SPACER NA WŁASNĄ RĘKĘ

# Spacer po stacji Myloi

Od mola, na które pociągi przypływały z morza, do starej parowozowni



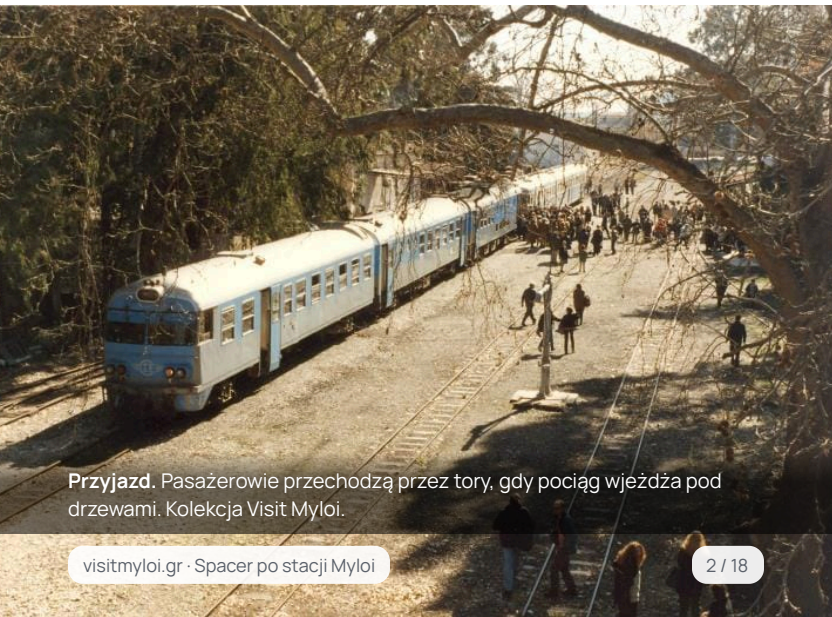
Dwa wagony motorowe mijają się na stacji Myloi. Kolekcja Visit Myloi.

# Witamy na stacji Myloi

## Cofnij się do czasów, gdy gwizd pociągu wyznaczał rytm życia wioski.

Od 1886 roku w Myloi pociągi z Koryntu i Argos spotykały się z linią wspinającą się w góry do Trypolis i Kalamaty. Przez dziesięciolecia każdy pociąg na południe przejeżdżał tędy, dlatego tak mała wioska ma tak dużą stację.

Pociągi przestały kursować w 2010 roku, ale stacja zachowała swoje budynki, tory i historie. W ośmiu przystankach ten spacer prowadzi od mola, na które kiedyś przypływały nowe pociągi, obok budynków stacji, do starej parowozowni. Nie spiesz się i ciesz się spacerem.



**Przyjazd.** Pasażerowie przechodzą przez tory, gdy pociąg wjeżdża pod drzewami. Kolekcja Visit Myloi.

TRASA

# Wokół stacji

**Około 700 m** · **30–45 min** · płasko




Cienkie linie: tory stacyjne. Na podstawie map GIS kolei.

1. Molo
2. Magazyn towarowy
3. Kawiarnia dworcowa
4. Główny budynek stacji
5. Pierwsza stacja
6. Wieża ciśnień i żuraw wodny
7. Cmentarzysko lokomotyw
8. Parowozownia

# 1 Molo

**TAM, GDZIE KOLEJ SPOTYKAŁA SIĘ Z MORZEM**

Tu, na molo małego portu, kończyły się kiedyś tory. Towary przeładowywano z wagonów na łodzie i z powrotem, a podróżni z Nafplio schodzili tu na ląd w drodze do Trypolis. Idź starą bocznicą wzdłuż brzegu na teren stacji.




**PORT W MYLOI, 1947**

**Wagon motorowy Uerdingen, zwany „motraki", zjeżdża z okrętu desantowego marynarki wojennej na molo w Myloi. Wojna zniszczyła most nad Kanałem Korynckim, więc nowe pociągi docierały na Peloponez drogą morską.**

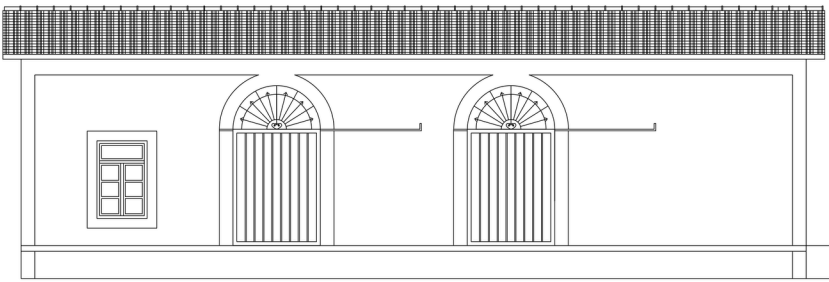
Zdjęcie: Eforat Starożytności Argolidy

## 2 Magazyn towarowy

**POŁUDNIOWY KRANIEC STACJI, PRZY STAREJ DRODZE**

Pociągi zatrzymywały się tuż przed tym długim kamiennym budynkiem. Towary przekazywano przez drzwi przesuwne na wysokości wagonów. W 1889 roku pewna gazeta skarżyła się, że nowa lokomotywa pociągu towarowego jest za mała, by uciągnąć ładunek pomidorów, drobiu, warzyw i owoców.

> **Zwróć uwagę na** fasadę: łukowe drzwi przesuwne zniknęły, zastąpione późniejszymi otworami.



**Stan pierwotny.** Magazyn w stanie pierwotnym, z dwojgiem łukowych drzwi przesuwnych. Rysunek rekonstrukcyjny: E. Roussou (2015).

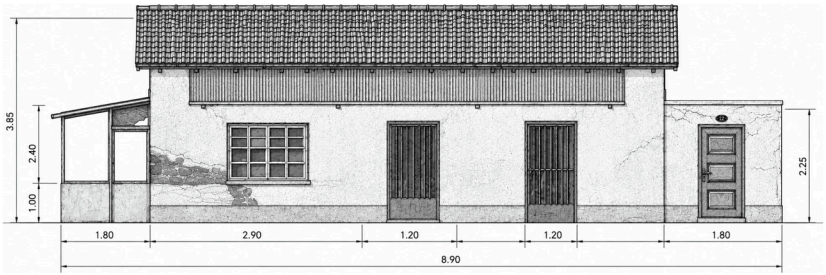
**CZY WIESZ, ŻE?**

**W 1891 roku stacja sprzedała bilety za 133 262 drachmy. Po otwarciu linii do Trypolis latem 1891 roku sprzedaż spadła w 1892 roku do 54 709 drachm, a w 1900 roku do 31 766.**

# 3 Kawiarnia dworcowa

**TUŻ NA POŁUDNIE OD GŁÓWNEGO BUDYNKU**

Najskromniejszy budynek w zespole, ale bardzo ruchliwy. Od pierwszych lat kolei obsługiwał podróżnych czekających na pociąg. Pierwotne rysunki pokazują trzy pomieszczenia; później był wielokrotnie przebudowywany i rozbudowywany.




**Kawiarnia w 2015 roku.** Pośrodku stary kamienny budynek, po lewej późniejsza przeszklona przybudówka, po prawej betonowa dobudówka. Przerysowano na podstawie inwentaryzacji E. Roussou (2015).

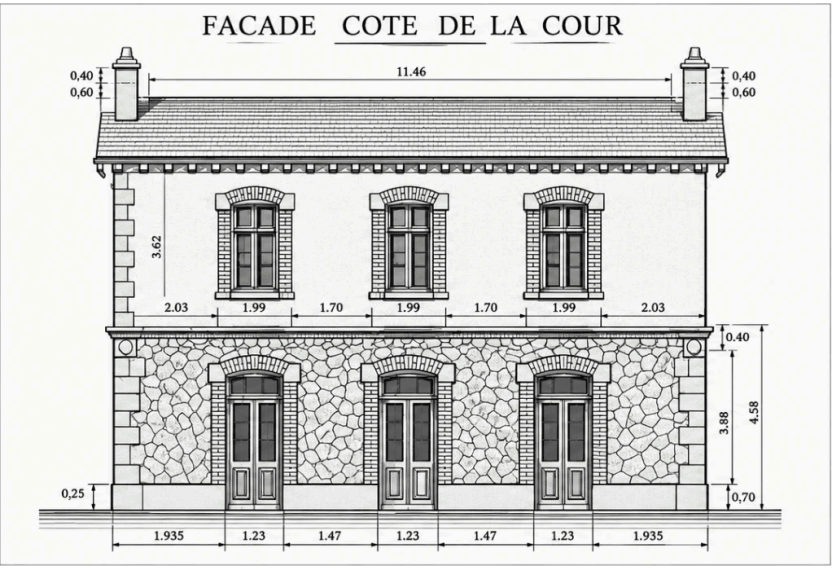
**CZY WIESZ, ŻE?**

**Budowa linii górskiej była ciężką pracą. W 1889 roku robotnicy włoscy i czarnogórscy bili się tak często, że wezwano wojsko, a do budowy mostu w Lernie sprowadzono 50 armeńskich specjalistów.**

# 4 Główny budynek stacji

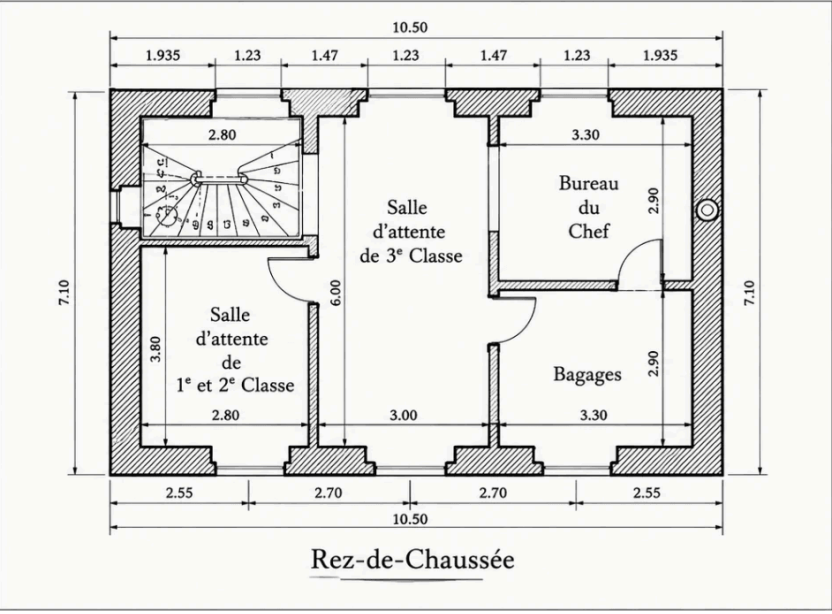
**BUDYNEK STACJI Σ.Π.Α.Π., NA ZACHÓD OD TORÓW**

Dwukondygnacyjna stacja trzeciej klasy, podręcznikowy przykład greckiej architektury kolejowej. Na dole mieściły się biuro zawiadowcy, kasa biletowa i poczekalnie. Na piętrze mieszkał zawiadowca z rodziną, do którego prowadziły tylko drzwi z tyłu budynku.




**Fasada frontowa.** Na dole kamień, wyżej tynkowane ściany, nad każdym oknem ceglane łuki. Przerysowano na podstawie oryginalnego rysunku z archiwum kolejowego.

> **Zwróć uwagę na** ozdobny żeliwny daszek nad wejściami w stylu francuskim: jeden z nielicznych zachowanych oryginalnych daszków dworcowych.




**Parter.** Osobne poczekalnie dla pierwszej i drugiej klasy oraz dla trzeciej klasy, biuro zawiadowcy i przechowalnia bagażu. Przerysowano na podstawie oryginalnego rysunku.

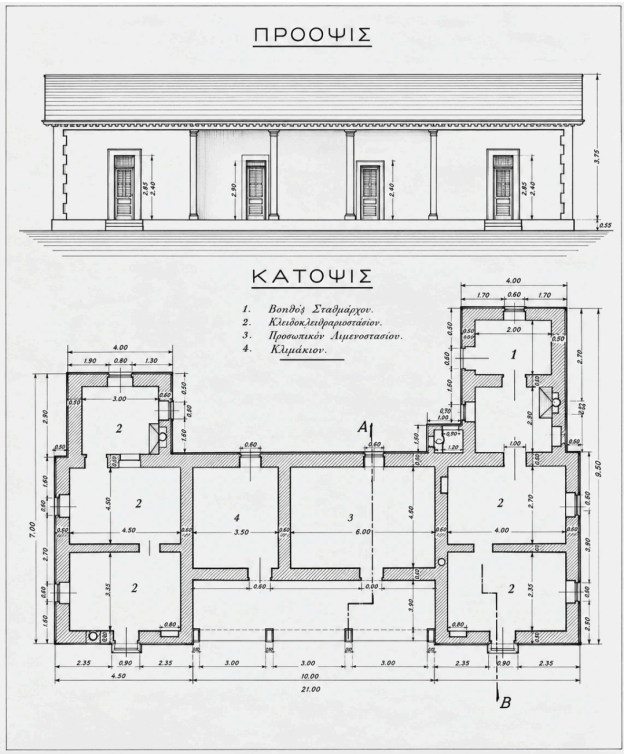
CZY WIESZ, ŻE?

**W 1887 roku gazeta „Argos" skarżyła się, że kolej nazywa wioskę w swoich księgach „Mylos Nafpliou" zamiast „Myloi Argous". Równie niedorzeczne, pisała, jak „Nemea w Beocji".**

# 5 Pierwsza stacja

**STACJA Σ.M.E., PO DRUGIEJ STRONIE TORÓW**

Przez kilka lat w Myloi działały dwie spółki kolejowe, każda z własną stacją. Ten symetryczny budynek naprzeciwko głównej stacji był kasą biletową Kolei Południowej Grecji (Σ.M.E.), która obsługiwała nową linię górską do Trypolis. Po przejęciu spółki w 1891 roku stał się mieszkaniem dla pracowników i domem dozorcy; później zamieszkał tu zawiadowca.




**Elewacja i rzut.** Zwróć uwagę na otwarty ganek z kolumnami pośrodku; później go zamurowano. Przerysowano na podstawie oryginalnego rysunku.

# 6 Wieża ciśnień i żuraw wodny

**NA PÓŁNOC OD GŁÓWNEGO BUDYNKU**

Parowozy potrzebowały dużo wody na długi podjazd do Trypolis. Dwie wieże ciśnień stacji wciąż tu stoją: okrągłe zbiorniki na kamiennych podstawach. Między nimi a głównym budynkiem stoi żeliwny żuraw wodny, którym napełniano parowozy.



**Znów para.** Parowóz pod wieżą ciśnień w Myloi, w nostalgicznej inscenizacji greckich miłośników kolei. Σιδηροτροχιά.

# 7 Cmentarzysko lokomotyw

**NA TORACH PAROWOZOWNI**

Na torach przed parowozownią stoi dziesięć wycofanych lokomotyw: osiem parowozów i dwie spalinowe, wszystkie zbudowane dla wąskiej, metrowej kolei Peloponezu. Niektóre stoją tu co najmniej od lat 80. Pochodzą z czterech krajów i obejmują ponad czterdzieści lat historii kolei.

> **Prosimy** oglądać, ale nie wspinać się: metal jest zardzewiały i niebezpieczny.



**Wiosna 1986.** Wycofane parowozy już ustawione w parowozowni. Zdjęcie: NearEMPTiness, Wikimedia Commons, CC BY-SA 4.0.

# Jak je rozróżnić

Policz koła i poszukaj numeru na boku budki maszynisty.



### Ze Stanów Zjednoczonych: 7101, 7102, 7103, 7107

Zbudowane w 1947 roku przez Vulcan Iron Works w Wilkes-Barre w Pensylwanii. To powojenne kopie S118, typu zaprojektowanego przez armię USA dla kolei wojskowych podczas II wojny światowej i wysłanego do ponad dwudziestu krajów. Grecja zamówiła osiem; cztery z nich zakończyły tu swój żywot.

**Jedno małe koło z przodu, cztery duże koła napędowe i jedno małe koło pod budką.**



### Z Włoch: 7112 i 7118

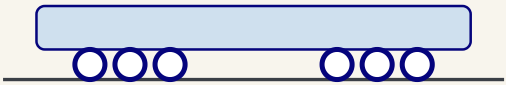
Zbudowane w 1951 roku przez Ernesto Bredę w Mediolanie, w serii dziesięciu sztuk. Grecja otrzymała je w ramach włoskich reparacji wojennych. Mają taki sam układ kół jak amerykańskie, więc sprawdź numer. Ich siostry stoją w Parku Kolejowym w Kalamacie i w parku w Trypolis.



### Z Niemiec: 7725 i 7728

Najstarsze lokomotywy w grupie. Numer 7725 zbudowała w 1925 roku firma Linke-Hofmann we Wrocławiu (Breslau), numer 7728 w 1936 roku firma Henschel w Kassel.

**Jedno małe koło z przodu i cztery duże koła napędowe, ale bez małego koła pod budką.**



### Z Francji: dwie lokomotywy spalinowe

Niebiesko-białe, z długim pudłem na dwóch wózkach po trzy koła. Należą do serii dziesięciu lokomotyw spalinowo-elektrycznych zbudowanych przez Alsthom w 1967 roku dla linii metrowych, każda o mocy około 1600 KM.



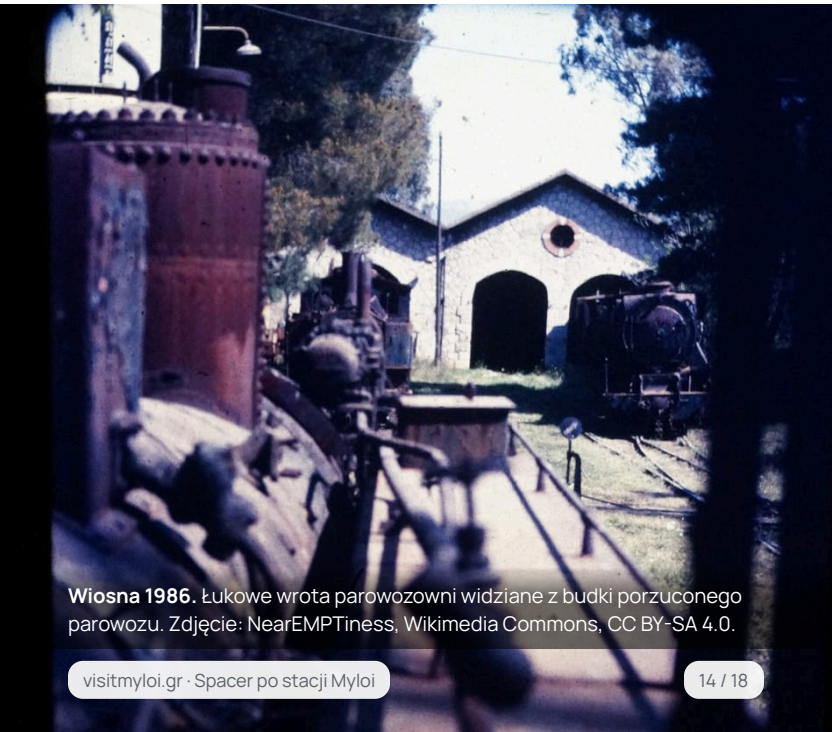

**W służbie.** Lokomotywa spalinowa z pociągiem pasażerskim w Myloi. Kolekcja Visit Myloi.

# 8 Parowozownia

**KONIEC SPACERU · OK. 1890**

Największy budynek stacji i jedna z trzech dużych parowozowni na linii do Kalamaty, czynna do połowy lat 60. Dwie długie kamienne hale stoją obok siebie. Między szynami schody prowadziły około metra w dół do kanałów, aby mechanicy mogli pracować pod lokomotywami. Obok parowozowni znajdował się murowany skład węgla.

**Zwróć uwagę na** cztery okrągłe okna i obramienia z czerwonej cegły. Jeden dach przepadł; w drugim stalowy ściąg drewnianych wiązarów jest wciąż napięty po ponad stu latach.



**Wiosna 1986.** Łukowe wrota parowozowni widziane z budki porzuconego parowozu. Zdjęcie: NearEMPTiness, Wikimedia Commons, CC BY-SA 4.0.

ZANIM ODEJDZIESZ

# Souvlaki przez okno

Na węźle zatrzymywało się tyle pociągów, że Myloi zasłynęło z souvlaki. Sprzedawcy chodzili wzdłuż wagonów i podawali szaszłyki podróżnym przez otwarte okna. Grillownie przy stacji wciąż podtrzymują tę tradycję.



**Lata 60.** Kelnerzy w białych marynarkach niosą tace z souvlaki wzdłuż pociągu na stacji Myloi. Skan z czasopisma, kolekcja Visit Myloi.



**Koniec lat 70.** Sprzedawca podaje tacę pasażerom w oknach. Zdjęcie: © Ole Holbech.

## Warto wiedzieć

Budynki stacji nie są otwarte dla zwiedzających: prosimy podziwiać je z zewnątrz. Linia jest nieczynna, ale nie wchodź na lokomotywy i uważaj, jak stąpasz po starym torowisku.

Pomóż utrzymać stację w pięknym stanie: zabierz ze sobą swoje śmieci.

Ten spacer łączy się z dłuższą trasą Visit Myloi (6,4 km), od latarni morskiej do zamku.

CZY WIESZ, ŻE?

**W 1892 roku mieszkańcy Kiveri, sąsiedniej wioski na wybrzeżu, zażądali własnego przystanku na nowej linii, w miejscu zwanym „grzbiet Delisa", aby i oni mogli jeździć pociągiem.**

# Źródła i ilustracje

**Źródła.** E. Roussou, *Αποκατάσταση & επανάχρηση του σιδηροδρομικού σταθμού των Μύλων Αργολίδος*, praca dyplomowa, Uniwersytet Demokryta w Tracji, 2015, z cytatami z gazet Άργος, Δαναός, Αργολίς i Πρόοδος. Eforat Starożytności Argolidy, ulotka *Myloi Railway Station* (argolisculture.gr). Lokomotywy: Wikipedia, *Liste in Griechenland vorhandener Dampflokomotiven* i *USATC S118 Class*; forum Hellas-Express (seria Breda); kunzfeld & kunzfeld, *Myloi – ein Lost Place* (2023).

**Ilustracje.** Kolekcja Visit Myloi; E. Roussou (2015, rysunki magazynu i kawiarni); Σιδηροτροχιά (wieża ciśnień); rysunki z archiwum kolejowego, przerysowane (udostępnione przez Visit Myloi); Ole Holbech; Eforat Starożytności Argolidy; NearEMPTiness, Wikimedia Commons (CC BY-SA 4.0).



**22 lipca 1986.** Kolejarze przy wagonie motorowym na peronie. Kolekcja Visit Myloi.

# Dziękujemy za wspólny spacer

Ten spacer przygotowało dla Ciebie Visit Myloi.

visitmyloi.gr

facebook.com/visitmyloi