

TRAMANNA GO DTÍ CNOC BHINN ÉADAIR

1901 - 1959

BAILE ÁTHA CLIATH AG CASADH NA 20Ú HAOISE

Ba chathair é Baile Átha Cliath ag tús na 20ú haoise ina raibh 350,000 duine ina gcónaí agus bhí sé ag fás i méid agus ar leithead. Bhí an meánaicme ag bogadh go seasta go dtí na bruachbhailte, go háirithe chuig na bailte seanbhunaithe Cluain Tarbh, Droim Conrach, Cill Mhaighneann agus Ráth Maonais. Bhí na tithé Seoirseacha sa chathair féin, a bhí faiseanta tráth, líonta anois le daoine bochta a raibh cónaí orthu i ndálaí uafásacha lán le galair. Lasmuigh den chathair agus dá bruachbhailte, lean saol na tuaithe ar aghaidh i gContae Bhaile Átha Cliath gan mórán cur isteach air.

Tharraing na cineálacha nua iompair phoiblí, tramanna capall ar dtús agus ansin tramanna leictreacha, an chathair níos gaire do na bruachbhailte agus na bailte seachtracha, rud a d'fhág go raibh rochtain níos fearr ag comaitéirí agus turasóirí orthu.

“Tá luach na trambhealaí glactha i ndáiríre anois; ach mar chabhair do na saoránaigh bhochta agus dá dteaghlach a bhfuil cónaí orthu sna lánáí agus sna caolsráideanna dorcha, gránna agus go minic pláúil, agus a bhfuil anois ach beag seans acu a gcuid súl a mbeochan le blás radharcra na tuaithe; nó brí a chur ina a gcuid creataí cnáite tríd á spreagadh ag anáil mhilis na bhflaitheas in atmaisféar glan ózónach; ní fhéadfaí an iomarca moladh a thabhairt do na trambhealaí.”

William L. Barrington, Stiúrthóir Bainistíochta Chomhlacht Aontaithe Trambhealaí Bhaile Átha Cliath

TEICNEOLAÍOCHT NUA

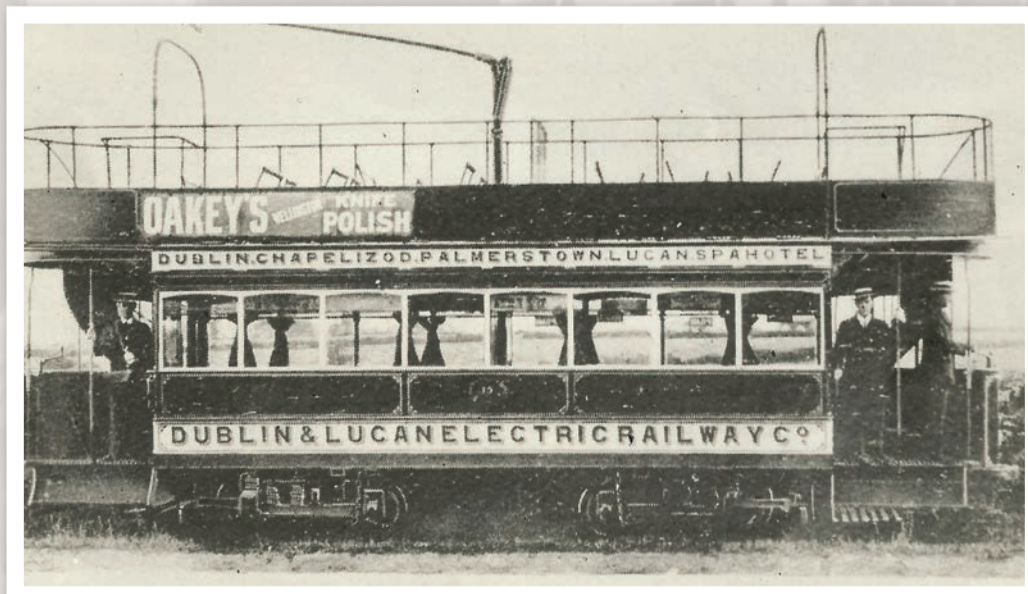
Cuireadh tús le tramanna capall i mBaile Átha Cliath sa bhliain 1872. Bhí na hoibreoírí tram ag iarraidh aistriú ó thramanna capaill mar gheall ar an gcostas beatha agus dídine agus an deacracht a bhí ag na hainmhithe dul i mbun na gclaonta géara timpeall na cathrach. Ceann de na chéad bhearta i dtreo na teicneolaíochta nua ab ea na tramanna gaile de chuid Comhlacht Trambhealaí Gaile Bhaile Átha Cliath agus Leamhcáin (Dublin & Lucan Steam Tramway Company) ag tús blianta na 1880idí. Ach rinne na hoibreoírí tram dearmad, áfach, ar an earnál eachaí a bhí go dian i gcoinne aon athruithe ar chóras tramanna an lae.

Léirigh Werner von Siemens an chéad chóras tramanna leictreacha ag Aonach Trádála Bheirlín sa bhliain 1879. Tháinig an teicneolaíocht seo go luath chuig Éirinn – ba é an chéad trambhealach leictreach sa tír ná líne Chlochán an Aifir a osclaíodh sa bhliain 1883.

Faoi dheireadh, tháinig cuideachta amháin i gceannas ar thrambhealaí Bhaile Átha Cliath, Comhlacht Aontaithe Trambhealaí Bhaile Átha Cliath (CTABÁC/DUTC), a bunaíodh sa bhliain 1881 trí chumasc trí chuideachta iompair. Cé gur smaoinigh an CTABÁC ar dtús ar a gcuid tramanna a thiontú go leictreachas sa bhliain 1887, cosúil leis na tramanna gaile, níor éirigh leo i dtosach mar gheall ar an drogall a bhí ar Bhardas Bhaile Átha Cliath agus a Ardmhéara cearta leictreachais a mbronnadh ar cuideachtaí na dttramanna. Bhí forbairt na trambhealaí rialaithe go docht ag reachtaíocht an rialtais agus ag na húdaráis áitiúla. Bhí na tiománaíthe trap, muintir áitiúla, iad siúd a raibh faitíos orthu roimh leictreamharú agus fiú iad siúd a bhí buartha faoi na sreanga agus na gcuailí lastuas go láidir i gcoinne na tramanna leictreacha freisin. Agus bhí ar an CTABÁC dul i ngleic chomh maith leis na cuideachtaí tram eile a bhí fonn orthu dúshlán a thabhairt dá monaplacht.



Tramanna leictreacha ag dul suas Sráid Grafton agus Faiche an Choláiste, Baile Átha Cliath. Staidéar Áitiúil agus Cartlann Fhine Gall



Tramcharr de chuid an Comhlacht Trambhealaí Gaile Bhaile Átha Cliath agus Leamhcáin a bhí i bhfeidhm ó 1900 go dtí 1925. Staidéar Áitiúil agus Cartlann Fhine Gall

BAILE ÁTHA CLIATH Á LEICTRIÚ

D'oscail Cuideachta Cheantar Deiscirt Bhaile Átha Cliath (CCCBÁC/DSDC) an tseirbhís go dtí Deilginis sa bhliain 1896, an chéad líne leictirithe sa chathair. Bhí an Bardas níos fabhraí i leith a gcuid pleananna mar dúirt an chuideachta gur mhian leo freastal ar cheantair bochta na cathrach, i gcodarsnacht lom leis an CTABÁC a d'fhreastail ar na ceantair mheánaicme den chuid is mó.

Agus á spreagadh ag na buntáistí a bhain le méadú an luais, isliú na gcostais agus méadú líon na bpaisinéirí, bhrúigh an CTABÁC ar aghaidh lena gcuid pleananna agus ba í an tseirbhís chuig Cluain Tarbh a gcéad tramlíne a athraíodh go leictreachas. Sa bhliain 1897, cuireadh stáisiún cumhachta le simléar 112 troigh ar airde in áit seideanna na dttramanna capall agus na stáblaí ar chladach Chnocán Doirinne. Tá struchtúr an stáisiúin seo fós ann, cé gur chuid de gharáiste bus CIE anois é. Thosaigh an chéad tram leictreach ar a bhealach chuig Cnocán Doirinne ó Philéir Nelson i mí an Mhárta dár gcionn. Cuireadh isteach go mór ar saol na cathrach ar feadh blianta fada ina dhiaidh sin mar gheall ar an obair leictirithe ar na dtamlínte capall a bhí ann cheana agus ar thógáil na línte nua a bhí á noscailt.

IOMPAR LUATH I MBINN ÉADAIR

I Ba áit chiúin thuaithe í leithinis Bhinn Éadair sa 19ú haois le cáil ar an sráidbhaile mar ionad iascaireachta. Tháinig an chéad mhórfhorbairt tráchtála sa bhliain 1807 nuair a tógadh an cuain agus an dá chéibh. Bhí ré gairid ag an seirbhís phaicead phoist go Caerybi (Holyhead) sular aistríodh í go dtí an cuain nua i nDún Laoghaire (Baile an Rí mar a bhí) nach raibh an fhadhb chéanna maidir le sioltachán aige agus nach raibh na cóistí poist i mbaol robála agus iad ag taisteal trí “dhúiche meirleach” Chill Fhionntain.

Ba í oscailt na craobhlíne ó Iarnród Bhaile Átha Cliath agus Dhroichead Átha an chéad mhórfhorbairt eile i mBinn Éadair sa bhliain 1847. Ní cosúil go raibh an líne an-ghnóthach riamh, agus í á húsáid den chuid is mó ag líon beag turasóirí agus muintir na háite, rud a chuir go mór, gan dabht, le díomá cuideachta an iarnróid.

Ó bhlianta na 1860idí ar aghaidh, ba é an searabanc capall a tarraingíodh timpeall an Chnoic féin an t-aon mhodh iompair amháin a bhí ar fáil, ach ní raibh sé seo praiticiúil mar gheall ar an bhfána. Le teacht na dttramanna leictreacha le linn blianta na 1890idí, thug Cnoc álainn Bhinn Éadair an deis le haghaidh forbairt mhéadaithe turasóireachta agus cónaithe araon. Ba é seo príomhspreagadh an rása chun trambhealach leictreach a thógáil go dtí mullach an Chnoic.

MOLTAÍ I LEITH THRAMBHEALACH AN CHNOIC

Tháinig an chéad mholadh le haghaidh tram leictreach timpeall Chnoc Bhinn Éadair ó Chuideachta Trambhealach Chluain Tarbh agus Chnoc Bhinn Éadair (TCTCBÉ/CHHTC), a d'fhógair sa bhliain 1894 go raibh sé ar intinn acu líne a oscailt ag nascadh stáisiún Mórchuideachta Iarnród an Tuaiscirt (MIT) i mBinn Éadair leis an Mullach. Mhaígh an chuideachta go ligfeadh an líne forbairt a dhéanamh ar Bhinn Éadair mar ionad sláinte agus thug Ard-Ghiúiré Chontae Bhaile Átha Cliath faomhadh coinníollach don scéim go tapa. Bhí imní ar an MIT go raibh cuideachta eile ag cur isteach ar a fhearann, agus mhéadaigh a leithéid faitís nuair a chuir an TCTCBÉ moladh breise leis chun líne a thógáil ó Stáisiún Traenach Chill Fhionntain go dtí an Mullach. Chuir an MIT tús le hagóid dlí i gcoinne an TCTCBÉ agus mhol siad líne a gceanglódh an dhá stáisiún MIT le chéile ina dtogra iomaíoch féin. Thosaigh comhrac dlí idir an dhá chuideachta sular seasadh le gearán an MIT.

B'éigean don TCTCBÉ socrú a dhéanamh ina ionad maidir le tramlíne leictreach a cheanglódh an líne an TABÁC i gCluain Tarbh le Stáisiún Traenach Bhinn Éadair. Osclaíodh é sé i mí Iúil na bliana 1900 agus bhí sé á reáchtáil ar dtús mar sheirbhís ar leith le foireann na tram ag athrú anonn ag Cnocán Doirinne. Ní raibh tógáil na líne seo gan conspóid ach an oiread mar bhí an Tiarna Ardoileáin, úinéir Eastát Naomh Anna i Ráth Eanaigh, míshásta leis an tramlíne a bhí chun dul faoi bhalla na diméine agus í ag taisteal feadh an chósta, agus bhí sé ag gearáin gur chuir sí isteach ar phríobháideacht a fheearainn. Faoi deireadh thiar thall, tugadh líne an TCTCBÉ faoi scáth an TABÁC.

Fógra gan dáta do Thrambhealach Chnoc Bhinn Éadair. Staidéar Áitiúil agus Cartlann Fhine Gall

libraries.
fingal.ie



TRAMANNA GO DTÍ CNOC BHINN ÉADAIR

1901 - 1959

TOSÚ NA TÓGÁLA

Faoin mbliain 1897, bhí Mórchuideachta Iarnród an Tuaiscirt in ann an obair a thosú ar thrambhealach Chnoc Bhinn Éadair. Bhuaigh Alexander Ward as Baile Átha Cliath an tairiscint don innealtóireacht shibhialta agus don chonair buan. Líne shingil a bhí ann don chuid is mó agus bhí roinnt lúba le haghaidh teacht thart ann. Mar sin féin, níorbh tasc simplí tógála a bhí ann. Cé nach raibh an trambhealach ach cúig mhíle is ceathrú ar fad, tháinig roinnt deacrachtaí ón taobh innealtóireachta de as an bhfána. De dheasca mhoill tógála agus fáil na talún, níor críochnaíodh an líne go dtí an bhliain 1901.

STÁISIÚN CUMHACHTA CILL FHIONNTAIN

I mí Samhain na bliana 1898, rinne Mórchóras Iarnróid an Tuaiscirt (MIT) tairiscint maidir le stáisiún cumhachta a thógáil i gCill Fhionntain ar shuíomh siar ó Stáisiún Traenach Chill Fhionntain. Bhuaigh Lucht J & P Good as Sráid Brunswick Mhór an conradh. Tógadh an stáisiún cumhachta 250 capall-chumhacht in aice coire theach ina raibh trí choire dhá-fhoirneis ollmhór a bhí ar mhéid 28 troigh ar 10 troigh. Ní raibh ach dhá choire ag teastáil chun an córas iomlán a rith, agus chinntigh a leithéid go bhféadfadh an líne oibriú fós fiú amháin dá dteipfeadh ar cheann amháin acu. Bhí lasc-chlár ann freisin ar cuireadh iontas air sna nuachtáin - "Sé an ghné is suntasaí den stáisiún cumhachta ná an lasc-chlár. Is measa iad beagnach na sraitheanna agus na sraitheanna lasca ... dóibh siúd nach bhfuil eolach ar rúndiamhra an leictreachais agus á sheoladh don rothstoc." Tógadh simléar brící dearga 120 troigh ar airde, beagnach an airde chéanna le Piléar Nelson, chomh maith agus ba shainchomhartha ar leith é go dtí gur leagadh é sa bhliain 1966.

Spéisiúil le rá, ghin an trambhealach leictreachas do chustaiméirí tí chomh maith le roinnt de na hóstáin áitiúla, ina measc an St Lawrence agus an Claremont. Bhí a leithéid sa bhreis ar an méid a cuireadh ar fáil do Chomhairle Cheantar Uirbeach Bhinn Éadair le haghaidh soilsíú poiblí - ba mhinic gur baineadh dé-úsáid as na cuailí trambhealaigh mar chuailí lampa.

Ba é an príomhfhoirgneamh eile ar an suíomh seo ná cró na gcarráistí, 200 troigh ar fad agus 42 troigh ar leithead, do na tramanna. Ba as adhmaid den chuid is mó é le díon gloine mór. D'fhéadfaí na tramanna a scrúdú ó chlais ag gach ceann den chró. Bhí na foirgnimh go léir ag an stáisiún cumhachta inaitheanta láithreach mar fhoirgnimh de chuid an MIT mar gheall ar an tógáil mín brící dearga agus na himill brící buí ar na doirse agus ar na fuinneoga.

De dheasca líon na ndeisiúcháin a bhí ag teastáil ar an stáisiún cumhachta agus ar a chuid trealaimh le teacht blianta na 1930idí, thuig an chuideachta go mbeadh sé níos saoire an leictreachas a cheannach ón BSL ná á ghiniúint féin as gal. Mar sin, dúnadh agus cuireadh as feidhm an stáisiún cumhachta agus an teach ceallra sa bhliain 1934 agus díoladh an trealamh leictreach. Athchóiríodh an stáisiún cumhachta níos déanaí mar chuid de mhonarcha

peintéireachta Parsons sular dódh síos é sa bhliain 2009. Tá forbairt tithíochta nua-aimseartha ar a dtugtar Bealach Uí Dheargáin ar an suíomh anois.

TITHÍOCHT NA NOIBRITHE

Ba mhór an t-éileamh a bhíodh ar phoist leis na comhlachtaí iompair i mBaile Átha Cliath agus bhí ardmheas orthu cibé acu mar thiománaí tram ag Comhlacht Aontaithe Trambhealaí Bhaile Átha Cliath nó mar fheisteoir in losta Chotheabhála Inse Chór de chuid Mórchuideachta Iarnród an Deiscirt agus an Iarthair a bhí sé. Bhíodh scataí oibrithe iompair le fáil ina gcónaí gar dá n-áiteanna fostaíochta ar fud na cathrach in aice le Stáisiún Inse Chór, Stáisiún na Cloiche Leithne, losta Chluain Tarbh agus, fiú amháin, i gCill Fhionntain nuair a tháinig na tramanna go dtí Binn Éadair.

Beagáinín níos faide siar ón stáisiún cumhachta ag Cill Fhionntain tá Ascaill an Iarnróid, áit a bhfuil cuid de thithíocht na n-oibrithe a thóg an MIT d'fhoireann trambhealaigh Chnoc Bhinn Éadair suite. Tógadh ceithre teach mhór Éadbhardach dhá stór, brící dearga do chuid den fhoireann sinsearach agus gairmiúil. Tá an Príomhchleireach Robert Richie Best agus na hinnealtóirí leictreacha James Alexander, Arthur William Whieldon agus William Raine Gray go léir le feiceáil ina gcónaí sna tithe breátha seo i nDaonáireamh na bliana 1911.

Díreach taobh thiar de na tithe seo, thóg an MIT ocht dteach beag d'oibrithe trambhealaigh eile. Tá fir mhótair (nó tiománaithe tram), seoltóirí, fir comharthaí, feisteoirí innill agus oibrithe sa teach cumhachta lena n-áirítear an stócálaí, tiománaí an innill do-aistrithe agus an feighlí, le feiceáil ina gcónaí ar feadh Bhóthar Bhaile Dúill sa bhliain 1911. Bhí oibrithe tram eile ina gcónaí timpeall an Chnoic agus i mBaile Bhinn Éadair.

Toisc go raibh na tramanna á dtarraingt ag capaill ar dtús, ceapadh gurbh iad muintir tuaithe seachas muintir Bhaile Átha Cliath a bhí fostaíthe den chuid is mó ag na comhlachtaí tram agus gur lean a leithéid cleachtais fiú tar éis á leictriú. Is léir ón Daonáireamh gur rugadh formhór na foirne tramanna sin a raibh cónaí orthu timpeall Chill Fhionntain agus Bhinn Éadair lasmuigh den chontae. Mar sin féin, bhí go leor fear áitiúil fostaíthe ar thrambhealach Chnoc Bhinn Éadair chomh maith.

NA TRAMANNA

Chun an trambhealach a oscailt i 1901, ordaíodh ocht dtramcharr dhá stór oscailte ó Falcon Car Works i Loughborough, Sasana. Tuairiscíodh gur tógadh iad "de réir na teicneolaíochta agus na nuálaíochta is déanaí" lena n-áirítear ionstraim a d'fhéadfadh an chumhacht coscáinthe a rialú. Bhí ardáin clúdaithe ag na tramanna don tiománaí agus don seoltóir, rud a thug cosaint áirithe dóibh ón aimsear. D'fhéadadh gach tramcharr freastal ar 30 paisinéir ar an deic íochtair agus 37 sa bhreis ar an mbarr. Mar gheall ar chomh gar agus a bhí an fásra ar an líne, b'éigean don chomhlacht líontán sreinge a chur ar na deiceanna uachtaracha chun na paisinéirí a chosaint. Ceann de na gnéithe shuntasaí de na tramanna seo ab ea na 37 suíochán gairdín iniompaithe ar an deic uachtarach. Ordaíodh dhá thram eile, uimh. 9 agus 10, sa bhliain 1902 ó chuideachta Milnes as Birkenhead, Sasana. Bhí deardadh éagsúil orthu siúd agus bhí siad in ann tuilleadh phaisinéirí a iompar. Ba ghluaisteán seirbhíse é an tram deiridh, Uimh. 11, le hardán ard ar thaobh amháin de a úsáideadh chun na línte lastuas a chothabháil agus a dheisiú.

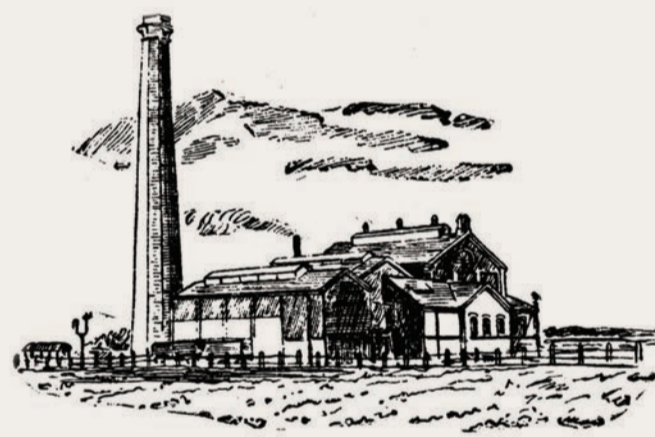
Marún agus dú-eabhair a bhí mar libhré na dtramanna ar dtús le 'Great Northern Railway' scríofa air i litreacha óir. Le linn an Chéad Chogadh Domhanda, feistíodh bolgáin ghorma ar lampaí

seachtracha na dtramanna le chun cloí leis na bearta um lándorcha. Ina theannta sin, mar gheall ar easpa péinte ag an am, rinneadh na tramanna a ghaineamh agus a vearnaiseáil agus bhí siad maisithe lena leithéid libhré mahagaine gránáilte suas go dtí blianta na 1930idí nuair a péinteáladh le gorm Oxford agus uachtar iad.

Rinneadh cothabháil mhaith ar na tramcharranna agus rinneadh athchóiriú orthu thar na blianta. Níor ordaíodh tramanna breise ar na haon cheann déag a bhí ann ar dtús. Bhí ocht gcarr díobh seo fós ag feidhmiú nuair a dúnadh an líne sa bhliain 1959.



Cró na gCarráistí i Cill Fhionntain.
Radharc ar Stáisiún Cumhachta Cill Fhionntain.
Le caoinchead ó Chartlann Nuachtán na hÉireann



Tramcharr Cnoc Binn Éadair Uimh.5 ag Cró na gCarráistí i Cill Fhionntain.
Staidéar Áitiúil agus Cartlann Fhine Gall



Radharc ar taobh istigh an Cró Carráistí i Cill Fhionntain le Tramcharr Oibreacha Uimh.11 chun tosaigh.
Staidéar Áitiúil agus Cartlann Fhine Gall



Tramcharr Cnoc Binn Éadair Uimh.5 ag Stáisiún Chill Fhionntain.
Staidéar Áitiúil agus Cartlann Fhine Gall

libraries.
fingal.ie



TRAMANNA GO DTÍ CNOC BHINN ÉADAIR

1901 - 1959

OSCAILT LÍNE CHNOC BHINN EADAIR

Fógraíodh i bhfógraí nuachtáin a chuir an GNR isteach i Meitheamh 1901 'Tá an bua seo oscailte don phobal anois'. Go deimhin osclaíodh an líne ar deireadh i 1901 cé go raibh dhá chuid ann. Osclaíodh an chuid ó Stáisiún Chill Fhionntain go dtí an Mullach ar 17 Meitheamh 1901 ar deireadh ag síneadh an bealach ar fad timpeall an Chnoic go Stáisiún Binn Eadair níos moille an samhradh sin ar 1 Lúnasa 1901. Do shéasúr an tsamhraidh, rith na tramanna timpeall 15 nóiméad ó 7.15rn go dtí 8.30in, ag bualadh le traenacha Bhaile Átha Cliath ag Sutton agus Binn Éadair. D'fhéadfadh turasóirí a gcuid rothair a thabhairt leo ar 3d breise agus freastalaíodh ar mhuintir na háite le céimeanna pingin dóibh siúd nach raibh ach achar gearid acu.

Go luath i 1902, tuairiscíodh nach raibh trácht na dturasóirí i rith an chéad samhraidh chomh gnóthach agus a bhíodas ag súil leis agus gur bheag an líon a bhí ag taisteal le linn míonna an gheimhridh. Cuireadh an-dóchas le tuilleadh paisinéirí a mhealladh le tógáil theach tae "Summit" agus lena chlár ceoil.

"Is minic a labhraíodh agus a scríobhadh radhairc iontacha Chnoc Bhinn Éadair, ach ní go dtí seo, nuair a bhíonn gnóthas Cuideachta Mhór-Iarnród an Tuaiscirt ag baint amach go tapa aisling an turasóra agus an turasóra, an mbeidh a lán daoine ag súil leis, deis é a thuiscint go pearsanta agus an lánléargas iontach den radharc talún agus farraige a chuireann sé i láthair a thuiscint."

Dublin Evening Mail, 22 Márta 1901

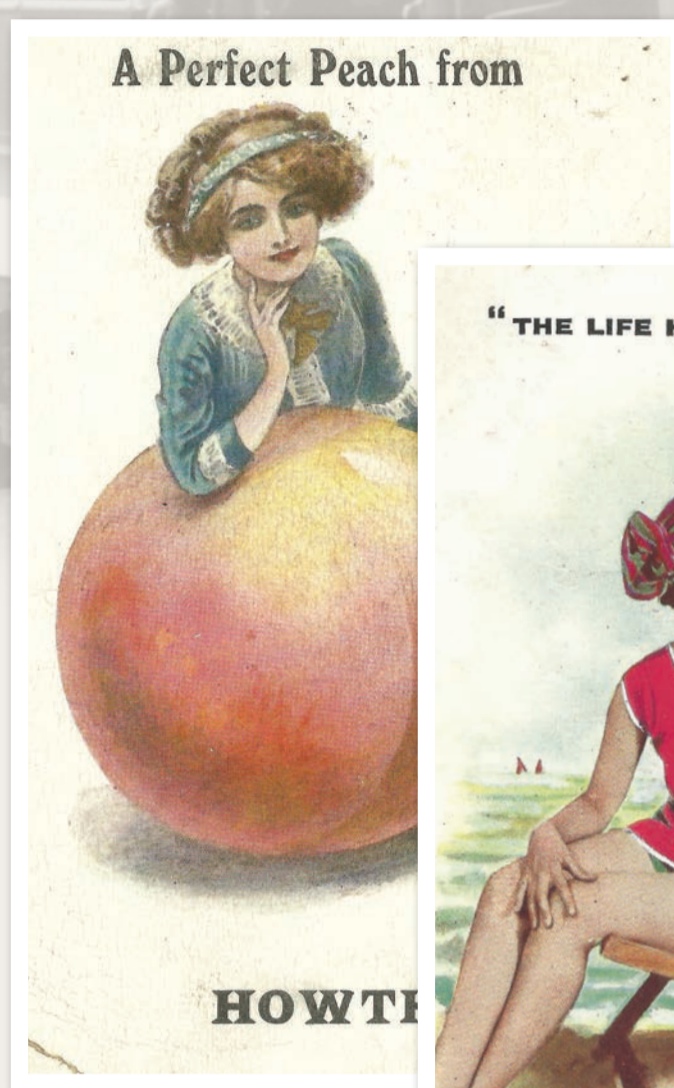
IARNRÓID AGUS TURASÓIREACHT

Bhí iompar rithábhachtach maidir le borradh na turasóireachta baile in Éirinn sa 19ú haois. Bhí claochlú déanta ar Bhré nuair a tháinig an t-iarnród sa bhliain 1854 agus rinne sé aithris ar na hionaid saoire cois farraige Briotanacha sin ar nós Brighton lena phromanáid, botháin snámha, seastáin bhanna agus Folcadáin Tuircis. Thug an rochtain éasca a chheadaigh na hiarnróid agus na tramanna go dtí na hionaid saoire cois farraige agus tuaithe nuafhorbartha isteach ré nua de chuariteoirí lae ina gcónaí sa chathair a d'fhéadfadh taitneamh a bhaint as aer tuaithe nó farraige Bhinn Eadair, Bré agus Dhún Laoghaire anois agus ar aghaidh i gcarr gear go háth na Sceire nó go Cúirt an Phaoraigh.

"Bhí an-ráchairt ar an lán inné. Ba mhór an chabhair agus beannacht é seirbhís tram Bhinn Eadair. Bhí spiorad baile Bhaile Átha Cliath le sonrú go láidir. Is minic a chonaic duine acu an teaghlach ar fad, ón mball ab óige síos go dtí athair an tí, ag iarraidh taitneamh a bhaint as le chéile. Ní lá compordach a bhí ann don amaitéarach uaigneas, ná don fhealsamh a mheasann gurb é an púdar is fearr do leanbh ná púdar gunnaí."

Irish Independent, 17 Bealtaine 1921

Radharc ó thús an fichiú haois ar an Óstán Waverly i Bhinn Éadair. Staidéar Áitiúil agus Cartlann Fhine Gall



Cártaí poist ó thús an fichiú haois ó Bhinn Éadair. Staidéar Áitiúil agus Cartlann Fhine Gall



Óstán Claremont, Evening Irish Times, 17 Iúil 1913. Le caoinchead ó Chartlann Nuachtán na hÉireann

TURASÓIREACHT I MBINN EADAIR

Ab áit saoire é Binn Eadair le fada an lá ag muintir Bhaile Átha Cliath cé nár labhraíodh faoi ar na téarmaí céanna leis na "deirfiúracha níos faiseanta" Deilginis agus Bré. Sa bhliain 1882, tuairiscíodh gur thug an GNR breis agus 5,000 turasóir go Binn Eadair ar an iarnród amháin thar thréimhse cheithre uaire an chloig ar an gCáinín. Bhí sé seo in ainneoin easpa infreastreachtúir turasóireachta mar phromanáid agus léirithe banna. Ba iad garbh garbh an tírdhreacha agus an snámh taitneamhach na príomh-tharraingtí do thurasóirí na linne seo.

Le teacht na dtramanna leictreacha go Binn Eadair, forbraíodh tithíocht, iompar, bóithre agus óstáin nua, rud a thug ar Dillon Cosgrave ina chuid oibre ar Bhaile Átha Cliath Thuaidh i 1931 a thabhairt faoi deara gur ar éigean go n-aithneodh strainséir a thug cuairt ar Bhinn Eadair tar éis daichead bliain é don "áit uaigneach agus bunúsach" a bhí ann tráth.

I mblianta tosaigh an tram, bhain go leor óstáin i mBinn Eadair leas as an dúil seo don turasóireacht lena n-áirítear an Claremont, an St Lawrence, an Royal, an Waverley, an Dalriada agus an Summit. D'oscail Comhlacht Forbartha Turasóireachta na hÉireann Óstán an Golfers (an Strand níos déanaí agus an Marine anois) ag Crois Chill Fhionntain i mí an Mheithimh 1901, áit a raibh ceithre acra de thalamh cois farraige, seomraí tae, seomraí caitheamh tobac, seomraí billiards, seomra tarraingthe na mban, cúirteanna leadóige agus faiche cróice agus rochtain éasca ar Naisc Gailf Ríoga Bhaile Átha Cliath agus ar naisc Chill Fhionntain agus Phort Mearnóg. Ina theannta sin, bhí sé i gceist aige leas a bhaint as an iliomad rothaithe a tháinig go dtí an leithinis trí thae speisialta a thairiscint do rothaithe ar an veeranda. Ba ghné rithábhachtach iad na tramanna leictreacha i bhfógraíocht na n-óstán seo agus an iliomad tithe cónaithe sa cheantar.

Cárta poist ó thús an fichiú haois ar Óstán an Mullach, Bhinn Éadair. Staidéar Áitiúil agus Cartlann Fhine Gall



Óstán Claremont, Binn Éadair ag tús an fichiú haois. Athchóiríodh an óstán mar árasáin 'Howth Lodge' le déanaí. Staidéar Áitiúil agus Cartlann Fhine Gall



libraries.
fingal.ie



TRAMANNA GO DTÍ CNOC BHINN ÉADAIR

1901 - 1959

SLÁN LE TRAMANNA NA CATHRACH

Cé gur tógadh trambhealach Chnoc Bhinn Éadair laistigh de chúpla bliain ó tugadh isteach an teicneolaíocht nua leictreach, bhí dul chun cinn tapa á dhéanamh fós i gcúrsaí iompair agus níorbh fhada gur thosaigh an iomaíocht ón mótarbhus agus ón ngluaisteán príobháideach ag dul i bhfeidhm ar an tseirbhís. Faoi bhlianta na 1920idí, cuireadh tús le líon méadaithe seirbhísí bus i gCathair Bhaile Átha Cliath agus arís eile bhí baint ag an TABÁC lená reáchtáil. Bhí deireadh ré i ndán do na dtramanna leictreacha sa Chathair nuair a chinn an TABÁC sa bhliain 1937 go gcuirfí busanna in áit tramanna ar gach sheirbhís a bhí á reáchtáil acu. Faoi mbliain 1941, d'athraigh an chomhlacht brí an 'T' ina teideal ó 'Tram' go 'Transport'. Agus na sluaite á ghríosú ag Piléar Nelson, d'fhág tram cathrach an TABÁC ar a thuras deiridh go dtí Stáisiún Bhinn Éadair ar an 29 Márta 1941. Chaoin an Evening Herald an chailliúint a bhí ann – “Ba eisean an tram saoire mar a bhí...ní iompar prósach a bhí ann ach carr an tsult ar a bhealach i dtreo na fairsinge lasmuigh...”

DÚNADH

D'ainneoin á úsáid ag mórán mhuintir Bhaile Átha Cliath agus na cuimhní geala a bhí acu air, ní an dóthain leor tráchtá ann riamh ar feadh na bliana chun brabús a dhéanamh don MIT le haghaidh an £113,000 a caithheadh ar thógáil líne Chnoc Bhinn Éadair a aisíoc. Rinne an GNR cinneadh an líne a dhúnadh sa bhliain 1954 ach tugadh cúlú ina leith tar éis uirill ó choiste agóide a mhaigh nach raibh na bóithre i mBinn Éadair oiriúnach do sheirbhís bus a iompar agus go gcuirfeadh an dunadh as go mór do mhórán cónaitheoirí nach raibh gluaisteán acu. Ghlac an MIT le leanúint ar aghaidh leis an tseirbhís ar feadh tréimhse ghairid eile fad is a bhí socruithe á dhéanamh le haghaidh seirbhíse malartaí bus.

Níor mhair an spásas ach go dtí mí Dheireadh Fómhair na bliana 1958, nuair a ghlac CIE seilbh ar sheirbhísí an MIT i bPoblacht na hÉireann agus dheimhnigh siad go mbeidís ag dúnadh trambhealach Chnoc Bhinn Éadair a bhí ag cailleadh £12,000 in aghaidh na bliana ag an am. Ba é an t-aon trambhealach leictreach a bhí fágtha in Éirinn ón mbliain 1954 agus ní fhacathas tram eile ar bith sa tír go dtí gur osclódh an LUAS sa bhliain 2004.

AN LÁ DEIRIDH

Tar éis freastal ar mhuintir Bhaile Átha Cliath ar feadh beagnach 60 bliain, thug tram Chnoc Bhinn Éadair aghaidh ar a thuras deireanach Dé Domhnaigh an 31 Bealtaine 1959. Tháinig na mílte chuig an leithinis an deireadh seachtaine sin chun an deis a thapú turas deireanach amháin a dhéanamh. Bhí roinnt grúpaí díograiseoirí iarnróid tar éis tramanna príobháideacha a chairtfhostú, fiú, chun a gcuid turais a chinntiú dóibh.

Tugadh faoi aistear deiridh an tram go dtí an Cruinniú Mullaigh i dtramcharr Uimh. 9 faoi mhaoirsiú a ghnáthchriú, fear mótaí Christy Hanway agus seoltóir Alfie Reilly.

Bhain suntas leis an turas ar chúis eile. Díreach tar éis dul thar chlochar Stella Maris, chonaic Hanway locht ar an líne a bhí marcáilte le lóchrann dearg stoirme. Bhí ceathrar mac léinn tar éis cúpláil a dhíscríúáil agus bhí ceann de na línte ina suí cúpla orlach os cionn an chinn eile. Toisc nach raibh seans dá laghad ann deisiú tapa a dhéanamh, tháinig an turas deireanach seo chun stad roimh am. Thug colúnaí ón Evening Herald foláireamh don 2,000 duine a bhí ag fanacht in aer fuar na hoíche le teacht an tram chuig an Mullach agus, cé gur rith cuid acu síos na rianta sa dorchadas, d'fhill an chuid is mó acu abhaile le díomá mór orthu.

D'fhill Uimhir 9 go Cill Fhionntain roimh ama, á fháiltú ag na maidhmitheoirí ag pléascadh ar na ráillí agus an tram ag rolladh anuas orthu. Thiomáin líne fhada gluaisteán taobh leis, a gcuid bonnán á séideadh acu, agus bhí na sluaite ag fanacht ar an tram nuair a bhain sé Cros Chill Fhionntain amach ag beagnach a haon a chloig ar mhaidin. Léim roinnt paisinéirí dealraitheacha ar an taobh amuigh den tram chun greim a fháil air agus crochadh uaidh ar a gheábh deiridh. Chan an slua le chéile 'For He's a Jolly Good Fellow' agus thug siad trí gháir do Hanway agus Reilly. Bhí oifigigh an iarnróid agus coimhdeacht Garda ag teastáil chun an tram a chosaint ó shealgairí cuimhneacháin.



Tháinig na mílte chun taisteal ar Thrambhealach Cnoc Binn Éadair ar an lá deiridh, 31ú Bealtaine 1959.

Le caoinchead ó Leabharlann Náisiúnta na hÉireann.



Seasann foireann Trambhealach Chnoc Bhinn Éadair taobh istigh de cheann de na tramcharranna.

Staidéar Áitiúil agus Cartlann Fhine Gall

An lá dár gcionn, tháinig foireann an tram i láthair le haghaidh dualgais i ngaráiste bus CIE i gCluain Tarbh, áit a raibh na busanna á n-ullmhú le haghaidh á gcur in ionad na dtramanna.

“Slán libh, mo chairde, sin a bhfuil i ndiaidh na mílte míle. Le hocht mbliain déag ar dhá scor, le chéile i sult agus i gcrá. Deir buíon áirithe go bhfuilimid caite, róchostasach nó ró-mhall. Ach d'iompraíomar anuas is aníos sibh trí shoinneann is doineann go slán

Téacs comhartha a iompraíodh ar aghaidh agus ar chúil tram Uimh. 9 ar a thuras deiridh, 31 Bealtaine 1959.

AN SCÉAL INA DHIAIDH

Baineadh trambhealach Chnoc Bhinn Éadair chomh sciobtha agus chomh gasta sin gur luaigh roinnt díograiseoirí iarnróid a thug cuairt ar Bhinn Éadair gan ach ceithre bliana tar éis an dúnta gur fhiorbheag a raibh fágtha den líne. Bhí losta Chill Fhionntain tréigthe cheana féin agus bhí trí thram scriosta de chuid líne Chathair Bhaile Átha Cliath agus ina suí lasmuigh faoi na heilimintí. Bhí na ráillí thart ar an gCnoc bainte beagnach go hiomlán faoi mhí Eanáir na bliana 1960 agus bhí startha den seanbhealach á n-athphábháil mar bhóthar. Fiú amháin, bhí an droichead maorga ag trasnú anonn go dtí an stáisiún traenach i mbaile Bhinn Éadair tarraingthe anuas. Cé go mbíonn trácht arís agus arís eile maidir le filleadh na dtramanna ar Bhinn Éadair, tá sé le teacht fós. Ach idir an dá linn, fanann an tram i gcroí go leor dóibh siúd a thaistil thar a chuid ráillí.

Gabhann Staidéir Áitiúil agus Cartlanna Fhine Gall mór-bhuíochas do líon mór na ndaoine a scríobh faoi thramanna agus traenacha Bhinn Éadair, ina measc Jim Kilroy, R. C. Flewitt, Michael J. Hurley agus Michael Corcoran.

libraries.
fingal.ie



TRAMANNA GO DTÍ CNOC BHINN ÉADAIR

1901 - 1959



1. STÁISIÚN TRAEINACH CHILL FHIONNTAIN

D'fhág an tramanna cró na gcarraistí agus thaisil siad síos líne gearr sular thrasnaigh siad an bóthar anonn go dtí Stáisiún Iarnróid Chill Fhionntain, áit a mbeadh an tram ag fanacht leis na paisinéirí ón gcathair. Agus na paisinéirí ar bord, d'fhág an tram an stáisiún agus thrasnaigh sé siar anonn go dtí an taobh deas de Bhóthar an Stáisiúin, áit a raibh balla á chosaint ón ngnáth-thrácht mótar. Tógadh Stáisiún Chill Fhionntain thart ar an mbliain 1846 agus tá teach bríci dearga Mháistir an Stáisiúin fós ann mar áit chónaithe phríobháideach.



2. CROS CHILL FHIONNTAIN

Tháinig an tram ansin go dtí Cros Chill Fhionntain, os comhair a bhfuil anois Óstán na Mara (The Marine Hotel) ach arbh é Óstán na nGalfairí (The Golfers' Hotel) mar ainm aige tráth. Anseo chuaigh tramanna Chnoc Bhinn Éadair trasna ráillí thramanna na cathrach a lean ar aghaidh ar an mbealach níos díri agus níos réidhe go dtí baile Bhinn Éadair. Níor tháinig an dá chóras éagsúil tram le chéile agus b'éigean do thramanna an Chnoic cóstáil tríd an mbriseadh i soláthar na cumhachta. Gabhal gnóthach a bhí anseo agus chaitheadh an fear mótar a bheith cúramach ionas nach dtarlódh tuairt.



3. BÓTHAR NA TRÁ

Ag fágáil an óstáin ina dhiaidh, lean an tram anois feadh Bóthar na Trá. Nuair a osclaíodh an trambhealach sa bhliain 1901, is beag teach a bhí ar an stair seo agus ba shin é an chuid ba nochta den líne, ag leanúint balla íseal na farraige go teann. Insíonn Jim Kilroy i leith conas mar a bhriseadh an fharráige thar an mballa le linn aimsir ghairbh agus go gcaithfeadh an tiománaí dul ar foscadh gairid suas staighre an tram chun fluachadh a sheachaint.



4. DIMÉIN BHINN ÉADAIR

Chuaigh an tram thar Eaglais agus Tobar ársa Fhionntain anseo. Bheadh an reilig nua-aimseartha, a d'fhás aníos timpeall ar an seanshuíomh seo, fós dírithe go mór ar fhothrach na heaglaise sa bhliain 1901. D'fhéadadh cuairteoirí ar mhian leo Cromleac mór ársa Bhinn Éadair a fheiceáil tuirlingt ag an stad seo agus dreapadh suas an Chnoic.



5. NAOMH FIONNTAIN

Dhruid an tram i ngar do Chnoc Shíol Mháirtain anseo, le claonadh na líne ag dul i méid de réir a chéile. D'fhreastail an stad seo ar Chlub Gailf Bhinn Éadair a bunaíodh sa bhliain 1916.

CUAN BHINN ÉADAIR



11. STÁISIÚN TRAEINACH BHINN ÉADAIR

Tháinig an tram isteach faoi dheireadh i mbaile Bhinn Éadair os comhair an stáisiúin traenach trí dhroichead iarainn dathúil, a raibh seacht gcolún ornáideacha mar thaca leis. Bhuail seirbhís an Chnoic seirbhís CTABÁC (DUTC) arís anseo san áit ina raibh tramanna na cáthrach ag dul faoin droichead. Thug fána réidh na tramlíne na tramanna síos go dtí an leibhéal céanna le ráillí an stáisiúin traenach, áit ar cuireadh ardán ar leith ar fáil do sheirbhís Chnoc Bhinn Éadair. Baineadh an droichead go tapa i ndiaidh dúnadh an tram leictirigh.



9. AN MULLACH

Lean an tram ar aghaidh go dtí stáisiún an Mhullaigh ar airde 365 troigh. Bhí roinnt foirgneamh anseo, ina measc foscadh feithimh mór adhmaid, oifig beartán, siopa milseán agus teach ceallra beag a tógadh chun feidhmíú mar stáisiún treisithe chun a chinntiú nach raibh aon laghdú ar an sruth agus iad ag barr an chnoic. Dúnadh an teach ceallra seo sa bhliain 1934 agus is áit chónaithe phríobháideach anois é.

Bhí fonn ar an MIT bia agus deoch a chur ar fáil ag an Mullach mar gurbh buaicpointe na líne é do mhórán na dturasóirí. Ní raibh ach ollphuball ar fáil sa chéad bhliain ach tógadh paillíun tae ina dhiaidh sin i bpáirc in aice leis an líne, ina raibh sólaistí éadrom ar fáil le linn míonna na tsamhraidh agus bannaí ag seinm tráthnóna Dé Domhnaigh. Níor éirigh leis an bpaillíun, áfach. Ar an gcéad dul síos, dhiúltaigh Iarla Bhinn Éadair, úinéir na páirce, cead a thabhairt alcól a dhíol sa phaillíun agus, ansin, dódh é sa bhliain 1918 agus níor atógadh riamh é. Ina ionad, rinneadh freastal ar go leor turasóirí i dteach tábhairne The Summit Inn (Ósta an Mhullaigh) in aice láimhe atá fós ag feidhmíú sa lá inniu ann. Go deimhin, nuair a bhí an Summit Inn and Hotel á ndíol sa bhliain 1914, mhaigh an fógra ina leith as an mbrabús neamhghnách mór a bhí ag baint leo.



8. STELLA MARIS

Rith an tram trasna an bóthair ag Clochar Stella Maris sular lean sé ar aghaidh arís ar a chonair féin. Tógadh tarbhealach ollmhór cloiche anseo chun cosc a chur ar phaisinéirí ar an deic uachtarach breathnú ar fhearrann an chlochair. Tá an tarbhealach seo i bhfeidhm fós inniu agus tá na lúdraigh a bhíodh ag geata an trambhealaigh fós ceangailte den bhalla. Is dócha gurbh é seo an stair ba dheaca i dtógáil an trambhealaigh.



7. OIFIG PHOIST DHÚN CRIOFAINN

D'fhág an tram an bóthar anseo agus lean sé a chonair ar leith féin. Ón áit seo, bhí radharc iontach ag paisinéirí ar bharr an tram ar Chuan Bhaile Átha Cliath. I ndiaidh dúnadh an trambhealaigh sa bhliain 1959, rinneadh an stair seo a athphábháil agus is cuid de Bhóthar Charraige Bhreac anois í.



6. AN CNOC LOM

Ar feadh na staire seo den líne, chuaigh an tram thar an áit ar a dtugtaí an 'Somali Village' (An Chráig Shomálach) go háitiúil – forbairt tithíochta ar fhána gearr a tógadh tar éis don tógálaí a bheith spreagtha ag tithe ar chosa taca Somálacha a bhí ar taispeánt ag Taispeántas Idirnáisiúnta na hÉireann sa bhliain 1907. Níos faide suas an líne, bhí stad iarratas na Carraige Dearga, áit a raibh an-tóir uirthi ag cuairteoirí mar ionad snámha.

TEACH SOLAIS DHÚN CRIOFAINN

Leithinis Bhinn Éadair

CAD A THARLA DO NA TRAMCHARRANNA?

- Uimh. 1** Díchoimeáilte.
- Uimh. 2** Caomhnaithe ag Músaem Iarnróid California Theas.
- Uimh. 3** Stóráilte i nGrúdlann Gheata San Séamas go dtí an bhliain 1965 agus díchoimeáilte ansin.
- Uimh. 4** Caomhnaithe ag Iarsmalann Iompair Uladh.
- Uimh. 5** Tarraingthe as seirbhís sa bhliain 1957 agus díchoimeáilte níos déanaí.
- Uimh. 6** An corp díchoimeáilte agus na páirteanna faighte ag Músaem Náisiúnta na dTrambhealaí ag Crich, Sasana.

- Uimh. 7** Díchoimeáilte..
- Uimh. 8** Tarraingthe siar ó sheirbhís i 1957 agus níos déanaí scortha.
- Uimh. 9** Arna athchóiriú ag Jim Kilroy agus a fhoireann agus caomhnaithe ag an Iarsmalann Náisiúnta Iompair, Diméin Bhinn Éadair.
- Uimh. 10** Arna chaomhnú ag an Músaem Trambhealaí Náisiúnta ag Crich, Sasana.
- Uimh. 11** Stóráilte i nGrúdlann Gheata San Séamas go dtí an bhliain 1965 agus díchoimeáilte ansin.

libraries.
fingal.ie

