



# ŞEHRİN YÜKÜNÜ TAŞIMAK: OSMANLI'DAN GÜNÜMÜZE 'ÇALIŞAN HAYVANLAR'

ONUR  
İNAL

Architecture<sup>12</sup> as<sup>2</sup> Measure<sup>7</sup>  
Ölçü<sup>4</sup> Olarak<sup>6</sup> Mimarlık<sup>8</sup>

Osmanlı'dan günümüze modernleşme süresince şehirlerde yaşanan sosyo-ekonomik, kültürel ve mekânsal değişimlerde hayvanların rolü nedense göz ardı edilir. Şehir biyografilerinin yazımında insanlar şehrin asli unsurları; şehirde yaşanan her türlü değişim ve dönüşümün baş aktörleri olarak görülür. Hâlbuki şehirdeki her türlü faaliyetin ve hizmetin yerine getirilmesinde, üretim-emek ilişkilerinde, kentsel mekânın yeniden tanımlanmasında ve şekillendirilmesinde, insanların birbirleriyle ve şehrin insandan-öte dışındaki bileşenleriyle olan ilişkileri kadar; şehrin dört ayaklı sakinleriyle olan karşılıklı ilişkileri de önemlidir. Daha farklı bir ifadeyle şehrin insan olmayan hayvan sakinleri; şehir yaşamının temel unsurları, aynı zamanda da modernleşme sürecindeki idari, toplumsal, iktisadi, kültürel ve fiziksel değişim ve dönüşümlerin önemli –ancak sesi duyulmayan– aktörleridir. Kısacası, hayvanlar geçmişten bugüne sezgileri, eylemleri veya eylemsizlikleriyle Türkiye'nin beşerî coğrafyası ve kentsel mekânlarının yeniden üretiminde önemli rol oynamışlardır. Disiplinlerarası bir araştırma sahası olarak yüzyılın sonlarında ortaya çıkan ve kısa sürede gelişim gösteren İnsan-Hayvan Çalışmaları'nın sunduğu kavramsal çerçeveye ve Türkçe'ye “hayvan sorununa dönüş” olarak çevrilebilecek “animal turn” bakış açısıyla hayvanların tarih boyunca üstlendikleri rolün önemini daha iyi anlamak, hayvanları tarihin marjinal figürleri olmaktan çıkarıp tarihi biçimlendirme ve dönüştürme kapasitesine sahip aktörler ve failer olarak ele almak mümkün.<sup>1</sup>

Bu yazıda Osmanlı'nın erken dönemlerinden itibaren Anadolu kentlerinin insandan öte tarihlerinin önemli bileşenlerinden biri olan çalışan hayvanları bu çerçevede –yani insan-hayvan ikiliğine ve insanmerkezci yaklaşıma eleştirel bir bakış sunarak– hayvanların da şehir tarihi, antropolojisi,

1 “Animal Turn” kavramı için bkz. Harriet Ritvo, “On the Animal Turn,” *Dacadalus: Journal of the Academy of Arts and Sciences* 4 (2007), 118-22. Hayvanların eleştirel şehir çalışmalarına nasıl dâhil edilebileceğine dair kapsamlı bir Türkçe analiz için bkz. Ayten Alkan, “Hayvanları Dahil Eden Bir Şehir Kuramına Doğru,” Ayten Alkan (der.), *Şehir ve Hayvan* (İstanbul: Patika Kitap, 2020), 17-59.

coğrafyası ve sosyolojisine dâhil edilebileceğini Osmanlı'dan Cumhuriyet'e modernleşme süreci bağlamında göstermeyi amaçlıyorum. Çalışan hayvanlar tanımıyla, kendilerine farklı vazifeler tevdi edilmiş olan at, eşek, katır, bardo gibi tek toynaklılarla manda, öküz, deve gibi çift toynaklıların ifade edildiğini baştan belirtmem en doğrusu olur. Üstlendikleri vazifelere göre çalışan hayvanları üç kategoriye ayırmak mümkün: Birinci kategoride, vücudunun çeşitli bölgelerine sarılan kayış ve iplerle tekerlekli bir aracı çekme görevi üstlenen ve daha çok ulaşımda kullanılan koşum hayvanları yer alırken; ikinci kategoride spor, eğlence veya ulaşım amacıyla kullanılan arabasız binek hayvanları bulunuyor. Son kategoriye mal ve eşya nakliyatında emeğinden faydalanılan yük hayvanları oluşturmaktadır. Farklı cins, büyüklük ve özellikteki atları, bu kategorilerin üçüne de dâhil etmek mümkün. Öküz, manda, boğa özellikle koşum hayvanı olarak –şehirlerde– kullanılırken; eşek, katır, bardo, deve ise binek veya yük hayvanı olarak kullanılıyordu. Öte yandan, hayvanların çektiği arabalar sıklıkla eşya ve mal da taşıdığından bu kategorileri ve çalışan hayvanların vazife ve sorumluluklarını kesin bir çizgiyle ayırmak mümkün değil.

Osmanlı şehirlerinde çalışan hayvanların tahakküm altına alınması yöneticiler, sermayedarlar ve tüccarlar tarafından meşru ve mümkün görülmüştür. Neticesinde de bu hayvanlar erken modern dönemden itibaren kentsel mekânın bir bileşeni hâline gelmişlerdir. Şehirlerde nüfusun artması, ticaret hacminin genişlemesi ve hareketliliğin hızlanması gibi nedenlerle –dünyanın çeşitli yerlerinde olduğu gibi Osmanlı İmparatorluğu'nda da– çalışan hayvanların kentsel kullanımının on yedinci yüzyıldan itibaren artış göstermesi, insanın diğer canlı/ cansız varlıklara tahakkümü ve sömürüsü bağlamında pek ala değerlendirilebilir.



Osmanlı itfaiyesinde atla çekilen bir buharlı tulumba. Library of Congress Baskılar ve Fotoğraflar Bölümü, II. Abdülhamid Koleksiyonu.

Osmanlı'dan yakın bir döneme kadar halk sağlığından güvenliğe, lojistikten tüketime, temizliğe hatta eğlenceye kadar çok farklı görevler üstlenen çalışan hayvanların başında at geliyor. Atların, diğer koşum hayvanlarından çok daha önce kentsel kamusal mekândaki varlığı; kent insanına ucuz hatta ücretsiz işgücü sağlamıştı. Motorlu araçların henüz kentleri işgal etmediği, elektriğin icat edilmediği dönemlerde şehir içinde ve şehirlerarası kısa mesafelerde nakil aracı olarak kullanılan atlar, uzun bir süre ekonominin lokomotifi olmuş; hem şehir içindeki farklı bölgeleri hem de şehirleri kırsal üretim merkezleriyle birbirine bağlamıştı. Anadolu'nun hemen her şehrinde fırıncılardan kasaplara, odunculardan sütçülere esnafın farklı kesimleri mal ve hizmetlerini atlar aracılığıyla gerçekleştirmişti. Posta hizmetlerinde, aciliyet arz eden yazışmaların bir yerden başka yere iletilmesinde de atlar sıklıkla kullanılırdı. Ancak kent içi yolcu taşımada at arabaları on sekizinci yüzyıl ortalarına kadar yaygınlık kazanmamış, at sırtında kentin bir yerinden başka bir yerine gitmek ise uzun yıllar rütbeli devlet adamlarına mahsus bir ayrıcalık olarak kalmıştı. Yani şehirlerdeki halkın hemen hemen tamamı, gidecekleri yere yaya olarak gidiyordu. At arabalarının yaygınlaşması ise Batılılaşmaya paralel olarak Lale Devri'nde gerçekleşti. İlk başlarda devlet erkânına mahsus bir ayrıcalık olan atlı arabalar, on dokuzuncu yüzyıl başında –II. Mahmud döneminden itibaren– toplumun diğer kesimlerince de kullanılır oldu. Araba alışkanlığı Kırım Savaşı yıllarında İstanbul'da sayıları artan İngiliz ve Fransızlar sayesinde daha da yükseldi. Kupa, fayton, landau, paşarol gibi atla çekilen arabaların yanında koçu adı verilen ve iki öküz tarafından çekilen arabalar da İstanbul sokaklarında sıkça görülmeye başlandı.<sup>2</sup>

İstanbul'da atlı tramvay devri ise 31 Temmuz 1871 günü Azapkapı–Galata–Tophane–Beşiktaş hattının hizmete girmesiyle başladı. Bu tramvayları Macaristan'dan özel olarak getirilen katana cinsi güçlü atlar çekiyordu. Boğaz kıyısını takip eden düz hatlarda tek at yeterli olurken, yokuşlu hatlarda tramvaylara çift, hatta dört at koşuluyordu. Bu iş için yokuş başlarına kurulan eğreti ahırlarda takviye atlar bulunduruluyor, ahırlarda bekleyen seyisler takviye atları tramvay vagonuna koştuktan sonra yokuş bitiminde yeniden ahıra getiriyordu.<sup>3</sup> Osmanlı'nın son döneminde atlı tramvayların kullanıldığı bir diğer şehir ise İzmir'di. 1866'da demiryolu sayesinde Batı Anadolu'nun verimli hinterlandına bağlanan İzmir'de atlı tramvaylar, Alsancak'ta (Punta) inşa edilen tren istasyonundan Konak bölgesindeki limana yük ve yolcu taşımada kullanılıyordu. 1879 yılında Alsancak–Konak güzergâhında devreye giren ve tek at tarafından koşulan tramvayların sayısı 1900'lere gelindiğinde 25'e ulaşmıştı.<sup>4</sup> 1886'da Konak–Göztepe, 1906'da da Karşıyaka–Naldöken, Karşıyaka–Soğukkuyu ve Karşıyaka–Bostanlı tramvay hatlarının açılmasıyla İzmir onlarca atlı tramvayın dolaştığı bir kent görünümüne kavuştu. Atların çektiği tramvaylar, İstanbul sokaklarında son turunu 1912 yılında yaparken İzmir'de 1935'e kadar varlıklarını sürdürdü.<sup>5</sup> Atlı tramvaylar, Orta Anadolu'da önemli bir yerleşim yeri olan ve 1895'te Bağdat Demiryolu'nun gelmesiyle önemi daha da artan Konya'da da kullanılmıştı. Konya tramvayının atları Selanik'ten –burada tramvayların at yerine elektrik gücüyle çekilmesine başlanması sonucunda– getirilmişti. Kısacası, atlı tramvayla insan ve yük taşımacılığı Konya'da daha geç bir zamana tarihlenmektedir. Daha net olmak gerekirse 1917 yılında başlayan bu uygulamanın 1930'lara kadar devam ettiği ifade edilebilir.<sup>6</sup>

2 Vahdettin Engin, "İstanbul'da Şehiriçi Kara Ulaşımı: At Arabalarından Otomobile," Vahdettin Engin, Ahmet Uçar ve Osman Doğan (der.), *Osmanlı'da Ulaşım. Kara - Deniz - Demiryolu İçinde* (İstanbul: Çamlıca Basım Yayın, 2013), 88–89; Çelik Gülersoy, *Eski Türk Arabaları* (İstanbul: Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Yayınları, 1981), 33.

3 Çelik Gülersoy, *Tramvay İstanbul'da* (İstanbul: Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Yayınları, 1989), 19.

4 Semih Çınar, "Horse Tramway in Izmir Through Ottoman to Republican Period," Cihan Özgün (der.), *İZMİR: Search of the Past* (İzmir: Ege Üniversitesi, 2020), 181–82.

5 a.g.e, 186.

6 Nail Bülbül, "Atlı Tramvaydan Elektrikli Tramvaya," Konya - Merhaba Gazetesi, 27 Ekim 2001.

Osmanlı'dan günümüze İstanbul ve Anadolu şehirlerinde atlarla beraber varlıklarını gösteren, emeklerinden faydalanılan, çalışan hayvanlar arasında eşek, katır ve bardoların da ayrı bir yeri vardı. Anadolu şehirlerinin araba işlemeyecek kadar taşlı, deve geçemeyecek kadar dar sokaklarında yükler, atgiller familyasının bu mukavim üyeleri sayesinde bir yerden bir yere ulaştırılıyordu. Örneğin, on dokuzuncu yüzyılda hemen her ailenin bir eşek sahibi olduğu İzmir'de şehrin farklı yerlerinde eşek istasyonları da bulunuyordu.<sup>7</sup> Eşek, katır ve bardodan yük-eşya taşımacılığı, meyve-sebze, su ve diğer ihtiyaçların temini, çöplerin toplanması gibi belediye hizmetlerinde istifade edilmesi geçtiğimiz yüzyıl sonlarına dek devam etti. Buna ek olarak taş, tuğla, toprak gibi inşaat malzemelerinin nakliyatında, hafriyatın kaldırılmasında da eşek, katır ve bardo emeğinin önemi yadsınamaz bir gerçektir. Kentlerin modernleşmesi, nüfus artışı ve tüketime paralel olarak yük hayvanı ihtiyacında sürekli artış olurken, şehir sınırlarında sayıları gittikçe azalan ahır, tavla ve barınaklar ihtiyacı karşılayamaz olmuştu. Köylerde yetiştirilen binlerce tek tırnaklı şehirlere nakledilmişti. Katır ve bardonun genellikle kısır olan melez hayvanlar olduğu göz önüne alındığında hayvan tedariki konusunda şehirlerin köylere olan bağımlılığı daha iyi anlaşılabilir. İhtiyaç fazlasını aşan durumlarda ise eşek, katır ve bardolar ya köylere geri gönderilmiş ya da şehir yakınlarında تنها bölgelere salınmıştı. Bunun bir yansıması olarak günümüzde dâhi halk arasında "Eşek Adası" olarak anılan –en bilineni İzmir'in Çeşme ilçesinde yer alan– çok sayıda ıssız ada bulunmaktadır.



20. yüzyıl başlarında trenle İzmir'e nakledilen eşekler Levantine Heritage Foundation Arşivi.

Anadolu ve Ortadoğu coğrafyasındaki şehirlerin yükünü at, eşek, katır ve bardolar sırtlarında taşıırken, kırsalda en önemli nakil aracı devediydi. Suriye, Hicaz ve Mısır'da binlerce deveden oluşan deve kervanları uzun mesafeler arasında düzenli olarak yük taşımakta kullanılıyordu. Develer Anadolu coğrafyasında da –üretim merkezlerinden İzmir, Samsun, Trabzon gibi liman şehirlerine– ipek, yün, tiftik, baharat gibi yükte hafif, pahada ağır ürünleri taşıyarak bu ürünlerin özellikle demiryollarından önceki dönemde Avrupa'ya ihracında önemli rol oynamışlardır.<sup>8</sup>

7 Rauf Beyru, "Ondokuzuncu Yüzyılın İlk Yarısında İzmir'de Kent İçi ve Kent Çevresi Ulaşımı ve Trafik Düzeni," Tuncer Baykara (der.), Son Yıllarda İzmir ve Batı Anadolu Uluslararası Sempozyumu Tebliğleri içinde (İzmir: Akademi Kitabevi, 1994), 13–15.

8 Onur İnal, "One-Humped History: The Camel as Historical Actor in the Late Ottoman Empire," International Journal of Middle East Studies 53, no. 1 (February 2021): 57–72.

Deve her ne kadar Ortadoğu çöllerinin ve Anadolu bozkırlarının simgesi olmuş olsa da Osmanlı şehirlerinin kıvrımlı, dar sokaklarında katar katar develerin geçişi sıra dışı bir durum değildi. Deve kervanları, Anadolu'nun Akdeniz'e açılan kapısı, "geçit şehir" İzmir'de 17. yüzyıldan başlayarak sıklıkla görülmüştü. "Kervan Köprüsü"nden şehre giriş yapan develer mal yüklemek için liman bölgesine yakın hanlara giderlerdi. Benzer bir şekilde Bursa'dan Erzurum'a, Ankara'dan Diyarbakır'a birçok Anadolu şehrinde develerin ve devecilerin konaklaması için hanlar ve kervansaraylar inşa edilmiş, imparatorluğun son dönemine kadar kentsel mekânların ayrılmaz parçaları olmuşlardı.

Payitaht İstanbul'da da develer sıklıkla görülmüştür. Çünkü deve katarları civar köylerden İstanbul hanelerine odun kömürü ve kömür taşırlardı. Büyükçekmece'yi geçtikten sonra Devebağirtan Yokuşu'nu aşan develer, surlardan şehre giriş yapar ve "deve hanı" adı verilen hanlarda yüklerini boşaltırlardı. Develerin ve devecilerin konakladığı bu hanların en büyüğü Fatih semtindeydi. Ayrıca develer, Osmanlı Sarayı'nın da ayrılmaz bir parçasıydı. Yüzyıllar boyunca saray ahırlarında deve beslenmişti. Bu saray ahırları da sarayın içerisinde değil, Bakırköy'de "Fil Damı" adı verilen bir binada yer alıyordu.<sup>9</sup> (Hindistan ve İran'dan saraya hediye olarak gönderilen filler de burada bulunduğundan yapıya bu ad verilmişti.) Saray hizmetindeki hassa develerinden sorumlu dış hizmet bölüğüne deveciler, bu bölüğün başındaki kişiye devecibaşı adı veriliyordu. Hasşa develeri; kurbanlık develer, sefer-i hümayunda malzemeleri taşıyan nakil develeri ve surre develeri olarak üçe ayrılıyordu. Hasşa develerin bir görevi de Tanzimat'tan önceki devirlerde taşra defterdarlıklarından hazineye gönderilen paraları İstanbul sokaklarından geçerek Topkapı Sarayı'na ulaştırmaktı. Surre develeri ise her yıl İstanbul'dan Mekke ve Medine'ye para keseleri taşırlardı.<sup>10</sup>



Levantine Herita Odun kömürü taşıyan develerin Edirnekapı'dan İstanbul'a girişi, 1890'lar. Kaynak: Pierre de Gigord Koleksiyonu, Getty Araştırma Enstitüsü, Los Angeles Envanter No: 96.R.14.

9 Veliefendi Hipodromu'nun hemen yanında bugün hâlâ Fildamı adında bir sokak bulunuyor. Detaylı bilgi için bakınız Hakkı Göktürk, "Fil Damı," İstanbul Ansiklopedisi, 5788.

10 Hüsnü Kınaylı, "Deve," İstanbul Ansiklopedisi, 4530.

Çalışan hayvanların tahakküm altına alınarak emeklerinden faydalanılmasını teknolojik gelişmelerden ve modern şehir anlayışının mekânsal düzenleme süreçlerinden bağımsız düşünmek mümkün değil. On dokuzuncu yüzyıl sonlarından itibaren hayvan gücüyle çekilen araba ve vagonların yanında –gelişen teknolojiyle beraber– buhar gücü ve elektrik enerjisi de kullanılmaya başlandı. Ayrıca modernleşmenin, kendisini geleneksel karşısında yeni ve üstün olanı sunma çabası olarak tanımlamasından dolayı; hayvanların varlıkları, kokuları ve görüntüleriyle gitgide modern kent insanının rahatsızlık duyduğu unsurlar hâline geldiğinin altını çizmekte fayda var. Çalışan hayvanların ve bu hayvanlara atfedilen hayvan pazarı, ahır, baraka, dam, mezbaha gibi kentsel mekânların –tamamen şehir dışına itilmeseler dâhi– görünmez hâle gelmelerinde ulaşımdaki modern gelişmelerin önemli payı oldu. Osmanlı’dan Cumhuriyet’e geçiş döneminde; şehir içi yolcu taşımada at, öküz ve mandaların çektiği araba ve vagonların yerlerini otomobil, dolmuş ve elektrikli tramvaylara aldı. Yukarıda da ifade edildiği üzere, atların çektiği tramvaylar İzmir ve Konya’da 1930’lara kadar varlıklarını sürdürürken, İstanbul sokaklarındaki son yolculuklarını çok daha önce –I. Dünya Savaşı’nın– arifesinde yapmışlardı.

Çalışan hayvanlarla ilgili önemli bir diğer mesele de hayvanların yaşam koşullarıyla ilgili tartışmalardır. Çilekeş koşum, binek ve yük hayvanlarına eziyet edilmemesi ve bu hayvanlardan faydalanılması konusunda yapılan düzenlemelerde Batılılaşma ve modernleşme süreçleri bir hayli belirleyici olmuştu. Örneğin, II. Meşrutiyet’in ilanının hemen ertesinde, 1909 yılında yayımlanan “hamallara mahsus talimatnâme” ile yük ve hizmet hayvanlarına eziyet edilmemesi salık verilmişti. Talimatnâmede “bir beygir yükünün 120 kiloyu, merkep yükünün 80 kiloyu, tek beygirli arabanın 250 kiloyu, çift beygirli arabanın 400 kiloyu, öküz arabasının 500 kiloyu ve manda arabasının da 600 kiloyu kesinlikle geçmemesi” tayin olunmuştu. Yüke koşulan hayvanların çektiği ıstıraplar, 1910’daki Hayırsızada Katliamı’nda on binlerce köpeğin itlaf edilmesiyle daha fazla konuşulmuştu. Dolayısıyla, Osmanlı’nın son yıllarında hayvanları koruma düşüncesinin doğuşunda ve nihayet İstanbul Himaye-i Hayvanat Cemiyeti’nin (bugünkü adıyla Türkiye Hayvanları Koruma Derneği’nin) 1912’deki kuruluşunda İstanbul sokaklarındaki at, eşek, katır, bardo ve develerin yaşadığı eziyetlerin rolü göz ardı edilemez. Teknolojik gelişmeler; ulaşım gibi altyapısal ihtiyaçlarda hayvan emeğinden istifadeyi sonlandırmış olsa da çalışan hayvanların elektrik ve petrol çağında da varlıklarını korumayı sürdürdüğü söylenebilir. Hayvan hakları savunucularının serzenişlerine ve halkın çeşitli kesimlerinden gelen şikayetlere rağmen atlı hamallar, katırcılar ve eşekçiler, kamyon ve kamyonetlerin yaygınlaştığı dönemlerde dâhi mobilya ve eşya nakliyatında kullanılmaya devam etti. Benzer biçimde, inşaatlara kereste, kum, kireç ve taş gibi yapı malzemesi taşımada ve hafriyat kaldırmada 1970’li yılların sonuna kadar eşek ve katır emeğinden istifade edildi.<sup>11</sup> Teknoloji çağında çalışan hayvan emeğinden faydalanılan bir diğer alan da taş ve maden ocaklarıydı. “Madenci katırlar” olarak adlandırılan, Zonguldak’ta kömür ocaklarında kullanılan katırlar; yakın zamana kadar 4-5 tonluk kömür vagonlarını çekmede, grizu patlamalarında, göçük temizlemede ve işçi kurtarmada kullanıldı. Maden ocaklarının lokomotif katırlarının sayısı 1980’lerden sonra gitgide azaldı. Son madenci katır ise 2001 yılında öldü.<sup>12</sup> Düne kadar yüzlerce at, İstanbul’da Adalar’da, İzmir’de Kordonboyu’nda faytona koşulmaktaydı. Öte yandan Mardin gibi engebeli, yokuşu ve merdiveni bol olan bazı şehirlerde belediyeler hâlâ çöp toplama işlerinde “kadrolu” eşek ve katırlardan istifade ediyor.

11 “Atlı Hamallar,” İstanbul Ansiklopedisi, 1312; Kudret Emiroğlu ve Ahmet Yüksel, *Yoldaşımız At* (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2003).

12 Figen Uzan Özdemir, “Zonguldak’taki Emekçi Katırlar: Hayvan Emeği ve Direnişi Üzerine Bir İnceleme”, Aytan Alkan (der.), *Şehir ve Hayvan* (İstanbul: Patika Kitap, 2020), 199-222; “TTK’da görevli son katır da öldü” (23 Ocak 2001), <http://arsiv.ntv.com.tr/news/58520.asp> (erişim 11 Temmuz 2021).

Sonuç olarak, çalışan hayvanların Türkiye’de şehirlerin iktisadi, sosyal, kültürel ve mekânsal değişim ve dönüşümlerde önemli rol oynadıkları pek rahatlıkla söylenebilir. Çalışan hayvanlar modernleşme ve şehirleşmeyle beraber biçimlenmesine katkıda buldukları kentsel kamusal mekânın bir unsuru olmaktan çıktı. Bu hayvanlar günümüzde modern şehir yaşamının bir bileşeni olmamakla beraber kırsal ekonomide hala varlıklarını sürdürüyorlar. Antroposen çağında artan hızla insanların tahakkümüne giren şehirler, biz şehirliyi barındırmak, bir yerden bir yere nakletmek, korumak, doyurmak ve eğlendirmek maksadıyla yakın geçmişe kadar binlercesinin yaşadığı ve öldüğü insandan öte bir tarihin izlerini ve mirasını hâlâ üzerinde taşıyor.



## Yazar Hakkında

Onur İnal, Viyana Üniversitesi Yakınoğu Çalışmaları Enstitüsü'nde öğretim üyesi. Doktora çalışmasını Arizona Üniversitesi Tarih Bölümü'nde tamamladı. Türkiye Çevre Tarihi Ağı'nın kurucusu ve koordinatörü. 2017'den bu yana Avrupa Çevre Tarihi Topluluđu'nun Türkiye temsilciliği görevini sürdürüyor. Politik ekoloji, çevre tarihi, hayvan tarihi ve insan-hayvan çalışmaları üzerine yayımlanmış birçok derleme kitabı ve makaleleri bulunmakta.