etmektedirler. Çamaşır ve bulaşığı birlikte yıkamakta, temizlik, yemek ve alışverişini birlikte yapmakta, suyu birlikte doldurmaktadırlar.

Kadın ve erkeğin ortaklaşa yaptığı işler yoğunlukta olsa da karavan tamirati/tadilatı K17 kodlu erkek katılımcının, alışveriş listesi hazırlamak K16 kodlu kadın katılımcının sorumluluğundadır. Toplumsal cinsiyete dayalı iş bölümünde başka bir istisnayı oluşturan K7&8 çifti ise birlikte yemek yapıp çamaşır yıkasalar da geriye kalan işleri çoğunlukla K8 kodlu erkek katılımcı yapmaktadır.

Karavan bir araç olduğuna göre aslında karavanı sürmenin de listede yer alan işlerden biri olması beklenirdi. Oysa bu beklentinin aksine, karavanı sürmenin “erkek işi” olduğu konusunda çiftler arasında adeta kendiliğinden bir oydaşma olduğu gözlenmiştir (Araştırmacı Günlüğü). Örneğin araba kullanmasını bilen K3 kodlu katılımcı, hayalini kurduğu çekme karavanı kullanmak konusunda eşini ikna edememesi nedeniyle motokaravan aldıklarını şöyle dile getirmiştir:

“Ben çekme karavan istiyorum, (eşim) ‘Çekme nasıl olur ki?’ diyor. Çekme karavanlarda o zaman o kadar ucuz ki... Döviz düşük. O zaman ama karavan yok, sadece Adria var, başka hiçbir yabancı karavan yok... Adria (fuara) çekme karavanını getirmiş, (eşim) onu görünce, ‘Ben bunu çekemem’ dedi. ‘Ya çekersin, yapma etme...’ dedim. ‘Hayır ben bunu çekemem’ dedi.” (K3, 56. paragraf)

K3 kodlu katılımcı gibi K27 kodlu katılımcı da yarı zamanlı olarak gerçekleşen karavan deneyimlerinde, sabit yaşamında aktif şekilde araba kullanmasına rağmen çekme karavan kullanmayı denememiştir.

Modern dönemde günlük yaşamın karmaşıklaşması, bu yaşamın ritmini ve işlerin çeşitliliğini arttırmıştır. Bunun ev/hane yaşamına getirdiği önemli bir yük de yapılacak işlerin planlamasıdır. Planlama işi, eşler arasındaki iş bölümünün bir parçasıdır ve iş bölümünün cinsiyetlendirilmiş olup olmadığının göstergelerinden biridir. Bu çalışma kapsamında, bekleneceği üzere, daha çok kadın katılımcıların sorumluluk aldığı anlaşılmaktadır K7 ve K16 kodlu katılımcılar bu konuya yalnızca alışveriş bağlamında değinseler de yarı zamanlı olarak karavanla seyahat eden K11 kodlu kadın katılımcı, seyahate çıkmadan ve seyahatten dönmeden önceki planlama süreçlerini şu sözlerle aktarmaktadır:

“Haftayı yedi gün değil de beş gün olarak hesaplıyorsun... İşte çarşafı hafta sonu kullanmışsın, pazar akşamı getiriyorsun eve. Şimdi onu yıka, kurula, tekrar bilmem ne... Bazen olmuyor, perşembeye kadar dokunamıyorsun. Ne oluyor? Yedeği var evde işte. İki çantam var, haftaya cuma öbür çanta hazır. Öbürlerini sonra toplarsın, o çanta devir daim yapıyor. Çantayı alıyorsun, karavana gidiyorsun. Cuma akşamı, okuldan aldığın gibi bizim tatil başlar, pazar akşamı dönene kadar...” (K11, 92. paragraf)

Karavan yaşamında eşler arasındaki iş bölümüyle ilgili sözünü etmeye değer başka bir bulgu da erkeklerin evde yapmadığı ya da yapmayı sevmediği işleri karavan hayatında yapmaya başlamalarıdır. Örneğin karavan yaşamında suyla oynamak keyifli ya da ferahlatıcı geldiği için erkek katılımcılar karavan yaşamında bulaşık yıkamayı sevdiklerini ifade etmektedirler. K28 kodlu erkek katılımcı bu deneyimini şu sözlerle aktarıyor:

“Bu sene şöyle bir görev dağılımı yaptık. Görev dağılımından bahsettik ya; bulaşık görevi ağırlıklar bendeydi. Ben çünkü şeyi seviyorum... Özellikle yaz aylarında bulaşık yıkarken su ile oynuyorsunuz ya, o insanı bir ferahlatıyor.” (K28, 318. paragraf)

K28 kodlu katılımcı gibi K13 kodlu erkek katılımcı da bulaşık yıkamaktan keyif aldığını şu sözlerle aktarmaktadır:

“Mesela evde onunla ilgili daha basit işlem var; bulaşık makinesine atıp olayı çözebilirsiniz. Karavanda böyle doğanın içinde bulaşık yıkıyorsunuz falan. Kaplarınız var, daha keyifli geliyor, o yüzden. Çok keyif alıyorum diyebilirim.” (K13, 217. paragraf)

Bulaşık yıkamak ile ilgili K28 ve K13 kodlu katılımcıların ifadelerinden yola çıkarak sabit evdeki herhangi bir işin karavanla yaşam/seyahat deneyiminde farklı şekilde algılanabildiğini söylemek mümkündür. Nitekim K27 kodlu kadın katılımcı, eşinin karavan yaşamında sabit evde olduğundan daha aktif olduğunu belirterek bu durumu, yapmaktan keyif aldığı bir iş olmasına bağlamaktadır. Bu da doğal olarak iş bölümü konusunda farklılıklar yaratmaktadır.

b. Kadının Özneleşme Süreci

Bu çalışmada, ataerkil bir toplumda tek başına bir kadın olarak karavan deneyimi yaşayan katılımcıların olması toplumsal cinsiyeti, toplumdaki kadınlık algısı ve bu algılara yönelik tepkiler üzerinden incelemeye olanak vermektedir. Bu kadın katılımcılar, karavanla yaşam/seyahat sürecinin daha başında ailelerinin önüne koydukları toplumsal cinsiyet engelini aşmak zorunda kalmışlardır. K10 ve K23 kodlu katılımcıların karavanda tek başına yaşamaya ve K26 kodlu katılımcının da karavanla seyahat etmeye karar verme sürecinde, ailelerinin olumsuz tepkileriyle karşılaşmışlardır. Örneğin K10 kodlu katılımcının, karavanda tam zamanlı yaşamak gibi ataerkil bir toplum açısından oldukça radikal bir karar verirken aslında kim olduğuna ve nasıl yaşamak istediğine dair bir sorgulama sürecinden geçtiği de anlaşılmaktadır. İlgili süreçte yaşadıklarını ise şu sözlerle aktarmaktadır:

“... gayet tutuk ve sessiz, sakin bir çocuktum... kendi maddi özgürlüğümü elde etmeye başladıktan, meslek sahibi olduktan sonra ‘Ben neler yapmak istiyorum?’ diye sormaya başladım. Annemin babamın bildiği, sevilen, iyi çocuk olmaktan çıkmaya başladım... Onların hiç fikrini sormadan yaptım... Zaman içerisinde böyle yaşayarak da hayatta kalabildiğimi ve mutlu olabildiğimi görünce onlar da ikna olmaya başladı(lar).” (K10, 26. ve 98. paragraflar)

K10 kodlu katılımcının ifadelerinden anlaşılacağı üzere böyle bir karar, başta ailesi tarafından desteklenmemiştir. Benzer şekilde K23 kodlu katılımcı da tam zamanlı karavan yaşamına başlarken, ailesinden olumsuz tepki almıştır. Karavan yapım sürecini ailesinin evindeki bahçede tamamlayan katılımcı, ilgili süreci şu şekilde aktarmaktadır:

“Kız çocuğu zaten, hadi yapıyor, yapıyor da bu karavan. Bununla ne yapacak? Gezecek. O çıkan zorlukları da çok umursamadım. Çünkü bittiği zaman da ‘Ben gidiyorum’ dedim ve gittim. Hayatta şunu öğrendim, gerçekten bir şeyi istemek önemli olan. ‘Ben bunu istiyorum’ (konusunda) ne kadar

gerçekseniz ne kadar istiyorsanız, karşıdaki hiçbir şey diyemiyor, hiçbir şey yapamıyor... Dik durduğunda en azından alacaksın bir tane darbe alıyorsun ama dik duruyorsun yani.” (K23, 66. Paragraf)

Yukarıdaki ifadede de anlaşılacağı üzere ailesi durumu kabullenmiş görünse de K23 kodlu katılımcının karavanda yaşıyor oluşunu, yakınlarından gizlemeleri, tek başına bir kadının karavanla seyahat edemeyeceğini ya da karavanda yaşamayacağına işaret eden normların ne kadar güçlü olduğunu göstermektedir.

K23 kodlu katılımcı, dışarıdan insanların da kendisine ilişkin önyargılı tepkilerini görmezden gelmektedir ki bu da bir kadın olarak güçlenme yaşadığını gösterir. K26 kodlu kadın katılımcı, seyahatlerinde yalnızdır ancak K23 kodlu katılımcıdan farklı olarak karavan yaşamını yarı zamanlı olarak deneyimlemektedir. Bu noktada söz konusu katılımcının evli olması, onun karavan deneyimine daha farklı bir açıdan bakmasını sağlamaktadır. Karavan deneyimini yaşamak için bir tercihin ya da vazgeçişin kaçınılmaz olduğu fikrine karşı çıkmakta ve bunu da şu sözleriyle ifade etmektedir:

“Bu bence bütün zevklerini yapmak isteyip ‘Ama eşim, ama çocuğum...’ diyen insanlara da örnek olmalı. İsteklerinizi dile getirmelisiniz... Ne istediğinizden bir kere emin olun ve kendinizle konuştuktan sonra karşınızdaki ile konuşun, bu sizin hayatınız. Biz hep alıştık; aileler karıştı, eşler karıştı hayatımıza. Ama bir yerden sonra aileme de duruşumu göstermem gereken bir nokta oldu bu karavanı aldıktan sonra... anladım ki siz gerçekten bir şey istedikten sonra ve birey olarak bunun arkasından durduktan sonra herkes bir yere kadar bir şey diyebiliyor.” (K26, 36. paragraf)

Görüldüğü gibi katılımcılar, karavanla yaşam/seyahat deneyimine başlamak için tek başına bir kadının, bir duruş sergilemesi gerektiğini düşünmektedirler. Karavanla yaşam/seyahat deneyiminin başında yaşanan bu zorluklar, deneyim sürecinde de farklı boyutlarda devam etmektedir. Bu sefer yalnızca aile değil, diğer önyargılı insanlara karşı da mücadele başlamaktadır. Özellikle teknik bilgi anlamında kadın karavancıların maruz kaldığı önyargılar, bir yandan yaşadıkları deneyimin doğasını şekillendirirken diğer yandan toplumsal cinsiyet eksenli bir meydan okumayı harekete geçirerek, kendilerini güçlendirmektedir.

Tek kadın karavancı olmaktan dolayı zorluk yaşayıp yaşamadığı sorulan K26 kodlu katılımcı, yolda tek kadın olmanın getirdiği zorluğu ve bunun yol açtığı duygu durumunu şu sözlerle ifade etmektedir:

“Bu en çok sorulan soru ve herkesin tek kadın karavancı deyince tedirgin olduğu bir konu. Bana denk gelmedi ama olmaz demiyorum. Sadece ufak şeyler atlattım yolda(yolda kalmak, kaymak, batmak gibi) o anlarda tek olmak ve erkeğe göre daha az deneyimli olmaktan kaynaklı biraz daha heyecanlı yaşıyorsun o anları ve korkmana sebep oluyor tek olmak.”

Teknik konularda maruz kaldığı önyargıyı sanayi örneği üzerinden dile getiren K23 kodlu katılımcı, kadın kimliğinden dolayı kendisine “sen bilmezsin” yargısıyla yaklaşıldığını ifade etmektedir.

K23 kodlu katılımcı, önyargılar dışında beklentilerden de bahsederek toplumsal cinsiyeti nedeniyle karavancılarının komün yaşam içinde kendisinden beklenen rolleri reddettiğini şöyle aktarmaktadır:

“Bir ortamdakilerle samimi ol, bir iki günden fazla vakit geçir, kadınlık görevi yükleyebiliyorlar hemen. ‘...sabah ne yiyeceğiz, akşama ne yapalım?’... Bu şekil alan darlayıcı, hadsiz samimiyetlerde de çalıştır kontağı, ne yapacaksın... Genel sorun ne biliyor musun.? Ülkemizde kadına bakış açısı. Böyle biraz daha dik, tek başına herhangi bir şekilde yol alan kadınlara çok da bulaşmıyorlar aslına bakarsan. Korkuyorlar. Ya da benim gibi kadınların algısında yerleri olmadığı için silinip gidiyorlar. (K23, 118-119. paragraflar)

Sayıları az olmakla birlikte tek başına seyahat eden ya da tam zamanlı yaşam süren kadın karavancılarının deneyimleri, oldukça önemli bulgular sunmaktadır. Araştırma kapsamındaki üç kadın karavancı, bu deneyimin onlar için mücadele ile başladığı noktada hemfikirdir. Ancak yalnızca başlangıçta değil deneyim sürecinde de çeşitli önyargılar ve beklentiler, onların bu deneyimini kaçınılmaz olarak şekillendirmektedir.

c. Fiziksel Görünüm ve Bakım

Karavanla yaşam/seyahat deneyimi, daha önce bahsedildiği gibi karavancılara doğayla uyumlanmış bir yaşam sunmaktadır. Şehir yaşamında başta işyeri olmak üzere pek çok sosyal ortamda herkes (kadınlar ve erkekler) bir yandan kadının güzel ve bakımlı olmasını beklerken, diğer yandan kadınlar da verili güzellik ve bakımlılık standartlarına uymak için sürekli bir çaba göstermek zorundadır. Oysa karavan yaşamında doğayla uyumlanmak artık şehrin güzellik ve bakımlılık standartlarına dair beklentinin/baskının da ortadan kalkması demektir. Çünkü karavan yaşamı içinde sabit yaşamdaki kimlikler önemini yitirmekte, dolayısıyla kimliğe uygun bir fiziksel görünüm yaratmak bir kaygı konusu olmaktan çıkmaktadır. Emekli maden mühendisi olan K24 kodlu kadın katılımcı, konuyla ilgili görüşlerini şöyle ifade etmektedir:

“Tişört ve eşofman ile geçen bir hayatım var benim. Ondan önceki iş hayatımda da böyle şımsıkır giyinip, toplantı varsa saçımı yapıp, davetlere katılan... Ondan sonra kariyer peşinde koşan bir kadındım. Hep iş kariyer... Ondan sonra veri toplantıları. Hep böyle sosyal aktiviteler, şehir aktiviteleri, gece buluşmaları arkadaşlar ile onları şey yapan bir çifttik. Karavan girdikten sonra bu çok değişti. O şatafat gitti ve hiç eksikliğini hissetmiyorum. Onlar beni çok yoruyormuş... Şehir hayatı gerçekten beni yoruyormuş, o ortamlar beni yoruyormuş. (K24, 238. paragraf)

Benzer şekilde K19 kodlu katılımcı da fiziksel görünüm ve bakım konusundan, şehir yaşamının dayattığı normatif beklentilerden kurtuluşunu, çarpıcı bir biçimde şöyle dile getirmektedir:

“Çok daha rahat böyle doğal yaşıyorsunuz; saçın başın mı dağınık, makyaj mı yapmıyorsun, üstüne bir tane elbise giyiyorsun tamam gitti bitti... Şehirde olmak gibi değil. Çok rahat, çok konforlu geliyor bana böyle. Belki paspallık gibi oluyordur ama bilmiyorum.” (K19, 259. paragraf)

K11 kodlu katılımcı da K19 ve K24 kodlu katılımcılar gibi şehir yaşamından karavan yaşamına geçişte fiziksel görünüm ve bakımla ilgili standartların değiştiğini belirtmektedir.

Ama K11 kodlu katılımcının fiziksel görünüm ve bakıma ilişkin standartlardaki bu değişimi hemen kabullenmekten ziyade bir öğrenme süreci geçirdiği anlaşılmaktadır. Bu katılımcı değişen koşulları tolere etme sürecini şöyle ifade etmektedir:

“Kuaförü çok özlüyordum... Çünkü bazen dağ başındasın, o kaş çıktığı zaman kuaförü bulamıyorsun. Kendi kendine bir sürü şey öğreniyorsun, yani hakikatten. Diyorum ya kurumsalda çalışmış, İstanbul'dan çıkmamış, böyle cici bici bir insanken... Kuaförsüzlük ne demek? Manikürsüz, pedikürsüz dolaşmak falan... Onların hepsini öğreniyorsun. “Böyle de güzelim” diyorsun. Başta öyle arıyorsun işte ‘Evin orada olsam da şunları yaptırısam’ falan diye, o anlar yani... Kendine yine zaman ayırıyorsun bir şekilde, onu hallediyorsun.” (K11, 94. paragraf)

Özellikle K19 ve K24 kodlu katılımcıların karavan yaşamının fiziksel görünüm ve bakım açısından kadınlık deneyiminde yarattığı değişimi hoşnutlukla karşılarken, K10 kodlu katılımcı bu değişime tam tersi bir duygusal tepki vermiştir. Katılımcı bu tepkiyi şöyle ifade etmektedir:

“Kendine özenme kısmı azalıyor sanırım (karavanla yaşamda), bende öyleydi... Zaten iki gün aynı kıyafeti giyip ‘Tamam bunlar kirlendi’ deyip sonra diğer kıyafetleri çıkarıyordum. Ama o arada giyinmek, kendime bakmak da hoşuma gidiyor... Üşeniyordum, orada her şey tıkkı duruyor, oradan takı çıkaracaksın. ‘Ne uğraşacağım’ diyordum. Bir tane küpe ile altı ay geçiriyordum o zaman. Sonradan onların keyfini fark ediyor insan. Çünkü bunlar her zaman açıkta ve yapabiliyorken kıymetini anlamıyorsun.” (K10, 82. paragraf)

Paradoksal gibi görünse de bir yandan fiziksel görünüm ve bakım, modern şehir yaşamında kadınlar için bir baskı konusuyken, öte yandan güzel ve bakımlı bir dış görünüşün bir haz kaynağı olarak kadınlığa içkin olduğu da söylenebilir. Sonuç olarak karavanla seyahat/yaşam deneyimi şehirden farklı, hatta pek çok durumda şehir yaşamına taban tabana zıt bir yaşam tarzına yaslandığı için fiziksel görünüm ve bakım açısından kadınlık deneyimini de değiştirdiği açıkça görülmektedir. Ancak elbette ki bu değişime kadınlar tarafından yüklenen anlam farklıdır.

4.4.2. Karavancı davranışları

Katılımcıların karavanla yaşam/seyahat pratiği temelinde bir araya geldikleri ve etkileştikleri karşılaşmalar, aynı zamanda karavancı kimliğinin kolektif bir şekilde (hangi davranışın nasıl yapılacağına ve hangi davranışın yapılmayacağına dair) davranış kodlarının oluşturulma süreci olarak görülmelidir. Karavancıların ifadelerinden kendilerine has iç dinamiklerini düzenlemeye çalıştıkları bir nevi “komün hayatı”nı deneyimledikleri anlaşılmaktadır. Bu komün hayatı içerisinde kurallarını belirlemeye çalıştıkları en önemli iki davranış *yardımlaşma* ve *sosyalleşme*dir. Yardımlaşma ve sosyalleşme davranışlarının karavancı kimliğinin sınırlarını ve içeriğini düzenlemede çok önemli role sahip olduğu söylenebilir. Ama aynı zamanda bu davranış biçimlerinin karavancıların karavan kimliği nezdinde karavancı topluluğu ve sembolik olarak karavancı topluluğunun temsil ettiği hayat

tarzı ideolojisiyle özdeşleşip özdeşleşmeyecekleri ve özdeşleşeceklerse ne kadar güçlü bir aidiyet hissedeceklerini belirlemede önemli bir rol oynar.

a. Yardımlaşma

Katılımcıların ifadelerinden ücretli ya da özgür kamp alanı fark etmeksizin alana girişten itibaren yardımlaşmanın başladığı anlaşılmaktadır. Çekme karavan sahiplerinin, karavanın kamp alanına yerleştirilmesi ya da karavanın araçtan ayrılması konularında; motokaravan sahiplerinin ise özellikle de ikinci el araçlardan dönüştürülmüş olanlarda araç arızalarını giderme konularında yardımlaştığı görülmektedir. Deniz kenarındaki özgür kamp alanlarında araçlar, zeminin yapısından kaynaklı olarak bataabilmekte ve araçları çıkarmak için karavancılar yardımlaşabilmektedirler (K11). Örneğin çekme karavan sahibi olan K2 kodlu katılımcı, bulunulan zeminin ve araç özelliğinin yardımlaşmadaki etkisini şu sözleriyle vurgulamaktadır: “...kumsala arabamızı sokamıyoruz çekme karavan olduğu için diğer arkadaşları da çağırıp karavanımızı öyle çekip oraya yerleştirdik mesela.” (K2, 166. paragraf)

Karavanını yeni almış karavancılar, sürüş bilgisi hakkında birbirlerinden yardım alabilirken yeni alınmış bir ekipmanı kullanmak (tente kurulumu vb.) konusunda da yardıma ihtiyaç duyabilmektedir. Yardımlaşmanın özellikle aracın arızalarını giderme konusunda yoğunlaştığı görülmektedir. K29 kodlu katılımcının ifadeleri, bu durumu şöyle özetlemektedir:

“Problemler varsa o problemler ile ilgili bir yardımlaşma... Gerek benim gerek onun, atıyorum ben bir şey var çözeceğim ama bir alete ihtiyacım var. O diyor ki mesela ‘Bende var, bende şu var veya şununla yapabilirsin’”. (K29, 113. paragraf)

Yukarıdaki ifadede yardımlaşmaya konu olan malzemeleri K14 ve K24 kodlu katılımcılar şarjlı matkap, zımpara, vida gibi örneklerle detaylandırmaktadır. Ancak söz konusu problemlerde yalnızca malzeme temin ederek değil teknik bilgilerini birbirleriyle paylaşarak, birbirlerini doğru kişilere yönlendirerek ya da çözümün bir parçası olarak da yardımlaşmanın kapsamını genişletmektedirler. Örneğin K28 kodlu katılımcı, lastiği patlayan bir karavancıya yardım ettiği anları şöyle aktarmaktadır:

“... o benim endişe alanlarından bir tanesi, karavanının lastiğinin patlamasından çok korkarım. O yüzden yanımda iki tane şey vardır... En az iki tane sprej, köpük sprej o şeyi şişiren, bir de pompa vs. tüm ekipman var. Sonra çevrede de baktım, ben daha biraz uzaktım ona, insanlar geldi. ‘Ne yapsak?’ diye düşünüyorlar. Hemen gittim adama ‘Merak etmeyin’ dedim. Sprej sıktık, şişirdik, adam devam etti yoluna. Ben orada olmasaydım, o adam orada kalırdı, çekici getirmek zorunda kalırdı vs. Herkes yardımlaşıyor ve çok kritik noktalarda da yardıma ihtiyacı oluyor.” (K28, 360. paragraf)

Katılımcılar lastik dışında amortisörün, su deposunun, akünün tamiri gibi konularda da yardımlaştıklarını belirtmektedirler. Hareketlilik yapısına ilişkin bulgularda da değinildiği gibi ek hareketlilik araçları yardımlaşma için kritik konulardan biri hâline gelmektedir. Malzeme temin etmek üzere kamp alanından ayrılan çekme karavan sahiplerinin arabalarına diğer

karavancıları almaları (K29 ve K19&K20) ya da motosikleti olan motokaravan sahiplerinin kamp alanındaki karavancıların ihtiyaç duydukları malzemeleri temin etmeleri (K7&K8) bu durumu örneklendirmektedir. Yalnızca malzeme temini değil hastahaneye gitmek (K19&K20), birbirinin kargosunu almak (K12&K13) gibi günlük rutinin dışındaki durumlarda da ek bir aracın yardımlaşma konusu olduğu görülmektedir.

Katılımcılar günlük rutin dışında gerçekleşen ve yardımlaşılan konuları oldukça farklı örnekler üzerinden aktarmaktadırlar. Örneğin köpek ısırması durumunda bir başka karavancıya hastahanede refakat etmek (K4&K5), anahtar kaybolması durumunda tüm koyu birlikte aramak ya da koydaki çöpleri hep birlikte toplamak (K12&K13), yangın çıktığında birlikte söndürmek (K27&K28) gibi anılar, yardımlaşmayla ilgili katılımcıların hatırlarında kalan anlardır. Bu olayları anlatırken hepsinin komşuluk vurgusu yapması da dikkate değerdir. Şehir yaşamında kaybolan bir değer olarak görülen komşuluğun karavan yaşamında yeniden canlandırıldığı söylenebilir.

Karavancılar, maşa, rende, düdüklü tencere gibi mutfak araçları ya da çay, soğan, sarımsak, limon gibi yiyecek malzemeleri konusunda birbirlerinin eksiklerini tamamladıklarını ifade etmektedirler. Yine günlük rutinin bir parçası olarak, 2 tonluk su deposu olan K4& K5 çifti ile 1.5 tonluk su deposu olan K19&K20 çifti, sularını diğer karavancılarla paylaşabildikleri ve birbirlerinden jeneratör desteği alabildikleri (K12&K13) anlaşılmaktadır. Elektrikle ilgili olarak güneş panelleri, yardımlaşılan konulardan bir diğeridir. Daha verimli enerji alabilmek için güneş panellerinin belirli aralıklarla silinme zorunluluğu ve çeşitli nedenlerle bunun yapılamaması da katılımcıların yardımlaşmasını gerektiren bir diğer konudur. K25 kodlu katılımcı bununla ilgili deneyimini şöyle aktarmaktadır:

“...bir şeye ihtiyacı olursa elektrik ile ilgili ben yardım ederim anladığım kadarıyla, benim ihtiyacım olursa onlar yardım ederler elinden geldiği kadar. Mesela hafif kiloluyum benim yukarı çıkıp güneş panellerini silmem mümkün değil, karavanlarda 15 günde bir, bir haftada bir panelleri sileriz ki daha verim alalım. Ben diyorum ki ‘Buraya çıkarsam burası göçecek. Sen oraya çık da ben de senin akü başlıklarını kontrol edeyim’... böyle şeyler oluyor.” (K25, 386. paragraf)

Komün yaşamındaki yardımlaşma davranışlarıyla ilgili dikkati çeken önemli bir nokta, karavancılar arasında takas sisteminin işliyor olmasıdır. Örneğin K23 katılımcının tamirat karşılığında perde diktiğini belirtmesi böyle bir sistemin işlediğini göstermektedir. Karavancıların komün yaşamının içinde takas sisteminin işliyor olmasının karavan yaşamının doğasının zorunlu bir sonucu olduğu kolaylıkla ileri sürülebilir. Nitekim K23 kodlu katılımcı bu zorunluluğu çarpıcı bir biçimde ifade etmektedir:

“Herkesin gerçekten tam zamanlı yaşayanların elinden çoğu şeyin gelmesi gerekiyor bir defa...herkesin karavanında kendi gördüğü, kendi algıladığı şekilde alet edevat vs. bulunuyor, bulunduranlar oluyor, bazıları hiç bulundurmuyor ama karavanını yaptırmış gelmiş yolda kalıyor mesela, bir yeri patlıyor

duruyor... o kadar saçma şeylere ihtiyacınız oluyor ki... Biri 'bende var' deyince şaşırıyorsunuz. Çünkü herkesin saçması ayrı... bende mesela el işi ile alakalı yapabileceğiniz çoğu şey var... İğnesinden, ipliğine vs. dolu bende başkasında başka şey dolu..." (K23, 94. paragraf)

Karavancılardan oluşan yaşamındaki yardımlaşma sadece malzeme ya da teknik destek takası ile sınırlı değildir. Karavan yaşamı/seyahati araç, yol, kamp yeri, coğrafi alan vb. pek çok konuda bilgi ve beceri gerektiren bir yaşam tarzı olduğu için karavancı kimliğine sahip olmanın tüm bu konularda birikmiş bir tecrübe ve daha önemlisi bu tecrübelerden süzölmüş bir bilgi ve sağduyuyla donanmış olmak anlamına geldiği söylenebilir. Tecrübeye dayalı bu bilgi ve sağduyunun sosyal medyada, Youtube kanalı üzerinden ve bazen de Whatsapp grupları aracılığıyla paylaşılması dijital platformların önemini göstermektedir. Bazı karavancılardan Youtube'daki söz konusu videolardan kazanç elde ediyor olmasının, yardımlaşmanın ötesinde gelir elde etme amacına da işaret ettiği unutulmamalıdır.

Katılımcılar sadece yardımlaşma deneyimlerinin kendisini aktarmakla kalmamış, bu davranış kodunun karavancı kimliğini kurdurda ne kadar kritik olduğunu ve bu kimliğe bu davranış koduyla nasıl bir değer yüklediklerini gösteren ifadeleri dile getirmişlerdir. Buna örnek olarak, sırasıyla, K18 kodlu ve K19 kodlu katılımcıların ifadeleri verilebilir:

"...yolda kaldığımız zaman işte lastiğiniz patladığı zaman, mekanik bir arızanız olduğu zaman... Bir karavancı görse bu arada öyle ya da böyle mutlaka durur, mutlaka size bir yardım etme isteğinde oluyor. Her ne kadar genç de olsa yaşlı da olsa fark etmiyor. Karavancılar %100 duruyor..." (K18, 136. Paragraf)

"...birlikte gittiler, bütün gün orada dolaşmışlar, uğraşmışlar, etmişler... Bunların hiçbirini aslında o yardımı yaparken (senden) bir karşılık beklemiyor(lar). Bu böyle biraz daha saf, temiz bir ilişki gibi geliyor bana." (K19, 519. paragraf)

b. Sosyalleşme

Karavancı kimliğini kuran diğer bir davranış kodu karavancılardan bir araya gelerek etkileşimlerine ve birlikte zaman geçirmelerine referans veren sosyalleşmedir. Karavancılardan birbirlerini tanınmasalar bile yolda, kamp yerlerinde vb. karşılaştıklarında kolayca etkileşime girebilmeleri bir yandan karavancı kimliğini kuran ama bir yandan da bu kimliğin mümkün kıldığı bir olgudur. Bu bağlamda karavancı kimliğine doğrudan referans vererek bu olguyu çok iyi açıklayan kavram, *tanıdık yabancı* kavramıdır. Bu bulgu karavan yaşamı/seyahati açısından önemlidir çünkü karavancılar birbirleriyle olan iletişimlerinde bu tanıdık yabancılık durumundan dolayı daha açıktırlar. Şehir yaşamında pek çok endişeyle insanlar birbirlerine yaklaşmazken komün yaşamda karavancılar rahatlıkla birbirleriyle tanışmakta, yardımlaşmakta ve sosyalleşmektedirler. K18 kodlu katılımcı karavancılardan sadece ve sadece karavancı olmaktan dolayı birbirlerine yardım edeceklerine kesin gözüyle bakmaktadır:

“...yolda kaldığımız zaman işte lastiğiniz patladığı zaman, mekanik bir arızanız olduğu zaman... Bir karavancı görse bu arada öyle ya da böyle mutlaka durur, mutlaka size bir yardım etme isteğinde oluyor. Her ne kadar genç de olsa yaşlı da olsa fark etmiyor. Karavancılar %100 duruyor...” (K18, 136. Paragraf)

K14 kodlu katılımcının şu ifadeleri ise sosyalleşmenin zeminini kuran faktörün karavancı kimliği, başka bir deyişle yabancı tanıdıklık olduğunu çok net ortaya koymaktadır:

“... kamp atan birisini görürsem onun yanına giderim; konuşsak da tanışsak da karşılıklı bir sözleşme vardır bizim aramızda; ‘Sen burada dur. Ben yedi metre yanında durayım. Biz artık birbirimizi koruyacağız.’ Hiç konuşmaya bile gerek yok, öyle bir bağ oluşuyor. Karavan gördüğüm zaman o koya girer, o alana girer, orada dururum. O bir güven verir.” (K14 , 118. paragraf)

İki karavancının bir araya geldiğinde sanki önceden arkadaşmış gibi davrandıklarını belirten K19 kodlu katılımcı da karavan yaşamı/seyahatine özgü bu durumun varlığını desteklemektedir. Benzer şekilde K15 kodlu katılımcının ifadeleri tanıdık yabancı olmanın karavancıların sosyalleşmelerini nasıl kolaylaştırdığını şöyle aktarmaktadır:

“Bir yerde bir karavan görüyorsanız, orada durmak istiyorsunuz... Çünkü o da karavancı siz de (karavancısınız), aynı havayı soluyorsunuz. O yüzden orada bir karavan duruyorsa baktığın zaman akşam üzeri beş altı karavan olabilir bir anda orası. Geçen durabilir, orada tabii paylaşım çok daha samimi oluyor.” (K15, 94. paragraf)

Eski kaptan olan K9 kodlu katılımcı da yukarıda bahsedildiği gibi karavancıların bir anda bir araya toplanmalarını, denize olta atan balıkçının yanına gelen teknelere benzetmektedir. “Tanıdık yabancı” durumunda sosyalleşme nasıl ki karavan kimliği sayesinde gerçekleşiyorsa, tam tersi yönde, sosyalleşme aracılığıyla karavan kimliği de eş zamanlı olarak tekrar tekrar kurulmaktadır. Diğer bir deyişle çeşitli sosyal etkileşimler sayesinde karavancı kimliği kolektif bir biçimde pekiştirilmektedir.

Karavancıların kamp alanlarında gerçekleştirdikleri ortak aktivitelerin eğlenceli olduğu ve karavancılarda güzel anılar bıraktığı anlaşılmaktadır. Katılımcıların ifadelerine göre plansız bir şekilde gerçekleştirdikleri söz konusu etkinliklerin başında kamp yaşamının önemli sembollerinden biri olan ateş yakmak gelmektedir. Bu ateş özellikle soğuk havalarda daha işlevsel bir amaç taşıırken odunların toplanmasından başlayarak birliktelik duygusunu pekiştirmektedir. Karavancılar ateş başında sohbet etme, şarkı söyleme, dans etme vb. aktiviteler gerçekleştirebilecekleri gibi sessiz anları da paylaşılabilirler. Bu durum K11 kodlu katılımcı için ilk kamp deneyimini de hatırlatan etkileyici bir birlikteliktir. Karavancılar komün yaşamlarında diğer karavancılarla birlikte yürüyüş yapabilmekte ve denize (bazen gece) girebilmektedirler. Küçük yaştaki çocukların ebeveynleri olarak karavanla yaşam/seyahat deneyimini sürdüren karavancılar ise çocuklarıyla ilgili paylaşımlarda bulunabilmektedirler. Çocukların birlikte vakit geçirebileceği alanlar yaratabilmekte ya da birbirlerinin çocuklarını bir araya getirerek onlara çeşitli aktiviteler gerçekleştirebilmektedirler.

Karavancuların ateş etrafında ya da bir çay faslında neler konuştukları, yani sohbet konuları karavancı kimliklerini nasıl ortaklaştırdıklarına dair iyi bir göstergedir. Karavancılar bir araya gelerek kolektif olarak kimliklerini pekiştirdikleri yollardan biri birbirleriyle siyaset, ekonomi, spor vb gibi alışıldık sohbet konularından ziyade karavan yaşamı konusunda sohbet etmektedirler. K23 kodlu katılımcının aşağıdaki anektodu, bunun en azından bu katılımcı için bilinçli bir tercih olduğunu göstermektedir:

“İzmir’de bir koydayız, arkadaşımın arkadaşı kızcağız... şuraya oturdu... Kızcağız anlatıyor da anlatıyor; ‘Siyaset öyle, politika böyle, hayat pahalı. Şu marka ayakkabıyı alacaktım, alamadım. Şunu bilmem ne yaptım...’ falan dedi. Durmadan konuşuyor, anlattı anlattı ve bastı bana. Dedim ki ‘Dur! Sen nerede olduğunun farkında mısın? İdrakında mısın? Bak bu hayatı tercih eden ve yaşayan bir insanın evindesin şu anda. Ben 15 yıldır televizyon seyretmiyorum. Ne televizyon seyrediyorum ne haberler vs. Lütfen! Buraya bu enerji girsin istemiyorum.’” (K23, 88. paragraf)

Ancak katılımcıların hepsinin bu durumdan hoşnut olduğu da düşünülmemelidir. Çünkü sadece karavan ile ilgili konuşulması, bir noktadan sonra K22 kodlu katılımcıyı rahatsız etmektedir. Katılımcı bu rahatsızlığını şu sözlerle dile getirmektedir:

“Genelde şu oluyor, bir iki sohbet muhabbet, sonra ‘Benim karavanım şöyle, senin karavanın şöyle...’. O biraz şeye dönüyor... Özellikle tırnak içinde erkekler arasında; ‘Biz şöyle bir karavan yaptık. Şunu yaptırдық, şu kadar güneş paneli var, şu kadar elektrığım var, şu kadar su depom var...’ falan derken böyle başlıyor muhabbet.” (K22, 203-205. paragraflar)

K22 kodlu katılımcı bu sohbetlere maruz kalmamak adına bazen karavanın içinde vakit geçirmeyi tercih ettiğinden bahsetmektedir. Toplamda dört defa eşiyile birlikte motokaravan dönüştürme süreci yaşayan katılımcının bu şekilde düşünmesi doğal olabilir.

Yeme içme etkinlikleri karavancıların sosyalleşmesinde önemli bir yer tutmaktadır. Karavancılar çay, kahve ya da alkollü içecekler içmenin yanında imece olarak hazırladıkları sofralarda yemekler yiyebilmektedirler. Burada yemeklerin hazırlanmasındaki iş birliğinin ve iş bölümünün, yemek bittikten sonra bulaşıklar konusunda da sürdürüldüğü anlaşılmaktadır. K10 kodlu katılımcı bu iş birliği ve iş bölümünü bir komün hayatı olarak yüceltmektedir: “O kimin? Onu (kim) getirmiş, bunu (kim) getirmiş’ değil, herkes koyar ve birlikte yer. Aslında böyle tatlı bir komün hayatı gibi yani.” (K10, 118. Paragraf).

Katılımcılar bu komün hayatını artık şehir yaşamıyla birlikte unutulmuş olan mahalle kültürüne benzetmekte ve bu tür bir nostaljiyle karavancı kimliklerini değerli kılmaktadırlar. Yardımlaşmanın nostalji duygusu yarattığını belirten K19&K20 çifti ise eski küçük mahalleleri anımsatan bu komün yaşamın, dayanışma duygusunu da beraberinde getirdiğini vurgulamaktadırlar. K9 kodlu katılımcının sözleri ise bu iddiaları desteklemektedir:

“Çocukluğumuzdaki gibi işte, komşu komşuya bir şey yaptı(ğında) ikram etmeler... O yaşamadığınız tüm duyguları yeni nesil... Biz ileri yaştaki insanlar, bunları biliyoruz ama yeni nesil bunları bilmiyor. O

eski duyguları tadıyor karavancılıkta; o ona ikram ediyor, o ona ikram ediyor, çok samimi konuşmalar...” (K9, 154. paragraf)

Aynı şekilde K4&K5 çifti de nostalji duygusuna vurgu yaparak komün yaşamında birbirleriyle gerçekleştirdikleri etkinliklerin eski mahalle kültürünü anımsattığını belirtmektedirler. K4 kodlu katılımcının konuya ilişkin ifadeleri şu şekildedir:

“Beraber yemek yenmesi ya da sofraların bir araya gelmesi çok güzel oluyor. Bu sene onu çok yaptık, yaşadık ve çok güzel oldu açıkçası. Herkes bir şey yapıyor imece usulü böyle o eski mahalle kültürü vardı ya onun hazzını alıyorsun ve yaşıyorsun. Kendi hikâyeme göre konuşuyorum. Çocuklar vesaire yemeğe geliyor ve ondan sonraki yemekten sonraki o çay muhabbetleri ya da kahvaltı hazırlanıyor birinde, diyor ki ‘Yaa gel hadi, hazırlama. Biz kurdük. Bizde yapalım.’ Gidiyorsun, onun tadı çok çok başka. O çok başka bir kültür.” (K4, 438. paragraf)

Karavancıların mahalle kültürü nostaljisi ve bu nostaljinin içerdiği yakınlık ve samimiyet fikri birlikte sofralar kurmaktan ideal bir komün hayatına kadar şehir hayatına tezat bir şekilde genişletilebilmektedir. K10 kodlu katılımcı bunu şu sözlerle aktarmaktadır:

“Ben bir defa şehir hayatındaki mutsuzluğu, agresifliği karavancılıkta görmüyorum. Aksine daha çok mutlu, daha farklı ve akrabalaşmış bir arkadaş toplumu var. Hatta dün akşam burada yan komşumun söylediği; ‘Yaa bir amca oğlunla bu kadar samimi bir sohbet yapamazsın... sohbetin kalitesine bak.’ dedi. Öbür katılan abla evinde gitti pideler yaptı getirdi; ‘Ben de bu keyfin içinde olmak istiyorum’ dedi. Gerçekten kaliteli insanlık, arkadaşlık, sohbetler karavancılıkta çok ileri safhada.” (K9, 84. paragraf)

Diğer tüm sosyal etkileşimler gibi bir grup içi etkileşim olarak karavancılar arası etkileşimler de sınır çizme ve sınırları müzakere etme yoluyla grup içi davranış normlarını düzenlerler. Grupta davranış normlarını düzenleme, diğer bir deyişle grubun sosyal kimliğini inşa etme gerilimsiz bir süreç değildir. Dolayısıyla karavancı kimliğini inşa etme sürecinde birtakım zorluklardan söz edilebilir. Karavancılar arasındaki sosyalleşmede dikkati çeken en önemli problem sosyalleşme ile mahremiyet arasındaki dengeyi sağlama zorluğudur. Bu zorluk iki faktörden kaynaklanmaktadır.

İlki, daha önce “yaşam tarzı ideolojisi olarak karavancı kimliği” bahsinde tartışıldığı gibi karavancıların hiç olmazsa bir kısmının şehrin kaosundan ve dolayısıyla kalabalığından kaçmak istemeleridir. Şehirdeki zorunlu sosyalleşmelerden kaçan karavancıların bu yeni yaşamlarında ya da seyahatlerinde sosyalleşmelerini sınırlamak istemeleri oldukça anlaşılabilir. İkincisi, “sosyal mekân olarak karavan” başlığında tartışıldığı gibi, sabit eve kıyasla karavan insanlara daha sınırlı bir mahremiyet alanı sağlamaktadır. Bu iki faktör birlikte düşünüldüğünde, özellikle (ücretli ya da özgür fark etmeksizin) kamp alanlarında karavancılar arası sosyalleşmede sınır çizme pratiğinin sözlü ya da sözsüz sürekli bir müzakere konusu olması kaçınılmazdır. Zira karavancılar arasında, ihtiyaç duyulan ve talep edilen optimum mahremiyet ya da sosyalleşme düzeyi açısından farklılıklar bulunmaktadır.

Sosyalleşme ve mahremiyet dengesinin karavancılarının kamp hayatında önemli bir konu olduğu, K10 kodlu katılımcının bunu ideal bir karavancı davranışı olarak yorumlamasından anlaşılabilir:

“İsteyen istediği zaman çekilir, çok alanına şey yapılmaz. Olması gereken bir iletişim var aslında. O kişi yalnız kalmak istiyorsa kimse tutup da ‘Sen niye ordasın? Hadi gel’ ... Çok fazla üstüne gitmezler. Yani bir iki sorarlar ‘Ben böyleyim...’ dersin şey yaparlar. Alan ihlaline de daha çok dikkat ediyorlar. Herkes tabii kendi alanını (koruduğu) için, o özgür alanlarını bulmuş olduğu için. Herkesin kendi karavan hayatını yaşayış şekli farklı.” (K10, 118. paragraf)

Sosyalleşme ve mahremiyet arasındaki dengenin aynı kişiler için bile zamandan zamana değişebilen dinamiğini K17 ve K14 kodlu katılımcıların ifadeleri çok iyi göstermektedir:

“Çünkü bazısı şeyi çok seviyor; ‘Hep böyle kalabalık olsun, yanımda üç karavan olsun, dört karavan olsun...’ Bizim şeyimiz o değil. ... bayağıdır yalnızız. Şimdi arkadaşlarımız gelecek birkaç hafta sonra, o benim için şu an güzel, bir bayram gibi. Gelecekler, o masa kurulacak bir şey olacak falan ama bu böyle iki hafta sürer, maksimum üç hafta sürer. Sonra bizim bir daha bir ayrılmamız lazım... Yan yana buluşurken de mesela ‘Bugün bana kimse dokunmasın’ diyebileceğim bir insan olması lazım... Bundan alınmayacak, bundan bir anlam çıkarmayacak birileri olması gerekiyor...” (K17, 336. paragraf)

Bazı karavancılar sosyalleşme ve mahremiyet arasındaki dengenin mahremiyet aleyhine bozulduğu durumları “saygısızlık” ve hatta “taciz” olarak nitelendirebilmektedir. Bu konudaki görüşlerini K14 kodlu katılımcı şöyle ifade etmektedir:

“Bu karavancılar, biraz yorucu oluyorlar. Çünkü özel anlarımızın da alanlarımızın da olması gerekiyor. Birlikte kamp atıyor olmak demek her şeyi iç içe yapıyor olacağız anlamına gelmiyor. Bunu ayırmayan karavancı arkadaşlarımız var. Onlar biraz daha beni rahatsız ediyorlar... yaygarası yüksek, ‘Sürekli bir araya gelelim, hadi çay yaptın mı?’ ... Böyle sürekli taciz, benim hoşuma giden bir şey değil. Çünkü çok dip dibeyiz. Oraya biraz saygı duyulması gerektiğini düşünüyorum.” (K14 , 132. paragraf)

Karavancılar arasında en fazla sosyalleşmenin yaşandığı etkinlik birlikte sofraya kurup yemek yemektir. Ancak K14 kodlu katılımcının belirttiği gibi, bazı karavancılara bu sosyalleşme bazen iyi ama bazen de fazla gelmektedir:

“İçeri girip biraz zaman geçirip hiç kimsenin sesini duymadan biraz istirahat edip... ‘Gerekirse bir elma ısırırım’ noktasında olduğun, hiçbir mecalinin olmadığı anlar olabiliyor. Onun üzerine bazen karavancı bir arkadaşın gelip ‘Hadi akşam yemeği hazırlıyoruz. Ben makarna yapacağım. İki tane köfte döndüreceğim. Sen de cacık yapsana veya sen ne yaparsın?’ gibi böyle bir beklenti oluyor. Bu bir zehirlenme. Bu bazen çok bereketli oluyor. Mesela bir sabah kahvaltısında dolabında hiçbir şey kalmamış, ufak tefek birkaç zeytin peynir kesiyorsun, öbürü bir şey getiriyor, bir bakıyorsun bir sofraya sana anlatamam... Nasıl doya doyaya yiyorsun, nasıl keyif alıyorsun... Ama bazen de işte bu beklenti, öğünlere taşmaya başlıyor.” (K14 , 132. paragraf)

Katılımcıların gözünde ortaklaşan bu konular yanında istisnai görüşlerin de varlığı atlanmamalıdır. Örneğin K23 kodlu katılımcı, tam zamanlı karavan yaşamında özgür kamp alanlarını paylaştığı diğer karavancılar ile kurduğu arkadaşlıkların, kendisinde bir bağlılık yaratacağını, ancak söz konusu komün yaşamın hareketli bir yaşama ait olduğu ve geçici olduğunu belirterek geçici ilişkileri vurgulamaktadır.

Bir diğerk önemli istisnai durum, komün yaşamın özgür kamp alanlarında ve ücretli kamp alanlarında farklılaşmasıdır. Belirli kurallara tabi olan ücretli kamp alanları, karavancılara daha az özgürlük tanımaktadır. Yakın mesafelerde ortak bir alanı paylaşan karavancılar, mahremiyet konusunda değinildiği gibi mahremiyet ihlali endişesiyle rahat hareket edememektedirler. Söz konusu kamp alanları bir başka açıdan karavancıların doğa ile temasını da azaltmaktadır.

Komün yaşamdaki etkinlikler bağlamında düşünüldüğünde doğa temelli olarak gerçekleştirilen denize girmek, yürüyüş yapmak gibi etkinliklerin ücretli kamp alanlarında gerçekleştirilemeyeceği açıktır. K7&K8 çifti ile K29 kodlu katılımcı, bu kamp alanlarını bu açıdan tercih etmediklerini dile getirerek oldukça önemli bir konunun altını çizmişlerdir. K21 kodlu katılımcının şu sözleri de bu alanlara bakışın ve tutumun farklılaşabileceğine örnek teşkil etmektedir: “Tutsaklık var orada ya da ben öyle değerlendiriyorum. O tutsaklık hissini sevmiyorum. Bir toplama alanı gibi.” (K21, 118. paragraf) Komün yaşam içinde sosyalleşme konusunu özetlemek gerekirse; birbirlerine güvenen, samimiyetle yaklaşan, belirli sınırlar çerçevesinde birlikte olmaktan mutlu olan karavancılardan oluşan bir topluluğun karşılık kaygısı gütmenden ortaklaşa gerçekleştirdikleri etkinlikler ve paylaştıkları anlardır.

4.4.3. Karavancı kalıp yargıları

Karavancı kimliğinin toplum tarafından nasıl algılandığı, tarihsel ve kültürel bağlam içinde yaşanan deneyimlere ve bu deneyimlerin yorumlarına dayanır. Diğer tüm sosyal kimlikler gibi karavancı kimliğine yönelik olarak da bu sosyal kategoriye ait olmayanlar tarafından olumlu ya da olumsuz birtakım değerler atfedilir. Sosyal psikolojide sosyal grupları stereotipleştirme ve önyargı hedefi hâline getirmeyle sonuçlanabilecek bu süreç, karavan kimliğinin toplumsal kuruluşu ve yeniden inşası açısından da geçerlidir. Katılımcıların araştırma kapsamında karavancı kimliğine yönelik stereotipler ve onlara eşlik eden duygulardan çok defa söz etmiş olmaları, karavancı kimliğinin bizim toplumumuzda nasıl temsil edildiğini anlamaya olanak verir.

Toplumda beklenmeyen bir gelişme olarak yangın ya da pandeminin yaşandığı dönemlerde, karavancıların güvenlik tehdidi olarak görülmeleri ve istenmeyen ilan edilmeleri, bahsi edilen kalıp yargıların neticesinde meydana gelen durumlara örnek teşkil etmektedir. K26 kodlu katılımcının, karavancıların güvenlik tehdidi olarak algılandığı ilgili döneme yönelik açıklaması şu şekildedir:

“Bir de insanları dışarıda, pandemide, yangınlar sebebiyle kovdular karavancıları. O yüzden de insanlar o tarafa gitti. Şimdi belki devlette onu (netleştirecektir), belki ormanlık olmayan bir yerde karavan durabilir. Çünkü şu an hiçbir yerde durdurmuyorlardı bu yaz, yanına gelip kovaladıkları bile oluyordu.” (K26, 64. paragraf)

Karavancuların güvenlik tehdidi olarak görülmeleri dışında “pis”, “tembel”, “istilacı”, “serkeş” gibi birtakım olumsuz özelliklerle etiketlendiklerini ifade etmişlerdir. K26 kodlu katılımcı Ovabükü’nde bir köyde yaşadıklarını çarpıcı bir şekilde aktarmaktadır:

“.... iki kişi geldi dışarıdan aile, karı koca öğretmenlermiş ve emeklilermiş. Çok üzdü beni... Piknik masasının orada, tahta masada biz kahvaltı yapacağız. Domates doğuruyorduk. ‘Gidin buradan. Siz geliyorsunuz, buraları kirletiyorsunuz. Yiyip içiyorsunuz, tuvalet gibi kullanıyorsunuz, sonra gidiyorsunuz. Burası bizim köyümüz, burası da bizim köyümüzün piknik alanı. Burayı biz kullanacağız.’ dedi. Kovdu bizi oradan. ‘Bu piknik masaları bize ait, köyümüze ait, köyümüzde yaşıyoruz. Biz kullanacağız’ dedi.” (K26, 128. Paragraf)

Başka katılımcuların ifadelerinde de ortak olan nokta, karavancuların pis olduğuna ilişkin algının, tuvaletlerini doğaya boşalttıklarına yönelik önyargılarından kaynaklanmasıdır. Karavancı kimliğine yönelik olumsuz kalıp yargılardan bir diğeri de “tembellik”tir. Bu konuda da K14 kodlu katılımcının ifadeleri dikkat çekicidir:

“Zaman nasıl geçiyor bilmiyorum ama hiç kimsenin düşündüğü gibi şöyle bir şey olmasın; ‘Bunlar zaten çok keyifli ...manzarası güzel yerlere gidiyorlar. Bütün gün orada sandalyede oturu(yorlar)...’ gibi düşünmesin, oturmuyorsun. Akşam yatağa uzandığında böyle inanılmaz bir yorgunluğun çıktığı günler oluyor. ‘Bugün ne yaptın?’ deseler hiçbir şey yapmasan bile bir sürü şey yapmış oluyorsun. Hiç böyle canının sıkıldığını hatırlamıyorum, hiç...” (K14 , 14. paragraf)

Özellikle tam zamanlı karavancuların yaşamlarını çoğunlukla açık havada geçirdikleri ve tuvalet boşaltmak, su doldurmak gibi beden gücü gerektiren işleri günlük olarak yaptıkları düşünüldüğünde katılımcuların bu eleştirileri haksız bulmaları anlaşılırdır. Çünkü K14 kodlu katılımcının görüşmenin başka bir bölümünde de değindiği gibi şehir yaşamına kıyasla karavan yaşamı daha çok disiplin gerektirmektedir. Sabit yaşamda makineleşme sayesinde bir tuş ile yapılan işler, hareket halindeyken aynı derecede kolay değildir.

Karavancılar hakkındaki bir başka kalıp yargı da karavancuların zengin insanlar olduğu inancıdır. K16&K17 ile K21&K22 kodlu çiftler ve K14, K18, K29 kodlu katılımcılar, bu konuda olumsuz? tepkilere maruz kaldıklarını dile getirmişlerdir. “Zengin olmak” kendi başına olumsuz bir nitelendirme olmasa da sadece karavancılık değil, başka bağlamlarda da genellikle emek verilmeden ve dolayısıyla hak edilmeden ulaşılan bir durum olarak anlaşılabilir bir önyargı konusu hâline gelebilmektedir. Nesnel olarak Türkiye’de karavancılığın azımsanmayacak bir sermaye gerektirdiği kesin olsa da, karavancılara yönelik bu kalıp yargıda da zenginliğe ilişkin negatif anlamın ağırlıklı olduğu, dolayısıyla karavancuların zahmetsizce böyle güzel bir hayatı seçebildikleri algısı olduğu düşünülebilir.

Karavancılara yönelik olumsuz yargılar genellikle dijital platformlarda dile getirilmektedir. Bu platformların sağladığı anonimliğin bu yargıları dillendirmesini kolaylaştırdığı ileri sürülebilir.

Karavanla yaşam/seyahat deneyimlerine insanların kıskançlıkla yaklaştığı algısı, K2, K4, K9, K12 ve K29 kodlu katılımcıların ifadelerinde şöyle yer almaktadır:

“Eğer biri bir şey yaşayamıyorsa onun size karşı ön yargıları var. Sizin orada karavan kampı yapmanızı da istemez. Size daha farklı bir gözle bakabilirler. Sizi rahatsız ederler.” (K2, 114. paragraf)

“...adam seni çekemez ya da istemez, gidip hemen jandarmaya şikâyet ediyor ve seni olduğun yerden boş yere kaldıracaklar mesela.” (K4, 253. paragraf)

“Bizim Türk Milleti olarak söyleyeyim, bir çekememezlik var karavanlara karşı. Durduğunuz bölgede ... o gün itibari ile herhalde yüzlerce yazı gidiyordur, mesaj gidiyordur. Ben çünkü (dijital platformdan) gelen şikâyetlerime bakıyorum; benim hiçbir yasal o anda suçum yokken bile bir sürü şikâyete maruz kalmışım. Demek ki bizde gizli hastalıklar var.” (K9, 66. paragraf)

“... hasetlik dedikleri şey, başkalarının kendi yaşamak istediği şeyleri yaşıyor olması, insanları rahatsız ediyor... Bence bu hasetliğin sebebi insanların bu hayata özenip yaşayamamış olmaları, bununla ilgili herhangi bir harekete geçmemiş olmaları.” (K12, 250. paragraf)

“Bu gıptanın içerisinde hafiften kıskançlık olduğunu da sezebiliyorsunuz. Niye? Bu kötü amaçlı bir kıskançlık değil. Kendi yapamadığı için... Gerek maddi yünden gerekse cesaret edemediği için. Bunun cesareti yok.” (K29, 76. paragraf)

Yukarıdaki ifadelerden anlaşıldığı üzere karavancılara yönelik kıskançlıkların temelinde karavancı olmayanların yaşayamadığı hayatın, karavancılar tarafından yaşanıyor olduğu algısı yatmaktadır. Bu kişilerin sergiledikleri olumsuz davranışlardan karavancıların deneyimi negatif olarak etkilenmektedir. Bu da karavancıların karavanla yaşam/seyahat deneyimlerinde zorluk algılarını arttıran bir duruma yol açmaktadır.

Karavancıların “zengin” olarak yaftalanarak küçümsemesinin de altta yatan kıskançlıkla ilişkili olma olasılığı göz ardı edilmemelidir. Özellikle tam zamanlı karavancılara yönelik bu zenginlik yaftası ve küçümseme tepkisi, K7&K8 kodlu katılımcıların ifadesinde görülebileceği gibi, yarı zamanlı karavancılardan da gelebilmektedir:

“Marmaris tarafındayız, bahsettiğim işte eski karavancıardan bir tanesi. Eski karavancı dediğim yaşı biraz daha yüksek olan karavancıardan. Normal yine biz genç arkadaş grubuyuz ve tam zamanlı yaşayanlarla beraberiz. Kalktı şey dedi bize; ‘Tabii ya, paşa dedemden bana da para kalsa ben de böyle gezerim.’” (K8, 307. paragraf)

Bu konuda yarı zamanlı katılımcılardan K11 kodlu katılımcının, “Karavancı paralıdır, gezerken harcar; yakıtını harcar, besinini harcar, dolabı küçüktür ona göre az az alır, hemen biter tazelemek zorundadır.” (K11, Konum 64) ifadeleri karavancıların neden zengin olarak algılandığına dair başka açıklamaların da geçerli olabileceğini düşündürmektedir. Karavanla yaşamın/seyahatin temelde pahalı olmasına dayanan bu açıklamaya paralel olarak K29 kodlu

katılımcı da zenginlikle ilgili tepkilerin artan yakıt fiyatlarını karşılayabilmekle ilgili olduğunu düşünmektedir.

Karavancılara verilen duygusal tepkilerin hepsi negatif değildir. Karavancıları cesaretlerinden ve kendi hayallerini gerçekleştirmelerinden dolayı takdir eden insanlar da vardır. Bu insanların yanı sıra aile fertleri de her ne kadar önce endişelenseler de zaman içinde bu tepkileri takdire dönüşmektedir.

Katılımcılar yukarıdaki duygusal tepkiler dışında, olumlu ya da olumsuz olarak sınıflandırılmayacak başka bir tepkiyle daha karşılaşmışlardır: şaşkınlık. Karavan yaşamının ülkemizde çok bilinen bir yaşam tarzı olmamasından dolayı özellikle tam zamanlı karavancıların ev olarak sürekli karavanda yaşama deneyiminin diğer insanlar tarafından anlaşılamadığı açıkça görülmektedir. Tam zamanlı karavan yaşamı sürdüren K16&K17 ile K21&K22 kodlu çiftler, bu şaşkınlık tepkisini şöyle ifade etmektedirler:

“‘Bizim evimiz yok. Biz bunda yaşıyoruz’ diye belirttiğimiz zaman gözlerinde böyle bir belirme oluyor... ‘Nasıl yok ya...’ diyorlar. O şaşırıyorlar.” (K21, 151. paragraf)

“‘Evimiz bu’ diyorum işte ‘Nasıl, bir eviniz yok mu?’... ‘Yok’ diyorum. Sonra böyle kalıyor, şaşırıyor... (K17, 280. paragraf)

Karavanla yaşam/seyahat deneyimine karşı tanıdık ve tanıdık olmayan insanların zihinlerindeki kalıp yargılar ve bunlara eşlik eden olumsuz duygular, doğrudan ya da dolaylı olarak bu deneyimin doğasını şekillendirmekte, söz konusu deneyimin toplumsal onay ya da toplumsal çatışma hatlarını göstermektedir. Bu tepkilerin toplumsal hayatta karavanla yaşam/seyahat deneyimini nasıl konumlandığına ilişkin fikir vermeleri yanında elbette ki karavancılar açısından pratik birtakım sonuçlarının da olması kaçınılmazdır. Özellikle negatif kalıp yargılar ve buna bağlı olarak da önyargılar, karavancıların resmi makamlara şikâyet edilmesine yol açabilmektedir.

4.4.4. Formal kimlik reddi

Katılımcıların kolektif karavancı kimliğinde formel kimliğe herhangi bir anlam yüklemediklerini göstermektedir. Karavancılıkla ilgili bir sivil toplum kuruluşuna üye olup olmadıkları sorulan katılımcılardan yalnızca K3 ve K29 kodlu katılımcılar üyelikleri olduğunu belirtmişlerdir. K29 kodlu katılımcı, dernek üyeliğini karavancı topluluğuna aidiyetin bir göstergesi olarak değerlendirmekte ve bunu da şu sözleriyle dile getirmektedir:

“Sivil toplum kuruluşu ancak büyüdüğü ölçüde güçlenir ve o güç ile ancak bir sinerji yaratabilir. Ben bunu düşünüyorum, bunun tarafındayım. Bazen mesela dernekte ayrılan arkadaşlarımız oldu. ‘Dernek bana ne veriyor? Hiçbir şey vermiyor’ veya derneğin bir şeyine sinirlenmiş... (Mesela) bir toplantı yapılmış da bu beyefendiye çağrı gitmemiş, sinirlenmiş, dernekte ayrıyor. Böyle bir şey yok... Sen

aslında sadece o derneğin yöneticilerine bir ders verdiğini düşünüyorsun ama sen kötülüğü, ait olduğun topluluğunun tamamına yapıyorsun. Benim düşüncem bu yönde.” (K29, 129. paragraf)

Benzer şekilde K3 kodlu katılımcı da formel kimliğin pek çok konuda karavancı topluluğuna fayda sağlayacağı düşüncesiyle derneğe üye olduğunu şöyle ifade etmektedir:

“Desteklemek açısından ben üye olmak gerektiğini düşünüyorum. Karavancılığı yapıyorsak bu vakıf ve derneklere üye olup destekleyelim ki bu iş gelişsin. Çünkü bu sivil toplum kuruluşları sayesinde de bir zorlama olacak belediyelere, hükümete. Dolayısıyla bunlara üye olmak ve para vermek gerektiğine inanıyorum ben...Yoksa ‘Ben karavancılığı seviyorum, gelişsin.’ demekle olmaz bence. O STK’ların üstünden belediyeler, belediyelerle birlikte hükümet bu işe odaklanır. Bir de karavan firmaları bunu yapar diye düşünüyorum. O yüzden önem veriyorum bu vakıf ve derneklere.” (K3, 204. paragraf)

Bu iki katılımcı dışında karavancılar için formel kimliği gerekli gören ancak tarafsızlığını korumak adına karavancılıkla ilgili herhangi bir sivil toplum kuruluşuna üye olmayan katılımcıların olduğu da anlaşılmaktadır. K11 ve K15 kodlu katılımcılar bu noktada söz konusu kimliğin getirdiği mecburiyetlere ve kısıtlamalara maruz kalmak istemediklerini belirtmektedirler. Bu kimliğin onların eleştiri yapma hakkını ellerinden almasını ya da festival ve fuar gibi etkinliklere katılma veya tam aksine katılmama özgürlüklerini sınırlamasını istememektedirler. Dolayısıyla bu katılımcılar üzerinden formel kimliğe karşı olumlu tutumun her zaman davranışa dönüşmeyeceği de anlaşılmaktadır.

K4&K5 çifti ile K6 kodlu katılımcı, karavancılıkla ilgili sivil toplum kuruluşlarına üye olmasalar da bu kuruluşların, karavancılar ile yerel yönetimler arasında köprü görevi gördüğünü düşünmektedirler. Ancak K9 kodlu katılımcı, ilgili kuruluşların bu rolünün artık geçerli olmadığını belirtmektedir. Bu görüşünü de şu sözlerle gerekçelendirmektedir:

“... herkes hakkını artık bir tuşla arayabiliyor. Eskiden derneklere bildiriliyordu, dernek başkanı ile bir şeyler yürüyordu, çocukluğumuzda öyle duyuyorduk hep. Kooperatif gibi bir şeydi ama şimdi herkes bireysel e-devletten istediğini dile getirebiliyor, çok kolaylaştırıldı. Yeter ki sen ne istediğini söyle. Devlette buna inanıyorum ki karşılık veriyor, ilgileniyor. Bir kişi, iki kişinin sesi ile değil zaten bir olay oldu mu çok kişinin sesi çıkıyor...” (K9, 102. paragraf)

K9 kodlu katılımcı dijitalliğe vurgu yaparak bir anlamda derneklerin aracılık rolünün sorgulanır hâle geldiğini ifade etmektedir. Katılımcılar karavancılıkla ilgili sivil toplum kuruluşlarından aslında şunları beklemektedirler: karavan üretiminde ve kamp alanlarının denetiminde yaşanan sorunlara çözüm getirmelerini, karavancılıkla ilgili bir bilinç oluşturmalarını ve böylece karavancılaraya yönelik önyargıları ortadan kaldırmalarını. Ancak bunları yaparken ticari kaygıları bir kenara bırakmaları gerektiğini de eklemektedirler. Dolayısıyla sivil toplum kuruluşlarından pasif konumlarını terk ederek aslında çözümün bir parçası olmalarını istemektedirler.

K2 ve K6 kodlu katılımcılar ise üye oldukları başka sivil toplum kuruluşlarında yaşadıkları olumsuz olayların etkisiyle formel karavancı kimliğini reddetmektedirler. Önceki deneyimiyle ilgili düşüncelerini ise şu şekilde ifade etmektedirler:

“Ben şunu bekliyorum; dernek kurulduysa, bu dernek benim sorunumu alıp birilerine bildirip... belediye başkanıdır, valisidir kiminle görüşebiliyorsa ve olumlu sonuç alıyorsa okey... yazılı bir şekilde, kanunlara uyar bir şekilde dernek var ama ne var... ‘Biz burada 50 kişiyiz, 50 kişi aidat toplayacağız, herkes şu parayı versin’... Yaşadım bunu, biliyorum. Versin, eee (sonra)?... ‘Akşamları gelip burada muhabbet edelim’. Bunu beklemiyorum ben. Hep böyle oluyor çünkü.” (K2, 242. paragraf)

“...o konuda tecrübelerim kötü geçmişte... Çok iyi niyetli başlıyor, hiç o konuda yadırgamıyorum, dernek işi güzel de bir şeydir zaten. Ama uygulanmada sıkıntılar oluyor; sevdiğiniz kişi başkan olsun ya da siz başkan olun istiyorsunuz, olmayınca ortalık karışıyor falan filan... Bir taraftan da kâğıt üstünde her şey çok güzel.” (K6, 154. paragraf)

Görüldüğü gibi katılımcılar söz konusu oluşumlarda kâğıt üzerindeki hayata geçmemesini eleştirmektedirler. Bu noktada karavan derneklerinden ve federasyonundan haberdar olmadığını belirten katılımcıların varlığı, hayata geçmeyen uygulamalarla paralel olarak düşünüldüğünde anlamlı hâle gelmektedir. K12&K13 çifti ile K23 kodlu katılımcı, kolektif karavancı kimliğinin kendiliğinden oluşması gerektiğine inanan katılımcılardır. Bu nedenle ilgili kimliğe formellik kazandırılmasını doğru bulmamaktadırlar. K13 kodlu katılımcının konuya ilişkin ifadeleri şu şekildedir:

“... özel hayatımızda ‘şu hobimiz ile ilgili bir derneğe katılım’ falan gibi şeylerimiz yok. Çünkü bu tarz şeylerin doğal oluşması gerekiyor, arkadaşlıkların doğal bir araya gelmesi gerekiyor. Bir şey yapılacaksa siz onlara sonradan katkı... Kitlesel anlamda değil de bireysel anlamda yaşamayı, davranmayı daha çok tercih ettiğimiz için... Eğer bir karavan derneğine üye olursanız; yaşantılarınızı, tatillerinizi ona göre ayarlamalısınız, onlar bir etkinlik yapacak gitmezseniz olmaz, o gibi şeylerden dolayı biz bireysel olmayı tercih ediyoruz.” (K13, 324. paragraf)

Benzer şekilde K18 kodlu katılımcı, formel kimliğin karavancılığın ruhuna aykırı olduğunu belirterek bu konudaki düşüncelerini şöyle detaylandırmaktadır:

“Hiçbir derneğe üye değilim... üye olmayı (da) düşünmüyorum. Karavancının bir derneği olması bana göre ... çok saçma. Çünkü karavancılık bireysel bir konudur işin aslına baktığımız zaman... Karavancı dediğiniz şahıs; özgür ruhlu, gününü yaşamasını bilen, tatil yapmasını bilen, bu zevkleri gelişmiş insandır. 20-30 kişi ile aynı anda tatil yapmak karavancılığın bence ruhuna aykırı. Evet yapmak istiyorsanız giderseniz bir kampinge bir hafta sonu yapabilirsiniz, ona lafım yok. Ama bir dernek ile birlikte devamlı bir şeyler yapmanın o ruha aykırı olduğunu düşünüyorum.” (K18, 152. paragraf)

Katılımcıların ifadelerinden aslında kolektif karavancı kimliğine ya da birlikte hareket etmeye karşı olmadıkları, yalnızca bunun doğal şekilde oluşmasını önemsedikleri açıkça görülmektedir. Özgürlüklerinin formel karavancı kimliği nedeniyle sınırlanacağından endişe duymaları da bu açıdan bakıldığında anlaşılabilir. Ancak katılımcıların büyük bir çoğunluğu başka bir nedenle bu kimliği reddetmektedir. Formel karavancı kimliği ile eşdeğer gördükleri karavancı kitlesi, onların bu tür oluşumlara mesafeli durmalarının temel nedenidir. Bahsettikleri

karavancı kitlesini anlatırken özellikle kuşak farkına ve dernek üyelerinin ayrıştırıcı tavırlarına vurgu yapmaktadırlar.

Araştırma kapsamında katılımcıların formel kimliği farklı nedenlere dayalı olarak reddettikleri anlaşılmaktadır. Bulgulardan hareketle karavancıların kolektif kimliği önemsedikleri ancak bunun oluşumuna müdahaleyi reddettikleri çıkarımı yapılabilir. Formel kimliğin getirdiği mecburiyetler nedeniyle birlikte olmak istedikleri kişilerle, kendilerinin belirledikleri zaman ve mekânlarda bir arada olma özgürlüğünü kaybetmek istememektedirler.

4.4.5. İçimizdeki ötekiler

Karavancı sosyal kategorisinin dışındaki kişilerin, karavancı kimliğine yönelik olumsuz önyargıları; karavancı iç grubu içinde, karavancı kimliğini kimin temsil ettiğini, diğer bir deyişle ideal karavancı prototipine dair tartışmaları gündeme getirmiştir. Temelde karavancı kimliğinin tanımlanması demek olan bu tartışma, karavancı kimliğinin inşasının müzakereye dayalı ve gerilimli, dinamik bir süreç olduğunu göstermektedir. Katılımcılar, “içimizdeki ötekiler” olarak adlandırılacakları diğer karavancılardan bahsetmişlerdir. Kimin “gerçek” karavancı olduğuna dair bu tartışmada, bazı karavancılar için başka bağlamda “tanıdık yabancı” olan karavancılar, burada “öteki” konumunda yer almaktadır. Karavancı sosyal kategorisinin nesnel olarak içinde yer alan bu “ötekiler”, karavancılar hakkında olumsuz izlenim yarattıkları gerekçesiyle söz konusu kategorinin öznel olarak dışında bırakılmaktadırlar. Örneğin K1 ve K15 kodlu katılımcılar, bu öznel sınır çizgisini “karavan sahibi olmak” ile “karavancı olmak” arasına çizmektedir. K15 kodlu katılımcı bunu şöyle ifade etmektedir:

“Eskiden sadece karavancıydık şimdi karavan sahipleri ve karavancılar var. Karavan sahibi olmak, karavancı olmak anlamına gelmiyor ve o tabelaların asılmasının sebepleri, karavan sahipleri, karavancılar değil. Çünkü karavancılar, gittiği bölgeyi, orada yaşarken civardaki en azından 50-100 metrelik bir çapı tarayıp temizler. Sadece oraya ayak izini bırakır. Hiçbir şekilde çöpünü bırakmaz.” (K15, 50. paragraf)

Yukarıdaki ifadede K15 kodlu katılımcı “Karavan ve karavan türevi hiçbir şey duramaz!” ibaresinin yer aldığı türden tabelaları kastetmektedir ve katılımcı bu tabelaların “karavan sahipleri” nin yanlış davranışları nedeniyle asıldığını belirtmiştir. Pandemi sonrası artan niceliğin, nitelikte de sorunlar yaratmaya başladığı noktada hemfikir olan bazı katılımcılar, bu durumun karavan kültürüne haiz olmayan bir topluluk yarattığını düşünmektedirler. Nitekim K5 kodlu katılımcı, söz konusu karavancı topluluğunun eğitilmesi gerektiğini düşünmekte ve bunu şu sözleriyle savunmaktadır:

“...parası olup ‘ben karavan alayım, gezeyim’ diyen, gidip orada pis suyunu atan, çöpünü bırakıp giden de var, artık var. Bence... karavancı olmak için bir eğitim semineri olması gerek ve bunun bir ehliyeti olması gerek, ben bundan yanayım. Karavancı olmak için bir karavan ehliyeti..., yani kamp hayatını

öğreten bir kurs olmalı. ‘Ateş nasıl yakılır? Nerede durulur? Rüzgârda ne yapılır? Nasıl yapılır?’...” (K5, 318. paragraf)

K5 kodlu katılımcının sözlerinden karavanla yaşama/seyahate özgü, sınırları amorf olan bir tür “karavan kültürü” ne gönderme yaptığı anlaşılmaktadır. Bu “kültür”, karavancı kimliği çerçevesinde hangi davranışların yapılması ve hangi davranışların yapılmaması gerektiğini belirlemektedir. Hem ideal bir karavancı kimliğinin kurulması hem de karavancı kimliğinin genel toplumsal bağlam içinde değerli kılınması için özellikle önemli olanlar elbette yapılmaması gereken davranışlardır. Bir karavancıya “yakışmayan” bu davranışlar arasında, başka bir karavancının izni olmadan eşyalarını alıp kullanmak, yerel halkın özel mülklerinin önüne park etmek, yanlış yerde ateş yakmak ve ateşi yanlış şekilde söndürmek sayılabilir.

Katılımcıların ifadelerinden yola çıkarak bulguların iki temel konu üzerinde yoğunlaştığını söylemek mümkündür: çevre kirliliği ve gürültü kirliliği. Bir diğer ifadeyle çöplerini, kirli sularını, tuvaletlerini doğaya bırakan ve yüksek sesle konuşan, yüksek sesle müzik dinleyen karavancı topluluğunun, katılımcıların nezdinde ötekini temsil ettiği anlaşılmaktadır. Bu kişiler onlara göre “karavancı” kimliğini taşımamaktadır. Bununla ilgili K18 kodlu katılımcının ifadeleri oldukça açıklayıcıdır: “‘Ben karavancıyım’ diyen birçok insan tanıdım yollarda. Ayıptır söylemesi tuvaletinin vanasını açıp yolda giderken döken karavancılara şahit oldum. Çöpünü camdan fırlatanlara şahit oldum. (K18, 54. paragraf). Diğer yandan gürültü kirliliğine vurgu yapan K29 kodlu katılımcının ifadeleri de hangi davranışın ideal karavancı kimliğine uygun olup olmadığına dair bir norm oluşturma çabasını çok iyi göstermektedir:

“...kampa gidiyorsunuz, kafa dinleyeceksiniz. Sessiz, cıvıl cıvıl, orman içinde, ağaçlar içinde bir alan bekliyorsunuz. Yok öyle bir şey ve bakıyorsunuz, işte yanı başınızda bir aile yüksek ses ile müzik dinliyor. Çocuklar bağıra çağıra koşturuyor, top oynuyor, top sizin masanıza geliyor, masanızdakileri deviriyor. Gece yarılarında sonraya kadar içki içip şarkı söylemek.... Yanlış anlamayın, içkiye karşı olan insanlar değiliz, biz de sosyal içiciyiz. Ama haddimizi biliriz, içeceğimiz noktayı biliriz.” (K29, 38. paragraf)

Kimin “gerçek” karavancı olup kimin olmadığına dair bu tartışma, daha geniş bir tarihsel bağlam içinde, bir kuşaklar arası tartışma biçiminde de karşımız çıkmaktadır. Bazı katılımcılar karavancı derneğine neden üye olmadıklarını anlatırken, dernek üyelerinin eski kuşak karavancılar olarak karavancı kimliği üzerinde bir tür tekel kurduklarını ima etmektedirler. Daha yaşlı olan bu karavancılara dair K21 kodlu katılımcının şu ifadesi bu bölümdeki tartışmanın esasını ortaya koymaktadır: “Sen karavancısın, sen değilsin. Niye sen değilsin? Sen şunu şöyle yaptın. Senden karavancı olmaz” (K21, 214. paragraf)

Katılımcıların bu kişileri sürekli karavanının özelliklerinden bahseden, bu özelliklerle övünen (K7&K8) ve karavana dair her şeyi kendilerinin bildiklerini, karşıdakinin ise hiçbir şey bilmediğini iddia eden (K16&K17) kişiler olarak gördükleri anlaşılmaktadır. K20 kodlu katılımcı bahsi geçen eski kuşak karavancılarının patronluk taslayan tavırlarını şöyle ifade etmektedir:

“Ben koca bir karavan yaptım, eşim yardım etti, arkadaşlarımızın da yardımlarını aldık, koca bir karavan yaptık. Ama ben karavanımı övmüyorum ya da karavanımı anlatmıyorum. Ama dayılar çok iyi biliyorlar, her şeyi biliyorlar, hepsi çok iyi bilirler... Kampçılığı çok iyi bilirler, karavancılığı çok iyi bilirler... Bu dernekte de onlar var, onlar bolca var...” (K20, 556. paragraf)

Sonuç olarak “karavancı kimdir?” ve “karavancılarının davranış normları nelerdir?” sorularının cevapları hakkında karavancılar arasında bir konsensüs olmadığı, bu soruya çok farklı ve çelişkili cevaplar verilebileceği görülmektedir.

5. SONUÇ, TARTIŞMA VE ÖNERİLER

Karavanla yaşam ve seyahat deneyimlerinin özünü anlamak ve açıklamak, söz konusu deneyimin doğasında etkili olan unsurların neler olduğunu ve bu unsurların deneyimi nasıl etkilediğini anlamlandırmaya çalışmak, yaşam tarzı hareketliliği ve yaşam tarzı gezginleri literatürüne katkıda bulunur. Hareketli yaşam tarzlarından biri olarak karavanla yaşam/seyahat, benzer yaşam tarzları için de ipuçları sunar ve bu yaşam tarzlarının hepsi seyahati içinde barındırır. Ayrıca ev olgusuyla ilişkili olarak karavan yaşamı/seyahati deneyiminin, karavancı kimliğini nasıl inşa ettiğini karavancıların bakışından aktarmak da turizm alanındaki sosyal psikolojik çalışmalara farklı bir perspektif ve derinlik kazandırır. Çalışmanın sonuçları, turizm alanındaki epistemolojik tartışmaları genişletir, Türkiye’de karavanla yaşam ve seyahat deneyimlerine karavancıların yüklediği anlamları belirler, söz konusu anlamların altta yatan nedenlerini ele alarak hem uygulamacılara hem de bundan sonra yapılacak çalışmalara önemli ipuçları sunar.

Araştırmanın sonuçları, yaklaşık 20 yıl önce ortaya atılan hareketlilik paradigmasının dönüştürücü etkisini, bu paradigmanın ileri sürdüğü ev ve uzak diyalektiğindeki sınırların bulanıklaştığı iddiasını doğrular niteliktedir (Williams ve Van Patten, 2006). Sedanter teorilerin “ev sabit bir mekândır” savının aksine (Heidegger, 2002) pek çok katılımcı evi bir “his” olarak algılamaktadırlar. Katılımcılar, karavanın eve göre daha az mahremiyet, güvenlik ve konfor sağladığını düşünseler de karavanın fiziksel ve sosyal mekânı anlamdaki bu eksiklikler, psikolojik mekân olarak karavana duydukları aidiyeti olumsuz yönde etkilememektedir. Karavandaki mekân konforu ile ilgili önemli bir bulgu da konforun, karavanın hangi yaşam tarzı ile karşılaştırıldığına bağlı olarak değişkenlik gösteriyor olmasıdır. Karavanın sabit evle

kıyaslandığı durumda, karavan daha az konforlu görülürken çadırla kıyaslandığıdaysa daha konforlu görülmektedir.

Araştırmaya dâhil olan karavancılardan, karavanla yaşam/seyahat deneyimindeki hareketlilik yapılarına ilişkin bulgular, teze konu olan hareketli yaşam tarzını anlama ve açıklamada zemin oluşturmaktadır. Bulgulardan hareketle “karavanla yaşam statüsü” olarak adlandırılan yarı zamanlı ve tam zamanlı karavancılığın, dinamik bir sürecin unsurları olduğu anlaşılmaktadır. Seyahatlerinden sonra tekrar dönmek üzere belirli bir ana üssü koruyan ve geçici hareketlilikler kapsamında değerlendirilen yarı zamanlı karavancılık, zaman içinde, evin kapatılmasını, karavana yerleşilmesini, sabit bir ikametgâh adresinin yerine hareket halinde ikametgâhı ifade eden tam zamanlı karavancılığa dönüşebilmektedir. Bunun aksine tam zamanlı karavancılıktan, yarı zamanlı karavancılığa geçiş de mümkündür (Brooker ve Jobbe, 2013; Counts ve Counts, 2009; Hardy, Gretzel ve Hanson, 2013; Jobes, 1984). Bu noktada iki statü arasında geçişe neden olan pek çok unsur olduğu anlaşılmıştır.

Uzun yıllar yarı zamanlı karavancı olarak seyahat eden bireylerin aile yapısı, iş yaşamı gibi öğelerin etkisiyle tam zamanlı karavan yaşamına geç(e)memeleri ya da tam zamanlı karavancılardan, mali gereklilikleri karşılayamama, sabit yaşamdaki konfora özlem duyma gibi sebeplerle yarı zamanlı karavancı statülerine geri dönmeleri, yaşam tarzı değişikliği ile ilgili kararların kolayca ve bir seferliğine alınmadığına işaret etmektedir (Maoz, 2007; Cohen, 2011). Karavanla yaşam statüsünün, karavanla yaşam/seyahat deneyiminin genel yapısına etki eden bazı yönleri bulunmaktadır. Yarı zamanlı karavancılıkta karavan, bir yaşam alanı olarak görülmezken tam zamanlı karavancılıkta karavanın, ev ile eşdeğer görüldüğü tespit edilmiştir. Bunun da aynı şekilde deneyimin doğasında zincirleme bir etki yarattığı anlaşılmaktadır. Karavan çeşidi ile ilgili ulaşılan bulgulara göre çekme karavan sahipleri kampları süresince ek hareketlilik araçlarına ihtiyaç duyabilmektedirler. Böylece kamp alanlarındaki günlük hareketliliklerini daha kolay sağlamakta, hatta birbirleriyle bu konuda yardımlaşmaktadırlar. Bu noktada karavancı kimliğinin bir temsili olan doğaseverlik kapsamında, karbon ayak izini azaltacak ek hareketlilik seçeneklerinin tercih edilmesi önerilmektedir.

Konaklama/yaşam alanı ile ilgili olarak katılımcıların ücretli kamp alanlarını daha az tercih ettikleri tespit edilmiştir. Bu durumun nedenleri, sunulan hizmetin kalitesiz ve pahalı bulunmasıdır. Nitekim ücretli kamp alanlarının sağladığı somut hizmetler (su temini, elektrik temini, su depolarının yenilenmesi, çamaşırların yıkanması vb.) ile soyut hizmetler (konfor sunma, güvenlik sağlama, mahremiyeti koruma, özgürlük sunma, doğayla ilişkiyi sürdürme imkânı tanıma vb.) katılımcılar tarafından bir arada değerlendirilmektedir. Karavancılar kamp

alanında sunulan somut hizmetleri büyük oranda kendi karavanlarında temin edebildiğinden, soyut hizmetleri de yetersiz bulduklarından bu alanlarda kamp yapmamaktadırlar. Katılımcılardan birkaçının kamp alanlarını, karavan deneyiminin doğasına aykırı bulması da mecbur kalmadıkça bu kamp alanlarını kullanmayan karavancıları anlamak açısından önemli bir ipucudur. Aslında pek çoğunun isteği, kamu kurumlarının işlettiği ya da en azından denetlediği, ücretsiz veya makul ücretli kamp alanlarıdır.

Konaklama/yaşam alanı olarak kamp alanları turizm sektörü bağlamında ele alınabilecek endüstriyel bir konudur. Bu noktada hali hazırda işletilen ve glamping adı verilen işletmelerin üst sınıf karavancılara hitap ettiği, ancak bunun yanında orta sınıfa yönelik kamp alanlarına da ihtiyaç duyulduğu anlaşılmaktadır. Doğaya uyumlu malzemelerin kullanıldığı; orman, dağ, deniz, nehir gibi yerlerle iç içe ve yine doğaya saygılı aktivitelerin gerçekleştirildiği; karavancılar arasında mahremiyeti sağlayacak yeterli mesafede parsellendirmenin yapıldığı kamp alanları, yüksek ücretler talep etmektedirler. Bir kamp alanını gelişmiş olarak nitelendirmede kullanılacak özellikler yalnızca alan sunmakla sınırlı değildir; ateş çukurları (fire pit), temiz su, atık su bağlantısı, kanalizasyon bağlantısı, elektrik, duşlar, sifonlu tuvaletler, oyun alanları, aile programları vb. çoğaltılabilir (Garst, Williams ve Roggenbuck, 2009, s. 93). Nitekim katılımcılar da benzer şekilde düşünmektedirler.

Hareketlilik ekonomik, sosyal ve politik süreçlerin bağlamlarını içerir (Kaufmann, 2014). Hareketlilik faktörlerinin sınırlandırılması veya kolaylaştırılması, bireylerin hareketliliğini/hareketlilik potansiyelini kısıtlayabilir ya da artırabilir (Flamm ve Kaufmann, 2006). Hareketlilik, kendi içinde pek çok hareketsizliği de barındırabilir. Katılımcıların hareketsizlik yapıları da bu anlamda önemlidir. Çünkü bu hareketsizliğin sebepleri de eleştirel perspektiften karavanla yaşam/seyahat deneyiminin doğasına ilişkin önemli veriler sağlamaktadır. Araştırma kapsamında hareketsizliğin temelinde iş yaşamının getirdiği süreli izinler, karavanın teknik özellikleri (motor gücü, boyutu vs.) ve bu teknik özelliklere paralel olarak ortaya çıkan yakıt gideri olarak özetlenebilir. İş yaşamıyla ilgili konular arasında yer alan izin hakları ile ülkenin ekonomik koşullarına işaret eden yakıt giderleri, kişilerin inisiyatifinde olmayan ve hareket özgürlüğünü kısıtlayan özelliklerdir. Ancak araç seçiminde karavancının kullanacağı inisiyatifin ya da sürüş esnasında izleyeceği bazı stratejilerin, yakıt giderlerini bir nebze azaltabileceği belirtilmiştir. Bu rasyonel etmenler yanında ücretli/özgür kamp alanındaki diğer karavancıların ya da özgür kamp alanlarındaki yerel halkın tutum ve davranışlarının da sabit kalmada hem olumlu hem de olumsuz yönde etkili olduğu anlaşılmaktadır.

Hareketsizlikle ilgili belirtilmesi gereken başka bir nokta, herkesin eşit düzeyde hareket hakkına sahip olmamasıdır. Nitekim yoksul insanlar iş gereksinimleri nedeniyle şehirden ayrılamamaktadırlar. Uzaktan iş modelleri ise beyaz yakalıların oluşturduğu bir orta sınıf ideolojisidir. Orta sınıf, ideolojik bir tercih olarak kent yaşamını reddeden, profesyonel mesleklere sahip olan, eğitim düzeyi yüksek bir kitledir (Bauman, 2013a). Amerika ve Avrupa'daki, karavan ideolojisiyle bu bakımdan farklılık gösterir. Çünkü bu coğrafyalarda karavancılar, evsizliği de içine alan daha geniş bir karavancılık deneyimlemektedirler.

Karavanla yaşam/seyahat deneyimi, hareketli bir yaşam tarzını temsil etmektedir. Bu yaşam tarzında karavan deneyiminin doğası, karavanın hem mekânsal boyutuyla hem de deneyim boyutuyla ele alınması gerektiğın göstermiştir. Karavancılar, karavan deneyiminin gerektirdiği belirli maliyetleri karşılamak için iş yaşamlarını kendi yaşam/seyahat koşullarına uyumlu hâle getirmeye çalışmaktadırlar. Karavan yaşamı aynı zamanda beraberinde pek çok zorluğu/engeli barındırdığından bunları aşmak, belirli bilgi ve becerileri de gerekli kılmaktadır. Dolayısıyla yaşam tarzı olarak karavan deneyiminin kendine has gereklilikleri ve zorlukları ile baş edebilmek için karavancıların hem maddi hem de manevi açıdan donanımlı olmaları gerektiği anlaşılmıştır. Hareketlilik yapısında pek çok açıdan etkili olan iş yaşamı, karavan deneyiminin doğasında da bu yaşamı mümkün kılan yönüyle önemli bir belirleyicidir. Ancak burada katılımcıların belirttiği gibi beyaz yakalı orta sınıf, modern yaşama tamamen sırtını dönmek yerine dijitalliği yaşamlarının merkezine konumlandırmaya devam etmektedirler.

Yaşam tarzı gezginleri, seyahati gündelik yaşamlarında verdikleri bir mola olarak değil tercih edilen bir yaşam şekli olarak görmektedirler. Hareketliliğın ritmiyle esneklik ve özgürlüğe kavuşan bu kişiler (Reichenberger, 2018; Terranova-Webb, 2010), aynı zamanda yolda yaşamının getirdiği sayısız zorlukla da karşı karşıyadırlar. Hem doğanın içinde olmayı hem de bu zorluklarla baş edebilmeyi isteyen karavancılar, minimalizmin felsefesine aykırı şekilde daha çok konfor sağlamak üzere araçlarını büyütmede ve teknik donanımlarını güçlendirmektedirler. Hatta bazı katılımcılar bu açıdan özeleştiri yaparak durumun farkında olduğunu da belirtmişlerdir. Minimallik/sadeleşme, sadece çalışmayı bırakmak veya harcamaları tamamen kesmek anlamına gelmez; yaşam kalitesini artırmak için daha az çalışmayı, daha az harcamayı ve “boş zamanlarında işleri farklı şekilde yapmayı” ifade eder (Juniu, 2000, s. 71). Benzer şekilde, Kennedy vd. (2013) sadeleşmenin çalışma saatlerini, geliri azaltma, boş zamanı artırma ve böylece iş yaşamının getirdiği stresten kurtulma eğilimini vurguladığını belirtir. Bireylerin yaşam şekli, “çalışmak için yaşamak” yerine daha fazla boş zaman elde etmek amacıyla “yaşamak için çalışmaya” doğru evrilir ki bu gönüllü ve uzun vadeli

bir yaşam tarzı değişikliğini temsil eder. Bu anlamda yaşam tarzı gezginleri, “yüksek hızlı, iş ağırlıklı, tüketimci bir yaşam tarzının” getirdiği olumsuz sonuçların farkında oldukları için ortak bir paydada buluşurlar (Thomas, 2008, s. 680). Bu çalışmada da eşya temelli minimalizm istisnası dışında, katılımcıların bahsi geçen konularda olduğu gibi pek çok açıdan minimalizm felsefesine uygun davranış normları geliştirdikleri görülmektedir.

Kaçış, sosyalleşme, özgürlük ve keşif için bireysel ve bireyler arası ihtiyaçların teşvik ettiği, ürün ve hizmet iyileştirmelerinin cezbettiği karavancılık sektörü, kendisini alternatif bir konaklama veya bir yaşam tarzı olarak yeniden inşa etmiştir (Brooker ve Joppe, 2013). Avustralya’da Prideaux ve McClymont (2006), 1980’lerin başından 1990’ların başına kadar olan dönemde karavancılığın popülerliğini yitirdiğini ancak karavan endüstrisinin 1990’ların ikinci yarısında yeniden canlandığını ifade etmektedir. Önceden deniz kenarında ailelerin kısa süreli tatillerini gerçekleştirdiği karavanların, 2000’li yılların başında, bazen aylarca süren gezilerde, yaşlı gezginler tarafından yoğun şekilde tercih edildiğini belirtmiştir. Pandemi ile birlikte Türkiye’de karavancılık bir ivme kazanmıştır ancak bunu doğru şekilde sürdürmek, endüstri paydaşlarının iş birliği içindeki çalışmalarına bağlıdır. Bu nedenle akademi boyutunda, karavancıların hem bireysel hem de kolektif olarak oluşturdukları kimliklerinin, bu pazara yönelmek isteyenler tarafından dikkate alınması önemlidir (Pearce ve Wu, 2018).

Çalışma kapsamında karavancının kimliğini oluşturan değerler, karavancı kabilelerinin davranışsal özelliklerine bir referans oluşturmaktadır. Birbirlerine karşılıklı duygusal bağlar geliştiren, birbirlerini tanımasalar da güven duyan, karavancı kimliğinde anlatılan minimalizm, özgürlük ve doğa severlik gibi ortak değerleri paylaşan katılımcılar, yeni kabile adı verilen bir topluluk olarak ele alınmaktadır. Karavancı kabilesinin sembolik özellikleri olarak belirli kalıp yargılara maruz kaldıklarından bahsedilebilir. Karavancıları “öteki” olarak gören ve bu gruba karşı güçlü olumsuz inançları olan insanlar, karavanla yaşam/seyahat deneyimini marjinalleştirmektedirler. Katılımcıların ifadelerinden elde edilen iki önemli bulgu, bu durumun sebebi olarak gösterilebilir: *şaşkınlık* ve *kıskançlık*. Karavancılara yönelik kıskançlıkların temelinde, karavancı olmayanların yaşayamadığı hayatın, karavancılar tarafından yaşanıyor olduğu algısı yatmaktadır. Bu kişilerin sergiledikleri olumsuz davranışlardan karavancıların deneyimi negatif olarak etkilenmektedir. Bu da karavancıların karavanla yaşam/seyahat deneyimlerinde zorluk algılarını arttıran bir duruma yol açmaktadır. Şaşkınlık duygusu ise bir karavanın nasıl olup da ev gibi sürekli yaşanan bir mekân olduğuyula ilişkili olarak hissedilmektedir. Karavan yaşamını az bilen ya da hiç bilmeyen insanlarda, naif bir merakla yol açan bu aynı şaşkınlık duygusunun, karavancıların yaşamını zora soktuğu, onları

tacize kadar varan davranışlara maruz bıraktığı vurgulanmalıdır. Dolayısıyla her iki duygu da karavancuların kendilerinin ve karavanla yaşam/seyahat deneyimlerinin marjinal olarak algılanmasına neden olmaktadır. Pandemi döneminde de marjinalleştirildiklerini düşünen katılımcılar, o dönemde hastalık endişesinin ön plana çıktığını belirtmektedirler. Dolayısıyla Avustralya'daki OzNomads adı verilen tam zamanlı karavancı kabilesinin yaşadıkları, katılımcıların anekdotları ile birebir örtüşmektedir (Williamson vd., 2022).

Karavancı kabilesinin davranışsal özellikleri kapsamında ise özgür kamp alanlarının performans alanı olarak görüldüğü söylenebilir. Sosyalleşme ve yardımlaşma (görünen ve görünmeyen boyutları ile) davranışlarının baskın şekilde sahnelenmesi, özellikle de bazı aktivitelerin ritüel hâline gelmesi bu çıkarımı yapmak için yeterli verileri sağlamaktadır (Cova ve Cova, 2002). Bir başka davranışsal özellik olarak formel kimliği reddetmek ve araştırmacının içimizdeki ötekiler olarak adlandırdığı grubu dışlamak, kendilerini konumlandırma sürecinin bir gerekliliği olarak değerlendirilebilir. Bu gerilimli müzakere sürecinin dinamik niteliği, kimliğin bir kerede inşası edilen ve sonra da sona eren durağan bir olgu olmadığı, tersine her sosyal bağlamda, bağlamın dinamiklerine göre farklı biçimlerde inşa edilmeye devam edileceği bulgusunu doğrulamaktadır.

Karavanda yaşayan/seyahat eden kadınların çoğu, karavan yolculuklarında/yaşamlarında kendilerine eşlik eden eşleri/partnerleri ile yaptıkları iş bölümünde, sabit yaşamdaki gibi toplumsal cinsiyetlendirilmiş kimliklerini sürdürmektedirler. Hatta yalnız kadınlar özelindeki önemli bir bulgu, karavan deneyimlerine başlarken ailelerine karşı mücadele vermek zorunda kalmalarıdır. Ancak bu durumların kadın katılımcılar için iyi yanı, özneleşme süreçlerine katkı sağlamalarıdır. Bu kimliğin istisnası olarak fiziksel görünüm ve bakımla ilgili zorunluluklardan kurutulduklarını hissetmeleri de özgürlüklerine katkı sağlayan yanıyla önemli bir bilgidir.

Karavancı kimliğinin sınırlarını çizmek suretiyle karavancı kategorisini tanımlamak ve bu kimliğin içeriğini oluşturan davranış normlarını betimlemek sosyal kimlik olarak karavancı kimliğinin inşa sürecini belirleyen iki temel unsurdur. Katılımcıların bunlara ilişkin her söylem ve pratiğinin hem verili olana hem de olması gerekene (normatif olan) işaret edildiği unutulmamalıdır. Diğer sosyal kimlikler gibi karavancı kimliğinden söz edebilmek için de karavancı sosyal kategorisinin hem bu sosyal kategoriye ait kişiler hem de ait olmayanlar açısından tanımlanması gerekir. Bir sosyal kategorinin ona ait olanlar ve olmayanlar tarafından yapılan tanımlamalar kuşkusuz farklı olacaktır. Karavancı olmayanların bu sosyal kategori

üyelerine yönelik yaptıkları tanımlamalar tarihsel ve kültürel olarak yaşanan deneyimlerin ideolojik birer yorumu gibi görülebilir.

KAYNAKÇA

- Adey, P. (2006). If mobility is everything then it is nothing: Towards a relational politics of (im) mobilities. *Mobilities*, 1(1), 75-94. <https://doi.org/10.1080/17450100500489080>
- Ahmed, S. (1999). Home and away: Narratives of migration and estrangement. *International Journal of Cultural Studies*, 2(3), 329-347. <https://doi.org/10.1177/136787799900200303>
- Allon, F., Anderson, K., & Bushell, R. (2008). Mutant mobilities: Backpacker tourism in 'global' Sydney. *Mobilities*, 3(1), 73-94. <https://doi.org/10.1080/17450100701797323>
- Alzaga, M. (2007). The Travelling Lives of Circus Artists. *Ethnologia Europaea*, 37(1), 51-56. <https://doi.org/10.16995/ee.1015>
- Anderson, J., & Erskine, K. (2014). Tropophilia: A study of people, place and lifestyle travel. *Mobilities*, 9(1), 130-145. <https://doi.org/10.1080/17450101.2012.743702>
- Anderson, S. M. ve Chen, S. (2002). The relational self: An interpersonal social-cognitive theory. *Psychological Review*, 104(4), ss. 619-645.
- Asan, K., Chi, C. G. Q., & Yolal, M. (2022). Cohesion in cycling neo-tribes: a netnographic approach. *Leisure Studies*, 41(3), 389-404. <https://doi.org/10.1080/02614367.2021.2006277>
- Ateljevic, I., Morgan, N., & Pritchard, A. (Eds.). (2012). *The critical turn in tourism studies: Creating an academy of hope* (Vol. 22). Routledge.
- Aylan, F. K., & Gürkan, G. Ç. (2021). Analysis of E-Complaint Management in Glamping Businesses within the Scope of a Case Study. *İşletme Araştırmaları Dergisi*, 13(4), 3525-3543. <https://doi.org/10.20491/isarder.2021.1339>
- Baudrillard, J. (1988). *America*. London: Verso.
- Bauman, Z. (2000). *Liquid modernity*. Polity.
- Bauman, Z. (2013a). *Community: Seeking safety in an insecure world*. John Wiley & Sons
- Bauman, Z. (2013b). *Identity: Conversations with Benedetto Vecchi*. John Wiley & Sons.
- Bazeley, P. ve Jackson, K. (2015). *Nvivo ile nitel veri analizi* (Çev: A. Bakla ve S. B. Demir). Ankara: Anı Yayıncılık.
- Beck, U., Giddens, A., & Lash, S. (1994). *Reflexive modernization: Politics, tradition and aesthetics in the modern social order*. Stanford University Press.
- Beier, A. L. (2003). *The problem of the poor in Tudor and early Stuart England*. Routledge.
- Beilharz, P., & Supski, S. (2017). A sociology of caravans. *Thesis Eleven*, 142(1), 34-43. <https://doi.org/10.1177/0725513617727892>
- Bell, D., & Hollows, J. (2005). *Ordinary lifestyles: Popular media, consumption and taste*. UK:McGraw-Hill Education.

- Bell, M., & Ward, G. (2000). Comparing temporary mobility with permanent migration. *Tourism Geographies*, 2(1), 87-107. <https://doi.org/10.1080/146166800363466>
- Bennett, A. (2011). The post-subcultural turn: some reflections 10 years on. *Journal of Youth Studies*, 14(5), 493-506. <https://doi.org/10.1080/13676261.2011.559216>
- Bennett, A. (2013). *Kültür ve gündelik hayat* (Çev: Tokdoğan, N., Şenel, B. ve Kara, U. Y.). Ankara: Phoenix.
- Benson, M., & O'Reilly, K. (2009). Migration and the search for a better way of life: A critical exploration of lifestyle migration. *The Sociological Review*, 57(4), 608–625. <https://doi.org/10.1111/j.1467-954X.2009.01864.x>
- Benson, M., & Osbaldiston, N. (Eds.). (2014). *Understanding lifestyle migration: Theoretical approaches to migration and the quest for a better way of life*. Springer.
- Birer, E., Hasgül, E., & Can, E. (2021). Transformation of home environments in pandemic: the concept of “life fits into room” in the new normal. *Open House International*, 47(1), 87-106. <https://doi.org/10.1108/OHI-02-2021-0046>
- Bourdieu, P. (1986). *Distinction: A Social Critique of the Judgement of Taste*. London: Routledge.
- Bowlby, S., Gregory, S. & McKie, L. (1997). “Doing home”: Patriarchy, caring, and space. *Women’s Studies International Forum*, 20(3), 343–350. [https://doi.org/10.1016/S0277-5395\(97\)00018-6](https://doi.org/10.1016/S0277-5395(97)00018-6)
- Brandth, B. ve Haugen, M. S. (2011). Farm diversification into tourism—implications for social identity?. *Journal of Rural Studies*, 27(1), ss. 35-44.
- Briadotti, R. (1994). *Nomadic subjects: Embodiment and sexual difference in contemporary feminist theory*. New York: Columbia University Press.
- Brooker, E., & Joppe, M. (2013). Trends in camping and outdoor hospitality—An international review. *Journal of outdoor Recreation and Tourism*, 3, 1-6. <https://doi.org/10.1016/j.jort.2013.04.005>
- Brooker, E., & Joppe, M. (2014). A critical review of camping research and direction for future studies. *Journal of Vacation Marketing*, 20(4), 335-351. <https://doi.org/10.1177/1356766714532>
- Brown, B., Green, N. & Harper, R. (2002). *Wireless world*. Springer.
- Bruner, E. M. (1991). Transformation of self in tourism. *Annals of tourism Research*, 18(2), ss. 238-250.
- Bull, M. (2004). Automobility and the power of sound. *Theory, Culture & Society*, 21(4-5), 243–259. <https://doi.org/10.1177/0263276404046069>
- Butler, G., & Hannam, K. (2012). Independent tourist's automobilities in Norway. *Journal of Tourism and Cultural Change*, 10(4), 285-300. <https://doi.org/10.1080/14766825.2012.718441>
- Caldicott, R. W. (2021). Freedom campers: a new neo-crowd (-tribe) breaking tradition with planning boundaries. In *Consumer Tribes in Tourism* (pp. 137-160). Springer, Singapore.

- Caldicott, R. W., & Scherrer, P. (2013). Facing divergent supply and demand trajectories in Australian caravanning: Learnings from the evolution of caravan park site-mix options in Tweed Shire. *Journal of Vacation Marketing*, 19(2), 117-131.
- Callon, M., Law, J. & Urry, J. (2004) (Ed.). Absent presence: localities, globalities, and methods. *Environment and Planning D: Society and Space*, 22(1), 3–190.
- Cambridge Sözlüğü,
<https://dictionary.cambridge.org/tr/s%C3%B6zl%C3%BCk/ingilizce/identity> (Erişim Tarihi: 15 Mayıs 2020).
- Carson, D., Carson, D., & Taylor, A. (2013). Indigenous long grassers: Itinerants or problem tourists?. *Annals of Tourism Research*, 42, 1-21.
<https://doi.org/10.1016/j.annals.2013.01.009>
- Casado-Díaz, M. A., Casado-Díaz, A. B., & Hoogendoorn, G. (2020). The home exchange phenomenon in the sharing economy: A research agenda. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 20(3), 268-285. <https://doi.org/10.1080/15022250.2019.1708455>
- Cerulo, K. A. (1997). Identity construction: New issues, new directions. *Annual Review of Sociology*, 23(1), ss. 385-409.
- Chen, S., & Wei, H. (2022). Minimalism in capsule hotels: enhancing tourist responses by using minimalistic lifestyle appeals congruent with brand personality. *Tourism Management*, 93, 104579. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2022.104579>
- Cohen, E. (1972). Toward a sociology of international tourism. *Social research*, 39(1), 164-182.
<https://www.jstor.org/stable/40970087>
- Cohen, E., & Cohen, S. A. (2012a). Current sociological theories and issues in tourism. *Annals of Tourism Research*, 39(4), 2177-2202. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2012.07.009>
- Cohen, E., & Cohen, S. A. (2012b). Authentication: Hot and cool. *Annals of Tourism Research*, 39(3), 1295-1314. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2012.03.004>
- Cohen, E., & Cohen, S. A. (2015a). A mobilities approach to tourism from emerging world regions. *Current Issues in Tourism*, 18(1), 11-43.
<https://doi.org/10.1080/13683500.2014.898617>
- Cohen, E., & Cohen, S. A. (2015b). Beyond Eurocentrism in tourism: A paradigm shift to mobilities. *Tourism Recreation Research*, 40(2), 157-168.
<https://doi.org/10.1080/02508281.2015.1039331>
- Cohen, E., & Noy, C. (2005). *Israeli Backpackers and Their Society: A View from Afar*, Albany, State University of New York.
- Cohen, S. A. (2010). Personal identity (de) formation among lifestyle travellers: A double-edged sword. *Leisure Studies*, 29(3), 289-301.
<https://doi.org/10.1080/02614360903434100>
- Cohen, S. A. (2011). Lifestyle travellers: Backpacking as a way of life. *Annals of Tourism Research*, 38(4), 1535-1555. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2011.02.002>
- Cohen, S. A. (2014). Leisure, identities and personal growth. Contemporary perspectives in leisure: Meanings, motives and lifelong learning (Ed: S. Elkington ve S. J. Gammon). Routledge, ss. 197-206.

- Cohen, S. A., Duncan, T., & Thulemark, M. (2015). Lifestyle mobilities: The crossroads of travel, leisure and migration. *Mobilities*, 10(1), 155-172. <https://doi.org/10.1080/17450101.2013.826481>
- Coles, T., Duval, D. T., & Hall, C. M. (2012). Tourism, mobility, and global communities: New approaches to theorising tourism and tourist spaces. W. Theobald (Ed.), *Global Tourism* (3rd ed., ss. 463–481). Oxford, Heinemann.
- Coles, T., Hall, C. M., & Duval, D. T. (2005). Mobilizing tourism: A post-disciplinary critique. *Tourism Recreation Research*, 30(2), 31-41. <https://doi.org/10.1080/02508281.2005.11081471>
- Coontz, S. (1988). *The social origins of private life : A history of American families, 1600-1900*. London: Verso.
- Counts, D. A., & Counts, D. R. (1992). " They're My Family Now": The Creation of Community among RVers. *Anthropologica*, 34(2),153-182. <https://doi.org/10.2307/25605655>
- Counts, D.A. & Counts, D.R. (2009). *Over the next hill: An ethnography of RVing seniors in North America*. North York: University of Toronto Press.
- Cova, B., & Cova, V. (2002). Tribal marketing: The tribalisation of society and its impact on the conduct of marketing. *European Journal of Marketing*, 36, 595–620. <https://doi.org/10.1108/03090560210423023>
- Cresswell, T. (1993). Mobility as resistance: a geographical reading of Kerouac's 'On the road'. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 18(2) 249-262. <https://doi.org/10.2307/622366>
- Cresswell, T. (1999). Embodiment, power and the politics of mobility: the case of female tramps and hobos. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 24(2), 175-192. <https://doi.org/10.1111/j.0020-2754.1999.00175.x>
- Creswell, J. W. (2013). *Nitel araştırma yöntemleri: Beş yaklaşıma göre nitel araştırma ve araştırma deseni* (Çev. M. Bütün ve S. B. Demir; 3.Baskıdan Çeviri). Ankara: Siyasal Kitabevi.
- Creswell, J. W. (2014). *Araştırma deseni: Nitel, nicel ve karma yöntem yaklaşımları* (Çev. Ed: S. B. Demir; 4.Baskıdan Çeviri). Ankara: Eğiten Kitap.
- Creswell, T. (2010). Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28(1), 17-31.
- Cuba, L., & Hummon, D. M. (1993). A place to call home: Identification with dwelling, community, and region. *Sociological Quarterly*, 34(1), 111-131. <https://doi.org/10.1111/j.1533-8525.1993.tb00133.x>
- Çelik, N., Bahar, O., & Tatar, S. (2017). Kırsal kalkınmada glamping turizmin rolü: club amazon bördübet örneği. *Journal of International Social Research*, 10(51), 1282-1287. <http://dx.doi.org/10.17719/jisr.2017.1855>
- Çolak, C. ve Kabakçı-Yurdakul, I. (2016). *Nvivo ile verileri analize hazırlama* (Ed: I. Kabakçı-Yurdakul, C. Çolak ve N. Dulkadir-Yaman). Ankara: Anı Yayıncılık, ss. 101-138.
- Dant, T. (2014). Drivers and passengers. P. Adey, D. Bissell, K. Hannam, P. Merrima, & M. Scheller (Ed.). *The Routledge Handbook of Mobilities* (ss. 367-365). Routledge.

- Delanty, G. (2003). *Community*. Routledge.
- Deleuze, G., & Guattari, F. (1980). *A thousand plateaus*. London and New York: Continuum.
- DePastino, T. (2003). *Citizen hobo: How a century of homelessness shaped America*. University of Chicago Press.
- Desailly, M., Bushell, R., Scott, J., Simmons, B., Sinha, C., & Baillie, B. (2004). Encouraging environmentally and socially responsible practices through well-designed certification: A case study of the camping and caravan industry, Australia. *Tourism Recreation Research*, 29(3), 39-49. <https://doi.org/10.1080/02508281.2004.11081456>
- Desforges, L. (2000). Traveling the world: Identity and travel biography. *Annals of Tourism Research*, 27(4), ss. 926-945.
- Després, C. (1991). The meaning of home: Literature review and directions for future research and theoretical development. *Journal of Architectural and Planning Research*, 8(2), 96-115. <https://www.jstor.org/stable/43029026>
- Dias, J. A., & Domingues, A. (2018). Follow the sun: Retirees motorhomes' movements, meanings and practices during the winter season in the Algarve. In *The Routledge handbook of second home tourism and mobilities* (pp. 338-352). Routledge.
- Dinhopl, A., & Gretzel, U. (2018). The networked neo-tribal gaze. In A. Hardy, A. Bennett, & B. Robards (Eds.), *Neo-tribes: Consumption, leisure and tourism* (pp. 221–235). Palgrave Macmillan.
- Doğantan, E. & Emir, O. (2019). Determination of Trailer Park Criteria in Rural Areas. *Journal of Tourism and Gastronomy Studies*, 7(4), 2383-2398. <https://doi.org/10.21325/jotags.2019.477>
- Doğantan, E., Gülenç, S., & Kozak, N. (2017). The evolution and transformation of camping and coastal campgrounds in Antalya, Turkey. *Tourism: An International Interdisciplinary Journal*, 65(1), 75-85. <https://hrcak.srce.hr/178625>
- Doğantan, E., Stević, Ž., & Karamaşa, Ç. (2022). Determination of short-term trailer park amenities using a fuzzy method. *European Journal of Tourism Research*, 31, 3106-3106. <https://doi.org/10.54055/ejtr.v31i.2114>
- Dolles, H., Dibben, M.R., & Hardy, A. et al. (2018). Motorcycle Racing and Neo-Tribes at the Isle of Man. In Hardy, A. Bennett, and B. Robards (Eds.), *Neo-Tribes: Consumption, Leisure and Tourism* (pp. 119–135). Cham: Palgrave Macmillan.
- Douglas, M. (1991). The idea of a home: A kind of space. *Social Research*, 58(1), 287-307. <https://www.jstor.org/stable/40970644>
- Dovey, K. (1985). Home and homelessness. In *Home environments* (pp. 33-64). Springer, Boston, MA.
- Drakakis-Smith, A. (2007). Nomadism a moving myth? Policies of exclusion and the gypsy/traveller response. *Mobilities*, 2(3), 463-487. <https://doi.org/10.1080/17450100701597467>
- Duncan, T. (2012). The 'mobilities turn' and the geography of tourism. İçinde J. Wilson (Ed.), *The Routledge handbook of tourism geographies*, ss. 113–119. Routledge.
- Easthope, H. (2004). A place called home. *Housing, Theory and Society*, 21(3), 128-138. <https://doi.org/10.1080/14036090410021360>

- Eissa, D. (2022). Socio-spatial appropriations in dwellings of Cairo during lockdown: lessons learned for the post-pandemic era. *Open House International*, (ahead-of-print). <https://doi.org/10.1108/OHI-03-2022-0078>
- Elias, N. (1939). *The civilizing process*. Oxford: Blackwell.
- Ellemers, N. ve Haslam, S. A. (2012). Social Identity Theory. *Handbook of Theories of Social Psychology* (Ed: P. A. M. Van Lange, A. W. Kruglanski ve E. T. Higgins). London: Sage, ss. 379-399.
- Elshtain, J. (1981). *Public man , private woman: Women in social and political thought*. Oxford: Martin Robertson.
- Endo, H. (2021). The significance of reserach on tourism mobilities and related issues. H. Endo (Ed.), *Understanding tourism mobilities in Japan* (ss. 1-12). Routledge.
- Ergüven, M. H., Yılmaz, A., & Kutlu, D. (2015). Hybrid tourism within the context of touristic product diversification: glamping. *Journal of Academic Social Science Studies*, 41, 255-265. <http://dx.doi.org/10.9761/JASSS3171>
- Erzincan, H. (2022). Evdeki toplumsal cinsiyet rollerine eleştirel bakış açıları. *Onto Dergisi*, 22, 32-41. <https://www.ontodergisi.com/sayilar/evdeki-toplumsal-cinsiyet-rollerine-elistirel-bakis-acilari>
- Etymology Dictionary (2022). Erişim Tarihi (01.05.2022) <https://www.etymonline.com/search?q=mobility>
- Feifer, M. (1985). *Going Places*. London: Macmillan.
- Flamm, M., & Kaufmann, V. (2006). Operationalising the concept of motility: a qualitative study. *Mobilities*, 1(2), 167-189. <https://doi.org/10.1080/17450100600726563>
- Fuss, D. (1989). *Essentially speaking: Feminism, nature and difference*. Routledge.
- Galadyk, P., & Podhorodecka, K. (2021). Tourist attractions and the location of campsites in Western Australia. *Current Issues in Tourism*, 24(15), 2144-2166. <https://doi.org/10.1080/13683500.2020.1828308>
- Gale, T., & Botterill, D. (2005). A realist agenda for tourist studies, or why destination areas really rise and fall in popularity. *Tourist Studies*, 5(2), 151-174. <https://doi.org/10.1177/1468797605066925>
- Garst, B. A., Williams, D. R., & Roggenbuck, J. W. (2009). Exploring early twenty-first century developed forest camping experiences and meanings. *Leisure Sciences*, 32(1), 90-107. <https://doi.org/10.1080/01490400903430905>
- Germann-Molz, J. (2008). Global abode: Home and mobility in narratives of round-the-world travel. *Space and culture*, 11(4), 325-342. <https://doi.org/10.1177/1206331207308333>
- Gezici-Yalçın, M. & Düzen, N. E. (2022). Konuttan memlekete ev. *Onto Dergisi*, 22, 17-23. <https://www.ontodergisi.com/sayilar/konuttan-memlekete-ev>
- Giddens, A. (2013). *The consequences of modernity*. Stanford University Press
- Gilman, C. (1903). *The home*. Chicago: University of Illinois Press.

- Ginsberg, R. (1999). Mediations on Homelessness and Being at Home: In the form of a Dialogue. In Abbarno, G. J. M. (Ed.), *The Ethics of Homelessness* (Vol. 86), Amsterdam: Rodopi.
- Glesne, C. (2014). *Nitel araştırmaya giriş* (Çev: A. Ersoy ve P. Yalçınoğlu; 4.Baskıdan Çeviri). Ankara: Anı Yayıncılık.
- Goffman, E. (1968). Stigma: Notes on the management of spoiled identity. Simon and Schuster.
- Göktaş, L. S., & Kızılırmak, İ. (2017). Bolu Yedigöller Milli Parkı'nın glamping turizmi potansiyeli açısından değerlendirilmesi. *Türk Turizm Araştırmaları Dergisi*, 1(4), 43-51. <https://www.tutad.org/index.php/tutad/article/view/21>
- Göregenli, M. (2022). Çekmecelerden perdeler evin ii-dışı. *Onto Dergisi*, 22, 11-16. <https://www.ontodergisi.com/sayilar/cekmecelerden-perdelere-evlerin-ici-disi>
- Green, F. B. (1978). Recreation vehicles: a perspective. *Annals of Tourism Research*, 5(4), 429-439.
- Grisoni, D. (Ed.) (1976). *Politiques de la philosophie*. Paris: Grasset.
- Gross, M. (2020). Speed tourism: The German Autobahn as a tourist destination and location of "unruly rules". *Tourist Studies*, 20(3), 298–313. <https://doi.org/10.1177/1468797620905786>
- Gurney, C. M. (1997, May). "... Half of me was satisfied": Making sense of home through episodic ethnographies. In *Women's Studies International Forum* (Vol. 20, No. 3, pp. 373-386). Pergamon.
- Güvenol, B., & Sarıbaş, S. K. (2022). Konaklama Sektöründe Sürdürülebilirlik: Glamping İşletmeleri Örneği. *Journal of Tourism and Gastronomy Studies*, 10(3), 2369-2393. <https://doi.org/10.21325/jotags.2022.1096>
- Haldrup, M. ve Larsen, J. (2003). The family gaze. *Tourist Studies*, 3(1), ss. 23–45.
- Hall, C.M. (2003). Tourism and Temporary Mobility: Circulation, Diaspora, Migration, Nomadism, Sojourning, Travel, Transport and Home, paper presented at International Academy for the Study of Tourism Conference, 30 June – 5 July 2003, Savonlinna, Finland.
- Hall, C. M. (2005a). *Tourism. Rethinking the social science of mobility*. Harlow: Pearson.
- Hall, C. M. (2005b). Reconsidering the geography of tourism and contemporary mobility. *Geographical Research*, 43(2), 125-139. <https://doi.org/10.1111/j.1745-5871.2005.00308.x>
- Hall, C. M. (2015). On the mobility of tourism mobilities. *Current Issues in Tourism*, 18(1), 7-10. <https://doi.org/10.1080/13683500.2014.971719>
- Hall, C. M., & Müller, D. K. (Eds.). (2004). *Tourism, mobility, and second homes: Between elite landscape and common ground* (Vol. 15). Channel View Publications.
- Hall, C. M., & Müller, D. K. (Eds.). (2018a). *The Routledge handbook of second home tourism and mobilities* (pp. 291-297). London: Routledge.
- Hall, C. M., Williams, A. M., & Lew, A. A. (2014). Tourism conceptualizations, disciplinarity, institutions, and issues. A. A. Lew, C. M. Hall ve A. M. Williams (Ed.), *Tourism* (ss. 3-24). Wiley Blackwell.

- Hall, M. C., & Müller, D. K. (2018b). Caravanning and mobile second homes. In *The Routledge handbook of second home tourism and mobilities* (pp. 291-297). Routledge.
- Hanam, K., Sheller, M., & Urry, J. (2006). Editorial: mobilities, immobilities and moorings, mobilities. *Mobilities*, 7(1), 1-22. <https://doi.org/10.1080/17450100500489189>
- Hannam, K. (2008). Tourism geographies, tourist studies and the turn towards mobilities. *Geography Compass*, 2(1), 127-139. <https://doi.org/10.1111/j.1749-8198.2007.00079.x>
- Hannam, K., & Halewood, C. (2006). European viking themed festivals: An expression of identity. *Journal of Heritage Tourism*, 1(1), 17-31. <https://doi.org/10.1080/17438730608668463>
- Hannam, K., Butler, G., & Paris, C. M. (2014). Developments and key issues in tourism mobilities. *Annals of Tourism Research*, 44, 171-185. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2013.09.010>
- Hardy, A., & Robards, B. (2015). The ties that bind: Exploring the relevance of neotribal theory to tourism. *Tourism Analysis*, 20(4), 443-454. <http://dx.doi.org/10.3727/108354215X14400815080686>
- Hardy, A., Gretzel, U., & Hanson, D. (2013). Travelling neo-tribes: Conceptualizing recreational vehicle users. *Journal of Tourism and Cultural Change*, 11(1-2), 48-60. <https://doi.org/10.1080/14766825.2013.783584>
- Hardy, A., Hanson, D., & Gretzel, U. (2012). Online representations of RVing neo-tribes in the USA and Australia. *Journal of Tourism and Cultural Change*, 10(3), 219-232. <https://doi.org/10.1080/14766825.2012.667415>
- Hardy, A., Wickham, M., & Gretzel, U. (2013). Neglected stakeholder groups: The pitfalls of tourism policy development. *Journal of Corporate Ownership and Control*, 11(1), 348-359.
- Harrison, D. (2017). Tourists, mobilities and paradigms. *Tourism Management*, 63, 329-337. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2017.07.002>
- Hassell, S., Moore, S. A., & Macbeth, J. (2015). Exploring the motivations, experiences and meanings of camping in national parks. *Leisure Sciences*, 37(3), 269-287. <https://doi.org/10.1080/01490400.2014.995325>
- Heidegger, M. (2002). Building dwelling thinking. In *Basic Writings*, ss. 347-363. Routledge.
- Hein, S. F., & Austin, W. J. (2001). Empirical and hermeneutic approaches to phenomenological research in psychology: A comparison. *Psychological Methods*, 4(1), 3-17.
- Hibbert, J. F., Dickinson, J. E. ve Curtin, S. (2013). Understanding the influence of interpersonal relationships on identity and tourism travel, *Anatolia*, 24(1), ss. 30-39.
- Hillman, W. (2013). Grey nomads travelling in Queensland, Australia: social and health needs. *Ageing & Society*, 33(4), 579-597. <https://doi.org/10.1017/S0144686X12000116>
- Hogg, M. A. (2011). Social Identity and the Psychology of Groups. *Handbook of self and identity* (Ed: M. R. Leary ve J. P. Tangney). Guilford Press, ss. 502-519.
- Hollander, J. (1991). It all depends. *Social Research*, 58(1), 31-49. <https://www.jstor.org/stable/40970629>

- Holloway, D. (2007). See Australia and die: Shifting discourses about gray nomads. *Tourism Culture & Communication*, 7(3), 161-168. <https://doi.org/10.3727/109830407782212475>
- Hottola, P. (2004). Culture confusion: Intercultural adaptation in tourism. *Annals of Tourism Research*, 31(2), 447-466. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2004.01.003>
- Hughes, H. (1997). Holidays and homosexual identity. *Tourism Management*, 18(1), ss. 3-7. [https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(96\)00093-3](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(96)00093-3)
- Hughson, J. (1999). A tale of two tribes: Expressive fandom in Australian Soccer's A- league. *Culture, Sport Society*, 2(3), 10-30. <https://doi.org/10.1080/14610989908721845>
- Jamal, T. B., & Everett, J. (2004). Resisting rationalisation in the natural and academic life-world: Critical tourism research or hermeneutic charity?. *Current Issues in Tourism*, 7(1), 1-19. <https://doi.org/10.1080/13683500408667970>
- Jenkins, R. (2014). *Social identity*. Routledge.
- Jobes, P. (1984). Old timers and new mobile lifestyles. *Annals of Tourism Research*, 11, 181-198. [https://doi.org/10.1016/0160-7383\(84\)90069-0](https://doi.org/10.1016/0160-7383(84)90069-0)
- Jones, D. L., Day, J., & Quadri-Felitti, D. (2013). Emerging definitions of boutique and lifestyle hotels: A Delphi study. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 30(7), 715-731. <https://doi.org/10.1080/10548408.2013.827549>
- Juniu, S. (2000). The impact of immigration: Leisure experience in the lives of South American immigrants. *Journal of leisure research*, 32(3), 358-381. <https://doi.org/10.1080/00222216.2000.11949921>
- Kabakçı-Yurdakul, I. (2016). *Nitel veri analizinin temelleri. Nitel veri analizinde adım adım Nvivo kullanımı* (Ed: I. Kabakçı-Yurdakul, C. Çolak ve N. Dulkadir- Yaman). Ankara: Anı Yayıncılık, ss. 1-20.
- Kannisto, P. (2014). *Global Nomads. Challenges of Mobility in the Sedentary World*. Tiburg: Tiburg University.
- Kannisto, P. (2016). Extreme mobilities: Challenging the concept of 'travel'. *Annals of Tourism Research*, 57, 220-233. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2016.01.005>
- Kannisto, P. (2018). Travelling like locals: Market resistance in long-term travel. *Tourism Management*, 67, 297-306. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2018.02.009>
- Kaufmann, V. (2014). Mobility as a tool for sociology. *Sociologica*, 8(1), 1-17. <https://www.rivisteweb.it/doi/10.2383/77046>
- Kaufmann, V. (2014). Mobility as a tool for sociology. *Sociologica*, 8(1), 1-17. <https://www.rivisteweb.it/doi/10.2383/77046>
- Keen, E. (1975). *A primer in phenomenological psychology*. ABD: University Press of America.
- Kennedy, E. H., Krahn, H., & Krogman, N. T. (2013). Downshifting: An exploration of motivations, quality of life, and environmental practices. *Sociological Forum*, 28(4), 764-783. <https://doi.org/10.1111/socf.12057>
- Koefoed, L., Christensen, M. D., & Simonsen, K. (2017). Mobile encounters: Bus 5A as a cross-cultural meeting place. *Mobilities*, 12(5), 726-739. <https://doi.org/10.1080/17450101.2016.1181487>

- Korpela, M. (2020). Searching for a countercultural life abroad: neo-nomadism, lifestyle mobility or bohemian lifestyle migration?. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 46(15), 3352-3369. <https://doi.org/10.1080/1369183X.2019.1569505>
- Korstanje, M. (2007). The origin and meaning of Tourism: Etymological study. *E-Review of Tourism Research*, 5(5), 100-108. http://agriflife.org/ertr/files/2012/09/185_a-5-5-3.pdf
- Kreusch, E. L. (2018). Contemporary circus mobilities. *Performance Matters*, 4(1-2), 93-98.
- Kriwoken, L., & Hardy, A. (2018). Neo-tribes and Antarctic expedition cruise ship tourists. *Annals of Leisure Research*, 21(2), 161-177. <https://doi.org/10.1080/11745398.2017.1286512>
- Lawler, S. (2015). Identity: sociological perspectives. John Wiley & Sons.
- Leiper, N. (1983). An etymology of “tourism”. *Annals of Tourism Research*, 10(2), 277-280. [https://doi.org/10.1016/0160-7383\(83\)90033-6](https://doi.org/10.1016/0160-7383(83)90033-6)
- Leivestad, H. H. (2018). Caravan cultures: Second homes on wheels. In *The Routledge handbook of second home tourism and mobilities* (pp. 298-305). Routledge.
- Lincoln, Y. S. ve Guba, E. G. (1985). Naturalistic inquiry. Kaliforniya: Sage Publications.
- Lisle, D. (2006). *The global politics of contemporary travel writing*. Cambridge University Press.
- Macbeth, J. (2000). Utopian tourists—cruising is not just about sailing. *Current Issues in Tourism*, 3(1), 20-34. <https://doi.org/10.1080/13683500008667864>
- Macmillan Dictionary (2022). Erişim Tarihi (01.05.2022) <https://www.macmillandictionary.com/dictionary/british/mobility>
- Maffesoli, M. (1996). *The time of the tribes: The decline of individualism in mass society*. Sage.
- Maffesoli, M. (2010). *Du nomadisme: Vagabondages initiatiques*. Editions Table Ronde.
- Mak, A. L. (2003). Negotiating identity: Ethnicity, tourism and Chinatown. *Journal of Australian Studies*, 27(77), ss. 93-100.
- Mallett, S. (2004). Understanding home: a critical review of the literature. *The Sociological Review*, 52(1), 62-89. <https://doi.org/10.1111/j.1467-954X.2004.00442.x>
- Maoz, D. (2007). Backpackers’ motivations the role of culture and nationality. *Annals of Tourism Research*, 34(1), 122-140. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2006.07.008>
- McIntyre, N., Williams, D., & McHugh, K. (Eds.). (2006). *Multiple dwelling and tourism: Negotiating place, home and identity*. Cabi.
- Mead, G. H. (1934). *Mind, self and society*. Chicago: University of Chicago Press.
- Medina, L. K. (2003). Commoditizing culture: Tourism and Maya identity. *Annals of Tourism Research*, 30(2), ss. 353-368.
- Meriç, S., Subaşı, A., & Şahin, S. (2021). Van Gölü Havzasının Glamping Turizmi Potansiyeli. *Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 53, 401-418. <https://doi.org/10.53568/yyusbed.1003697>
- Merriman, P. (2009). Mobility. R. Kitchin ve N. Thrift (Ed.), *International encyclopedia of human geography*, ss.134-43.

- Merriman, P. (2014). Roads. P. Adey, D. Bissell, K. Hannam, P. Merrima, & M. Scheller (Ed.). *The Routledge Handbook of Mobilities* (ss. 196-204). Routledge.
- Minina, A., & Holmqvist, J. (2021). Liquid, solid and in-between: service relationships in global mobility. *Consumption Markets & Culture*, 24(6), 575-595. <https://doi.org/10.1080/10253866.2021.1897580>
- Moustakas, C. (1994). *Phenomenological research methods*. Kaliforniya : Sage Publications.
- Murray, S. (2019). *Defining Freedom: An Ethnographic Study with American Vanlifers*.
- Nelson, K., & Minnery, J. (2008). Caravan parks as social housing: the tensions between public goals and private interests in Brisbane, Australia. *Planning, Practice & Research*, 23(4), 479-494. <https://doi.org/10.1080/02697450802522798>
- Netto, A. P. (2009). What is tourism? Definitions, theoretical phases and principles. *Philosophical Issues in Tourism*, 37, 43-62. <https://doi.org/10.21832/9781845410988>
- Noy, C. (2004) Performing identity: Touristic narratives of self-change. *Text and Performance Quarterly*, 24(2), ss. 115-138.
- Noy, C. (2012). Inhabiting the family-car: Children-passengers and parents-drivers on the school run. *Semiotica*, 2012(191), 309–333. <https://doi.org/10.1515/sem-2012-0065>
- Olçay, A., & Turhan, U. (2017). Türkiye'de glamping hizmeti veren işletmelerin sahip ve yöneticilerinin "yeni turizm trendi glamping" ile ilgili görüşleri (Muğla ve Antalya örneği). *Gaziantep University Journal of Social Sciences*, 16(4), 980-996.
- Olwig, K. F. (1999). Narratives of the children left behind: Home and identity in globalised Caribbean families. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 25(2), 267-284. <https://doi.org/10.1080/1369183X.1999.9976685>
- Oxford Advanced American Dictionary (2022). Erişim Tarihi (01.05.2022) https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/american_english/mobility?q=mobility
- Oxford Learner's Sözlüğü, <https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/english/identity?q=identity> (Erişim Tarihi: 15 Mayıs 2020)
- Parsons, J. (1977). *Social systems and the evolution of action theory*. New York: Free Press.
- Patterson, I., Pegg, S., & Litster, J. (2011). Grey nomads on tour: A revolution in travel and tourism for older adults. *Tourism Analysis*, 16(3), 283-294. <https://doi.org/10.3727/108354211X13110944387086>
- Patton, M. Q. (2014). *Nitel araştırma ve değerlendirme yöntemleri* (Çev: M. Bütün ve S. B. Demir). Ankara: Pegem Akademi.
- Pearce, P. L., & Wu, M. Y. (2018). A mobile narrative community: Communication among senior recreational vehicle travellers. *Tourist Studies*, 18(2), 194-212. <https://doi.org/10.1177/1468797617723469>
- Pernecky, T., & Jamal, T. (2010). (Hermeneutic) phenomenology in tourism studies. *Annals of Tourism Research*, 37(4), 1055-1075. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2010.04.002>
- Pocock, N., & McIntosh, A. (2013). Long-term travellers return, 'home'?. *Annals of Tourism Research*, 42, 402-424. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2013.02.015>

- Polkinghorne, D. E. (1989). Phenomenological research methods. *Existential-phenomenological perspectives in psychology* (Ed: R. S. Valle ve S. Halling). New York: Plenum Press, ss. 41-60.
- Popp, M., Schmude, J., Passauer, M., Karl, M., & Bauer, A. (2021). Why don't they travel? The role of constraints and motivation for non-participation in tourism. *Leisure Sciences*, 1-26. <https://doi.org/10.1080/01490400.2021.1922959>
- Prideaux, B., & Carson, D. (Eds.). (2010). *Drive tourism: Trends and emerging markets* (Vol. 17). Routledge.
- Prideaux, B., & McClymont, H. (2006). The changing profile of caravanners in Australia. *International Journal of Tourism Research*, 8(1), 45-58. <https://doi.org/10.1002/jtr.546>
- Prideaux, B., Wei, S., & Ruys, H. (2001). The senior drive tour market in Australia. *Journal of Vacation Marketing*, 7(3), 209-219. <https://doi.org/10.1177/135676670100700302>
- Pritchard, A., & Morgan, N. (2007). De-centring tourism's intellectual universe, or traversing the dialogue between change and tradition. In I. Ateljevic, A. Pritchard, & N. Morgan (Eds.), *The critical turn in tourism studies: Innovative research methodologies* (pp. 11–28). Amsterdam: Elsevier.
- Randell, R. (2020). No paradigm to mobilize: the new mobilities paradigm is not a paradigm. *Applied Mobilities*, 5(2), 206–223. <https://doi.org/10.1080/23800127.2018.1493063>
- Reed, R., & Greenhalgh, E. (2004). Caravan parks as a provider in the affordable housing market. *Property Management*, 22(5), 396-409. <https://doi.org/10.1108/02637470410570752>
- Reichenberger, I. (2018). Digital nomads—a quest for holistic freedom in work and leisure. *Annals of Leisure Research*, 21(3), 364-380. <https://doi.org/10.1080/11745398.2017.1358098>
- Richards, G. (2015). The new global nomads: Youth travel in a globalizing world. *Tourism Recreation Research*, 40(3), 340-352. <https://doi.org/10.1080/02508281.2015.1075724>
- Richards, G., & Wilson, J. (2004). Drifting towards the global nomad. G. Richards, & J. Wilson (Ed.), *The global nomad: Backpacker travel in theory and practice* (ss. 3-13). Channel View Publications.
- Rubin, H. J. ve Rubin, I. S. (2005). *Qualitative interviewing: the art of hearing data* (2. Baskı). Kaliforniya. : Sage Publications.
- Rykwert, J. (1991). House and home. *Social Research*, 58(1), 51–62. <https://www.jstor.org/stable/40970630>
- Sager, T. (2006). Freedom as mobility: Implications of the distinction between actual and potential travelling. *Mobilities*, 1(3), 465-488. <https://doi.org/10.1080/17450100600902420>
- Salazar, N. B. (2017). Key figures of mobility: an introduction. *Social Anthropology/Antropologie Sociale*, 25(1), 5-12. <https://doi.org/10.1111/1469-8676.12393>
- Sart, G. (2015). *Fenomenoloji ve yorumlayıcı fenomenolojik analiz. Nitel araştırma: Yöntem, teknik, analiz ve yaklaşımları* (Ed: F. N. Seggie ve Y. Bayyurt). Ankara: Anı Yayıncılık, ss. 70-81.

- Saunders, P. (1989). The meaning of 'home' in contemporary English culture. *Housing Studies*, 4(3), 177-192. <https://doi.org/10.1080/02673038908720658>
- Saunders, P., & Williams, P. (1988). The constitution of the home: towards a research agenda. *Housing Studies*, 3(2), 81-93. <https://doi.org/10.1080/02673038808720618>
- Schütz, A. (2018). *Fenomenoloji ve toplumsal ilişkiler* (Çev: A. Akan ve S. Kesikoğlu). Ankara: Heretik Yayıncılık.
- Scott, J. W. (1992). Multiculturalism and the politics of identity, 61, ss. 12-19.
- Seyfi, S., Hall, C. M., & Shabani, B. (2020). COVID-19 and international travel restrictions: the geopolitics of health and tourism. *Tourism Geographies*, 1-17. <https://doi.org/10.1080/14616688.2020.1833972>
- Sheller, M. (2004). Automotive emotions: Feeling the car. *Theory, Culture & Society*, 21(4-5), 221-242. <https://doi.org/10.1177/0263276404046068>
- Sheller, M. (2014). The new mobilities paradigm for a live sociology. *Current Sociology*, 62(6), 789-811. <https://doi.org/10.1177/0011392114533>
- Sheller, M., & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and planning A*, 38(2), 207-226.
- Siltanen, J. ve Stanworth, M. (1984). The politics of private woman and public man. In J. Siltanen and M. Stanworth (Eds.), *Women and the public sphere*. London: Hutchinson.
- Silver, C., & Lewins, A. (2007). *Using software in qualitative research: A step-by-step guide*. Büyük Britanya: Sage Publications.
- Simmel, G. (1997). Simmel on Culture. Frisby, D. and Featherstone, M. (Eds.). London: Sage.
- Simpson, D. (2008). Nomadic urbanism: the senior full-time recreational vehicle community. *Interstices: Journal of Architecture and Related Arts*, 34-46. [file:///C:/Users/user/Downloads/343-Article%20Text-504-1-10-20190305%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/user/Downloads/343-Article%20Text-504-1-10-20190305%20(2).pdf)
- Sixsmith, J. (1986). The meaning of home: An exploratory study of environmental experience. *Journal of Environmental Psychology*, 6, 281-298. [https://doi.org/10.1016/S0272-4944\(86\)80002-0](https://doi.org/10.1016/S0272-4944(86)80002-0)
- Skeggs, B. (2004). *Class, self, culture*. Routledge.
- Smith, M., Macleod, N., & Robertson M. H. (2010). Key concepts in tourist studies. Sage.
- Smith, S. G. (1994). The essential qualities of a home. *Journal of Environmental Psychology*, 14, 31-46. [https://doi.org/10.1016/S0272-4944\(05\)80196-3](https://doi.org/10.1016/S0272-4944(05)80196-3)
- Somerville, P. (1989). Home sweet home: A critical comment on Saunders and Williams. *Housing Studies*, 4(2), 113-118. <https://doi.org/10.1080/02673038908720649>
- Somerville, P. (1997). The social construction of home. *Journal of Architectural and Planning Research*, 14(3), 226-245. <https://www.jstor.org/stable/43030210>
- Spencer, R., Pryce, J. M., & Walsh, J. (2014). *Philosophical approaches to qualitative research. The Oxford handbook of qualitative research* (Ed: P. Leavy). ABD: Oxford University Press, pp. 81-98.

- Stone, I., & Stubbs, C. (2007). Enterprising expatriates: lifestyle migration and entrepreneurship in rural southern Europe. *Entrepreneurship and regional development*, 19(5), 433-450. <https://doi.org/10.1080/08985620701552389>
- Sussman, N. M. (2000). The dynamic nature of cultural identity throughout cultural transitions: Why home is not so sweet. *Personality and social psychology review*, 4(4), 355-373. https://doi.org/10.1207/S15327957PSPR0404_5
- Tajfel, H. ve Turner, J. C. (1979). An integrative theory of intergroup conflict. The social psychology of intergroup relations (Ed: W. G. Austin ve S. Worchel). Monterey, CA: Brooks/Cole, ss. 33–47.
- The Britannica Dictionary (2022). Erişim Tarihi (01.05.2022) <https://www.britannica.com/dictionary/eb/qa/-House-and-Home->
- Thomas, L. (2008). Alternative realities: Downshifting narratives in contemporary lifestyle television. *Cultural Studies*, 22(5), 680-699. <https://doi.org/10.1080/09502380802245936>
- Thrift, N. (1996). *Spatial formations (Vol. 42)*. Sage.
- Tuan, Y. F. (1974). *Topophilia: A study of environmental perception, attitudes and values*. Prentice Hall.
- Tucker, A. (1994). In search of home. *Journal of Applied Philosophy*, 11(2), 181-187. <https://doi.org/10.1111/j.1468-5930.1994.tb00107.x>
- Turner, J. C., Hogg, M. A., Oakes, P. J., Reicher, S. D. ve Wetherell, M. S. (1987). Rediscovering the social group: A self-categorization theory. Oxford, UK: Blackwell.
- Turner, V. (1974). *Dramas, fields and metaphors: Symbolic action in human society*. Ithaca, NY: Cornell University Press.
- Türktarhan, G., Toker, A., & Kozak, N. The roots of tourism: Hippies. *Journal of Multidisciplinary Academic Tourism*, 7(2), 85-94. <https://doi.org/10.31822/jomat.2022-7-2-85>
- UNWTO (United Nations World Tourism Organization) (2008). <https://www.e-unwto.org/doi/epdf/10.18111/9789284413560> Erişim Tarihi: 23.11.2022
- UNWTO (United Nations World Tourism Organization) (2022). <https://www.unwto.org/glossary-tourism-terms> Erişim Tarihi: 23.11.2022
- Uriely, N., Yonay, Y., & Simchai, D. (2002). Backpacking experiences: A type and form analysis. *Annals of Tourism Research*, 29(2), 520-538. [https://doi.org/10.1016/S0160-7383\(01\)00075-5](https://doi.org/10.1016/S0160-7383(01)00075-5)
- Urry, J. (2000). *Sociology beyond societies: Mobilities for the twenty-first century*. London: Routledge.
- Urry, J. (2002). Mobility and proximity. *Sociology*, 36(2), 255-274. <https://doi.org/10.1177/0038038502036002002>
- Urry, J. (2003). *Global complexity*. Polity.
- Van Den Abbeele, G. (1992). *Travel as metaphor: From Montaigne to Rousseau*. ABD, Minneapolis: University of Minnesota Press.

- Wang, D., Kirillova, K., & Lehto, X. (2020). Tourism mobilities through time in China: a developmental and holistic lens. *Journal of Travel Research*, 59(6), 1073-1090. <https://doi.org/10.1177/0047287519871106>
- Wardhaugh, J. (1999). The unaccommodated woman: Home, homelessness and identity. *The Sociological Review*, 47(1), 91-109. <https://doi.org/10.1111/1467-954X.00164>
- Wassler, P., & Kirillova, K. (2019). Hell is other people? An existential-phenomenological analysis of the local gaze in tourism. *Tourism Management*, 71, 116-126. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2018.10.005>
- Welk, P. (2004). 5. The Beaten Track: Anti-Tourism as an Element of Backpacker Identity Construction. In *The global nomad* (pp. 77-91). Channel View Publications.
- Westerhausen, K. (2002). *Beyond the beach: an ethnography of modern travellers in Asia*. White Lotus Co. Ltd.
- White, N. R., & White, P. B. (2004). Travel as transition: Identity and place. *Annals of Tourism Research*, 31(1), 200-218. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2003.10.005>
- Wildish, B., Kearns, R., & Collins, D. (2016). At home away from home: Visitor accommodation and place attachment. *Annals of Leisure Research*, 19(1), 117-133. <https://doi.org/10.1080/11745398.2015.1037324>
- Williams, A. M., & Hall, C. M. (2000). Tourism and migration: new relationships between production and consumption. *Tourism Geographies*, 2(1), 5-27. <https://doi.org/10.1080/146166800363420>
- Williams, A. M., & Hall, C.M. (2002). Tourism, migration, circulation and mobility: the contingencies of time and place. C. M. Hall and A. M. Williams (Ed.). *Tourism and migration: New relationships between consumption and production* (ss. 1-52). Dordrecht, Kluwer.
- Williams, A. M., Shaw, G., & Greenwood, J. (1989). From tourist to tourism entrepreneur, from consumption to production: evidence from Cornwall, England. *Environment and Planning A*, 21(12), 1639-1653. <https://doi.org/10.1068/a211639>
- Williams, D. R., & Van Patten, S. R. (2006). Home and away? Creating identities and sustaining places in a multi-centred world. *Multiple dwelling and tourism: Negotiating place, home and identity*, 32-50. Cabi.
- Williamson, J., Hassanli, N., & Grabowski, S. (2022). OzNomads: A case study examining the challenges of COVID-19 for a community of lifestyle travellers. *Current Issues in Tourism*, 25(2), 232-246. <https://doi.org/10.1080/13683500.2021.1928009>
- Woodward, K. (2005). *Questioning identity: gender, class, nation*. Routledge.
- Wu, K. M. (1993). The other is my hell; the other is my home. *Human Studies*, 16, 193-202. <https://www.jstor.org/stable/20010995>
- Wu, M. Y., & Pearce, P. L. (2014). Chinese recreational vehicle users in Australia: A netnographic study of tourist motivation. *Tourism Management*, 43, 22-35. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2014.01.010>
- Wu, M. Y., & Pearce, P. L. (2017). Understanding Chinese overseas recreational vehicle tourists: A netnographic and comparative approach. *Journal of Hospitality & Tourism Research*, 41(6), 696-718. <https://doi.org/10.1177/1096348014550869>

- Xue, H., Newman, J. I., & Du, J. (2019). Narratives, identity and community in esports. *Leisure Studies*, 38(6), 845– 861. <https://doi.org/10.1080/02614367.2019.1640778>.
- Yang, P., Xu, H., & Hannam, K. (2022). A touristic habitation: automobilities of Chinese driving tourists. *Tourism Geographies*, 1-21. <https://doi.org/10.1080/14616688.2022.2046148>
- Yeoman, I., & McMahon-Beattie, U. (2020). Turning points in tourism's development: 1946-2095, a perspective article. *Tourism Review*, 75(1), 86-90. <https://doi.org/10.1108/TR-05-2019-0202>
- Yetgin Akgün, D., & Ünal, İ. (2021). Glamping işletmelerine ilişkin tripadvisor'daki çevrim içi yorumların içerik analizi ile değerlendirilmesi. *Journal of Gastronomy, Hospitality, and Travel*, 4(2), 199-214. <https://doi.org/10.33083/joghat.2021.68>
- Yıldırım, G., & Erkiş, E. (2019). An overview of glamping tourism within the context of the middle east tourism: the case of Turkey. *Journal of Recreation and Tourism Research*, 6(4), 475-489. <https://doi.org/10.31771/jrtr.2019.48>
- Yu, X., Kim, N., Chen, C. C., & Schwartz, Z. (2012). Are you a tourist? Tourism definition from the tourist perspective. *Tourism Analysis*, 17(4), 445-457. <https://doi.org/10.3727/108354212X13473157390687>
- Zhang, H., & Su, X. (2020). Lifestyle migration and the (un) making of ideal home. *Geoforum*, 115, 111-119. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2020.07.001>
- Zorlu, K., Tuncer, M., & Taşkın, G. A. (2022). The effect of COVID-19 on tourists' attitudes and travel intentions: an empirical study on camping/glamping tourism in Turkey during COVID-19. *Journal of Hospitality and Tourism Insights*, (ahead-of-print). I <https://doi.org/10.1108/JHTI-02-2022-0069>

EKLER

EK 1: Tam Zamanlı Karavancılar için Görüşme Formu GÖRÜŞME SORULARI

Katılımcı Demografisi ve Hareketlilik Özellikleri

1. Kendinizi tanıtır mısınız? (Cinsiyet, Yaş, Eğitim Durumu, Meslek, Medeni Durum)
2. Karavanınızda birlikte yaşadığınız kişi(ler) kim(ler)dir?
3. Karavanla bir yerde sabit kalma süreniz nedir?
4. Karavanla kalmayı tercih ettiğiniz yerler nerelerdir?

Görüşme Soruları

1. Karavanda yaşamaya nasıl ve ne zaman karar verdiniz? Bu kararı verirken nereden ya da kimlerden bilgi/ilham aldınız?
2. Karavanda yaşamaya başladığınız ilk zamanlarınızı hatırlıyor musunuz? Bu ilk deneyiminizden kısaca bahsedebilir misiniz?
3. Karavanda yaşamaya başladığınız/sizi mutlu eden ve sevmediğiniz/olumsuz yönleri (varsa) nelerdir?
4. Karavanda yaşamak sizde ve hayata bakışınızda ne tür değişimlere neden oldu?
5. Çevrenizdekiler bu yaşam deneyimiyle ilgili (tanıdıklarınız ve tanımadıklarınız) sizi nasıl görüyor? Size yönelik görüşleri/tepkileri nelerdir? Bununla ilgili bir anekdotunuz varsa paylaşabilir misiniz?
6. Karavanınızı sabit bir evle kıyasladığınızda neler söyleyebilirsiniz?
7. Karavanda yaşarken keşke sabit bir evde olsaydım dediğiniz zamanlar oldu mu? Olduysa ne tür durumlarda böyle düşündünüz? Bu konudaki duygularınızı bizimle paylaşır mısınız?
8. Şu anki yaşamınızı değerlendirdiğinizde ideal ev fikrinize ne kadar yakın hissediyorsunuz? (Düşlediğiniz ideal ev fikri şu anki yaşamınızla benzer mi?)
9. Yakın bir gelecekte tekrar sabit bir evde yaşamayı düşünüyor musunuz/planlıyor musunuz?
10. Diğer karavancılarla karşılaşıyor musunuz? Genel olarak nerelerde karşılaşıyorsunuz?
 - Onlarla bir arada olmak sizin için ne ifade ediyor? Onlarla birlikte olmaktan hoşlanıyor musunuz ya da onların varlığından rahatsızlık duyuyor musunuz?
 - Karşılaşmalarınız sırasında birbirinizle yardımlaşıyor musunuz? Eğer yardımlaşıyorsanız hangi konularda yardımlaşıyorsunuz?
 - Karşılaşmalarınız sırasında birlikte vakit geçiriyor musunuz? Eğer geçiriyorsanız neler yapıyorsunuz?
11. Sürekli olarak görüştüğünüz karavancılar varsa onlarla neler yapıyorsunuz? Anlatır mısınız?
12. Karavancılıkla ilgili herhangi bir derneğe üye misiniz? Üye olmanın sizin için önemi/anlamı nedir?

EK 2: Yarı Zamanlı Karavancılar için Görüşme Formu

GÖRÜŞME SORULARI

Katılımcı Demografisi ve Hareketlilik Özellikleri

1. Kendinizi tanıtır mısınız? (Cinsiyet, Yaş, Eğitim Durumu, Meslek, Medeni Durum)
2. Karavanınızda birlikte yaşadığınız kişi(ler) kim(ler)dir?
3. Karavanla bir yerde sabit kalma süreniz nedir?
4. Karavanla kalmayı tercih ettiğiniz yerler nerelerdir?

Görüşme Soruları

1. Karavanda seyahat etmeye nasıl ve ne zaman karar verdiniz? Bu kararı verirken nereden ya da kimlerden bilgi/ilham aldınız?
2. Karavan seyahatleriniz ile ilgili ilk deneyiminiz nasıldı? Kısaca bahseder misiniz?
3. Karavanda seyahat etmenin sevdiğiniz/sizi mutlu eden ve sevmediğiniz/olumsuz yönleri (varsa) nelerdir?
4. Karavanda seyahat etmek sizde ve hayata bakışınızda ne tür değişimlere neden oldu?
5. Çevrenizdekiler bu seyahat deneyimiyle ilgili (tanıdıklarınız ve tanımadıklarınız) sizi nasıl görüyor? Size yönelik görüşleri/tepkileri nelerdir? Bununla ilgili bir anekdotunuz varsa paylaşabilir misiniz?
6. Karavanınızı ikinci bir ev olarak düşündüğünüzde bu evi sabit evle kıyaslamınızı istesek neler söyleyebilirsiniz?
7. Karavanda seyahat ederken hangi durumlarda (olumlu ve/veya olumsuz) sabit eviniz aklınıza gelir? Böyle zamanlarda nasıl hissedersiniz?
8. Döneceğiniz sabit bir evin olması size ne hissettiriyor/neler düşündürüyor?
9. Şu anki yaşamınızı değerlendirdiğinizde ideal ev fikrinize ne kadar yakın hissediyorsunuz? (Düşlediğiniz ideal ev fikri şu anki yaşamınızla benzer mi?)
10. Diğer karavancılarla karşılaşıyor musunuz? Genel olarak nerelerde karşılaşıyorsunuz?
 - Onlarla bir arada olmak sizin için ne ifade ediyor?
 - Karşılaşmalarınız sırasında birbirinizle yardımlaşıyor musunuz? Eğer yardımlaşıyorsanız hangi konularda yardımlaşıyorsunuz?
 - Karşılaşmalarınız sırasında birlikte vakit geçiriyor musunuz? Eğer geçiriyorsanız ne tür aktiviteler yapıyorsunuz?
11. Sürekli olarak görüştüğünüz karavancılar varsa onlarla neler yapıyorsunuz? Anlatır mısınız?
12. Karavancılıkla ilgili herhangi bir derneğe üye misiniz? Üye olmanın sizin için önemi/anlamı nedir?

EK 3: Etik Kurulu Kararı

Evrak Kayıt Tarihi: 11.01.2022

Protokol No: 247136

Tarih: 27.01.2022



ANADOLU ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL VE BEŞERÎ BİLİMLER BİLİMSEL ARAŞTIRMA VE YAYIN ETİĞİ KURULU
KARAR BELGESİ

ÇALIŞMANIN TÜRÜ:	Doktora Tez Çalışması
KONU:	Sosyal Bilimler
BAŞLIK:	Ev Olgusunun Karavanla Yeniden İnşası: Bir Karma Yöntemler Araştırması
PROJE/TEZ YÜRÜTÜCÜSÜ:	Prof. Dr. Medet YOLAL
TEZ YAZARI:	Seda SÖKMEN
ALT KOMİSYON GÖRÜŞÜ:	-
KARAR:	Olumlu
Prof. Dr. Saime ÖNCE (Başkan-İkt. ve İdari Bil. Fak.)	
Prof. Dr. M. Erkan ÜYÜMEZ (Başkan Yardımcısı -İkt. ve İdari Bil. Fak.)	Prof. Dr. Fatime GÜNEŞ (Edebiyat Fak.)
Prof. Dr. Yıldız UZUNER (Eğitim Fak.)	Prof. Dr. İbrahim Cemil ULUKAN (Açıköğretim Fak.)
Prof. Dr. Handan DEVECİ (Eğitim Fak.)	KATILMADI Prof. Dr. Erkan YÜKSEL (İletişim Bil. Fak.)

EK 4: Araştırma Gönüllü Katılım Formu

ARAŞTIRMA GÖNÜLLÜ KATILIM FORMU

Bu çalışma, Ev Olgusunun Karavanla Yeniden İnşası: Bir Karma Yöntemler Araştırması başlıklı bir araştırma çalışması olup doktora tezi kapsamında yaşamlarının tamamını ya da bir kısmını karavanda geçiren bireylerin gezgin yaşam şekillerini ve bu deneyimlerini anlamlandırma amacını taşımaktadır. Çalışma, Dr. Öğr. Üyesi Aysel KAYAOĞLU danışmanlığında Araş. Gör. Seda Sökmen tarafından yürütülmektedir ve araştırma sonuçları ile karavanda yaşamın doğasıyla ve turizm için önemiyle ilgili farkındalığı arttıracak bir model ortaya konacaktır.

Bu çalışmaya katılımınız gönüllülük esasına dayanmaktadır.

- Çalışmanın amacı doğrultusunda, görüşme yapılarak sizden veriler toplanacaktır.
- Çalışmaya destek veri sağlaması adına Youtube kanalınızdaki videolar analiz edilecektir.
- İsminizi yazmak ya da kimliğinizi açığa çıkaracak bir bilgi vermek zorunda değilsiniz/araştırmada katılımcılar gizli tutulacaktır.
- Araştırma kapsamında toplanan veriler, sadece bilimsel amaçlar doğrultusunda kullanılacak, araştırmanın amacı dışında ya da bir başka araştırmada kullanılmayacak ve gerekmesi halinde, sizin (yazılı) izniniz olmadan başkalarıyla paylaşılmayacaktır.
- İstemeniz halinde sizden toplanan verileri inceleme hakkınız bulunmaktadır.
- Sizden toplanan veriler saklı tutma yöntemi ile korunacak ve araştırma bitiminde arşivlenecek veya imha edilecektir.
- Veri toplama sürecinde/süreçlerinde size rahatsızlık verebilecek herhangi bir soru/talep olmayacaktır. Yine de katılımınız sırasında herhangi bir sebepten rahatsızlık hissederseniz çalışmadan istediğiniz zamanda ayrılabilirsiniz. Çalışmadan ayrılmanız durumunda sizden toplanan veriler çalışmadan çıkarılacak ve imha edilecektir.

Gönüllü katılım formunu okumak ve değerlendirmek üzere ayırdığınız zaman için teşekkür ederim. Çalışma hakkındaki sorularınızı Anadolu Üniversitesi Turizm İşletmeciliği Bölümü'nde Araştırma Görevlisi olan Seda Sökmen'e aşağıdaki iletişim bilgilerini kullanarak yöneltebilirsiniz.

Araştırmacı Adı: Seda SÖKMEN

E-posta:

Cep Telefonu:

Bu çalışmaya tamamen kendi rızamla, istediğim takdirde çalışmadan ayrılabileceğimi bilerek verdiğim bilgilerin bilimsel amaçlarla kullanılmasını kabul ediyorum.

(Lütfen bu formu doldurup imzaladıktan sonra veri toplayan kişiye veriniz.)

Katılımcı Ad ve Soyadı:

İmza:

Tarih: