

On the move

Symud



Object stories
Storiâu'r gwrthrychau

Hysbysiad Canal



Mae Joan Anthony yn cofio:

"Roedden ni blant yn dwlu ar yr hen geffylau amyneddgar oedd yn tynnu'r cychod llwythog ar hyd y gamlas. Pan roedd ceffyl yn dod, roedd yn rhaid i chi wasgu lan yn erbyn y wal gerrig. Byddech chi'n gweld y carnau enfawr yn dod i lawr, ac efallai ffroeniad swnllyd gan y ceffyl yn eich taflu oddi ar eich echel bron! Roedd hi'n olygfa wledig ar hyd Heol y Gogledd y dyddiau hynny, bechgyn yn pwyso drosodd ac yn pysgota, ac yn Ffordd y Brenin byddai pobl yn taflu ceiniogau i'r gamlas a byddai bechgyn yn plymio i'w nôl nhw."

Ffynhonnell: *Cardiff Remembered*, Brian Lee



Doc Gabalfa, 1920au



Gwisg tocynwraig tram

Dyma fab Gladys Forrest yn cofio:

"Roedd fy mam yn gyrru tram trwy Gaerdydd, ac fe gafodd hi ddamwain fach gyda thacsi... fy nhad oedd gyrrwr y tacsi hwnnw! Roedd fy rhieni yn arfer chwerthin am eu cyfarfyddiad doniol, ond doedd yr un ohonyn nhw'n fodlon cymryd cyfrifoldeb dros y ddamwain a ddaeth â nhw at ei gilydd! Roedd fy nhad wastad yn dweud mai bai fy mam oedd e, ond roedd hi'n dadlau i'r gwrthwyneb gan fod ei thram hi ar gledrau."

Ffynhonnell: *All Aboard! 100 years of trams, trolleys and buses in Cardiff*



Yn ystod y Rhyfel Byd Cyntaf, cymerodd menywod le nifer o'r dynion oedd i ffwrdd yn ymladd a daethant yn docynwyr gan wneud y gwaith o yrru a gwerthu tocynnau ar y tramiau. I lawer ohonynt, dyma'u profiad cyntaf o weithio, gan newid eu bywydau mewn mwy nag un ffordd!

Gwn byr (blunderbuss)



Mae Dylan Jones, Curadur gydag Amgueddfa Cymru yn esbonio:

“Mae'r gwn 'blunderbuss' hwn yn dyddio o 1800 ac roedd yn cael ei ddefnyddio ar y goets o Gaerdydd i Gaerloyw. Byddai coetsis a dynnwyd gan geffylau yn cario'r post a theithwyr ar draws y wlad fesul safle a byddai'r 'blunderbuss' yn cael ei ddefnyddio i'w hamddiffyn rhag lladron pen ffordd.”

CARDIFF & LONDON
In One Day!!!

The Public are respectfully informed, a new and elegant Fast Four-wheeled Coach

'ST. DAVID!'
ANGEL INN,
CARDIFF, every

TUESDAY, THURSDAY, & SATURDAY MORNING,
AT SIX O'CLOCK:

NEWPORT,	-	at a Quarter past 7;
CHEPSTOW,	-	9;
NEWNHAM,	-	11;
GLOUCESTER,	Half-past	12;
CHELTHENHAM,	Half-past	1;

LONDON at 9 o'clock the same Evening.
BRADLEY & Co., Proprietors.

On the arrival of this Coach at CHELTHENHAM, the Railway Trains start for Worcester, Birmingham, and all Parts of the North; and return from Cheltenham, MONDAYS, WEDNESDAYS, and FRIDAYS, at Half-past 12, after the arrival of the Railway Train from Birmingham, &c.

Poster yn hysbysebu'r goets o Gaerdydd i Lundain.

Angel Commercial Hotel
AND CARDIFF POSTING HOUSE
ANGEL ST. Cardiff

Dealer in Foreign Wines & Spirits,
ALE, BEER, PORTER, &c.

1849

Jan 25 Fly to London & back 5.0
31 Fly to London & back 1.0
Feb 2 Fly to London & back 6.0

£1.12.0.

David James Cop

Roedd Yr Angel yn un o westai pwysicaf Caerdydd ac roedd yn fan aros i goetsis.



Bathodynau gyrrwr bws

Roedd Robert Rogers yn gweithio ar y bysus am 40 mlynedd: "Roedd y blacowt yn peri problemau i'r bysus gan ei bod hi'n anodd gyrru yn y tywyllwch, ond ar yr un pryd roeddwn ni'n atgoffa'n hunan bod yn rhaid i fywyd fynd yn ei flaen – roedd pobl angen mynd o le i le ac roedd y bysus yn chwarae rhan bwysig yn y gymdeithas...roedd gen i gyfrifoldeb enfawr i sicrhau bod y teithwyr yn ddiogel."

Ffynhonnell: All Aboard! 100 years of trams, trolleys and buses in Cardiff

Daeth Peter Hill yn yrrwr bysus yn 1989:

"Fe ges i'r bathodyn yma ar ôl pasio fy hyfforddiant PS3 a chael fy nhrwydded yrru bysus. Roeddwn i'n ei roi yn y twll botwm yng ngholer fy nghrys. Pe bai rhywun am gwyno, bydden nhw'n cymryd eich rhif chi, roedd gan bob gyrrwr rif unigryw, ac roedd gan y tocynwyr rai gwyrdd. Pan oeddech chi'n hyfforddi, roedd yn rhaid i chi arwyddo contract o ddwy flynedd gyda'r cwmni. Pe bai chi'n torri'r contract, roedd yn rhaid i chi dalu'r arian ar gyfer eich hyfforddiant yn ôl!"

Cloch tram



Mae Marie Nuth yn cofio:

“Byddwn i’n clywed y tram yn siglo lan y rhiw, yn canu’r gloch fel dyn gwylt, a dyna oedd fy signal i redeg allan o’r siop [de] a chyfarfod y tocynnwr...byddai’n pasio can te peint i mi gyda phishyn chwech ynddo...byddwn i’n clywed y gloch yn canu eto [wrth iddyn nhw ddychwelyd ar eu taith] ac wrth i’r tram ddynesu, byddwn i’n llenwi’r can te ar frys a’i basio i’r tocynnwr. Roedd yn rhaid gwneud hyn mewn eiliadau a byddai te ym mhobman. Ond ro’n i’n mwynhau gwneud te i’r tramiau...”

Ffynhonnell: All Aboard! 100 years of trams, trolleys and buses in Cardiff

Arwydd tram

Mae Peter Saunders yn cofio:

"Gallech chi neidio ar y tram am geiniog a theithio'r holl ffordd i Barc Victoria. Bydden ni'n edrych allan drwy'r ffenestr ac yn gallu gweld y tram yn y terminws ar waelod y stryd (Pantmanmoor Road, Sblot). A dyna pryd ro'ch chi'n gwybod i ddod allan o'r tŷ a'i ddal wrth y stop agosaf at y tŷ. Byddai'n rhaid i chi redeg cofiwch!"

Mae Valerie James yn cofio:

"Roeddwn i dal yn ifanc iawn pan es i ar fy nhaith olaf ar yr hen dramiau – roedd gyrrwr a chasglwr tocynnau ar y rhain, ac os nad oedd y casglwr yn eich cyrraedd, byddech chi'n rhoi'ch arian yn y blwch wrth adael. Roedd pobl yn ddigon gonest i wneud hyn!"

Cerdyn swfenâr



Rhoddodd Doreen Hayward y cerdyn hwn i'r Amgueddfa:

"Dyma'r swfenâr o'r daith awyren aeth fy mam arni yn y tridegau. Roedd hi'n awyren un sedd, roedd maes awyr bychan yn Pengam lle mae Texco Extra nawr. Aeth chwaer fy mam, Lill, gyda hi i fod yn gefn iddi! Dwi ddim yn gwybod pa un aeth lan yn gyntaf. Pwy bynnag aeth olaf, fe wnaeth hi gadw'i gair i fynd lan. Roedd Lill wastad yn beio'i diffyg clyw ar fynd yn rhy uchel mewn awyren. 1930 oedd hwn – byddai wedi bod yn antur a hanner."



Maes Awyr Trefol Caerdydd, Pengam, 1953.

CATHEDRAL RD

Blwch pen taith tram



Tramiau yn Heol y Dug, 1906.

Erbyn 1923 roedd tagfeydd traffig mor wael fel bod angen dymchwel adeiladau i ledaenu'r stryd.

Cromliniau tram



Mae Ian Titherington yn gweithio i Gyngor Caerdydd. Daeth o hyd i'r 'cromliniau tram' hyn yn ei swyddfa:

"Dyma'r templedi a gafodd eu defnyddio i gastio holl rwydwaith tramiau Caerdydd. Byddai unrhyw gastiau yn gorfod bodloni union ddimensiynau'r toriadau dur hyn i sicrhau bod pob tram yn gallu rhedeg ar y cledrau newydd. Felly roedden nhw'n werthfawr iawn – roedden nhw'n cael eu cadw yn swyddfa Peiriannydd Cyngor Caerdydd – dan glo!"



Cledrau'r tramiau yn Heol y Dug, 1923.



Bag tocynnwr

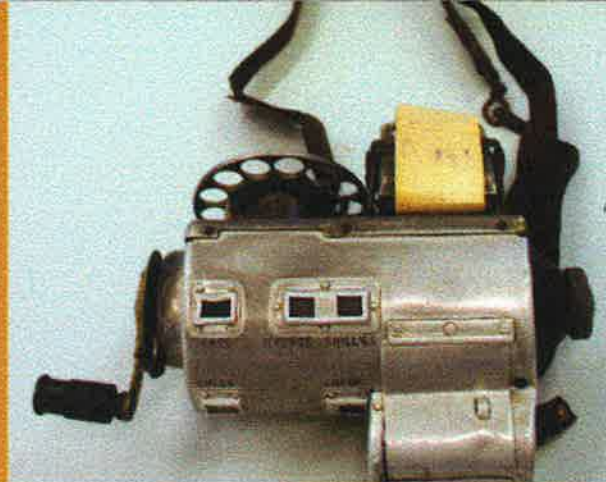
Mae Valerie James yn cofio:

"Erbyn i mi fynd i Ysgol Uwchradd Caerdydd, roedd y bysus troli'n cael eu defnyddio ers sbel; y broblem fwyaf gyda'r rhain oedd pan fyddai'r polion uwchben yn datgysylltu wrth y rheiliau pŵer, byddai'r bws yn stopio gweithio'n syth!"

Mae Barbara Stone yn cofio:

"Fy nhad, Jim Stone, oedd yn gyfrifol am y confoi cyntaf o fysus troli i Gaerdydd. Roedd yn rhaid iddo fapio'r daith o Blackweir, gan wneud yn siŵr nad oedd pontydd isel na pheryglon eraill...Roedd ganddo nifer o straeon diddorol, yn enwedig y tro y cafodd ddirwy am yrru'n rhy gyflym. Roedd yn mynd 17 milltir yr awr. Y rheswm am y brys oedd, ar y pryd hwnnw, bod cwmni bysus preifat yn teithio'r un llwybr ac roedd e'n rasio i gyrraedd y stop nesaf i gasglu'r teithwyr."

Peiriant tocynnau

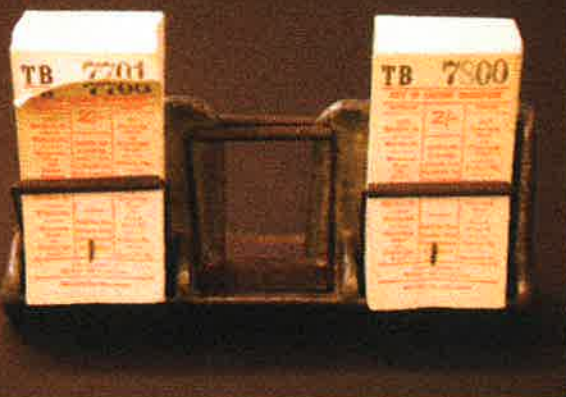


Dyma Lucie Connors, curadur yn Stori Caerdydd, yn esbonio datblygiad trafnidiaeth yng Nghaerdydd:

“Doedd y person a roddodd y peiriant hwn i ni ddim yn siŵr p’un ai o dram, bws troli neu o fws y daw! Ond nid yw hynny’n syndod gan fod y mathau hyn o drafnidiaeth oll yn cael eu defnyddio ar yr un adeg yng Nghaerdydd. Defnyddiwyd tramiau trydan o 1902 tan tua 1950 ond roedd bysiau troli’n gyffredin rhwng 1942 a 1970. Ac mae bysiau modur wedi cael eu defnyddio o fewn ffiniau’r ddinas ers y 1920au!”



Tram a bws troli



Daliwr tocynnau a thocynnau

Dechreuodd Bob Elson weithio ar y bysus troli yn 1963:

“Roedd y bysus yn fawr, ond roedden nhw’n hawdd i’w gyrru. Dim ond gêr ymlaen ac yn ôl oedd ganddyn nhw. Pan oeddech chi’n gyrru, roedd yn rhaid i chi fod yn ofalus ar y cyffyrdd, neu’r ‘points’ fel y byddem ni’n eu galw nhw. Byddai’n rhaid i chi fynd ar eu traws tua 8 milltir yr awr. Pe bai chi’n mynd tua 15 milltir yr awr byddai bwm y bws yn datgysylltu oddi wrth y weiren...Roedd polyn bambw tua 20 troedfedd o dan y bws yr oedd yn rhaid i chi ei ddefnyddio i roi’r bwm yn ôl ar y weiren...roeddwn ni’n gwneud hyn fel yr arfer [un diwrnod] pan aeth [y gyrrwr] i ffwrdd i fyny Heol Eglwys Fair a fy ngadael i’n sefyll gyda pholyn 20 troedfedd yn fy llaw. Roedd yn rhaid i mi redeg ar ôl y bws ar hyd Heol Eglwys Fair fel rhyw fath o neidiwr polyn.”

Hambwrdd swfenîr



Mae Bill Julian yn cofio:

“Roedd Becws Thomas ac Evans...yn gwneud bara blasus dros ben, a phan roedd y ffyrnau pobi'n cael eu hagor roedd yr arogl a oedd yn dod ohonyn nhw'n ddigon da i'w fwyta, yn wahanol i'r tri bragdy a ffatri picl a jam Chivers yn Nhrelái. Yng nghefn y becws roedd stablau oedd yn gartref i hanner dwsin o geffylau. Roedd y rhain yn anifeiliaid da, cryf a dof oedd yn cario cynnyrch y becws o gwmpas y ddinas chwe diwrnod yr wythnos. Roedden nhw'n mynd â'r cynnyrch i dai yn ogystal â nifer o siopau.”



Harold Gosling ar ei rownd fara yn ardal Tredelerch, 1930.



Plât wagen reilffordd

Colin Heath roddodd hwn i'r amgueddfa:

"Ces i hwn wrth y fenyw wnaeth ei etifeddu. Roedd y platiau hyn yn cael eu defnyddio i adnabod wagenni. Byddai'n cael ei sgriwio ar ochr y wagen a, siŵr o fod, byddai'n cael ei baentio'n ddu gyda llythrennau gwyn. Enw'r perchennog fyddai ar draws y top, gyda rhif y wagen. Golyga hyn fod gan y perchennog hwn dros 200 o wagenni. Mae'n dweud Caerdydd ar y gwaelod, felly roedd y perchennog wedi'i leoli yma."



Roedd tua 120 milltir o reilffordd yn y dociau, oll mewn milltir sgwâr.