ΠΕΡΙΠΑΤΟΣ ΜΕ ΔΙΚΟ ΣΑΣ ΡΥΘΜΟ

Περίπατος στον σταθμό των Μύλων

Από την προβλήτα όπου τα τρένα έφταναν από τη θάλασσα ως το παλιό αμαξοστάσιο



Δύο αυτοκινητάμαξες συναντιούνται στον σταθμό των Μύλων. Συλλογή Visit Myloi.

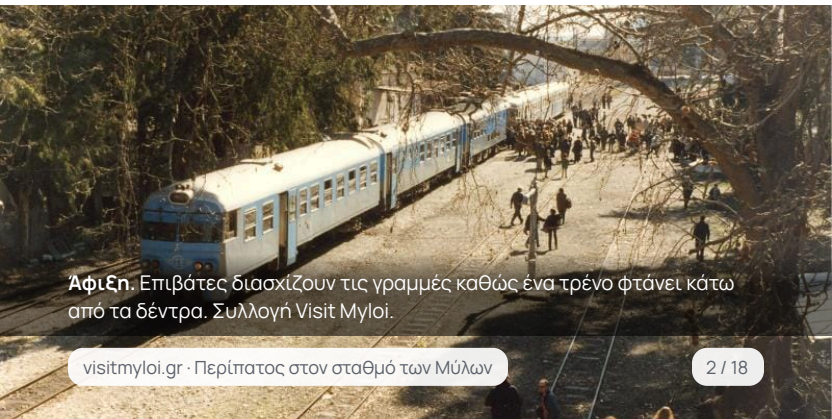
ΚΑΛΩΣ ΗΡΘΑΤΕ

Καλώς ήρθατε στον σταθμό των Μύλων

Ταξιδέψτε πίσω στην εποχή που το σφύριγμα του τρένου έδινε τον ρυθμό στο χωριό.

Από το 1886 στους Μύλους τα τρένα από την Κόρινθο και το Άργος συναντούσαν τη γραμμή που ανέβαινε στα βουνά προς την Τρίπολη και την Καλαμάτα. Για δεκαετίες κάθε τρένο προς τον νότο περνούσε από εδώ, γι' αυτό ένα τόσο μικρό χωριό έχει τόσο μεγάλο σταθμό.

Τα τρένα σταμάτησαν το 2010, αλλά ο σταθμός κράτησε τα κτήριά του, τις γραμμές του και τις ιστορίες του. Σε οκτώ στάσεις ο περίπατος σας οδηγεί από την προβλήτα, όπου κάποτε έφταναν καινούργια τρένα, δίπλα από τα κτήρια του σταθμού ως το παλιό αμαξοστάσιο. Πάρτε τον χρόνο σας και απολαύστε τη βόλτα.

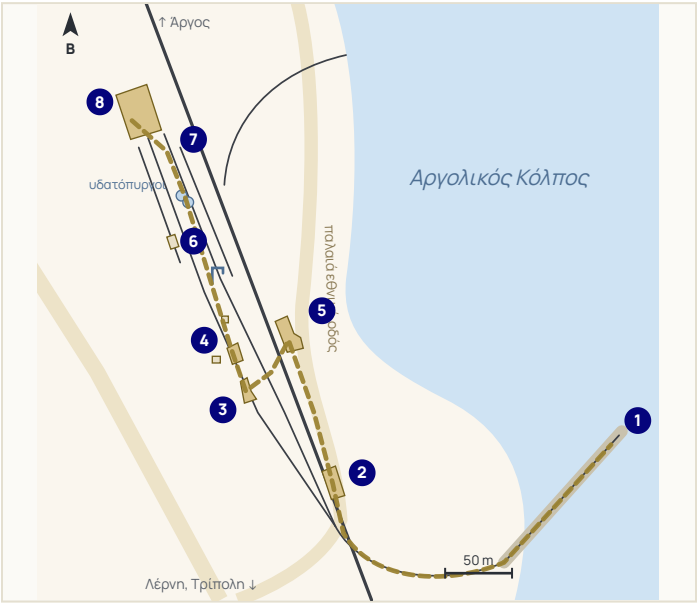


Άφιξη. Επιβάτες διασχίζουν τις γραμμές καθώς ένα τρένο φτάνει κάτω από τα δέντρα. Συλλογή Visit Myloi.

Η ΔΙΑΔΡΟΜΗ

Γύρω από τον σταθμό

Περίπου 700 μ. · **30–45 λεπτά** · επίπεδη



Λεπτές γραμμές: οι γραμμές του σταθμού. Με βάση χάρτες GIS του σιδηροδρόμου.

1. Η προβλήτα
2. Η αποθήκη εμπορευμάτων
3. Το καφενείο του σταθμού
4. Ο κεντρικός σταθμός
5. Ο πρώτος σταθμός
6. Υδατόπυργος και υδροληψία
7. Το νεκροταφείο των μηχανών
8. Το αμαξοστάσιο

1 Η προβλήτα

ΕΚΕΙ ΟΠΟΥ Ο ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΣΥΝΑΝΤΟΥΣΕ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Εδώ, στην προβλήτα του μικρού λιμανιού, κατέληγαν κάποτε οι γραμμές. Τα εμπορεύματα περνούσαν από τα βαγόνια στα πλοία και αντίστροφα, και ταξιδιώτες από το Ναύπλιο αποβιβάζονταν εδώ με προορισμό την Τρίπολη. Ακολουθήστε την παλιά διακλάδωση κατά μήκος της ακτής ως τον σταθμό.



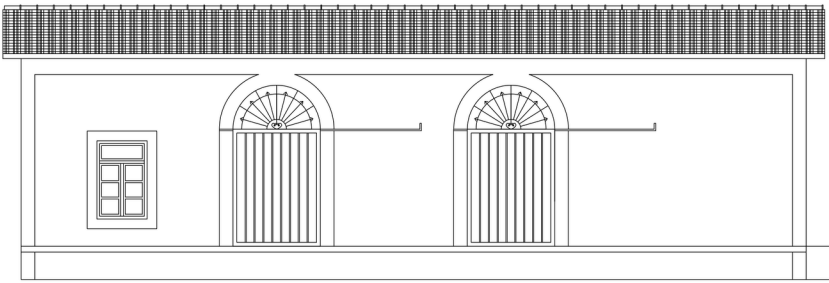
Μια αυτοκινητάμαξα UERDINGEN, το «μοτράκι», ξεμπαρκάρει από αποβατικό σκάφος του Πολεμικού Ναυτικού στην προβλήτα των Μύλων. Ο πόλεμος είχε καταστρέψει τη γέφυρα της διώρυγας της Κορίνθου, έτσι τα νέα τρένα για την Πελοπόννησο έφταναν από τη θάλασσα.

2 Η αποθήκη εμπορευμάτων

ΝΟΤΙΟ ΑΚΡΟ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ, ΔΙΠΛΑ ΣΤΟΝ ΠΑΛΙΟ ΔΡΟΜΟ

Τα τρένα σταματούσαν ακριβώς μπροστά σε αυτό το μακρύ πέτρινο κτήριο. Τα εμπορεύματα περνούσαν από συρόμενες πόρτες στο ύψος των βαγονιών. Το 1889 μια εφημερίδα παραπονιόταν ότι η νέα μηχανή της εμπορικής αμαξοστοιχίας ήταν πολύ μικρή για να σύρει το φορτίο με ντομάτες, πουλερικά, λαχανικά και φρούτα.

> **Προσέξτε** την πρόσοψη: οι τοξωτές συρόμενες πόρτες έχουν χαθεί και στη θέση τους υπάρχουν μεταγενέστερα ανοίγματα.



Η αρχική μορφή. Η αποθήκη στην αρχική της μορφή, με τις δύο τοξωτές συρόμενες πόρτες. Σχέδιο αποκατάστασης: Ε. Ρούσσου (2015).

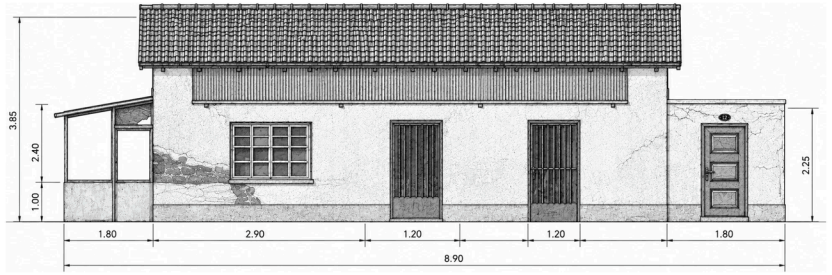
ΤΟ ΞΕΡΑΤΕ;

Το 1891 οι εισπράξεις του σταθμού ανήλθαν σε 133.262 δραχμές. Μετά τη λειτουργία της γραμμής προς την Τρίπολη το καλοκαίρι του 1891 έπεσαν το 1892 στις 54.709 δραχμές και το 1900 στις 31.766.

3 Το καφενείο του σταθμού

ΛΙΓΟ ΝΟΤΙΟΤΕΡΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΣΤΑΘΜΟ

Το πιο λιτό κτήριο του συνόλου, αλλά πολυσύχναστο. Από τα πρώτα χρόνια του σιδηροδρόμου εξυπηρετούσε τους επιβάτες που περίμεναν το τρένο τους. Τα αρχικά σχέδια δείχνουν τρεις χώρους· αργότερα άλλαξε και επεκτάθηκε περισσότερες από μία φορές.



Το καφενείο το 2015. Στο κέντρο το παλιό πέτρινο κτήριο, αριστερά η μεταγενέστερη υαλόφρακτη προσθήκη και δεξιά η προσθήκη από σκυρόδεμα. Επανασχεδιασμένο με βάση την αποτύπωση της Ε. Ρούσσου (2015).

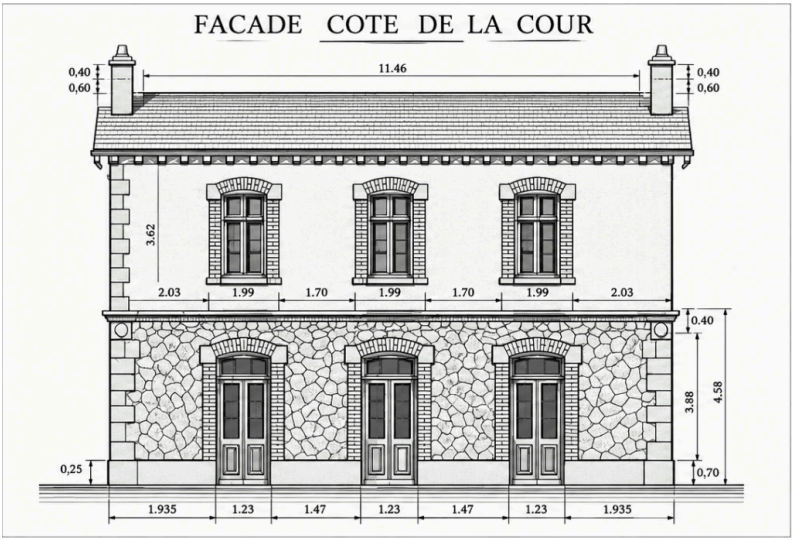
ΤΟ ΞΕΡΑΤΕ;

Η κατασκευή της ορεινής γραμμής ήταν σκληρή δουλειά. Το 1889 Ιταλοί και Μαυροβούνιοι εργάτες τσακώνονταν τόσο συχνά που ζητήθηκε στρατός, ενώ για τη γέφυρα της Λέρνης έφεραν 50 ειδικευμένους Αρμένιους εργάτες.

4 Ο κεντρικός σταθμός

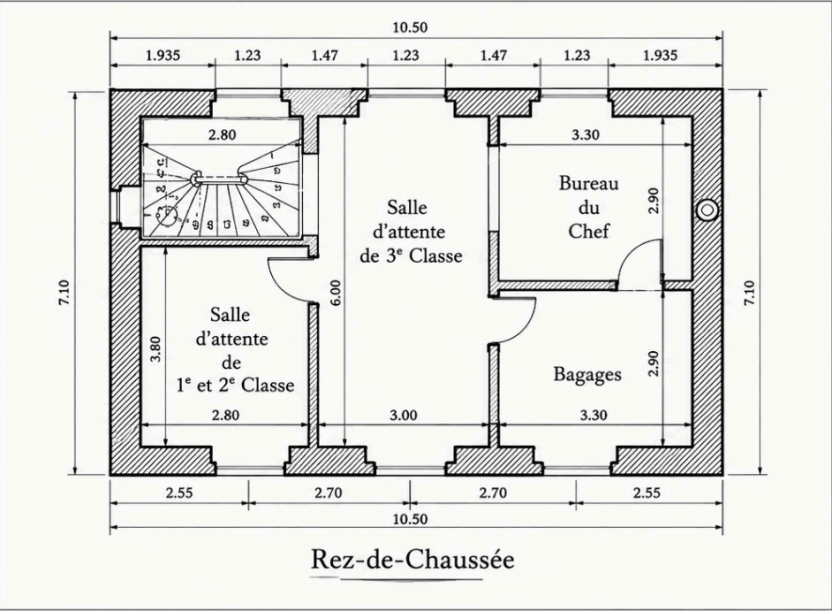
ΚΤΗΡΙΟ ΣΤΑΘΜΟΥ Σ.Π.Α.Π., ΔΥΤΙΚΑ ΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

Διώροφος σταθμός γ΄ τάξης και χαρακτηριστικό δείγμα της ελληνικής σιδηροδρομικής αρχιτεκτονικής. Στο ισόγειο βρίσκονταν το γραφείο του σταθμάρχη, τα εκδοτήρια και οι αίθουσες αναμονής. Στον όροφο ζούσε ο σταθμάρχης με την οικογένειά του, με πρόσβαση μόνο από μια πόρτα στην πίσω πλευρά.



Η πρόσοψη. Πέτρα στο ισόγειο, επιχρισμένοι τοίχοι στον όροφο και πλίνθινα τόξα πάνω από κάθε παράθυρο. Επανασχεδιασμένο με βάση το αρχικό σχέδιο από το σιδηροδρομικό αρχείο.

Προσέξτε το περίτεχνο σιδερένιο στέγαστρο πάνω από τις εισόδους, γαλλικής τεχνοτροπίας: ένα από τα λίγα αυθεντικά στέγαστρα σταθμών που σώζονται.



Το ισόγειο. Χωριστές αίθουσες αναμονής για την α΄ και β΄ θέση και για την γ΄ θέση, το γραφείο του σταθμάρχη και ο χώρος αποσκευών. Επανασχεδιασμένο με βάση το αρχικό σχέδιο.

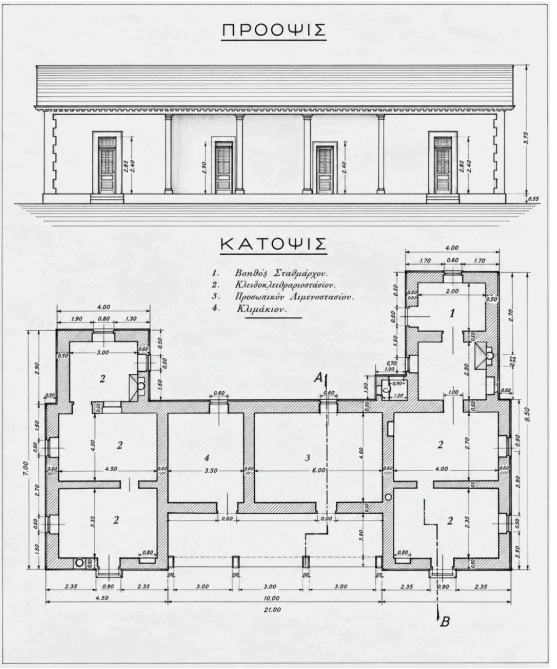
ΤΟ ΞΕΡΑΤΕ;

Το 1887 η εφημερίδα «Άργος» διαμαρτυρόταν ότι η εταιρεία του σιδηροδρόμου έγραφε στους ισολογισμούς της το χωριό «Μύλος Ναυπλίου» αντί για «Μύλοι Άργους». Τόσο άνοστο, έγραφε, όσο και «Νεμέα Βοιωτίας».

5 Ο πρώτος σταθμός

ΣΤΑΘΜΟΣ Σ.Μ.Ε., ΑΠΕΝΑΝΤΙ ΑΠΟ ΤΙΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

Για λίγα χρόνια στους Μύλους λειτουργούσαν δύο σιδηροδρομικές εταιρείες, η καθεμιά με τον δικό της σταθμό. Αυτό το συμμετρικό κτήριο απέναντι από τον κεντρικό σταθμό ήταν τα εκδοτήρια των Σιδηροδρόμων Μεσημβρινής Ελλάδος (Σ.Μ.Ε.), που λειτουργούσαν τη νέα ορεινή γραμμή προς την Τρίπολη. Μετά την ενσωμάτωση της εταιρείας το 1891 έγινε κατοικία προσωπικού και του φύλακα· αργότερα εγκαταστάθηκε εδώ ο σταθμάρχης.



Πρόσοψη και κάτοψη. Προσέξτε τη στοά με τους κίονες στο κέντρο· αργότερα κλείστηκε με τοιχοποιία. Επανασχεδιασμένο με βάση το αρχικό σχέδιο.

6 Υδατόπυργος και υδροληψία

ΒΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ

Οι ατμομηχανές χρειάζονταν πολύ νερό για τη μεγάλη ανάβαση προς την Τρίπολη. Οι δύο υδατόπυργοι του σταθμού στέκουν ακόμη εδώ: στρογγυλές δεξαμενές πάνω σε πέτρινη βάση. Ανάμεσα σε αυτούς και τον κεντρικό σταθμό βρίσκεται η μαντεμένια υδροληψία που γέμιζε τις δεξαμενές των μηχανών.



Ξανά ατμός. Ατμομηχανή κάτω από τον υδατόπυργο των Μύλων, σε μια νοσταλγική αναπαράσταση από Έλληνες φίλους του σιδηροδρόμου. Σιδηροτροχιά.

7 Το νεκροταφείο των μηχανών

ΣΤΙΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΤΟΥ ΑΜΑΞΟΣΤΑΣΙΟΥ

Στις γραμμές μπροστά στο αμαξοστάσιο βρίσκονται δέκα αποσυρμένες μηχανές: οκτώ ατμομηχανές και δύο ντιζελάμαξες, όλες για το μετρικό δίκτυο της Πελοποννήσου. Μερικές βρίσκονται εδώ τουλάχιστον από τη δεκαετία του 1980. Προέρχονται από τέσσερις χώρες και καλύπτουν πάνω από σαράντα χρόνια σιδηροδρομικής ιστορίας.

> **Παρακαλούμε** κοιτάξτε, αλλά μην ανεβαίνετε: το μέταλλο είναι σκουριασμένο και επικίνδυνο.



Άνοιξη 1986. Αποσυρμένες ατμομηχανές ήδη παραταγμένες στο αμαξοστάσιο. Φωτογραφία: NearEMPTiness, Wikimedia Commons, CC BY-SA 4.0.

Πώς θα τις ξεχωρίσετε

Μετρήστε τους τροχούς και αναζητήστε τον αριθμό στο πλάι της καμπίνας.



Από τις Ηνωμένες Πολιτείες: 7101, 7102, 7103, 7107

Κατασκευάστηκαν το 1947 από τη Vulcan Iron Works στο Wilkes-Barre της Πενσυλβάνια. Είναι μεταπολεμικά αντίγραφα της S118, ενός τύπου που σχεδίασε ο αμερικανικός στρατός για στρατιωτικούς σιδηροδρόμους στον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και έστειλε σε περισσότερες από είκοσι χώρες. Η Ελλάδα παρήγγειλε οκτώ· οι τέσσερις κατέληξαν εδώ.

Ένας μικρός τροχός μπροστά, τέσσερις μεγάλοι κινητήριοι τροχοί και ένας μικρός τροχός κάτω από την καμπίνα.



Από την Ιταλία: 7112 και 7118

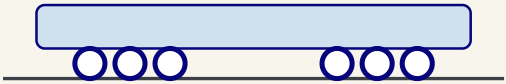
Κατασκευάστηκαν το 1951 από την Ernesto Breda στο Μιλάνο, ως μέρος μιας σειράς δέκα μηχανών. Η Ελλάδα τις απέκτησε στο πλαίσιο των ιταλικών πολεμικών επανορθώσεων. Έχουν την ίδια διάταξη τροχών με τις αμερικανικές, γι' αυτό κοιτάξτε τον αριθμό. Αδελφές τους βρίσκονται στο Σιδηροδρομικό Πάρκο της Καλαμάτας και σε ένα πάρκο της Τρίπολης.



Από τη Γερμανία: 7725 και 7728

Οι παλαιότερες μηχανές της ομάδας. Η 7725 κατασκευάστηκε το 1925 από τη Linke-Hofmann στο Μπρεσλάου και η 7728 το 1936 από τη Henschel στο Κάσελ.

Ένας μικρός τροχός μπροστά και τέσσερις μεγάλοι κινητήριοι τροχοί, αλλά κανένας μικρός τροχός κάτω από την καμπίνα.



Από τη Γαλλία: οι δύο ντιζελάμαξες

Γαλανόλευκες, με μακρύ κιβωτιόσχημο αμάξωμα πάνω σε δύο φορεία των τριών τροχών. Ανήκουν σε μια σειρά δέκα ντιζελοηλεκτρικών μηχανών που κατασκεύασε η Alsthom το 1967 για το μετρικό δίκτυο, η καθεμιά περίπου 1.600 ίππων.



Σε λειτουργία. Ντιζελάμαξα με επιβατική αμαξοστοιχία στους Μύλους. Συλλογή Visit Myloi.

8 Το αμαξοστάσιο

ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΠΑΤΟΥ · ΠΕΡ. 1890

Το μεγαλύτερο κτήριο του σταθμού και ένα από τα τρία μεγάλα αμαξοστάσια της γραμμής προς την Καλαμάτα, σε λειτουργία ως τα μέσα της δεκαετίας του 1960. Δύο μακρόστενοι πέτρινοι χώροι βρίσκονται ο ένας δίπλα στον άλλο. Ανάμεσα στις γραμμές σκάλες κατέβαιναν περίπου ένα μέτρο σε λάκκους, ώστε οι μηχανικοί να δουλεύουν κάτω από τις μηχανές. Δίπλα στο αμαξοστάσιο ένας κτιστός περίβολος φύλαγε το κάρβουνο.

> **Προσέξτε** τα τέσσερα κυκλικά παράθυρα και τα κόκκινα πλίνθινα πλαίσια. Η μία στέγη έχει χαθεί· στην άλλη ο συρμάτινος ελκυστήρας των ξύλινων ζευκτών παραμένει τεντωμένος μετά από πάνω από έναν αιώνα.

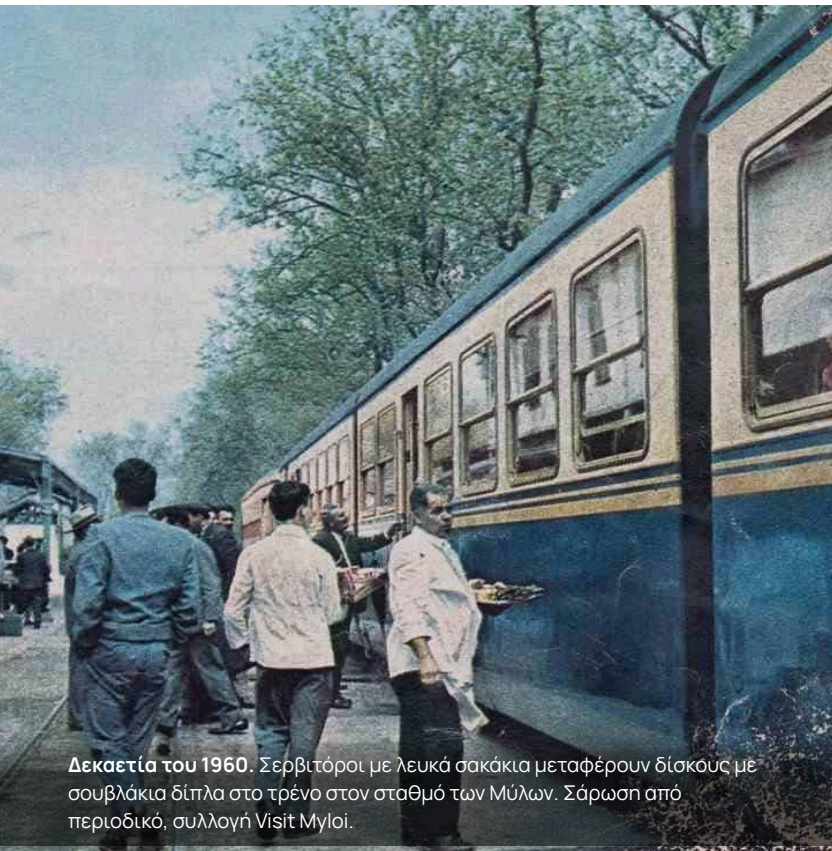


Άνοιξη 1986. Οι τοξωτές πόρτες του αμαξοστασίου, από την καμπίνα μιας εγκαταλελειμμένης ατμομηχανής. Φωτογραφία: NearEMPTiness, Wikimedia Commons, CC BY-SA 4.0.

ΠΡΙΝ ΦΥΓΕΤΕ

Σουβλάκι από το παράθυρο

Τόσα πολλά τρένα σταματούσαν στον κόμβο, που οι Μύλοι έγιναν διάσημοι για το σουβλάκι τους. Οι πωλητές περπατούσαν δίπλα στα βαγόνια και έδιναν τα καλαμάκια στους επιβάτες από τα ανοιχτά παράθυρα. Οι ψησταριές κοντά στον σταθμό κρατούν ακόμη ζωντανή την παράδοση.



Δεκαετία του 1960. Σερβιτόροι με λευκά σακάκια μεταφέρουν δίσκους με σουβλάκια δίπλα στο τρένο στον σταθμό των Μύλων. Σάρωση από περιοδικό, συλλογή Visit Myloi.



Τέλη της δεκαετίας του 1970. Ένας πωλητής σηκώνει τον δίσκο του προς τους επιβάτες στα παράθυρα. Φωτογραφία: © Ole Holbech.

Χρήσιμο να ξέρετε

Τα κτήρια του σταθμού δεν είναι ανοιχτά για επισκέπτες: απολαύστε τα από έξω. Η γραμμή δεν λειτουργεί, αλλά μην ανεβαίνετε στις μηχανές και προσέχετε πού πατάτε στο παλιό έρεισμα.

Βοηθήστε να μείνει ο σταθμός όμορφος: πάρτε μαζί σας τα σκουπίδια σας.

Ο περίπατος αυτός συνδέεται με τη μεγαλύτερη διαδρομή του Visit Myloi (6,4 χλμ.), από τον φάρο ως το κάστρο.

ΤΟ ΞΕΡΑΤΕ;

Το 1892 οι κάτοικοι του Κιβερίου, του επόμενου χωριού στην ακτή, ζήτησαν δική τους στάση στη νέα γραμμή, στη θέση «Ράχη Ντέλη», για να μπορούν κι αυτοί να παίρνουν το τρένο.

Πηγές και εικόνες

Πηγές. Ε. Ρούσσου, *Αποκατάσταση & επανάχρηση του σιδηροδρομικού σταθμού των Μύλων Αργολίδος*, διπλωματική εργασία, Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης, 2015, με αναφορές στις εφημερίδες Άργος, Δαναός, Αργολίς και Πρόοδος. Εφορεία Αρχαιοτήτων Αργολίδας, έντυπο *Σιδηροδρομικός σταθμός των Μύλων* (argolisculture.gr). Μηχανές: Wikipedia, *Liste in Griechenland vorhandener Dampflokomotiven* και *USATC S118 Class*; φόρουμ Hellas-Express (σειρά Breda)· kunzfeld & kunzfeld, *Myloi – ein Lost Place* (2023).

Εικόνες. Συλλογή Visit Myloi· Ε. Ρούσσου (2015, σχέδια της αποθήκης και του καφενείου)· Σιδηροτροχιά (υδατόπυργος)· σχέδια σιδηροδρομικού αρχείου, επανασχεδιασμένα (από το Visit Myloi)· Ole Holbech· Εφορεία Αρχαιοτήτων Αργολίδας· NearEMPTiness, Wikimedia Commons (CC BY-SA 4.0).



22 Ιουλίου 1986. Σιδηροδρομικοί δίπλα σε αυτοκινητάμαξα στην αποβάθρα. Συλλογή Visit Myloi.

Σας ευχαριστούμε που περπατήσατε μαζί μας

Τον περίπατο αυτό σας προσφέρει το Visit Myloi.

visitmyloi.gr

facebook.com/visitmyloi