



Ardal Pwllheli a'r Môr

Rhyw berthynas manteisio ar ei gilydd fu rhwng y môr â Phwllheli ar hyd y canrifoedd o ddyddiau'r dreflan fach gynnar a sefydlodd ar gyrion y Gors tan heddiw. Yno roedd pwll o ddŵr y môr a roddodd inni'r enw Pwllheli. Rhyw hanner milltir allan i'r môr roedd ynys, Carreg yr Imbyll, ac yn llawer iawn mwy nag ydyw erbyn hyn. Yn raddol tyfodd y Dwnan, y twyni tywod sydd i'w gweld heddiw, gyda bwlch ynddi lle llifai afonydd Penrhos, Rhyd Hir ac Erch trwyddo i'r môr.

Ar lanw gallai'r pysgotwyr hwylio allan i'r môr mawr. Er bod y gymdeithas yn hunangynhaliol i bob pwrpas galwai llongau 'o bell' yn cario nwyddau. Manteisiodd Llŷn ac Eifonydd ar y cyfle i allforio cynnyrch ac felly datblygodd Pwllheli. Enillodd y trigolion yr enw o fod yn croesawus i smyglwyr ac mae adroddiad eu bod yn gwerthu caws a menynt iddynt 'yn afon Porthelly' yn 1626.

Tyfodd y galw am gludiant, ac roedd trafndiaeth ar fôr yn llawer hwylydach nag ar dir. Yng nghanol y 18fedG a hyd yn oed cyn hynny tyfodd y gwaith o adeiladu llongau o gwmpas traeth y dref. Dyna ble mae'r Traeth heddiw.

Datblygodd y diwydiant hwn a chafodd dros 400 o longau eu hadeiladu yn yr ierdydd cychod.

Bu Pwllheli'n borthladd pysgota penwaig o bwys ond pan fyddai prinder pysgod mewn mannau eraill ymwelai pysgotwyr Ynys Manaw a'r 'Hoilacs' â'r bae.

Cymryd tir oddi ar y môr a wnaed yn nechrau'r 19eddG wrth godi'r cobiau a rhoi i Bwllheli ei siâp presennol gan ychwanegu yn arw ato. Ar y tir hwn cafodd tai eu hadeiladu wedyn. Aed ati i adeiladu'r harbwr yn nechrau'r 20fedG ond ni fu'n harbwr llwyddiannus.

Datblygodd y diddordeb mewn hwylio a daeth Pwllheli yn un o'r prif ganolfannau.

Yn 1993 cafodd y marina yng nghwr Trwyn Glan y Don ei adeiladu ac yma mae Academi Hwyllo Genedlaethol Cymru yno. Achub cychod pleser y bydd y bad achub bellach.

Mae'n bosibl y bydd bygythiad o gyfeiriad y môr o ganlyniad i gynhesu byd eang ac mae astudiaeth sut y gellir paratoi at hyn yn digwydd yn Mhwllheli – un o dair yng Nghymru. Pe bai'r môr yn codi a dim paratoad ar gyfer hynny byddai rhan helaeth o Bwllheli o dan y dŵr a'r dref yn dychwelyd i'r un maint ag yr oedd hi ganrifoedd yn ôl.



Masnachu yn Llŷn



Roedd galw am wartheg Llŷn a chrwydrai'r porthmyn ymhell i'r marchnoedd mawrion gan ddilyn ffyrdd y porthymyn. Câl anifeiliaid Llŷn eu casglu yn Sarn Mellteyrn, Botwnnog, neu yn Llanengan a Llangian a'u cerdded trwy Rydyclafdy ac Efailnewydd i'r Ffôr gan osgoi corsdir Pwllheli. Byddent yn cyfarfod eraill a ddeuai o gyfeiriad Nefyn. Yn Efailnewydd câl'r gwartheg eu pedoli ar gyfer eu cerdded ar ffyrdd caletach.

Llawer hwylusach yn aml fyddai cludiant ar y môr. Byddai trigolion Enlli yn fwy cyfarwydd yn aml â dinas Lerpwl na rhai o ardaloedd cyfagos Llŷn. Mae sôn am ferch ifanc o Uwchmynydd yn casglu wyau o gwmpas yr ardal ac yn mynd â hwy ar slŵp o Aberdaron i'w gwerthu yn Lerpwl.

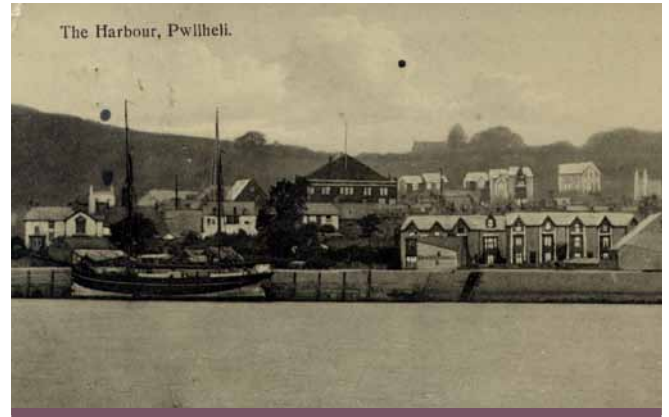
Cyn i'r ffordd dyrpeg o Borthdinllaen i Foduan a'r ffordd sy'n fforchio i Bwllheli ac i gyfeiriad Porthmadog gael eu hadeiladu yn nechrau'r 19edG roedd teithio ar y tir yn orchwyl anodd iawn. Cafodd y ffordd dyrpeg o Lanbedrog i Bwllheli ei hadeiladu yn 1824.

Llwybrau troed a chefnffyrdd i drol a mul yn unig fyddai yn Llŷn er doedd fawr o angen crwydro ymhell gan fod ffeiriau yn Aberdaron, Sarn, Nefyn a Phwllheli. Yno câl cynnyrch y fferm eu gwerthu, câl gweision a morynion eu cyflogi a byddai'r stondinau llestri a fferins ffair yn boblogaidd.

Deuai'r llongau masnach mwyaf i borthladd Pwllheli, prif borthladd arfordir de Llŷn. Datblygodd harbwr Porthdinllaen ar arfordir y gogledd. Gallai llongau glo a chalc ddadlwytho ar draethau Abersoch a Llanbedrog fel ar draethau eraill. Yno byddai'r masnachwyr, y cariwywr a'r ffermwyr lleol yn aros amdanynt.

Ond roedd prysurdeb yn y porthladdoedd bach hefyd, e.e. ym Mhorth Ysgaden, Porth Colmon, Porth Ferin.

Pwllheli – Mewnforio



Roedd Llŷn i raddau helaeth iawn yn hunangynhaliol a dim ond nwyddau megis baco, gwin, pupur, siwgr a halen gâi eu mewnforio yn wreiddiol.

Yn 1378 cawn sôn am fewnforio gwin i Bwllheli pan ddaeth dwy long yma. Daeth dwy long o Ffrainc efo gwin o Bortiwgal i 'Porth Helly' yn 1520-1 ac mae Morris Dwyfach mewn cywydd yn canmol y gwin. O Ddinbych y Pysgod deuai llwythi o frag a glo yn niwedd y ganrif. Er bod ffermwyr Llŷn fel arfer yn gallu allforio eu cynnyrch bu'n rhaid mewnforio gwenith a rhyg i Bwllheli o Aberdaugleddau yn 1593.

Deuai nwyddau anghyfreithlon i'r lan, ac yn gynnar yn y 17egG cafodd pobl Pwllheli eu cyhuddo o fod 'yn noddwyr a chynorthwyr i ladron môr'.

Fel y datblygodd diwydiant adeiladu llongau cynyddodd y galw am goed, derw yn arbennig, a bu'n rhaid eu mewnforio o Feirionnydd ac yna o Quebec. Byddai seiri coed hefyd yn mewnforio coed ar gyfer eu busnes eu hunain.

Glo a chwlm fyddai prif fewnforion yr hydref. Lluch glo oedd cwlm wedi'i gymysgu â chlai a châl ei ddefnyddio fel tanwydd rhad neu ei gymysgu â chalc i felysu'r pridd. Roedd odyn galch yn y Traeth a chael ei gario yma fel balast fyddai'r calch. Yn 1680 daeth llwyth o wartheg yma o Ddulun

Deuai llongau â llwythi cymysg o haearn, cerrig melin, llestri pridd, sebon a baco gan alw ar eu taith mewn porthladdoedd eraill ym Mae Ceredigion.

Wrth i'r fasnach mewnforio dyfu datblygai'r busnesau, y ffeiriau, marchnadoedd, a chynyddodd y crefftwyr o bob math yn eu sgil.

Câl Pwllheli ei ystyried yn un o bedwar prif borthladd Cymru yn 1792. Roedd y gymdogaeth yn ddibynnol ar y môr cyn dyfodiad y trên i Bwllheli a gwella'r ffyrdd. Yna dirywio wnaeth y mewnforio. Wrth i gystadleuaeth ddatblygu byddai'n rhaid cael nwyddau i'r farchnad yn sydyn ac roedd yn haws gwneud hynny dros y tir.



Allforio o Bwllheli



Maen lasbis o Chwarel Carreg, Aberdaron ar ei ffordd o Bwllheli

Cynnyrch fferm, yn cynnwys menyn, wyau, ieir, caws, cig moch, gwlan a chwyn fyddai prif allforion Pwllheli fel pob porthladd arall yn Llŷn. Yn 1541 cafodd pedwar pecyn o frethyn ei allforio oddi yma hefyd.

Dywed Hyde-Hall fod gwell graen ar farchnata ym Mhwllheli nag unman arall yn Sir Gaernarfon ar ddechrau'r 19egG.

Byddai rhai ffermwyr yn ceisio allforio eu cynnyrch, hyd yn oed ar adegau o brinder. Ceisiodd y llong Blackbird yn 1751 adael yr harbwr efo llwyth o haidd, rhyg a thatws pan ymosododd tyrfa newynog y dref arni.

Bu cyfnodau yn y 18fedG pan oedd allforio penwaig, cochion a gwynion yn cyfrannu'n sylweddol at yr economi lleol. Yn ysbeidiol y deuai heigiau ohonynt i'r bae ac anodd fyddai cynllunio a sicrhau bod cyflenwad digonol o halen ar gael i'w halltu. Yn gynnar yn 19egG cafodd mwyn plwm ei allforio o Benrhyn Du i Bwllheli ond ni fu llawer o fri ar hynny.

Yn ystod diwedd y 19egG a blynyddoedd cynnar y 20edG cafodd sets o chwarel Carreg yr Imbyll eu cario mewn llongau cyn belled â'r Unol Daleithiau.

Er mai Porthmadog oedd prif borthladd allforio llechi ym Mhwllheli y cafodd llawer o'r llongau eu hadeiladu a morwyr y dref fyddai'n eu hwylio. Yn wir roedd morwyr Pwllheli ac Abermaw yn arloesol ym maes allforio llechi cyn bodolaeth Porthmadog.

Dadlwytho ar y traeth



Byddai glo a chalch yn cael ei ddadlwytho ar y traeth yn Llanbedrog ac Abersoch.

Mantais fawr i ffermwyr a masnachwyr glo yr ardal oedd gallu mynd â'u troliau ar y traeth i nôl eu llwythi. Fel hyn y câi llongau eu dadlwytho hefyd ym Mhorthdinllaen, ac Aberdaron.

'Llong gestog yn dadlwytho glo

yn sych ar dywod,

a throliau wrthi yn eu tro

a mwy yn dyfod.'

J Glyn Davies

Byddai'n rhaid amseru'n ofalus gan sicrhau bod y llongau hwyliu yn dod i mewn ar lanw. Ar rai traethau byddai 'Carreg y Ring'– craig â dolen ar ei phen fel yr un ar draeth Aberdaron, er mwyn clymu y llong wrthi. Ar y distyll câi'r

llongau eu dadlwytho a bydda'r troliau'n barod ar y traeth i gymryd y nwyddau. Yna byddai'r llong yn gadael yn hwylyd ar y gorlanw.

Mae adfeilion ierdydd glo Abersoch (SH 31522692) i'w gweld ar y cwrs golff ger Traeth Lleferin. Ym Mhorthdinllaen roedd glanfeydd a storfeydd yn y Bwlch (SH28224084).

Ym Mhorth Ysgaden, Porth Colmon a Phorth Ferin roedd ierdydd yn y porth a deuai'r llongau i mewn yn agos atynt.

Pan ddiplannodd y dreth ar y glo yn 1813 cynyddodd y mewnfario. Deuai llongau'n gyson o'r meysydd glo a pharhaodd y Maggie Purvis a'r Tryfan i gludo glo hyd ddechrau'r Ail Ryfel Byd i Bothdinllaen a Phorth Ysgaden.



Mae olion odynnau calch yn gyffredin ar yr arfordir yn dyst o werth calch i felysu'r tir neu i baratoi mortar. Mae enwau fel Cae'r Odyn yr un mor gyffredin. Roedd un yn Llanbedrog yng ngogledd y traeth yn agos i Blas Glyn y Weddw.

Roedd 'sôp-wast' a ddeuai yma'n falast o'r lwerddon yn wrtaith effeithiol a hwnnw'n boblogaidd gan y ffermwyr. Yn gymysg ag ef byddai carthion siopau Dulyn a thyrchai plant yr ardal ynddo i chwilio am drysorau.

Pysgota



Bu pysgota'n bwysig ym Mhwhllheli ar hyd y canrifoedd. Yn y 13egG roedd mwy o rwydi yma nag o gychod sy'n awgrymu y byddent yn pysgota trwy dynnu rhwydi ar hyd y traeth yn ogystal â defnyddio cychod.

Yn ysbeidiol y deuai'r heigiau penwaig i fae Pwllheli. Un diwrnod yn Nhachwedd 1848 cafodd dros 8,000 o benwaig eu dal gan un cwch.

Yn yr haf mecryll gâi eu dal ond yn ysbeidiol y deuai'r heigiau hyn hefyd. Yn 1860 roedd gormodedd a bu'n rhaid i'r pysgotwyr eu rhannu am ddim. Ond yna cawsant dymor gwael yn 1878 a bu'n rhaid agor cronfa yn y dref i gynnal y teuluoedd oedd yn dioddef.

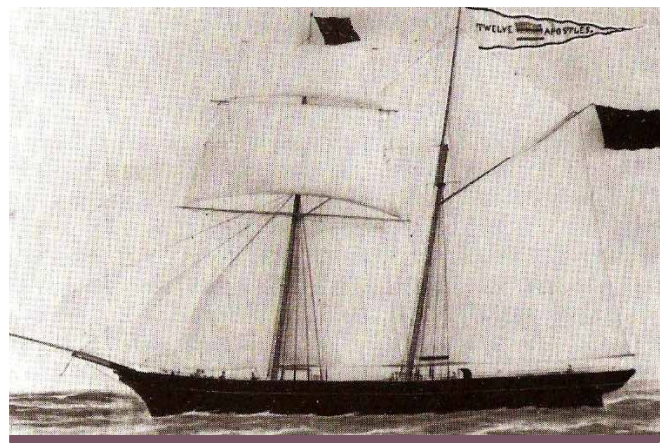
Roedd galw mawr am lymeirch Pwllheli ac yng nghanol y 19egG roedd 17 cwch yn brysur yn eu dal. Daeth pysgotwyr Jersey i wybod am hyn a daethant i fae Ceredigion i bysgota. Ond roeddent yn anodd i'w codi o waelod y môr; llawer gwell aros am storm pan gaent eu golchi i'r lan.

Pan ddaeth galw o drefi mawr gogledd Lloegr am bysgod ymwelai cychod o Gilgwri â'r bae yng nghanol y 19egG a byddai gwrthdaro wrth iddynt ddwyn bywoliaeth y pysgotwyr lleol. Rhyw 15 cwch oedd ym Mhwhllheli yr adeg hynny. Cychod bach oeddent, anaddas i fentro allan i fôr stormus, mor wahanol i gychod mawr Hoyleake a'u pysgotwyr profiadol.

Deuai gwŷr Ynys Manaw yma ac yn 1880 bu 400 ohonynt ym Mhwhllheli. Roeddent nhw'n grefyddol iawn. Doeddent nhw byth yn pysgota ar y Sul ond byddent yn ymweld ag eglwys Abererch i dalu gwrogaeth i un o'u harwyr, sef Rhydderch Hael, a fu'n frenin yn yr Hen Ogledd yn y 6edG.

Dirywio wnaeth y diwydiant pysgota yn rhannol oherwydd y gorbysgota gan y cychod tramor. Bellach prin iawn yw'r pysgotwyr sy'n llawn-amser.

Llongau Pwllheli



'Twelve Apostles'

Roedd Pwllheli yn ei ddydd yn ganolfan adeiladu llongau o bwys. Rhwng 1759 a 1878 cafodd dros 400 o longau eu hadeiladu yma yn amrywio o sgwners, brigs, smacs a barcs. Roeddent yn abl iawn i gario llwythi o lechi wedi'u pacio'n dynn i borthladdoedd Ewrop a choed, pysgod penfras neu ffosffad o bellafodd byd.

Un o'r llongau hwyliu lluniaidd ac abl iawn i gario llechi a adeiladwyd yn 1876 oedd Theda, sgwner tri mast 150 tunnell. Cychwynnodd hon o Borthmadog efo llwyth o lechi i Harburg, ar yr afon Elbe. Ond nid llechi yn unig a gariai gan iddi yn ystod y fordaith faith hon, rhwng Ewrop a Gogledd America, gario halen, pysgod penfras, india corn a ffa. Arbenigrwydd y daith honno yn 1889 oedd iddi dorri record, sy'n sefyll hyd heddiw, i long hwyliu wrth groesi'r lwyrydd o Newfoundland i Gibraltar mewn 12 niwrnod

Roedd 'Gwen Evans' a lanswyd o'r Gadlys 1842 yn cael ei hysbysebu fel llong foethus allai gario ymfudwyr a'r Ancient Briton yn un a hwyliu i Awstralia. Doedd unman yn ddiethr i longwyr Pwllheli a phorthladdoedd pella'r byd yn rhan naturiol o sgwrs plant yr ardal.

Bu'r 'Twelve Apostles' gyda'r Apostol Paul yn flaen ddelw arni yn cario llechi am ddeugain mlynedd. Dyna'r oedd hi wedi bod yn ei wneud yn 1898 wrth ddychwelyd adref i fyny Bae Ceredigion mewn anferth o storm. Wrth iddi



wawrio sylwodd y capten ei bod yn mynd am Borth Neigwl. Doedd dim amdani ond ceisio'i rhedeg i'r traeth er mwyn diogelu'r llongwyr a'r llong. Fe ddaeth i'r lan ond er iddi ddrillio cafodd y criw eu hachub.

Yng nghanol y 19egG cafodd Clybiau Yswirio eu ffurfio'n lleol. Roedd Nefyn yn amlwg iawn yn y datblygiad hwn ac enw un oedd Pwllheli and Nefyn Mutual Marine Insurance Society. Perchnogion llongau, eu capteiniaid, gwŷr busnes lleol a ffermwyr fyddai'r cyfarwyddwyr a bu'r mentrau hyn yn fendith fawr i'r diwydiant llongau.

Yn 1862 cafodd llong fwyaf Pwllheli ei hadeiladu. Roedd yn 693 tonnell a'i pherchennog oedd Hugh Pugh y bancar. Cafodd ei henwi ar ôl ei wraig yn Margaret Pugh. Bu ar sawl taith i San Fransisco, Rangoon a Bombay.

Yn ystod ail hanner y 19egG doedd dim cymaint o alw am longau hwyliu wrth i'r llongau ager eu disodli. Yna daeth y trê'n i Bwllheli ac roedd safon y ffyrdd yn gwella. Gorffennodd y busnes adeiladu llongau ac ni wnaed defnydd llawn o'r Harbwr newydd chwaith.

Capteiniaid a Morwyr



Uchelgais hogia Pwllheli oedd 'mynd i'r môr' a mynd fydden nhw ar longau lleol yn 13 oed fel cogyddion heb fod yn ymwybodol o'r peryglon a'u hwynebai. Llwyddai llawer ohonynt i wella eu byd a hyd yn oed dod yn gapteiniaid, heb unrhyw gymhwyster ar wahân i brofiad, a phrin oedd eu gwybodaeth ffurfiol o forwriaeth. Ond yng nghanol y 18fedG roedd disgwyl i forwr uchelgeisiol fynychu Ysgol Forwrol ac yna ennill tystysgrif neu 'dicad capten'. Yn wir ni fyddai'r Clybiau Yswiriant yn fodlon cymryd llong pe na bai ei chapten yn meddu ar dystysgrif gydnabyddedig.

Roedd cyflogau llongwyr y glannau yn uwch na'r rhai a hwyliai'r moroedd mawr. Byddai'r gwaith yn galetach –

llwytho a dadlwytho'r llong yn amlach, er byddai mwy o gyfleon i wario ar y lan a chaent lai o wyliau. Hefyd roedd y peryglon yn niferus a llongddrylliadau yn fwy cyffredin nag ar y cefnforoedd. Ar y llaw arall byddai llongwyr y môr mawr oddi cartref am fisoedd lawr a doedd fawr o obaith iddynt gael eu hachub pe digwyddai unrhyw anhap.

Mae cerrig beddi i gapteiniaid gollwyd neu a fu farw o ganlyniad i salwch tramor i'w gweld ym Mynwent Deneio. Prin yw'r cerrig i goffâu morwyr gan na allai llawer o'u teuluoedd fforddio hynny. Roedd math o yswiriant yn bodoli ar fywydau'r capteiniaid ond doedd dim byd tebyg ar gyfer teuluoedd y morwyr.

Roedd amryw o'r capteiniaid yn grefyddol iawn a'r arferiad oedd cynnal gwasanaeth neu Ysgol Sul ar fwrdd llong pan fyddai wedi docio. Gwnâi Capten Hugh Hughes, Gellidara, Penrhos hyn y ddeddfol ar ei long 'Eagle'. Codai faner arni, y 'Bethel Flag' i ddynodi hynny. Yn 1843 roedd dros 50 o longau o Gymru efo'i gilydd yn harbwr Falmouth ac aeth dros 300 o longwyr i wrando ar Capten Hugh Hughes yn pregethu. Wedi ymddeol o'r môr daeth yn Weinidog a mynnu mai Bethel fyddai enw capel newydd Penrhos.

Llongddrylliadau Plas Heli



Yn wahanol i arfordir gogledd Llŷn mae'r de yn dywodlyd gyda'i elltydd meddal a thwyni tywod. Rhedeg ar y traethau wnâi'r llongau âi i drafferthion ac yn aml iawn byddent yn colli eu hangorion ar ôl mynd i lochesu i'r 'Roads' sydd rhwng Ynysoedd Tudwal a'r tir mawr. Dyna ddigwyddodd pan drodd y gwynt a chwythu tair llong ar Draeth Abererch yn 1843.

Yn yr un storm penderfynodd capten llong y Mary Elizabeth o Bwllheli droi'n ôl wrth fynd i Abergwaun er mwyn cysgodi yn y 'Roads'. Roedd hi'n storm enbydus, y criw o bedwar wedi diffygio'n llwyr ac yn wir bu farw'r pedwar. Doedd dim modd cael cysgod yn unman. Capten David Morris oedd yn unig ar ôl a'r cyfan y gallai ei wneud oedd rhwymo ei hun i'r



mast a gadael y llong ar drugaredd y gwynt. Cafodd y llong ei chwythu i'r dwyrain a rhywsut neu'i gilydd glaniodd ar draeth Dyffryn Ardudwy. Doedd y llong ei hun fawr gwaeth ac aed â hi yn ôl gyda'i llwyth o lechi i Gei Rhiwbryfdir, Porthmadog lle'r oedd wedi'i llwytho.

Prysuodd gogledd Bae Ceredigion hefyd pan agorodd y chwareli llechi yn ardal Ffestiniog. Hwyliai llongau'n gyson o Borthmadog ond doedd dim modd iddynt weld golau Enlli. O ganlyniad cafodd goleudy ei godi ar Ynys Tudwal yn 1877.

Derbyniodd dynion o Bwllheli, dan arweiniad Hugh Williams o Benmount, glod am eu harwriaeth yn dod â'r barc, Lady Douglas i ddiogelwch yn 1834 ar draeth Abererch. Roedd anturiaeth Lady Douglas wedi cychwyn ddyddiau ynghynt pan sylwodd John Williams (Brenin Enlli) a'i gyd-rwyfwr fod y llong mewn trybini. Aeth John Williams ar ei bwrdd a'i hwyllo i ddiogelwch y 'Roads'. Ond amharod oedd ei chapten i gydnabod gwybodaeth a phrofiad morwyr lleol ac i gyfaddef eu bod mewn unrhyw drafferth. Torri'n rhydd wnaeth hi wedyn yn y 'Roads' ac yna bu'n rhaid iddynt adael i wŷr lleol ei hwyllo i ddiogelwch.

Y bwgan mawr i longau allan yn y bae ydi Sarn Badrig a'i ddŵr bas ar ddistyll. Cafodd dros 30 o longau eu dryllio ar ei chreigiau a sawl tro y bu galw ar fad achub Pwllheli i fynd allan i'w cynorthwyo.

Smyglo Lleol



Câi smyglwyr groeso mawr ym Mhwllheli. Byddai busnesau yn manteisio drwy dderbyn cyflenwad o haearn, sbeisys, gwirodydd, baco a halen. Byddai'r cynnyrch wedi ei ddadlwytho yng nghilfachau diarffordd Llŷn.

Yn 1783/4 dywedodd swyddog fod smyglwyr wedi gwerthu cymaint â gwerth £16,000 o de, brandi, gwin, a jin mewn blwyddyn yn yr ardal.

Yn ôl y sôn yn 17egG roedd pobl Pwllheli yn 'noddwyr a chynorthwyyr i forladron'.

Cafodd cutter sef y Cyllid ei hanfon yno – llong fechan gyflym i warchod y llongau rhag y smyglwyr ym Mhwllheli. Ond yn ôl Sgweiar Nanhoron '*She is as much use as if she was stationed at Charing Cross*', wedi i sgwner o Guernsey ddadlwytho llwyth o jin, brandi, sidan a the ym Mhorth Neigwl. Yn 1751 glaniodd cymaint â 18 o smyglwr ym Mhwllheli.

Nid nwyddau drudion prin yn unig ddeuai i'r lan yn anghyfreithlon ond anghenion fel halen a glo. Gwelodd un o'r swyddogion yn y dref drol a llwyth o lo arni yn mynd trwy'r stryd ganol nos yn 1763. Yn y man cyfaddefodd capten 'Peggy' mai ef fu'n gyfrifol am ei gario o'i long i iard lo Thomas Samuel.

Yn 1796 glaniodd deunaw smyglwr a chael rhwydd hynt gwneud fel y mynnent yn y dref. Er i filwyr ar geffylau gael eu hanfon, ond cyndyn iawn oeddent i ymyrryd â hwy fel rheol am fod ganddynt well arfau a'u bod yn fwy niferus.

Ceisai swyddogion y Cyllid eu rheoli ond roeddent yn aml yn rhy gyfrwys. Yn 1791 aeth y swyddogion ar fwrdd llong yn yr harbwr i'w harchwilio ond o fewn dim cawsant eu carcharu mewn caban am oriau. Erbyn iddynt gael eu rhyddhau roedd y smyglwyr wedi dadlwytho'r llwyth o faco a jin ac roedd y prynwyr a'u troliau wedi hen ddiflannu.

Roedd llongau yn gallu glanio fwy neu lai ble y mynnent yn ardal Pwllheli. Ond tua chanol y 18edG byddai'r llongau hyn yn glanio yng nghyffiniau Pen Cob heddiw a gwaelod Stryd Penlan lle cafodd tŷ tollau ei godi. Yr enw Saesneg ar Stryd Llygod ydi Custom House Square.

Smyglo



Gyda'r holl gilfachau roedd y rhan hwn o arfordir Llŷn yn ddelfrydol i smyglwyr a cheir sawl hanes difyr am anturiaethau trigolion yr ardal.

Prynu nwyddau'n rhad trwy osgoi talu treth yw'r rheswm dros smyglo. Roedd ar ei gryfaf yn y 18fed a'r 19fedG



pan oedd Coron Lloegr a'i llynges yn ymestyn ffiniau'r Ymherodraeth Brydeinig. Byddai'n codi cyllid trwy osod trethi afresymol ar nwyddau: ar sbeisys, gwirodydd a baco'r cyfoethog ac ar halen, sebon a chanhwyllau'r teuluoedd cyffredin.

Roedd halen yn gwbl angenrheidiol cyn dyddiau'r rhewgell i halltu cigoedd, menyng a phenwaig. Yn nechrau'r 19egG costiai halen geiniog y pwys yn yr Iwerddon ond yma roedd tair ceiniog o dreth yn ychwanegol. Câi ei smyglo i Llyn a'i werthu yn ddi-dreth am ddwy geiniog.

Swyddogion y Cyllid ('seismyn') fyddai'n casglu'r trethi ym mhorthladdoedd Porthdinllaen a Phwllheli. Rhwng y porthladdoedd hyn marchogai swyddogion yn chwilio am unrhyw arwydd o smyglo. Mae enghreifftiau o wrthdaro rhwng swyddogion a'r smyglwyr, a byddai'r smyglwyr yn aml iawn yn derbyn cymorth gan y gymuned leol. Câi'r euog eu cosbi'n llym mewn llysoedd barn.

Dibynnai llwyddiant y smyglo ar sicrhau cydweithrediad rhwng y morwyr, a phobl ar y lan yn Llyn. Câi'r nwyddau eu cario mewn llongau mawrion o dramor a'u trosglwyddo gan amlaf i stordai yn yr Iwerddon ac Ynys Manaw a'u casglu oddi yno mewn llongau llai. Byddai'r nwyddau'n cyrraedd Llyn mewn llongau hawdd i'w hwylio i mewn ac allan o gilfachau neu gallent gyrraedd yn guddiedig mewn cargo cyfreithlon ar longau masnach. Gwyddai'r gwŷr ar y lan pryd i ddisgwyl llong a llwyddai'r capten i anfon neges atynt efo lamp arbennig pan fyddai o fewn cyrraedd.

Bad Achub Pwllheli – Dyddiau Cynnar



**Cyfarwyddiadau: Gorsaf y Bad Achub (SH 38453440).
Dilynwch arwyddion o ganol y dref.**

Ewch ar hyd y Cob o Ben Cob a throi i'r chwith a dilyn y ffordd trwy stad tai Morfa'r Garreg

Roedd Carreg y Imbyll yn farc da i longau anelu amdano wrth hwylio ym Mae Ceredigion. Wedi iddynt rowndio honno a dod i'r harbwr caent gysgod rhag y gwynt o'r de-orllewin. Prin iawn yw'r creigiau ar y rhan hon o arfordir de Llyn ac mae'r twyni tywod yn feddal pe rhedai llong iddynt.

Digwyddai llongdrylliadau fel yn 1843 pan gollodd tair llong eu hangorion wrth gysgodi yn y 'Roads' ger Ynysoedd Tudwal a rhedeg i'r lan ar Draeth Abererch. Ddeng mlynedd yn ddiweddarach daeth dwy frig i'r lan ym Mhwllheli a cholli'r llongau a'u criwiau. Yna, yn Hydref 1881 bu colledion wrth i'r 'Cyprian' chwalu ar greigiau gogledd Llyn a phum llong ar Draeth Abererch. Ond trwy ymdrechion gwŷr lleol cafodd bywydau'r morwyr eu hachub.

Yn dilyn cryn bwysio gan y trigolion penderfynodd y RNLI agor gorsaf ym Mhwllheli (SH 38453441). Cafodd cwt i'r cwch ei godi ar dir oedd yn eiddo i Gorfforaeth Pwllheli yn Nhocyn Brwyn a hynny nid nepell o Garreg yr Imbyll.

Cost yr orsaf oedd £480 a chafodd ei hagor yn 1891. Dyna'r cwt gaiff ei ddefnyddio o hyd.

'*Caroline Richardson*' oedd enw'r cwch cyntaf, wedi'i brynu â chyfran o'r £5,000 o ewyllys H T Richardson o'r Bala. Ond buan y sylweddolodd y criw nad oedd yn addas i Fae Ceredigion ac ymgartrefodd yn y Rhyl; roedd cwch fel hyn wedi bod yn y Rhyl cyn hynny a bu'n boblogaidd iawn yno.

Y Ddwy Mary Platt



**Cyfarwyddiadau: Gorsaf y Bad Achub (SH 38453440).
Dilynwch arwyddion o ganol y dref.**

Ewch ar hyd y Cob o Ben Cob a throi i'r chwith a dilyn y ffordd trwy stad tai Morfa'r Garreg



Margaret Platt of Stalybridge,, ddaeth yn lle Caroline Richardson ym Mhwhllheli yn 1892. Cwch modern a allai droi'n ôl ar ei gêl pan gâi ei ddymchwel yn y môr. Daeth ef i Bwllheli o Cowes a'i gario ar hyd y ffordd.

Ymhen pedwar mis cafodd ei alw at long oedd mewn trafferthion ar Sarn Badrig.

Glendarroch oedd hon – stemar yn cario 800 tonn o sment i Lerpwl. Cafodd bad achub Abermaw ei alw ond doedd dim gobaith arbed y llong. Cafodd 6 o'r criw eu hachub gan gwch Abermaw ac 11 gan gwch Pwllheli.

Bu allan ar Sarn Badrig yn Ionawr 1895. Yno roedd sgwner, yr *Alnwick* ar y sarn. Llwyddodd i achub tri oddi arni a dychwelyd y diwrnod canlynol i'w thowio i ddiogelwch.

Ym mis Awst y flwyddyn honno a hithau'n ddiwrnod braf gyda gwynt ffres o'r gogledd orllewin cafodd ei galw yn ôl i Sarn Badrig. Roedd barc o Norwy gyda chargo cymysg o'r UDA ac ar ei ffordd i Fanceinion wedi glanio ar Sarn Badrig. Wedi lansio '*Margaret Platt*' am 9:00am cyrhaeddodd y Sarn am 1:00 pm. Llwyddon nhw i dynnu'r Kragero i ddŵr dwfn a'i hebrwng i ddiogelwch y 'Roads'. Am lwyddo i achub y llong a'i llwyth gwerthfawr derbyniodd y criw £175.

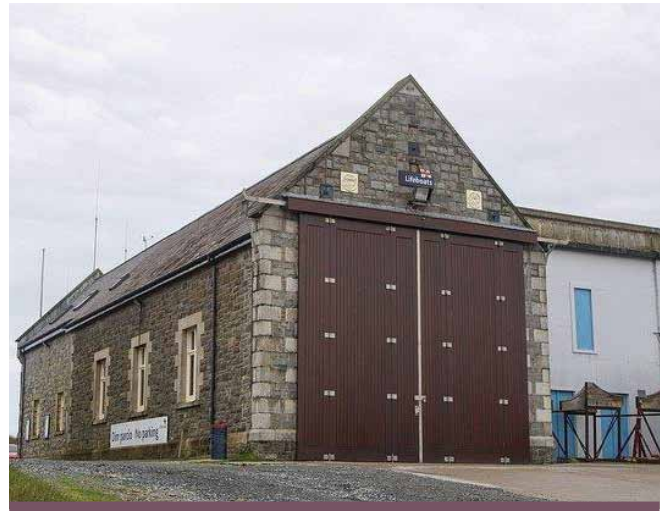
Yr un ddaeth yma nesaf yn 1898 ar gynllun '*Watson*' oedd Margaret Platt (yr ail) ond chafodd hi mo'i galw allan am bedair blynedd. Dyna pryd yr aeth allan i gynorthwyo sgwner o Ynys Manaw – y Snaefel. Roedd hi'n llusgo'i hangor hanner milltir allan o Garreg yr Imbyll. Bu'n llwyddiannus yn achub wyth o griw oddi arni yn ogystal â gwraig y capten a'u pedwar plentyn. Gwrthodai'r capten ei gadael ac yn ffodus trodd y gwynt a bu hynny yn llai o straen arni.

Yn 1910 cafodd bad achub Cricieth ei lansio i gynnig cymorth i ddwy smac, y '*Venus*' a'r *Helena* ar far Porthmadog. Y bore canlynol gan nad oedd bad achub Cricieth wedi dychwelyd a bod un o'r ddwy smac wedi suddo cafodd bad achub Pwllheli ei alw.

Roedd yn chwythu gêl ac ar ôl rhwyfo i wyneb gwyntoedd difrifol am wyth milltir cyrhaeddodd y '*Venus*' a mynd â phedwar oddi arni, dau o'r rhain yn griw *Helena*. Aeth rhai o wŷr y bad achub ar y *Venus* a'u cludo i Bwllheli. Gwelsant fad achub Cricieth; roedd wedi dod i'r lan yng ngheg y Ddwyfor – milltir i'r gorllewin o Cricieth.

Ar Noswyl Nadolig 1925 daeth galwad i roi cymorth i long yn cario llwyth o lo o Runcorn i Falmouth. Roedd mewn trafferthion ger Carreg yr Imbyll ei hwyliau yn rhubanau ac wedi colli'i bŵm. Aed â saith o'r criw lluddedig i'r lan ac yna dychwelyd ati. Gyda chymorth dau gwch modur fe'i towyd i'r harbwr.

Cychod Modur



**Cyfarwyddiadau: Gorsaf y Bad Achub (SH 38453440).
Dilynwch arwyddion o ganol y dref.**

Ewch ar hyd y Cob o Ben Cob a throï i'r chwith a dilyn y ffordd trwy stad tai Morfa'r Garreg

Penderfynodd y RNLI mai gorsaf Pwllheli ddylai warchod gogledd Bae Ceredigion a hynny gyda chwch modur 40 troedfedd ar gynllun Weston. Daeth y *Maria* yno ac yna yn 1931 *William Macpherson*, cwch wedi ei adeiladu yn 1912 ac wedi bod yn gwasanaethu yn Campbeltown yn yr Alban.

Am ryw ddeng mlynedd bu'n gwasanaethu ym Mhwhllheli, cyfnod digon tawel ar y cyfan. Yn 1938 cafodd ei galw at long mewn trafferthion ger Cricieth. Sgwner Solway Lass oedd hi ar daith o Belfast i Borthmadog yn cario llwyth o datws. Wedi i *William Macpherson* ei chyrraedd roedd y capten wedi marw ac aelod arall o'r criw yn dioddef o effaith nwyon o'r peiriannau. Wedi gadael y capten arni bu'n rhaid mynd â'r ddau aelod arall o'r criw i'r lan. Yna aeth yn ôl at y sgwner a'i thynnu i Bwllheli efo'r corff ar ei bwrdd

Yn ystod yr Ail Ryfel Byd roedd galw am wasanaeth y bad achub at awyrennau oedd wedi disgyn i'r môr. Yn ystod y rhyfel doedd dim modd defnyddio fflachiadau i alw'r criw, rhaid fyddai anfon negesydd o gwmpas eu cartrefi. Am gyfnod y pryd hwnnw bu bad achub o'r enw '*C.&S.*' yma a'r *Manchester and Salford XXIX* yn ei ddilyn yn 1943; hwn yn gwch modur gyda dau brop a chaban.

Roedd diffyg dyfnder dŵr yn yng ngheg yr afon pan fyddai'r môr ar drai yn peri anhwylostod i gychod. Felly rhaid oedd cael cwch ysgafnach yma, un y byddai'n bosibl ei halio dros y dwnan a'i lawnsio i'r môr mawr. *Katherine and Virgo Buckland* oedd ei enw a bu yma o 1956 hyd 1972.



Y Cwch Mawr a'r Cwch Gwyllt



**Cyfarwyddiadau: Gorsaf y Bad Achub (SH 38453440).
Dilynwch arwyddion o ganol y dref.**

**Ewch ar hyd y Cob o Ben Cob a throi i'r chwith a dilyn y
ffordd trwy stad tai Morfa'r Garreg**

Diflannodd pob sgwner a llong lechi a bellach cychod pleser, nofwyr ac ambell i gwch pysgota aiff i drafferthion. Dyna pam yn 1964 y daeth ail gwch yma, un rwber, llawer llai ond cyflym iawn. Mae'r ddau fad achub ym Mhwlheli yn cydweithio'n effeithiol, y prif gwch yn y môr mawr o geg yr afon Ddwryd i Ynys Enlli.

Mae'r 'cwch gwyllt' yn un all ymateb yn sydyn, ei lansio'n hwylus ac yn hynod o gyflym ar y môr. I gyfeiriad y dwyrain mae bad achub Cricieth yn cynnig gwasanaeth tebyg ac un Abersoch i'r gorllewin.

Rhaid parhau i ddefnyddio'r cwch mawr fel yn 1972 pan fu'n cydweithio â bad achub Abersoch i achub dau hwyliwr oddi ar y creigiau ar Drwyn Cilan. Roedd hon yn weithred fentrus a bu'n rhaid rhoi olew ar y dŵr i lonyddu'r tonnau. Derbyniodd dau o Bwlheli ac un o Abersoch gydnabyddiaeth am eu gwrhydri.

Robert 'Henry Marshall' fu yma yn gwch mawr o 1972 hyd 1979 ac yna *The Royal Thames*, ar gynllun *Oakley*.

Daeth cwch mawr newydd i Bwlheli yn 1991. Dyma'r *Lilly & Vincent Anthony*, dwywaith yn gyflymach na *The Royal Thames* ac wedi costio £445,000 ac yn gwch ar gynllun 'Mersey'.

Mae cychod gorsafoedd Bae Ceredigion yn cydweithio ac yn teithio ymhell pan fo galw am hynny. Ym Medi 200-2 aeth cychod Cei Newydd, Aberystwyth, Abermaw a Phwlheli i chwilio am ddau mewn cwch cyflym y tu allan i Aberystwyth a dod o hyd iddynt. Ar achlysur trist yn 2004 cafodd llywiwr bad achub Abermaw ei golli. Treuliodd cwch Pwlheli 24 awr yn chwilio amdano.

Bu'n rhaid mynd allan ar wynt 10 not yn hydref 2011 i gynorthwyo bad achub Porthdinllaen pan oedd llong *Swanland* gyda chargo o chwarel Llanddulas mewn trafferthion 30 milltir i'r gogledd-orllewin o arfordir Llŷn. Torrodd y llong yn ddwy ac er gwaethaf ymdrechion dildio gwŷr y badau achub colodd saith gwŷr o Rwsia ar y llong eu bywydau ond cafodd dau eu hachub.

Mae'r *Lilly & Vincent Anthony*, er ei bod bellach dros ei hugain oed, yn werth ei gweld yng nghwt y bad achub. Y tu cefn iddi yn y cwt mae tractor nerthol i fynd â hi i lawr i'r afon neu dros y dwnan i'r môr mawr ar drai. Yno hefyd mae'r Cwch Gwyllt yn barod am unrhyw alwad.



Dilynwch y Stori...

Darganfyddwch fwy am orffennol diwydiannol yr ardal trwy ymweld â Phorth y Swnt, Aberdaron – Dysgwch fwy am dreftadaeth a datblygiad yr ardal yng nghanolfan dehongli yr Ymddiriedolaeth Genedlaethol.