WANDELING OP EIGEN GELEGENHEID

Stationswandeling Myloi

Van de pier waar de treinen aan land kwamen tot de oude locomotievenloods



Twee motorwagens ontmoeten elkaar op station Myloi. Collectie Visit Myloi.

WELKOM

Welkom op station Myloi

Stap terug in de tijd dat het fluitsignaal van de trein het ritme van het dorp bepaalde.

Vanaf 1886 kwamen in Myloi de treinen uit Korinthe en Argos samen met de lijn die de bergen in klom naar Tripoli en Kalamata. Tientallen jaren reed elke trein naar het zuiden hierlangs. Daarom heeft zo'n klein dorp zo'n groot station.

In 2010 stopten de treinen, maar het station heeft zijn gebouwen, zijn sporen en zijn verhalen behouden. In acht stops neemt deze wandeling je mee van de pier, waar ooit nieuwe treinen aan land kwamen, langs de stationsgebouwen naar de oude locomotievenloods. Neem de tijd en geniet van de wandeling.



Aankomst. Reizigers steken het spoor over terwijl een trein onder de bomen binnenrijdt. Collectie Visit Myloi.

DE ROUTE

Rond het station

Ongeveer 700 m · **30–45 min** · vlak



Dunne lijnen: sporen van het emplacement. Naar GIS-kaarten van de spoorweg.

1. De pier
2. De goederenloods
3. Het stationscafé
4. Het hoofdstation
5. Het eerste station
6. Watertoren en waterkraan
7. Het locomotievenkerkhof
8. De locomotievenloods

1 De pier

WAAR HET SPOOR DE ZEE ONTMOETTE

Hier, op de pier van het kleine haventje, eindigde vroeger het spoor. Goederen gingen hier van wagon naar boot en andersom, en reizigers uit Nafplio kwamen hier aan land op weg naar Tripoli. Volg het oude zijspoor langs de kust naar het stationsterrein.



HAVEN VAN MYLOI, 1947

Een Uerdingen-motorwagen, het 'motraki', rijdt van een landingsvaartuig van de marine de pier van Myloi op. De oorlog had de brug over het Kanaal van Korinthe verwoest, dus nieuwe treinen voor de Peloponnesos kwamen over zee.

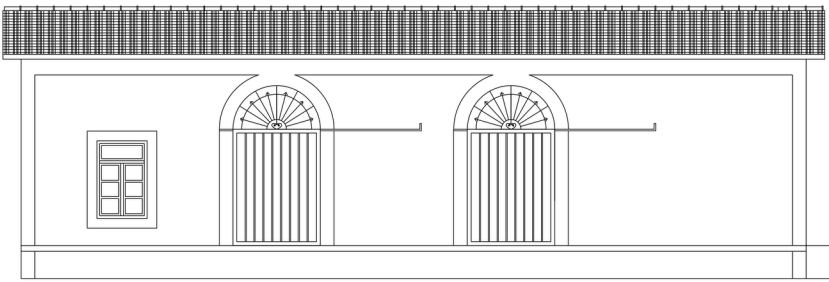
Foto: Eforie van Oudheden van Argolida

2 De goederenloods

ZUIDKANT VAN HET EMPLACEMENT, BIJ DE OUDE WEG

De treinen stopten pal voor dit lange stenen gebouw. Goederen gingen door schuifdeuren op wagonhoogte naar binnen en naar buiten. In 1889 klaagde een krant dat de nieuwe locomotief van de goederentrein te klein was om de lading tomaten, pluimvee, groenten en fruit te trekken.

> **Let op** de gevel: de gebogen schuifdeuren zijn verdwenen en vervangen door latere openingen.



Zoals gebouwd. De loods in oorspronkelijke staat, met de twee gebogen schuifdeuren. Reconstructietekening: E. Roussou (2015).

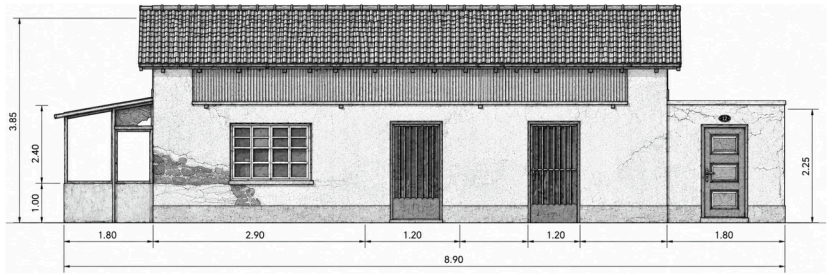
WIST JE DAT?

In 1891 verkocht het station voor 133.262 drachme aan kaartjes. Nadat in de zomer van 1891 de lijn naar Tripoli openging, daalde dat in 1892 naar 54.709 drachme, en in 1900 tot 31.766.

3 Het stationscafé

NET TEN ZUIDEN VAN HET HOOFDSTATION

Het eenvoudigste gebouw van de groep, maar wel een druk bezocht. Vanaf de eerste jaren van de spoorweg bediende het reizigers die op hun trein wachtten. De oorspronkelijke tekeningen tonen drie ruimtes; later is het meer dan eens verbouwd en uitgebreid.



Het café in 2015. In het midden het oude stenen gebouw, links de latere glazen uitbouw en rechts de betonnen aanbouw. Nagetekend naar de opmeting van E. Roussou (2015).

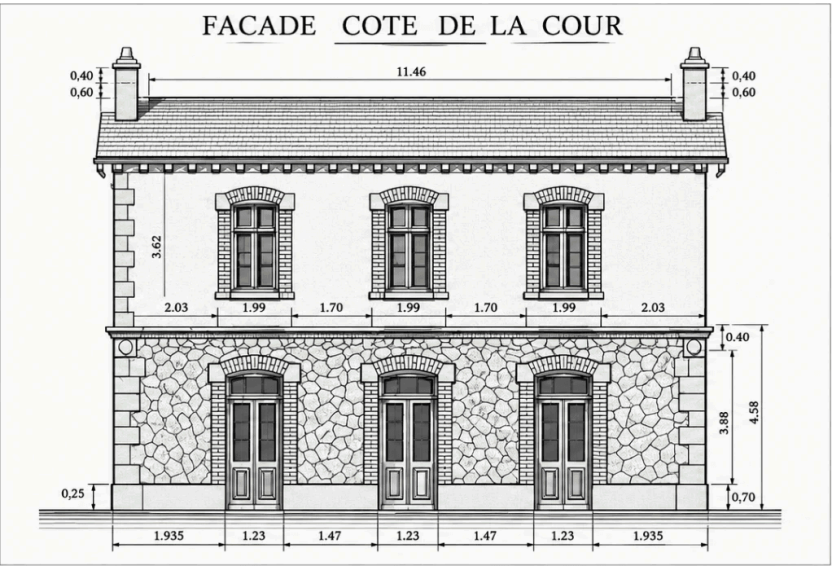
WIST JE DAT?

De aanleg van de berglijn was zwaar werk. In 1889 vochten Italiaanse en Montenegrijnse arbeiders zo vaak dat er om soldaten werd gevraagd, en voor de brug bij Lerna werden 50 Armeense specialisten ingezet.

4 Het hoofdstation

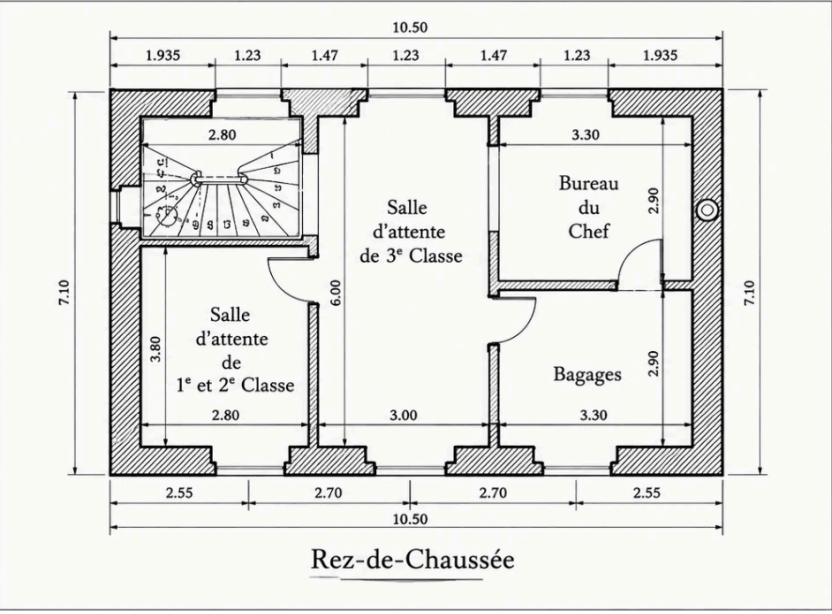
STATIONSGEBOUW VAN DE Σ.Π.Α.Π., TEN WESTEN VAN HET SPOOR

Een station van de derde klasse met twee verdiepingen, een schoolvoorbeeld van Griekse stationsarchitectuur. Beneden zaten het kantoor van de stationschef, het loket en de wachtkamers. Boven woonde de stationschef met zijn gezin, alleen bereikbaar via een deur aan de achterkant.



De voorgevel. Beneden natuursteen, boven gepleisterde muren, met bakstenen bogen boven elk raam. Nagetekend naar de oorspronkelijke tekening uit het spoorwegarchief.

> **Let op** de sierlijke ijzeren luifel boven de ingangen, in Franse stijl: een van de weinige originele stationsluifels die bewaard zijn gebleven.



De begane grond. Aparte wachtkamers voor eerste en tweede klasse en voor derde klasse, het kantoor van de stationschef en de bagageruimte. Nagetekend naar de oorspronkelijke tekening.

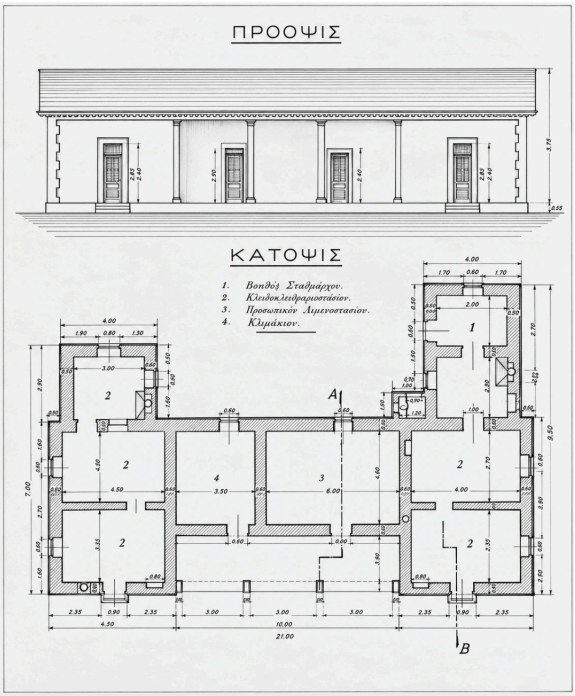
WIST JE DAT?

In 1887 klaagde de krant Argos dat de spoorwegmaatschappij het dorp in haar boeken 'Mylos Nafpliou' noemde in plaats van 'Myloi Argous'. Net zo onzinnig, schreef de krant, als 'Nemea, Boeotië'.

5 Het eerste station

STATION VAN DE Σ.M.E., AAN DE OVERKANT VAN HET SPOOR

Een paar jaar lang had Myloi twee spoorwegmaatschappijen, elk met een eigen station. Dit symmetrische gebouw tegenover het hoofdstation was het loket van de Spoorwegen van Zuid-Griekenland (Σ.M.E.), die de nieuwe berglijn naar Tripoli exploiteerden. Na de overname van de maatschappij in 1891 werd het woonruimte voor personeel en het huis van de bewaker; later trok de stationschef hier in.



Gevel en plattegrond. Let op de open zuilengalerij in het midden; die is later dichtgemetseld. Nagetekend naar de oorspronkelijke tekening.

6 Watertoren en waterkraan

TEN NOORDEN VAN HET HOOFDSTATION

Stoomlocomotieven hadden veel water nodig voor de lange klim naar Tripoli. De twee watertorens van het station staan er nog: ronde tanks op een stenen voet. Tussen de torens en het hoofdstation staat de gietijzeren waterkraan waarmee de locomotieven werden gevuld.



Weer stoom. Een stoomlocomotief onder de watertoren van Myloi, in een nostalgische reconstructie door Griekse spoorwegvrienden. Σιδηροτροχιά.

7 Het locomotievenkerkhof

OP DE DEPOTSPOREN

Op de sporen voor de loods staan tien afgedankte locomotieven: acht stoomlocs en twee diesels, allemaal gebouwd voor het smalle meterspoor van de Peloponnesos. Sommige staan hier al sinds ten minste de jaren tachtig. Ze komen uit vier landen en beslaan samen meer dan veertig jaar spoorweggeschiedenis.

> **Graag** kijken, maar niet klimmen: het metaal is verroest en onveilig.



Voorjaar 1986. Afgedankte stoomlocomotieven staan al opgesteld bij het depot. Foto: NearEMPTiness, Wikimedia Commons, CC BY-SA 4.0.

Zo herken je ze

Tel de wielen en zoek het nummer op de zijkant van de cabine.



Uit de Verenigde Staten: 7101, 7102, 7103, 7107

Gebouwd in 1947 door Vulcan Iron Works in Wilkes-Barre, Pennsylvania. Het zijn naoorlogse kopieën van de S118, een type dat het Amerikaanse leger in de Tweede Wereldoorlog ontwierp voor militaire spoorlijnen en naar meer dan twintig landen stuurde. Griekenland bestelde er acht; vier daarvan eindigden hier.

Eén klein wiel voorop, vier grote drijfwielen en één klein wiel onder de cabine.



Uit Italië: 7112 en 7118

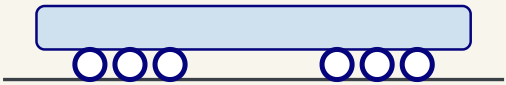
Gebouwd in 1951 door Ernesto Breda in Milaan, als deel van een serie van tien. Griekenland kreeg ze als deel van de Italiaanse herstelbetalingen na de oorlog. Ze hebben hetzelfde wielpatroon als de Amerikaanse locs, dus kijk naar het nummer. Zusters van deze twee staan in het Spoorwegpark van Kalamata en in een park in Tripoli.



Uit Duitsland: 7725 en 7728

De oudste locs van de groep. Nummer 7725 werd in 1925 gebouwd door Linke-Hofmann in Breslau, nummer 7728 in 1936 door Henschel in Kassel.

Eén klein wiel voorop en vier grote drijfwielen, maar geen klein wiel onder de cabine.



Uit Frankrijk: de twee diesels

Blauw-wit, met een lange, kastvormige bak op twee stellen van drie wielen. Ze horen bij een serie van tien diesel-elektrische locomotieven die Alsthom in 1967 bouwde voor het meterspoor, elk van ongeveer 1600 pk.



In dienst. Een diesellocomotief met haar reizigerstrein in Myloi. Collectie Visit Myloi.

8 De locomotievenloods

EINDE VAN DE WANDELING · CA. 1890

Het grootste gebouw van het station en een van de drie grote locomotievendepots aan de lijn naar Kalamata, in gebruik tot midden jaren zestig. Twee lange stenen hallen staan naast elkaar. Tussen de rails leidden trappen zo'n meter omlaag naar putten, zodat monteurs onder de locomotieven konden werken. Naast de loods lag een ommuurde opslag voor de kolen.

> **Let op** de vier ronde ramen en de rode bakstenen raamomlijstingen. Eén dak is verdwenen; in het andere staat de stalen trekkabel van de houten spanten na meer dan een eeuw nog altijd strak.



Voorjaar 1986. De boogdeuren van de loods, gezien vanuit de cabine van een achtergelaten stoomloc. Foto: NearEMPTiness, Wikimedia Commons, CC BY-SA 4.0.

VOOR JE VERTREKT

Souvlaki door het raam

Er stopten zoveel treinen op het knooppunt dat Myloi beroemd werd om zijn souvlaki. Verkopers liepen langs de rijtuigen en reikten de spiesjes aan reizigers bij de open ramen. De grillrestaurants bij het station houden de traditie nog altijd levend.



Jaren zestig. Obers in witte jasjes dragen dienbladen met souvlaki langs de trein op station Myloi. Tijdschriftscan, collectie Visit Myloi.



Eind jaren zeventig. Een verkoper houdt zijn dienblad omhoog naar de reizigers bij de ramen. Foto: © Ole Holbech.

Goed om te weten

De stationsgebouwen zijn niet open voor bezoekers: bekijk ze graag van buitenaf. Het spoor is buiten gebruik, maar blijf van de locomotieven af en let op je stappen op de oude spoorbaan.

Help het station mooi te houden: neem je afval mee.

Deze wandeling sluit aan op de langere wandelroute van Visit Myloi (6,4 km), van de vuurtoren naar het kasteel.

WIST JE DAT?

In 1892 eisten de inwoners van Kiveri, het volgende dorp langs de kust, een eigen halte aan de nieuwe lijn, op een plek die 'Delis-rug' heette, zodat ook zij de trein konden nemen.

VERANTWOORDING

Bronnen en beelden

Bronnen. E. Roussou, *Αποκατάσταση & επανάχρηση του σιδηροδρομικού σταθμού των Μύλων Αργολίδος*, afstudeerscriptie, Democritus-universiteit van Thracië, 2015, met citaten uit de kranten Άργος, Δαναός, Αργολίς en Πρόοδος. Eforie van Oudheden van Argolida, folder *Myloi Railway Station* (argolisculture.gr). Locomotieven: Wikipedia, *Liste in Griechenland vorhandener Dampflokomotiven* en *USATC S118 Class*; forum Hellas-Express (Breda-serie); kunzfeld & kunzfeld, *Myloi – ein Lost Place* (2023).

Beelden. Collectie Visit Myloi; E. Roussou (2015, tekeningen van de goederenloods en het café); Σιδηροτροχιά (watertoren); tekeningen uit het spoorwegarchief, nagetekend (aangeleverd door Visit Myloi); Ole Holbech; Eforie van Oudheden van Argolida; NearEMPTiness, Wikimedia Commons (CC BY-SA 4.0).



22 juli 1986. Spoorwegmannen naast een motorwagen aan het perron. Collectie Visit Myloi.

Bedankt voor het meewandelen

Deze wandeling werd je aangeboden door Visit Myloi.

visitmyloi.gr

facebook.com/visitmyloi