



# MOIRA STATION

## Co Antrim

Irish Translation

### STÁISIÚN MHAIGH RATH

Contae Aontroma

#### Canáil, Iarnród agus Bóthar

Sa lá atá inniu ann, braithimid go mór ar an líonra bóthar, ceangailte le bealaí aeir agus farraige, ach 150 bliain ó shin bhí bóithre garbh, mall agus mar dhrochbhealach chun ualaí troma a iompar. Bhí an t-iompar uisce forbartha go maith i gCúige Uladh, le Loch nEathach mar lárionad um líonra mór aibhneacha agus canálacha. Chuaigh Abhainn agus Canáil an Lagáin trí Chanáil Uladh go dtí Loch Éirne i líne thoir-thiar agus cheangail an Bhanna le Canáil an Lúir mar bhealach thuaidh-theas. Tógadh na canálacha le teaghlaim d'airgead rialtais agus cistí príobháideacha. Infheistíocht phríobháideach agus beagán iasachtaí ón rialtas a d'fhorbair an t-iompar iarnróid, a bhí i bhfad ní ba spreagúla ach lenar bhain riosca ní ba mhó, arbh fheiliúnach d'earraí agus do phaisinéirí araon é. I measc na gcéad stiúrthóirí ar Iarnród Uladh sa bhliain 1836 a bhí bainc, ceannaithe línéadaigh, grúdaí agus driogairí, agus glacadh scaireanna i Learpholl agus i Manchain chomh maith le hÉirinn.

#### Iarnród Uladh

D'oscail an chéad seirbhís iarnród ar domhan do phaisinéirí idir Manchain agus Learpholl sa bhliain 1830. D'oscail an chéad líne Éireannach idir Baile Átha Cliath agus Dún Laoghaire sa bhliain 1834 agus fógraíodh pleananna d'Iarnród Uladh ar 4 Nollaig 1835, le hionchorprú foirmiúil agus aontú ríoga ar 19 Bealtaine 1836. Osclaíodh an chéad chuid ó Bhéal Feirste go Liosna gCearrbhach do phaisinéirí ar 12 Lúnasa 1839 agus críochnaíodh an dara cuid ó Lios na gCearrbhach go dtí an Lorgain, ar 8 Samhain 1841. Chuirfí ionadh ar dhuine le chomh gar is a bhí Iarnród Uladh go tús staire an iarnróid, agus is é Stáisiún Mhaigh Rath an foirgneamh is sine ón bhfiontar sin.

An aidhm a bhí le hIarnród Uladh ná Béal Feirste a cheangal leis an iarthar. An chéad sprioc ab ea Ard Mhacha agus Inis Ceithleann, Béal Átha Seanaidh agus Baile Shligigh. An trádáil le Cúige Uladh agus Cúige Chonnacht a bhí mar aidhm seachas nasc le Baile Átha Cliath. I gcleachtas, an tréith ba rathúla le hIarnród Uladh ná a thrácht paisinéirí, cé go raibh tábhacht freisin le hiompar earraí, idir Phost Ríoga, bhainne agus ghual agus eallach.

Triúr ar leith a bhí in innealtóirí na líne. Dearthóir ar Bhóthar Cósta Aontroma a bhí i William Bald, an té a stiúraigh an tionscadal, fuair John Godwin, innealtóir na cuideachta, a chuid oiliúna faoi Sir James McAdam, agus d'oibrigh William Dargan, an conraitheoir, faoi Thomas Telford, fear a raibh cáil mhór air. Osclaíodh bealaí nua i ngach treo agus faoi mhí an Mheithimh 1852 rinneadh an nasc le Baile Átha Cliath trí Phort an Dúnáin.

The Great Northern Railway (Mór-Iarnród an Tuaiscirt)

Faoin mbliain 1876 tháinig roinnt cuideachtaí ar leithligh le chéile, Iarnród Uladh ina measc, agus tugadh an Great Northern Railway Company (Éire) orthu. Spreag sé seo caighdeánú an rianaire,

rollstoic agus riaracháin, ag cur le soláthar de sheirbhís níos fearr do chustaiméirí. Faoin mbliain 1900, bhí Stáisiún Mhaigh Rath mar chuid de líonra cuimsitheach iarnróid a sholáthair stáisiún iarnróid laistigh de 5 mhíle ó bhaile do thart ar 90% den daonra. Bhí páirt thábhachtach ag na hiarnróid i rith an Dara Cogadh Domhanda, ach de réir mar a mhéadaigh an mótar-iompar is ea a tháinig meath ar na hiarnróid. Díscaoileadh an Great Northern sa bhliain 1958. Choinnigh an Ulster Transport Association an t-íosmhéid línte agus arbh fhéidir oscailte. Mhair Stáisiún Mhaigh Rath, ach chaill sé a stádas príomhstáisiún sa bhliain 1967 agus na fir chomharthaíochta sa bhliain 1984 nuair a d'éirigh na geataí trasna uathoibríoch. NIs ar iarratas amháin a thagtar chun stad i Maigh Rath an lá inniu ann.

## **Teach an Stáisiúin**

Dhear John Godwin Stáisiún Mhaigh Rath i Stíl na hIodáileáite, cuid de tógtha le clocha agus cuid eile le brící le bailchríoch stucó, le díon sclátaí, simléir arda agus fuinneoga arda, barrchruinne. Dealraíonn sé gur stór amháin atá ann ón ardán síos, ach bhí stór eile thíos faoi sin, agus bealach isteach tríd an gclós ar chúl, an chéad áit chónaithe a bhí ag máistir an stáisiúin. Tagann na dathanna atá air faoi láthair ón Great Northern Railway.

Tá dhá dhoras ar an ardán, agus téann an ceann ar dheis isteach i dteach an stáisiúin. Ar dheis sa phasáiste tá an oifig le fuinneog amháin amach ar an ardán agus péire os coinne an bhosca chomharthaíochta agus na ngeataí bóthair. Ba sa phóirse amach ar an bpasáiste a dhíoltaí na ticéid. Ar chlé ag deireadh an phasáiste bhí dhá sheomra feithimh, teallach sa phéire acu. Ar dtús ba iad an chéad agus an dara haicme a bhí iontu, agus ina dhiaidh sin ceann d'fhir agus ceann do mhná. Bhraith leithreas na mban, a cuireadh isteach leis ar chúl, ar uisce báistí in umar ar an díon. Thabharfadh an dara doras don ardán isteach i seomra an bhagáiste agus na mbeart tú, agus d'fhéadfá do rothar a fhágáil anseo agus tú ag dul ar obair ar an traein. Thabharfadh an tríú doras, a cuireadh isteach ní ba dheireanaí, chuig leithreas na bhfear tú.

## **An Radharc ón Ardán sna 1950í**

Tá ardán an stáisiúin ar a tugadh an líne 'suas' (3) ag dul i dtreo Bhaile Átha Cliath. Tá an t-ardán trasna uaidh, an líne 'síos', ag dul go Béal Feirste. Air seo, bhíodh an seomra feithimh adhmaid (2) a tógadh don GNR ag tús an chéid, ní ba theo agus sornóg agus fuinneoga istigh ann. Bhí fál adhmaid ar chúl na n-ardán agus, go dtí gur lobhadh go hiomlán iad, bhí cuid den fhál déanta as seanpháirteanna den iarnród. Bhí ocht lampa ola ar an ardán agus binsí le suí orthu. Bhíodh an bosca comharthaí (4) ina aice leis an mbóthar agus leis na geataí (5), ach anois mar gheall go bhfuil siad uathoibríoch, tá an bosca bogtha ar shiúl go dtí (4a) an clós ar chúl theach an stáisiúin, nach bhfuil á úsáid níos mó. Taobh thall de Bhóthar an Stáisiúin atá teach mháistir an stáisiúin á tógadh ag deireadh an 19ú haois de bhrící dearga, le cóiriú buí, seans gurbh é an t-innealtóir GNR W H Mills a dhear é. Sna 1950í bhí plandaí áille curtha sa limistéar os comhair an tí, agus léirigh teach gloine go raibh cion ag an máistir ar an ngarraíodóireacht. Ar chúl sheomra feithimh na líne 'síos' atá sean-seid earraí (7), agus ag ceann an taobhlaigh in aice leis an mbóthar tá crann tógála láimhe (8), a bhíodh in ann suas le dhá thona a chrochadh. Bhí sé seo in ann freastal ar chraobh eile den taobhlach, earraí á luchtú agus á ndíluchtú go díreach idir traenacha agus cairteacha nó leoraithe.

Taobh thall den bhóthar bhí an taobhlach don eallach (9) áit ar tugadh beithígh óga ó iarthar na hÉireann agus feirmeoirí áitiúla á mbeathú sular dhíol siad iad. Mar gheall gur iompraíodh earraí troma istoíche, theastaigh clóis stoic chun ainmhithe a choinneáil nó go mbeidís bailithe. Bhí ar an bhfeirmeoir íoc as a láimhseáil agus as a mbeathú le bia agus uisce. Taobh thiar den taobhlach eallaí a bhí taobhlach an ghuail (10). Thagadh an chuid ba mhó den bhreosla áitiúil ar an traein. Nuair a thosaigh an t-iarnród ar dtús thagadh an gual as Oileán an Ghuaile, ach nuair a tháinig deireadh leis an ngual ansin tháinig sé as dugáí Bhéal Feirste.

Is féidir dul isteach ar 'Bealach Seoltóireachta an Lagáin', an chanáil (11) a cheangail Béal Feirste

le Loch nEathach tráth, trí gheata le taobh Lady's Bridge (12), trí Chontae an Dúin, ag roinnt na líne idir Aontroim agus an Dún, ar an mbealach chuig an gconair tharraingthe. Tógadh an chuid seo den chanáil, idir Liosna gCearrbhach agus Loch nEathach, sa bhliain 1794 agus úsáideadh í go dtí na 1950í, ag dul in iomaíocht leis an iarnród in aice leis. D'iompair sí earraí troma, gual go háirithe, agus bhí sé iomaíoch ó thaobh praghsanna, ach ní ó thaobh luais. Dearadh suimiúil atá sa droichead iarnróid (13) a tógadh sa bhliain 1883 ar an gcanáil, tógtha ar fhiaruillinn le brící ar sceabha chun an brú a sheasamh.

Agus tú i do sheasamh le taobh na canála, léiríonn an t-iompróir earraí móra ón 18ú haois, agus freagraíonn na traenacha os do chionn do mhodh iompair an 19ú agus an 20ú haois, léiríonn an M1 ó dheas an modh iompair earraí móra sa lá atá inniu ann, agus níl an tAerfort Idirnáisiúnta i bhfad ó thuaidh, le taobh Loch nEathach.

### **Na Chéad Traenacha i Maigh Rath**

An chéad traen innill a tháinig isteach i Stáisiún Mhaigh Rath sa bhliain 1841 ná ceann de na hin-nill Sharp Roberts 2-2-2, agus meáchan 14 tona inti. Tá pictiúr againne d'Ajax. Na sé cinn eile in Iarnród Uladh ag an am; tugadh Express, Fury, Spitfire, Etna, Achilles agus Firefly orthu, ainmneacha a chuireann síos ar a láidreacht agus foirnéisí bruite.

### **An Bosca Comharthaí**

Ba dhóichí gur sa bhliain 1890 a tógadh an córas comharthaíochta nuair a bhíodas ag tabhairt isteach córas comharthaíochta telegraif nua ní b'éifeachtaí. Léiríonn ár líníocht an bosca, an cuaille telegraif, an lann séamafóir ar barr agus na geataí a bhí thar a bheith trom chun trácht a chosc óna dhul trasna nuair a bhí an traen ag teacht tríd. Chaitheadh ar a laghad triúr fear na comharthaí a láimhseáil sular tháinig córas uathoibríoch isteach sa bhliain 1984.

### **Foireann an Iarnróid**

Sa bhliain 1945 bhí cúig dhuine dhéag ag obair i Stáisiún Mhaigh Rath, máistir an stáisiúin, cléirigh, póirtéirí agus fir chomharthaíochta ina measc. Is í an líne seo an líne is tábhachtaí fós i dTuaisceart Éireann, ag spreagadh duine le hobair a lorg san achar idir Béal Feirste agus Craigavon, ach tá Stáisiún Mhaigh Rath féin i bhfad níos ciúine anois ná mar a bhíodh.

Nuair nach raibh sa stáisiún ach stad ar iarratas amháin níor úsáideadh teach an stáisiúin a thuilleadh, agus ghlac an Historic Monuments and Buildings Branch (Brainse na Séadchomharthaí agus na bhFoirgneamh Stairiúil) freagracht as a chúram agus é a chaomhnú. Cuireadh an tasc seo i gcrích sa bhliain 1991, gan ach 150 bliain i ndiaidh oscailt an stáisiúin.

**Rochtain:** Thart ar mhíle ó thuaidh soir ó thuaidh ó Mhaigh Rath, trí Bhóthar an Stáisiúin soir ó thuaidh ó bhruach shráidbhaile Mhaigh Rath. Bealach isteach oscailte ar na hardáin. Teach an stáisiúin oscailte trína shocrú roimh ré.

**Léitheoireacht Bhreise:** McCutcheon W A, The Industrial Archaeology of Northern Ireland (HMSO 1980).