

## Araştırma Makalesi

# Arap Bürosu ve Hicaz Demiryoluna Yönelik Baskınlar (1916-1918)\*

Cengiz Kartın\* - Nazmiye Yozgat\*\*

(ORCID: 0000-0003-3457-6916 / 0000-0002-8106-1790)

Makale Gönderim Tarihi

24.01.2024

Makale Kabul Tarihi

29.02.2024

### Atıf Bilgisi/Reference Information

**Chicago:** Kartın, C.-Yozgat, N., "Arap Bürosu ve Hicaz Demiryoluna Yönelik Baskınlar (1916-1918)", *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 9/1 (Mart 2024): 362-437.

**APA:** Kartın, C.-Yozgat, N. (2024). Arap Bürosu ve Hicaz Demiryoluna Yönelik Baskınlar (1916-1918). *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 9 (1), 362-437.

### Öz

Türk-İngiliz ilişkilerinde 19. yüzyılın son çeyreği ciddi çatışmaların yaşandığı bir dönemdir. Söz konusu dönemde İngilizler Mısır'ı işgal etmişlerdir. Gladstone'ın Türk karşıtı eylemleri neticesinde gerçekleşen işgali Osmanlı makamları tanımamıştır. Birinci Dünya Savaşının başlaması ile Mısır, İngilizler tarafından resmen ilhak edilmiştir.

Sanayi İnkılabının getirdiği teknik üstünlüğü kullanan İngilizler Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasını Osmanlı Devleti'ne son vermek için fırsat olarak değerlendirmişlerdir. 1916'da Mısır'da kurulan Arab Büro bu

---

\* Çalışma Erciyes Üniversitesi Bilimsel Araştırma Birimi tarafından SDK-2020-9633 proje kodu ile desteklenmiştir.

\* Doç. Dr., Erciyes Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Türkiye, ckartin@erciyes.edu.tr.

Assoc. Prof. Dr., Erciyes University, Faculty of Letters, Department of History, Turkey.

\*\* Dr. Milli Eğitim Bakanlığı, Türkiye, nazmiyeyozgat@gmail.com.

Ph. D., Ministry of Education, Turkey.

fırsatın gerçekleştirilmesinde önemli çalışmalar icra etmiştir. Büronun Lawrence, Joyce, Garland, Newcombe, Dawnay, Joyce başta olmak üzere pek çok üyesi Türklerin Hicaz ile bağlantısını kesmek suretiyle savaşta üstünlüğü ele geçirmek istemişlerdi. Bu üstünlüğün elde edilmesinin önemli bir aracı olarak demiryollarına saldırılar gerçekleştirilmiş ve sahada Türkler etkisiz kılınmak istenmiştir. Çalışma, bu sürecin 1916-1918 döneminde gerçekleştirilen eylemlerini incelemektedir. Çalışmanın temel kaynağı İngiliz Arşiv belgeleridir. Bunun yanı sıra Türkçe ve İngilizce kaynaklar da çalışmada kullanılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Demiryolu, Arap Bürosu, Lawrence, Hicaz.

### **Arab Bureau and Raids on the Hejaz Railway (1916-1918)**

#### **Abstract**

The last quarter of the 19th century was a period of serious conflicts in Turkish-British relations. British state occupied to Egypt during this period. The Ottoman authorities didn't recognize the occupation, which took place as a result of Gladstone's anti-Turkish actions. Egypt was officially annexed by the British when the outbreak of the First World War.

Using the technical superiority brought by the Industrial Revolution, the British took the outbreak of the First World War as an opportunity to put an end to the Ottoman Empire. The Arab Bureau, established in Egypt in 1916, carried out important work to realize this opportunity. Many members of the Bureau, including Lawrence, Joyce, Garland, Newcombe, Dawnay and others, wanted to gain the upper hand in the war by cutting the Turks connection to the Hejaz. As an important means of achieving this superiority, explosives were planted on the railways to neutralize the Turks in the field. The study aims to clarify the attacks carried out in the 1916-1918 period of this process. The main source of the study is British archival documents. In addition, Turkish and English sources were also used in the study.

**Keywords:** Railway, Arab Bureau, Lawrence, Hejaz.

## Giriş

1583 tarihinde başlayan resmî Türk-İngiliz münasebetleri aslında 19. yüzyılın sonlarına kadar zaman zaman çeşitli bunalımlı dönemler geçirse de bunlar ciddi sonuçları olan hadiseler olarak tarihe mal olmamıştır. Aksine ikili münasebetlerin mütekabiliyet ve eşitlik üzere geliştiği görülmektedir. Ancak Gladstone'ın iktidara gelmesi ile birlikte başlayan süreç, Lozan Anlaşması'nın imzalanmasına değin çok gergin ve son derece ciddi sonuçları olan bir süreç olarak tarihte yerini almıştır.

Kökleri 16. yüzyıla kadar giden İngiliz oryantalistlerin çalışmaları, 19. yüzyılın sonlarında artık Türk İmparatorluğunun sonunun gelmiş olduğu düşüncesi ile hareket eden bir mekanizmanın hayata geçtiği bir sistemi besleyen bir yapı arz etmiştir. Söz konusu yapıda istihbarat, İngiliz politikasının şekillendirilmesinde en önemli araçlardan biri olmuştur.

İngilizlerin 1882'de Mısır'ı gayriresmi olarak işgal etmeleri, Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması ile birlikte İngiltere'nin Mısır'ı ilhak ettiğini açıkladığı bir sürece evrilmiştir. Bu ilanın akabinde Mısır, İngilizlerin Ortadoğu politikasının tayininde en önemli merkezlerden birisi olmuştur. Söz konusu merkezin istihbari anlamda Birinci Dünya Savaşı esnasında kullanımı ise Arap Bürosu'nun Kahire'de 1916'da teşkili ile daha sistematik hale gelmiştir.

### Birinci Dünya Savaşına Giden Süreçteki Mücadelede Demiryolları

19. yüzyılın sonları ve 20. yüzyılın başlarında Türkiye üzerindeki emperyalist mücadele, önce Bağdat demiryolu akabinde ise Hicaz demiryolu projeleri ile kendisini göstermişti. Tarihi İpek ve Baharat yollarının da ihyası anlamına gelen bu girişimler zamanla Almanya ve İngiltere arasındaki rekabetin de nedenlerinden birini oluşturmuştu. Osmanlı Devleti'nin coğrafi konumu, topraklarının zenginliği ve Osmanlı yönetiminin etkinliğinin azalması 20. yüzyılın en büyük mücadelelerinin Osmanlı topraklarında icra edilmesine zemin hazırlamıştı.<sup>1</sup>

II. Abdülhamid'in Hicaz demiryolu projesi, Goltz Paşa'nın da isabetli yorumuyla Sultan'ın "içeriye fethetmek" amacını güttüğünün ve Panislamist kaygılar taşıyan Batı kamuoyunun aksine İttihad-ı İslam

<sup>1</sup> Edward Mead Earle, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, Çev. Kasım Yargıcı, İstanbul, 1972, s. 13-19.

politikasının en önemli ve gösterişli sembolik ögesi olmuştur. Bu girişim Müslüman kamuoyunda bir heyecan yaratmış ve tamamen Müslümanların desteğiyle inşa edilmişti. Hicaz Demiryolu'nun askeri ve stratejik önemi de I. Dünya Savaşı'nda anlaşılmıştır. Elbette I. Dünya Savaşı tecrübesi yani Arap milliyetçiliği veya ayrılıkçı hareketleri ve sömürge devletlerinin propagandaları ümmetçilik fikrinin Osmanlı Devleti'ni yaşatmaya yetmeyeceğini göstermişti. Osmanlı Devleti savaş süresince demiryolu hattından yararlanmış olsa da hatları işler durumda tutabilmek için büyük bir çaba harcamış ve yüksek bir bedel ödemiştir.<sup>2</sup>

Hicaz demiryolu, 2 Mayıs 1900 tarihli padişah iradesi ile gerekli hazırlıklar yapılarak 1 Eylül 1900 tarihinde Şam'da yapılan bir törenle açılmış ve inşasına başlanmıştır. 1 Eylül 1908'de El Ula-Medine hattı da tamamlanarak yapılan resmî törenle bütünüyle işletmeye başlanmıştır.<sup>3</sup> Yaşanan siyasi ve askeri meselelerin etkisiyle fasılalarla yapılan ve başka tali hatları olan Hicaz Demiryolu'nun 1918'de toplam uzunluğu 1900 kilometreyi aşmış idi.<sup>4</sup>

Hicaz Demiryolu, Şam'dan güneye doğru inmekte olup son durağı yani son istasyonu Medine idi. Medine'den Mekke'ye ve Cidde'ye hattı uzatma çabaları savaş nedeniyle akim kalmıştı. En önemli istasyonları sırasıyla, Amman, Maan, Tebuk, Medain Salih, El Ula ve Hedja idi. Düşman kuvvetleri tarafından Kızıldeniz'den demiryolunun tehdit edilmesi olası görünmüyordu. Zira demiryolu kıyıya ortalama 160 km uzaklıkta olmasından dolayı savaş gemilerinin menzili dışındaydı. Hicaz demiryolu inşa edilirken köprüye ihtiyaç duyulmayacak güzergâhlar seçilmişti. Bu nedenle demiryolu hattı üzerinde hasar verip trafiği aksatacak ya da hedef alınacak çok az köprü bulunmaktaydı.<sup>5</sup>

Demiryoluna yönelik saldırılarla daha inşaat aşamasında karşılaşmıştı. Osmanlı idaresi, inşaatın başlaması ve tamamlanması için birçok zorlukla mücadele ederken ekonomik ve siyasi çıkarlarının zarar göreceği endişesiyle bazı bedevi kabilelerin saldırılarına maruz kalmıştı.

<sup>2</sup> Namık Sinan Turan, "Raylar Üzerinden İmparatorluğun Son Dönem Tarihine Bir Bakış: Hicaz Demir Yolu Üzerine Önemli Bir Yapıt", *İstanbul Üniversitesi Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi*, 10 (2006), s. 227.

<sup>3</sup> Ufuk Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, İstanbul, 1994, s. 126-136.

<sup>4</sup> Gülsoy, *a.g.e.*, s. 211.

<sup>5</sup> İsmail Köse, *İngiliz Arşiv Belgelerinde Arap İsyanı*, İstanbul, 2018, s. 270-271.

Örneğin, 1905-1908 yılları arasında El Ula-Medine demiryolu hattına yönelik bedevi saldırı ve sabotajları gerçekleşmişti. İroniktir ki, El Ula gayrimüslimlerin ayak basması dinen yasaklanmış olan Kutsal toprakların başlangıç noktasıdır. 1909 yılında asi bedevi kabileleriyle paralarla uzlaşa sağlansa da bu saldırı ve baskınlarda sivil ve asker çok sayıda kişi hayatını kaybetmişti.<sup>6</sup>

### **Arap Bürosu ve Hicaz Hattı**

İngiliz emperyalistleri, Osmanlı İmparatorluğu içinde kurulacak yeterli bir demiryolu şebekesinin Sultan'ın gücünü ve nüfuzunu arttıracığını muhakkak olarak görüyorlar ve bundan korkuya kapılıyorlardı.<sup>7</sup> Demiryolu üzerindeki mücadele İttihat ve Terakki döneminde de devam etti.<sup>8</sup> I. Dünya Savaşı yıllarında ise Bağdat ve Hicaz Demiryolu, Türk gücünün bel kemiği oldu.<sup>9</sup> 1914 Eylül'ü başlarında Hindistan hükümeti Askeri İşler Bakanı General Sir Edmund Barrow, *“Türkiye Savaşlarında Hindistan'ın Rolü”* başlıklı bir muhtıra hazırladı ve *“tam psikolojik zamandır”* diyerek Basra Körfezi bölgesinin hemen işgal edilmesini istedi. General'e göre, böyle bir işgal Türkleri hazırlıksız avlayacak, Arapları ayaklanmaya kışkırtacak Türklerin Süveyş'e karşı saldırıya geçmelerini önleyecek ve Basra Körfezi girişindeki petrol kuyuları korunmuş olacaktı.<sup>10</sup>

İngiliz Dışişleri Bakanlığına ait *“Hicaz Demiryolu”* başlıklı rapora göre, İngilizlerde demiryolunun *“Alman siyasi ve stratejik amaçlarına hizmet ettiği”* görüşü hâkimdi<sup>11</sup>. Bu noktaya Sir John Simokburgh'un konu hakkındaki mektubunda ve İngiliz belgelerinde şahit olunmuştu. Raporda Alman etkisi ve Alman çabaları vurgulanmakla birlikte Hicaz demiryolunun ortaya çıkış serüveni şöyle anlatılmaktadır:

*“Hiç şüphe yok ki demiryolunun birincil amaçları siyasi ve stratejiktir. Bu amaçta hem Türk hem de Alman amaçları birleşmişti. Büyük Hilafet peşinden giden Sultan Abdülhamid için*

<sup>6</sup> Gülsoy, a.g.e., s. 134-138.

<sup>7</sup> Earle, a.g.e., s. 222

<sup>8</sup> Earle, a.g.e., s. 239.

<sup>9</sup> Earle, a.g.e., s. 328.

<sup>10</sup> Earle, a.g.e., s. 308-309. Savaş yılları ve demiryolu hakkında bilgi için bkz. 300-335.

<sup>11</sup> Konuyla ilgili ayrıntılı bilgi için bk. Murat Özyüksel, *The Berlin Baghdad Railway and the Ottoman Empire*, Londra, 2016; İlber Ortaylı, *Alman Nüfuzu*, Ankara, 1981.

*bu hat onun Mısır'dan Aden'e kadar Kutsal Şehirler ve Batı Arabistan'da daha güçlü bir hâkimiyet kurmasını ve sürdürmesini sağlayacaktı. Dönemin Türkleri de İngiliz politikasının Büyük Britanya'yı Arabistan'da hâkim bir konuma getirmeye çalıştığını ve hattın tamamlanması halinde bu politikaya etkili bir çözüm bulunmuş olunacağı düşüncesindeydiler. Jön Türkler için demiryolu hattı, Türk olmayan Osmanlı vilayetlerini Türkleştirme politikalarının Arabistan'da yürütülmesini sağlamada paha biçilmez bir aracıydı. Bir demiryolu inşa etmek için yeterli parayı elde etmenin tek pratik yolu, hacıları Kutsal Şehirlere taşımak için bir hat olarak Müslüman dindarlığına hitap etmektir.”<sup>12</sup>*

Hamidiye Hicaz Demiryolu, I. Dünya Savaşı günlerinde en modern harp silah ve tahrip gereçlerinin gittikçe yoğunlaştırıldığı ve amansızlaştırıldığı saldırılara maruz kalmıştır. Medine savunucularını aç, susuz ve çıplak bırakarak etkisiz kılmayı amaçlayan ve adeta üçüncü cephe niteliği taşıyan bu demiryolu saldırılarında, Arap Bürosu'na bağlı ünlü İngiliz ajanlarının Arapların safında Türkler zararına nasıl bir rol oynadığı yeterince irdelenmemiştir.<sup>13</sup> Halifelik ve Saltanat merkezi olan İstanbul, bu hattı ekonomik olmaktan ziyade dinsel ve siyasal yönden Arap yarımadasına bağlama amacıyla yapmıştı. Demiryolu, her ne kadar barış zamanında hacıların kutsal toprakları ziyaretini kolaylaştırmışsa da I. Cihan Harbinde, İngilizlerle iş birliği yapan Arapların saldırılarına maruz kalmıştı. Demiryolu'nun savaşta askeri değeri daha iyi anlaşılmiş ve korunması uğrunda pek çok Türk kanı akmıştı.<sup>14</sup>

### **Arap Bürosu ve Şerif Hüseyin**

İngilizler I. Dünya Savaşı'nda Türkler karşısında Gelibolu ve Kut'ta aldıkları iki büyük yenilgi ve sömürgelerinden çıkardıkları dersler neticesinde kaleyi içten yıkmaya yöneldiler. Bu amaçla 1916-1920 yılları

<sup>12</sup> TNA, FO 882/4/2, HR/25/01, Dışişleri Bakanlığına ait "Hicaz Demiryolu" başlıklı rapor, 17 Şubat 1925. 1905 sonrası Hicaz demiryolu hakkındaki kayıtlar İngiliz Dışişleri Bakanlığı arşivi ve kütüphanesindedir.

<sup>13</sup> *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Hicaz, Asir, Yemen Cepheleri ve Libya Harekâtı 1914-1918*, VI / 3, Ankara, 1978, s. II; Arap Yarımadası'nın Hicaz bölgesiyle ilgili yol durumu hakkında bilgi için bkz. *BDHTH-ATASE VI*, s. 43-45.

<sup>14</sup> *BDHTH-ATASE VI*, s. 43.

arasında faaliyet gösterecek olan Kahire merkezli kurulan istihbarat merkezi olan Arap Bürosu ve ona bağlı veya birlikte çalıştığı istihbarat uzmanları kritik rol oynadılar.

İngilizler bu dönem boyunca pasif değildi. Hicaz'da Arap politikasının formülasyonunu koordine etmek için bir tür merkez noktasının gerekli olduğu açık olduğunda, İngiliz hükümeti etkili adımlar attı. Mümkün olduğunca erken Aralık 1915'te İngiliz Dışişleri Bakanlığı'ndan Mark Sykes, Kahire'deki İngiliz İstihbarat Direktörü General Clayton'a bir Arap Bürosu kurulması hakkında yazmıştı.<sup>15</sup>

Sykes'ın önerisi ve Clayton'ın desteği neticesinde 7 Ocak 1916 tarihinde İmparatorluk Savunma Komitesi'nin kararı ve hükümetin onayı ile Büro kuruldu. Orta Doğu'da Türkler aleyhine ve İngilizler lehine propaganda ve istihbaratın daha programlı ve düzenli olarak yapılmasını amaçlayan Arap Bürosu'na Orta Doğu'nun ünlü İngiliz ajanları katıldı. Büro Mekke Emiri Şerif Hüseyin'in Mekke'de başlattığı İsyanı'nın her türlü teknik alt yapısını hazırlamış ve Büro elemanları Şerif ailesine, aşiretlere ve Şerif kuvvetlerine askeri ve sivil danışmanlık yapmıştı.

Arap Bürosu'nun başlıca işlevi, Yakın Doğu'daki İngiliz siyasi faaliyetlerini uyumlu hale getirmek ve Dışişleri, Hindistan, Donanma ve Savaş bakanlıklarını Alman ve Türk politikasının genel eğilimleri hakkında eş zamanlı olarak bilgilendirmektir. İkincil işlevi, Hindistan Müslümanları ve İtilaf Devletleri'nin duyarlılıklarıyla çatışmaksızın Hindistan dışındaki Müslümanlar arasında propagandayı Büyük Britanya lehine koordine etmektir. Gerçekte, Arap Bürosu, Şerif isyanıyla ilgili İngiliz politikasını formüle etme ve uygulama sorumluluğunu üstlendi. Bu görev, taktik, askeri ve siyasi istihbarat verilerinin toplanması ve dağıtılmasıyla birleştiğinde, Arap Bürosu'nun gerçek misyonu haline geldi.<sup>16</sup>

Şerif Hüseyin, Osmanlı yönetimine karşı başlattığı isyanında başarılı olmak için İngilizlerle önce gizli, İngiltere'nin Osmanlı Devleti'ne savaş ilanından sonra ise açıktan görüşmeye başladı. Şerif tarafından fiili operasyonların başlatılması, büyük ölçüde, yeterli sayıda askerini

<sup>15</sup> Maxwell Orme Johnson, "The Arab Bureau and the Arab Revolt: Yanbu' to Aqaba", *Military Affairs*, 46/4 (1982), s. 195.

<sup>16</sup> Johnson, *a.g.m.*, s. 195.

silahlandırmasına, beslemesine ve ödemesine olanak sağlayacak olan, dışarıdan maddi yardım almasına bağlıydı. Hüseyin, bazen oğulları Abdullah ya da Faysal veya Ruhi gibi araçlarla bazen de bizzat İngiliz yetkililerle temas kurdu ve silah, mühimmat, para gibi ihtiyaçlarını ilettiler. Arap Bürosu'nun ve Kahire istihbaratının vesayetinde bu ihtiyaçlar büyük ölçüde karşılandı.<sup>17</sup> İngiliz Dışişleri Bakanlığı'nın belgelerine göre, 1916-1919 yılları arasında Şerif Hüseyin'e ödenen para yardımı 45.205.000'dir.<sup>18</sup>

Büro'nun yaptığı yazışmalar incelendiğinde büyük kısmının Şerif ve oğullarının talepleri ile bunların karşılanması meselesi olduğu görülmektedir. Abdullah, babası Şerif Hüseyin'in 18 Şubat 1916 tarihli mektubuyla birlikte *"ben kendim ve planım için 3.000 sterlin istiyorum"* şeklindeki sözlü mesajını Kahire'ye ilettiler. Dışişleri Bakanlığı'ndan gelen cevap doğrultusunda Mısır Yüksek Komiseri, 10 Mart 1916 tarihli mektubunda *"Majestelerinin Hükümeti, isteklerinizi ve gönderilmesini istediğiniz her şeyi karşılamayı uygun"* gördüğünü ve bunların Port Sudan'dan gönderileceğini bildirdi. Şerif için ilk silah ve malzeme sevkiyatı Süveyş'ten 1 Mayıs 1916'da gönderildi. Limanlar ve karayolları büyük ölçüde Türklerin elindeyken, o sırada Şerif'e silah ve erzak sağlama meselesi hiç de kolay değildi. Teslimatlar Mısır'dan Port Sudan'a ve daha sonra Hicaz limanına gönderildi.<sup>19</sup>

Mısır Yüksek Komiseri Sir Henry McMahon ve Arap Bürosu, Şerif'in *"demiryolunu güvence altına alma"* ve *"Türkleri Hicaz'dan ve İdrisi ile birlikte Yemen'den temizlemekle sınırlaması"* noktasında desteklenmesi gerektiğine çok güçlü bir şekilde inanıyordu.<sup>20</sup> Şerif, 29 Mart 1916 tarihli kısa bir mektupla kendisine gönderilen 50.000 sterlinin (23.000 sterlini oğlu Abdullah'a aitti) alındığını kabul etmişti. Şerif 18 Nisan 1916 tarihli mektubunda ise, Medine-Şam arasındaki Hicaz Demiryolu'nun yıkılması sorumluluğunu kabul etti ve buna karşılık *"tek isteğinin oyalama olarak"*

<sup>17</sup> TNA, FO 882/4/3, HRG/16/25.

<sup>18</sup> Metin Hülalü, "İngilizlerin Hicaz İsyanına Maddi Yardımları", Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi, 6 (1995), s. 151.

<sup>19</sup> TNA, FO 882/4/3, HRG/16/25.

<sup>20</sup> TNA, FO 882/4/2, HRG/16/04, Kahire Clayton'dan Erkowit'teki Genel Vali'ye, 22 Nisan 1916.



*İngiliz birliklerinin Akdeniz kıyılarından Suriye'ye faaliyet göstermesi'* olduğunu bildirdi.<sup>21</sup>

Şerif Hüseyin, demiryolunun yıkılması sorumluluğunu kabul etmekle birlikte anlaşılan isyanın başlarında kısmi bir yıkımdan bahsedilmişti. Şerif, McMahon ile olan meşhur mektuplaşmalarında, İngiliz uçaklarının Anadolu ile Suriye arasındaki demiryolunu bombalaması durumunda, halkın Cemal Paşa'nın takviye güçlerinden koptuğunu bileceğini ve destek için ayağa kalkacak kadar güvende hissedeceğini tartışıyordu. Şerif, Suriye'deki direniş faaliyetlerinin raporlarına güvenerek isyanın Şam'a doğru ilerleyebileceğinden o kadar emindi ki, RFC'nin (Royal Flying Corps/Kraliyet Hava Kolordusu) Suriye demiryolu kavşağını bombalaması yönündeki talebini reddetti. Çünkü yakında kendi güçleri tarafından hızlı bir Suriye istilası olacak ve kısa bir süre sonra demiryoluna kendi ihtiyacı olacaktı.<sup>22</sup> Aslında Hicaz Demiryolu projesi, Şerif Hüseyin'in halifeliğini ve bağımsızlığını ilan etme emellerini gerçekleştirme adına kendisinin önünde önemli bir engel olarak görülmüştü. Dolayısıyla Hüseyin, bu projenin muhaliflerinden olmuş ve özellikle demiryolunun Mekke'ye uzatılmasını engellemişti.<sup>23</sup> Arap İsyanı'nın başarıya ulaşmasında üç faktörün etkili olduğunu söyleyen Köse de Hicaz Demiryolu'nun Mekke'ye ulaşmamış olmasını buraya dâhil etmiştir. Böylelikle asiler ilkel ulaşım araçlarıyla rahatça hareket

<sup>21</sup> TNA, FO 882/4/2, HRG/16/05, 28 Nisan 1916; FO 882/4/3, HRG/16/25. Erkwit'eki Genel Vali'den Clayton'a Kahire. Şerif, "Suriye'yi Hicaz'a bağlayan demiryolu hattını yok etmek, yollarına güçlük çıkarmak, yolu onlara çok uzatmak ve rahatsızlıkları önlemek için var gücümüzle elimizden geleni yaptık" diyecekti. "Ayağa kalkar kalkmaz Medine'den demiryolu hattını ele geçireceğiz ve sonra yavaş yavaş Suriye'ye doğru ilerleyeceğiz. O zaman onlar (Suriye) ayağa kalkabilecekler. Demiryolu hattının tahrip edilmesiyle ilgili olarak, "Ancak önlem olarak (bulduk ki) tehlike, faydadan daha büyük olacaktır. Dahası, İngiliz birliklerinin demiryolu hattını ele geçirmek için daha önce açıkladığımız gibi harekâta başlamalarının kendileri için kolay olacağı bir noktayı ele geçirmesini gerekli buluyoruz ve bu da ilerlemeyi kolaylaştıracaktır." Bu hareketin bir sonucu olarak, İngiliz birliklerinin Irak'a girmesi ve Rus birliklerinin Erzurum'dan Erzincan'a doğru ilerlemesi de kolaylaşacaktı. Gaspçılar -Türkler- "Batı vilayetlerine geri dönmek zorunda kalacaklar ve her şeyden önce Rus birlikleriyle çarpışmamızı [İngilizlerin] engelleyecekler."

<sup>22</sup> Polly A. Mohs, *Military Intelligence and the Arab Revolt*, Oxon, 2008, s. 50.

<sup>23</sup> Köse, *a.g.e.*, s. 71-75.

ederken, savunmada olan Türk birlikleri düzenli müfrezeleriyle isyan bölgelerine intikal etmede büyük sıkıntılarla karşılaşmışlardı.<sup>24</sup>

Hicaz'da durumun ne kadar ilerlediğini tespit etmek için Yüksek Komiser, Arap Bürosu'ndan Doğu Sekreteri R. Storrs, Yüzbaşı D.G. Hogarth ve Yüzbaşı K. Cornwallis'den oluşan bir heyeti *Dufferin* gemisiyle Hicaz üzerine gönderdi. Görüşme 5 Haziran 1916 Pazartesi günü Cidde limanında Şerif'in oğlu Zeyd ile gerçekleşti. Ali ve Faysal'ın "Hicaz demiryoluna" saldırımları ve hattı koruyan Türk garnizonunu ve birliklerini imha etmeye çalışmaları da burada görüşüldü. Şerif'in büyük oğlu Ali'nin Medine'den günler önce (26 Mayıs 1916) yazdığı mektup, isyanın başlamasından hemen önce olduğu için önemlidir. Ona göre, "*Medine en zor görev olacak ve burada her şey Arapların Hicaz Demiryolunun son 200 mil/321.86 km'sini kesmedeki başarısına bağlı*" idi.<sup>25</sup>

### **İsyan: Hedefler, Planlar ve Süreç**

İsyanın ilk adımı, Medine ve Suriye sınırı arasındaki demiryolu bağlantısını kesecek olan Şerif'in oğlu Ali tarafından atılmıştı. Diğer oğlu Faysal ise İngiliz birliklerinin Suriye kıyılarına çıkarak iş birliği yapıp yapılmadığına bakılmaksızın aynı anda Suriye'deki Türklere karşı isyan bayrağını açacaktı.<sup>26</sup> 22 Mayıs'ta 4. Ordu Komutanı Cemal Paşa, Şerif Hüseyin'in büyük oğlu Ali'nin Hicaz demiryoluna saldıracağı yönündeki istihbarat üzerine Fahrettin Paşa'ya Medine'ye gitmesi emrini verdi.<sup>27</sup> 30 Mayıs günü isyancı bedeviler, demiryolundaki vidaları sökerek bir trenin devrilmesine neden olmuşlardı. Medine'deki istihbarat subayı Naci Kaşif Kıcıman, bu olay için "*Hicaz isyan harekâtında ilk tren vak'ası*" demişti.<sup>28</sup> 31 Mayıs'ta Medine'ye ulaşan Paşa'ya 16 Haziran'da isyanı bastırma görevi verildi.<sup>29</sup>

<sup>24</sup> Köse, *a.g.e.*, s. 16.

<sup>25</sup> TNA, FO 882/4/3, HRG/16/25; FO 882/4/2, HRG/16/12, Kahire Intrusive'den, Londra'daki Dirmilint'e, 11 Haziran 1916.

<sup>26</sup> TNA, FO 882/4/2, HRG/16/03, Erkowit'teki Genel Vali'den Clayton'a Kahire, 16 Nisan 1916.

<sup>27</sup> Köse, *a.g.e.*, s. 282.

<sup>28</sup> Naci Kaşif Kıcıman, *Medine Müdafaası*, İstanbul, 1994, s. 37.

<sup>29</sup> Köse, *a.g.e.*, s. 282.

Türkler, Hicaz demiryolunun güvenliğini sağlamak ve Medine'nin düşmesini engellemek için birçok tedbire başvurdu. 17 Temmuz'da Fahrettin Paşa'nın emrinde Hicaz Seferi Kuvvetleri Birliği kuruldu. Bu kuvvetlerin toplamı 14.000 subay ve askerdi. Maan-Medine arasındaki demiryolu hattını korumakla görevli 4-5 taburdan oluşan kuvvetler de Paşa'nın emrindeydi.<sup>30</sup> Savaş süresince bazı değişiklikler yapılmakla birlikte, teşkil edilen Hicaz Kuvve-i Seferiyesi, Medine-Yenbau'l-bahr hattının Mekke'nin güneyine uzanan kısmını koruyacaktı. Medine kalesi ve hattın kuzey kısmı, Medine Muhafızlık ve Kumandanlığı kontrolünde olacaktı. Demiryolunun Hediye (Hedia)-Şam hattı Birinci Müretteb Kuvvetler Komutanlığına bağlı birlikler tarafından savunacaktı.<sup>31</sup>

Mekke'de isyan için hazırlıklar devam ederken Faysal ile Ali 5 Haziran'da Medine karakollarına saldırıda bulundular. Şehrin dış dünya ile bağlantısını koparmak ve yardımları engellemek amacıyla telgraf ve demiryolu hatlarını tahrip ettiler.<sup>32</sup> Asiler, Medine'nin Suriye ile bağlantısını kesmek amacıyla demiryoluna sabotajın ötesine geçmeyen saldırılar düzenlediler. 3 ve 5 Haziran 1916 tarihlerinde Hedye - Medine, Ebül'naim - Cedae arasındaki demiryolu kesimleriyle Ebül'naim - Buvata arasındaki bölgede toplam olarak 140'tan fazla telgraf direğini hasara uğrattılar. Ancak Türk demiryolu koruma birlikleri tarafından hasar gören bu yerler derhal onarıldı.<sup>33</sup> Ali ve Faysal kuvvetleri, karşılarında Basri Paşa kuvvetlerini, hazır bulmuş ve umdukları neticeyi elde edememişlerdi. Bu başarısızlık sonrasında bel bağladıkları İngilizlerin yardımı artırma vaatleriyle Türklere yönelik yeni taarruz hazırlıkları planlamaya başladılar.<sup>34</sup>

Arap Bürosu, Şerif Hüseyin'in isyanından sonra bölgedeki faaliyetlerini, Arap asileri motive etmek ve onların isyanını sahada yönetmek üzerine odakladı. Denilebilir ki İngiltere'nin Hicaz politikası gelenek ve ideolojiden ziyade istihbarat üzerine inşa edildi.<sup>35</sup> Hicaz isyanı başladıktan sonra İngiliz istihbaratı, ele geçirilmesi en zor kentin

<sup>30</sup> Köse, *a.g.e.*, s. 282-284.

<sup>31</sup> Gülsoy, *a.g.e.*, s. 229.

<sup>32</sup> Köse, *a.g.e.*, s. 282-284.

<sup>33</sup> *BDHTH-ATASE VI*, s. 343.

<sup>34</sup> *BDHTH-ATASE VI*, s. 181.

<sup>35</sup> Mustafa Çabuk, "İngiliz Belgelerine Göre İngiltere'nin Ortadoğu'daki İstihbarat Merkezi: Arap Büro (1916-1920)", *Belgi Dergisi*, 2/17 (2019), s. 1134.

Medine olacağını rapor edilmiştir. Medine’de dört tane kale vardı ve şehrin etrafı sağlam surlarla çevrilmişti. Hüseyin ile İngilizleri düşündüren asıl sorun ise Medine halkının Osmanlı Devleti’ne olan sadakati idi. Medine’nin işgali için demiryolunun işlemez hale getirilmesi gerekiyordu. Türk kuvvetlerinin can damarı su kuyuları ile demiryoluydu. Her ikisinin de muhafazası çok zordu ve asiler demiryolunu sürekli tahrip ediyorlardı.<sup>36</sup>

Arap Bürosu, Şerif’e aktif yardım adına “*Hicaz’daki en önemli şeyin onunla olan iletişim araçlarımızı geliştirmek*” demişti. Şerif’in Cidde-Suakin telgraf hattının yeniden kurulması isteği yerine getirilmeli ve Cidde’de görevlendirilecek biri ile çeşitli planlar yapılmalıydı. Bu planların en bariz olanı, Hicaz demiryolunu sistemli ve sürekli olarak kesmek amacıyla sahil boyunca kuzeye doğru Araplarla temasa geçmekti. Bu Şerif’in yetkisi ve yardımı olmadan denenmemeliydi. Ancak onun nüfuzuyla, Vech’de (Wejh) Süleyman Paşa, Ebu Rifada’ya ve Noweilah ve Dhabah’da Huitat Şeyhi’ne tavsiyelerde bulunacak ve yardım edecek istihbarat uzmanları oluşturulmalıydı. Ayrıca onlar daha doğudaki kabilelerle temasa geçmeye çalışacaklardı.<sup>37</sup>

Arap Yarımadası’na büyük bir askeri kuvvet çıkaramayacağını anlayan Londra; ilk elden deneyim kazanması için, Arap Bürosu’nun elemanlarını hem isyanın durumunu izlemek hem de Savoy’da derlenecek verileri sağlamak için Hicaz sahilinde görevlendirdi. Kinahan Cornwallis Cidde’ye, Alfred Parker ise Rabegh (Rabiğ) kasabasına gönderildi. Araplar İngiliz subayların iç kısımlarda araştırma yapmasını yasaklamasına karşılık, Şerif yönetimi nitelikli eğitmen ihtiyacını bahane ederek, İngilizlere çöl rehberlerini tahsis ederek yanına aldı. Sonuçta, bedevi güçlerinin desteklenmesinde ve Hicaz demiryolu baskınlarında görev alacak İngiliz yıkım ve silah uzmanlarından oluşan bir çekirdek kadro toplandı<sup>38</sup>.

Arap Bürosu’nun bölgedeki ajanları ve bölgedeki İngiliz asker ve donanma memurları, isyancıları gerilla savaşına teşvik ettiler. Arap Büro’nun uzmanları, asilere istihbaratın yanı sıra taktik karar alma ve

<sup>36</sup> Köse, *a.g.e.*, s. 252-255.

<sup>37</sup> TNA, FO 882/4/3, HRG/16/20, 25 Haziran 1916.

<sup>38</sup> Bruce Westrate, *The Arab Bureau – British Policy in the Middle East 1916-1920*, Pennsylvania, 1992, s. 55-56.

strateji konularında da danışmanlık yaptı. P. C. Joyce, Şerif Hüseyin'in İngiliz danışmanlığını, S. F. Newcombe, Faysal'ın siyasi ve askeri danışmanlığını yapmakla görevliydi. Arap Bürosu'nun elemanları isyancılardan oluşturulmaya çalışılan Arap ordusuna da danışmanlık yaptı.<sup>39</sup>

Arap Bürosu, İngilizlerin isyan süresince lojistik destek ve finansal yardım sağlamasında aracı ve aktif bir rol oynadı. Büro elemanları demiryolu ve telgraf hatları baskınlarına liderlik ve refakat ederek de önemli rol üstlendiler. Büro'nun yayın organı olan *Arab Bulletin*'de Büro elemanları olan Albay Newcombe, Binbaşı Garland, Binbaşı Joyce, Binbaşı Davenport, Yüzbaşı Lawrence tarafından bu baskınların ayrıntılı olarak rapor edildiği görülmektedir. Türklere ve Türk taraftarlarına yönelik yapılan bu baskınlarda ve savaşlarda büro istihbarat uzmanları tehlikelerle yüz yüze gelmişlerdir. Yarbay S. F. Newcombe, Kasım 1917'de Filistin seferinin başlarında Osmanlı kuvvetlerince esir alınmıştır. Newcombe, Arap operasyonları personelinden Türklerin eline esir düşen ilk İngiliz subayıdır. Bülten'de onun herhangi bir işkence ve kötü muameleye maruz kalmadığı özellikle belirtilmiştir.<sup>40</sup>

Hicaz'daki Osmanlı birliklerinin Suriye'deki birlikleriyle bağlantısını kesmek amacıyla Hicaz Demiryolu'na yönelik baskınlar ve tahripler Garland, Lawrence, Joyce, Newcombe, Davenport ve Dawnay gibi büro üyeleri liderliğinde gerçekleştirildi. Arap Bürosu için çalışan bu uzmanlar arasında, o zamanlar neredeyse ismi hiç bilinmeyen Savaş Bakanlığı Harita Departmanı'ndan istihbarat için görevlendirilen Teğmen Thomas Edward Lawrence da vardı. Diğer önemli isimler arasında Lawrence'ı Büro'ya göreve atayan, Büro Müdür Vekili ve Arap Bülteni Editörü olarak görev yapan David G. Hogarth; Cidde'deki İngiliz Ajansı Şefi Yarbay C.W. Wilson; Şerif Hüseyin'e İngiliz kıdemli danışman Yarbay P. C. Joyce; Faysal'ın siyasi ve askeri danışmanı Yarbay S. F. Newcombe vardı. Arap isyanının başarısındaki payın büyük bir kısmı bu uzmanlara ve Büro'nun diğer üyelerine aitti.<sup>41</sup>

<sup>39</sup> Çabuk, *a.g.m.*, s. 1134.

<sup>40</sup> TNA, FO 882/26/4, Arab Bulletin, No. 71, 27 Kasım 1917.

<sup>41</sup> Johnson, *a.g.m.*, s. 195.

İngiliz istihbarat raporları, İstanbul'dan Hicaz'a bir uçak filosu gönderileceğini rapor etmişti. Bu nedenle İngilizler isyanı bastırmak üzere Hicaz'a büyük bir güç gönderilmesinden endişe ediyor ve Hicaz Demiryolu'nun tahrip edilmesine özel önem veriyorlardı.<sup>42</sup> 4 Ağustos 1916 tarihinde bir Arap şeyhinden alınan özel mektupta belirtildiği gibi, *"Türkler onlar için ölüm kalım meselesi olduğu için Kutsak toprakları kurtarmak için büyük bir takviye kuvvet gönderecek ve hiçbir çabayı esirgemeyeceklerdir."* Yine inanılmaktaydı ki, Şerif bu takviye kuvvetlerin Suriye'den ilerleyişini durdurup önünü kesmediği müddetçe başarılı olamayacaktı. Şerif ve kabilesi bunu yardımsız yapamazdı. Ayrıca kabileler meydana büyük ve eğitilmiş bir orduyla savaşma kabiliyetine sahip olmamakla birlikte gece baskınları ve ani saldırılarda yetenekliydi.<sup>43</sup>

Arap isyancılar tarafından kitlesel ölçekte teşvik edilen, demiryoluna düzenli ve düzensiz bir saldırı, Mısır Seferi Kuvveti (EEF) Komutanı Murray'ın birliklerinin konumunu tamamen iyileştirecekti.<sup>44</sup> 1916 yılı Temmuzunda İmparatorluk Genelkurmay Başkanı Robertson, *"Şerif'in maharetten yoksun"* olduğunu iddia ederek, Hicaz demiryoluna sabotaj düzenlemesi için kendisine Sudan Valisi Sir F. Reginald Wingate'in yardım etmesini Murray'a teklif etti. Mısır Komutanlığının buna cevabı ise, *"Şerif bir Müslüman teşebbüsü olduğu için demiryolunu yok etmekten kaçınıyor. Tahribat için Araçları eğitiyoruz"* oldu.<sup>45</sup> Ne var ki Hüseyin, Medine'yi ele geçirmek için buraya asker, mühimmat ve iâşe taşıyan demiryolu trafiğini engellemek istedi. Bunun için İngilizlerden patlayıcı talebinde bulundu ve trenlere saldırılar düzenledi. Ancak Temmuz 1916'da Hüseyin, Medine'yi almanın o kadar kolay olmayacağını anlayarak İngilizlerden daha fazla altın ve mühimmat talep etti.<sup>46</sup>

Mısır Birlikleri'nde Miralay Seyyid Ali, Mekke'den, Cidde'deki Miralay Pearson'a gönderdiği mektubunda, Şerif Hüseyin ile yaptığı görüşmeyi

<sup>42</sup> TNA, FO 882/25/1, Arab Bulletin, No. 10, 14 Temmuz 1916.

<sup>43</sup> TNA, FO 882/25/1, Arab Bulletin, No. 18, 5 Eylül 1916.

<sup>44</sup> Mohs, a.g.e., s. 52.

<sup>45</sup> H.V.F. Winstone, *Ortadoğu Serüveni 1898-1926 Yılları Arasında Ortadoğu'daki Siyasi ve Askeri İstihbaratın Hikayesi*, Çev. Fuad Davudoğlu, İstanbul, 1999, s. 333.

<sup>46</sup> Köse, a.g.e., s. 285-286.

ve diğer güvenilir kaynaklardan Medine'nin güçlü bir şekilde tahkim edilmiş olduğunu bildirdi. Miralay, Hicaz Demiryolu üzerinde de kaleler olduğuna ve yıkılanların onarımlarının yapıldığına dikkat çekti. Şerif, bu kalelerin ve demiryolunun yok edilmesini istiyordu. Ayrıca bu makineli tüfeklerle donatılan kalelerin daha büyük toplar ve zırlı trenlerle takviye edilmesi şöyle bekleniyordu:

*“Şu anda yanımda bulunan toplar bu amaca yetmiyor ve bu kadar kısa menzilli silahlarla taarruz yapmak mümkün değil. Emrim altındaki birliklerde, demiryolunun imhasının nasıl yapılması gerektiğini anlayan mühendis yok. Mekke ve Taif'teki işimizi bitirdikten sonra Medine'ye mevcut silahlarımızla yapılacak bir saldırının, düşmanın gücü ve neredeyse dayanılmaz iklim nedeniyle ne zaman olacağını henüz söyleyemediğimi düşünüyorum. Bu nedenle, Ekselanslarının demiryolunun imhası ve gerekli görülebilecek diğer işler için ağır silahlı ve mühendislerle daha fazla asker gönderilmesini onaylayacak kadar iyi olması talebiyle bu raporumu iletmenizi rica ediyorum.”<sup>47</sup>*

Sahadaki İngilizler, Türklerin Medine'yi kurtarmak ya da Şerif'in eline geçerse yeniden almak için demiryolundan yeterli bir kuvvet göndermelerini mümkün görmüşlerdi. Bu nedenle *“Şerif'in en iyi yolu, Medine'ye yatırım yapmaya devam etmek”* olduğu dile getirmişlerdi. Zaten Şerif de enerjisinin büyük bir bölümünü Medine'den Mekke'ye herhangi bir Türk ilerleme girişimine karşı güçlü bir direniş hazırlamaya adanmıştı.<sup>48</sup>

Cidde'de bulunan R. Storrs, Kahire Sömürge İdaresi'ne gönderdiği 17/07/1916 tarihli telgrafında, muhbirinden aldığı bilgiyi Londra'ya ilettili. Buna göre; Almanlar, demiryolunun sürekli olarak çalıştığı Medine'ye yığınla altın göndermişler ve çok sayıda Arap'a rüşvet vermeyi başarmışlardı. *“Her halükarda tüm işlerimizde dikkatli olmalıyız”* diyen Storrs, mevcut durumdan tiksinti duyan bölgedeki insanların kalbine İngiliz sevgisini kolayca kazımanın zamanının geldiğini

<sup>47</sup> TNA, FO 882/4/4, HRG/16/31/A, 9 Temmuz 1916.

<sup>48</sup> TNA, FO 882/4/4, HRG/16/32, 30 Temmuz 1916.

düşünüyordu. Doğu Sekreteri, Kahire'den İngiliz temsilcisini bir an önce göndermesini istedi.<sup>49</sup>

Büro Başkanı Clayton, Yüksek Komiser'e Şerif'in ordusu için acilen ihtiyaç duyduğu silah, makineli tüfek, uçak vb. içeren teçhizat listesini göndermişti. Clayton, Kahire'de bulunan Şerif'in adamı Faruki'ye bunları çalıştıracak vasıflı ve eğitilmiş personel olmadan bunları temin etmenin faydasız olduğunu belirtti<sup>50</sup>. Faruki ise tam olarak durumu anlamakla beraber tek istediklerinin, gerektiği gibi bu donanımın onlar için hazır bulunması olduğunu söyledi.<sup>51</sup>

Faysal ve Arap Bürosu'na bağlı İngiliz danışmanlar, Ali ve Abdullah'ın kuvvetleriyle Medine'de kuşatılan bir Türk bölüğünü, Hicaz'da kalan Türk güçlerini yenmenin şimdilik mümkün olmadığını kavradı. Onlara göre en iyi yöntem, Hicaz demiryolunu ve sahildeki önemli Türk ileri karakollarını izole ya da imha etmektir.<sup>52</sup> Bu yöntemi hayata geçiren Araplar sahada önemli başarılar elde etmeye başladı.

Bir Aar'da ele geçirilen Türk esirlerin verdiği bilgilerin 12 Ağustos 1916 tarihli özetine göre, Hicaz Demiryolunda günde ortalama bir iki tren düzgünce çalışıyordu. Esirler Medine'de kaynakların özellikle buğday, yakacak ürünlerin, suyun ve hafif silahların bol olduğu noktasında hem fikirlerdi. Mekke yolu üzerinde çok sayıda kuyu olduğu varsayılmaktaydı. Ancak tıbbi malzemeler çok sınırlıydı. İngilizler özellikle Türk kuvvetlerinin durumu hakkında verilen bilgilerin güvenilirliğinden şüphelenmekteydi.<sup>53</sup>

Faysal ve İngiliz danışmanları demiryoluna yönelik operasyonları tamamen kendi başlarına planlayıp yürütmeye başladılar. Binbaşı

<sup>49</sup> TNA, FO 882/4/4, HRG/16/34, R. Storrs'dan Kahire Residency'ye, 02 Ağustos 1916.

<sup>50</sup> Muhammed El-Farukî, 1891 yılında Musul'da doğmuştur. Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasını bir fırsata çevirmek amacı ile Arap bağımsızlığı için çalışmış ve Mekke Şerifi Hüseyin'in McMahon ile yazışmalarına aracılık etmiştir. Söz konusu aracılık özellikle 1915-1916 döneminde yoğunlaşmıştır. Fromkin'e göre Faruki'nin savaş süresince temel işlevlerinden biri aracılıksa da bundan daha önemlisi Arapların Türkler karşısında yer alma aşamasında Şerif Hüseyin etrafında Arapların kenetlenme görüntüsünü verdiği destektir. David Fromkin, *Barışa Son Veren Barış*, Çev. Mehmet Harmancı, İstanbul, 2008, 145-148; Elie Kedourie, *In the Anglo-Arab Labyrinth*, Londra 2000.

<sup>51</sup> TNA, FO 882/4/4, HRG/16/36, Clayton'dan Yüksek Komiser'e, 07 Ağustos 1916.

<sup>52</sup> Johnson, *a.g.m.*, s. 195.

<sup>53</sup> TNA, FO 882/25/2, Arab Bulletin, No. 22, 19 Eylül 1916.



Garland'a gönderdiği mektubunda Sudan Valisi olan Sirdar ise demiryolu baskınlarında kullanılmak üzere binek deve ihtiyacını karşılayabileceğini belirtmekteydi.<sup>54</sup> Bu sırada E. C. Wilson, Faysal ile 27-28 Ağustos 1916 tarihinde Yenbu'da görüşme yaptı. Wilson, raporunda Faysal'ın Türklere yönelik planlarından ve kabilelerle hareketlerinden bahsetmişti. Faysal ona, kuzey kabilelerini çekecek ve en büyük etkiye sahip olacak olan *"demiryolunun kalıcı olarak kesilmesi"* dâhil acil taleplerini ve ihtiyaçlarını iletmişti.<sup>55</sup>

### 1916'daki Gelişmeler

31 Ağustos 1916 tarihli mesajında Şerif, Cidde'deki İngiliz Ajansı'nın şefi olarak sahada olan Albay Wilson'a Medine'ye yönelik planını açıkladı. Buna göre, Nuri es-Şaalan'dan Medine yakınlarındaki Beni Salım'a kadar olan demiryolu üzerindeki tüm Araplarla, oğulları belirtilen yere vardıklarında demiryolunu yıkacakları konusunda anlaşmışlardı. Burada verilen bilgilere göre, 14 Haziran 1916 tarihinde Medine'ye ilerlemeye başlayan Faysal, yaklaşık 170 km yol kat etti. *"Uzun zaman önce Türklere aldığımız fişeklerin hepsini Kutsal Savaşımız için kullandık"* diyen Şerif ise, mühimmat talebinin zamanında yerine getirilmemesinden dolayı Türklerin demiryolunu tamir edip güvenliği sağladığını şöyle aktardı:

*"Sonunda düşman, El Hassa'daki birliklere saldırdı ve düşmanın Bir El Mashi'ye sürülmesiyle sonuçlanan şaşırtıcı bir savaş gerçekleşti. Ancak düşmanın maksimli ve hafif toplarla donanmış bazı trenler getirmesi nedeniyle düşmanı takip etmek veya ilk başta yapılan plana göre hareket etmek imkânsız bulundu. Bunu gözlemleyerek, Bedevi birliklerimizi ve kuvvetlerimizi iyi silahlanmış düşmana karşı desteklemek için 2.000 düzenli birlik istemenin düşman takviye ve savaş mühimmatı göndermeden önce önerdiğimiz planı gerçekleştirmenin daha iyi olacağını düşündük. Ayrıca bazı eğitimcilerden, gücümüzle düşmanı yenebilmemiz için daha*

<sup>54</sup> TNA, FO 882/4/1, HR/16/1, Garland'dan General'e, 17 Ağustos 1916.

<sup>55</sup> TNA, FO 882/4/5, HRG/16/42, 01 Eylül 1916. 1. Yenbu ya da Rabegh'de (Rabiğ'de) kalsalar bile Büyük Britanya'yı temsil edecek şekilde eğitilmiş 3.000 asker, 2. Uçaklar, 3. Kuzey kabilelerini çekecek ve en büyük etkiye sahip olacak olan demiryolunun kalıcı olarak kesilmesi, 4. Avcı ve makineli tüfekler.

*önce istenen 2.000 askerden müteşekkil birliği sahaya sürebilmek için gönüllüleri olabildiğince çabuk talim ettirmelerini istedik. Aynı talebi Kahire'deki temsilcimiz aracılığıyla ve ayrıca Cidde'deki İngiliz Ajansı aracılığıyla Yüksek Komiser'e, şimdiye kadar başarısız bir şekilde tekrarladık. Bedevi güçlerimizin cesareti ve kararlılığı böyle bir amaç için yeterli değildir. Her halükârda doğal görevimiz olduğu için son nefesimize kadar Türklere karşı savaşıyoruz.”<sup>56</sup>*

Mühimmat ve patlayıcı uzmanlarının yokluğunun yanı sıra uygun haritaların olmaması, Hicaz demiryoluna yönelik İngiliz subaylar öncülüğünde gerçekleştirilen sabotaj operasyonlarını engelledi. Bedevi aşiretleri ve yerli rehberler Arabistan'da yön bulmada yetersiz kalmaktaydı. Arap Bürosu Ağustos 1916'da, düşman mevzileri ve bölgenin topografyası hakkında daha fazla bilgi olmadan, Hicaz demiryoluna karşı hiçbir operasyonun yapılamayacağını bildirdi.<sup>57</sup> Arap Bürosu'na benzer bir şikâyet de Lawrence tarafından yapıldı: *“Faysal, buranın dışında Yenbu Vadisi hakkında bizden çok az şey biliyor. Yerlerin, yolların ve su kaynaklarının isimleri ona yabancı geliyor.”<sup>58</sup>*

Haritaların sürekli düzeltilmesi ve yenilenmesi, Arabistan'daki Bedevi aşiretleriyle birlikte hareket eden İngiliz subaylarının baskınlarına da hizmet etti. Newcombe, Garland, Joyce ve Lawrence gibi İngiliz subayların öncülüğünde demiryoluna karşı faaliyet gösteren Arap sabotajcı grupları, genellikle kamplarından hedeflenen bölgeye 100 mil/160 km civarında yol kat ettiler. Yolculuğun deve sırtında ve yaya

<sup>56</sup> TNA, FO 882/4/5, HRG/16/41, H. H. tarafından bir telefon mesajı, Şerif'den Albay Wilson'a, 31 Ağustos 1916.

<sup>57</sup> TNA, FO 882/4/1, HR/16/2, Cidde'deki Albay Wilson'dan Kahire'deki Arap Bürosu'na, 23 Ağustos 1916.

Wilson'un tavsiyesine uyararak savunmadaki sahil boyunca Parker, herhangi bir harekette bulunmayacak. Aynı zamanda hatırlanılmalıdır ki elimizde mevcut olandan daha fazla olarak düşman eğilimleri ve topografya detayları olmaksızın ve yerel Araplarla iş birliğini garantilemedikçe Hicaz demiryoluna karşı herhangi bir girişim ve plan uygulanamayacaktır. Şimdiye kadar ne Şerif ne de Faysal sağlayamadı, fakat Medine ve kuzey hakkında en değerli istihbarat ve güvenilir bilginin ve onları kontrol altında tutmanın tek yolu, bizim kendi ajanlarımızı kullanmak ve yerel şeyhlerle temasta kalmaktır. Bu da sadece Yanbo'nun kuzey sahil kasabalarının Şerif'in elinde ve bizim de erişebilir olmamıza bağlıdır. Akabe'ye herhangi bir operasyon da buna bağlıdır.

<sup>58</sup> TNA, FO 882/6, Lawrence'dan Arap Bürosu'na, 5 Aralık 1916.

olarak yapıldığı, suyun kıt olduğu çöl koşullarında, mesafeler hakkında kesin bilgiye sahip olmak hayatiydi. Doğru haritalar olmadan, subaylar ve beraberindekiler seyahat etmek için ihtiyaç duydukları mesafeleri yanlış değerlendirebilir ve demiryolundan tamamen uzaklaşabilirlerdi. Yiyecek ve su sıkıntısı çekebilir ve çölde kaybolabilirlerdi. Türk devriyeleriyle karşılaşmalar Arapların dağılmasına ve Avrupalı subayların baskın gruplarından ayrılmasına neden olabilirdi. Bu gibi durumlarda doğru haritalar, yaşam ve ölüm arasındaki fark anlamına gelmekteydi.<sup>59</sup> Bu nedenle İngiltere’de mevcut The National Archives bölümünün 3. katı tamamen harita dairesine ayrılmıştır. Burada Arabistan başta olmak üzere Osmanlı topraklarının oldukça ayrıntılandırılmış haritalarını bulmak önemlidir.

Yerel rehberlerden gelen bilgiler, bölgede görevli subaylar için güvenilirliği zayıftı. Albay Newcombe, Şerif Hüseyin ve Faysal’ın Medine’deki olaylar hakkında belirsiz bilgiler vermelerini eleştirdi. Ayrıca yerel rehberlerin su kuyularının yeri hakkında sunduğu yanıltıcı bilgilerin demiryoluna karşı baskın operasyonlarını ve kendi çabalarını zayıflatmasından rahatsızdı.<sup>60</sup> 1914’ten önce Hicaz Demiryolu’nda seyahat eden memurlar, Medine’ye kadar gitmediler ve daha çok dikkatlerini demiryolu inşaatına yöneltmişlerdi. Neticede İngilizler, Arabistan hakkında savaştan önce bilgi toplasa da çok azı Hicaz’a aitti.<sup>61</sup>

Wilson ve Parker, Faysal ile 9 Eylül [1916]’de *HMS Dufferin*’de bir araya geldi. Faysal’ın yeni planı, ana Türk seferi kuvvetini Rabegh’e (Rabiğ’e) çekmek, kuzeyden dönüp iletişim hatlarını kesmekti. Bu nedenle, “Araplara güven vermek için İngiliz desteğinin görünür bir işareti olarak birkaç İngiliz askerini Rabegh’e çıkarma zamanının geldiğini” düşünüyordu. Wilson ve Parker, Faysal’ın zorlukları hakkında Kahire’ye bilgi verdiler. Bu sırada Arapların demiryoluna ve Türk kervanlarına yönelik baskınları devam ediyordu.<sup>62</sup>

Fransız Askeri Misyonu başkanı Albay E. Bremond da Hüseyin ve oğullarının faaliyetlerini Medine ve Hicaz demiryoluna yönlendirmeye

<sup>59</sup> Geoffrey Hamm, *British Intelligence and Turkish Arabia: Strategy, Diplomacy, and Empire (1898-1918)*, Unpublished PhD Thesis, Toronto 2012, s. 272.

<sup>60</sup> TNA, FO 882/4, Albay Newcombe’un Raporu, 8 Ağustos 1917.

<sup>61</sup> Hamm, *a.g.m.*, s. 267.

<sup>62</sup> TNA, FO 882/25/2, Arab Bulletin, No. 23, 26 Eylül 1916.

çalabladı. Fransız misyonu lideri Hicaz isyanının kuzeye yani Suriye'ye ilerlemesinden ve Fransız menfaatlerine zarar vermesinden endişe duymaktaydı.<sup>63</sup> Eylül ayında Kahire Müstemleke İdaresi hem demiryolunun tahrip edilmesi için bir harekât planı oluşturmak hem de Medine'yi bir an önce ele geçirmek için Hüseyin tarafından kendisine teslim edilen esir Türk askerlerini Yenbu'da çapraz sorguya tabi tuttu.<sup>64</sup>

16 Ekim'de isyanın bir sonraki aşamasını görüşmek üzere Albay Wilson, Abdullah ile Cidde'de idi.<sup>65</sup> Doğu Sekreteri ve Orta Doğu uzmanı Sir Ronald Storrs, isyanı yeniden organize etmek adına Cidde'ye bir görevde kendisine eşlik etmesi için Lawrence için izin almıştı.<sup>66</sup> Clayton, Arabistan'ın kuzey kıyılarında Şerif'in gücünü arttırma stratejisi bağlamında, El-Masri'nin Hicaz demiryolunun kuzey kesimlerine yönelik operasyonlara desteğini istedi.<sup>67</sup> 11 Aralık'ta Cidde'ye dönen Storrs, Şerif Hüseyin ile görüşerek durum değerlendirmesi yaptı. Bu görüşmede Hüseyin, İngiltere'den askeri taleplerinin yanı sıra "*İngiltere bize Hicaz demiryolunu tahrip edeceğine söz vermişti*" diyerek demiryolunun tamamen devre dışı bırakılmasını istedi.<sup>68</sup>

Ekim 1916'da isyancı Arapların takviyeye ihtiyacı olduğu açıktı. Bu amaçla Binbaşı P. C. Joyce, 450 Mısır askerinin komutasında Arabistan'a gönderildi. Joyce'un Arap liderleri, güçleri ve genel olarak Arabistan'ın durumu hakkında ilk izlenimleri iyimser değildi. Kendisi Medine'den kıyıdaki üslerine doğru ilerleyen –Rabegh (Rabiğ) ve Yanbu- Türk birliklerinin artan baskısı altında kaldıkları için tehlikeli konumlarını rapor etti. Takip eden aylarda, Vech çevresinde üslenen Arap ordusu giderek artan ve yeni teçhizat alan Emir Faysal ile giderek daha fazla temasa geçti. Yarbaylığa terfi eden Joyce, Faysal'ın birliğinin Arap Kuzey Ordusu olarak tayin edildiği Arap düzenli birliğini kurmakla görevlendirildi. Joyce, bu Arap gücüne İngiliz askeri misyonu olan Kirpi Operasyonu'nun komutanı olarak atandı. Görevleri arasında hem subayları hem de düzensiz birlikleri eğitmek, veznedar (birliklere her ay

<sup>63</sup> Westrate, *a.g.e.*, s. 72.

<sup>64</sup> Köse, *a.g.e.*, s. 271.

<sup>65</sup> Mohs, *a.g.e.*, s. 74.

<sup>66</sup> Ritchie Ovendale, "Storrs, Sir Ronald Henry Amherst (1881-1955)", *Oxford Dictionary of National Biography*, (2004): 3. <https://doi.org/10.1093/ref:odnb/36326>.

<sup>67</sup> Mohs, *a.g.e.*, s. 75.

<sup>68</sup> TNA, FO 882/25/3, Arab Bulletin, No. 36, 26 Aralık 1916.

büyük miktarda altın ödeniyordu) ve levazım görevlisi olarak hareket etmek vardı. Joyce, bu görevlere ilave olmak üzere muharebe operasyonlarında da yer aldı.<sup>69</sup>

İngiliz ordu subayı olan Pierce Charles Joyce, demiryolu, istasyon üzerine yapılan sabotaj eylemlerinde Lawrence ve diğerleriyle birlikteydi.<sup>70</sup> Lawrence, “Bilgelğin Yedi Sütunu” adlı eserinde ona sık sık atıfta bulundu ve ünlü Avustralyalı General Harry Chauvel hakkında şunları yazdı: *“Joyce, Arap ordusunun tamamında gerçek değeri olan tek savaş gücünün organizatörüydü. Hicaz operasyonlarının başarısında diğer tüm İngiliz subaylarından daha fazla payın ben her zaman onda olduğunu düşündüm.”*<sup>71</sup>

Türk birliklerine karşı savaşabilecek bir Arap gücü oluşturma planları, İngilizler tarafından henüz isyan başlamadan önce, 1916 yılının başında planlandı. Bu plan için toplanan Bedevilerin talim ve eğitim çalışmaları ise, 1916 yılının sonuna varıldığında başarısızlıkla sonuçlandı. Durum 15 Aralık 1916 tarihli yazıyla R. Wingate tarafından Londra’ya bildirildi: *“Türkleri karşılama kabiliyeti olan bir Arap gücü oluşturma ve bu gücü eğitime çabalarımız tamamıyla başarısız olmuştur.”* Bunun üzerine İngiliz desteğindeki asiler, tekrar demiryolunun tahrip edilmesine yoğunlaşmak zorunda kaldılar.<sup>72</sup>

1916 yılı sonundaki istihbarat, bedevi kuvvetlerinin Medine'deki Türk mevkilerine yaptıkları baskınların HEF'in (Hicaz Seferi Kuvvetleri) ikmal şartlarını etkilediği yönündeydi. Raporlar, Türklerin salgın hastalık sıkıntısı çektiği ve asker gücünün azaldığı yönündeydi. Türklerin devriyelerinin, Harb ve Cuheyne kabilelerinin demiryolu çevresine yaptıkları baskınlar nedeniyle zorluklar yaşadığı bilgisi de geliyordu.<sup>73</sup>

### 1917'deki Gelişmeler

26 Ocak 1917'de Vech'in ele geçirilmesi, stratejik açıdan önemli Hicaz Demiryoluna karşı bir harekât başlatma planlarını kolaylaştırdı. Bundan

<sup>69</sup> “Joyce, Pierce Charles”, (Erişim Tarihi 17 Kasım 2022), <https://www.dib.ie/biography/joyce-pierce-charles-a9598>

<sup>70</sup> “Joyce, Pierce Charles”.

<sup>71</sup> “Joyce, Pierce Charles”.

<sup>72</sup> Köse, *a.g.e.*, s. 270.

<sup>73</sup> Mohs, *a.g.e.*, s. 107.

sonra HOS (Hejaz Operations Staff) yani Hicaz operasyon personeli, Hicaz demiryoluna karşı yaptığı sayısız istihbarat seferi ve baskınları için çıkış yaptığı üç üstün biri olarak Vech'i kullandı. Diğerleri Cidde ve Yenbu oldu.<sup>74</sup> Sonraki iki yıl boyunca Joyce, Lawrence ve diğer birçok İngiliz, Fransız ve Arap subay, Arap yarımadasındaki Türk kuvvetlerinin etkin bir şekilde faaliyet göstermesini engellemek için demiryoluna bir dizi saldırı gerçekleştirdi. Joyce daha sonra demiryolu yıkımları hakkında şu yorumu yaptı: *“Dinamit patlamasının gürültüsü büyük bir şeydi ve birinin bir şeyleri yok ettiğini görmek her zaman tatmin edicidir.”*<sup>75</sup>

Vech'in düşmesiyle durum değişmişti. Medine güneybatısındaki harekâta bir başarı sağlayamayan Araplar, şimdi etkinliklerini Medine'nin kuzeyinde demiryolu boyunca kaydırmışlardı. Bu nedenle kuzeyde demiryolunun kesilmek suretiyle Medine ile bağlantının etkili bir şekilde tehdit edilmeye başlandığını gören Türkler, Hicaz Kuvve-i Seferiye Komutanlığı bazı önlemlere başvurmuştu.<sup>76</sup>

Vech'in ele geçirilmesinden sonra, Newcombe liderliğindeki İngiliz Askeri Misyonu, 1917 Ocak ayı sonlarında Hicaz'a geldi. İki haftalık gözlem sonrasında, Binbaşı Newcombe ve Binbaşı Vickery, Arap ordularının demiryolu baskınlarına devam etmeleri, HEF'i (Hejaz Expeditionary Force: Hicaz Seferi Kuvvetleri) Medine'de izole etmesi ve Fahreddin Paşa'yı teslim zorlaması talebini üstlerine iletiler.<sup>77</sup> Şubat ayında Medine'deki kuvvetlerin Filistin'e çekilmesi konusunda Başkumandan vekili Enver Paşa, Cemal Paşa ve Medine Kumandanı arasında tartışmalar yaşandı. Fahrettin Paşa Medine'nin boşaltılmasına karşı çıkarken Mustafa Kemal Paşa Hicaz Seferi Kuvvetleri kumandanlığını reddetmişti.<sup>78</sup>

Ayaklanmanın ilk safhasında, İngiliz ve Fransızlardan oluşan askeri danışmanlar Araplara, Medine'yi Türklerden almaları ve Şam'dan Hicaz'a uzanan, Osmanlıların teçhizat hattı olan Hicaz Demiryolu'nu kesmeleri için baskı yapıyorlardı. Bu amaçla ve İngiliz donanmasının

<sup>74</sup> Westrate, *a.g.e.*, s. 188.

<sup>75</sup> “Joyce, Pierce Charles”.

<sup>76</sup> *BDHTH-ATASE VI*, s. 343; Türk kuvvetlerinin ve asilerin bölgedeki askeri durumu hakkında bilgi için bkz. *BDHTH-ATASE VI*, s. 344-345.

<sup>77</sup> Mohs, *a.g.e.*, s. 116-118.

<sup>78</sup> Orhan Koloğlu, *Lawrence Efsanesi*, İstanbul, 2018, s. 81.

yardımıyla 1917 baharında Emir Faysal'ın kuvvetleri Kızıldeniz kıyısı boyunca kuzeye doğru yani Yenbu'dan Vech'e hareket ettiler. Bu sırada müttefik devletlerin istihbaratı, Osmanlıların Medine'den çekilmeyi planladıklarını haber aldı. Bu bilgi, isyancı Arapların aksine Kahire'deki İngiliz karargâhını endişelendirdi. Buradaki Osmanlı güçlerinin Filistin cephesine aktarılarak, İngiliz ilerleyişinin engellenebileceği düşünülüyordu. Bu nedenle Lawrence'ın belirttiği üzere, Kahire Araplardan, Osmanlı'nın Medine'den çekilmesini engellemelerini talep etti. Lawrence bu amaçla yeni bir strateji geliştirdi. Buna göre, Araplar Hicaz Demiryolu'nu tahrip edecek ve ancak işler halde tutacaktı: *“Kısa aralıklarla yapılan gerilla saldırıları demiryolunun uzak noktalarında önceden tahmin edilemeyen, ufak hasarlar bırakacak, hattı her defasında birkaç günlüğüne kesecekti.”*<sup>79</sup> Lawrence'a göre, bu strateji sonucunda Osmanlı ordusunun Medine'den geri çekilmesi mümkün olmayacaktı. Türkler hattı korumak ve işler halde tutmak için çok sayıda asker ve tamir işçisi kullanmak zorunda kalacaktı.<sup>80</sup>

T.E. Lawrence, Arap kılığında bedevilerin arasında yaşamaya başladı. Şerif'in oğulları Faysal, Abdullah, Ali ve Zeyd ile Osmanlı ordusundan ayrılmış Cafer Askerî, Aziz Ali Mısırî, Nuri Said gibi subaylarla birlikte Türk birliklerine karşı savaştı. Ancak her fırsatta onlardan ayrılarak bedevilerin başında Osmanlı karakolları ve Hicaz demiryoluna yönelik baskınlar ve sabotaj eylemlerinde öğretici ve öncü bir rol oynadı. Faysal'ın kampında ve çadırında onunla birlikte yaşayarak Faysal'ı sıkı bir şekilde kontrol etme ve yönlendirme olanağına sahip oldu. İsyancı Arapların yanında kaldığı beş ay süresince başlıca faaliyeti, Medine'deki Türk birliğine yardım sağlayan Hicaz demiryolunun tahrip edilmesi ve bazı Türk birliklerine baskın yapılması olmuştur. Ayrıca Akabe'nin Türklerden alınışına katkılarından dolayı rütbesi binbaşılığa yükseltildi ve kendisine nişan verildi.<sup>81</sup>

### **Garland ve Demiryolu Baskınları**

İngiliz subayların ve Arap Bürosu'nun müdahil olduğu Hicaz demiryoluna yönelik ilk saldırı, İngiliz subayı Garland ve Fransız subayı

<sup>79</sup> T. E. Lawrence, *Bilgeliğin Yedi Sütunu*, Çev. Bilal Çölgeçen, Ankara, 2015, s. 13.

<sup>80</sup> Lawrence, *a.g.e.*, s. 14.

<sup>81</sup> Koloğlu, *a.g.e.*, s. 19.

Raho tarafından düzenlenmiştir. Bir trenin havaya uçurulduğu bu saldırıyı Binbaşı Newcombe'un baskınları takip etti.<sup>82</sup> Binbaşı E.A., Şubat 1917'de, Garland'ın komutası altında baskın müfrezesi tarafından yapılan Hicaz demiryolu baskınındaki izlenimlerini şöyle anlatıyor:<sup>83</sup>

*"Müfreze, El-Wedj'den 12 Şubat'ta [1917] ayrılmış ve ayın 26'sında dönmüştür. Birkaç ay süren tereddütten sonra Şerif Faysal, bir treni mahvetmek ve demiryolu hattına zarar vermek için bir müfreze almaya ikna edildi. Çeşitli bedevi kabilelerinden Garland ve yardımcılarının da katıldığı 60 civarında baskın grubunun amacı, üsleri olacak El Ula'nın yaklaşık 40 mil/64.37 km batısındaki Gayadah'a ilerlemektir. Yaklaşık beş saatlik bir yolculuktan sonra rotamızın Abdülkerim tarafından bana danışmadan değiştirildiğini öğrenince şaşırırım. İlerlememiz son derece yavaştı.*

*Anazah gözcülerini gönderir. Müfreze, demiryolundan 300 yarda/274.32 m uzaktadır. Gözcüler hattın yaklaşık 150 yarda/137.16 m yaklaşmalarını sağlar. Niyetim, demiryolunun yaklaşık olarak 500 yarda kadar imha etmek ve bu amaçla her iki yönden gelecek ilk lokomotif tarafından patlatılacak şekilde ayarlanmış ağır bir mayın döşemektir. Hatta vardığımızda sağlam bir köprü bulduk. Agail kabilesinden bazılarının kullanılacak yük ve yerleştirileceği konum konusunda talimatı ve diğerlerine yükleri raylara bağlamaları konusunda ayrıntılı bilgi verdim. İlk mayını döşemek üzere üç şeyhle birlikte yaklaşık 400 yarda/365.76 m güneybatıya ilerledim. Rehberlerin bizi 15 mil/24.14 km ve 4 saat mesafedeki Toweira ve Waiban adlı iki istasyonun ortasında bir yere ulaştırdığını düşünüyoruz. .... Mayını yaklaşık beş dakikadır hazırlıyorduk ve çukurun yarısını kazmıştık ki Agail'den biri bir trenin yaklaştığını duyduğunu söyleyerek bize koştu. İstihbaratımıza aykırıydı ki bize gelen bilgi Türklerin trenleri geceleri çalıştırdıklarıydı. Önce ihtimal vermesem de ikinci adamın tren buharı ve sesini duyması işleri değiştirdi.*

<sup>82</sup> Koloğlu, a.g.e., s. 81.

<sup>83</sup> TNA, FO 882/4/1, HR/17/1, Binbaşı E.A.'dan, Şubat 1917.



*Daha fazla kazmak zamanı olmadığından deliği -15 libre/6.80 kg- patlayıcıyla doldurdum ve 200 yarda/182.88 m içinde ve saatte yaklaşık 25 mil/40.23 km hızla yaklaşan treni yakalayacak mayını bitirdim. Kaçtık ama zemin çok kötüydü, iz bırakmamak için çizmelerimi daha evvel çıkardığım için hareketlerim yavaş ve acı vericiydi. Sadece 50 yarda/45.72 m ilerlemiştik ki mayının patladığına şahit oldum. Trenin patlamanın etkisiyle önce sarsıldığını ve raydan çıkarak takla attığını ve küçük bir toprak setten aşağı düştüğünü gördüm. Kısa süre sonra yaralıların çığlıklarının yanı sıra askeri komutlar da duyuldu. Bunun bir askeri tren olduğunu anladık. Türklere ait bir gözetleme noktasına yakın olduğumuzdan yakalanmadığımız için şanslıydık. Adamalara develerine dönmelerini söyledim. ... Köprüde ve raylar üzerinde olanlar vardı ki geri dönmemizi geciktirdiler. Hasarın etkisiyle tren hattının kuzey tarafı kesildi ve köprü Galignite tarafından tamamen yeniden inşa edilmesini gerektirecek kadar hasar gördü. Hattın iyi döşenmiş olması beni etkiledi ve köprü boyutuna göre çok sağlamdı. Treni soymak ve makineye daha fazla yükleme yapmak için personel ve şartlar uygun değildi. Baskını gerçekleştirenlerin hepsi övgüye değer şekilde davrandılar, şevkle ve baskın ruhuyla hareket ederek en ufak bir tereddüt göstermediler. ... Türkler ilk kez bir tren baskınına maruz kaldılar. Artık tren hattı boyunca mayın aramak zorunda kalacaklar ve geceleri trenleri çalıştırmaya cesaret edemeyeceklerdir...”*

İngiliz subay, trenlerin rotalarıyla ilgili notlar tutmakla birlikte ilgi çekici yerlerin fotoğraflanması ve bölgelerin kaba bir taslağının çıkarılması işini de üstlenerek raporlar hazırlamıştır. Hazırlanan bu raporlardan develerin yem durumu, iklim koşulları, yakıt ve su durumu, su kuyuları, yolun zırhlı araçlar için uygunluğu hakkında bilgi edinmek mümkündür:

*“...Yolun motorlu taşıt trafiğine uygunluğu kontrol edildi. Burada amaç baskın yapan grupları hatta ve geriye götürecek makineli tüfek taşıyan hafif araçlar kullanmaktı. Yol genel olarak iyi. Güzergâh notlarında bahsedilen çok engebeli ve taşlı yer yer dar olan birkaç yol var. Bu yerlerde oldukça fazla temizleme ve*

*biraz patlatma yapılması gerekecektir... Lastiklerin aşınması ve yıpranması büyük olur ve yeterince temiz su bulmak özellikle yazın sorun yaratabilir. Şahsen arabaların Hicaz'a getirilmesinin bir hata olacağını düşünüyorum... Arabaların Araplar için bir ilgi kaynağı, liderleri için bir oyuncak ve bizim için büyük bir masraftan başka bir şey olmayacağını belirtmek isterim... Hicaz'a uygun tek ulaşım şekli deve taşımacılığıdır... Araplar zaten çadır, çorap, bot gibi zevklerin tadını çıkarıyorlar. Hükümet zırhlı araç planlarını reddederek tasarruf edebilir..."<sup>84</sup>*

Savaşın ilk yılında icadı olan "Garland el bombası"nı üretmek üzere davet edilen Herbert Garland, çok iyi Arapça biliyordu. Garland bombası Çanakkale ve Gelibolu'ya 174.000 adet gönderildi.<sup>85</sup> Gelibolu'da Avustralya kuvvetleri tarafından denenen 65 mm kalibrelik doğaçlama

<sup>84</sup> TNA, FO 882/4/1, HR/17/1, Binbaşı E.A.'dan, Şubat 1917.

*"Vech'den ayrılmadan önce Arap tan çok Sudanlı olduğu için Abdülkerim i tercih ettim ve çok geçmeden bu iş için en uygun olmayan adam olduğunu keşfettim. Gecikmeler için kötü develeri suçlasa da asıl sebep onun tembelliği idi. ... Böyle bir seferde bir İngiliz, umutsuzca Arapların eline düşer ve elbette tamamen rehberlere bağımlıdır. Rehberler çoğu zaman sırf laf olsun diye yanlış bir şekilde bir yer bildiklerini söylerler. Bazı sözde rehberlerin bu kadar kolay yollarını kaybetmeleri beni şaşırttı. Grup ve hareketleri üzerinde herhangi bir kontrole sahip olmadıklarına şahit oldum, seyahate günde kaç saat ayrılması gerektiği ve rota vb konularda teçhizatın boşa harcanmasının engellenmesi gibi...*

*Arap elbiseleri giymek çok sinir bozucuydu... Arapları tanıyan herkes için elbette aşikârdır ki her türden askeri iş yapmak en iyileriyle bile zordur. Çoğu saygı göstermiyor, daha çok küstahlık eğiliminde ve sanırım yağma konusundaki geleneksel zayıflıklarından dolayı yabancıyı meşru bir yağma gibi görüyor olabilirler. Askeri operasyonlarda, düşmanı durdurabilecekleri bir yerde şarkı söylemek ve bağırarak, herhangi bir ileri karakol tarafından kilometrelerce öteden görülebilen geniş vadilerin ortalarındaki düşman mevzilerine demiryolu hattında yaptığımız gibi, yaklaşmak gibi aptalca davranışlarıyla sürekli olarak gereksiz risklere maruz kalıyorlar. Disiplin açısından pek bir şey beklememekle birlikte, Türklerle olan tüm anlaşmazlıkları ve aşiretler arasındaki kavgaları sırasında, hareketlerini olabildiğince gizlemenin gerekliliğini şimdiye kadar öğrenmiş olmaları düşülmüyordu. Elbette bir İngiliz askeri fikirler sunmaya veya herhangi bir şekilde komuta etmeye çalışması tamamen yararsızdır. O yalnızca incelikli önerilerde bulunabilir. Ve örneğin m ye istediğini yaptırmayı umabilir. Kendilerine asker muamelesi yapılmasına şiddetle içerledikleri için çok fazla sabır ve azim gerektirmektedir...."*

<sup>85</sup> "Bimbashi Garland", (Erişim Tarihi 12 Ağustos 2022),

<https://www.priaulxlibrary.co.uk/articles/article/bimbashi-garland>

bir cihaz olan “Garland Hendek Harcı”nı geliştirdi. Daha sonra Arap Bürosu’nda özel liste subayı olarak görevlendirdi.<sup>86</sup>

Garland, Garland bombası da dahil olmak üzere ordu için patlayıcılar geliştirdi ve Eylül 1916’da T.E. Lawrence’ı ve Şerif İsyanı’na katılan bedevileri yıkma, yakma, sabotaj ve patlayıcı konularında eğitmekle görevlendirildi. T.E. Lawrence onun misyonunu şu şekilde açıklamıştır:

*“Garland, bir araştırmacıydı ve patlayıcılar üzerine yıllarca pratik bilgi sahibi olmuştu. Trenleri mayınlamak, telgraf direklerini devirmek ve metalleri kesmek için kendi özel araçları vardı. Arapça bilgisi ve kendini nizami istihkam okulu kuramlarından serbest görmesi, okuma yazma bilmeyen Bedevilere çabuk ve kolay yolla tahrip etme sanatını öğretmesini mümkün kıldı. Öğrencileri ne yapacağını asla bilemedikleri bu adama hayranlık duyuyorlardı. Bu arada, bana da güçlü patlayıcılarla senli benli olmayı da öğretti. İstihkamcılar, patlayıcıları bir ayın yapar gibi kullanıyorlardı ama Garland, ansızın cebine bir şerit barut, fitil ve fünüye ile bir avuç patlayıcıyı doldurup neşe ile bir haftalık uzaklıktaki Hicaz demiryollarına gitmek için devesine atlandı.”<sup>87</sup>*

Binbaşı Garland, 1916 Ekim ayında Arabistan için Kahire’den ayrıldı. İlk görevlerinden biri, yakın zamanda Arap güçleri tarafından ele geçirilen Cidde kasabasını güçlendirmeye yardım etmekte. Türk demiryolunu yıkmak için bir Arap kılığında çöllerde dolaştı. Mayınları Hicaz Demiryoluna karşı kullanıldı ve hareket halindeki bir trenin patlayıcılarla raydan çıkmasında rol aldı.<sup>88</sup> Garland, demiryollarının zayıf noktalarını arayıp bulmak için yüksek patlayıcıları yanına alıp Vech'den güneydoğuya, Newcombe'da kuzeydoğuya gitmişlerdi. Demiryollarını ve köprüleri havaya uçuracaklar ve hareket eden trenler için otomatik mayınlar yerleştireceklerdi.<sup>89</sup>

<sup>86</sup> “Grenade Howitzer Mark 1 (Garland Trench Mortar) : Lone Pine, Gallipoli”, (Erişim Tarihi 11 Ekim 2022), <https://www.awm.gov.au/collection/C117477>

<sup>87</sup> Lawrence, *a.g.e.*, s. 126.

<sup>88</sup> “Bimbashi Garland”.

<sup>89</sup> Lawrence, *a.g.e.*, s. 189.

### Newcombe ve Demiryolu Baskınları

Kraliyet Askeri Akademisi mezunu olan S. F. Newcombe, Dünya Savaşı'nda Mons çekilişinde, Gelibolu Savaşı'nda, Sudan, Mısır ve Hicaz'da görev yaptı. Newcombe, Kahire'de bir yıldan az süre çalışmıştı ki Eylül 1915'in başlarında Çanakkale'de görevlendirildi. Daha sonra Faysal'ın siyasi ve askeri danışmanlığını üstlenen Newcombe, Hicaz askeri misyonunun komutanlığına getirildi. Hicaz demiryolunda mayın döşeme operasyonlarında Lawrence ve Arap aşiret kuvvetleriyle birlikte yer aldı.<sup>90</sup> Newcombe'un İngilizler adına gerçekleştirdikleri faaliyetlerdeki başarıları ve bitmez tükenmez enerjisi çölde Arapların ona "*Newcombe ateş gibidir, dostu ve düşmanı yakar*" sözlerine neden oldu.<sup>91</sup>

Albay Newcombe, Vech'den Hicaz demiryoluna yönelik ilk baskın seferi üzerine bir rapor sundu. Raporun akabinde Albay, Şerif Nasir ve Ageyl kabilesinden 160 adam ile 21 Şubat'ta Vech'den ayrıldılar. Sekiz günlük yolculuk sonrasında Dar el-Hamra istasyonuna saldırdılar. Kuzey ve güney grupları bombaları yerleştirerek hazırlık yaptılar. Çavuş Aziz'in liderliğindeki kuzeydekiler 942 kiloluk iki bombayı yerleştirdiler. Newcombe'un emri altındaki güney grubu ise, 900 kiloluk bombayı yerleştirdiler. Bu baskında toplamda 250 ray yok edilirken 15 telgraf direği de yıkıldı. Türk garnizonu çevrilip dört saat süren saldırı gerçekleştirildi. Bu saldırı boşa çıksa da yerleştirilen bombalarla iki makine ve birkaç kamyon patlatıldı. Newcombe daha sonra Khishm el-Sana ve Kal'a Muazzam arasındaki bir noktadaki demiryoluna saldırı başlattı. Burada elektrik bombası yerleştirildi ve 50 batarya ateşlendi. Bu saldırı sonucunda 80 ray infilak etti. Sonraki gün bombalar bir lokomotif patlatmış olsa da baskın grubu, erzak yetersizliği dolayısıyla 11 Mart'ta Vech'e geri dönmüştü.<sup>92</sup>

Mart 1917'nin başlarında, dikkate değer bir Sigint Şerif kuvvetleri için bir fırsat sundu. GHQ Egyptforce (General Head Quarter: İngiliz Mısır Kuvvetleri Komutanlığı), Cemal Paşa'dan Fahreddin Paşa'ya Medine'yi boşaltması ve HEF'in Filistin'e çekilmesi yönünde emirleri içeren bir

<sup>90</sup>Kerry Webber, "Newcombe, Stewart Francis (1878–1956)", Oxford Dictionary of National Biography, (2015): 1-6. <https://doi.org/10.1093/ref:odnb/105134>.

<sup>91</sup> Lawrence, *a.g.e.*, s. 263.

<sup>92</sup> TNA, FO 882/4/1, HR/17/6, "Hicaz Demiryoluna Yönelik Operasyon".

telsiz haberleşmesini ele geçirdi.<sup>93</sup> Bu sinyal istihbaratı, Kahire istihbarat subayı MacRury tarafından Vech'de Lawrence'a getirildi. O sırada Newcombe ve Garland demiryoluna yönelik bir operasyonda olduklarından Lawrence bu bilgiyi Faysal ile gözden geçirdi.<sup>94</sup>

*“Bu neşeli çalışma Clayton'dan gelen acil mesajlarla sona erdi. Vech'de iki gün bekleyip haber getiren Nur el Bahr, bir Mısır devriye gemisi ile buluşacaktı. Sağlığım yerinde değildi ama seve seve gemiyi bekledim. Gemi tam zamanında geldi ve MacRury'i karaya çıkarttı. Cemal Paşa'dan Medine'deki Fahri Paşa'ya çekilen uzun bir telgraf mesajının kopyasını bana verdi. Enver ile İstanbul'daki Alman kurmayından kaynaklanan bu talimatlar, Medine'nin derhal boşaltılmasını ve askerlerin toplu halde yürüyerek önce Hedia'ya, sonra El Ula'ya, daha sonra Tebuk'a ve en sonunda, yeni bir demiryolu merkezi ve siperlerle korunacak bir mevzi kurulacak olan Maan'a çekilmesini emrediyordu.”<sup>95</sup>*

### Lawrence ve Demiryolu Baskınları

Lawrence, Abdullah'ın Wadi Ais'deki kampına demiryoluna karşı harekete geçmesi ve Faysal ile iş birliği yapması için gönderildi. Lawrence yolda dizanteri krizi geçirdi ve Abdullah'ın üssünde on gün inzivaya çekildi. Lawrence, Şerif ordularının stratejisini yeniden değerlendirdiğinde, Bedevi savaşçıların düzensiz yetenekleri ve geleneksel askeri hiyerarşiye uymamalarının, Suriye harekâtının başarısının anahtarı olacağı düşüncesindeydi. İngiliz meslektaşlarını Bedevilere karşı büyük bir hoşgörü göstermeye ve kabilelerin gerilla stratejilerini takdire çağırıldı: *“... eğer onlara katlanıp oyunlarını oynayabilirsek bizi takip edecekler... Ne yazık ki, bıkkınlıktan dağılıyoruz ve onları bir kenara atıyoruz.”<sup>96</sup>*

Lawrence, Wadi Ais'daki Abdullah'ın yanına giderken 2 adet Garland-Martini mayını da beraberindeydi. Vakit kaybetmeden demiryoluna yönelik saldırılara katıldı. Çölde *“zaman kavramımı kaybettim”* diyen Lawrence, demiryolu saldırılarının bu nedenle tam tarihlerini yazmanın

<sup>93</sup> Mohs, *a.g.e.*, s. 125.

<sup>94</sup> Mohs, *a.g.e.*, s. 126.

<sup>95</sup> Lawrence, *a.g.e.*, s. 193.

<sup>96</sup> Mohs, *a.g.e.*, s. 135-136; Lawrence, *a.g.e.*, s. 194-204.

imkânsız olduğunu bildirirse de oldukça ayrıntılı tarih ve olay örgüsünü şu şekilde vermekten kendini alamamıştır:

*“24 Mart’ta Bueir’de 60 ray dinamitlendi ve telgraf iletişimi kesildi. 25 Mart’ta Abu El Naam’da 25 ray dinamitlendi, top ateşi ile su tankı ve 2 istasyon binası kullanılamaz hale getirildi, 7 vagon ahşap ambar ve çadırlar tahrip edildi, telgraf hatları kesildi, lokomotif kullanılamaz hale getirildi. 27 Mart, İstablantar, 15 ray dinamitlendi ve telgraf hatları kesildi. 29 Mart, Jedhah, 10 ray dinamitlendi, telgraf hatları kesildi ve 5 Türk öldürüldü. 31 Mart, Bueir, 5 ray dinamitlendi, telgraf hatları kesildi. 3 Nisan, Hedia, 11 ray dinamitlendi, telgraf hatları kesildi. 5 Nisan, Mudahrij, 200 ray havaya uçuruldu, 4 gözlü kemer köprü yıkıldı, telgraf hatları kesildi. 6 Nisan, lokomotif geçici olarak hizmet görmez hale getirildi. 6 Nisan, Bueir, 22 ray söküldü, demiryolu alanındaki menfez havaya uçuruldu, telgraf hatları kesildi. Operasyonlar süresince yaklaşık 36 Türk [askeri] öldürüldü, 76 esir aldık.”<sup>97</sup>*

Mart 1917’de demiryolu çevresi ve Mekke’ye doğru askerini yürütüp kırdığı için Fahrettin Paşa’ya uyarı gönderilmişti: *“Sadece Medine’de kal!”* 26 Mart’ta Gazze’ye saldıran İngilizler askeri üstünlüğe rağmen yenilmişti. 28 Mart’ta Lawrence, Fransız Yüzbaşı Raho idaresindeki grupla ilk kez demiryolu baskınlarına katılmıştı. İngilizlerin yanı sıra Raho, Prost, Kernag, Zamori gibi Fransız subaylar da isyancı Araplarla birlikte ray, köprü yıkmaya, tren devirme gibi eylemlerde yer almıştı.<sup>98</sup>

30 Mart 1917’de Lawrence idaresindeki iki top ve makineli tüfeklerle takviye edilmiş 230 kişilik büyük bir asi grubu, Medine’ye 160 km uzaklıktaki Ebünaim istasyonuna saldırdı. Bu saldırı neticesinde yaklaşık 40 metre uzunluğundaki ray tahrip edilmiş, dört muhafız da şehit edilmişti. Sabotaj ve baskınların adı arkası kesilmiyor, hemen her gün yeni bir saldırı haberi geliyordu. Ebünaim saldırısı sonunda meydana gelen patlamada istasyon binasının çatısı çöktü. Bu sırada kuzeyden

<sup>97</sup> TNA, FO 882/6, 16 Nisan 1917; Köse, a.g.e., s. 370.

<sup>98</sup> Koloğlu, a.g.e., s. 82.

gelerek istasyondan geçmekte olan bir katarın lokomotifi de kısmen hasara uğradı.<sup>99</sup>

Şerif kuvvetlerinin ve tabii ki İngilizlerin bundan sonraki hedefi Akabe limanı olacaktı. Vickery ve Newcombe'un önerisi, Vech'de olduğu gibi İngilizlerce teknik ve lojistik olarak desteklenen Arap kuvvetleri tarafından demiryoluna saldırı ve Akabe'nin ele geçirmesiydi.<sup>100</sup> Lawrence, "Akabe'nin en iyi, deniz yardımı olmadan iç bölgelerden inen Arap düzensizleri tarafından alınacağını" düşünüyordu. Nisan ayı başlarında ise, Vech'de Newcombe, Joyce ile Faysal, Auda ve kuzey kabilelerinin temsilcilerinin katıldığı bir strateji toplantısı düzenlendi. Toplantıda Şerif kuvvetlerinin kuzeye doğru ilerlemesi için olası yollar tartışıldı. Faysal'ın, Newcombe ve Joyce'un önerdiği hatlar boyunca, aşiretlerle birlikte iki ay içinde Suriye'nin iç kesimlerine ulaşması kararlaştırıldı. Faysal, Suriye'de Dürzilerin yiyecek ve 3.000 nakil devesi sağlayacağı güvencesini verirken, İngiltere'den 20.000 tüfek ve para talep etti.<sup>101</sup>

"Bir Türk köprüsünün ya da demiryolunun, makine, top ya da bir yüksek patlayıcı yükünün tahrip edilmesi, bizim için bir Türk'ün öldürülmesinden çok daha yararlıydı" diyen Lawrence ve beraberindeki bedevilerin demiryoluna saldırıları sürmekteydi.<sup>102</sup> 7 Nisan'da Lawrence idaresindeki bedeviler ve 13 Mısırlı topçu erlerinden oluşan müfreze, Müderric-Hediyye arasında bulunan 20 ray ile birkaç telgraf direğini tahrip ettiler. 11 Nisan'da 12 ray ve 2 traverse hasar verildi. 14 Nisan'da

<sup>99</sup> BDHTH-ATASE VI, s. 346. Lawrence'ın bizzat idare ettiği bu hareket, şöyle cereyan etmiştir: Medine'den 160 Km. uzaklıkta bulunan bu istasyon, bir ağır makineli tüfekle takviye bir piyade bölüğü ile korunuyordu. Umulan bir saldırıya karşı ayrıca Hedye ve Cidae'den birer bölük ve Medine'den yola çıkan bir taburla (Bir top ve makineli tüfekle takviyeli) da takviyesi emredilmişti. İki top ve ağır makineli tüfekle takviyeli 230 kişilik âsi kuvvetler, 30 Mart 1917'de bu istasyonu sarmıştı. Düşman, başlangıçta istasyonu savunmakta olan 300-400 kişilik Türk kuvvetine taarruzdan çekiniyordu. Taarruz için kuvvetini yeterli bulmayan düşman, demiryolunun bir noktadan tahribini kararlaştırdı. Bu amaçla görevlendirilen topçu ve ağır makineli tüfek desteğinde çok iyi hazırlanmış anlaşılan bir tahrip planı ile harekete geçen düşman ekibi, istasyon güneyine yöneltildi ve bu kesimde de tahrip işine girişti.

<sup>100</sup> Mohs, a.g.e., s. 130-131.

<sup>101</sup> Mohs, a.g.e., s. 131-133.

<sup>102</sup> Lawrence, a.g.e., s. 210.

150 hecinli ve 50 piyadeden oluşan başka bir asi grubun saldırısında 100 kadar ray tahrip edildi.<sup>103</sup>

14 Nisan'da 2 dağ topu ve bir havan ile donatılmış 1.000 kişilik yaya ve hecinsüvar müfrezesi, el-Muazzam istasyonuna saldırmış, karşı ateş üzerine geri çekilmek zorunda kalmıştır. Dinamitle 100 ray tahrip etmiş iki gün sonra bu defa Tebük'ün güneyindeki Haşim San'a istasyonu 800 kişilik bir düşman kuvvetiyle sarılmıştı. Aynı gün 500 kişilik başka bir bedevi grubu, Müderric istasyonuna saldırmıştı. el-Muazzam Saldırısı da dahil olmak üzere eldeki verilere göre, bu dönemde demiryoluna girilen diğer saldırılar sonunda tespit olunabilen insan ve malzemece verilen toplam zayıt şu şekildeydi: 29 şehit, 35 yaralı, 56 esir ve bir kayıptan ibaret olup demiryolunda, sekiz köprü, 438 - 450 ray, 10 kadar travers, yedi sekiz km. kadar telgraf teli, 15 kadar direk de tahrip edilmişti. Düşman toplam zayıtı ise 15 ölü ve 50'den fazla kayıp olmuştu. 18 Nisan'da asiler tarafından bir odun müfrezesi pusuya düşürülmüştü. Türkler bu saldırıda ağır kayıplar verdi. Baskın bölgelerine hemen "tamirat müfrezeleri" gönderildi ve onarım veya değişim çalışmaları yapıldı.<sup>104</sup>

### Dawnay ve Demiryolu Baskınları

Arabistan'daki çöl operasyonlarında ve Hicaz Demiryoluna yönelik baskınlarda öncü rol oynayan İngilizlerden ve Arap Bürosu üyelerinden biri de Alan Dawnay idi. Dawnay, Şerif isyanına yardım etmek için kurulmuş olan Kahire'deki Hicaz Operasyon Kurmay Başkanlığı'nın diğer adıyla "Kirpi" ekibinin komutanı idi.<sup>105</sup> Dawnay'a dostu T.E. Lawrence tarafından *Seven Pillars of Wisdom*'da şu şekilde övgüler yağdırılmıştır:

*"Alan Dawnay'ın yönetimi altında bir de haber alma dairemiz vardı. Allenby'nin bize verdiği en büyük armağan -binlerce yük devesinden çok daha değerli olan- Dawnay'dı. Meslekten bir subay olarak bir sınıf duyarlılığına sahipti. Bu yüzden en kızıl dinleyiciler bile onun gerçek kızılığının farkına varabilirdi. Kavrayışlı bir zihne sahipti, bu yüzden bu isyanın özel niteliklerini*

<sup>103</sup> BDHTH-ATASE VI, s. 346.

<sup>104</sup> BDHTH-ATASE VI, s. 346-348.

<sup>105</sup> TNA, FO 141/738/6, Arap Bürosu'nun İlk Raporu, 01 Mayıs 1916; Westrate, a.g.e., s. 42.



*içgüdüsel olarak hissedebiliyordu. Aynı zamanda görmüş olduğu savaş eğitimi, bu çelişkili konuyu ele alış tarzını zenginleştiriyordu. Savaşla ve dolayısıyla ayaklanmayla evlenmişti. Bu, benim için bir rüyaydı ve Yenbu'da her yaşlı savaşçının yaptığı gibi, meslekten her subayın sahip olması gereken bir özellikti. Ancak üç yıllık pratik içinde bunu sadece Dawnay başarabildi.”<sup>106</sup>*

Dawnay'ın Lawrence'ın operasyon alanına girişi o kadar hızlı oldu ki, atanmasının ilk haftalarında kendini Faysal ile hassas müzakereler yürütürken buldu. Lawrence, Dawnay ile tecrübe ettiği ilk baskın operasyonunu şöyle anlatır:

*“Hemen [18 Nisan'da] bir arabaya atlayıp Dawnay'ın yanına gittim. Düzenli bir savaş içinde ilk kez Dawnay tarafından yürütülecek olan bir gerilla harekâtına, en karmaşık ve anlaşılması güç bir silahla, zırhlı bir arabayla katılmak beni bir parça huzursuz ediyordu. Ne Dawnay, ne de onun deve uzmanı olan Peake, Arap dili konusunda uzmandılar, ne de doktor Marshall'ın akıcı bir konuşması vardı. Emrinde İngiliz, Bedevi ve Mısırlı askerlerden oluşan karma birlikler vardı. Son iki grup, birbirlerinden hoşlanmıyordu. Böylece gece yarısından sonra arabayla Teli Shahm'ın yukarı kesiminde kalan ordugahlarına çıktım. Nazik bir şekilde kendimi tercüman olarak sundum...*

*Şafakta arabalarımızın sessizce kumdan yapılmış uyuklamakta olan siperlerin tepesine çıktıklarını ve şaşkınlığa uğrayan Türklerin elleri havada dışarı çıktıklarını gördük. Bu harekât, olgun şefitalileri toplamaya benziyordu. Hornby, iki zırhlı Rolls ile hızla ilerledi. A köprüsünün altına 112 librelilik/50.80 kg pamuk barutu yerleştirdi ve köprüyü ikna edici bir tarzda havaya uçurdu. Gürlemenin şiddeti, neredeyse Dawnay'la beni havaya kaldırıp üçüncü zırhlı arabadan dışarı fırlatacaktı. Arabada oturup her şeyi seyretmiştik. Akaçlama deliklerini mayın yuvası olarak kullanarak köprü uçurmanın çok daha ucuz*

<sup>106</sup> Lawrence, a.g.e., s. 567.

*bir yol olduğunu göstermek amacıyla, Hornby'nin yanına koştuk. Bundan sonraki köprü on parçaya ayrılarak çöktü.*<sup>107</sup>

19 Nisan'da [1917] Yarbay Dawnay liderliğindeki asilerden oluşan seyyar güney kolu, Tell-esh Shahin İstasyonu yakınındaki demiryoluna bir saldırı başlattı. Dawnay'ın baskın grubu, kuzeyindeki bir dizi karakolu ele geçirdi ve nihayet, birleşik bir zırhlı araç saldırısıyla istasyonu bastı. 54 kişinin esir alındığı saldırı sonunda, bedevileri yağmalama için serbest bırakan Yarbay Dawnay, ertesi sabah güneydeki Ramla İstasyonu'na saldırdı. İstasyon yok edildi, rayları havaya uçuruldu. Şimdi Bedevi, *"tarihinin en çılgın yağmasından"* sonra gitmişti. Arabalar ve Deve Kolordusu, iki top tarafından desteklenmesine rağmen, Mudauwara İstasyonuna yapılacak saldırıdan vazgeçmek zorunda kalındı. Bu saldırılarda asi Araplar 250 zayıat verdi. İngilizlerin iddiasına göre, büyük ray rezervleri tükenmiş ve Medine'nin artık kuzey ile olan bağlantısı kesin olarak kesilmişti.<sup>108</sup>

### **Büronun Elemanlarının Diğer Faaliyetleri**

Faysal ordusunun Hicaz'ın kuzeyindeki demiryoluna yönelik yıkım faaliyeti nisan ayında şiddetini arttırsa da baskınlardan hiçbiri hattın kalıcı olarak kapanmasına neden olmadı. İngiliz subayların mesleki ve teknik katkılarına rağmen, Arapların baskınları, Newcombe ve Garland'ın dediği gibi, İngiliz danışmanlarla baskın grubunun uyumsuzluğu nedeniyle başarısız olmuştu. Newcombe ve Garland, 14 Nisan'da Muadhdam (el-Muazzam) ve Dar el-Hamra'daki Faysal'ın 1.000 adamının katıldığı büyük bir yıkım baskını hakkında raporlar gönderdiler. Raporlar, kabile üyelerinin disiplinsizliği ve şikâyetlerinin ayrıntılarını anlatmaktaydı. Bu raporlara göre, baskın esnasında sadece Yüzbaşı Malaud Bağdadi liderliğindeki eğitimli Arap piyade, disiplin ve tutarlılığını korumuştur. Bedevi savaşçıları, saldırıda yıkıcı bir çaba gösterse de Türkler yirmi dört saat içinde demiryolunun yıkılan kısımlarını onarmıştı.<sup>109</sup>

<sup>107</sup> Lawrence, *a.g.e.*, s. 583-585.

<sup>108</sup> "Alan Dawnay Medal". (Erişim Tarihi 10 Ağustos 2022), [https://www.dnw.co.uk/auction-archive/lot-archive/lot.php?department=Medals&lot\\_uid=128933](https://www.dnw.co.uk/auction-archive/lot-archive/lot.php?department=Medals&lot_uid=128933)

<sup>109</sup> Mohs, *a.g.e.*, s. 134.

Newcombe'un bu demiryolu baskınlarında Arap baskın gruplarıyla yaşadığı deneyimler, iç kesimlerde yapılacak İngiliz-Arap ortak operasyonları hakkında düşünceye sevk etti. Arap Bürosu, Newcombe'un raporlarını değerlendirdi: *"Newcombe'un raporları-hayal kırıklıklarının, kaçırılan fırsatların ve disiplinsizlik, amaç istikrarsızlığı, korkaklık ve genel güvenilmezliğin bozduğu iyi planların bir kaydı. Bunlar, sadece ona eşlik eden Bedevi güçlerinin değil, aynı zamanda başlarındaki Şeyhlerin de bir kaydı niteliğinde."* Binbaşı Newcombe, demiryolu yıkım çalışmalarına devam etmek yerine uygun bir deve birliği veya düzenli Arap savaşçıları eğitmek gibi yeni bir plan oluşturmayı önerdi. Binbaşı Garland ve mühendis Teğmen H.S. Hornby gibi sahadaki diğer subaylar da onunla hemfikirdi. Garland, Abdullah'ı baskınlar için aşiret mensupları yerine Suriye askerlerini kullanmaya çağırırdı.<sup>110</sup>

Arap Bürosu personelinin sahadan gönderdiği raporlarına dayanarak söyleyebiliriz ki, demiryolunu işler tutma veya yok etme noktasında her iki taraf da kararlıydı. Asiler demiryoluna kuzey ve güney istikametinde saldırıyorlardı. Bu baskınlar Filistin ve Şam işgallerinin de habercisiydi. Lawrence ve beraberindeki asiler, 17 Nisan'dan sonra Ain Turaa'dan Mudahrij-Abu El Maam ile Buier'den İstabl Antar-Bovat'daki demiryoluna dinamit sabotajlarını yoğunlaştırdılar. Dinamitçi gruplara her gece beş rayı havaya uçurma emri verildi. Demiryolunu tamire çalışan Türk devriyelerine makineli tüfek birlikleri tarafından saldırı düzenlendi ve böylece baskınlar etkin kılınmaya başlandı.<sup>111</sup>

1917 yılı Nisan ayı sonunda, düşman saflarında Medine ile Şam arasındaki demiryolu bağlantısının tamamen işlemez hale getirildiği düşüncesi hâkimdi. Lawrence özellikle son demiryolu saldırılarında verdikleri zarardan emin olarak, Medine'nin Şam'dan tedarik alamayacağını ve açıklıktan düşmesinin an meselesi olduğunu raporuna not etmişti. Lawrence'ın iddialarının aksine Hicaz demiryolu üzerinde yapılan tahripler büyük fedakârlıklarla tamir edilmişti. Medine'deki Fahrettin Paşa komutasındaki Türk kuvvetlerinin Şam ile demiryolu bağlantısı 1918 yılının Nisan ayına kadar korunmuştu. İngiliz subaylarıyla el ele veren asilerin tüm sabotaj saldırılarına rağmen demiryolunun

<sup>110</sup> Mohs, *a.g.e.*, s. 134.

<sup>111</sup> TNA, FO 882/6, 16 Nisan 1917.

tamirini sağlayan iki önemli faktör vardı. Birincisi, *çöl kaplanı* lakabı verilen Fahrettin Paşa'nın idaresinde Peygamber şehri'nin savunulması kararı alınmış ve bu doğrultuda Medine'nin can damarı kabul edilen demiryolu cansiperane savunulmuştu. İkincisi, demiryolu tamiri konusunda uzman ekipler ve Medine'den Mekke'ye uzatılacak demiryolunun rayları da Medine depolarında mevcuttu.<sup>112</sup>

Lawrence Vech'e döndüğünde Faysal, Newcombe, Joyce ve Wilson'ı, Medine'nin teslimi için demiryoluna yapılacak bir saldırı hakkında toplantı yaparken buldu. Lawrence düzensiz bedevi grupların demiryolunu kesemeyecekleri için baskın ve sabotaj saldırılarının operasyon için yeterli olduğunu ve onların görüşlerine katılmadığını bildirdi. Akabe ile ilgili yeni istihbarat, Vech'e getirilen bir grup Türk mahkûmdan geldi. Akabe'deki Türklerin zayıflığı ve Batı Arabistan'da başka Türk askeri kalmadığına dair elde edilen bilgi, Lawrence için limanın içeriden alınabileceğine dair düşüncesini güçlendiren bir etki yaptı.<sup>113</sup>

Faysal, Akabe seferinin komutanı olarak Şerif Nasir'i atadı. Nasir ve Lawrence, keşif gezisinin varış noktasını diğer Arap liderler ve İngiliz subaylardan gizli tuttu. Lawrence, Newcombe ve Joyce'un demiryolu planına dâhil edeceği adamlardan onları mahrum bırakarak ve Clayton'a, özür dolu bir mektup yazarak yola çıktı:

*"Akabe'ye giden çöl rotası o kadar uzun ve o kadar zordu ki ne silah ne makineli tüfek, ne depo ne de sıradan asker alabilirdik. ...ona [plana] karşı o kadar güçlü hissettim ki, aksi takdirde yardımım gönülsüz olurdu. Bu yüzden emir olsun ya da olmasın kendi yoluma gitmeye karar verdim..."<sup>114</sup>*

Akabe'yi ele geçirmek için yaptıkları parlak planlarıyla, Lawrence, Auda ve Nasir, 35 Huwaytat bedevisi ve 20.000 altın ile 9 Mayıs'ta Vech'den ayrıldı. Grubun öncelikli hedefi, Kuzey Hicaz'daki ve Suriye'nin güneyindeki çeşitli bedevi kabilelerinden gönüllü asker toplamaktı. Mayıs ve Haziran aylarının neredeyse tamamı Akabe'ye ilerlemek ve kabilelerin bağlılığını kazanmakla geçti. Türk karakollarıyla yaşanan

<sup>112</sup> Köse, *a.g.e.*, s. 373-377.

<sup>113</sup> Mohs, *a.g.e.*, s. 136-137.

<sup>114</sup> Mohs, *a.g.e.*, s. 137.

küçük çaplı çatışmalar ve Lawrence'ın demiryolu baskınları da yaşandı. Auda, Huwaytat kabilelerinden çok sayıda gönüllü topladı.<sup>115</sup>

Kahire istihbaratı Arabistan'daki genel durumu değerlendirmek üzere 12 Mayıs 1917 tarihinde Kahire'de toplandı ve politikaya dair önemli kararlar aldı. Mısır Yüksek Komiseri Wingate, Sir Mark Sykes, Tuğgeneral G.F. Clayton, Albay Wilson, Albay Leachman, Albay Pearson, Albay Symes ve Yüzbaşı G. Lloyd'un katıldığı toplantıda Wilson tarafından Şerif'in askeri planları sunuldu. Faysal'ın Hicaz demiryoluna saldırısı ve Türkleri olabildiğince kuzeye itme çabası uygun görüldü.<sup>116</sup> Sir Reginald Wingate daha sonra Siyonislere verilen söz bağlamında Filistin'in işgali önünde hiçbir engel kalmadığını şu sözlerle ifade etmişti: *"...demiryoluna [Arap] tehdidi arttıkça düşmanın sadece Hicaz'daki güçlerini çekerek Filistin cephesini kuvvetlendirmesini engellemedik, [Türkler] aynı zamanda Medine'deki güçlerini azaltarak demiryolu hattı boyunca dağıtmak zorunda kaldılar."*<sup>117</sup>

Sir Reginald Wingate, Kahire toplantısı kararlarına uygun olarak Hüseyin ve oğulları komutasındaki asileri, bölgedeki İstihbarat görevlilerini ve subaylarını Hicaz demiryolunu tamamen işlemez hale getirmek amacıyla yeni bir planı uygulamaya koydu. Bu plana göre; Faysal Vech'den El Ula-Medine arasındaki bölgede, Yenbu'daki Abdullah Media-Bovat arasındaki bölgede demiryoluna baskın yapacaklardı. Ali ve Zeyd komutasındaki asiler ise Medine'ye kuzeybatı yönünde saldırarak Türk kuvvetlerini meşgul edeceklerdi. Plan dâhilinde ve eş zamanlı olarak Lawrence da kuzeydeki bedevi kabileleri ile birlikte Akabe-Maan arasındaki bölgedeki demiryoluna saldırı ve baskınlar düzenleyecekti.<sup>118</sup>

1917 Mayıs'ının ilk günlerinde, Şerif kuvvetleri Akabe hariç tüm Kızıldeniz kıyılarını kontrol ediyor durumdaydı. Hicaz'da ise Medine'deki Türk garnizonu, Abdullah ve Ali kuvvetlerinin kuşatması altında olsa da Araplar kontrol sağlayamamaktaydı. Şerif'in oğullarının hareketsizliği ve düzenli güçlerin ileri bir harekâta hazır bulunmaması ilerlemenin

<sup>115</sup> Johnson, *a.g.m.*, s. 198.

<sup>116</sup> TNA, FO 882/3/1, AP/17/03, Note of a Meeting at the Residency, Kahire, 12 Mayıs 1917.

<sup>117</sup> Köse, *a.g.e.*, s. 374-375.

<sup>118</sup> Köse, *a.g.e.*, s. 375.

önündeki engeller olarak görülüyordu.<sup>119</sup> Bu esnada, Arap Bürosu'nun eline geçen bir Osmanlı mahkûmundan gelen istihbarat, Suriye demiryollarını etkileyen ciddi kıtlığın olduğu bilgisini verdi. Faysal, Suriye'ye ilerlemek için Wilson ve Newcombe ile kuzey planı üzerinde çalışırken, demiryolunun kesilmesi ve Medine'nin izole edilmesi fikirlerine de sahip çıktı.<sup>120</sup> “Akabe'nin önemi Kuzey kabilelerini isyan etmeye teşvik etmek için hem siyasi hem de taktikseldi”<sup>121</sup> diyen Albay Newcombe, Akabe'ye yönelik Kahire planını onayladı ve düzensiz Arap kuvvetleri ile limanın alınabileceğini kabul etti.<sup>122</sup>

Albay Wilson 12 Haziran 1917 tarihli notunda Newcombe'a Emir Faysal ile görüşmesinden, demiryolu üzerindeki baskınlarının başarısından bahsediyor ve bazı önerilerde bulunuyordu. Son düzenlemelere göre, Binbaşı Newcombe Faysal'ın isteği üzerine Haziran ayı sonunda Gayadah'da onunla buluşacak ve demiryoluna karşı yürütülen operasyonlarda bir tür kurmay başkanı ve danışman olarak ona eşlik edecekti. Bu düzenlemelerin operasyonların başarısını arttıracığı düşünülmekteydi. Wilson, demiryolu ve telgraf hatlarının, Türklerin su kaynaklarının ve -El-Ula'dan Medine'ye- ele geçirilmesini ve tamamen yok edilmesini sağlamak için Emir Faysal'ın kuvvetleriyle yeterince demiryolunda kalması gerektiğini de bildirdi. Asıl amaç, Türklerin tekrar onarmasını engelleyecek şekilde demiryolunu yıkmak ve El-Ula'nın güneyinden itibaren tüm istasyonları ve garnizonları ele geçirmektir. Operasyonun hedefleri ve genel planları acil bir durum olmadıkça değiştirilmeyecek ve değişim durumunda ise nedenleri değişiklik raporu ile birlikte sunulacaktı. Newcombe'a ana hedeflere nasıl ulaşılabileceği noktasında Binbaşı Joyce ile istişare halinde serbest hareket yetkisi de verilmişti. Kararlaştırıldığı üzere düzenlemeler, kuvvetlerin demiryolunda 20 gün kalacağı şekilde yapılacaktı.<sup>123</sup>

<sup>119</sup> Johnson, *a.g.m.*, s. 197.

<sup>120</sup> Mohs, *a.g.e.*, s. 145.

<sup>121</sup> Johnson, *a.g.m.*, s. 197.

<sup>122</sup> Mohs, *a.g.e.*, s. 146.

<sup>123</sup> TNA, FO 882/4/1, HR/17/2, Wilson'dan Newcombe'a, 12 Haziran 1917. “... Emir Faysal'ın kararlaştırılan saldırıyı yaptığı gün Emir Abdullah'ın Hadiyah ve Bueir'e saldırması için Emir Faysal ile düzenlemelisiniz. Demiryolunda bir nokta ele geçirildikten sonra yıkım çalışmalarının güneye doğru devamını sağlamak için çevrede uygun bir

Mısır'daki Suriyeliler ve Arap şeflerinin Şerif davasını takdir etmek için bazı başarılar beklediği düşünülüyordu. Ayrıca demiryolunun ele geçirilmesinden sonra Medine'nin teslimini etkileyecek ve yaklaşan hacdan önce meydana gelen olaylar Şerif davasına değerli katkılar sağlayacaktı. Newcombe'un önerileri dikkate alınmış ve ona yıkım işinde eşlik edecek komutanın emri altında Suriyeli-Mekkeli kuvvetlerle Medain Salih ve El-Ula arasındaki takviye kuvvet, trenlerin geçişini önlemek amacıyla demiryolunu yıkacaklardı. Bu görevi yerine getirmek üzere Emir Abdullah'a Yüzbaşı Hornby gönderilecekti. Durumu uygunsa aynı amaçla Emir Abdullah'ın güney ordusuna katılması talimatı, Binbaşı Garland ile verilecekti. Hint makineli tüfekleri ve Mısır müfrezesi Newcombe tarafından Gayadah'a getirilecekti. Daha sonra Binbaşı Joyce komutası altındaki Mısır kuvvetleri o zaman onlara katılacaktı.<sup>124</sup>

İngiliz ordu subayı olan Pierce Charles Joyce'un görevleri arasında hem subayları hem de adamları eğitmek, veznedar ve levazım görevlisi olarak hareket etmek vardı. Diğer taraftan demiryolu, istasyon üzerine yapılan sabotaj eylemlerinde Lawrence ve diğerleriyle birlikteydi.<sup>125</sup> Lawrence, "Bilgeliğin Yedi Sütunu" adlı eserinde ona sık sık atıfta bulundu ve ünlü Avustralyalı General Harry Chauvel'in onun hakkında şunları yazdığını aktardı: "*Joyce, Arap ordusunun tamamında gerçek değeri olan tek savaş gücünün organizatörüydü ve Hicaz operasyonlarının başarısında diğer tüm İngiliz subaylarından daha fazla payın ben her zaman onda olduğunu düşündüm.*"<sup>126</sup>

Lawrence, Newcombe ve Hornby hakkında şöyle yazmıştı:

*"İnatçı ikili, hemen hiç yardım almadan, genellikle yiyeceksiz kalarak, hem patlayıcılarını hem de develerini tüketinceye kadar haftalarca demiryolu civarında tutunmuşlar ve daha fazlasını yapmak için dönmek zorunda kalmışlardı... Araplar, bana,*

---

savunma mevzi seçilmelidir. Bu görevin Suriyeli ve Mekkeli kuvvetlerle Cafer Paşa'ya verilmesini öneriyorum..."

<sup>124</sup> TNA, FO 882/4/1, HR/17/2, Wilson'dan Newcombe'a, 12 Haziran 1917. "Temmuz ayı sonunda Vech'de olmayı umuyorum. Yapmak istediğiniz tavsiye ve operasyon sonuçlarını bana gönderin. Binbaşı Joyce ile kararlaştırdığınız hatlara göre operasyonları gerçekleştirmede umarım Emir Faysal'ı ikna edebileceksiniz..."

<sup>125</sup> "Joyce, Pierce Charles".

<sup>126</sup> "Joyce, Pierce Charles".

*Newcombe'un rayların başı hariç hiçbir yerde uyumadığını ve Hornby'in, pamuk barutu yanmadığı zamanlar metalleri dişleriyle ısırma kalktığını anlatmışlardı. Bunların hepsi masaldı ama anlatılanların arkasında onların doymak bilmeyen, yok edilecek bir şey kalmayana kadar her şeyi tahrip eden ortak vahşetleri yatıyordu.”<sup>127</sup>*

Yüzbaşı Stent'e yani Kraliyet Hava Kuvvetlerine yazılan 12 Haziran 1917 tarihli yazıda Wilson, operasyonla ilgili bilgi ve talimatlarını ilettiler. Buna göre, Hicaz operasyonlarında hava gücünün ve diğerlerinin birlikte hareketi için talimatların beklendiği anlaşılıyor. Wilson, Büro üyelerinin de Şerif oğulları ile hareket ettiği operasyonlardan bahsediliyor. Emir Faysal'ın demiryoluna yönelik saldırısı gerçekleştirilmek için 30 Haziran'da Gayadah'da toplanacaklardı. Yarbay Newcombe ona danışmanlık yapacaktı. Joyce, Arap ordusuyla iş birliği yapacak ve Davenport'un desteklediği Mısır müfrezesi, West Yorkshire Alayı, 5 Howitzer, 2 makineli tüfek ve 120 piyade onun komutası altında olacaktı. Keşiflerden sonra El-Ula'ya saldırmamaya karar verilirse, saldırı için demiryolunun güneyinde bir nokta seçilecekti. Her iki durumda da Wadi Ghizil'de bir üstün iş birliği yapılabileceği düşünülüyordu. Hava kuvvetleri ile nasıl bir iş birliğinin yapılacağı, Newcombe ve Joyce'un istişaresine bırakılmıştı. Wilson, hava keşiflerinin demiryolu hattı üzerinde kuvvet tesis edildiğinde yapılmasını tavsiye etmişti.<sup>128</sup>

Baskınlarda stratejik ve lojistik desteğin sağlanması noktasında önerilerde bulunan Newcombe'a göre, demiryolu baskınlarının öncelikli amacı, Hicaz demiryolunu mümkün olduğunca kalıcı olarak yıkılması idi.<sup>129</sup> Yarbay Wilson ise, 14 Haziran 1917 tarihli mesajında Clayton'ı yapılacak operasyon hakkında bilgilendiriyor. Kuvvetler hareket etmeden önce Gayadah'da adamların ve hayvanların en az bir aylık erzakının tedarikinin esas olduğunun altını çiziyordu. Wilson, “kaynak

<sup>127</sup> Lawrence, *a.g.e.*, s. 262-263.

<sup>128</sup> TNA, FO 882/4/1, HR/17/3, Wilson'dan Yüzbaşı Stent'e (C Hava 14. Filo'ya Kraliyet Hava Kuvvetlerine), 12 Haziran 1917.

<sup>129</sup> TNA, FO 882/4/1, HR/17/4, Yarbay R.E.'den, 13 Haziran 1917.



*temini adına en önemli kalemdir” dediği otlak yetersizliğinden dolayı binek develerinin tayınının sağlanması lüzumunu da dile getirmişti.<sup>130</sup>*

1917 yılının Mayıs ve Haziran aylarında demiryolu hattı boyunca saldırılar şiddetini daha da arttırdı. Yine çok sayıda ray, telgraf direği ve teli hasara uğratıldı, bazı köprüler dinamitlendi, çok sayıda Osmanlı askeri şehit edildi ya da yaralandı. 1 Temmuz’da Maan bölgesinde 7 kilometrelik telgraf teli kesilmiş, iki köprü havaya uçurulmuş ve yedi telgraf direği tahrip edilmişti.<sup>131</sup>

Yarbay Newcombe, 1 Temmuz’da Cafer Paşa ile Vech’den ayrıldı ve ayın 2’sinde Jeida’ya ulaştılar. Ayın 3’ünde ise, Yarbay Joyce, Binbaşı Davenport, Teğmen Wade Hintliler ve yaklaşık 100 Mısırlı ile birlikte Wagir’den ayrıldılar. Bir gün sonra Wagir’e ulaşan grup, bedevilerden Wagir ile demiryolu arasında su olmadığını öğrendiler. Newcombe baskın grubuyla harekâtlarını raporunda şöyle aktarmıştır: *“...demiryolu için ayın 6’sında erkenden ayrıldık. Çok sıcak bir gündeki yürüyüşün ardından saatte 3 mil/4.82 km giderek hedefe ulaştık. Bekleme yerinden ayrılarak gece yarısı iki tepenin ardından demiryoluna ulaştık.”* Bu rapora göre, 12 Mısırlıdan oluşan muhafız grubu sağ kanatta, bedeviler ile Bisha muhafızlığında Cafer Paşa sol kanatta idi. Bu arada Teğmen Wade ile beraberindeki 30 Mısırlı, Yüzbaşı Hilmi Eff, M.A. Tevfik Eff ve Abd El Mohsin Eff, 480 barutu raylara döşediler. Patlama sonucunda 450 ray patlatıldı ve 1 mil/1.60 km telgraf hattı yok edildi. Newcombe bu başarının askerlerin değil subayların başarısı olduğunu *“Askerler çok aptaldı, gece onları yakalamak zordu. İsimleri geçen subayların çok iyi çalışmasıyla başarı sağlandı”* şeklinde kaydetmiştir. Patlamalar saat 2 sularında Türk garnizonuna üç roketin atılmasıyla başladı. Sabah 2.30’a kadar ise tüm patlamalar sona erdi. 50 Türk ile Cafer Paşa’nın bedevi kuvvetleri arasında çatışma başlamıştı. Yarbay Newcombe geri çekilmeleri emrini vermişti. Türkler 30 mil/48.28 km uzakta olduğu için gün aydınlanana kadar beklemeler. Yarbay’a göre, iki adamın kaybı dışında baskın çok başarılıydı. Newcombe eksiklerin analizini de şu şekilde aktarmıştır: *“Tüm Mısırlılar patlayıcıları yerleştirme ve ateşlemede yenyidiler ve 65 mil/104.60 km kadar çok uzun bir yol susuz*

<sup>130</sup> TNA, FO 882/4/1, HR/17/5, Yarbay Wilson’dan Tuğgeneral Clayton’a, 14 Haziran 1917.

<sup>131</sup> BDHHTH-ATASE VI, s. 346-348.

*ilerlemişlerdi. ...uzun mesafelerin ve çok yanıltıcı bedevilerin olduğu bu çok susuz ülkede yerleşik herhangi bir program imkânsızdır, kısmen cehaletten kısmen de tek düşüncelerinin savaş değil para olmasından.”<sup>132</sup>*

Newcombe'dan alınan 13 Temmuz 1917 tarihli rapora göre, 6-7 Temmuz gecesinde Seil Matra'nın güneyindeki demiryoluna başarılı bir baskın yapıldı. 1 ½ mil/0.80 km telgraf teli ve 450 ray yıkıldı. İlk patlamada alarında olan Türkler, sinyal roketleri ateşlediler ve kuzeyden aşağıya saldırdılar. Baskın kuvveti, tüm patlayıcıları ateşledikten sonra gün doğmadan çekildiler. Arazinin açık olması ve denizden uzak olmalarından dolayı gün ağarana kadar demiryolu çevresinde kalmaları imkânsızdı. Joyce, beraberindeki Hilmi ve 25 Mısırlı ile baskın sonrasında Şerif Abdullah'a katılmak üzere ayın 7'sinde ayrıldı. Stent, iki uçak ile 12 Temmuz'da El-Ula'yı bombaladı. Bu saldırıda 14-20 libre/ 6.35-9.07 kg bomba atıldı ve istasyon binaları ve su tanklarına zarar verildi. Stent'in raporuna göre, Türk garnizonun binden daha az olduğu ve yaklaşık 200 katıra sahip olduğu tahmin edilmekteydi. Ona göre, şimdilik Medain Salih'e bombalama yapılamazdı.<sup>133</sup>

1917 yılı ortalarında, Medine-Maan arasındaki bölgeyi koruyan Türk birlikleri 20 piyade taburu, 3 atlı alay, 4 seri ateşli batarya ve makineli tüfek bölüklerini içermekteydi. Düşman kuvvetlerinin demiryoluna yönelik baskınları sürerken Suriye yönünde işgal planı da uygulamaya konulmuştu. Bu doğrultuda Lawrence liderliğindeki asiler, Temmuz ayı başında Akabe'yi işgal etti. Vech'deki eğitimli birlikler Akabe'ye kaydırıldı ve Suriye yolu asilere açılmış oldu.<sup>134</sup> İsyanın boyutları Vech ve Akabe'nin düşmesinden sonra önüne geçilemez bir hal almıştı. Akabe'nin kaybedilmesi, Hicaz isyanının Mekke'nin işgalinden sonraki en önemli aşaması olmuştu. İsyana katılan kabile sayısı artmış ve bedevilerin nihai hedefe ulaşabileceklerine dair inançları kuvvetlenmişti.<sup>135</sup>

<sup>132</sup> TNA, FO 882/4/1, HR/17/7, Yarbay Newcombe'un raporu: 25 Haziran'dan 11 Temmuz'a, Jaida, 11 Temmuz 1917.

<sup>133</sup> TNA, FO 882/4/1, HR/17/7, Vech Bassett'den Kahire Arbur'a, 13 Temmuz 1917.

<sup>134</sup> Köse, a.g.e., s. 377.

<sup>135</sup> BDHTH-ATASE VI, s. 346-348.

6 Temmuz 1917'de Nasir, Auda ve Lawrence beraberlerindeki 2.000 kuvvet ile Akabe'yi ele geçirdi. 600 tutuklu içinden Alman ve Türk esirler Mısır'a nakledilirken, Arapların çoğu Şerif ordusuna katıldı. Akabe seferi sonunda 700 Türk ve dört Arap hayatını kaybetti. Neticede düzensiz bir birlik, bölgenin önemli bir limanını almış ve güç dengesini değiştirmişti.<sup>136</sup> Akabe'nin alınması ile Cidde'den Filistin'e kadar Kızıldeniz kıyılarının kontrolü Şerif Hüseyin'e geçmiş oldu. Akabe, bir nevi Şerif isyanının ilk aşamasının sonunu temsil etmekteydi. Bundan sonra, 1 Ekim 1918'de Şam'ın ele geçirilmesine kadar çok sayıda yaşanacak çatışmaların da başlangıcı olacaktı.<sup>137</sup>

Vech'ten sonra Akabe'nin de düşmesiyle demiryolu saldırılarına yoğunluk verildi. Diğer yandan Akabe'nin yani bu son üssün ele geçirilmesini büyük bir fırsat bilen İngilizler, daha sonraki harekâta kendilerini destekleyebilecek güçte Arap Kuzey Ordusu adı altında bir ordunun kuruluş hazırlıklarına girişmişlerdi. Bu amaçla Kahire'ye gittiği anlaşılan Lawrence'a, Akabe'nin alınmasındaki katkılarından dolayı burada binbaşı rütbesi verildi. Kendisi İngiliz Karargâhındaki görüşmelerden sonra yeni bir öneriyle tekrar Faysal'ın Ceyda'daki karargâhına dönmüştü. Bu öneriye göre Faysal, İngiliz Generali Allenby'nin emrinde olmak üzere yanındaki Arap kuvvetleriyle birlikte Akabe üssünde toplanacak ve Filistin'de savaşıyan İngiliz Kuvvetlerinin sağ kanadını teşkil edecekti. Faysal ve Şerif Hüseyin tarafından onaylanan plan uygulamaya konuldu. Bunun üzerine İngiliz gemileri, silah, mühimmat ve adamları Akabe'ye taşıdı. Böylece, Arap ve İngilizlerin özellikle demiryolunda öteden beri ortaklaşa yürüttükleri saldırılara daha da ağırlık verecekleri aşıkardı.<sup>138</sup>

Medine'de başarı gösteremeyen Şerif Hüseyin, bundan sonra Medine'nin kuzeyindeki Hicaz demiryolunu tamamen tahriple Medine'deki Türk kuvvetlerini etkisiz bir hale sokulmasını amaçlayan bir dizi saldırı düzenledi. Böylece Şerif ve oğullarının liderliğindeki isyan, İngiliz ve Fransızların askeri ve teknik yardımlarıyla ortaklaşa saldırılarla

<sup>136</sup> Mohs, *a.g.e.*, s. 152.

<sup>137</sup> Efraim Karsh ve Inari Karsh, "Myth in the Desert or not the Great Arab Revolt, Middle Eastern Studies, 33:2 (1997), 267-312; Johnson, *a.g.m.*, s. 198

<sup>138</sup> *BDHTH-ATASE VI*, s. 348-349.

devam etti.<sup>139</sup> Temmuz'un ilk haftasından sonra da saldırılarını o günün modern harp silah ve araçlarıyla daha da güçlendirerek tahrip müfrezeleriyle yürütmeye başladılar. Hemen hemen her gün ve art arda sürdürülen bu taarruzların bazıları şu şekilde gerçekleşti.<sup>140</sup>

6-7 Temmuz'da 185 ray, beş travers, elliye yakın telgraf direği tahrip edildi. Ertesi gün 218 ray tahrip edildi. 11 Temmuz'da İngiliz uçakları el-Ula ordugâhını bombaladı. Bu saldırı sırasında altı asker yaralandı, iki sivil öldü. Aynı ordugâh, 16 Temmuz'da da saldırıya uğradı. 19-20 Temmuz'da demiryolunun 920-922. kilometrelerinde pusuya düşürülen Osmanlı askerleriyle bedeviler arasında şiddetli çarpışmalar oldu. 27 Temmuz'da Müderric-Hediyye güzergâhında 350 ray hasara uğratıldı.<sup>141</sup>

1 Temmuz'da Vech'de alınan karar doğrultusunda demiryoluna yönelik yeni bir baskın planı yapıldı. Bu operasyon planına göre, Şerif Faysal idaresinde üç dinamit grubu hatları yıkmak için toplanacak ve 6.500 libre/2.94 kg patlayıcı kullanılacaktı. Diğer gruplar ise Şerif Abdullah bölgesinde ve 6.000 libre/2.72 kg patlayıcı kullanmalıydı. Şerif Abdullah bunun için bir İngiliz subayı ve birkaç adamın çalıştırılmasını istedi. Yarbay Joyce ise, demiryolu hattında bir deneyim kazandıktan sonra Mısırlılardan oluşan bir grupla Şerif Abdullah'a gitmeliydi. Binbaşı Davenport, 12 Fransız Mağripli ve Mısırlı ile Meshed Toweira bölgesinde iki grupla çalışacaktı. Yüzbaşı Hornby 1.000 libre/0.45 kg dinamit ile Ageyl'e gönderilirken, Aziz ve Khaled Eff'in 100 Suriyelisi 3.000 libre/1.36 kg patlayıcı ile Medain Salih'in kuzeyinde çalışacaktı. Mevcut plan doğrultusunda, İngilizler için iyi bir başlangıç yapıldı. Yüzbaşı Hornby Medain Salih'de 300 patlayıcıyı ateşledi. Mısırlılar 480 patlayıcı ateşledi ve gerekli tecrübe edinilmiş oldu. Cafer Paşa el-Ula'ya saldırı olup olmayacağını görmek için giderken, Yüzbaşı Hornby yüzünde barut patlamasına rağmen 6 ve 10 Temmuz günlerinde hattı kesmeye devam etti. Bu esnada Yarbay Joyce, operasyonlara bir an önce başlamak için grubunu Şerif Abdullah'ın yanına götürdü.<sup>142</sup>

10 Temmuz'da Jeida'ya ulaşıldığında Şerif Faysal planın değiştiğini söyledi. Abdullah ve Cafer Paşa, Newcombe onlara katılana kadar hiçbir

<sup>139</sup> *BDHTH-ATASE VI*, s. 351.

<sup>140</sup> *BDHTH-ATASE VI*, s. 348.

<sup>141</sup> *BDHTH-ATASE VI*, s. 351.

<sup>142</sup> *TNA, FO 882/4/1, HR/17/10, Yarbay Newcombe'un raporu, 8 Ağustos 1917.*

şey yapmayacaktı ve Davenport'a onu terk eden bedevilerin yerini alması için hiçbir yardım gönderilmedi. Mısırlılar zaten 36 saat içinde 40 fit/12.19 m derinliğinde iki çukur ve kuzeyde 2 mil/3.21 km daha kazmıştı. Mekkele birlikler de Wadi Jizzil'in aşağısında 20 mil/32.18 km kazmıştı. Binbaşı Davenport'un hattı geçme denemesi başarısız olmuştu. Newcombe, Bir Salih'de 24 Temmuz'da ona katıldı. Şerif Faysal birleşik saldırı günü olan 30 Temmuz'a kadar beraberindekilere dışarı çıkmayı yasaklamıştı. Newcombe'un 8 Ağustos 1917 tarihli raporunda bölgedeki durumu şöyle aktarmıştır:

*“Su kaynaklarıyla ilgili bilgiler belirsiz ve yanıltıcı idi. Zumurud Hisarı'nda mükemmel bir su kuyusu buldum. 26 Temmuz'da demiryolu boyunca kuzeye bir küçük keşif hareketi yaptım. Ayın 28'inde Muwalid 100 kadar kuvvetiyle geldi. 29'u akşamında Davenport bir saat uzaklıktaki belirlenen noktaya adamlarını yerleştirdi. Saldırının 31'ine ertelendiğini söyledi. 30'unda Davenport kuzeye keşife çıkarken ben ve M. La Motte Fransız grubu hattı kesmek üzere olası bölgelerimizi görmek üzere güneye gittik ve üzerimize ateş açıldı. Adamımız hatta yaklaştı ve üzerine ateş açıldı ve 200 Türk'ün indiği bir trene şahit oldu. Hassan Shah çekilirken 14 Türk'ü öldürdü ve 7 adamı yardıma gönderdim... Akşam 5'den 8.30'a kadar hattı kestik ve toplam 600 ray imha edildi. Cafer'in adamları ayrılırken biz Muwalid ve Mısırlılarla patlayıcılarımız tükenene kadar kalede kalma niyetindeydik. Fransız grubu 80 ray yok etmişti... Davenport'un Mısırlılarla yaptığı artçı saldırı kitabına uygun ve mükemmeldi. Ancak Türkler 25 atlı ve 200 piyade Zumurud Kalesi'nden çıkardı ve iki saat süren çatışmanın ardından süvarileri çok yakın olduğundan develeri alamadık. Koruyucu gücümüz olmadığı ve suya ulaşmak zorunluluğu ve develeri kaybettiğimiz için hattı kesmek imkânsızdı.”*

Baskın grubu, Bir Salim'e ve oradan Jeida'ya çekildi. 2.500 rayı yıkma hedefi gerçekleştirilmezken sadece Sail Matran'da 600 ray yıkılmıştı. 39 Türk ve 10 Arap ele geçirildi. Şerif Sharraf ve beraberindekiler 150 libre/68.03 kg patlayıcı kullandılar ve tahminen 100 ray yok etmişti. Sharraf'ın raporunda belirttiği üzere tüm patlatıcı gruplar, telgraf

materyali haricinde Avrupalılar ya da deneyimli danışmanları olmadıkça çok yetersiz kalmışlardı.<sup>143</sup>

### Joyce ve Temmuz 1917 Sonrası Gelişmeler

P. C. Joyce, Cidde'de bulunan Wilson'a gönderdiği raporunda Temmuz ayında katıldığı baskınlar hakkında bilgi vermekteydi. Joyce, Wilson'dan gelen talimatlara uygun olarak 26 Haziran'da Vech'den ayrılmıştı. Bu sırada Şerif Faysal'ın El-Ula bölgesindeki demiryolu hattına yönelik saldırısında Mısır ve Hint birlikleri, C. Flight RFC ve Zırhlı Birlikleri iş birliği yapmıştı. Albay Newcombe ise 3 Temmuz'da Şerif Faysal'ın ileri üssü olan Gayada'ya ulaştı. Faysal ve Newcombe için demiryoluna yönelik operasyonun başarısı adına Şerif Abdullah'ın iş birliğini garantilemek için bir İngiliz subaya acil ihtiyaç vardı ve bu hayati idi. Bu ihtiyaç üzerine Joyce, 30 Mısırlı ile Şerif Abdullah'ın yanına ilerlemeyi, 2000-2500 raya kadar kırmaya çalışmaya ve *"böylece Türklerin Medine bölgesinden takviye kuvvet getirilmesi olasılığını kesmeyi"* kabul etmiş oldu. *"Arapça bilen başka gidecek subay olmadığı için Newcombe başlangıçta bana tahsis edilmiş olan birimlerin sorumluluğunu üstlendi"* diyen Joyce, 7-8 Temmuz gecesinde Zumurud yakınlarındaki demiryolu hattının yıkımına katıldıktan sonra 12 Temmuz'da Wadi Ais'deki Şerif Abdullah'ın karargâhına ulaştı.<sup>144</sup>

Abdullah, Faysal ile iş birliğine çok hevesli olsa da ertesi gün yapılacak toplantıda konu hakkında herhangi bir plana sahip değildi. Şerif Faysal, Albay Newcombe ve Gaffer Paşa'nın da katıldığı toplantıda, 25 Temmuz'da genel bir saldırı yapma kararı alındı. Demiryolu hattı dinamitle eğer mümkünse o gün ya da sonraki operasyonlarda boydan boya yıkılacak ve istasyon ele geçirilecekti. Abdullah'ın baskın grubu hattın yani Tawira'nın güneyinde, elindeki uygun silah ve kuvvetlerle operasyonlara katılacaktı.<sup>145</sup>

*"Newcombe ve ben yem eksikliğinden dolayı hareket edilemeyeceğini biliyorduk. Top ve makineli tüfekler olmadan hatırı sayılır miktarda Arap olduğundan faydalı bir iş yapılabileceğinden umutluydum"* diyen Joyce, Mısırlılarla Murreba için ayın 22'sinde ayrıldı.

<sup>143</sup> TNA, FO 882/4/1, HR/17/10, Yarbay Newcombe'un raporu, 8 Ağustos 1917.

<sup>144</sup> TNA, FO 882/4/1, HR/17/11, P. C. Joyce'dan Cidde'deki Wilson'a, 8 Ağustos 1917.

<sup>145</sup> TNA, FO 882/4/1, HR/17/11, P. C. Joyce'dan Cidde'deki Wilson'a, 8 Ağustos 1917.

Faysal yem gelmediği için 16 Temmuz'da ayrılmıştı. Şerif Abdullah 1000 şarjlı barut pamuğu (guncotton) ile bedevilere hatta ilerleme ve hattı tatmin edici bir şekilde kırmaya izni verdi. Abdullah'dan Faysal saldırısının ertelendiği ve daha da ertelenirse bir şey yapmadan Gayada'ya gitmek zorunda kalacağı haberini alan Joyce, *“hatta ilerlemem ve elimden geleni yapma serbestliği verildiği cevabını da aldım”* demişti. Şerif Hüseyin'e destek olan kabilelerden Şerif Fansan ve Şerif Dakalallah el-Kadi, iki makineli tüfek ve yaklaşık 300 Arap göndermişti. Joyce, makineli tüfekleri bir günlük yem olduğu ve yeterli otlak olmadığından katırlarla geri göndermişti. Dinamitin 1000 yerine 800 levha olduğunu gören Joyce, dinamik uzmanı Şeyh Abd el Kerrin'in *“geri kalanını getiremeyecek kadar laçka”* olduğunu bildirdi. Tüm kuvvet 26 Temmuz'da Aberak kuyularına ulaştı. Joyce, yıkımı sabah yapmaya karar vermişti. Güvenlik için tüm düzenlemeleri Joyce, *“kendisi bol miktarda kaynağa ve güvenilir bir adama sahip olup Arapların en yetenekli ve enerjik lideri olduğunu kanıtladı”* dediği Şerif Faysal'a bırakmıştı.<sup>146</sup>

Joyce'un verdiği bilgilere göre, geceleri hattın yakınında ilerleyen baskın grubu, şafak vakti yok edilecek bölüme hâkim olan tepelere konumlandılar. Ayın 27'sinde Fansan adamlarının yerini rapor etti ve bunun üzerine Mısırlılarla birlikte Joyce demiryolu hattına gitti. Mudurrij ve Hadia arasında 700 kadar barut pamuğu yerleştirip ateşlediler. Joyce'a göre, yıkım olabildiğince memnuniyet verici idi. Baskıncılar yaklaşık üç saat hatta kaldı ve hattın üzerinde geri dönüp ilk seferinde hedefe isabet etmeyen mermileri patlattılar. Mudurrij ve Hadia yönlerinden yoğun ateş açıldı. Ancak Araplar tüm karşı saldırıları durdurdular. Hattan geri çekildikten sonra da kuzey yönlerinden bombalandılar. Hadia'dan yaklaşık 100 Türk ve Mudurrij'den yaklaşık 60 Türk, bir dağ topu çıkageldi. Şerif Fansan, bir top ve bir makineli tüfek yardımı olmadan onlara karşı saldırıya geçemediğini düşündü. Araplar üç Türk'ü öldürdüklerini iddia ettiler. Joyce ve beraberindeki grup Mısırlılarla birlikte, öğleye doğru Şerif Abdullah'dan haber gelmeyince Abera'a geri döndü.<sup>147</sup>

<sup>146</sup> TNA, FO 882/4/1, HR/17/11, P. C. Joyce'dan Cidde'deki Wilson'a, 8 Ağustos 1917.

<sup>147</sup> TNA, FO 882/4/1, HR/17/11, P. C. Joyce'dan Cidde'deki Wilson'a, 8 Ağustos 1917.

Joyce, Şerif Abdullah'ı Murreba'da buldu. Fakat yem olmadığı için ordu da yoktu. Yanında birkaç yüz Arap vardı. Abdullah'ın küçük bir kuvvetle ilerlemesi ve hattı aşması mümkün görünmüyordu. Bu nedenle Joyce'un geri kalan tüm barutu -yaklaşık 1.600 libre/0.72 kg- alması, Araplarla birlikte geri dönmesi ve mümkün olduğunca büyük bir hattı yıkmasına karar verildi. Abdullah ise Wadi Ais'e dönecek ve büyük saldırısını daha sonraya erteleyecekti.<sup>148</sup>

Şerif Fansan ve Şeyh Dakalallah el-Kadi sayıları yaklaşık 500-600 olan Arapların başındaydı. Şerif Abdullah, Tawaira ve Mudurrij arasındaki hattın kesilmesini istedi. Bu amaçla Joyce baskın grubuyla harekete geçmişti: *"Tawaira'nın yaklaşık 30 mil/48.28 km batısındaki Um Zeriba kuyularına gittik ve hatta daha yakın bir su yoktu. Zeriba'dan 1 Ağustos saat ikide ayrıldık ve 2 Ağustos'ta şafaktan önce hatta geldik. Her zaman olduğu gibi düzenlemeleri Araplara bıraktım. Sonunda Tawaira'nın üç kilometre güneyine saat 4.30'da hatta vardık."*<sup>149</sup>

Mısırlılardan oluşan Joyce'un baskın grubu bu kadar büyük bir saldırı için çok küçüktü. Mısırlılar raylara barut pamukları yerleştirdiler ve hatalı döşenen yükleri kaldırdılar. Yaklaşık 1450 levha döşendi ve yaklaşık altı kilometrelik mesafeye ateşlendi. Yüklenen tüm barutlar ateşlendikten sonra önemli sayıda rayın hala kırılmadığı görüldü. Aldıkları emir doğrultusunda her iki grup iki taraftan hattın üzerinden geri döndüler ve kırılmayan her raya yeni barutlar atılarak ateşlendi. Bu saldırı sonucunda yedi menfez de tamamen yıkıldı. Bunlardan ikisi yaklaşık 30 fit/9.14 m genişliğindeydi. Telgraf hattı da yok edildi. Türkler Wayban'dan aralıksız ateş açmaya devam ettiler. Arapların doğrudan ateşine tutulan Türklerin 33 kadarının öldüğü, kendilerinden ise bir kayıp olduğu bilgisi geldi. Baskın kuvveti 10.00'da geri çekildi. 3 Ağustos'da Joyce ve Mısır kuvveti Gayada'dan ayrıldı.<sup>150</sup>

Joyce, her iki baskında da Arapların davranışlarından fazlasıyla memnun kaldığını, etkin ve yararlı bir şekilde iş birliği yaptıklarını şu şekilde rapor etti:

<sup>148</sup> TNA, FO 882/4/1, HR/17/11, P. C. Joyce'dan Cidde'deki Wilson'a, 8 Ağustos 1917.

<sup>149</sup> TNA, FO 882/4/1, HR/17/11, P. C. Joyce'dan Cidde'deki Wilson'a, 8 Ağustos 1917.

<sup>150</sup> TNA, FO 882/4/1, HR/17/11, P. C. Joyce'dan Cidde'deki Wilson'a, 8 Ağustos 1917.



*“Şerif Fansan oldukça yetkin bir performans gösterdi. Arapların yönetimini tamamen ona bıraktım ve başarılı yıkımların itibarı tamamen ona aittir. Türkler Mudurrij’den ilerlerken o başarılı bir şekilde saldırabilirdi ve onu, bunu yapması için teşvik ettim. Fakat bu bir Arap baskını idi ve kararı ona bıraktım. Büyük ölçekli yıkımlar için bazı sorumlu kişilerin Araplara eşlik etmesinin gerekli olduğuna eminim. Bilhassa hat üzerinde fiili çalışma için disiplinli birlikler gereklidir aksi takdirde büyük miktarlarda patlayıcılar gereksiz yere atılır ve kalıcı olarak ciddi hasarlar görmezler. Araplar patlayıcı taşırken bile kaybetmeyi ve yok etmeyi başarırlar!”<sup>151</sup>*

Fransız birliğinin tüm subayları ve bazı Suriyeli subaylar ikinci baskında, hat üzerinde Joyce’a eşlik etmişlerdi. Sonraki demiryolu operasyonlarında da yardımcı olabilecekleri beklenmekteydi. Şerif Abdullah, Ağustos ayının sonlarına doğru demiryoluna karşı geniş çaplı operasyonlara girişmek için can atıyordu. Abdullah onun erzakı ulaştığı zaman özellikle Joyce’a eşlik eden iki subay ve 50 Mısırlının hizmetini istemekteydi. Joyce, Wilson’a Şerif Abdullah ile bu baskınlara katılma isteğini ve destek sağlanmazsa onun *“büyük olasılıkla hiçbir şeye teşebbüs etmeyeceğini”* bildirdi.<sup>152</sup>

30 Temmuz’da Genelkurmay kaynaklarına göre, isyanın başlangıcından bu yana demiryoluna yönelik saldırıların en şiddetlisi gerçekleştirildi. Üç Arap piyade tabur, makinalı ve otomatik tüfeklerle takviyeli çok sayıda hecinsüvar (develi süvari) ile Osmanlı askerleri arasında çatışmalar oldu. Asi kuvvetleri Zümrüt-Sehilülmatra kesimine saldırdı. Bunlar daha sonra dağılarak Sehili-Matra-Meşhet-Bedayi, Bedayi-El Alâ, Müberreka-Ebutaka kesimlerine yöneldi. Sehilmatra istasyonu düşman eline geçti ve 570 ray tahrip edildi. Sekiz istasyonu birden hedef alan saldırılarda demiryolu hayli tahrip ve hasarlara yol açtı.<sup>153</sup>

Hicaz demiryoluna yönelik gün geçtikçe yoğunlaşan saldırıların tümünün, Akabe’yi karargâh haline getiren Faysal tarafından sevk ve

<sup>151</sup> TNA, FO 882/4/1, HR/17/11, P. C. Joyce’dan Cidde’deki Wilson’a, 8 Ağustos 1917.

<sup>152</sup> TNA, FO 882/4/1, HR/17/11, P. C. Joyce’dan Cidde’deki Wilson’a, 8 Ağustos 1917.

<sup>153</sup> BDHTH-ATASE VI, s. 351-352.

idare edilmişti. Kararlaştırılan saldırı planına göre, Havalin ve Beni Atiye kabilelerinden çeşitli muharebe gruplarına demiryolu üzerinde verilen başlıca hedefler, Müdevvere, Rimle-Müdevvere kesimi ile Zatülhaç yöresi idi. Diğer kabilelerden düzenlenen baskın grupları da demiryolunun Tebük-Ahzar kesimine yöneltilmişlerdi. Türklerin aldıkları bütün önlemlere rağmen Arap-İngiliz-Fransız iş birliğiyle yürütülen demiryoluna saldırılar ve bunların sonucu meydana getirilen hasar ve tahrip, son bulmuyor, aksine gün geçtikçe ağır bir hal alıyordu.<sup>154</sup>

1917 yılının Ağustos-Aralık döneminde, asi Arap kuvvetlerinin demiryoluna yönelik kayda değer bir saldırı toplamı 50'yi geçmektedir. Bu saldırılarda meydana gelen insan kayıpları ve hasarlar toplamı şöyledir: 55 şehit, 63 yaralı, 74 esir; 15 köprü, 3.254 ray, 152 telgraf direği, 10 km.'den fazla tel.<sup>155</sup>

Akabe üssünü ele geçirdikten sonra düşman asi kuvvetleri, Hicaz demiryolu üzerindeki baskısını bütün ağırlığı ile hissettirmişti. Bu durum hem demiryolu hattı boyundaki hem de Medine'deki kuvvetleri zor bir duruma sokmuştu. Vech'in işgalinden Akabe'nin düşmesine kadar geçen sürede çeşitli zamanlarda ve farklı hatlarda 35 noktaya yapılan saldırı hareketlerinde demiryolunda sadece 348-450 ray tahrip edilmişti. Buna karşılık Akabe'nin işgalinden sonra 30-31 Temmuz tarihlerinde sekiz istasyona birden yöneltilen saldırılarda 5 köprü ve 1.120 ray tahrip edilmişti. Buna Ağustos-Aralık döneminde 56 yere yapılan saldırılarda, düşman tarafından tahrip edilen toplam 3.254 ray da eklenirse, 1917 yılında Hicaz demiryolunda tahribe uğrayan rayların genel toplamı 4.374'ü bulmaktaydı.<sup>156</sup>

Davenport, Vech'deki İngiliz subayına gönderdiği 27 Ağustos tarihli raporda, Cidde hattına gitmek üzere yola çıkacaklarını bildirdi. Fransızdan gelen rapora göre, 1.000 ray patlatmışlardı. "Dün başka patlama sesleri duyduk" diyen Davenport, 28 Ağustos'da Fransızların 1000 ray daha patlatmayı deneyeceklerini söyledi. Medine'den firar eden bir Harb aşireti mensubu Şerif Abdullah ile görüşmüş ve ona Medine'de artık ray kalmadığını ve Türklerin yakacak odun için

<sup>154</sup> BDHTH-ATASE VI, s. 352.

<sup>155</sup> BDHTH-ATASE VI, s. 354.

<sup>156</sup> BDHTH-ATASE VI, s. 356.

neredeyse bütün evleri yıktığını bildirdi. Firari, Medine'deki açlık nedeniyle kaçırlardan ve Fransızların 5 kilometre uzunluğunda ve 8'den fazla köprüyü havaya uçurduğundan bahsetmişti. Abu Nam'daki Türklerin Fahreddin Paşa'dan istasyonlarda kalmaları emrini aldıklarını da bildirmişti. *“Abdullah kendisine büyük miktarda patlayıcı gönderilmesine çok istekli, 1.500 parça yeterli olur düşüncesindeyim”* diyen Davenport, 8 Eylül'de Yanbo'ya varmayı bekliyordu.<sup>157</sup>

### **Garland ve Lawrence'ın Temmuz 1917 Faaliyetleri**

Binbaşı Garland'dan gelen haberlere göre, Istabl Antar ve Busir istasyonları arasındaki büyük bir hattı kırmak amacıyla 7 Ağustos 1917 tarihinde Abu Marka'dan ayrılmıştı. Ayın 9'unda Gebel Antar'a ulaşmıştı. Demiryolu yıkımında ona katılanlar, 9 Agail kabilesinden, 7 Yenbu'dan ve 20 Mezopotamyalı Arap askerinden oluşan 36 dinamitçi idi. Bu dinamitçi grup ile 400 bedeviden oluşan sözde muhafızlar buradaydı. Şerif Nasir komutasındaki kuvvet ise yaklaşık 200 idi. Yanlarında 1.000 libre/0.45 kg barut pamuğu bulunmaktaydı. Garland, konuşlandıkları mevzileri ve rotaları gösteren bir krokiyi de raporuyla göndermişti. Hazırlıklarını tamamlayan grup demiryoluna saldırıyı gerçekleştirmişti: *“... her bir dinamit düzeltilmiş ve 144 rayı patlatacak 4 barut ateşlenecekti ki 7 adam kaybolup demiryoluna ulaşamadığından 100 demiryolu yıkıldı. Biz ateşlemeyi bitirirken Türkler ortaya çıktı ve biz ayrılırken üzerimize ateş açtılar.”*<sup>158</sup>

Helwan'a şafak sökerken geri dönen Garland'ın dâhil olduğu saldırı grubu, tekrar harekete geçmiş ve Abu Naim ile Jeydah arasındaki bir noktaya ilerlemişti. Buradaki demiryolu hattına ateşlenecek yaklaşık 880 barut yerleştirildi ve adamların beceriksizliğine rağmen ateşlenerek tahribat gerçekleşti:

*“Gün ışığından önce fazla zamanımız yoktu. Burada Arap askerler dışındaki dinamitçiler çok kötü çalıştı. Agail ve Yanbo adamları o kadar sola gittiler ki geri kalanımız onların hatta ulaşmadıklarını düşündük, muhtemelen benim onları takip*

<sup>157</sup> TNA, FO 882/4/1, HR/17/12, Davenport'dan Vech'deki İngiliz subayına, 27 Ağustos 1917.

<sup>158</sup> TNA, FO 882/4/1, HR/17/13, Garland'dan Wilson'a ve Wilson'dan Arap Bürosu'na gönderilen rapor, 31 Ağustos 1917 (Ain Turaa, Hicaz, 14.08.1917).

*etmemin çok uzak olduğunu düşünerek ayrıldılar. Bu 16 adam neredeyse her talimatı ihmal ettiler. Barut pamuklarını raylara bağlamak için kullanılacak sicimi kasıtlı olarak arkalarında bıraktılar ve üzerindikileri temizlemeden barutları basitçe yerleştirdiler. [Patlayıcı israfına yol açacak işlemler] ...bu barutları ayarlamak ve gereksiz olanları kaldırmak için bir saatimi harcadım. Ancak işi tam yapmak için zamanım olmadı. Mezopotamya askerlerinden şikâyetim yok ve iyi iş çıkardılar. Uzun bir telgraf hattını yok ettiler. Bombaların ateşlendiği sırada Legdah kalesinden ışıldak yakıldı, ancak Türkler görünmedi. Yaklaşık 880 olması gereken barut patlaması, bazılarının patlamayıp yanması nedeniyle 800'de kaldı.”<sup>159</sup>*

Garland ve beraberindeki grup, Ain Turaa'ya 12 Ağustos'da ulaştı. Burada ayarlandığı üzere -1.000 libre/0.45- çok sayıda barut pamuğunu alarak ilerlediler. Garland daha önceki ve Şerif Abdullah kuvvetleri ile dâhil olduğu demiryolu baskınları üzerinde edindiği tecrübelerini 14.08.1917 tarihli raporunda sunmuştu. Arap imha ekiplerini yönetmenin “son derece zor” olduğunu söyleyen Garland, Mezopotamyalı askerlerin başlarında uzman subaylar olduğu takdirde tercih edilmesi gerekliliğini şu şekilde bildirmiştir:

*“Aslında İngiliz subayının onları kontrol ettiğini varsaymak bir hatadır. Araplar İngiliz planları ve fikirlerinin yalnızca bir kısmını kendilerine uygun şekilde uygularlar ve çoğu zaman yanlış yaptıkları işaret edildiğinde değişiklik yapmayı açıkça redederler. Şerif Abdullah'a çok güvenilmez oldukları için Ageyl ve diğer yerel Arapların dinamit ekiplerine alınmasından vazgeçmesini tavsiye ediyorum. ...Mezopotamyalı Arap askerler yıkım işinde çok daha iyidir, yalnızca denetlemek için eğitilmiş subaylara ihtiyaç duyarlar.”<sup>160</sup>*

Binbaşı Garland, yukarıda belirttiği bütün bu önlemlerin kesinlikle işin başarısı için hayati olduğunu ve bunların ihmal edilmesinin İngiliz

<sup>159</sup> TNA, FO 882/4/1, HR/17/13, Garland'dan Wilson'a ve Wilson'dan Arap Bürosu'na gönderilen rapor, 31 Ağustos 1917 (Ain Turaa, Hicaz, 14.08.1917).

<sup>160</sup> TNA, FO 882/4/1, HR/17/13, Garland'dan Wilson'a gönderilen rapor, 14 Ağustos 1917.

subayı için zaman ve patlayıcı israfı ve daha fazla iş olacağını şu şekilde açıklamıştır:

*“Durumu Şerif’e bildirmek zor bir mesele ama ben ona gelecekte sadece subay ve asker çalıştırmasını tavsiye etmek niyetindeyim. Diğer taraftan Şerif’e şikâyetle bulunmak ve ona gerçeği söylemek yalnızca kendini gözden düşürmek olur. Araplara politik davranmanın yolu elbette onların iyi ya da kötü tüm savaş çabalarını övmektir. Onlar hakkında karargâhta şikâyetle bulunmak, birilerinin onlarla tekrar sahaya çıkmasını imkânsız hale getirir. Kimliğini görebilmek veya Arapları pembe gözlüklerle görebilmek her İngiliz subayına verilmemiştir. İsrâf, ihmal ve itaatsizliğe dikkat çekmekten kendini alamayan bizler burada uzun süre popüler kalmayı bekleyemeyiz. Öğretmek ve sonrasında onlara yardım etmek için ne kadar çaba sarf edilirse edilsin, Araplar kendilerine söyleneni yapmayacaklardır...”<sup>161</sup>*

*“Hiç şüphe yok ki Arap topluluklarındaki bir şahsın varlığı Araplar tarafından genellikle kabul görmemektedir. Kişiye çok kaba davranılır, aşağılanmalara maruz kalır. Hicaz’da on ay kaldıktan sonra ben ikna oldum ki bedeviler Hıristiyanı hiç olmadığı kadar hor görmektedirler. Onlar ne zaman bir yabancı gördüklerinde “İngiliz mi?” ya da “Yabancı mı?” diye değil, “Müslüman mı?” diye sorarlar. Elbette ki eşraf açık bir düşmanlık gösteremeyecek kadar sağduyulu ve inanıyorum ki Yenbu ve diğer şehir insanları bana itiraz etmiyorlar ama bedeviler Hıristiyan altınıni kabul ederken hala bizden nefret ediyorlar ve bize hizmet eden Mısırlı veya diğer Müslümanları tamamen hor görüyorlar.”<sup>162</sup>*

*“Şeriflerin çoğu gerçek duygularını saklamakta çok kurnazlar, eğer biri yaptıkları herhangi bir şeyi aleyhte eleştirecek kadar ileri giderse, kısa süre sonra onların genel olarak Hıristiyanlara yönelik düşmanlıklarını bir dolambaçlı yoldan duyuram. ... şu an birlikte olduğum Şerif Nasr bana kölelerine davrandığı gibi*

<sup>161</sup> TNA, FO 882/4/1, HR/17/13, Garland’dan Wilson’a gönderilen rapor, 14 Ağustos 1917.

<sup>162</sup> TNA, FO 882/4/1, HR/17/13, Garland’dan Wilson’a gönderilen rapor, 14 Ağustos 1917.

*davrandı ve hazırlıklarında beni tamamen göz ardı etti. ... Şerif Abdullah, operasyonlarla ilgili benden de rapor istemesine karşılık Nasr haberciyi bana haber vermeden yola çıkardı... Neyse ki bu sabah benden iki sterlin ödünç alacak kadar hala benden hoşlanıyor!... Bunları Arap gruplarıyla hareket ettiğimizde nelere katlanmak zorunda kaldığımızı anlatmak için yazıyorum.”<sup>163</sup>*

İngilizler sahadaki istihbarat uzmanlarından gelen raporlar sonucunda, Medine'nin dışı açılan kapısı konumundaki Hicaz demiryolu üzerinde etkili tahribat yapılması adına asi gruplara eğitim verme kararı aldılar. Bu amaçla Vech'in düşmesinden sonra burada demiryolu tahribat eğitimi verdiler. Eğitimin başında patlayıcılar konusunda uzman olan İngiliz subay Garland bulunmaktaydı. Garland, çok sayıda bedeviyi patlayıcıların kullanımı ve demiryolunun etkili şekilde tahribi için eğitti.<sup>164</sup>

Binbaşı Herbert Garland, baskın grubu ile demiryolu operasyonlarına ve üstlerine rapor göndermeye devam etti. Garland gönderdiği 16.08.1917 tarihli raporunda, yıkım grubu ile 14 Ağustos'ta başka bir baskın için Ain Turaa'dan ayrıldığını bildirdi. Bedevi muhafız eksikliği Şerif Abdullah'a bildirildiği için ona 50 muhafız daha gönderildi. Garland'ın raporuna göre, Cidde ile Hadiyah arasındaki saldırı yapılacak yere ulaşıldı. Her bir dinamitçi 24 libre/10.88 kg barut pamuğu taşıyarak ve silahsız olarak kum tepelerinin üzerinden demiryolunun geçtiği geniş, düz vadiye kadar yürüdü. Bedevilerin sağlı sollu 7 kilometre mesafeden hattı tutmaları gerekiyordu. Dinamit grubu aynı hızda ilerlerken Garland, 4-5 yarda yaklaşık 4 metre ötede birkaç Arap askeriyle en soldaydı. Büyük bir köprü'nün olduğu yerde, 50 yarda/45.72 m uzakta 30 olduğu tahmin edilen Türk kuvveti üzerlerine ateş açtı. Bunun üzerine baskıncı grubu 600 yarda/548.64 m uzaklıktaki Gebel'e kaçtı. Bedeviler de Türk ateşine karşılık verdi. Sonunda Türk muhafızları geri çekildi. Garland'ın bildirdiğine göre, sağdaki dinamitçiler tekrar ileri gittiler, bulabildikleri tüm dinamitleri topladılar, köprüyü ve muhtemelen 700 rayı havaya uçurdular. Türklerin iki istasyondan daha fazla asker

<sup>163</sup> TNA, FO 882/4/1, HR/17/13, Garland'dan Wilson'a gönderilen rapor, 14 Ağustos 1917.

<sup>164</sup> Köse, a.g.e., s. 316.

getirmelerinden çekinen grup, hızla Ain Turaa'ya ve oradan Abu Maka'ya varmak için yola çıktı.<sup>165</sup>

Hicaz demiryoluna yönelik büyük saldırılar en son, Eylül-Ekim aylarında Tebük-Medine arasındaki bölgeye yapıldı. Türkler bu saldırılar neticesinde, çok sayıda mühimmatı düşmana bırakmak zorunda kaldı. Evlerinden çok uzakta çok sayıda Türk askeri, asilerin saldırıları sonucunda kızgın çöl topraklarına gömüldü.<sup>166</sup> 25 Eylül'de Tebük yakınlarındaki Ramlat istasyonuna asiler tarafından konulan dinamitlerin infilak etmesi ve sonrasında sivillerin üzerine makineli tüfeklerle kurşun yağdırılması saldırısı neticesinde 22 kişi katledilmiş, 53 kişi yaralanmıştı. Kıcıman'ın ifadelerine göre, bu saldırı sonunda trendeki eşyalar asiler tarafından yağmalanırken genç kızlar ve kadınlar dağa kaldırılmıştır.<sup>167</sup>

1917 yılının Eylül ayında Lawrence'ın Mudawara yakınlarındaki demiryolu üzerine yaptığı son saldırısı, "*Arap operasyonlarının tipik bir örneği*" olarak görülmekteydi. Bu saldırı hakkındaki rapor, Arapların erdemlerini, dezavantajlarını ve bir İngiliz subayının Arap operasyonlarını yönetmede karşılaştığı zorlukları açıkça gösteriyordu. Gerçekleştirilen baskınlarda yaşanan olumsuzluklar bu raporda; Arap bedevilerin disiplin ve uyum eksikliği, aşiret anlaşmazlıkları nedeniyle ertelenen operasyonlar, ulaşım ve ikmalde örgütlenme eksikliği ve yağmanın olduğu zamanda bedevi kuvvetinin kaçınılmaz olarak dağılması şeklinde özetlenmiştir. Diğer taraftan, bedevilerin iyi silahlanmış Türk birliklerine karşı az sayıda olsalar da "*başarılı bir atılımla ileri gitmekten çekinmeyen saldırı ruhu*"nu taşıdıklarına inanılmaktaydı. Rapora göre, bu küçük operasyonların başarısı, hareketin öneminin oldukça ötesinde etkileri olmasıydı: "*Arapların moralini yükseltmenin yanı sıra Arap topraklarında duyulacak ve haberler yayıldıkça büyüklüğü kaybolmayacaktır. Binbaşı Lawrence'ın gösterdiği kahramanlık ve düzensiz kuvvetlerini başarılı bir şekilde yönetme tarzına bir kez daha dikkat çekmek istiyorum.*"<sup>168</sup>

<sup>165</sup> TNA, FO 882/4/1, HR/17/13, Bir Amr'dan Herbert Garland'dan Wilson'a gönderilen rapor, 16 Ağustos 1917.

<sup>166</sup> Köse, a.g.e., s. 376.

<sup>167</sup> Kıcıman, a.g.e., s. 99.

<sup>168</sup> TNA, FO 882/4/2, HR/17/16, 29 Eylül 1917.

Bedevi Araplar konvansiyonel savaşma veya yabancılardan emir alma eğiliminde değildi. Lawrence'ın da tekrarladığı gibi, “aşiret orduları yalnızca keskin nişancıların bir araya gelmesi ile geriden mücadele esasına” dayanmaktaydı. Bu nedenle, Arap baskın grupları nispeten küçüktü ve kabile liderlerinin izinde hareket ederdi. Aşiret kuvvetlerinin geleneksel özerkliğini korumak için adamların ücret, iaşe ve askeri hazırlıklarının sorumluluğu şeyhlerinde kalmalıydı. Bir Arap bedevi savaşçı için bir demiryolunu dinamitlemek, bir kervanı yağmalamak, develeri çalmak için baskınlar yapmak ve baskının geleneksel ödülü olan yağma yeterli bir motivasyondur.<sup>169</sup>

Lawrence, çöl Araplarını Hicaz demiryolu boyunca Türk kuvvetlerini taciz etmeye ve birincil öneme sahip olduğunu düşündüğü, tren hattını kesmeye odaklandırmak istedi. Lawrence, Arap kuvvetlerinin koordineli olarak hareketini kolaylaştırmak için her karargâha saha telsiz setlerinin gönderilmesini talep etti. Ona göre, ortaya koyulan bu taktikler başarılı olursa, Türkler Medine dışındaki birliklerini geri çekmeye zorlanabilirdi.<sup>170</sup>

Haziran 1917'de Mısır Seferi Kuvvetleri (Egyptian Expeditionary Force) komutanlığına atanan Allenby, Suriye seferine hazırlık olarak Lawrence'dan aşiretlerin parayla satın alınması ve Osmanlı'nın Filistin ordusunun ikmalini sağlayan demiryolu hattının tahribini istedi. Lawrence birinci talebi, İngiliz altınlarıyla başarsa da ikinci görevde başarısız oldu. Bu sonuçtan rahatsız olan Lawrence, üstlerinden başka bir görev talep etti. 1917 yılının son ayında, Kudüs'deki Türk hâkimiyeti sona ererken Cemal Paşa da Suriye'deki görevinden istifa etti.<sup>171</sup>

Lawrence, Wemyss, Wilson ve Lloyd HEF'e karşı düzensiz bir Arap harekâtını teşvik etmeye istekliydi. Wilson da Arapların gerilla savaşçısı olarak yeteneklerini takdir etti. McMahon ise Dışişleri Bakanlığı'ndan Hardinge'e bunun yanı sıra zayıf demiryolu iletişimi ve uzun nakliye hatlarıyla Türklerin kıyıya ulaşmasının zorluklarından bahsetti.<sup>172</sup> 28 Aralık'ta (1917) “Sirdar'ın adamı” Wilson, limanın acil güvenlik ve kuvvet gereksinimlerini değerlendirmek için Rabegh'te

<sup>169</sup> Mohs, *a.g.e.*, s. 79.

<sup>170</sup> Mohs, *a.g.e.*, s. 79.

<sup>171</sup> Koloğlu, *a.g.e.*, s. 84-85.

<sup>172</sup> Mohs, *a.g.e.*, s. 102-103.



(Rabiğ'de) Bremond ve diğer Müttefik subaylarla bir konferans çağrısı yaptı. Neticede, önceki aylarda modern istihbarat tekniklerinin sahadaki düzensiz bir Arap ordusu için taktik avantajlar sağlamadaki yeteneği kanıtlanmıştı. Arap ve İngiliz yetkililer artık gözlerini demiryoluna ve yarımadanın kuzey kısmına çevirebilirlerdi.<sup>173</sup> 1917 yılının sonlarına yaklaşırken Medine'yi alamayacağını anlayan düşman, dikkatini büyük ölçüde demiryoluna ve kuzeye verdi.

Anzak Süvari Taburundan Binbaşı J.H. Alexander, demiryolu yıkımı ve tahribi işinde tecrübesi olmayan baskın ekiplerinden sorumlu olarak bölgeye gönderilebilecek memurlara yardımcı olmak üzere "Demiryolu Yıkımları" başlıklı notları hazırladı. Binbaşı, bu raporuyla kullanılan yöntemlerde bir miktar tek düzelik sağlamak da amacındaydı. Demiryolu imha sistemi ile ilgili yaşanan sorunlara istinaden Binbaşı J.H. Alexander tarafından Joyce, Davenport, Lawrence ve Garland'a gönderilmek üzere de iki sayfalık bilgilendirme ve çözüm önerilerini içeren bir rapor gönderilmişti. "*Barut pamuğu (guncotton), jelatinli dinamit (gelignite), plastik patlayıcı ve dinamit ile karşılaşma olasılıkları yüksektir*" diyen Alexander, raporunda bu patlayıcılar hakkında teknik ve ayrıntılı bilgiler ile tavsiyelerini şu şekilde vermiştir:<sup>174</sup>

*"Yüksek patlayıcılar ve fünyeler her zaman ayrı ayrı depolanmalı ve taşınmalıdır... Güneşe maruz kalma, tüm yüksek patlayıcıları şoka karşı daha duyarlı hale getirme ve aynı zamanda etkilerini azaltma eğilimindedir. Bu nedenle bir çatı değilse bile bir muşamba ile örtülmelidir... Dinamit ıslandığında tehlikeli olabileceğinden kuru kalmasına özen gösterilmelidir... Genellikle bir rayı kırmak için kullanılan yüksek patlayıcı miktarı 1 libre/0,45 kg'dır. Bu miktar standart bir İngiliz rayını yok edeceğinden Hicaz'ın hafif rayları için yeterlidir."*

*"Bir raya maksimum hasarı vermenin temel unsurları şunlardır: Patlayıcı rayın ortasına gelecek şekilde yerleştirilecek, rayın ağına karşı sıkıca baskı yapılacak, raylara bağlı kalınacak,*

<sup>173</sup> Mohs, *a.g.e.*, s. 106.

<sup>174</sup> TNA, FO 882/4/1, HR/17/14, Anzak Süvari Taburundan Binbaşı J.H. Alexander'ın "Demiryolu Yıkımları" başlıklı raporu.

*toprak veya kumla sıkıştırılacak, direncin en yüksek olduğu travers yani bağlantı kirişi gibi bir yere yerleştirilecektir.”*

*“Yaklaşık 50 kişilik dinamitleme ekibi ile 500 ray etkili bir şekilde yok edilebilir. Bu sayıdan daha fazlası yapılmak istenirse dinamitçiler yanında amirlerin sayısı da arttırılmalıdır... Bir yıkım işlemi yaparken ateşlemeden önce, patlayıcıların uygun şekilde bağlanması, fünyenin test edilmesi, tutuşturucunun dikkatlice kontrol edilmesi önemlidir. Her zaman ateş yakılmasını önlemek için düşmanın hatta dönüşü olabileceği ve gerekli özen gösterilse bunların yaşanmayacağı unutulmamalıdır.”<sup>175</sup>*

Türklerin 1.000 km’yi aşan Hicaz demiryolu boyunca aldığı koruma düzen ve tedbirlerine rağmen, asi Arapların demiryolundaki sabotaj hareketleri devam ediyordu. Aşiretlerin İngiliz altınları ile düşman saflarına katılmaları kolaylaşıyor, Akabe’nin düşüşü sonrasında İngiliz silahlarıyla donatılmış Kuzey Arap Ordusunun demiryoluna saldırıları gün geçtikçe yoğunluğunu ve etkisini arttırıyordu.<sup>176</sup>

1917 yılının ikinci yarısında, General Allenby komutasındaki İngiliz birlikleri, Balfour bildirisi, Sykes-Picot antlaşması ve McMahon-Hüseyin mektupları üçgeninde Filistin’i Türklerden almak için ilerlerken Arapları da bu cümbüşe dâhil etmek istediler. Çünkü Filistin’de İngilizlere karşı sürdürülen Türk direnişi her gün biraz daha artmaktaydı. Bu doğrultuda, Akabe’yi üs edinen Faysal kuvvetleri, Arap Kuzey Ordusu adı altında yeniden organize edilecek ve Allenby kuvvetlerinin sağ kanadını oluşturacaktı. General Allenby’nin harekât planı, ana hatlarıyla 1918 ilkbaharında, kuvvetleriyle Akdeniz’e paralel olarak Şam’a ilerlemektir. Ancak bu harekât sırasında, Medine ve Hicaz demiryolu boyunca 20.000 kadar Türk kuvveti, İngiliz Ordusunun ilerleyişinde tehlikeli olabilirdi. Bu amaçla Akabe’de toplanmış Faysal kuvvetlerinin, Hicaz Demiryolu ile İngiliz kuvvetleri arasında görevlendirilmesi gerekiyordu. Böyle bir harekâtın başarıya ulaşabilmesi için öncelikle Maan bölgesinin Türklerden temizlenmesi gerekiyordu. Faysal, Kurmay Başkanı Şeyh Mevlüt’ü Allenby’nin emriyle Akabe üssünden harekete geçirmişti.

<sup>175</sup> TNA, FO 882/4/1, HR/17/14, Anzak Süvari Taburundan Binbaşı J.H. Alexander’ın “Demiryolu Yıkımları” başlıklı raporu.

<sup>176</sup> BDHTH-ATASE VI, s. 361.

Harekâta katılacak diğer bütün kuvvetler de Guveyra'ya intikal ettirilmişti. Böylece demiryoluna yaklaşmış bulunan Kuzey Arap Ordusu Birlikleri, Lawrance gözetiminde demiryolu saldırılarını daha modern silah ve araçlarla bu sefer Maan ve çevresinde gerçekleştireceklerdi.<sup>177</sup>

1918 yılında da Hicaz demiryoluna yönelik Anglo-Arap baskın ve yıkım faaliyetlerinin devam ettiği görülmektedir. Yarbay Joyce'dan Arap Bürosu direktörüne gönderilen 5 Ocak 1918 tarihli raporda, Maan'ın güneyindeki demiryolu hattına yapılacak keşif hareketi hakkında bilgi verilmektedir. Keşif grubu, 3 zırhlı Rolls Royce ve Talbot arabasında 1 dağtopu ve Talbot yedek gemisi ile 30 Aralık 1917'de Guveyra'dan ayrıldı. Keşfin amacı, motorlu taşıtların demiryolu hattında ne ölçüde faydalı olabileceğini tespit etmek; 29 Aralık'ta Şam'dan hareket ettiği haber alınan treni mümkünse mayın döşeyip imha etmek; Maan'ın güneyindeki demiryolu hattına karşı harekât yaparak Türkleri Maan bölgesinden birliklerini çekmeye zorlamak ve böylece bölgedeki Arap kuvvetlerine yönelik muhtemel muhalefeti engellemektir.<sup>178</sup>

Yarbay Joyce ve Binbaşı Lawrence bahsi geçen keşif ekibine eşlik etmekteydi. Arabalar 30 Aralık 1917 günü sabah 9'da Guveyra'dan ayrıldı. 10 pounder/4.53 kg dağtopunun eşlik ettiği iki zırhlı araç, Tel El Sham istasyonuna ilerledi ve dağtopu yaklaşık 30 mermi ağır patlayıcı ateşlendi. Joyce'a göre *"iyi sonuçlar alındı"*. İstasyon binaları vuruldu ve istasyonda bulunan araçlar imha edildi. Zırhlı araçlar karakola yaklaşarak binaların camlarına, kapılarına ateş açtılar ve *"bu noktadan sonra tüm düşman -Türkler- direnişini tamamen kaybetti."*<sup>179</sup>

Zırhlı araçların İngilizler tarafından demiryolu hattına getirilişi, Türkler için bir sürpriz oldu. Bu araçların *"dokuz aydır Hicaz'da olmalarına rağmen bu hattın etkili menziline girdikleri ilk zamandı"* diyen Joyce'a göre, keşif sonuçları tatmin edici idi ve gelecekteki operasyonlar daha kesin sonuçlar verecekti. Keşif açık bir şekilde taşımacılık trafiğini bozmuştu. Buna göre, tespit edilebildiği kadarıyla 31 Aralık ve 1 Ocak tarihlerinde hiçbir tren bu hattan geçmemişti ve

<sup>177</sup> BDHTH-ATASE VI, s. 356-357.

<sup>178</sup> TNA, FO 882/4/2, HR/18/01, Yarbay Joyce'dan Arap Bürosu Direktörüne, 05 Ocak 1918.

<sup>179</sup> TNA, FO 882/4/2, HR/18/01, Yarbay Joyce'dan Arap Bürosu Direktörüne, 05 Ocak 1918.

gelecekteki etkili operasyonlar için daha fazla araca ihtiyaç duyulacaktı. Joyce ve Lawrence'ın dâhil olduğu keşif hareketi ile zırhlı araçların Hicaz demiryolu hattına karşı kullanılabileceği artık kanıtlanmıştı. Yarbay Joyce, Arap Bürosu başkanına araç, asker ve silah takviyeleri yapılmasını; diğer cephelerde daha önemli işler için kullanılmadıkça fayda sağlanacak bir bataryanın gönderilmesini talep etmekteydi. Ayrıca ona göre, "*Rolls Royce arabası, kumu aşmak için çift tekerlekli en verimli tip olduğunu*" kanıtlamıştı.<sup>180</sup>

### 1918'deki Gelişmeler

1918 yılı Mart ayında Filistin'deki Türk kuvvetlerinin geri çekilmesi ve Hicaz'dan uzaklaşılması nedeniyle Medine'nin boşaltılması tartışmaları yeniden gündeme geldi. Osmanlı Genelkurmayı, Fahrettin Paşa'nın direnişi sonucunda bu karardan vazgeçti. Nisan ayında Hicaz demiryolu büyük ölçüde yok edilmişti. Artık Medine kaderine teslim edilmiş ve herhangi bir yardım gönderme imkânı kalmamıştı.<sup>181</sup> Medine'ye Şam'dan son olarak, 1 tabur asker, 2 dağ bataryası ve sahra bataryası gönderildiği bilgisi İngiliz kaynaklarından edinilmektedir. Medine'nin Şam'daki IV. Ordu ile tüm bağlantısı kesilmişti. Medine'nin sadece kuzey bağlantısı değil, güneyde Asir ve Yemen'deki Türk birlikleriyle de olan bağlantısı koparılmıştı.<sup>182</sup>

1918 yılına gelindiğinde, Hicaz demiryolunda vaziyet daha da kötü bir hal almıştı. Yapılan tahribat neticesinde Şam-Medine arasındaki nakliyat güçleşmiş, raylardaki hasarlar lokomotiflerin süratini bir hayli düşürmüştü.<sup>183</sup> Medine'ye gelen son tren 26 Mart 1918 tarihindeydi. Bu son tren 28 Mart'ta şehirden ayrılmıştı. Peygamber şehrindeki Türk istihbarat subayı Kıcıman, olayı şu şekilde aktarmıştır:

*"26 Mart 1334'te kuzeyden bir posta treni geldi. Mektuplarımızı, gazetelerimizi, yiyecek, giyecek muhtelif eşyayı getiren bu tren -pek acı bir husran ile söylüyorum- maalesef son tren oldu. Bundan sonra «Medine Müdafileri» Medeniyet Alemi*

<sup>180</sup> TNA, FO 882/4/2, HR/18/01, Yarbay Joyce'dan Arap Bürosu Direktörüne, 05 Ocak 1918.

<sup>181</sup> Koloğlu, *a.g.e.*, s. 86.

<sup>182</sup> Köse, *a.g.e.*, s. 379.

<sup>183</sup> BDHTH-ATASE VI, s. 359.

*ile bedevilik arasında ne yapacağını şaşırmişti. Medine’de olduğumuz halde, bir medeni gibi yaşamak kabil değildi. Pek tabii ki, bedevi gibi de yaşayamazdık. Bu şaşkınlık uzun müddet devam etti. 28 Mart 1334’de biz de Medine’imizden medeniyet alemine bir tren hareket ettirmiştik. Bu da bizim son selamlarımızı, mektuplarımızı götürüyor ve bir daha dönmiyeceğini biliyormuş gibi hırçın ve haşın bir surette bağırıyordu. Fakat Seferi Kuvvet arkadaşlarından hiç kimse bu çelik ve demir yığının madeni sayhasına ehemmiyet vermiyordu... Onlar ancak mukaddes müdafaa vazifelerini düşünüyorlardı. Bunda haklı idiler. Çünkü müdafiler, vücutlarını «Yeşil Kubbe» nin muhafazasına vakfetmiş, ordunun asırlardanberi yaptığı hizmeti idameye azmetmiş kahramanlardı... Bu kahramanlar basit ve adi beşerî duygulardan ari idiler.”<sup>184</sup>*

W.A. Davenport, bu sırada Şerif Hüseyin’in oğlu Şerif Abdullah’ın yanında ve Wadi Hamd’a yönelik baskın hakkında Yarbay Bassett’e bilgi vermişti. Davenport, son demiryolu hattının imhası için de Şerif Abdullah’a tavsiyelerini iletmisti: *“Bedeviler şimdi Arabistan’ın dört bir yanından çok sayıda buradalar ve vurmanın tam zamanıdır.”* Wadi Hamd üzerindeki köprülerin yıkılması amaçlanan imha planı da Davenport tarafından ayrıntılı olarak İngiliz yetkililere iletilmişti.<sup>185</sup>

Osmanlı’dan koparılan Arap coğrafyasının İngiliz-Fransız bölgelerine ayrılarak paylaşılması politikasına Arap milletçilerinin tepkisini ortadan kaldırmak gerekiyordu. Bu amaçla 16 Haziran’da Kahire’de İngilizler Arap milliyetçi liderlerine güvence verdi. Buna göre, Arap birlikleri tarafından kurtarılacak bölgelerin bağımsızlığı İngilizlerce tanınacaktı. Lawrence bu tezi esas alarak, beraberindeki Arapları ilk ayak basan olmak adına Şam’a doğru sürdü.<sup>186</sup>

1918 yılının ikinci yarısında da Hicaz demiryoluna yönelik saldırılar devam etti. Ağustos ayında Türk ordusunun ikmalini sağlayan Amman köprüsüne yönelik Lawrence’ın saldırısı başarısız olsa da Müdevvere

<sup>184</sup> Kıcıman, *a.g.e.*, s. 152-153.

<sup>185</sup> TNA, FO 882/4/2, HR/18/02, W.A. Davenport’dan Yarbay Bassett’e, 13 Nisan 1918.

<sup>186</sup> Koloğlu, *a.g.e.*, s. 86.

istasyonu tahrip edildi. 16 Eylül'de Lawrence beraberindeki Araplarıyla demiryolunu tam olarak tahrip ederek, Türk ikmal hattını yok etti. Lawrence'ın Arap ve İngiliz kuvvetlerinin yan ve gerilerini korumada etkili olduğu inkâr edilemez. Diğer taraftan önce Hicaz daha sonra Suriye bölgesindeki demiryolu baskın ve tahrip faaliyetlerindeki rolü de yadsınamaz.<sup>187</sup>

Suriye'nin güneyinde General Allenby'nin sonbahar saldırısının başlamasından önce hem o hem de Lawrence çok endişeliydi. Ancak zaman içinde Dawnay, Allenby ve Lawrence'ın ortak onayıyla bir öneri sunuldu: İmparatorluk Deve Birliği'nin hayatta kalan iki ortağının insiyatif alması ve Türklere karşı bir dizi "vur ve kaç" baskını düzenlenmesi. Türklere Anglo-Arap gücünün gerçekte olduğundan daha büyük olduğu izlenimini bırakmak için hedefler ortaya koyuldu. Bir tarafta Dawnay, Deraa'ya baskın için planlara ve hararetli müzakerelere devam ederken İngiliz subaylar arasında rekabet ve diplomatik olarak sürekli büyüyen bir Arap entrikaları ortamı havaya hâkimdi. Eylül 1918'de Deraa demiryoluna başarılı bir baskın büyük ölçüde Dawnay'ın sıkı çalışmasına bağlıydı, ancak hastalık nedeniyle operasyona kendisi katılamadı. Deraa demiryoluna yönelik bu baskın, gerçekte Lawrence tarafından başlatıldı ve Allenby'nin harekâtı da başarılı bir sonuca vardı.<sup>188</sup>

13 Eylül 1918'de Faysal'ın bütün kuvvetleri, Der'a doğrutusunda harekete geçti. Lawrence'ın da katıldığı bu harekâta, Der'a her iki yöndeki ikmal ulaştırmasından yoksun bir hale sokuldu. Bundan sonra Müzeyribe'deki demiryolunda tahrip faaliyetine devam edildi. Umtayye'de Nasır komutasındaki Arap birlikleri Faysal'ın kuvvetleriyle birleşti. Bu sırada kıyı boyunca İngiliz kuvvetleri, genel taarruza geçerek Hayfa, Nablus ve tüm Filistin'i işgal etti.<sup>189</sup>

İngiliz kuvvetleri hızla kuzeye ilerlemeye başladı. Ardi arkasına Maan, Amman ve Deraa düştü. 1 Ekim'de İngiliz ve Arap kuvvetleri birlikte Şam'a girdiler. Şam'a ilk girenin Faysal olduğu iddiasında direnen

<sup>187</sup> *BDHTH-ATASE VI*, s. 368.

<sup>188</sup> "Alan Dawnay Medal". (Erişim Tarihi 10 Ağustos 2022), [https://www.dnw.co.uk/auction-archive/lot-archive/lot.php?department=Medals&lot\\_uid=128933](https://www.dnw.co.uk/auction-archive/lot-archive/lot.php?department=Medals&lot_uid=128933)

<sup>189</sup> *BDHTH-ATASE VI*, s. 367.

Lawrence'ın Faysal'ın siyasi danışmanlık görevine son verildi. Arabistanlı Lawrence, bundan sonra barış görüşmelerinde Arap tezinin savunucusu rolünü oynadı. Ekim ayında Suriye şehirleri birer birer İngiliz kuvvetlerine teslim olmuş ve Medine dışındaki tüm Arap toprakları Türk idaresinden çıkarak düşman eline geçmişti.<sup>190</sup>

Komutanların aldığı tüm tedbirlere rağmen, 19 Ekim'de El Âlâ-Medâyin arasındaki telgraf hattı üzerindeki arızayı tamir eden 13 kişilik onarım ekibi dönüş yolunda 150 kişilik bir âsi grubu tarafından pususuna düşürülmüştü. Fahreddin Paşa, Tümen Komutanlığına gönderdiği 20 Ekim tarihli emrinde, *“Telgraf telleri üzerindeki arızaların, yaya postalarla değil, ya zırhlı bir tren tertip ederek onarılmasını ya da vazgeçilmesini”* istedi. 21 Ekim'de bir dağ topuyla desteklenen 100 kadar hecinli ve piyadeden oluşan bir düşman müfrezesi, Müderric istasyonuna saldırmıştı. Yaklaşık bir saat süren çarpışma sonunda istasyon düşman eline geçmiş ve iki subay ile 54 er şehit verilmişti. Ekim ayı içerisindeki Türk kayıplarının toplamı 128'i bulmuştu (9 şehit, 88 esir ve 31 kaçak). Kasım ayında da Hicaz Kuvve-i Seferiyesi'nin kontrolündeki demiryolu hattı üzerinde yer yer patlamalar ve saldırılar gerçekleşti. Bu saldırılarda hatlar ve haberleşme bağlantıları tahrip edilmiştir.<sup>191</sup>

Kasım ayının ilk haftasındaki sabotaj saldırıları sırasında ilginç bir olay yaşanmıştır. 3 Kasım 1918 tarihinde, demiryolunun 987. kilometresine bedeviler tarafından saldırı yapılmış ve yaşanan patlamada bir köprü tahrip edilmişti. Ertesi gün bölgeye gelen onarım ekibi, buraya âsiler tarafından bırakıldığı anlaşılan sekiz nüsha ve Türkçe hazırlanan bir bildirge buldular. Şam'ın düşmesi (1 Ekim 1918) ile ilgili olan bu notta, alaycı bir şekilde şöyle deniyordu:

*“Hicaz Hattı üzerindeki Osmanlı mevkilerindeki subay ve erlerine, şükürler olsun ki, Allahın takdirleriyle Şam, Arap Ordusunun eline düştü. Maan'dan buraya kadar olan askeri mevkiler bütünüyle teslim oldu. Elimize düşen esirler, 17.000 kişidir. Filistin'deki büyük Osmanlı Ordusu da 50.000 esir, 260 top verdikten Nablus, Hayfa ve Akkâ'yı kaybettikten sonra*

<sup>190</sup> Koloğlu, *a.g.e.*, s. 86-87. Savaşın başında 150.000'e yakın askere sahip olan Suriye'de, ateşkes imzalandığında, M. Kemal Paşa'nın Halep'in kuzeyine çekmeyi başardığı 7-8.000 asker kalmıştı.

<sup>191</sup> *BDHTH-ATASE VI*, s. 370.

*darmadağın oldu. Bulgaristan kayıtsız şartsız barış imzaladı. Siz burada artık misafirsiniz. Hakikaten pek güzel savundunuz.”<sup>192</sup>*

Kasım ayı içerisinde demiryolu üzerinde âsiler, yine boş durmamış ve önceki dönemlere kıyasla daha az yoğunlukta olmakla beraber demiryolunun çeşitli kesimlerine saldırarak baskın hareketlerini sürdürmüşlerdi. Kimi zaman rayları, köprüleri patlatmış, kimi zaman da trenleri yoldan çıkarmışlardı. Kasım ayında düzenledikleri baskın, pusu kurma hareketlerinde 5 şehit, 2 yaralı, 65 esir olmak üzere verilen zayıat toplamı 72’yi bulmuştu. Gerçekleşen saldırı, tahrip ve hasar oranlarında bir azalma olmuştu. Bu düşüşte Şam’ın işgalinin yanı sıra Türk kuvvetlerinin etkisinin demiryolu hattında her geçen gün biraz daha azalması ve zayıflaması etkiliydi. Düşman kuvvetleri saldırılarına devam ederek, mütareke imzalanmasına rağmen teslimat yanaşmayan Fahreddin Paşa’yı çaresizlik içinde bırakmak ve Medine’nin bir an önce teslimi sağlamak istiyordu.<sup>193</sup>

Hicaz ayaklanmasının son döneminde demiryolunda yapılan hasar ve tahriplerin sayısal verileri Genelkurmay kayıtlarında mevcuttur. Bu kayıtlara göre, insan zayıatı 53 şehit, 58 esir, 7 kayıp olup toplam 118’i buluyordu. Demiryolundaki hasar ve tahripler ise, 5605 ray, 31 köprü, 5 travers, 141 telgraf direği, 15 km.’den fazla tel idi. Demiryolu saldırılarında asiler de birçok kayıplar veriyorlardı. Mesela, Faysal kuvvetlerinin durumu hakkında Beni Şeyhlerinden Abid’in şu sözleri, düşman kayıpları hakkında bir fikir vermektedir: *“Kuzeyde Faysal nezdinde bulunan kabilelerin kayıpları pek ziyadedir. Hatta bir kabileden ancak 14 bedevi hayatta kalmıştır.”* Ücretleri İngilizler tarafından ödenen Faysal askerleri ve bölgedeki kabileler Türkler üzerine demiryolu boyundaki saldırılarını sürdürüyorlardı.<sup>194</sup>

Bahriye Nazırı ve Suriye ve Garbi Arabistan Umum Komutanı Ahmet Cemal Paşa, hatıralarında Hicaz cephesinde ve demiryolu hattında savaşan kahraman Türk askerleri hakkındaki izlenimlerini şöyle dile getirmektedir:

<sup>192</sup> BDHTH-ATASE VI, s. 370.

<sup>193</sup> BDHTH-ATASE VI, s. 371-372.

<sup>194</sup> BDHTH-ATASE VI, s. 360.



*“Medine ile Maan arasındaki demiryolu hattının korunmasına ve Medine’nin ordu ile ulaşımını sağlamaya memur olan üç beş taburluk Türk birliklerinin gösterdiği şecaat ve metanet, her türlü takdirlerin üstündedir. Medine’den Maan’a kadar uzanan ve (1000) km.’yi aşan bu hat üzerindeki savunmanın ruhu telakki ettiğim yüksek kişiler Fahreddin Paşa’dan sonra Medine Muhafızı Paşa, vaktiyle (Balkan Harbinde Elbasan Tümen Komutanı) İşkodra kalesinin savunmasında temayüz etmiş askeri erkânımızdan Albay Cemal (Araplar bu zata üçüncü Cemal Paşa adını vermişlerdi), Albay Necip ve sonra Kurmay Yarbey Kemal vesaire gibi yüksek kimselerdir. Bu bir avuç asker, Şerif Hüseyin ve oğullarına kan kusturmuş ve her taraftaki girişimlerini kanlı kayıplarla akim bırakmağa muvaffak olmuşlardır.”<sup>195</sup>*

Medine artık 1918 yılının Nisan ayından 1919 yılı başına kadar asi kuvvetleri tarafından tamamen kuşatılmıştı. 1919 yılı Ocak ayında Yüzbaşı Garland ile Miralay Ali Necip Bey arasında Medine’nin tahliyesi hakkında bir şeraitname (şartname) imzalanmıştı. Bu 9 aylık sürede Medine’ye ve özellikle demiryoluna yönelik saldırılar da devam etmişti. Maan-Medine arasındaki (1000 km uzunluğunda) istasyonlardaki az sayıdaki Türk kuvvetleri Maan’ın kuzeyine çekilmişti. Faysal tarafından bu hatta saldırılar düzenlenerek Tebük-Maan arasındaki 5-6 istasyon işgal edilmiş ve Medine’nin kuzey ile bağlantı kesilmişti.<sup>196</sup>

30 Ekim 1918 tarihinde imzalanan Mondros Ateşkes Antlaşması’nın 16. maddesi ile Hicaz, Asir, Yemen, Suriye ve Irak’ta bulunan tüm Osmanlı muhafız kıtalarının en yakın İtilaf devletleri kumandanlıklarına teslimi emrediliyordu. Böylece Osmanlı Devleti’nin Hicaz demiryolu ile birlikte Arap topraklarıyla da irtibatı koparılmış oluyordu.<sup>197</sup>

## Sonuç

III. Murat Döneminden Gladstone dönemine değin gelişen Türk-İngiliz ilişkileri, bu tarih sonrasında gergin, emperyalist uygulamaların hayat bulacağı, Türklerin daha çok savunmada, İngilizlerin ise saldırıda

<sup>195</sup> BDHTH-ATASE VI, s. 364.

<sup>196</sup> Kıcman, a.g.e., s. 153-156.

<sup>197</sup> Gülsoy, a.g.e., s. 234.

bulunduğu bir dönemi ifade etmektedir. Özellikle Sanayi İnkılâbının getirdiği teknik üstünlüğünü kullanan İngilizler sahada profesyonel bir ekiple çalışmıştır.

Mısır, 1516'dan 1882 tarihine değin Osmanlı Devleti siyasetinde oldukça önemli bir yere sahip olmuştur. Söz konusu tarihten itibaren İngilizlerin Mısır2ı işgal ettikleri ve bu işgali de Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması ile resmi boyuta taşıdıkları görülmektedir. 1916'da Mısır'da kurulan Arap Bürosu işte böyle bir ortamda Kahire'de kurulmuştur. Kuruluşundan kısa bir süre sonra sahada icra edilecek olan faaliyetlerin tayininde aktif şekilde rol üstlenen büronun Lawrence, Joyce, Garland, Newcombe, Dawnay, Joyce başta olmak üzere pek çok üyesi Türklerin Hicaz ile bağlantısını kesmek suretiyle savaşta üstünlüğü ele geçirmek istemişlerdi. Söz konusu üstünlüğün elde edilmesinde demiryoluna yapılacak olan baskınların hayati derecede önemli yeri vardı. Bunun için yerel aktörlere para yardımından mevki ve makam vermeye kadar pek çok unsur devreye sokulmuştur.

Sultan II. Abdülhamid döneminde yerli sermaye ile inşasına başlanan, Müslüman dünyasından da yardımların alınması ile başta İngilizler olmak üzere dünyanın pek çok milletinin bitirilmesi noktasında şaşırtan Hicaz Demiryolu'nun ne kadar önemli olduğu Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması ile anlaşılmuştur. Gerek askeri ikmalin yapılması ve gerekse merkezi otoritenin gücünün hissettirilmesinde çok önemli işlevlere sahip olan demiryollarının raylarına Arab Bürosu elemanları ve Mekke Şerifi Emir Hüseyin'in ekibi ile gerçekleştirdiği saldırılar, başlangıçta aslında Osmanlı yetkili birimleri tarafından oldukça hızlı ve etkin bir şekilde tamir edilmiştir. Ancak savaşın uzaması, Osmanlı Devletinin çok cephede birden savaşması gibi etkenlerle zamanla tamiratlarda gecikmeler yaşanmış, bu ise sahada İngilizleri üstün hale getirmiştir.

Bütün bu söz konusu süreç içerisinde Medine'de Fahrettin Paşa yerel Arap birliklerinin de desteği ile Medine'yi İngilizlere teslim etmemiştir. Yalnız bunu değerlendiren Lawrence, hatıralarında aslında Medine'de mevcut birliğin buradan ayrılmaması üzerine bir siyaset takip ettiklerini, Filistin'e doğru ilerleme kaydedildikten sonra Medine'yi Türklerin elinden almaya çalıştıklarını kaydetmiştir. Burada ister Lawrence'ın ifade ettiği şekilde, isterse kamuoyunun algısı üzere mesele

değerlendirilsin Fahrettin Paşa'nın gerçekleştirdiği savunma, tarihin muhteşem sayfalarında yerini almıştır.

Büro elemanları demiryollarının işlevsiz hale getirilmesinde toplamda yüzlerce kilogram patlayıcı kullanmışlardır. Bunun ikmalinin sağlanması, patlatıcıların istenilen şekilde yerleştirilmesinde özellikle Mekke Şerifi Hüseyin'in kendisi ve çocukları İngilizlerin birinci derecede yardımcıları olmuşlardır. Bu yardımı Lawrence ve Newcombe gibi büro elemanları Arapların korkusuzca olayların içerisinde olmaları şeklinde değerlendirmişlerdir. Yalnız bu değerlendirmede rüşvet, makam ve mevki vaatlerinin ne kadar etkili olduğu ile ilgili üstün körü bazı bilgilere yer vermişlerdir.

Çalışmada konunun en önemli unsuru olan etkin bir patlamanın nasıl olacağı, bunların muhtemel tesirleri ile ilgili ayrıtıllara da yer verilirken İngilizlerin sahada nasıl profesyonel bir şekilde faaliyet yürüttükleri ortaya konulmuştur. Söz konusu sürecin İngilizler adına sahada sağlıklı bir şekilde devam ettirilmesi ise yine alanında uzman bir ekiple gerçekleştirilmiştir. Bu sürecin yönetilmesinde Şerif Hüseyin ve ekibinin İngilizlere be denli net ve açık destekleri olmasaydı İngilizlerin sahada bu denli başarı sağlayacakları pek muhtemel değildi.

## Kaynakça

### Arşiv Kaynakları

- TNA, FO 882/25/1, Arab Bulletin, No. 10.
- TNA, FO 882/25/1, Arab Bulletin, No. 18.
- TNA, FO 882/25/2, Arab Bulletin, No. 22.
- TNA, FO 882/25/2, Arab Bulletin, No. 23.
- TNA, FO 882/25/3, Arab Bulletin, No. 36.
- TNA, FO 882/26/4, Arab Bulletin, No. 71.
- TNA, FO 141/738/6.
- TNA, FO 882/3/1, AP/17/03.
- TNA, FO 882/4.
- TNA, FO 882/4/1, HR/16/1.
- TNA, FO 882/4/1, HR/16/2.
- TNA, FO 882/4/1, HR/17/1.
- TNA, FO 882/4/1, HR/17/2.

TNA, FO 882/4/1, HR/17/3.  
 TNA, FO 882/4/1, HR/17/4.  
 TNA, FO 882/4/1, HR/17/5.  
 TNA, FO 882/4/1, HR/17/6.  
 TNA, FO 882/4/1, HR/17/7.  
 TNA, FO 882/4/1, HR/17/10.  
 TNA, FO 882/4/1, HR/17/11.  
 TNA, FO 882/4/1, HR/17/12.  
 TNA, FO 882/4/1, HR/17/13.  
 TNA, FO 882/4/1, HR/17/14.  
 TNA, FO 882/4/2, HRG/16/03.  
 TNA, FO 882/4/2, HRG/16/04.  
 TNA, FO 882/4/2, HRG/16/05.  
 TNA, FO 882/4/2, HRG/16/12.  
 TNA, FO 882/4/2, HR/17/16.  
 TNA, FO 882/4/2, HR/18/01.  
 TNA, FO 882/4/2, HR/18/02.  
 TNA, FO 882/4/2, HR/25/01.  
 TNA, FO 882/4/3, HRG/16/20.  
 TNA, FO 882/4/3, HRG/16/25.  
 TNA, FO 882/4/4, HRG/16/31/A.  
 TNA, FO 882/4/4, HRG/16/32.  
 TNA, FO 882/4/4, HRG/16/34.  
 TNA, FO 882/4/4, HRG/16/36.  
 TNA, FO 882/4/5, HRG/16/41.  
 TNA, FO 882/4/5, HRG/16/42.  
 TNA, FO 882/4/5, HRG/16/43.  
 TNA, FO 882/6.

### Kitap ve Makaleler

*Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, Hicaz, Asir, Yemen Cepheleleri ve Libya Harekâtı 1914-1918*, VI / 3, Ankara 1978.

Çabuk, Mustafa, "İngiliz Belgelerine Göre İngiltere'nin Ortadoğu'daki İstihbarat Merkezi: Arap Büro (1916-1920)", *Belgi Dergisi*. 2/17 (2019), s. 1130-1147.

Earle, Edward Mead, *Bağdat Demiryolu Savaşı*, Çev. Kasım Yargıcı, İstanbul 1972.

Fromkin, David, *Barışa Son Veren Barış*, Çev. Mehmet Harmancı, İstanbul 2008.

Gülsoy, Ufuk, *Hicaz Demiryolu*, İstanbul 1994.

Hamm, Geoffrey, *British Intelligence and Turkish Arabia: Strategy, Diplomacy, and Empire (1898-1918)*, Unpublished PhD Thesis, Toronto 2012.

Hülagü, Metin, “İngilizlerin Hicaz İsyanına Maddi Yardımları”, *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 6 (1995), s. 139-154.

Johnson, Maxwell Orme, “The Arab Bureau and the Arab Revolt: Yanbu’ to Aqaba”, *Military Affairs*, 46/4 (1982), s. 194-201.

Karsh, Efraim ve Inari Karsh, “Myth in the Desert or not the Great Arab Revolt”, *Middle Eastern Studies*, 33:2 (1997), 267-312

Kıciman, Naci Kaşif, *Medine Müdafaası*, İstanbul 1994.

Koloğlu, Orhan, *Lawrence Efsanesi*, İstanbul 2018.

Köse, İsmail, *İngiliz Arşiv Belgelerinde Arap İsyanı*, İstanbul 2018.

Lawrence, T. E. *Bilgeliğin Yedi Sütunu*, Çev. Bilal Çölgeçen, Ankara 2015.

Mohs, Polly A., *Millitary Intelligence and the Arab Revolt*, Oxon 2008.

Ortaylı, İlber, *Alman Nüfuzu*, Ankara 1981.

Ovendale, Ritchie, “Storrs, Sir Ronald Henry Amherst (1881-1955)”. *Oxford Dictionary of National Biography*. (2004): 1-7. <https://doi.org/10.1093/ref:odnb/36326>.

Özyüksel, Murat, *The Berlin Baghdad Railway and the Ottoman Empire*, Londra 2016.

Turan, Namık Sinan, “Raylar Üzerinden İmparatorluğun Son Dönem Tarihine Bir Bakış: Hicaz Demir Yolu Üzerine Önemli Bir Yapıt”, *İstanbul Üniversitesi Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi*, 10 (2006), s. 215-227.

Webber, Kerry. “Newcombe, Stewart Francis (1878–1956)”. *Oxford Dictionary of National Biography*. (2015): 1-6. <https://doi.org/10.1093/ref:odnb/105134>.

Westrate, Bruce, *The Arab Bureau – British Policy in the Middle East 1916-1920*, Pennsylvania 1992.

Winstone, H.V.F. *Ortadoğu Serüveni 1898-1926 Yılları Arasında Ortadoğu’daki Siyasi ve Askeri İstihbaratın Hikayesi*, Çev. Fuad Davudoğlu, İstanbul 1999.

### İnternet Kaynakları

Priaulx Library. “Bimbashi Garland”. (Erişim Tarihi 12 Ağustos 2022), <https://www.priaulxlibrary.co.uk/articles/article/bimbashi-garland>

The British Empire. “British Aid to the Arab Revolt”. (Erişim Tarihi 16 Ekim 2022), <https://www.britishempire.co.uk/maproom/englishmenarabrobes.htm>

Noonansmayfair. “Alan Dawnay Medal”. (Erişim Tarihi 10 Ağustos 2022), [https://www.dnw.co.uk/auction-archive/lot-archive/lot.php?department=Medals&lot\\_uid=128933](https://www.dnw.co.uk/auction-archive/lot-archive/lot.php?department=Medals&lot_uid=128933)

Australian War Memorial. "Grenade Howitzer Mark 1 (Garland Trench Mortar) : Lone Pine, Gallipoli". (Erişim Tarihi 11 Ekim 2022), <https://www.awm.gov.au/collection/C117477>

Dictionary of Irish Biography. "Joyce, Pierce Charles". (Erişim Tarihi 17 Kasım 2022), <https://www.dib.ie/biography/joyce-pierce-charles-a9598>

## Ekler

**Ek 1:** Yarbay Newcombe ve Teğmen Hornby'nin bir demiryolu baskın ekibinin parçası olarak Arap cübbesi içindeki fotoğrafı. Bu fotoğraf, Hicaz'daki bir demiryolu baskın ekibinin parçası olarak Arap cübbeleri içindeki iki İngiliz askerini (solda Yarbay Newcombe ve sağda Teğmen Hornby) gösteriyor. Bu, İngilizlerin Arap İsyanı'nda oynadığı role tanıklık ediyor. Soldan sağa: Yarbay Newcombe, Ahmed (Suida), Aziz, Yüzbaşı Hornby ve oturanlar Nured Din, Abdu.

**Kaynak:** "British Aid to the Arab Revolt". (Erişim Tarihi 16 Ekim 2022), <https://www.britishempire.co.uk/maproom/englishmenarab robes.htm>



### Extended Abstract

The railway, which first became widespread in the industrialized world in England and then in continental Europe, marked the beginning of a new era in the transportation of people and goods. It was first seen in the Ottoman Empire with the Alexandria-Cairo railway built between 1851 and 1856 with British capital. The first railroad project in the Ottoman Empire, which was built without external financing and only with domestic resources and donations, was the Hejaz Railway built during the reign of Abdülhamid II.

The opening ceremony of the Hejaz railway -which built between Damascus and Medina between 1900 and 1908- was held on September 1, 1908, which the anniversary of the accession of Abdul Hamid II to the throne. When the Hejaz Railroad project was built, it was located within the borders of three different states: Syria, Jordan and Saudi Arabia. The railroad, which was the scene of an imperialist struggle, was also a manifestation of the Ottoman Empire's policy of Union of Islam. In fact, it was built to facilitate the pilgrimage of Muslims to their holy places in Arabia, as well as to strengthen Ottoman control over the most remote provinces of the empire. The Hejaz Railway became the backbone of Turkish power in the Arabian peninsula during First World War.

The railroad began to serve wider military purposes with the impact of First World War. Troops, ammunition and grain shipments were transported by rail. Hejaz Railway reduced dependence on Suez. The Ottoman Empire's dominance in the region was assured with the Hejaz Railway. Lots of rebellions that broke out from time to time in the region were suppressed by the railroad. The greatest religious service of the Hejaz Railway was that it made the pilgrimage of Muslims more convenient and safe. The railroad reduced the 50-day pilgrimage to 5 days between Damascus and Mecca. In addition to creating great enthusiasm in the Islamic world, it played a major role in strengthening the awareness of Muslims to cooperate around a common ideal.

Although the Ottoman Empire benefited from the railway line during the war, it made great efforts to keep the lines operational and paid high prices for this purpose. Attacks against the railroad were encountered even during the construction phase. While the Ottoman administration struggled with many difficulties to start and complete the construction, it was subjected to attacks by some Bedouin tribes fearing that their economic and political interests would be harmed.

As a result of their two major defeats against the Turks at Gallipoli and Kut in First World War and the lessons they learned from their colonies, the British decided to use the Arab population against the Ottoman administration. The



Arab Bureau, the Cairo-based intelligence center that was to operate between 1916 and 1920, and the intelligence specialists working under or with it played a critical role in achieving this goal.

In the arid landscapes of the Hejaz during the First World War, the British-Arab collaborative strategy was to cut the vital supply lines supporting the Turkish garrison in Medina. To achieve this objective, both sides launched relentless and significant attacks on the Hejaz railway. The basic strategy was not only to disrupt the supply of the Medina garrison, but also to force the Turks into a defensive posture, diverting their attention and resources to protecting the rail network. Conducted with calculated precision and innovative tactics, the railway attacks were intended not only to disrupt Turkish supply lines but also to strategically impede their military operations.

The intelligence experts of the Arab Bureau played an important role in organizing a series of relentless attacks on the Hejaz Railway. Famous British agents of the Middle East joined the Arab Bureau, which aimed to carry out propaganda and intelligence against the Turks and in favor of the British in the Middle East in a more programmed and regular manner. The Bureau prepared all kinds of technical infrastructure for the rebellion launched by the Emir of Mecca, Sharif Hussein, in Mecca, and the Bureau staff provided military and civilian counseling to the Sharif family, tribes and Sharif forces.

The Arab Bureau worked on motivating Arab rebels and managing their rebellion on the ground. The Bureau played an instrumental and active role in providing logistical support and financial assistance to the British throughout the rebellion. Bureau staff also played an important role in leading and escorting raids on railroads and telegraph lines. The Bureau's publication, Arab Bulletin, contains detailed reports of these raids by Bureau staff. The raids and destruction of the Hejaz Railroad were led by Bureau members such as Garland, Lawrence, Joyce, Newcombe, Davenport and Dawnay.

Faisal and the British advisers attached to the Arab Bureau realized that with Ali and Abdullah's forces and a Turkish division besieged in Medina, it was impossible for the time being to defeat the remaining Turkish forces in the Hejaz. The best method, in their view, was to isolate or destroy the Hijaz railroad and important Turkish outposts on the coast. Putting this method into practice, the rebel Arabs began to achieve significant success on the ground.

Faisal and his British advisors began to plan and execute operations against the railroad entirely on their own. The constant correction and updating of maps also served the raids of British officers acting in concert with the Bedouin tribes in Arabia. Led by British officers such as Newcombe, Garland, Joyce and

Lawrence, the groups of Arab saboteurs operating against the railroad usually traveled around 100 miles/160 km from their camps to the targeted area.

The first step of the Hejaz Revolt was taken by the Sharif's son Ali, who was to cut the railroad connection between Medina and the Syrian border. Rebel Bedouins unscrewed the screws on the railroad, causing a train to overturn on May 30, 1916. This was the "first train incident in the Hejaz rebellion campaign". With the Sharif revolt in June 1916, a front was opened in Hejaz against the Palestine and Sinai fronts and the security of the Hejaz Railway came to the fore. One of the tools used in the Hejaz revolt was sabotaging the railroad lines. The Ottoman Empire organized a protection army of thousands of soldiers for the security of the line, but it was not successful. Instead of destroying the Ottoman forces on the Hejaz Railroad, Lawrence found it more rational to destroy the rails and locomotives.

The capture of Wech facilitated plans to launch an offensive against the strategically important Hejaz Railway on 26th January, 1917. Over the next two years, Joyce, Lawrence and the Arabs carried out a series of attacks on the railroad to ensure that Turkish forces in the area could not operate effectively.

After the capture of Wech, the British Military Mission, led by Newcombe, arrived in Hejaz in late January 1917. After two weeks of observation, Major Newcombe and Major Vickery decided that the Arab armies should continue their railroad raids. The first attack on the Hijaz railway, involving British officers and the Arab Bureau, was organized in February 1917 by British officer Garland and French officer Raho. This attack, in which a train was blown up, was followed by raids by Major Newcombe. Garland in particular made his mark on the war here by inventing the "Garland mine", a subtle but devastating device designed to mine moving locomotives without the need for a command cable.

Lawrence participated in railroad raids for the first time with a group led by French Captain Raho on 28th March 1917. In addition to the British, French officers such as Raho, Prost, Kernag, Zamori and others took part in actions such as demolishing rails, bridges and overturning trains with the rebel Arabs. T.E. Lawrence fought against Turkish troops together with Sharif's sons Faisal, Abdullah, Ali and Zayd, and officers who had left the Ottoman army such as Jafar Askeri, Aziz Ali Misri and Nuri Sait. At every opportunity, however, he broke away from them and played an instructive and leading role at the head of the Bedouins in raids and acts of sabotage against Ottoman outposts and the Hijaz railroad. Living with Faisal in his camp and tent, he was able to closely control and direct him.

The Arab raids had failed, as Newcombe and Garland said, because of the incompatibility of the British advisors and the raiding party. Reports from British intelligence experts cited the indiscipline of tribesmen and the Turks' ability to repair destroyed railroads within 24th hours. Based on reports from the field by Arab Bureau personnel, it can be said that both sides were determined to keep the railroad operational or destroy it.

Attacks along the railroad line intensified in May and June 1917. Many rails, telegraph poles and wires were damaged, some bridges were dynamited and many Ottoman soldiers were killed or wounded. While the enemy forces continued their raids on the railroad, the invasion plan for Syria was put into practice. Accordingly, the rebels led by Lawrence occupied Aqaba in early July 1917. With the fall of Aqaba after Wech, attacks on the railroad intensified.

At a meeting attended by Sharif Faisal, Colonel Newcombe and Gaffer Pasha, it was decided to launch a general attack on July 25, 1917. The railway line was to be demolished with dynamite, if possible that day or in subsequent operations, and the station was to be captured. The most violent attack on the railroad since the beginning of the rebellion took place on July 30.

As a result of reports from intelligence experts in the field, the British decided to train rebel groups to wreak havoc on the Hejaz railway, the gateway to Medina, and for this purpose Garland and Major J.H. Alexander prepared notes entitled "Railway Demolitions".

As late 1917 drew to a close, the British, realizing that they could not take Medina, turned their attention largely to the railroad and the north. The repercussions of the railroad raids led by T.E. Lawrence and his determined band of irregular Arabs extended well into 1918. These attacks cast a huge shadow over Turkish military efforts along the Hejaz Railroad. Like the relentless depletion of vital resources, the continuation of these raids weakened the strength and resolve of the Turkish forces.

The situation on the Hejaz railroad had deteriorated even further in 1918. As a result of the destruction, transportation between Damascus and Medina became difficult, and the damage to the rails reduced the speed of the locomotives considerably. The last train to reach Medina was on March 26, 1918. This last train left the city on March 28.

Attacks on the Hejaz railroad continued in the second half of 1918. Lawrence's attack on the Amman bridge, which supplied the Turkish army, was unsuccessful, but the Mudwara station was destroyed in August. All Arab lands except Medina had fallen to the enemy on October 1918. Article 16 of the Armistice of Mondros, which registered the defeat of the Ottoman Empire in

the First World War, ordered the surrender of all Ottoman guard units in Hejaz, Asir, Yemen, Syria and Iraq to the nearest Allied Command on October 30, 1918. Thus, along with the Hejaz Railroad, the Ottoman Empire's connection with the Arab lands was cut off.

The Hamidiye Hejaz Railway was subjected to increasingly fierce attacks with the most modern weapons and means of destruction during the days of First World War. In these attacks on the railway, which were almost like a third front and aimed to neutralize the defenders of Medina by leaving them hungry, thirsty and naked, famous British agents affiliated with the Arab Bureau worked on the side of the Arabs at the expense of the Turks. The military value of the railroad was better understood in the war and many Turkish blood was shed for its protection. The Turks resorted to many measures to ensure the safety of the Hejaz railroad and to prevent the fall of Medina. Under the command of Fahrettin Pasha, the commander of Medina, the Hejaz Expeditionary Forces Corps was established. "Repair detachments" were sent to the raided areas and repair or replacement work was carried out. The Turks suffered heavy losses in this attack.

The closure of the railroad for civilian transportation due to the First World War and the ban on pilgrimage for the same reasons caused economic problems in Hejaz. Commercial activities decreased significantly. The increase in shipments over the Hejaz Railway during the war made it difficult to obtain supplies. More importantly, the rebellion of Sharif Hussein, Emir of Mecca, marked the end of the Hejaz Railway.