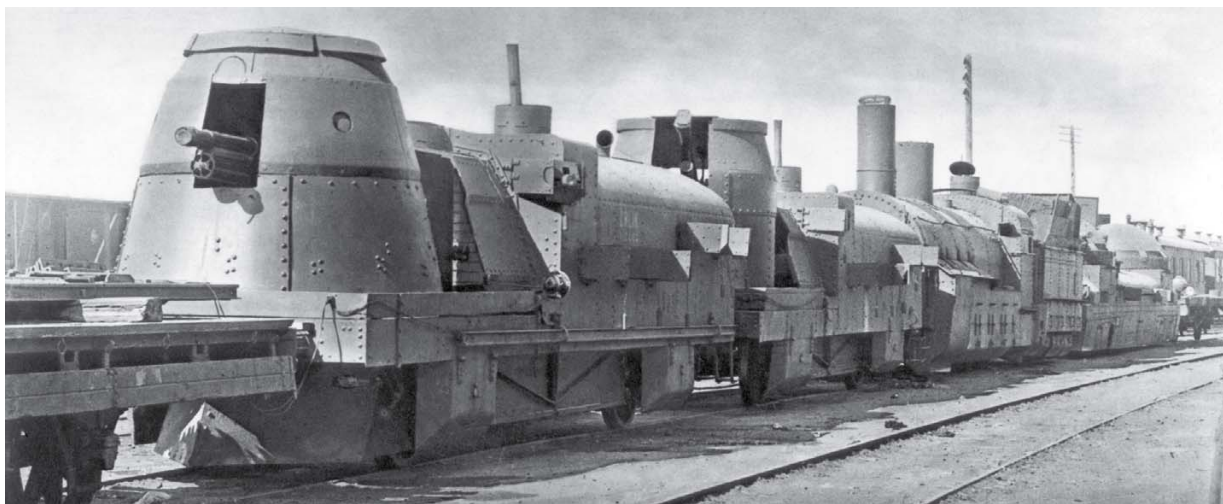


RHYFEL AR Y CLEDRAU

Yn y 19eg a'r 20fed ganrif gweddnewidiwyd rhyfela, o frwydrau ar feysydd bychan i ladd diwydiannol eang. Un o'r rhesymau allweddol dros hyn oedd datblygu'r rheilffyrdd, fel y datgela Christian Wolmar, sydd wedi ysgrifennu llyfr ar y pwnc.



© TopFoto

Yn sgil twf y rheilffyrdd, gwelwyd chwyldro yng ngallu gwledydd i ryfela yn erbyn ei gilydd – fel y mae'r ffotograff hwn o drên arfog yn Rwsia adeg y Chwyldro Comiwnyddol yn dangos.

Newidiodd natur rhyfel yn gyfan gwbl yn y 19eg ganrif. Byddai'r gwrthdaro'n para am fwy o amser, digwyddai dros bellterau mwy o lawer ac roedd mwy o lawer o dywallt gwaed. Nid gwell arfau a sbardunodd y newid aruthrol hwn yn gymaint â dyfais arall yn deillio o'r chwyldro diwydiannol: y rheilffyrdd.

Yn ystod ail chwarter y ganrif gweddnewidiodd twf y rheilffyrdd a'u defnydd at ddibenion milwrol natur rhyfel yn aruthrol ac mewn ffordd nas gwelwyd o'r blaen. Trodd brwydrau cwrtais yr oes gyn-ddiwydiannol yn wrthdaro

ciaidd a laddodd gannoedd o filoedd o ddynion ac a wnaeth ddifrod aruthrol.

I raddau helaeth, anwybyddwyd hyn gan haneswyr milwrol confensiynol sy'n tueddu i ganolbwytio ar strategaethau maes y gad a thechnoleg arfau. Yn union fel yr anghofiwyd rôl y rheilffyrdd o ran ysgogi datblygiadau economaidd enfawr y 19eg a'r 20fed ganrif, felly hefyd eu rôl adeg rhyfel. Amlygir hyn mewn dyfyniad ar wefan anwybodus ar yr Ail Ryfel Byd: "Ers dyddiau Alecsander Fawr mae byddinod wedi bod yn croesi tirlun milwrol y byd ag anhawster

afrosgo, eu rhesi diddiwedd o gerti a cherbydau wedi'u tynnu gan anifeiliaid yn llusgo ymhell y tu ôl iddynt. Mor wahanol yw hynny i gyflymder a dimensiwn rhyfela modern. Gallai byddin hynod fecanyddol UDA yn yr Ail Ryfel Byd deithio pellterau mawr ar gyflymder na ellid ei ddychmygu gan hyd yn oed y Capteiniaid Mawr er stalwm."

Yr awgrym yma yw bod hynny wedi digwydd oherwydd cerbydau modur, ac mae hynny'n gwbl anghywir. Nid yw'n sôn o gwbl am y ganrif cyn hynny, pan ddaeth y rheilffyrdd yn gyfrwng cyfathrebu hollbwysig a allai



© TopFoto

Peirianwyr yn trwsio rheilffordd, a ddinistriwyd gan filwyr y Cydffederalwyr yn 1863.

gludo nifer mawr iawn o ddynion a deunyddiau i'r rhengoedd blaen mewn ffordd na fyddai Alecsander, mae'n wir, wedi gallu ei dychmygu.

Mewn gwirionedd, mae rôl y rheilffyrdd yn ddi-ddadl a bron yn amhosibl ei gorliwio. Meddyliwch am y gwahaniaeth rhwng rhyfeloedd Napoleon ddechrau'r 19eg ganrif a'r Rhyfel Byd Cyntaf gan mlynedd yn ddiweddarach. Yn ystod rhyfeloedd Napoleon, a barodd am ddwsin o flynyddoedd o 1803, gwelwyd byddinoedd mwy nag erioed o'r blaen, mae'n wir, ond roeddent yn dal i ddilyn patrwm gwrthdrawiadau'r gorffennol. Byddai cyfres o frwydrau mawrion yn cael eu hymladd dros ychydig ddyddiau a saib hir rhyngddynt gydag ambell i sgarmes. Hefyd, byddai'r rhyfeloedd yn digwydd gan amlaf yn y gwanwyn a'r haf oherwydd y tywydd ac oherwydd bod mwy o fwyd ar gael.

Er enghraifft, dim ond diwrnod – 18 Mehefin 1815 – y

parodd brwydr Waterloo, sef brwydr olaf rhyfeloedd Napoleon, a lladdwyd neu anafwyd tua 50,000. Ar y llaw arall, yn un o frwydrau mwyaf y Rhyfel Byd Cyntaf, Verdun, a barodd o fis Chwefror hyd fis Rhagfyr 1916, roedd mwy na deg gwaith cymaint â hynny o anafedigion. Nid oedd y tymhorau'n rhwystr mwyach gan fod y rheilffyrdd ar agor drwy'r flwyddyn.

Gweddnewidiodd twf y rheilffyrdd a'u defnydd at ddibenion milwrol natur rhyfel yn aruthrol ac mewn ffordd nas gwelwyd o'r blaen.

Napoleon oedd un o'r cadfridogion cyntaf cyn yr oes ddiwydiannol i ddeall mewn gwirionedd beth oedd rôl logisteg mewn rhyfel. Roedd hyd yn oed yn galw'r rhes hir o gerbydau a

ddefnyddiwyd i gludo cyflenwadau i'w fyddinoedd yn 'drenau', ond er gwaetha'r ffaith ei fod yn ymwybodol o natur hollbwysig trafniadaeth, roedd technoleg y dydd yn ei lesteirio ac felly hefyd, yn allweddol, archwaeth bwyd y ceffylau a ddefnyddiwyd nid yn unig yn gafalri ond hefyd i gludo pethau. Prin y gallai certi a dynwyd gan geffylau deithio 25 milltir y dydd, ac roedd ychen yn arafach byth. Os oedd y cyflenwadau'n rhy bell y tu ôl i'r llinellau, doedden nhw'n dda i ddim gan y byddai'r ceffylau'n bwyta mwy nag y gallent ei gludo.

Llinellau grym

Newidiodd y rheilffyrdd hynny. Credai Herman Haupt, athrylith rheilffyrdd Rhyfel Cartref America, y gallai llinell un trac gyflenwi byddin o 200,000 o ddynion, os byddai'n cael ei gweithredu'n iawn.

Er i'r rheilffyrdd chwarae rhan mewn sawl gwrthdaro cynharach megis rhyfel y Crimea, lle gwelwyd

rheilffordd a grëwyd yn arbennig yn helpu'r Prydeinwyr a'r Ffrancwyr i gipio Sebastopol yn y pen draw, Rhyfel Cartref America oedd rhyfel cyntaf y rheilffyrdd mewn gwirionedd. Mae ei hyd yn tystio i hynny – pedair blynedd rhwng 1861 ac 1865 – ac felly hefyd hyd a lled y gwrthdaro, a ddigwyddodd dros ardal yr un maint ag Ewrop yn ei natur waedlyd. Bu farw mwy o filwyr Americanaidd – dros 600,000 – yn y rhyfel hwn nag ym mhob gwrthdaro arall y bu UDA yn rhan ohono wedi hynny.

Mae un ystadegyn dadlennol arall. Yn ystod y pedair blynedd o ladd, bu cymaint â 400 o wrthdrawiadau – un pob pedwar diwrnod – oedd yn ddigon difrifol i gael eu cofnodi fel brwydrau. Y gallu i symud ar y rheilffyrdd oedd wedi gwneud cymaint â hynny o weithgarwch yn bosibl.

Chwaraeodd y rheilffyrdd ran o frwydr gyntaf y Rhyfel Cartref bron hyd at yr olaf. Bu'r ffaith i'r milwyr gyrraedd ar y rheilffordd yn hollbwysig yn y frwydr fawr gyntaf, brwydr Bull Run yn Virginia, 20 milltir o Washington. Llwyddodd y Gogleddwyr i erlid lluoedd y gwrthryfelwyr hyd nes y cyrhaeddodd rhagor o filwyr mewn trên ar reilffordd Manassas Gap, a bu modd felly i'r Deheuwywr wrthymosod a chipio buddugoliaeth.

Drwy gydol y rhyfel, symudwyd niiferoedd enfawr o filwyr dros bellterau mawr iawn ar y rheilffyrdd, a'r mwyaf ohonynt oedd siwrnai 1,200 o filltiroedd gan 20,000 o ddynion o'r dwyrain i'r gorllewin ar hyd y ffin rhwng y ddwy fyddin ddechrau'r hydref 1863. Anfonwyd y milwyr o arfordir y dwyrain i atgyfnerthu'r lluoedd oedd dan warchae yn Chattanooga, Tennessee, canolbwynt hollbwysig ar y rheilffyrdd, a bu hynny'n allweddol o ran atal y De rhag meddiannu'r dalaith honno wedi iddynt drechu'r Gogledd cyn hynny.

Nid milwyr yn unig oedd yn cael eu symud ar y rheilffyrdd, ond hefyd yr holl gyflenwadau

a'r ffrwydron a'r bwledi oedd eu hangen i gynnal y byddinoedd. Yn wir, yn yr hyn a ddaeth i'w alw'n Theatr y Gorllewin, i'r gorllewin o afon Mississippi, ni fyddai wedi bod yn bosibl cynnal brwydrau heb y rheilffyrdd gan nad oedd llawer o'r tir yno wedi'i drin ac ni fyddai'r milwyr wedi gallu byw ar y tir.

Wedi defnyddio'r rheilffyrdd i gyflenwi ei luoedd at yr ymosodiad ar Atlanta, aeth ati wedyn i'w dinistrio wrth iddo symud tua'r dwyrain er mwyn atal y gelyn rhag eu defnyddio.

Roedd rheilffyrdd y Gogledd yn well ac yn fwy trefnus, a dyna gipiodd y fuddugoliaeth iddynt. Drwy atal unrhyw gymorth ar y rheilffyrdd i Atlanta llwyddodd y Cadfridog Sherman i drefnu'r cyrch olaf a sicrhodd fod y De wedi'i threchgu. Wedi defnyddio'r rheilffyrdd i gyflenwi ei luoedd at yr ymosodiad ar Atlanta, aeth ati wedyn i'w dinistrio y tu ôl iddo wrth iddo symud tua'r dwyrain er mwyn atal y gelyn rhag eu defnyddio i ddod ar ei ôl.

Fel y dengys tactegau Sherman, roedd Rhyfel Cartref America'n arloesol mewn ffordd arall: datblygu'r grefft o ddinistrio rheilffyrdd. Yma, hefyd, profodd y Gogledd ei bod yn well, drwy ddefnyddio tactegau mwy trylwyr, megis llusgo bachyn y tu ôl i drên i rwygo'r trawstiau. Bu'r Gogledd, hefyd, yn fwy trefnus, drwy fynnu rheolaeth dros y rheilffyrdd yn gynnar yn y gwrthdaro. Ni llwyddodd llywodraeth gwrthryfelwyr y De ar unrhyw adeg i osod ei hawdurdod ar y rheilffyrdd oedd mewn dwylo preifat. Bu hynny hefyd yn allweddol ac roedd gwledydd

fel Prydain wedi deall hynny yn y rhyfeloedd a ddaeth wedi hynny, oherwydd meddiannwyd y rheilffyrdd gan y llywodraeth ar ddechrau'r ddau ryfel byd am eu bod mor allweddol i symudiadau adeg rhyfel.

Er bod tystiolaeth Rhyfel Cartref America wedi amlygu'r ffaith bod y rheilffyrdd bellach yn arf allweddol adeg rhyfel, cymerodd amser ar ochr arall cefnfor Iwerydd i weinyddiaethau milwrol ceidwadol ddeall goblygiadau hynny. Yn Rhyfel Ffrainc a Prwsia yn 1870/1, gan y Ffrancwyr yr oedd y rheilffyrdd gorau ar y cychwyn ond oherwydd blerwch gyda'r symud cychwynnol fe gollwyd eu mantais. Roedd y milwyr yn crwydro'n feddw am fod gwasanaethau trenau'n hwyr a chât swyddogion eu gwahanu oddi wrth eu dynion, a gwelwyd diffyg disgyblaeth yn sgil hynny. Roedd y Prwsiaid, ar y llaw arall, wedi paratoi'n dda at yr ymosodiad ar Ffrainc, a rhoddodd hynny fantais glir iddynt y llwyddwyd i gadw gafael arni. Er hynny, ar ôl iddynt gyrraedd tir y gelyn gweithredwyd y rheilffyrdd yn wael ganddynt, a gwnaethpwyd camgymeriadau sylfaenol megis bod simneiau llawer o'u trenau'n rhy uchel i fynd o dan bontydd yn Ffrainc, ac achosodd hynny sawl anffawd anffodus.

Roedd paratoadau'r Almaenwyr wedi'u seilio'n gyfan gwbl ar rôl y rheilffyrdd o ran symud milwyr.

Sylweddolodd lluoedd *guerrilla* Ffrainc, y *francs-tireurs*, yn fuan iawn mai ffrwydro pontydd a rhannau o'r llinellau oedd y ffordd orau o darfu ar y gelyn, a bu hynny'n fodd o'u hatal ymhellach. Er mai'r Prwsiaid oedd y buddugwyr yn y pen draw, mae'n bosib y gallent fod wedi ennill y rhyfel yn gynt o ddefnyddio'r rheilffyrdd yn well; yn y cyrch ar Paris chwalodd eu llinellau

cyflenwi, a bu'n rhaid anfon y milwyr allan i gefn gwlad i chwilio am fwyd yn y ffordd hen ffasiwn.

Erbyn y Rhyfel Byd Cyntaf, roedd y gwersi wedi'u dysgu. Roedd paratoadau'r Almaenwyr wedi'u seilio'n gyfan gwbl ar rôl y rheilffyrdd o ran symud milwyr a'u hanfon i'r ffrynt. Lluniodd yr Almaenwyr gynllun cymhleth, Cynllun Schlieffen, i baratoi at ymosod yn gyflym ar Wlad Belg a Ffrainc. Roedd y rheilffyrdd yn rhan ganolog o'r cynllun, a oedd yn nodi amseriad yr ymosodiad yn fanwl iawn. Byddent yn cyrraedd y ffin â Ffrainc ar yr 22ain diwrnod a Paris ar y 39ain, ond wrth gwrs bu rhwystrau annisgwyl megis bod y Belgiaid yn ffrwydro eu rheilffyrdd a Phrydain wedi ymuno â'r rhyfel yn gynt na'r disgwyl. Yn wir, chyrhaeddodd nhw ddim Paris.

Rhyfel y rheilffyrdd yn wir oedd y Rhyfel Byd Cyntaf, a phob ochr yn gwbl ddibynnu ar drafnidiaeth y rheilffyrdd. Megis dechrau yr oedd trafnidiaeth moduron, ac ar ddechrau'r gwrthdaro, prin iawn oedd y ceir a'r lorïau. Prin hefyd oedd y ffyrdd oedd wedi'u tarmacio, ac felly byddent yn fuan yn troi'n fwdlyd iawn yn nglaw'r hydref. Y rheilffyrdd felly oedd yn cyflenwi'r byddinoedd. Daethai byddinoedd yn fwy soffistigedig o lawer, ac roedd angen mwy o lawer o gyflenwadau arnynt, ac yn sgil pŵer cynyddol drylliau roedd angen cludo mwy o fwledi a ffrwydron nag mewn rhyfeloedd o'r blaen. Dim ond y rheilffyrdd allai ymdopi â'r llwyth cynyddol hwn.

Gwelwyd sefyllfa echrydus ar y ffrynt orllewinol lle nad oedd y naill ochr na'r llall yn gallu symud ymlaen, a hynny yn sgil y datblygiadau mewn technoleg arfau a thrafnidiaeth. Gallai'r ddwy ochr gludo symiau enfawr o adnoddau i'r rheng flaen a chynnal hynny, ond nid oedd yr arfau'n ddigon da i ganiatáu i'r naill ochr na'r llall dorri drwodd. Wrth i'r rhyfel fynd rhagddo, adeiladwyd mwy a mwy o reilffyrdd bychain â lled eu cledrau'n 60cm i gysylltu

rheilffyrdd y prif linellau yn y cefn â'r ffosydd. Ond er gwaetha pwysigrwydd y rheilffyrdd yn y rhyfel, anaml iawn y rhoddwyd digon o bwyslais ar eu rôl. Ysgrifennodd Lloyd George yn 1932, wrth gyfeirio at ddisgrifiad John Buchan o'r rhyfel: "Rhoddir rhyw 60 tudalen i frwydr y Somme, ac eto ni wnaeth gymaint â hynny o wahaniaeth yn y rhyfel; ond wyddoch chi sawl tudalen a roddir i'r ffrwydron a'r drylliau a alluogodd y fyddin i ymladd, yr holl drafnidiaeth a drefnwyd y tu ôl i'r llinellau? 17 llinell."

Nid yw cofnod swyddogol logisteg y rhyfel yn gwneud yr un camgymeriad. Mae'r rhan fwyaf o'r 600 tudalen yn sôn am berfformiad y rheilffyrdd yn ystod y gwrthdaro.

Adeiladodd y Rwsiaid drenau enfawr a oedd yn cludo arfau niwclear a allai gyrraedd dinasoedd yn America."

Yn yr Ail Ryfel Byd, hefyd, roedd y rheilffyrdd yn allweddol er gwaetha'r ffaith bod moduron yn cael eu defnyddio i raddau mwy o lawer. Y rheilffyrdd oedd y dull mwyaf effeithlon o hyd o gludo dynion a deunyddiau dros bellterau maith ac ar sawl achlysur bu'r ffaith nad oedd cymorth y rheilffyrdd ar gael yn allweddol. Er enghraifft, efallai y byddai Hitler wedi ennill buddugoliaeth fwy pendant yn Dunkirk pe na bai diffyg cyflenwadau oherwydd diffyg capasiti ar y rheilffyrdd wedi atal y cyrch.

Roedd yn amhosibl hefyd i ymosodiad yr Almaen ar Rwsia yn 1941 lwyddo, a hynny oherwydd nad oedd digon o ddarpariaeth rheilffyrdd yno. Dyna oedd trobwynt y rhyfel. Ar y llaw arall, pan ymosododd y Cynghreiriaid o'r awyr a dinistrio system reilffyrdd yr Almaen yn 1944 y daeth canlyniad y rhyfel yn

wirioneddol anorfod.

Yn rhyfeddol, bu'r rheilffyrdd yn bwysig hefyd mewn sawl gwrthdaro ar ôl yr Ail Ryfel Byd. Yn Korea, cafodd yr Americanwyr drafferth mawr yn dinistrio'r llinellau cyfathrebu o China a oedd yn sicrhau bod cyflenwadau'n dal i gyrraedd y gogledd comiwnyddol. Ysgrifennodd y Cadfridog James Van Fleet, cadlywydd lluoedd y Cenhedloedd Unedig: "Gwyddem eu bod [y comiwnyddion] yn cael y rhan fwyaf o'u cyflenwadau ar y rheilffyrdd. Gwyddem ble roedd pob un o'r llinellau rheilffyrdd. Ni oedd drechaf yn yr awyr ac ar y môr. Ond er gwaetha'n holl ymosodiadau o'r awyr ac o'r môr, roeddent yn dal i dderbyn cyflenwadau ar y rheilffyrdd, hyd yn oed i'r graddau y bu modd iddynt gasglu cyflenwadau wrth gefn er mwyn iddynt allu ymosod." Roedd yn anodd dinistrio rheilffyrdd o'r awyr hyd nes y daeth taflegrau annel.

Hyd yn oed yn y Rhyfel Oer, bu'r rheilffyrdd yn ddefnyddiol. Adeiladodd y Rwsiaid drenau enfawr a oedd yn cludo arfau niwclear a allai gyrraedd dinasoedd yn America. Defnyddiwyd y rheilffyrdd am ei bod yn fwy anodd o lawer dod o hyd i'r arfau arnynt.

Ond bellach, mae natur rhyfel wedi newid. Does dim brwydrau gosodedig rhwng byddinoedd enfawr y mae angen defnyddio'r rheilffyrdd i anfon cyflenwadau atynt. Mae rhyfeloedd yn fwy symudol o lawer ac yn defnyddio llai o lawer o filwyr. Yn sgil dyfodiad arfau newydd, rhwydweithiau ffyrdd eang, a grym o'r awyr does dim lle bellach i'r rheilffyrdd. Gyda diwedd rhyfela eang ar raddfa ddiwydiannol, daeth oes rhyfel ar y rheilffyrdd hefyd i ben, a da hynny. Tywalltwyd llawer o waed ar y cledrau ond ni chaiff y rheilffyrdd eu defnyddio byth eto i fod yn beiriannau rhyfel. Ni ddylid anghofio, serch hynny, fod pob rhyfel o Ryfel Crimea i Ryfel Korea yn eu hanfod yn 'rhyfeloedd rheilffyrdd'.

Trenau adeg rhyfel

Sut yr effeithiodd dyfodiad y rheilffyrdd ar dri gwrthdaro ac un erchyllter yn yr 20fed ganrif

Rhyfel y Crimea

Erbyn hyn cofiwn am Ryfel y Crimea yn bennaf oherwydd gwaith Florence Nightingale, ond mae gan y rhyfel hwnnw le arloesol arall mewn hanes, sef y rheilffordd gyntaf erioed a adeiladwyd at ddibenion milwrol yn unig. Dim ond saith milltir oedd Rheilffordd Fawr

Ganolog y Crimea, llinell go sylfaenol gyda cheffylau yn tynnu ar un rhan, a locomotifau yn tynnu ar y rhan is. Serch hynny, chwaraeodd ran hanfodol wrth gyflenwi nwyddau i'r fyddin y tu allan i Sebastopol, a'i helpu i gipio'r dref yn 1855, wedi blwyddyn o warchae arni.

Rhyfel Rwsia a Japan

Digwyddodd y gwrthdaro rhwng Rwsia a Japan yn 1904/5 yn sgil adeiladu Rheilffordd Traws-Siberia, a oedd yn rhoi gwell mynediad i Rwsia i'r cefnfor Tawel. Roedd Japan yn pryderu am ddylanwad cynyddol Rwsia ar y Dwyrain Pell ac er gwaetha'r ffaith i ragor o filwyr

Rwsia gyrraedd ar y rheilffordd, Japan enillodd pob un o'r brwydrau mawrion. Er hynny, goroesodd y rheilffordd a 15 mlynedd yn ddiweddarach chwaraeodd ran bwysig yn rhyfel cartref Rwsia, fel y gwelir yn y ffilm *Dr Zhivago*.

Amddiffyn tren yn ystod Rhyfel y Boer



© TopFoto

Rhyfel y Boer

Yn Rhyfel y Boer y gwelwyd trenau arfog yn cael eu defnyddio ar faes y gad am y tro cyntaf. Roeddent yn ddefnyddiol i'r Prydeinwyr o ran patrolio'r llinell reilffordd allweddol lle ymladdwyd pob un o'r brwydrau mawrion ac o ran eu hamddiffyn rhag ymosodiadau'r Boeriaid.

Ond gwelwyd pa mor agored oedd y trenau hefyd i ymosodiadau pan gipiwyd Winston Churchill, oedd yn teithio fel newyddiadurwr ar drên patrôl, mewn ymosodiad. Llwyddodd i ddianc yn y pen draw a chyrraedd yn ôl i linellau Prydain drwy neidio ar drên nwyddau.

Yr Holocaust

Ni fyddai erchyllter mwyaf y ganrif, sef anfon miliynau o Iddewon a dioddefwyr eraill y Trydydd Reich i wersylloedd crynhoi a marwolaeth yn yr Ail Ryfel Byd, wedi bod yn bosibl heb y rheilffyrdd. Ym mis Hydref 1941, dechreuodd y trenau cyntaf rhwng yr Almaen a Gwlad Pwyl symud Iddewon Almaenig a sipsiwn i ghettos y cafwyd gwared ar lawer o'u cyn-drigolion. Dechreuwyd o ddiwrnod ar y gwaith o anfon Iddewon yn syth i Auschwitz a gwersylloedd marwolaeth eraill i'w ladd yn y gwanwyn

1942. Cynyddodd y llif dros y ddwy flynedd nesaf ac yna arafodd wrth i'r Cynghreiriaid agosáu at Berlin. Er hynny, ym mis Mawrth 1945 y teithiodd y trên olaf i gael ei gofnodi. Yn y diwedd, anfonwyd 1,600 o drenau'n cludo rhyw wyth miliwn o bobl i'r gwersylloedd.

Trenau nwyddau a ddefnyddiwyd gan amlaf, gyda rhwng 100 a 150 o ddioddefwyr wedi'u gwasgu i bob cerbyd heb fwyd na dŵr a dim ond bwced yn dŷ bach. Er hynny, yn y manau hynny lle ceisiai'r Almaenwyr esgus o hyd mai cael eu 'hailgartrefu yn y dwyrain' roedd yr Iddewon, byddai'r dioddefwyr yn teithio mewn cerbydau trydydd dosbarth ac fe'u gorfodwyd i brynu tocyn un-ffordd, a'r plant yn talu hanner y pris. Byddai'r



Llund trên o Iddewon yn cyrraedd gwersyll crynhoi a lladd Auschwitz yng Ngwlad Pwyl. Dyma wersyll crynhoi a lladd mwyaf yr Almaenwyr. Bu farw 1.1 miliwn o bobl, 90% ohonynt yn Iddewon, yn y siambrau nwy yno.

© TopFoto

siwrnai'n cymryd mwy na phedwar diwrnod ar gyfartaledd gan mai'r flaenoriaeth isaf a roddwyd i'r trenau ac roedd yn rhaid iddynt felly aros yn aml er mwyn gwneud lle i wasanaethau nwyddau a milwyr. Y siwrnai hiraf oedd honno'n cludo Iddewon o ynys Corfu yng Ngwlad Groeg i Auschwitz. Bu farw llawer o'r teithwyr ar y ffordd.

Ni fyddai'r holl broses erchyll wedi bod yn bosibl ar y ffyrdd oherwydd y byddai angen cymaint o weithwyr i gludo a gwarchod cannoedd o filoedd o dryciau a bysiau, a byddai angen llawer iawn o danwydd, oedd yn brin. Mae'n briodol iawn, felly, mai un o'r lluniau mwyaf hunllefus o'r Holocaust sy'n aros gyda ni yw'r llun hwnnw o'r rheilffordd i wersyll Auschwitz.

Mae **Christian Wolmar** yn awdur a darlledwr, yn arbenigo ar drafndiaeth.

Llyfrau

Engines of War: How Wars were Won and Lost on the Railways gan Christian Wolmar (Atlantic, 2010)

The Great Train Race: Railways and the Franco-German Rivalry gan Allan Mitchel (Berghann Books, 2000)