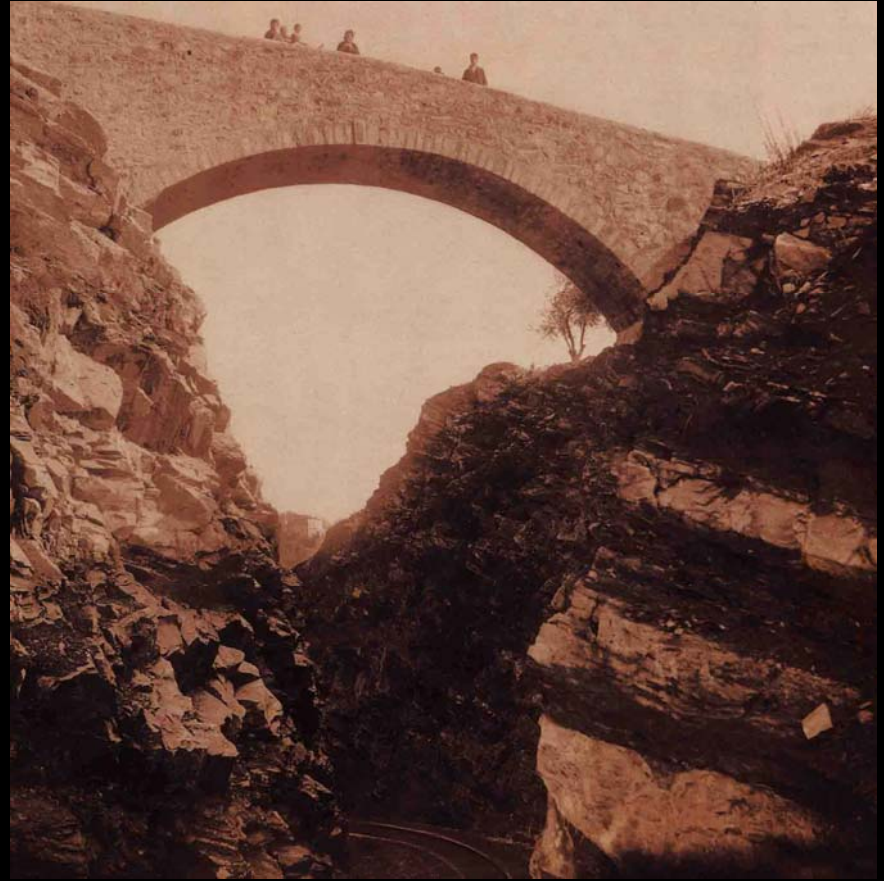


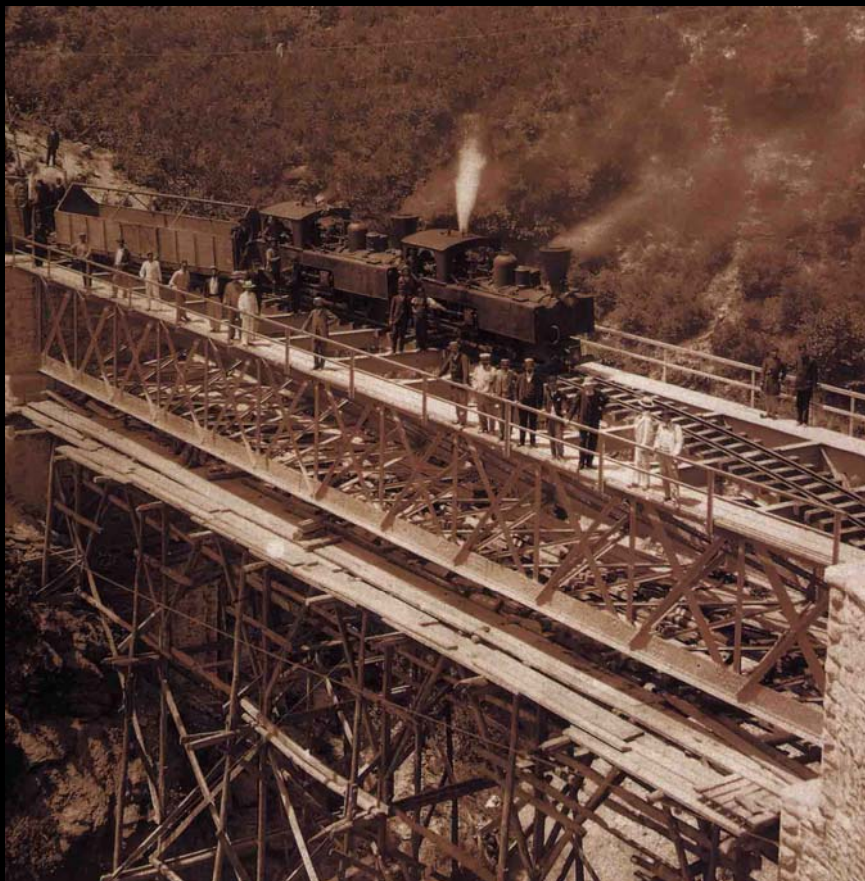
Το σύνολο των υποδομών του τραίνου του Πηλίου αποτελεί ένα μοναδικό δείγμα της ελληνικής βιομηχανικής κληρονομιάς, από κατασκευαστική, τεχνολογική και αρχιτεκτονική άποψη, με ισχυρούς δεσμούς με την ιστορία και τον πολιτισμό του τόπου.

Πρόκειται για μία λιλιπούτεια (0.60 μ. πλάτους) γραμμή τραίνου με αφετηρία το Βόλο και τέρμα στις Μηλιές (28 χλμ. απόσταση) και ενδιάμεσους σταθμούς και στάσεις στα σημαντικότερα χωριά της διαδρομής. Η διαδρομή περιλαμβάνει μεγάλα για την εποχή τους τεχνικά έργα: γέφυρες, σήραγγες, αναλήμματα κλπ, ενταγμένα στο πλούσιο φυσικό περιβάλλον του Πηλίου.

Οι σταθμοί παρουσιάζουν μεγάλο αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον και το τροχαίο υλικό (που διατηρείται σε άριστη κατάσταση μέχρι σήμερα) είναι μοναδικό για την Ελλάδα.





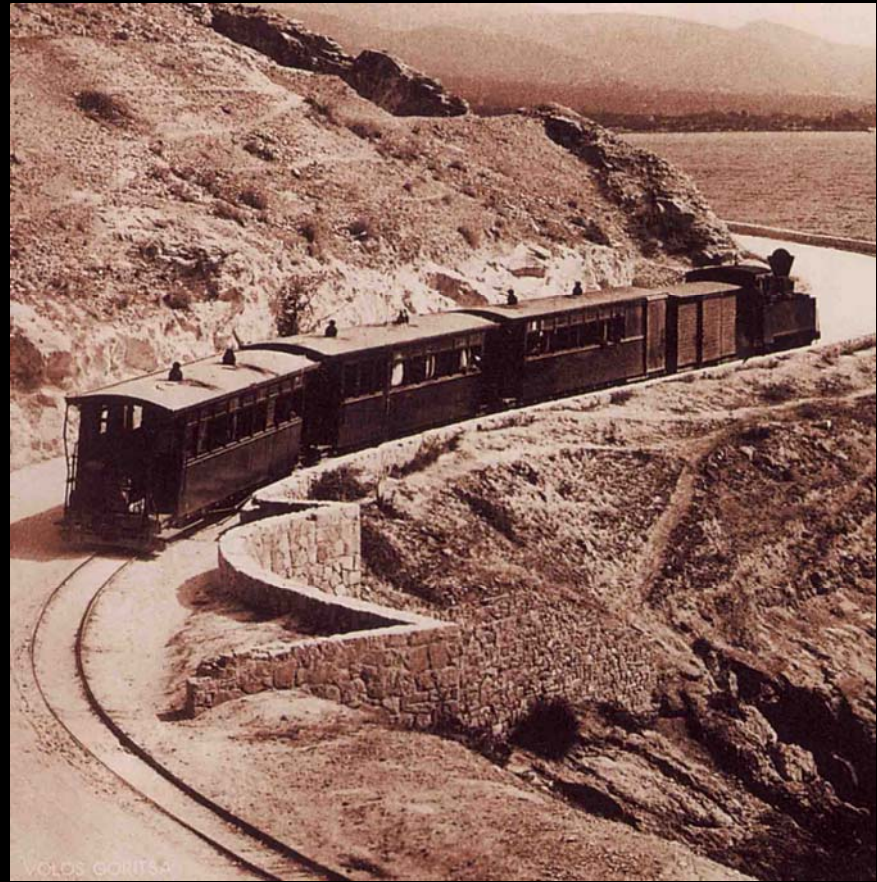


Η κατασκευή της γραμμής άρχισε το 1894. Το πρώτο κομμάτι από Βόλο ως τα Λεχώνια παραδόθηκε το 1895 και το υπόλοιπο μέχρι Μηλιές το 1903. Μελετητής και κατασκευαστής του έργου ήταν ο Ιταλός μηχανικός Εβारीστο ντε Κίρικο, πατέρας του διάσημου ζωγράφου Τζιόρτζιο ντε Κίρικο. Η λειτουργία του συνέβαλε αποφασιστικά στην ανάπτυξη των οικισμών που εξυπηρετούσε και συνεχίστηκε μέχρι το 1971.

Από το 1985 άρχισε η προσπάθεια επαναλειτουργίας του τραίνου. Χρειάστηκε επισκευή του τροχαίου υλικού (η οποία ήδη ολοκληρώθηκε) και συντήρηση στις γραμμές και τις κτιριακές εγκαταστάσεις που συνεχίζεται ακόμη. Το ίδιο έτος, το τρένο του Πηλίου κηρύχθηκε ως ιστορικό διατηρητέο μνημείο.



Dressé dans les Bureaux
de l'Entreprise E. CHIRICO et C^{ie}
L'Ingénieur Chef du service des Projets





Η κατασκευή της γραμμής 'Βόλου-Μηλεών'

Οι Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας αποφάσισαν να κατασκευάσουν σιδηροδρομική γραμμή, η οποία θα διέσχιζε την εύφορη παραλιακή - από την πλευρά του Παγασητικού κόλπου - ζώνη του Πηλίου

Στις 26 Μαΐου 1893 υπογράφεται με το Ελληνικό Δημόσιο η σχετική σύμβαση. Η γραμμή, πλάτους 600 χιλιοστών, θα ξεκινούσε από τον σιδηροδρομικό σταθμό του Βόλου και θα κατέληγε στα Άνω Λεχώνια, θα είχε δηλαδή μήκος 12 χλμ.

Οι εργασίες κατασκευής άρχισαν στις 26 Μαΐου 1894 και τα εγκαίνια λειτουργίας έγιναν στις 12 Οκτωβρίου 1895

Το 1900, προκειμένου να αποκτήσει προς όφελος της κι άλλο μεταφορικό έργο, η 'Εταιρεία Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων' αποφάσισε την προέκταση της γραμμής έως τις Μηλιές του Πηλίου. Η σχετική σύμβαση με το Ελληνικό Δημόσιο υπεγράφη στις 16 Φεβρουαρίου 1900 και οι εργασίες κατασκευής άρχισαν αμέσως. Στα 12 χλμ. του πρώτου τμήματος προστέθηκαν άλλα 16 χλμ. (από τα Άνω Λεχώνια μέχρι τις Μηλιές), σχηματίζοντας μια μικρή γραμμή συνολικού μήκους 28 χλμ.

Μεταπολεμικά, άρχισαν να διανοίγονται αυτοκινητόδρομοι προς τα χωριά του Πηλίου, ενώ από τα μέσα της δεκαετίας του 1960, άρχισε να συζητείται η διακοπή της λειτουργίας του, και στις 20 Ιουνίου 1971, πραγματοποιήθηκε το τελευταίο του δρομολόγιο

Τεχνικά έργα

Ταυτότητα του δικτύου:
Εύρος γραμμής: 0,60μ.
Μήκος δικτύου : 28 χλμ.
Μέγιστη κλίση: 30 ‰
Ελάχιστη ακτίνα καμπυλότητας: 30μ.
Μέγιστη ταχύτητα: 20 χλμ./ώρα



Η γραμμή Βόλου-Μηλεών μπορεί να διακριθεί σε δυο τμήματα: **το πεδινό (Βόλος-Ανω Λεχώνια)** και το **ορεινό (Ανω Λεχώνια-Μηλιές)**

Στο **πεδινό** η κατασκευή της γραμμής δεν παρουσίασε ιδιαίτερες δυσκολίες πέραν της ανάγκης γεφύρωσης των δύο χειμάρρων, του Αναύρου και του Βρόχωνα, καθώς και των έργων αντιστήριξης με κρηπιδότοιχους κατά τη διέλευση της γραμμής από τη βραχώδη ακτή του λόφου της Γορίτσας

Στο **ορεινό** τμήμα απαιτήθηκαν πολλά και δύσκολα τεχνικά έργα, μεταξύ των οποίων 9 κοιλαδογέφυρες, 2 σήραγγες, 7 λίθινες τοξωτές άνω διαβάσεις καλντεριμιών, 78 υδρορροές (ανοιχτοί οχετοί άνω διάβασης) και πλήθος τοιχίων αντιστήριξης

Τεχνικά έργα

Πολλοί λίθινοι θολωτοί και μεταλλικοί οχετοί

Απαραίτητα συνοδευτικά υδραυλικά και αποστραγγιστικά έργα

2 σήραγγες, μεταξύ Άνω Γατζέας-Πινακατών, μήκους 60,5 και 34μ αντίστοιχα

7 λίθινες τοξωτές άνω διαβάσεις καλυτεριμιών (1901- 1903):

στα Πετράλωνα, στο Σταθμό Άνω Γατζέας, του 'Κουκλάκη' (περιοχή Άνω Γατζέας), του 'Χατζάκου', του σταθμού Ογλά, του σταθμού στα Αργυραιίκα, στα Παπουτσαίικα

Οι γέφυρες της γραμμής

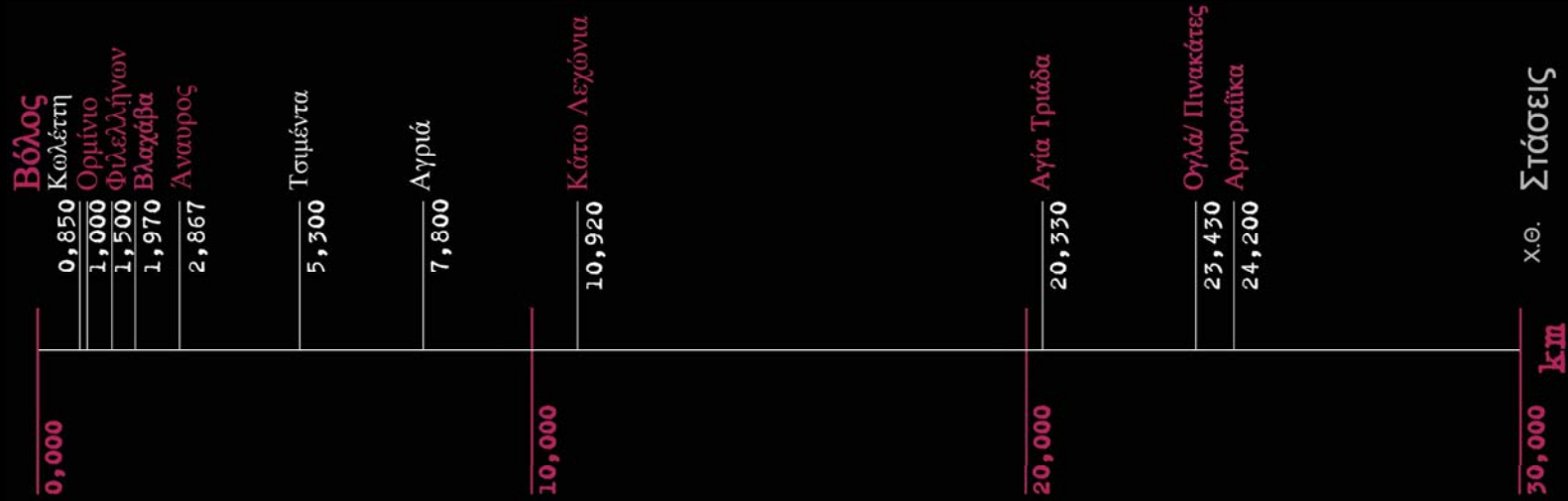
Ονομασία Γέφυρας	Χιλ. Απόσταση Από Βόλο	Είδος κατασκευής	Αριθμός & άνοιγμα τόξων	Συνολικό άνοιγμα τόξων/ γέφυρας	Παρατηρήσεις
Αναύρου	2,950	Μεταλλική		25μ.	Επίπεδη, χωρίς παραπέτα και με 2 ενδιάμεσα στηρίγματα. Αρχικά έφερε μονό δικτυωτό μεταλλικό ζευκτό με γραμμή στην 'κάτω διαδρομή' & χωρίς ενδιάμεσα στηρίγματα.
Βρόχωνα	10,300	Οπλισμένο Σκυρόδεμα		15μ.	Αρχικά η γέφυρα ήταν ξύλινη και μεταλλική. Καταστράφηκε από ραγδαία βροχή & ανακατασκευάστηκε δύο φορές (1905 & 1913).
Κουφάλας	12,866	Λιθινή	3(1x15μ.+2x10μ.)	35μ.	
Μουρτάκη	14,017	Λιθινή	3(1x15μ.+2x10μ.)	35μ.	Γεφυρώνει το χειμάρρο Μαλακίου.
Καλόρρεμα	15,846	Λιθινή	5(1x15μ.+4x10μ.)	55μ.	
Δουρέμματα	16,746	Λιθινή	2(1x15μ.+1x6μ.)	21μ.	
Μαλτζέζου	18,644	Λιθινή	2(1x15μ.+1x6μ.)	21μ.	Φτιαγμένη από ερυθρώπες πέτρες.
Ξυνογαλά	21,449	Λιθινή	3(3x10μ.)	30μ.	Γεφυρώνει το χειμάρρο Μαυροειδή.
Καρκαλά	23,914	Λιθινή	3(3x10μ.)	30μ.	
Ταξιάρχη	27,508	Μεταλλική		36μ.	Φέρει μονό δικτυωτό μεταλλικό ζευκτό με γραμμή στην 'άνω διαδρομή' & χωρίς ενδιάμεσα στηρίγματα.
Σταθμού Μηλεών	28,104	Λιθινή	1(1x5μ.)	5μ.	

Σταθμοί & εγκαταστάσεις

Η σιδηροδρομική γραμμή Βόλου-Μηλεών περιελάμβανε αρχικά:

5 σταθμούς (Βόλος, Αγριά, Άνω Λεχώνια, Άνω Γατζέα, Μηλιές)

8 στάσεις (Ορμίνιο, Φιλελλήνων, Άγιος Κωνσταντίνος ή Βλαχάβα, Άναυρος, Κάτω Λεχώνια, Αγία Τριάδα, Ογλά, Πινακάτες, Αργυραϊκά). Αργότερα προστέθηκαν και άλλες στάσεις (Κωλέττη, Τσιμέντα, Στάση Αγριάς, Πετράλωνα, Δυορέμματα)





Λειτουργία-εκμετάλλευση του δικτύου

Οι πρώτες ατμάμαξες (Weidknecht, 1896) ήταν τετραξονικές και λειτουργούσαν με το περίπλοκο σύστημα Hagans που εξασφάλιζε την πρόσφυση τους στις στενές στροφές της γραμμής

Όταν η γραμμή επεκτάθηκε μέχρι τις Μηλιές, χρειάστηκαν μηχανές με μεγαλύτερη ισχύ

*- Το 1903 παρελήφθησαν από το Βελγικό εργοστάσιο Tubize δυο ατμάμαξες ('**Βόλος**' και '**Μηλέαι**'), ικανές να έλκουν βαρείς συρμούς στην ορεινή διαδρομή του Πηλίου*

*- Το 1912 παρελήφθησαν από το Βελγικό εργοστάσιο Haine St. Pierre τρεις όμοιες ('**Τσαγκαράδα**', '**Γάσων**' και '**Πήλιον**')*

- Ελκνόμενα οχήματα: 9 ανοιχτές και 14 κλειστές επιβατάμαξες

10 φορτάμαξες (2 κλειστά και 8 ανοιχτά οχήματα)

*Κατά τον Β' παγκόσμιο πόλεμο, το δίκτυο υπέστη πολλές ζημιές, μεταξύ των οποίων και η καταστροφή των ατμαμαξών '**Βόλος**' και '**Τσαγκαράδα**'. Οι τρεις που βγήκαν αλώβητες ('**Πήλιον**', '**Μηλέαι**', '**Γάσων**'), υφίστανται και σήμερα, και, αφού οι δυο τελευταίες αποκαταστάθηκαν, έλκουν το τραινάκι που επαναλειτουργεί από τον Απρίλιο του 1996*

Οδοιπορικό από το Βόλο μέχρι τις Μηλίες



Πηλίο-Τό τρένο στις Μηλίες



