

Turistik Tren Yolculuklarına Nostaljik Yaklaşım: Doğu, Güney Kurtalan Ve Van Gölü Ekspresleri

Serhat BİNGÖL^a



Meryem AKOĞLAN KOZAK^b



^a Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi, Uygulamalı Bilimler Fakültesi, Bilecik/ Türkiye.(serhat.bingol@bilecik.edu.tr)

^b Anadolu Üniversitesi, İşletme Fakültesi, Eskişehir/ Türkiye.(mkozak@anadolu.edu.tr)

ÖZ

Makale Geçmişi

Gönderim Tarihi:

17.07.2020

Kabul Tarihi:

25.08.2020

Anahtar Kelimeler

Nostaljik Trenler

Tren Yolculukları

Doğu Ekspresi

Güney Kurtalan Ekspresi

Van Gölü Ekspresi

Makale Kategorisi: Araştırma Makalesi

Dünyadaki örneklerine benzer olarak, uzun rotalara sahip olan Doğu, Güney Kurtalan ve Van Gölü Ekspresleri, dünden bugüne Türkiye’de önemli güzergâhlar arasında hareket eden nostaljik tren hatlarıdır. Bugünlerde bu trenler, uzun mesafeli ve az bilinen yörelere turistik deneyim amacıyla kullanılmaya başlanmıştır. Bu çalışma, yeni yeni gelişme gösteren bu yolculuklarda yaşanan deneyimleri öğrenmek ve bu deneyimleri daha fazla “hoş zamanlar” haline getirmek için yapılacakların belirlenmesi amacıyla hazırlanmıştır. Elde edilecek bulgular, Türkiye iç turizmde her geçen gün ivme kazanan “tren gezileri” ve “tren yolculukları” hakkında yol gösterici ve geliştirici ipuçları vermesi bakımından önemlidir. Araştırma, Doğu, Güney Kurtalan ve Van Gölü Ekspreslerindeki turistik amaçlı yolculuklar kapsamında yürütülmüştür. Araştırmaya katılan kişilerin belirlenmesinde kartopu tekniği kullanılmıştır. Bu amaçla 3 Mart 2020 tarihinde Facebook, Instagram, WhatsApp, YouTube ve Twitter üzerinden yapılan tamamlarda ilk olarak iki kişiye, sonrasında 17 kişiye ulaşılmıştır. Ulaşılabilen toplam 17 kişi ile (8 Mart-28 Mart 2020) “Zoom” üzerinden görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Bu görüşmelerle 51 kişinin daha sosyal medya hesaplarına ulaşılmıştır. Sonrasında, ulaşılan 51 katılımcıya belirlenen internet ortamlarından görüşme soruları gönderilmiştir. İnternet ortamında yürütülen veri toplama süreci 13 Haziran 2020 tarihinde tamamlanmıştır. Elde edilen veriler öncelikle deşifre edilerek, sorular itibarıyla içerik analizi yapılmıştır. İçerik analizi MAXQDA programı ile gerçekleştirilmiştir. Tren yolculuklarının yolda olmak, kültür, nostalji, manzara, sosyal medya, ucuzluk nedenleri ile tercih edildiği ortaya çıkmıştır. Tren yolculuklarına katılmadaki engeller ya da ertelemeler ise zaman, maddi gerekçeler, uzun güzergâh ve trenlere ulaşılabilirlik olarak belirlenmiştir. Katılımcılar, bilet fiyatlarından memnun iken hizmet kalitesini düşük, tarifeleri ve aktiviteleri yetersiz bulmaktadırlar. Tren yolculuklarının olmazsa olmazları; neşeli ortam, manzara, yataklı vagon ve aktiviteler olarak belirlenirken, yemek çeşitlerinin fazla olması ve alkollü-alkolsüz içki çeşitlerinin sunulması ile duraklarda uzun aralar verilmesi, beklenen diğer hizmetler olarak belirlenmiştir.

ABSTRACT

Article History

Received

17.07.2020

Accepted:

25.08.2020

Keywords

Nostalgic Trains

Train Travel

Doğu Express

Güney Kurtalan Express

Van Gölü Express

Article Type: Research Paper

Similar to the example in the world, having long routes Doğu, Güney Kurtalan and Van Gölü Express the nostalgic trend line from yesterday to today are moving between important routes in Turkey. Nowadays, these trains are being used for touristic experience in long-distance and lesser known regions. This study has been prepared to learn the experiences in these newly developing travels and to determine what to do to make these experiences more “pleasant times”. Train travels in Turkey gained momentum with each passing day. Therefore, the research was carried out within the scope of touristic train travels which are Doğu, Güney Kurtalan and Van Gölü Expresses. Snowball technique was used to identify the people participating in the research. For this purpose, on March 3, 2020, two participants were reached first and then 17 participants in the search made on Facebook, Instagram, WhatsApp, YouTube, and Twitter. Face-to-face interviews were made with 17 participants (8 March-28 March 2020) accessible through “Zoom”. Social media accounts of 51 more participants were reached through these interviews. Afterwards, interview questions were sent to these 51 participants from the determined internet networks. The data collection process carried out on the internet was completed on June 13, 2020. The data obtained were first uncovered, and content analysis was made according to the questions. Content analysis was carried out with the MAXQDA. It has been revealed that train travels are preferred due to being on the road, culture, nostalgia, landscape, social media, and cheapness. The obstacles or delays in participating in train travels are determined as time, financial reasons, budget and accessibility to trains. While the participants are satisfied with the ticket prices, they find the service quality low and the schedule and activities inadequate. The necessity of train travels is determined as the cheerful atmosphere, landscape, sleeping wagon and activities.

***Sorumlu Yazar/ Corresponding Author:** Serhat BİNGÖL

E-Posta: serhat.bingol@bilecik.edu.tr

Önerilen Atf/ Suggested Citation: Bingöl, S. ve Kozak-Akoğlan, M. (2020). Turistik Tren Yolculuklarına Nostaljik Yaklaşım: Doğu, Güney Kurtalan Ve Van Gölü Ekspresleri. *Journal of Recreation and Tourism Research*, 7 (3), 325-349.

1. Giriş

Urry (2000), insanların neden seyahat ettiğini tartışırken, dört farklı seyahat biçiminin üzerinde durmuştur. Tüketicilere ulaştırılan nesnelere fiziksel hareketi olarak tanımlanan *nesnelere seyahati*, insanların fiziksel seyahatlerini kısıtlayan hareketlerdir. Bir diğer seyahat biçimi olarak ortaya konulan *yaratıcı seyahat* ise karşılaşılan mekânların ve insanların, televizyon, bilgisayar veya telefon görüntüleri yoluyla başka bir yere taşınması olarak açıklanmıştır. Teknoloji ile birlikte ortaya çıkan *sanal seyahat*, internet ortamında gerçek zamanlı olarak seyahat etmek ve bu nedenle coğrafi ve sosyal mesafeyi aşmak şeklinde belirtilmiştir. Son olarak insanların yer değiştirmesi olarak açıklanan *fiziksel seyahatler* ise hareket halinde olmanın birçok kişinin “yaşam tarzı” haline gelmesini konu edinmektedir. Günümüz toplumlarında *yaratıcı ve sanal seyahatlerin* önemi göz önüne alındığında, hâlâ neden artan miktarda *fiziksel seyahatlerin* mevcut olduğu tartışılmaktadır. Özellikle fiziksel hareketin riskleri, belirsizlikleri ve sıkıntıları ile uğraşmanın zorluklarına rağmen seyahat edilmesi, bu tartışmaların canlı kalmasını sağlamaktadır.

Tüm sosyal yaşam tarzları, yakınlık ve uzaklık ile ilgili coğrafi mesafeleri birbirine bağlayan fiziksel, yaratıcı ve sanal seyahat ile nesnelere seyahati, hareketlilik biçimlerini incelemeyi gerektiren kombinasyonları içermektedir (Urry, 2002). Temel anlamda diğer gezginler ile birlikte bulunmak ve sosyal yaşamdaki değişimler, seyahat etmeyi gerekli hale getirmektedir. Boden ve Molotch (1994: 262) fiziksel seyahatlerin, insanların birbirleriyle etkileşimi sağlayan sosyal ilişkilere temel olduğunu belirtmişlerdir. Bu nedenle, sanal seyahatin, fiziksel seyahatin yerini alamayacağını savunmuştur. Fiziksel hareketlilik, sadece basit sosyalleşmekten ziyade, beden dilini, duygu durumunu, ses tonunu, konuşma tarzını, sessizliklerini, geçmiş tarihlerini ve eylemleri içermektedir. Aynı şekilde beraber vakit geçiren insanlar, birbirlerine dokunabilmekte, karmaşık ve kültürel açıdan değişken hislere bürünebilmektedirler.

Gezginler bir araya gelmek için bir yerlere seyahat ederek, her biri, etkileşim süreci boyunca bir arada kalmayı taahhüt etmektedirler. Dahası, gezginler yalnızca birileriyle yüz yüze iletişim kurduklarını hissetmekle kalmaz, aynı zamanda doğrudan giderek, yeni mekânlar tanımak istemektedirler. Kendileri için orada olmak önemlidir ve doğrudan deneyimlenmesi gerekmektedir. Bir hostelde konaklamak, doğada yürümek, tırmanış yapmak, fotoğraflar çekmek veya tren yolculuğu yapmak, bu etkileşim sürecinin bir parçasıdır. Bu nedenle, fiziksel olarak görmek, dokunmak, duymak, koklamak ve hissetmek gibi duyular ile birlikte var olmak, bireylerin duygu yoğunluğu için oldukça önemlidir.

Perry vd., (2001) hareketliliği, temel anlamda seyahat ile özdeşleştirmiştir. Kristoffersen ve Ljungberg (2000) benzer şekilde, hareketlilik ile akla gelen ziyaret, gezinme ve seyahat kavramlarının ayırt edilmesi gerektiğini ve buradaki odak nokta olan tren yolculuklarının, hareketlilik çerçevesinde seyahat kavramı ile ilişkili olduğunu savunmuşlardır. Hareketlilik biçimi olarak yolcular, *tren içinde sabit durumdayken aynı zamanda trenin ilerlemesiyle hareketli durumdadırlar*. Turistik tren yolculukları, günlük hareketliliğin aksine, yalnızca mesafeyi aşmanın ve ulaşmanın değil, aynı zamanda çeşitli manzaraları yaşamının ve deneyimlemenin bir yoludur. Tren yolculukları, genel olarak turizm deneyimlerinin görsel doğasını (Urry, 1990) ve tüm duylara hitap etme ayrıcalığını (Larsen, 2001) sunmaktadır.

Demiryolları turizm tarihinde önemli bir rol oynamış ve insanlara farklı noktalara seyahat etme imkânı sunmuştur. Demiryolları, dünyanın birçok yerinde önemli bir seyahat alternatifi olmaya devam ederken, aynı zamanda önemli bir kültürel miras ve deneyim kaynağıdır (Henderson, 2011). Demiryolları ve turizm arasında, turist talebinin coğrafi dağılımına yönelik bir araç olmak ve turistlerin çıkış ve varış noktalarını en eski turizm sistemlerinden biri ile birbirine bağlamak gibi güçlü bir ilişki vardır. Halsall (2001) çok sayıda insanın, korunmuş tarihi ulaşım türlerini görmekten ve bu ulaşım araçları ile seyahat etmekten keyif aldığına, buharlı trenlerin ve demiryollarının imge ve duygularla nostaljik anıları yeniden yarattığına değinmektedirler. Benzer biçimde Wallace (2006), endüstriyel bir geçmişi bulunan, buharlı lokomotiflerin estetik güzelliğine olan ortak ilgiye ve korunması gereğine dikkat çekmektedir. Allis vd. (2016) ise Arjantin, Brezilya, Şili ve Ekvator'da kullanılan eski tarza sahip turistik trenlerin (buharlı lokomotif ve ahşap vagon), kültürel unsurlara öncelik verme eğiliminde olduklarından bahsetmektedir.

Blancheton ve Marchi (2013), demiryolu turizmi için geçmişten günümüze üç sistemli bir yapı ortaya koymuştur. Eğlence, merak ve keşifle bağlantılı ilk demiryolu turizmi biçimi, 1870'lerde gezginlerin dağlık ve kıyı manzaralarını arayışlarında ortaya çıkmıştır. 1950'lerden başlayarak, kitle turizminin gelişmesiyle birlikte, kültür meraklılarının eski trenleri nostalji için tercih etmesi, ikinci bir demiryolu turizmi türü geliştirmiştir. Son olarak, 1980'lerden bu yana, yerel demiryolları ve lüks trenler gibi keşif, kültür ve nostaljiyi birleştiren günümüz demiryolu turizmi türü ortaya çıkmıştır. Böylece, demiryolu turizmi, keşif, merak, nostalji ve rahat seyahat etmekten, tarihin tadını çıkarmaya kadar gittikçe artan deneyimlerle zenginleşmiştir. Bu kapsamda incelendiğinde demiryolları, dünyanın dört bir yanındaki pek çok yerde turistlerin demiryolu deneyimini yaşamaları için özel fırsatlar

sunmaktadır. Bu yolculuklarda gezginler, manzaraları izlemenin yanı sıra, seyahat ile ilgili bilgileri arayış ve diğer gezginler ile etkileşim halindedirler (Van Hagen vd., 2017).

Thomas Cook'un 1841 yılında İngiltere'de bulunan Leicester-Loughborough şehirleri arasında yaklaşık 400 kişi ile yaptığı ilk tren gezisinin hikâyesi, bir efsaneye dönüşmüştür (Armstrong ve Williams, 2005). Neredeyse iki asırlık bir geçmişe sahip olan bu ilk seyahat, turizm ve trenler için dönüm noktası olmuştur. Trenler, o dönemlerde taşıdıkları özelliklerden ötürü belli bir kitleye değil her kesimden bireye hitap eden ulaşım araçları olmuştur (Özgüneş ve Bozok, 2018). Trenlerin sunduğu hizmetler ve çekici rotalar ile özellikle İsviçre, Avusturya, Fransa ve Rusya ön plana çıkmaktadır.

Dünyada turistlerin ilgi gösterdiği tren yolculuklarından en önemlilerinden biri Trans Sibirya Demiryolu'dur (Alkan, 2018). Bu yolculuk ile Rusya'nın batısından yola çıkan biri, Sibirya, Doğu Rusya, Moğolistan, Çin ve Japonya Denizi'ne kadar ulaşabilmektedir. Rusya'nın başkenti olan Moskova'dan yola çıkan Trans Sibirya Treni, ülkenin en doğusunda yer alan ve Kuzey Kore ile Çin sınırlarını yakınlarında konumlanan Vladivostok şehri ile yolculuğu sonlandırmaktadır. 9000 kilometreyi aşan bu yolculuk, dünyanın en uzun tren yolculuğu rotasıdır. Uzak Doğu'yu Batı Avrupa'ya bağlayan ve dünyanın en uzun demiryolu olan Trans Sibirya, tarih boyunca Trans Sibirya Kara Köprüsü, Trans Sibirya Rotası ve Trans Sibirya Hattı gibi birçok isimle anılmıştır (Liliopoulou vd., 2005). Bu geçmişinin yanında günümüzde turistik amaçlı seyahatler için kullanılmaya başlanan Trans Sibirya, Rusya topraklarında 9244 kilometrelik mesafeyi kapsayan batıdan doğuya uzanan bir ulaşım koridorudur (Panova, 2011).

Dünyada önemli bir rota sunan Ghan Ekspresi ise Avustralya'yı güneyden kuzeye kadar kat etmektedir. Bu tren yolculuğu, kıtanın en güneyinde yer alan Adelaide şehrinde başlayarak, çöl ve dağ manzaraları eşliğinde, ülkenin kuzey kıyılarında yer alan Darwin şehrinde sonlanmaktadır. 1840'lı yıllar ile hizmete başlayan Ghan Ekspresi, yaklaşık 3000 kilometrelik uzunluğu ile önemli bir turistik rotadır. Dünyada nostaljik demiryollarına diğer bir örnek olarak, UNESCO Kültürel Dünya Mirası Alanı olan üç Hint dağı boyunca uzanan demiryolundan biri olan Darjeeling Himalayan Demiryolu'dur (UNESCO, 2010). Ayrıca, Venedik Simplon-Orient-Express'teki (Orient-Express Hotels, 2019) gibi trenler de zaman zaman modern zevkleri karşılamak için, konaklama ve yemek vagonlarıyla yapılan uzun yolculuklar için yenilenmiştir. Bu önemli rotalarının yanında, dünyada uzun mesafeli yolculuklar ile ön plana çıkmış, farklı ve uzun rota imkânları sunan diğer tren yolculukları da mevcuttur. Bu tren yolculuklarının bazıları UNESCO tarafından kültürel dünya mirası ilan

edilmiştir. Dünyanın farklı bölgelerinde gerek sunduğu manzaralar ile gerekse uzun güzergâhları ile önemli sayılabilecek bu trenler ve güzergâhları ile ilgili bilgiler, Tablo 1’de gösterilmiştir.

Tablo 1. Kültürel Dünya Mirası Demiryolları

Demiryolu İsmi	Ülke	Güzergâh
Trans-Siberian	Rusya	Moskova-Vladivostok
The Ghan	Avustralya	Adelaide–Darwin
Darjeeling Himalayan Railway	Hindistan	New Jalpaiguri-Darjeeling
Glacier Express	İsviçre	Zermatt-St.Moritz/Davos
Bergen Railway	Norveç	Bergen-Oslo
Bernina Express	İsviçre	Chur/Davos/St Moritz-Tirano
Inland Line	İsveç	Kristinehamn and Gällivare
Flåmsbana	Norveç	Myrdal and Flåm
TranzAlpine	Yeni Zelanda	Christchurch-Greymouth
Grand Canyon Railway	ABD	Williams-Grand Canyon National Park
Palace on Wheels	Hindistan	Yeni Delhi-Agra
Durango and Silverton Railroad	ABD	Durango-Silverton
Alishan Forest Railway	Tayvan	Chiayi
The Trochita	Arjantin	Patagonya
Kalka Shimla	Hindistan	Kalka-Shimla
Mooka Line	Japonya	Ibaraki-Tochigi

Kaynak: *Yazarlar tarafından derlenmiştir.*

Trenler insanların mesafe, hareket, zaman ve manzara deneyimlerini kökten değiştiren ve farklı turist hareketleri arasında çeşitli fiziksel zevkler ile ilişkilendirilen araçlar olarak algılanmaktadır (Larsen, 2001). Urry’nin turist bakışı (1990) anlayışında açıklanan statik fotoğraf bakışından çok daha farklı bir bakış açısı ve görsel deneyim sunmaktadır. Trenler, turist bakışı ve manzara görüntülerini seyahat ederken sunmaktadır.

Türkiye’de demiryollarının sosyal bilimler açısından incelenmesi ihmal edilmiş bir araştırma alanı olarak görülmektedir. Türkiye de bu alanda Doğan vd. (2018) tarafından Doğu Ekspresi temelli yapılan çalışmada, sosyal medyanın insanların trenler ile seyahat etmelerine ilişkin tercih ve kararları üzerinde etkili olduğunu; insanların, sosyal medyayı destinasyonlar ve turizm tesisleri hakkında bir bilgi edinme aracı olarak değerlendirdiklerini ortaya çıkarmışlardır. Ayrıca, Doğu Ekspresi hakkında sosyal medyadaki yoğun bilgi ve deneyim paylaşımlarının, araştırmaya konu olan katılımcıların seyahat kararlarında etkili olduğu sonucu ortaya çıkmıştır. Öte yandan, Avrupa merkezli araştırmacılar, demiryollarının sosyal bilimler perspektifinden incelenmesi bakımından göreceli olarak daha çok araştırma ortaya koymuşlardır (Prideaux, 1999; Liliopoulou vd., 2005; Panova, 2011; Blancheton ve Marchi 2013; Allis vd., 2016).

Bu çalışma, turistik amaçlarla tren yolculuğu yapan kişilerin deneyimleri hakkında bir durum değerlendirmesi yapmak ve bu gezileri daha fazla “hoş zamanlar” haline getirmek amacıyla gerçekleştirmiştir. Bu temel amaca bağlı olarak tren yolculuklarına katılanların, trenleri tercih nedenleri, yolculuklarını erteleyen veya engelleyen durumları, fiyat, tarife, hizmet kalitesi ve aktivite durumlarını, tren yolculuklarının olmazsa olmazlarını ve tren yolculuklarından beklenen hizmetlerin neler olduğunun belirlenmesi amaçlanmaktadır. Çalışmadan elde edilecek sonuçlar, iç turizme ivme katan tren yolculuklarının turizme daha fazla katkı sağlaması bakımından önemlidir.

2. Türkiye’de Nostaljik Tren Yolculukları: Doğu, Güney Kurtalan ve Van Gölü Ekspresleri

Allis vd. (2016) demir yollarının, turistik talebin coğrafi dağılımı için kullanılan bir araç olmasının ötesinde, turizmle çok daha güçlü bir ilişki içerisinde olduğuna dikkat çekmektedirler. Bu trenler, barındırdığı nostalji ile tren içinde farklı deneyimler sunarken, aynı zamanda yolculuk boyunca ilgi çekici manzaralar sunmaktadırlar. Tren yolculukları, Pine ve Gilmore (2002) tarafından ortaya konan deneyim odaklı yaşama merakının bir yansıması olarak, Türkiye’de de gelişim göstermeye başlamıştır.

Türkiye’de turistik amaçlı ilk tren seyahati 1936 yılında gerçekleşen bir seyahattir. Bu seyahat, Hüseyin Orak adlı Ankaralı bir iş insanının, ilköğrenim çağındaki üç çocuğunu karne hediyesi olarak, tren ile Türkiye turuna çıkarmasıyla başlamıştır (Avşar ve Yüksel, 2012). İki ay süren bu seyahat, bir yandan 1930’lu yıllarda Türkiye’de trenle seyahate ün kazandırırken, diğer yandan kız çocuklarının eğitime verilmesi gereken öneme dikkat çeken bir yolculuk olmuştur. “Tren ile Türkiye turu” fikri, üç çocuğun “Küçük Seyyahlar” sıfatıyla ün kazanmalarına yol açmıştır. Ankara Garı’ndan başlayan seyahat, sırasıyla Kırıkkale, Kayseri, Sivas, Adana, Mersin, Malatya, Elâzığ, Diyarbakır ziyaretleri ile devam ederek İstanbul’da son bulmuştur (Avşar ve Yüksel, 2012). Söz konusu dönemde böyle bir seyahatin gerçekleştirilebilmiş olması, Türkiye’nin turizm ve demiryolu ulaşımı bakımından büyük değer yaratmıştır. Demiryollarının sahip olduğu bu hikâyeler, trenle seyahati turist deneyiminin odak noktası haline getirmiştir. Geçmişte Avrupa’yı Türkiye’ye bağlayan Orient-Express “Doğu ve Batı’nın Birleşmesi”ni temsil etmekte olup, egzotik bir hava içinde gerçekleşmekteydi (Özdemir, 2012). “Orient- Express” 5 Haziran 1883 tarihinde seferlere başlayarak, Doğu ile Batı’yı birleştirmiş ve İstanbul’a “*Where the east meets west (Doğu’nun batıyla buluştuğu yer)*” sloganını kazandırmıştır (Özdemir 1992, s. 129). Orient Ekspres ile Paris’ten İstanbul’a ilk seyahat, İstanbul’un gerek Orient Ekspres gerekse Semplon Ekspres

trenleri ile Avrupa kentleri ile doğrudan bağlantısı sağlanmıştır (Dorukal, 1950). Graham Green'in *İstanbul Treni* adlı kitabı ve Agatha Christie'nin *Şark Ekspresinde Cinayet* adlı romanının yarattığı etki ile Avrupa'nın zengin kişilerini bu lüks ve konforlu seyahate çekmekteydi.

Türkiye'de TCDD ana hat trenleri; İzmir Mavi Treni, Konya Mavi Treni, Karesi Ekspresi, Ege Ekspresi, 6 Eylül Ekspresi, 17 Eylül Ekspresi, Pamukkale Ekspresi, Toros Ekspresi, Doğu Ekspresi, Van Gölü Ekspresi, Güney Kurtalan Ekspresi, Fırat Ekspresi ve Erciyes Ekspresi'nden oluşmaktadır. Turistik tren seyahatleri incelendiğinde, dünyada olduğu gibi Türkiye'de de öne çıkan bazı tren rotaları mevcuttur. Uzun mesafeli ve ilgi çekici rotaya sahip olan gerek ulaşım gerekse turistik amaçlı kullanılan birçok tren bulunmaktadır. Tasarımları ve güzergâhları ile özellikle nostalji arayan bireylere hitap etmektedirler. Söz konusu trenler dünya üzerinde birbirinden çok farklı yerlerde olsalar dahi turistik demiryolları veya kültürel miras demiryolları olarak adlandırılmaktadırlar (Çakmak ve Altaş, 2018). Dünyadaki örneklerine benzer olarak uzun rotalara sahip olan Doğu, Güney Kurtalan ve Van Gölü Ekspresleri, geçmişten günümüze Türkiye için ön plana çıkan üç tren yolculuğudur. Bu trenler, uzun rotaları ile turistik deneyim amacıyla kullanılmaya başlanan, az bilindik ve uzak yörelere ulaşımında önemli tren rotalarıdır. Tren yolculukları için seyahat acenteleri tarafından hazırlanan tren gidiş-dönüş veya tren-uçak kombinasyonu olarak sunulan ve konaklama ve kültürel gezileri de içeren "Doğu Ekspresi Turları" mevcuttur. Bunun yanında, özellikle gençlerin bireysel olarak edindiği biletler ile trenlerle seyahatler gerçekleştirilmektedir.

TCDD'ye ait ana hat trenlerinden biri olan Doğu Ekspresi, Ankara çıkışlı olup, Kars'ta yolculuğu sonlandırmaktadır. Bu tren ile yapılan yolculuk, sırasıyla Ankara, Kayseri, Sivas, Erzincan, Erzurum ve Kars illerini kapsamakta olup, 1310 kilometrelik mesafeyi kat etmektedir (TCDD, 2019). Haftanın her günü başkent Ankara'dan yola çıkan Doğu Ekspresi, ortalama 24 saatlik bir sürede hedef noktası olan Kars'a ulaşmaktadır. Doğu Ekspresi yolculuğu ile bireyler, katılım amaçlarına göre başta kış turizmi ve kültür turizmi olmak üzere, çeşitli aktivitelerde bulunabilmektedirler (Ceylan vd., 2018).

Güney Kurtalan Ekspresi, Ankara-Kurtalan-Ankara arasında haftanın beş günü seferler yapan, TCDD ana hat trenidir. Bu tren, Türkiye'nin Güneydoğu Bölgesi'ni başkent Ankara ile bağlayan, önemli bir tren yolu hattıdır. Kurtalan Ekspresi, ilk istasyondan son istasyona kadar olan 1212 kilometrelik güzergâh boyunca Ankara, Kırıkkale, Kayseri, Sivas, Malatya, Elâzığ, Diyarbakır ve Batman güzergâhlarını takip ederek Siirt'in Kurtalan İlçesi'nde son bulmaktadır. Alkan (2018) bu bölgedeki turistik çekicilikleri; kültürel, tarihsel, arkeolojik

kalıntıları, kırsal doku, tarihi kentler, somut olmayan kültür mirası, doğal değerler, endemik türler, korunan doğal alanlar, dini değerler ve termal turizm olarak sınıflandırmıştır. Ayrıca, bu yörelerde el sanatları, geleneksel yaşam ve yaban hayatı gibi farklı turistik çekicilikler barındırmaktadır.

Van Gölü Ekspresi, Ankara-Tatvan-Ankara arasında haftada iki gün işleyen TCDD ana hat trenidir. Ankara-Tatvan arasında Salı ve Pazar günleri hizmet veren Van Gölü Ekspresi'nin güzergâhı, Ankara, Kırıkkale, Sivas, Malatya, Elâzığ, Muş ve Tatvan şeklindedir. Bu rota ile ulaşılan destinasyonda, başta Van Gölü olmak üzere, Nemrut Krater Gölü ve Akdamar Adası gibi cazibe merkezleri dikkat çekmektedir. Ayrıca, Bitlis'in Tatvan İlçesi'nde son bulan bu yolculuğun ardından, karayolları ile çevre il ve ilçelere kısa sürede ulaşılabilir. Van'a ise karayolunun yanı sıra, denizyolu kullanılarak da ulaşım sağlanabilmektedir. Tatvan'dan yola çıkan feribot, uzun tren yolculuğunun ardından farklı manzaralar sunarak Van'a ulaşmaktadır. Van Gölü geçişi boyunca, başta Akdamar Adası ve Artos Dağı olmak üzere, doğal, kültürel ve tarihsel alanlar izlenebilmektedir.

Bu üç trende, pulman (koltuk), kuşetli vagon (4 kişilik yatak) ve yataklı vagon (2 kişilik yatak), şeklinde vagonlar mevcuttur. Ayrıca, trende restoran şeklinde tasarlanmış yemekli bir vagon mevcuttur. Trenlerde yer alan yataklı vagonlar, yolcular tarafından en fazla tercih edilen vagonlardır. Diğer vagonlara göre fiyatı daha yüksek olan bu vagonlar içerisine iki adet yatak bulunmaktadır. Ranza sistemine sahip olan vagona aynı zamanda mini buzdolabı, dolap ve lavabo yer almaktadır (TCDD, 2019). Bu trenlerle seyahat edenler, hareket halindeyken birçok farklı merkez görerek ilerlemekte olup, aynı zamanda farklı kişilerle tanışma imkânları bulmaktadır. Daha önemlisi, başta Diyarbakır, Mardin, Şanlıurfa, Van, Doğu Beyazıt, Kars ve Erzurum olmak üzere, Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerindeki turistik çekiciliklere kolaylıkla ulaşma şansları yakalamaktadırlar.

3. Yöntem

Bu çalışma, turistik amaçlarla tren yolculuğu yapan kişilerin deneyimleri hakkında bir durum değerlendirmesi yapmak ve bu gezileri daha fazla "hoş zamanlar" haline getirmek amacıyla gerçekleştirmiştir. Dolayısıyla çalışma, verilerin derinlemesine ve farklı boyutlarda yorumlanabilmesi için nitel yaklaşımla kurgulanmıştır. Bu amaçla, öncelikle görüşmeler için bir soru formu hazırlanmıştır. Ancak Covid-19 salgın döneminin uzayacağı ve görüşmelerin yüz yüze gerçekleştirilemeyeceği kaygısıyla çevrimiçi ortamda görüşmeler yapılmasına karar verilmiştir. Günümüz teknolojik imkânları, yüz yüze görüşmelerdeki gerçeklik düzeyinde, sanal görüşmeler ve toplantılar yürütecek gelişmişlik düzeyindedir. Artık "ağ toplumu" ve

“çevrimiçi olma” Bell (1976), Giddens, (1994) ve Bell (2009) gibi çalışmalarla bu görüş desteklenmiş, birçok alanda olduğu gibi araştırmalarda da önemli bir bağlam oluşturmuştur. Bu değişim, etnografi ile derlenen veriler gibi netnografi ile derlenen verileri de geçerli kılmaktadır (Creswell, 2016: 90). Bilindiği gibi netnografide, internet ortamında bir araya gelen topluluklar üzerinden araştırma yapılmakta ve *çevrimiçi etnografi* olarak kabul edilmektedir. Kozinets (2010) tarafından geliştirilen netnografi yaklaşımı, etnografinin temel özelliklerinin çevrimiçi ortamlara uyarlanmasıdır. İnternet veya teknolojik ağ sistemlerinin etnografisi olarak açıklanan netnografi, çevrimiçi iletişimlerin basit birer içerik olarak kabul edilmesinden ziyade, sosyal bir etkileşim, içinde anlamlar saklı ifadeler bütünü ve kültürel bir insan yapıtı olarak ele alınmaktadır. Bu yaklaşımda, veri toplama işlemi için başta “Google” olmak üzere, bütün arama motorları ile sosyal medya ortamlarına başvurulmaktadır. Twitter, Facebook, Instagram, WhatsApp ve YouTube gibi sosyal medya ortamları, örneklem gruplarına kolaylıkla ulaşılarak, verilerin elde edilebildiği sosyal medya mecraları haline gelmiştir (Mkono, 2012; Wu ve Pearce, 2014; Zhang ve Hitchcock 2017).

Araştırma, Doğu, Güney Kurtalan ve Van Gölü Ekspreslerindeki turistik yolculuklar kapsamında yürütülmüştür. Veri toplama aracı olarak, yarı-yapılandırılmış görüşme formu kullanılmıştır. Bu kapsamda hazırlanan yarı-yapılandırılmış görüşme formunun araştırmaya uygunluğunu sorgulamak için 12 kavramsal soru ile uzman görüşüne başvurulmuştur. 12 akademisyene sunulan görüşme formu, elde edilen geribildirimler dikkate alınarak, yedi soruluk nihai haline getirilmiştir. Uzman önerilerine bağlı olarak, soru formunda beş ana sorunun yanında, “demografik özellikler” ve “seyahat bilgileri” şeklinde iki soru daha yer almaktadır.

Araştırmaya katılacak kişilerin belirlenmesinde kartopu tekniği kullanılmıştır. Bu amaçla 3 Mart 2020 tarihinde Facebook, Instagram, WhatsApp, YouTube ve Twitter yapılan taramalarda ilk olarak iki kişiye, sonrasında 17 kişiye ulaşılmıştır. Ulaşılan toplam 17 kişi ile (8 Mart-28 Mart 2020) “Zoom” üzerinden yüz yüze görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Bu görüşmelerin katkısı ve sosyal medya ortamlarında “*Doğu Ekspresi*”, “*Van Ekspresi*”, “*Vangölü Ekspresi*”, “*Güney Kurtalan Ekspresi*”, “*Kurtalan Ekspresi*”, “*Karsrail*”, “*Vanrail*”, “*Interrail*” terimleri ile yapılan taramalar ile tren yolculuklarına katılmış farklı 51 kişiye daha ulaşılmıştır. Sonrasında, bu 51 katılımcıya belirlenen internet ortamları yoluyla sorular gönderilmiştir. Nihai olarak, WhatsApp’tan 17, Instagram’dan 16, Facebook’tan 14, YouTube’den 11 ve Twitter’dan 10 kişi olmak üzere toplam 68 kişi ile iletişime geçilmiştir.

İnternet ortamında yürütülen veri toplama süreci, 13 Haziran 2020 tarihinde tamamlanarak kayıt altına alınmıştır.

Veri toplama sürecinin ardından, öncelikle “Zoom” üzerinden yapılan 17 görüşme kaydı, sonrasında diğer 51 kişiden gelen yazılı metinler *Maxqda Programı* ile deşifre edilmiştir. Deşifre sonrası elde edilen ham metinler, soru bazında sınıflandırılmıştır. Her bir soruya verilen cevaplar, betimleyici analizler için *Maxqda programında* içerik analizine tabii tutulmuştur. Böylelikle, toplanan verilerin sorular itibariyle değerlendirilmesi gerçekleştirilmiştir.

4. Bulgular

Araştırmada elde edilen, katılımcıların demografik ve seyahat bilgileri ile beş ana görüşme sorusuna yönelik değerlendirme sonuçlarına, alt başlık halinde aşağıda yer verilmektedir.

4.1. Katılımcıların Demografik Özellikleri ve Seyahat Bilgileri

Araştırmanın beş ana sorusu ile birlikte, katılımcıların demografik özellikleri ve seyahat bilgilerine yönelik bulgular incelenmiştir. Tablo 2’de yer aldığı üzere, tren yolculuklarına katılanların 28’i (%41,17) kadın, 40’ı (%58,83) erkektir. Ayrıca, bu kişilerin yaşlarının çoğunlukla 16 ile 40 arasında değiştiği görülmektedir (%83,34). Tren yolculuğu yapan kişilerden dokuzu (%13,23) yurtdışında yaşarken, geriye kalanlar ise başta İstanbul olmak üzere, Türkiye’nin farklı şehirlerinde yaşamaktadırlar. Çoğunlukla düşük gelire sahip olan katılımcılar (%55,88) ya lisans eğitimi görüyor ya da lisans mezundurlar (%69,11). Dolayısıyla çoğunluk öğrenci (%45,58) iken geri kalanlar ya farklı meslek gruplarında yer almakta ya da çalışmayanlardan oluşmaktadır.

Tablo 2. Katılımcıların Demografik Özellikleri

Değişkenler		Sayı	Yüzde
Cinsiyet	Kadın	28	41,17
	Erkek	40	58,83
Yaş	16-24	29	42,64
	25-40	27	39,70
	41 ve üstü	12	17,64
Yaşadığı şehir	Yurtiçi	38	55,88
	İstanbul	21	30,88
	Yurtdışı	9	13,23
Gelir (TL)	0-2000	38	55,88
	2001-4000	22	32,35
	4001 ve üstü	8	11,76
Eğitim durumu	Lise	9	13,23
	Lisans (mezun veya okuyor)	47	69,11
	Lisansüstü	12	17,64
Meslek	Öğrenci	31	45,58
	Kamu	13	19,11
	Özel sektör	12	17,64
	Çalışmıyor	12	17,64

Katılımcıların seyahat bilgilerine yönelik bulgulara bakıldığında (Tablo 3), trenle daha önce seyahat etmeyen 20 (%29,41) kişi bulunmaktadır. Bu katılımcıların seyahatlerdeki amaçları “yolda olmak” olarak ortaya çıkmış (%58,82), seyahat süreleri ise 1-6 gün (%82,34) arasında değişmiştir. Trenle seyahat eden bu kişilerin seyahatten geri dönüşleri hem trenle hem de diğer ulaşım araçlarıyla olmuştur. Bununla birlikte günlük yaşantılarında bütün ulaşım araçlarını kullanmaktadırlar. Yolculuklarda ortalama harcamaları çoğunlukla 301-1000 TL arasında değiştirmiştir (%48,52). Ayrıca, gezginlerin çoğunluğu (%61,30), eğer tren hatları olmasaydı, bu destinasyonları ziyaret etmeyeceklerini belirtmişlerdir. Son olarak, yapılan tren yolculuklarından memnun kalmışlardır.

Tablo 3. Tren yolculukları ile ilgili seyahat bilgileri

Trenle ilk seyahatiniz mi?	Evet	20	29,41
	Hayır	48	70,59
Seyahat amacı	Yolda olmak	40	58,82
	Destinasyonu görmek	11	16,17
	Seyahat ve turizm	9	13,23
	Diğer	8	11,76
Seyahat süresi	1-3 gün	28	41,17
	4-6 gün	28	41,17
	1 hafta ve üstü	12	17,66
Geri dönüş trenli mi?	Evet	36	52,94
	Hayır	32	47,06
En çok hangi vasıtayı kullanıyorsunuz?	Diğer	24	35,29
	Araba	16	23,52
	Otobüs	16	23,52
	Tren	12	17,64
Toplam harcama	0-300 TL	15	22,05
	301-1000 TL	33	48,52
	1001 ve üstü	20	29,41
Tren olmasaydı, bu destinasyonu ziyaret eder miydiniz?	Evet	27	39,70
	Hayır	41	61,30
Yaptığınız yolculuktan memnun kaldınız mı?	Çok memnun kaldım	26	38,23
	Evet	18	26,47
	Evet ama daha iyi olabilirdi	16	23,52
	Hayır	8	11,76

Soru 1. Tren yolculuğunu tercih etme nedenleriniz?

Birinci soruya verilen cevaplar incelendiğinde, tren yolculuklarına katılma nedeninin; en sık tercih ile *yolda olmak* (60/68) seçeneğinde yoğunlaştığı görülmektedir. Daha sonra gidilecek yerin *kültürünü* öğrenmek (57/68), *nostalji* yaşamak (52/68), *manzara* izlemek (50/68), farklı bir *deneyim* yaşamak (42/68), *arkadaş tavsiyesi ve sosyal medyadaki reklam ve tanıtımlar* (34/68), *ucuzluk* (28/68) ve *rahatlık* (24/68) olarak belirlenmiştir.

Yolda olmak; tren yolculuklarının temel motivasyonu ve katılma nedenini açıklayan kapsayıcı bir kavramdır. Yolculuk yanında, nostalji duygusu ve konaklamaya da işaret eder. Bu

çalışmada da yolda olmak daha önce yapılan (Larsen, 2001; Henderson, 2011) çalışmalarda olduğu gibi turistik amaçlı tren yolculuklarının en önemli nedeni olarak belirlenmiştir.

K: *Yolda olma hissi, sürekli hareketli olduğumu bilmek açısından bana özel duygular yaşıttıyor. Tren yolculukları olsun otostop olsun, benim yolda olma halimi temsil ediyor. Hareket halindeyken daha mutlu oluyorum ve hayatı daha çok seviyorum. O yüzden özellikle eski trenleri, yolculuktan ziyade eskiyi ve şimdiyi aynı anda yaşamak olarak görüyorum.*

K: *Benim bu yolculuğu tercih etmemim nedeni tamamen tren yolculuğu yapmak istememdi. Ne istersen var trende. Gezinler, yolcular, eşyalar, dışarıdaki hayatta burada aslında. Yolculuk farklı hissettirdi bana.*

İkinci sırada, bu trenlerin son durakları olan Kars, Diyarbakır-Kurtalan ve Tatvan-Van ile birlikte çevresinde bulunan yerlerdeki *kültürü öğrenmek*, bir tercih nedeni olarak belirlenmiştir. Ayrıca, yerel halk ile iletişim kurmak ve kültürlerarası etkileşim sağlamak da bu kapsamda kültürel nedenler arasında gösterilmiştir. Önceki araştırmalarda olduğu gibi bu yolculuklara katılmada, şehir-köy yaşamının art arda kısa sürede birçok kez gözlenebilmesi ve yaşayışlar hakkında önemli bilgiler ile kültürü yerinde görme fırsatı sunulması etkili olmaktadır (Van Hagen, vd., 2017).

K: *Kars bana çok farklı geldi. Mimarisi ve yaşayışları sanki Türkiye değilmiş gibi. Yolda o kadar farklı yerleşim yeri gördükten sonra buradaki insanlarla tanışmak çok özel hissetti. Yolculuk boyunca gördüğüm ama temas edemediğim yaşamı burada yaşadım diyebilirim.*

K: *Trende farklı kültürde insanları görüyorum. Her yerde başka insanlar inip biniyor. Her şeyleri farklı, giyimleri, şiveleri. Bir de gidilen yerlerde de bambaşka kültürler var. Mesela Mardin, çok acayip bir yerdi. Sonra Hasankeyf'in de son halini görebildim.*

Trenlerin tasarımı, güzergâhı, hızı, durakları ve varış noktaları geçmişi temsil ettiğinden, sundukları *nostaljik atmosfer* önemli tercih nedenleri arasında yer almaktadır (Halsall, 2001); Wallace, 2006; Blancheton ve Marchi, 2013). Bu araştırmada da nostalji faktörü trenlerin tercihinde önemli bir neden olarak ortaya çıkmıştır. Katılımcılardan, geçmişten bir anı yaşamak isteyenlerin, bu duyguyu yeniden hissetmek için bu yolculuklara katıldıkları belirlenmiştir.

K: Eskiden annemlerle memlekete Doğu Ekspresi'yle giderdik ve trende hep arkadaşlarım olurdu. Biz Divriği'de inmek durumundaydık ama tren ve arkadaşlarım Kars'a kadar gidiyordu. Ben de hep trenin Divriği'den sonrasını merak ettiğim için deneyimlemek istedim. Nostaljik bir yolculuk oldu benim için.

K: Artık her şeyi çok çabuk tüketiyoruz, hiçbir şeyin değeri kalmadı. Elimizde kalan bazı şeylerle yetinmek zorundayız. Nasıl tarihi yerleri ziyaret ederken o günleri hayal ediyorsak, tren yolculuğu boyunca da nostaljik bir atmosfer hâkim oluyor.

Yolculuk süresince değişen manzarayı izlemek, farklı bir coğrafyayı hissetmek ve hareketliliğin görüntüyü etkilemesi bu yolculuklardan alınan keyfi arttırmaktadır (Halsall, 2001; Alkan, 2018;). Bu çalışmada da sözü edilen trenlerde şehir, ilçe, kasaba, köy ve boş arazilerin kısa aralıklarla izlenebilmesi ve manzaranın sürekli değişmesi bu yolculukların tercih edilmesinde önemli bir nedeni olarak ortaya çıkmıştır.

K: Tren hareket ederken bina ve insan kalabalığının yerini birden uçsuz bucaksız bozkır veya hayvanlar alabiliyor. Dümdüz ovalardan ilerlerken aniden yüksek dağların eteklerinden geçilebiliyor. Çorak arazilere alışmışken aniden bir ırmağı takip ederek ilerliyoruz. Bunu başka şekilde yaşayamayız.

K: Ben İstanbul'da büyüdüm. İlk kez bu kadar geniş arazileri boş gördüm. Benim İstanbul'da tek gördüğüm boşluk denizdi. Saatlerce tek bir bina görmeden yol almak inanılmazdı.

Araştırmada tren yolculuklarının tercih nedenleri arasında, farklı deneyimler yaşamanın önemli olduğu görüşü de sıklıkla kabul görmüştür. Yolcular, uzun süre aynı ortamı yaşayarak farklı noktalara ilerlemeyi, eşsiz bir deneyim olarak algılamışlardır. Ayrıca, tren hareket halindeyken, sıkılanların farklı vagonlara kaçış imkanının bulunması da bu deneyimi arttırmıştır.

K: Ben daha önce 25 saat boyunca bu kadar kişi ile aynı yerde bulunmadım. Koridorlarda dolaşmak, yemekli vagona geçmek, vagonlar arası gezintiye çıkmak, çok uzun tren yolculuğu yapmak çok güzeldi. Mesela ben günde ortalama 10 bin adım atmadan rahat edemiyordum. Bunu trende de rahatlıkla yapabildim. Hem de sürekli değişen manzaraları ve farklı insanları görerek.

K: Benim için eşsiz bir deneyimdi diyebilirim. O yüzden farklı deneyimler yaşamak benim için ilk etken olmuştu. Ki yaşadım da. Hem yolculuk boyunca yaşadıklarım hem de gittiğim yerler hep aklımda kalacak.

Araştırmada, tren yolculuklarına katılımda arkadaş tavsiyesi ve sosyal medyanın önemli olduğu görülmüştür. Daha önce bu yolculuklardan birini yapan bir arkadaşım yaşadıklarını paylaşması, bireyleri harekete geçiren önemli bir etken olarak görülmektedir. Ayrıca, yolculuğa çıkmak için heyecan duyan birine eşlik etmek de tren yolculuklarına çıkanları etkilemektedir. Bunun yanında, özellikle Instagram ve YouTube ortamında paylaşılan içerikler video ve fotoğraf paylaşımlarının çok arttığı bugünlerde, bu içeriklere maruz kalan bireyleri etkilemektedir.

K: Ya o kadar çok arkadaşım ya da arkadaşımın arkadaşı Van'dan ve Van'a trenle gitmek ile ilgili konuştu ki ben de Van'ı merak ettim. Bir de arkadaşım trenle gidelim deyince ilk fırsatta aldık biletleri. Hayatımda unutmadığım zamanlardandır o dört gün.

K: Ben YouTube'de çok vakit geçiriyorum. Karşıma her gün yüzlerce video çıkıyor. Bir görüntü dikkatimi çekti ve tıkladım. Sonra bir baktım ki Doğu Ekspresi ile yolculuk ediyorum. Çünkü YouTube'de bununla ilgili çok fazla video var.

Katılımcılar, demiryolu ulaşımını en ucuz ve rahat ulaşım şekli olarak görmektedirler. Özellikle, bir gün boyunca konaklama ve yolculuğa aynı anda çok uygun bir fiyata sahip olmak, diğer tercih nedenleri ile birlikte çok etkili olmaktadır. Yolculuğun yataklı vagonlarda yapılması durumunda, konforlu bir seyahat olacağı düşünülmektedir. Katılımcılar, bu trenlerde yataklı vagon konforunu ucuza aldıklarını belirtmişlerdir.

K: İnanır mısın, ben 85 TL'ye bilet aldım. Bunun içinde konaklama dahil. O kadar yol gidiyoruz çok az para ödüyoruz. Bugün dışarı çıksan bir günden bundan daha fazla para harcarsın. Ben hem yolculuk ediyorum hem bir sürü yer görüyorum. Müthiş bir şey.

K: Ben arkadaşımınla yataklı vagona gittim. İki yatağımız, buz dolabımız, masamız ve lavabomuz, normal dolabımız vardı. Bildiğin doğa manzaralı iki kişilik odada gittik. Çok rahat bir yolculuk oldu.

Soru 2. Tren Yolculuklarının Tercih Edilmesini Erteleyen veya Engelleyen Durumlar Nelerdir?

Bu soruya verilen cevaplar incelendiğinde, *zaman kısıtı* (55/68) en fazla sıklıkla kabul gören bir neden olarak belirlenmiştir. *Maddi gerekçeler* (42/68), *trenlere ulaşılabilirlik* (39/68) ve *tren yolculuklarının uzun olması* (32/68) bu yolculukları erteleyen veya engelleyen diğer durumlar olarak belirlenmiştir.

Tren yolculuğunun keyfini çıkartıp konforlu ve uzun bir yolculuk yapmak için yeterli boş zaman sahip olunması gerekmektedir (Doğan vd., 2018). Bu araştırmada da katılımcılar, yolculuğun iki günden fazla sürmesini (en az üç gün) ve trenlerin sadece Ankara'dan hareket etmesini önemli bir engel olarak görmüşlerdir.

K: *Bir çalışan olarak üç günümü yolculuğa ayırmak kolay karar olmadı. İki gün de Diyarbakır ve Mardin'de geçirdim. Ben özel sektörde çalışıyorum iznim sınırlı. Üç günlük izin alarak gezip görebildim. Mesela Van Gölü Ekspresi'nde sadece gidişi trenle gideceğim.*

K: *Aslında yolculuğu, uzun ve güzel olmasından dolayı tercih ettim. Ama gidiş-dönüş, ardından Ankara'dan eve geliş tahminimden daha uzun sürdü. Yazları çalışıyorum, diğer zamanlarda da dersler var. Zaman bulmak zor oluyor. Bence çoğu kişi bundan dolayı tren yolculuğu yapmıyor.*

Her ne kadar bu yolculukları turistik amaçla tercih edenlerinin çoğunluğu öğrenci olsa da gidiş dönüşün iki günden fazla olması, yolculuğun uzun olması olarak değerlendirilmiştir. Katılımcılar, zamanlarının değerli olduğunu, mesafelerin kısaldığı bugünlerde, tren yolculuklarının uzun sürmesinin seyahatleri için bir engel olarak görmüşlerdir.

K: *Ben yolculuğu, trendeki ortamı, Van'ı çok sevdim. Ama git-gel bana uzun geldi. Trenle 25 gidip orda gezip, sonra yine 25 saatte Ankara'ya dönüp, oradan da Eskişehir'e geçmek bana uzun geldi. Bir dahakine sadece gidişte trenle giderim.*

K: *Aslında gidiş çok güzeldi ama dönüş çok uzun geldi bana. Herhalde gezip yorulduğum ondandır. Bir de dönüş gidişin aynısı olduğu için de bana uzun gelmiş olabilir.*

Tarifelerin yetersiz olması ve biletlerin hızlı tükenmesi de istenildiğinde yolculuklara çıkmayı engellemektedir. Özellikle, yataklı vagonlarda yer bulmanın zor olduğu belirtilmiştir. Buna

bağlı olarak katılımcılar, istenilen günlerde ve vagonlarda seyahat edememeyi bir sorun olarak belirtmişlerdir.

K: *Doğu Ekspresi'nde yataklı vagona yer bulmak imkânsız. Ben birkaç kez deneyip vazgeçtim. Sonra bir baktım Kurtalan Ekspresi de Doğu'ya gidiyor. Mecburen onunla gittim. Ama iyi ki gitmişim, çünkü önemli olan trenle yolculuktu.*

K: *Doğu'ya kalkan trenler sadece Ankara'dan kalkıyor. Keşke direkt Haydarpaşa'dan binebilseydim. Şimdi İstanbul'dan hızlı trenle gitmek zorunda kaldım. Hızlı trenler çabuk gidiyor ama bir keyfi yok.*

Zaman engeli ile birlikte diğer önemli bir diğer konu ise *bütçe* olarak belirlenmiştir. Katılımcılar, bilet fiyatları uygun olmasına rağmen, varış noktasındaki konaklama, yeme-içme ve ulaşım giderlerinin eklenmesiyle ciddi bir harcama yapma zorunluluğu olduğunu bildirmişlerdir.

K: *Bence bilet fiyatları ucuz. Ama yine de istediğim zaman gidemiyorum. Yemesi içmesi var, gezmesi var. En az bir gün kalması var. Yani yine para istiyor. Belki sabah erken varıp, gece geç çıksa, yani kalmadan geri dönsen o zaman kimse ses etmez.*

K: *Bir öğrenci için otostop dışındaki tüm yolculuklar pahalıdır. Çünkü zaten harçlığımız kira, faturalar ve yemeğe gidiyor. Hadi tren biletini aldık, Kars'ı neyle gezeceğiz?*

Soru 3. Tren Yolculuklarının Hizmet Kalitesi, Tarifesi ve Aktiviteleri Hakkında Ne Düşünüyorsunuz?

Üçüncü soruya verilen cevaplar incelendiğinde, tren yolculuklarının hizmet kalitesinin düşük (55/68) ve aktivitelerin eksik (51/68) olduğu ortaya çıkmıştır. Katılımcıların bu konuda olumsuz görüş birliğinde olmaları dikkat çekicidir. Bu konuda ortaya çıkan diğer bir olumsuz durum ise tarifelerin yetersiz (48/68) olmasıdır.

K: *Bilet bulmakla uğraşmayan çok arkadaşım vazgeçti. Çünkü yataklı vagona yer bulmak için gece hızlı ve şanslı olman gerekiyor. Hatta son zamanlarda normal vagonlarda bile az yer oluyor.*

Yiyecekler ve servisin kalitesi ve çalışanların hizmet sunumu beğenilmemiştir. Özellikle, az sayıda yemek çeşidi, yolcuların temel ihtiyacını karşılamada sorun yaşamasına neden olmuştur. Hizmet kalitesi hem yemekli vagonlarda hem de diğer vagonlarda düşük görülmüştür.

K: *Ben herhangi bir hizmet görmedim. Arada bisküvi satan bir adam hızlıca geçiyor o kadar. Ben genelde duraklardaki dayılardan bir şeyler alıyorum.*

K: *Trende yiyecek bir şey yok zaten. E çalışanlar da buna göre hizmet veriyor. Diyor ki zaten iki üç sandviç var trende onları da isteyen söyler ben de veririm. Yani yemekli vagondaki çalışanlar da abur cubur dağıtanlar da çok uğraşmıyor.*

Trenlerde yolculuğun daha hoş zaman olması için herhangi bir planlı aktivite yapılmamaktadır. Yolculuk boyunca aktiviteler, bireysel çabalarla ve arkadaş gruplarıyla gelişigüzel yapılmaktadır. Bu durum bazı yolcuların rahatsız olmasına neden olmuştur.

K: *Trende aktiviteleri kendimiz yapıyoruz. Eğleniyoruz, oyun oynuyoruz, sohbet ediyoruz. Hatta bırak trende aktivite olmasını, bazen görevli gelip uyarıyor eğlendiğimiz için.*

K: *Trende hiçbir aktivite yok. Herkes kendi halinde bir şey yapıyor. Böyle organize güzel şeyler olsa bence daha güzel olur. Herkes birlikte eğlenir, belki bir şey öğrenir.*

Soru 4. Tren Yolculuklarının Olmazsa Olmazları Nelerdir?

Araştırmanın dördüncü sorusuna verilen cevaplar incelendiğinde, tren yolculuklarının olmazsa olmazlarının başında *neşeli ortam* (65/68) gelmiştir. Neşeli ortamın ardından, *manzara izlemek* (54/68), *yataklı vagon* (49/68) ve *aktiviteler* (42/68) olarak belirlenmiştir.

Nostaljik tren yolculukları, bir yere varmak için yapılan yolculuktan ziyade bir deneyim yaşamak olarak görüldüğünden, ortamın *neşeli olması* ve *manzara izleyebilmek* bu yolculuklarda önemsenmektedir (Allis vd., 2016). Özellikle, trenlerde yeni tanışmaların ve sosyalleşmelerin gerçekleşmesi ile birlikte uzun sohbetler, ortamın neşeli olmasına katkı sağlamaktadır. Ayrıca, daha önceki soruda önemli bir tercih nedeni olarak belirlenen manzara izleme konusu burada, olmazsa olmazlar arasında yer almakta ve bu yolculukları tercih etmede en önemli neden olan *yolda olmanın* önemli bir tamamlayıcısı olduğuna dikkat çekmektedir.

K: *Bir kere nereye gidersin git, neyle gidersin git, o yerin atmosferinin olması lazım. İnsanlardan enerji alman lazım, insanların çoğu gülmeli, ortam neşeli*

olmalı. Trenlerde çoğunluk genç olunca ortam güzel, neşeli, eğlenceli oluyor. Ama biri gelip kötü bakıp laf söyleyince hoş olmuyor.

K: *Olmazsa olmaz manzara bence. Trenin büyük camlarından dışarıyı izlemek inanılmaz keyifli. Her an başka bir yerde başka manzaralar izlemek çok güzel.*

Katılımcılar, yeterli sayıda yataklı vagonun olmasını, konforlu yolculuğun en önemli anahtarı olarak görülmektedir. Bu nedenle, yataklı vagon sayısının artırılması, turistik amaçla seyahat edenlerin mutlu olmaları için olmazsa olmazlardan biri olarak ifade edilmiştir.

K: *Benim için olmazsa olmaz yataklı vagon kesinlikle. Hem özel alanın var hem de istediğin zaman dinleniyorsun. Bence yataklı vagonun sayısı artmalı. Yataklı vagon olmasaydı bu kadar uzun yolculuk yapamazdım.*

K: *Sadece trende değil, bir yolculukla olmazsa olmaz bence konfor ve temizlik. Trende biniş, koltuklar, bavul yerleri, yemekli vagon, tuvaletler, bunların hepsi kullanışlı ve temiz olması lazım. Trende binerken bavul yeri kapmak için sıkışmak istemiyorum.*

Bu soru kapsamında ortaya çıkan bir diğer husus ise yolculuk boyunca yapılan her aktivitenin yolculuğa değer kattığıdır. Yolcular arasında, tren yolculuğun kendisini bir aktivite olduğunu düşünenler olduğu kadar, bu aktiviteyi zenginleştirmek ve yeni aktivitelerle birleştirmenin önemli olduğunu vurgulayan görüşler de bulunmaktadır.

K: *Trende müzik dinlemek, kitap okumak, yeni insanlarla tanışmak gibi aktiviteler olmazsa zaman geçmezdi. Bazıları film izliyor, oyun oynuyor, kendileri müzik yapıyor. Yani eğlenceli zaman geçirmek için her aktivite yapıyor.*

K: *Trende her türlü etkinlik, eğlence, aktivite olması lazım. Çünkü bu yolculukların amacı yolcu taşımak değil, güzel anlar yaşatmak olmalı.*

Soru 5. Tren Yolculuklarından Diğer Beklentileriniz Nelerdir?

Araştırmanın son sorusuna verilen cevaplara göre katılımcılar ilk olarak yemek çeşitlerinin (53/68) daha fazla olmasını istemektedirler. Yemek çeşitleri ile birlikte alkollü-alkolsüz içki çeşitleri (41/68) de diğer önemli beklentiler arasında yer almaktadır. Ayrıca, trenlerin güzergâhlarında yer alan duraklarda daha uzun molalar (32/68) verilmesi, özellikle yöresel lezzetleri tatmak ve yörenin önemli turistik alanlarını görmek için önemli olduğu belirlenmiştir.

K: Ben bu güzel manzaraya karşı güzel bir yemek, yanında da bira içmek isterdim. Çünkü Almanya'da bir etkinlik yapıldığında yemekle birlikte kesinlikle bir alkollü içecek içilir.

K: Büyük küçük o kadar çok yerden geçiyor ki tren, insan bu yerleri de merak ediyor, görmek istiyor. Mesela bir yerde yarım saat duruyor diğer yerde 3-5 dakika. Şehrin büyüklüğüne göre ne kadar duracağı belli olsa ona göre çıkıp gezme ya da bir şeyler yeme şansımız olurdu.

5. Tartışma, Sonuç Ve Öneriler

Yeni yeni gelişme gösteren turistik tren yolculuklarında yaşanan deneyimleri öğrenmek ve bu deneyimleri daha fazla “hoş zamanlar” haline getirmek için yapılacakların belirlenmesi amacıyla yapılan bu öncü araştırmada, öncelikle Doğu, Güney Kurtalan ve Van Gölü Ekspreslerinde yolculuk yapan turistler konu edilmiştir. Bu kapsamda, katılımcıların nostaljik tren yolculuklarını *neden tercih ettikleri, yolculukları erteleyen veya engelleyen durumların neler olduğu, trenlerin hizmet kalitesi ve aktivite durumu, tren yolculuklarının olmazsa olmazlarını neler olduğu ve tren yolculuklarından beklentiler* belirlenmiştir. Araştırma kapsamında 68 kişi görüş bildirmiştir.

Tren yolculuklarına katılanlar; çoğunlukla genç ve bekar erkeklerdir. Gidiş-dönüş süresinin ortalama 50 saat olması, dinamik bir yaşam tarzı süren gençlerin tren yolculuklarını daha çok tercih etmesine neden olmaktadır. Ancak kadınların da hatırı sayılı bir oranla (%41,17) bu yolculuklara rağbet ettiği görülmüştür. Başka bir ifadeyle, Türkiye'deki nostaljik tren yolculukları, gençlere hitap etmekte ancak cinsiyet konusunda büyük bir farklılık göstermemektedir. Yolculuklara en çok yurtiçinden katılım vardır ve yurtiçi katılımcılar çoğunlukla İstanbul'da yaşamaktadırlar. Bununla birlikte %13,23'lük yabancı yolcunun olması da dikkate değerdir. Gençlerin daha çok tercih ettiği tren yolculuklarında, çoğunluğunun öğrenci olması ve bu grubun düşük gelire sahip olması ise araştırma sonuçlarının tutarlılığına işaret etmektedir.

Yolculuğa çıkmadaki esas amacın *yolda olmak* olması, gidilecek destinasyondan ziyade, yolculuğun önemli olduğunu göstermektedir. Şöyle ki eğer tren hatları olmasaydı varış noktalarını yine de ziyaret ederdim diyenlerin %39,70 oranında temsil edilmesi bu sonucu desteklemektedir. Ayrıca, seyahat sürelerinin 1-6 gün gibi uzun soluklu seyahatler olması *yolculuğun kendisinin* daha önemli olduğunu göstergesidir. Yolda olmak, hareketliliği temsil ettiğinden dolayı, turistlerin tren yolculuğunu seçmesindeki ana faktör olarak görülmektedir.

Yolcular, trende sabit durumdayken, trenin hareketli olması, yolda olmak ile seyahati temel anlamda özdeşleşmiştir. Benzer şekilde, Halsall (2001) nostaljik trenlerle seyahatin tek başına, insanlara keyif verdiği sonucuna ulaşmıştır. Bu araştırmada da yolculukların mutlu bir şekilde tamamlanması bulgusu dikkate değer bir sonuç olarak görülmelidir.

Tren yolculuklarının seçimindeki diğer nedenler ise *kültür, nostalji, manzara, deneyim, sosyal medya ve arkadaş etkisi, ucuzluk ve rahatlık* olarak ortaya çıkmıştır. Nostaljik trenlerin kendisi bir *kültürü* temsil ederken, aynı zamanda duraklar ve varış noktalarındaki yaşayışlar da turistlerin tren yolculuklarını seçmelerini etkilemiştir. Aynı şekilde, Allis vd. (2016) Güney Amerika'daki eski tarza sahip turistik trenlerin, *kültürel unsurları* temsil ettiklerini savunmuşlardır. Bu araştırmada da tren yolculuklarının eskiyi temsil etmesi ve *nostaljik* bir atmosfere sahip olması, bu yolculukların tercih nedenleri arasında yer almaktadır.

Tren yolculuklarında mesafelerin aşılması ve bir yere ulaşmaktan ziyade, yeni *manzaralar* izlemek daha önemlidir. Dahası her an farklı manzaralar görmenin cazibesi turistleri doğrudan etkilemektedir. Bu sonuç, Van Hagen vd., (2017)'nin tren yolculuklarında turistlerin manzaraları izlemenin önemi konusundaki savunmaları ile örtüşmektedir. Trenin içinde uzun süre aynı ortamda benzer insanlarla birlikteyken, trenin dışında farklı yaşayışların olması, turistlere farklı bir ortamı *deneyimleme* şansı sunmuştur.

Arkadaş etkisi ve sosyal medya ile ucuzluk turistlerin tren seçimini etkilen diğer nedenleridir. Bu faktörler, Türkiye'de bu alanda Doğan vd. (2018) tarafından Doğu Ekspresi temelli yapılan çalışmada da sosyal medyanın insanların trenler ile seyahat etmelerine ilişkin tercih ve kararları üzerinde etkili olduğunu belirten araştırma ile uyumluluk göstermektedir. Trenlerde yer alan yataklı vagonların *rahatlığı* temsil etmesi, turistleri etkileyen diğer bir faktör olmuştur. Tren yolculukları boyunca öne çıkan duyguların, memnuniyet ve rahatlık olduğu başka bir çalışmada da ortaya çıkmıştır (Van Hagen vd., 2017). Tren yolculuklarını tercih eden gezginlerin yolda olmak, kültür, nostalji ve manzara izleme deneyimleri ile birlikte birçok faktörden etkilendiği görülmektedir.

Doğu, Güney Kurtalan ve Van Gölü Ekspreslerinin tercih edilmesini erteleyen veya engelleyen durumlar; zaman, para, uzunluk ve ulaşılabilirlik olarak ortaya çıkmıştır. *Zaman* ve *para* engeli bütün turistik hareketleri engellediği gibi nostaljik tren yolculuklarını da etkilemektedir. Yolculuğun kendisi bütçe konusunda sorun yaratmazken, varış yerindeki yeme-içme, ulaşım ve konaklama giderleri, tren yolculuklarını erteleyen veya engelleyen faktörlerin başında gelmektedir. Gidiş-dönüş sürelerinin 50 saati aşması ve trenlerin sadece

Ankara'dan hareket etmesi ise *uzunluk* ve *ulaşılabilirlik* faktörlerinin de önemli engeller olduğunu göstermektedir.

Tren yolculuklarının hizmet kalitesi, tarifeleri ve aktiviteleri katılımcılar tarafından yetersiz ve eksik bulunmuştur. Trende yolcuların kendiliğinden yaptıkları aktiviteler dışında hiçbir aktivitenin olmaması ciddi bir eksiklik olarak görülürken; *yataklı vagon* sayısının yetersiz olmasına da dikkat çekilmektedir. Ayrıca, tuvalet temizliği ve bavulların yerleşimi katılımcıları olumsuz etkilerken, görevlilerin sık sık uyarılarda bulunması ise *neşeli ortama* zarar vermektedir. Bu bağlamda, nostaljik tren yolculuklarından beklenen hizmetler ise yemek çeşitlerinin artması, alkollü-alkolsüz içki çeşitlerinin sunulması ve duraklarda uzun aralar verilmesidir.

Görüldüğü gibi bu yolculukların daha *hoş zamanlar* olması için yolcuların beklentilerinin karşılanmasına yönelik çalışmaların hızla planlanması gerekmektedir. Başta, İstanbul ve İzmir olmak üzere, büyük şehirlerden çıkışlı hızlı ve ana hat trenleri yolcularının Doğu, Güney Kurtalan ve Van Gölü Ekspreslerine aktarma yapacak şekilde gün ve saat düzenlemesi yapılmamıştır. Tarifelerin artmasına paralel olarak yataklı vagon sayısının da artması trenlerdeki konforu pekiştirecektir. Trenlerin duraklarda bekleme sürelerinin artırılması ise yörelerin daha iyi gezilmesi yanında ekonomik hareketliliği de arttıracaktır. Ayrıca, trenlerdeki aktivitelerin planlanması, yiyecek ve içeceklerin çeşitlenmesi, yataklı vagon sayısının artması, mevsime özel turistik amaçlı tematik yolculukların olması (örneğin, kış aylarında Sivas, Erzurum ve Kars duraklı kış temalı yolculuk) yolculuk deneyiminin zenginleştirilmesi için önemlidir. Son olarak Doğu, Güney Kurtalan ve Van Gölü Ekspreslerinin kültürel miras demiryolları statüsüne alınarak, yabancı turistlerin de bu trenleri kullanması girişiminde bulunulması, bu trenlere ve bölgelere değer katacaktır.

Kaynakça

- Alkan, A. (2018). Alternatif bir turizm rotası: Kurtalan Ekspresi. *Journal of Gastronomy Studies*, 6(4), 1016-1038.
- Allis, T., Fraga, C. and Velazquez, M. A. (2016). Railway for tourism in South America: An approach on its uses. *Journal of Traffic and Transportation Engineering*, 4, 339-349.
- Apter, M.J. (2007). *Reversal theory. The dynamics of motivation, emotion and personality*. Oneworld Publications, Oxford, England.
- Armstrong, J. and Williams, D. M. (2005). The steamboat and popular tourism. *The Journal of Transport History*, 26(1), 61-77.

- Avşar, Z. ve Yüksel, M. (2012). Orak Kardeşlerin" Tren ile Türkiye Turu" ve 1936'ların Türkiyesi. *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 23(2), 151-158.
- Bell, D. (1976). The coming of the post-industrial society. *In The Educational Forum*, 40(4), 574-579.
- Bell, D. (2009). The Social Framework of the Information Society. *The Information Society: Critical Concepts in Sociology*, 1, 80-127.
- Berlyne, D.E. (1971). *Aesthetics and psychobiology*. New York: Appleton-Century-Crofts.
- Björk, P. and Kauppinen-Räsänen, H. (2012). A netnographic examination of travelers' online discussions of risks. *Tourism Management Perspectives*, 2, 65-71.
- Blancheton, B. and Marchi, J. J. (2013). The three systems of rail tourism: French case. *Tourism Management Perspectives*, 5, 31-40.
- Boden, D. and Molotch, H. (1994). *The Compulsion to Proximity. Nowhere: Space, time and modernity*. Berkeley: University of California Press.
- Ceylan, V., Ceylan, F. ve Yaman, M. (2018). 70 yıl sonra gelen değişim: doğu ekspresi yolculuğunun gastronomi turizmi kapsamında değerlendirilmesi. *1.Uluslararası Turizmde Yeni Jenerasyonlar ve Yeni Trendler Konferansı (01-03 Kasım 2018) Sapanca, Türkiye*.
- Cook, R., Hsu, C. and Marqua, J. (2016). *Konaklama ve Seyahat İşletmeciliği*. (M. Tuna, Çev.) Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.
- Creswell, J. W. (2016). *Nitel araştırma yöntemleri. Beş yaklaşımına göre nitel araştırma ve araştırma deseni*. (M. Bütün ve S. B. Demir, Çev.) Ankara: Siyasal Kitapevi.
- Çakmak, V. ve Altaş, A. (2018). Sosyal medya etkileşiminde tren yolculukları: Doğu Ekspresi ile ilgili YouTube paylaşım videolarının analizi. *Journal of Tourism and Gastronomy Studies*, 6(1), 390-408.
- Doğan, M., Pekiner, B. ve Karaca, E. (2018). Sosyal medyanın turizm ve turist tercihlerine etkisi: Kars-Doğu Ekspresi örneği. *Seyahat ve Otel İşletmeciliği Dergisi*, 15 (3), 669-683.
- Dorukal, H.S. (1950). Orient Ekspres ile Paris'ten İstanbul'a ilk seyahat. *Tarihi Ulaştırma Hadiseleri*.

- Halsall, D. A. (2001). Railway heritage and the tourist gaze: Stoomtram Hoorn-Medemblik. *Journal of Transport Geography*, 9, 151-160.
- Henderson, J. (2011). Railways as heritage attractions: Singapore's Tanjong Pagar station. *Journal of Heritage Tourism*, 6(1), 73-79.
- Høyer, K. G. (2004). From sustainable mobility to sustainable tourism. *WIT Transactions on Ecology and the Environment*, 76.
- Giddens, A. (1994). *Modernliğin Sonuçları* (Çev. Ersin Kuşdil). İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Kristoffersen, S. and Ljunberg, F. (2000). Mobility: From stationary to mobile work. In Braa, *Planet Internet. Studentlitteratur, Lund, Sweden*, 4-64.
- Kozinets, R. V. (2010). *Netnography: Doing ethnographic research online*. Sage publications.
- Larsen, J. (2001). Tourism mobilities and the travel glance: experiences of being on the move. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 1(2), 80-98.
- Liliopoulou, A., Roe, M. and Pasukeviciute, I. (2005). Trans Siberian Railway: From inception to transition. *European Transport*, 29(2005), 46-56.
- Luo, X., Huang, S. and Brown, G. (2015). Backpacking in China: A netnographic analysis of donkey friends' travel behaviour. *Journal of China Tourism Research*, 11(1), 67-84.
- Mkono, M. (2012). A netnographic examination of constructive authenticity in Victoria Falls tourist (restaurant) experiences. *International Journal of Hospitality Management*, 31(2), 387-394.
- Narin, B. (2018). A netnography study about wapa as a mobile dating application. *Moment Dergi*, 5(2), 343-367.
- Orient Express Hotels. (2019). Orient-Express. Erişim Tarihi: 28 Şubat 2019, <http://www.orientexpress.com/collection/trains>.
- Özbölük, T. ve Dursun, Y. (2015). Pazarlama Araştırmalarında Paradigmal Dönüşüm ve Etnografinin Dijital Evrimi: Netnografi. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, (46), 227-247.
- Özdemir, M. (1992). *Turizmin Türkiye'nin Sosyo-Ekonomik Yapısına Etkileri*. Kök Sav: Ankara.

- Özdemir, M. (2012). “Tren gelir, hoş gelir...” Kara trenin hikâyesi. *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 23(1), 117-123.
- Özgüneş, R. E., ve Bozok, D. (2018). Turistik destinasyonlar için nostaljik bir öneri: Buharlı trenler. *Uluslararası Sosyal ve Ekonomik Bilimler Dergisi*, 8(2), 40-51.
- Panova, Y. (2011). Potential of connecting Eurasia through Trans-Siberian railway. *International Journal of Shipping and Transport Logistics*, 3(2), 227-244.
- Perry, M., O’Hara, K., Sellen, A., Brown, B. and Harper, R. (2001). Dealing with mobility: understanding access anytime, anywhere. *ACM Transactions on Computer–Human Interaction* 8, 333-347.
- Pine, J. and Gilmore, J. (2012). *Deneyim ekonomisi*. (L. Cinemre, Çev). İstanbul: Optimist.
- Prideaux, B. (1999). Tracks to tourism: Queensland rail joins the tourist industry. *International Journal of Tourism Research*, 1(2), 73-86.
- Sthapit, E. (2018). A netnographic examination of tourists’ memorable hotel experiences. *Anatolia*, 29(1), 108-128.
- Şafak, D. (2017). Etnografiden netnografiye sanal ortamda kurşun dökme: “Sen bi kurşun dökür”. *Milli Folklor*, 29(116).
- TCDD. (2019). <http://www.tcdtasimacilik.gov.tr/trenler>. Erişim Tarihi: 15.02.2019.
- Thanh, T. V. and Kirova, V. (2018). Wine tourism experience: A netnography study. *Journal of Business Research*, 83, 30-37.
- UNESCO. (2010). Mountain railways of India. UNESCO World Heritage Centre. Erişim Tarihi: 19 Şubat, 2019, <http://whc.unesco.org>.
- Urry, J. (1990). *The Tourist Gaze*. London: Sage.
- Urry, J. (2000). *Sociology Beyond Societies*. London: Routledge.
- Urry, J. (2002). Mobility and proximity. *Sociology*, 36(2), 255-274.
- Van Hagen, M. (2011). *Waiting experience at train stations*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Eburon, Delft (NL).
- Van Hagen, M., Bruyn, M. and Elsen, E. (2017). The power of a pleasant train journey. *Transportation Research Procedia* 26, (177-186).

- Wallace, T. (2006). Working of the train gang: Alienation, liminality and communitas in the uk preserved railway sector. *International Journal of Heritage Studies*, 12(3), 218-233.
- Wu, M. Y. and Pearce, P. L. (2014). Chinese recreational vehicle users in Australia: A netnographic study of tourist motivation. *Tourism management*, 43, 22-35.
- Zhang, Y. and Hitchcock, M. J. (2017). The Chinese female tourist gaze: A netnography of young women's blogs on Macao. *Current Issues in Tourism*, 20(3), 315-330.