

בתקופת מלחמת העולם הראשונה השקיעו הטורקים מאמץ אדיר להקמת מסילת רכבת שתחבר את המסילה בעפולה, דרך ג'נין, טול כרם, עם ראש העין ולוד. מטרתם היתה להגיע לבאר שבע, ניצנה ולתוך סיני כדי ליצור על בסיס הרכבת את הציר הלוגיסטי המרכזי של המלחמה בבריטים. הקושי באספקת הברזל למסילות גרם לעקירת המסילה שחיברה בין יפו לירושלים. בנוסף, הקימו שלוחה שחיברה את המסילות לאזור שכם וחדרה כדי לתספק עצמם דרך הים (איור 10).

בתקופת המנדט הבריטי הותאמו המסילות לרוחב הסטנדרטי, נוספו מסילות רבות וחלקן פורקו ונסגרו. פריסת המסילות החלה מהדרום בציר התקדמותן מתעלת סואץ, לאורך חופי סיני בואכה שערי ארץ ישראל-רפיח. לאחר כישלונות הצבא הבריטי לכבוש את עזה החליט מפקדו החדש, גנרל אלנבי, לפרוץ את החזית באגפה המזרחי. לשם כך נבנתה המסילה רפיח-נחל בשור שהוארכה לאחר מכן עד באר-שבע (איור 10). לחץ זמן הניא את הבריטים מלהמשיך ולסלול מסילה ראשית חדשה לאורך החוף ליפו. תחת זאת הם פנו צפונית-מזרחית ללוד בשביל להשתמש בתוואי הטורקי הקיים עד טול כרם. על ידי כך הפכה לוד לצומת המסילות הראשי בארץ עד היום. במקביל לטורקים



איור 8: במלחמת העולם הראשונה שימשה הרכבת בארץ ישראל, נכס אסטרטגי בידי הטורקים. בצילום תחנת הרכבת בחיפה 1919