



SPACER NA WŁASNĄ RĘKĘ

Spacer po stacji Myloi

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



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

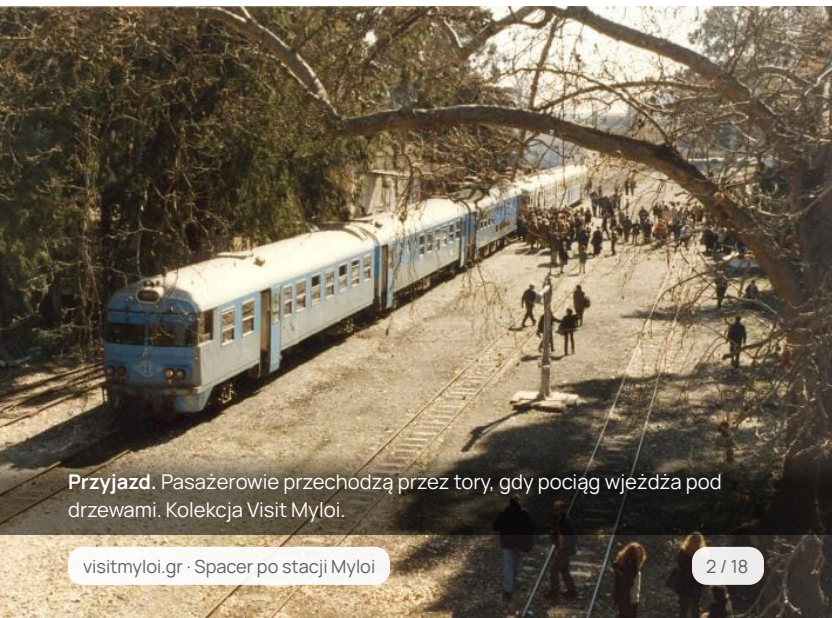
WITAMY

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.

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 bocznica wzdłuż brzegu na teren stacji.



PORT W MYLOI, 1947

Wagon motorowy Uerdinger, 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

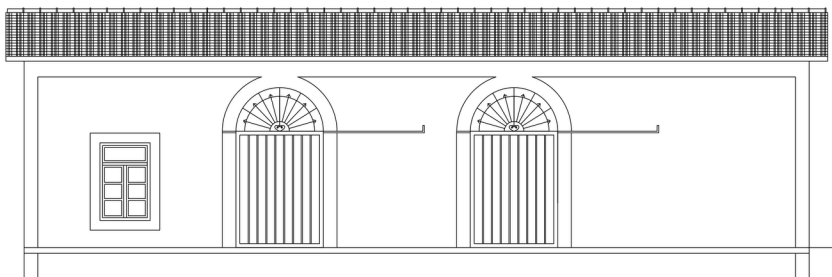
2

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 dwójgiem łukowych drzwi przesuwnych. Rysunek rekonstrukcyjny: E. Roussou (2015).

CZY WIESZ, ŻE?

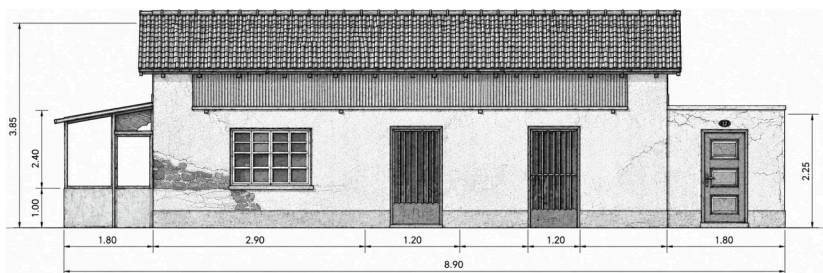
W 1891 roku stacja sprzedała bilety za 133 262 drachmy. Po otwarciu linii do Trypolis w 1892 roku sprzedaż spadła do 54 709 drachm, a w 1900 roku do 31 766.

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.



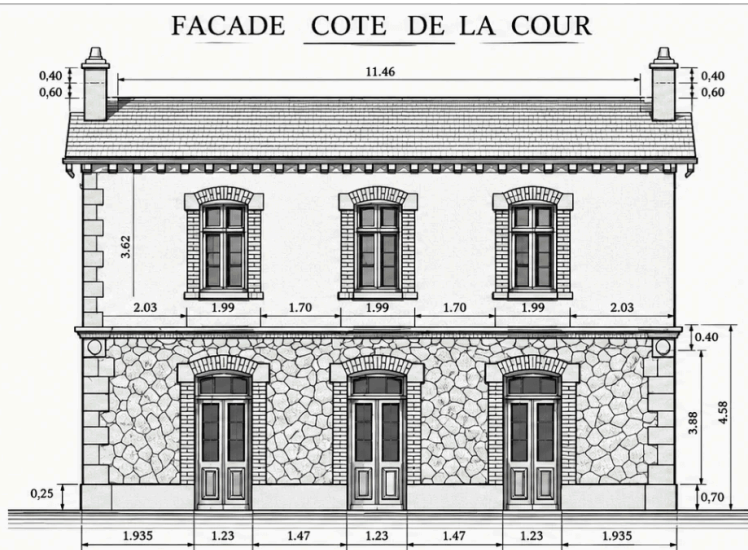
Kawiarnia w 2015 roku. Pośrodku stary kamienny budynek, po lewej późniejsza przeszklona przybudówka, po prawej betonowa dobudówka. Przerysowano na podstawie inwentaryzacji E. Roussou (2015).

CZY WIESZ, ŻE?

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

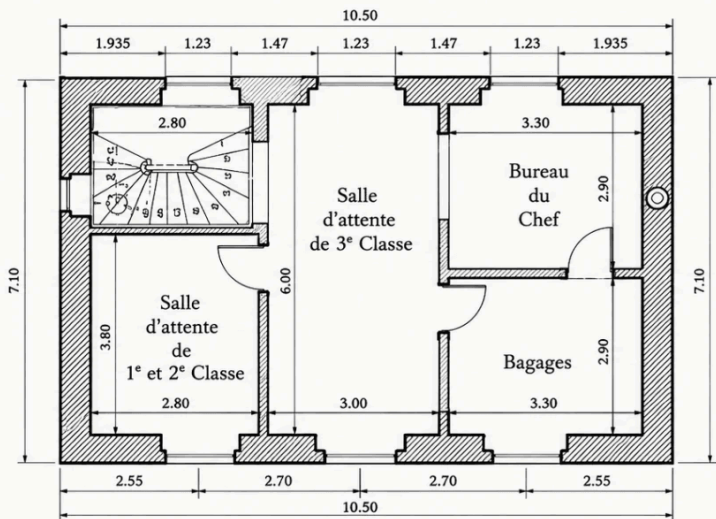
BUDYNEK STACJI Σ.Π.Α.Π., NA ZACHÓD OD TORÓW

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.



Rez-de-Chaussée

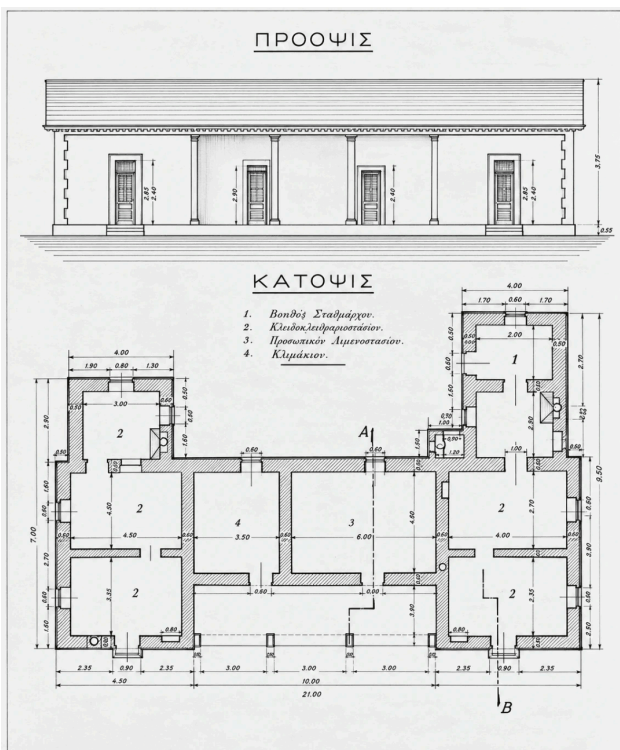
Parter. Osobne poczekalnie dla pierwszej i drugiej klasy oraz dla trzeciej klasy, biuro zawiadowcy i przechowalnia bagażu. Przerysowano na podstawie oryginalnego rysunku.

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”.

STACJA Σ.Μ.Ε., 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.Μ.Ε.), która obsługiwała nową linię górską do Trypolis. Po przejęciu spółki w 1891 roku stał się mieszkaniem dla pracowników i domem dozorczy; później zamieszkał tu zawiadowca.



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

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.

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

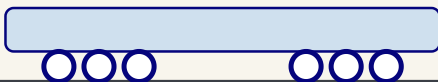
Zbudowane w 1951 roku przez Ernesto Bredę w Mediolanie, w serii dziesięciu sztuk. Grecja otrzymała je w ramach włoskich reparacji wojennych. Mają taki sam układ kół jak amerykańskie, więc sprawdź numer. Ich siostry stoją w Parku Kolejowym w Kalamacie i w parku w Trypolis.



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.

KONIEC SPACERU · 1886

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.

Souvlaki przez okno

Na węźle zatrzymywało się tyle pociągów, że Myloi zastąpiło 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 noszą 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.

Žródła i ilustracje

Žródła. E. Roussou, *Αποκατάσταση & επανάχρηση του σιδηροδρομικού σταθμού των Μύλων Αργολίδος*, praca dyplomowa, Uniwersytet Demokryta w Tracji, 2015, z cytatai 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); Σιδηροποχιά (wieża ciśnienί); 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