



**YMDDIRIEDOLAETH
RHEILFFYRDD FFESTINIOG AC ERYRI**

**FFESTINIOG & WELSH HIGHLAND RAILWAYS
TRUST**



SUT MAE HI'N MYND ?

Eich diweddariad am yr holl gynnydd
gwych y mae ein rheilffyrdd yn ei wneud



Amser Cinio yng Ngorsaf yr Harbwr yn yr haf - pedair trên yn cyrraedd, gadael neu yn segur yn yr iard, tra bod ymwelwyr yn mwynhau'r safle wrth gael bwyd/diod o Spooner's. **Y dudalen nesaf:** atyniad stêm yn parhau i dynnu sylw pobl ifanc a phobl hŷn. **Roger Dimmick**

TWRISTIAETH YNG NGOGLEDD CYMRU:

Fel mae'r datblygiad sydd yn thema yn y llyfryn hwn yn arddangos, mae nifer o bethau arbennig yn digwydd ar draws ein Rheilffyrdd. Rydym wedi bod yn ffortunos o ennill grantiau ynghyd â chael cymaint o gefnogwyr hael. Serch hyn, mae ein rheilffordd graidd yn gweithredu yn y diwydiant Twristiaeth ehangach ac mae'r llwyddiant sy'n gweini'r farchnad yma yn allweddol. Mae'r farchnad yma yn newid yn gyson ac mae angen deall ei thueddiadau ynghyd ag anghenion esblygol ein cwsmeriaid.

Mae **Llywodraeth Cymru** yn ymwybodol iawn o bwysigrwydd Twristiaeth i'r wlad. Mae'n ychwanegu bilynnau o bunnoedd i'r economi yn flynyddol ac yn creu tua 12% o'r gyflogaeth trwy'r wlad. Mae pwysigrwydd hyn yn tueddu i fod yn uwch mewn ardaloedd gwledig. I ganolbwyntio ar hyn, mae sefydliad oddi mewn i Lywodraeth Cymru o'r enw **Ymweld â Chymru** yn bodoli. Hwn sy'n gyfrifol am ddatblygiad a hyrwyddo economi ymwelwyr trwy Gymru.

Mae sefydliad tebyg yn Yr Alban (**Ymweld â'r Alban**) ynghyd ag **Ymweld â Phrydain** sy'n adrodd ar Loegr ac yn casglu data a mewnwleidiad i'r deyrnas gyfan. Mae ffocws hyn ar dwristiaeth ddomestig.

Wrth edrych ar adroddiadau gan y cyrff uchod, gallwn weld fod teithiau yng Nghymru i lawr rhyw 10% yn 2024. Mae'r gostyngiad yma yn amlwg ar draws pob rhan o'r diwydiant, o lefydd aros i atyniadau.

Un o'r rhesymau am hyn yw bod teithiau tramor wedi cynyddu gyda data'n dangos cynnydd o 9% ar draws y DU yn ystod 2024. Ar gyfartaledd, mae pobl yn treulio tair noson ar daith, hyn yn gyfartaledd o gyfnod o wythnos a chyfnod o benwythnos i ffwrdd. Er bod cyfanswm teithiau i lawr, mae'r gwariant am daith wedi cynyddu yn 2024 o £82 y person am aros noson i £101.

Yn ychwanegol, mae'r **Swyddfa Ystadegau Cenedlaethol** yn cyhoeddi ffigyrau ar ymwelwyr rhyngwladol; i Gymru, mae hyn oddeutu 0.9 miliwn y flwyddyn. Er bod yn ffigwr yma wedi adlamu'n sylweddol dros y ddwy flynedd ddiwethaf, hyd yn hyn nid yw wedi cyrraedd y ffigwr cyn Cofid o dros 1 miliwn. Yn union ar ôl cyfnod Cofid, roedd ffocws cyfyngedig ar hyn oherwydd cynnydd mawr mewn twristiaeth ddomestig. Fodd bynnag, mae hyn yn darged sy'n cymryd sylw'r Llywodraeth ar hyn o bryd.

Mae nifer fawr o ffeithiau a ffigyrau ar gael, ond beth yw ystyr hyn i gyd? I helpu rhoi hyn yn ei gyd-destyn, mae'n bwysig cofio bod cynnydd sylweddol mewn twristiaeth ddomestig yn dilyn y Pandemig gyda phobl yn awchu am gael mynd i ffwrdd. Mae'n cymryd mwy o amser i 'deithiau tramor' adennil tir. Yn gyffredinol, ystyrir twristiaeth yn ddiwydiant cylchyddol sydd, yn fras, yn dilyn patrymau economaidd. Beth sy'n allweddol yw deall beth mae twristiaid eu angen a theilwrio ein cynnig i gyfarfod â hyn. Yn hyn o beth, mae arolygon Ymweld â Chymru yn ddefnyddiol.

Yn y lle cyntaf, maent yn dangos fod y llefydd mwyaf poblogaidd i fynd ar wyliau ar yr 'arfordir golygfaol a harbwr' a 'chyrchfannau glanmor traddodiadol', sy'n gweddu'n dda gyda'n gorsafoedd ym Mhorthmadog a Chaernarfon.

Yn ail, maent yn dangos pa fath o brofiadau mae pobl yn awyddus i'w cael wrth ddewis gweithgareddau ar eu taith. Y pedwar categori uchaf yma yw 'ymweld ag atyniadau awyr agored', 'profi bwyd a diod lleol', 'ymweld â safleoedd treftadaeth a chestyll' ac 'ymweld ag atyniadau diwylliannol'. Mae hyn yn dangos fod pobl yn edrych am brofiadau mwy trylwyr yn yr ardal maent yn ymweld a'r gweithgareddau maent yn awyddus i'w tystio. Maent yn gobeithio profi gwir ystyr y tirlun, treftadaeth a diwylliant yr ardal a'r atyniad maent wedi ymweld â hwy.

Credwn bod ein rheilffyrdd mewn llefydd da i wasanaethu'r chwant cynyddol yma oddi mewn i'r farchnad dwristiaeth. Mae newid i'r ystod o brofiadau ar lefelau pris ac arosiadau gwahanol yn plesio adrannau gwahanol o'r farchnad. Ar ben hyn oll, mae'r profiad gwahanol a gynigir gan westywy'r llwyfan a gestywy'r trên wrth helpu i ateb cwestiynau cyffredinol ynghyd â chynnig gwybodaeth am ein treftadaeth a'r ardaloedd o'n cwmpas, wedi cael derbyniad da iawn. Mae'n teithiau gydag arweinwyr i Boston Lodge a'n

gweithdai gyrru injan yn ychwanegu llawer mwy i'n hymwelwyr gwrol a chawsant eu gadael gyda chysylltiad personol dyfnach â hanes y rheilffyrdd.

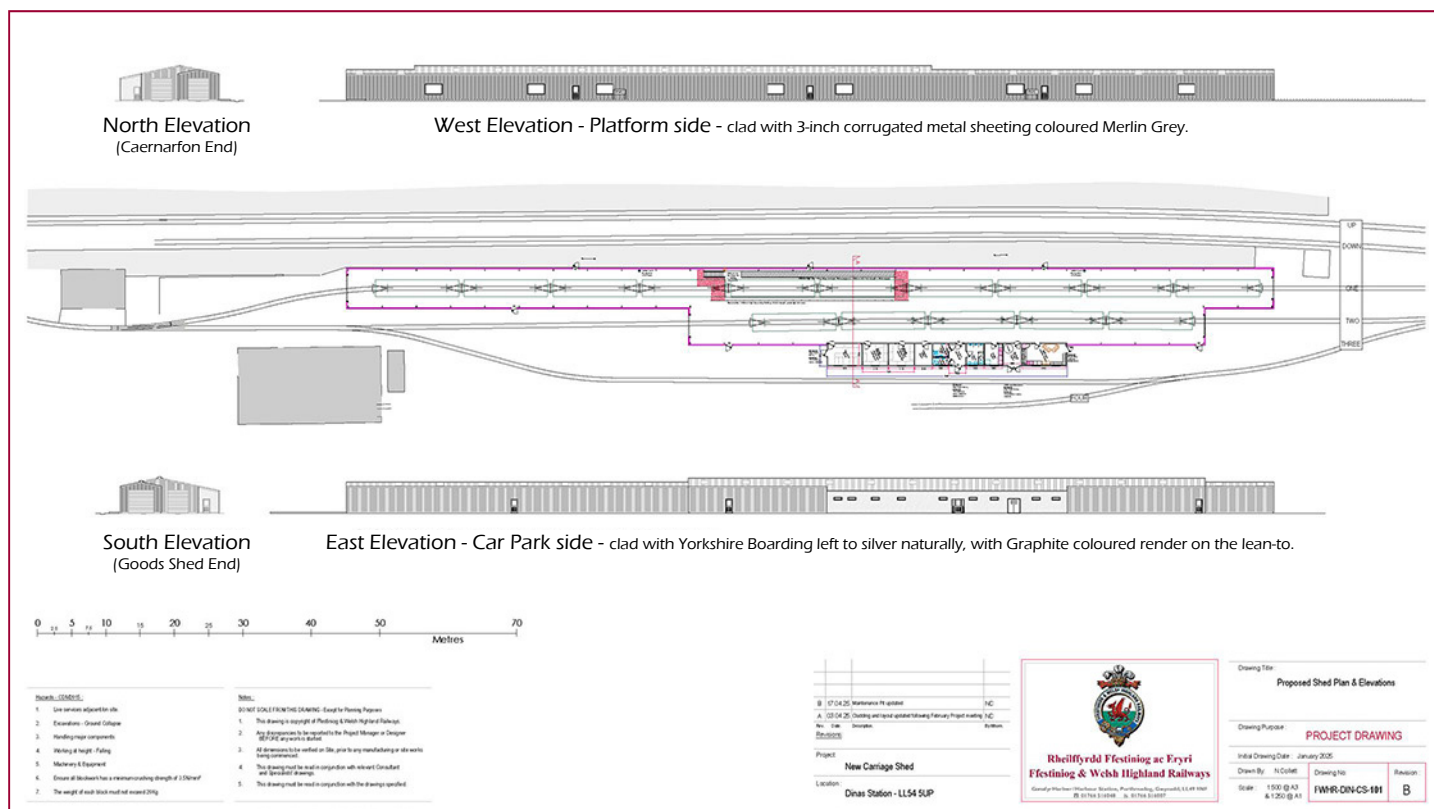
Mae'n nodedig fod Cymru wedi bod yn ail-frandio ei thema ddiwylliannol. Un enghraifft amlwg yw'r newid i ddefnyddio enwau Cymreig ar ardaloedd a nodweddion. Er enghraifft, rydym wedi hen arfer defnyddio Yr Wyddfa yn lle 'Snowdon'. Ar draws yr holl wlad, rydym hefyd wedi gweld symudiad tuag at fwyd a diod a gynhyrchir yn lleol. Mae bwyty Spooner's yng Ngorsaf yr Harbwr, Porthmadog, bob amser yn cynnig dewis o gwrw a gwirodydd Cymreig sy'n helpu i ychwanegu profiad o ymweld â chymunedau gwahanol.

Mae llawer o waith yn cael ei wneud ar hyn o bryd i hyrwyddo Twristiaeth mewn ffordd gynaliadwy oherwydd gall gor-dwristiaeth niweidio cymunedau lleol. Mae siroedd Gwynedd a Chonwy wedi dod at ei gilydd i greu **Partneriaeth Twristiaeth Gynaliadwy**, gan gynnwys cymunedau, busnes a rhanddeiliaid, gyda'r Rheilffyrdd hefyd yn cael eu cynrychioli. Eu hegwyddor craidd yw creu 'Economi ymwelwyr er lles a budd pobl, yr amgylchedd, iaith a diwylliant Gwynedd ac Eryri'.

Mae hefyd yn debygol y bydd 'treth twristiaid' yn cael ei gyflwyno. Caiff hwn ei dalu gan bobl fydd yn aros mewn llety ymwelwyr yng Nghymru. Rhaid i unrhyw berson sy'n defnyddio'r llety, os ydynt yn byw yng Nghymru ai peidio, dalu'r dreth yma. Bellach, mae'r system yma yn cael ei defnyddio gan nifer o wledydd o gwmpas y byd. Y syniad yw y caiff unrhyw gronfa a gesglir o ganlyniad i'r dreth yma, gael ei defnyddio i wella'r isadeiledd a phrofiad yr ymwelwyr.

Gyda'r rheilffyrdd yn symud ymlaen i greu offrwm cwsmeriaid cryf a phrif ffocws ar gynyddu twristiaeth gynaliadwy yng Nghymru, edrychwn ymlaen at ddyfodol disglair...





Mae'r cynllun yma yn dangos y sied cerbydau newydd ar safle Dinas, ynghyd â golygfeydd o'r ddwy ochr a'r ddau ben. **N. Collett**

DINAS:

Ail-fodelu Dinas yw prif brosiect yr Ymddiriedolaeth a phrif ffocws ein hymgyrch codi arian ar hyn o bryd. Bydd ail-fodelu'r safle, gan gynnwys sied cerbydau a chyfleusterau eraill newydd, yn gwneud gwellhad enfawr i weithrediad Dinas. Rydym yn ddiolchgar i ymdrech ein holl gefnogwyr sydd wedi cyfrannu at fomentwm y prosiect yma.

Ella nad yw mor gyffrous ag adeiladu locomotif newydd, ond mae buddsoddiad o'r math yma o gymorth aruthrol i gynaliadwyedd tymor-hir ein Rheilffyrdd. Dyma pam rydym yn ceisio casglu rhagor o arian i'n cronfa i orffen y gwaith.

Dros y gaeaf diwethaf, 'gwnaethpwyd cryn dipyn o waith ar y ddaear' gyda phwyntiau atal (points) newydd yn cael eu gosod i gysylltu â'r brif lein a chlirio llawer ar y safle. Ar ôl nifer o flynyddoedd, mae'r Swyddfa Adeiladu flaenorol wedi ei dymchwel. Mae cynllun manwl am y sied yn symud yn ei flaen.

Er bod cytundeb wedi bod ar faint a ffurf y sied, cynllun y trac, ayyb. - tra bydd y prif lein yn gallu cynnal set o ddeg o gerbydau Rheilffordd Eryri, a'r lein leiaf yn gallu storio set o gerbydau treftadaeth - bydd y sylfaeni, gwasanaethau a pit i ddwy ffordd

haearn ar gyfer cerbydau yn dal i gael eu hystyried.

Mae dau prif faes i'w hystyried.

- Yn gyntaf, mae amodau rheoliadau adeiladu y datgan bod rhaid i unrhyw adeilad, sydd gyda tho sy'n fwy na 100 metr sgwâr, gael cynllun traeniad cynaliadwy mewn lle. Mae maint y sied cerbydau newydd oddeutu 1,400 metr sgwâr.

Tyllwyd twll prawf a wnaeth arddangos priodweddau traenu gwael oherwydd fod y safle ar dil rhewlifol. Fodd bynnag, mae yna ffyrdd o greu toddiant, a chyflogwyd cwmni lleol Cadarn Consulting, sydd wedi cynorthwyo yn y gorffennol, i ddatblygu toddiant.

- Yn ail, rydym yn gorfod ystyried y logisteg a fydd ei angen i'r safle fod ar gau dros gyfnod byr yn ystod y gaeaf i fedru cwblhau popeth. Mae'r her yma yn debyg i ail-fodelu Gorsaf yr Harbwr a gwblhawyd yn 2014. Bydd gwneud y gorau o ddefnyddio gwirfoddolwyr yn allweddol i hyn oll a bydd yn brosiect hudolus i fod ynghlwm gydag ef.

Gwerthfawrogir eich cefnogaeth yn fawr, un ai trwy gyfraniad ariannol neu trwy weithio ar y prosiect...



Ffotograff o un o locomotifau ZA/5 Dholpur yn Yr India. Yn sefyll allan mae sêr ar y tu blaen ac ochr y tanc dŵr. Cyflwynwyd y rhain am ddibynadwyedd. Mae'r plât yn arddangos y rhif - 810 - a math o loco yn ZA/5.

ADEILADU 'DHOLPUR ZA/6' O'R NEWYDD:

Rhywle yn Ne Orllewin Lloegr, mae rhywbeth yn datblygu, rhywbeth sydd am gyffroi unrhyw un sy'n ffan o reilffyrdd stêm gul a locomotifau nerthol, sef fersiwn lled dwy droedfedd o'r injan Hunslet fwyaf a adeiladwyd erioed, yr injan Dosbarth ZA/5 2-8-4. Gweithiai'r locos yma ar Reilffordd Dholpur-Sarmathura yn tynnu, ymysg nwyddau eraill, cerrig a ddefnyddiwyd i adeiladu dinas Delhi Newydd. Gwnaethom gyfarfod â Jon Bamfield, y person gyda'r wefr fwyaf i adeiladu injan newydd lled dwy droedfedd, i ddeall yr uchelgais a chyfarfod â'r tîm y tu ôl i'r prosiect diddorol yma.

Mae Jon wedi bod mewn cariad ag injans stêm ers i'w daid ddechrau adeiladu rheilffordd stêm lled 7¼" yn ei ardd gefn. Ymwelodd â Ffestiniog fel bachgen yn yr 1980au ac mae ganddo atgofion o gerdded Bwlch Aberglaslyn yn yr 1990au cyn i wasanaethau trenau ddychwelyd yn y 2000au. Mae wedi cael gyrfa lwyddiannus ym myd technoleg ond ym myd stêm mae ei angerdd. Mae ganddo reilffordd lled 7¼" yn ei ardd gefn, lle mae wedi adeiladu injan Hunslet gyda gêr falf wedi ei haddasu neu ei gwella.

Er iddo dreulio blynyddoedd gyda modelau graddfa fychan, cadarnhawyd angerdd Jon at reilffordd lled

dwy droedfedd tra'n ymweld â gala 'HUNSLET 125' a chael y seddau gorau ar drên dros gledrau Rheilffordd Eryri y tu ôl i LINDA a BLANCHE.

Yn dilyn llwyddiant adeiladu rheilffordd lled 7¼", ystyriodd Jon y "*buasai'n wych adeiladu rheilffordd lled 2 droedfedd*". Er y cyffro yma ar y diwrnod, pan ystyriodd Jon faterion ymarferol y gost, lle i adeiladu'r rheilffordd a sut i gael y teulu i gytuno, aeth y syniad yn fuan iawn i gefn ei feddwl, nes...

Roedd gan ffrind i Jon, sef Matt Fairweather, sy'n ymwneud â'r gymuned lled 7¼", gysylltiadau yn y Swisdir, yn benodol mewn lle o'r enw Parc Stêm y Swisdir yn Le Bouveret, heb fod yn bell o Geneva.

Clwb Preifat i Aelodau sy'n berchen ar locos 7¼" sydd yma ac mae'n agored i'r cyhoedd i ymweld a theithio ar y cledrau. Gan fod y parc yma yn y Swisdir, roeddent wedi adeiladu rheilffordd rac a phiniwn ac wedi comisiynu Charles Ball o Balson AG i adeiladu loco rac Furka HG 3/4 ar raddfa 1:4. Gwnaeth Charles y rhannau i dair o'r locos yma a medrodd Matt gael gafael ar un o'r setiau ac adeiladu loco ei hun. Yn ychwanegol, adeiladodd Matt reilffordd rac yn ei ardd gefn ei hun i gael rhedeg y loco!



Olwynion gyrru, tryc merlen ar y cefn a ffabrigiad silindr i'r ZA/6.
gyfansawdd (compound) yw hon, gyda gêr falf Walschaerts (Heusinger) ar yr injan adlyniad (adhesion) a gêr Joy ar yr injan pinion.

Canol: Balson Furka HG ¾ Matt Fairweather - Injan

Oherwydd cyffro a brwdfrydedd Jon a Matt wrth ymgymeryd â phrosiectau newydd, gellir ystyried eu galw yn 'fentrwyr rheilffordd'.

Pan gwblhawyd y rheilffordd rac, bu'r ddau ohonynt yn trafod ac ystyried gweithrediad rheilffordd o'r fath a gofynnodd Jon i Matt a fuasai ganddo ddiddordeb mewn creu prosiect lled 2 droedfedd gyda'i gilydd. A'r ateb - siwr iawn!

Gellid ystyried hyn fel cychwyn y prosiect yn Haf 2020, ond nid oedd cynllun cadarn fel y cyfryw. Serch hyn, roedd yr ymrwymiad i'r syniad yn bodoli. Yn dilyn nifer o drafodaethau ymhellach, penderfynodd y ddau, petaent yn adeiladu loco rheilffordd lled 2 droedfedd, buasai'n wych iddi gael ei rhedeg ar y 40 milltir o reilffordd yn nghornel chwith uchaf Cymru. Wrth feddwl yn ôl i daith Jon y tu ôl i'r 'HUNSLET 125', ystyriwyd adeiluo loco arall fel LINDA: fodd bynnag, gan fod dwy loco o'r math yma o Hunslet yn bodoli'n barod, nid oedd hyn y syniad gorau am brosiect.

Beth bynnag, fe arweiniodd hyn at y llyfr '*The Hunslet Engine Works*' gan D.H. Townsley, sy'n edrych ar 150 o flynyddoedd o adeiladu'r mathau gwahanol o'r locos yma. Wedi edrych ar yr holl locos yn y llyfr, y rhai oedd yn gyson yn sefyll allan oedd y locos Graddfa 2' 6" 2-8-4T a adeiladwyd i Reilffyrdd Canolog India.

Fuasai'n bosib adeiladu un o'r rhain? Ac os yw'n bosib, a fuasai'n addas ac o ddefnydd i Rheilffordd Eryri?

Mae adnodd arbennig ar gael i locos Hunslet, sef Archifau Hunslet, sy'n cael ei leoli a'i gynnal yn 'Statfold Barn'. Mae ganddynt ddewis eang o luniau ac wrth i chi gyflenwi rhif loco iddynt, gallent ddarganfod manylion cyflawn i chi. Fel mae'n digwydd bod, roedd ganddynt set gyfan o luniau ar gyfer y math injan 2-8-4T. Roedd y lluniau ar negatiffau, gan y cymerwyd ffotograffau o'r holl gasgliad a gwnaethpwyd trefniadau i sganio'r cyfan. Roedd cael casgliad cyfan o luniau yn gam mawr ymlaen.

Y cam nesaf oedd adolygu'r lluniau a gwneud y maths i weld os oedd popeth yn ffitio. Roedd rhaid newid lled yr olwynion [regauging] i gael dyluniad lled dwy droedfedd. Trwy edrych drwy'r wybodaeth oedd ar gael, dim ond ychydig o newidiadau oedd eu hangen i ffitio lled RhUC. Cafwyd hyder o gymharu â maint NG16 a mwy o sicrwydd byth o brofiad NG15 y buasai'r cyfuniad wyth cwpl yn gallu ymdopi'n braf gyda holl daith RhE.

Wedi cyrraedd cyn belled â hyn, penderfynodd Jon a Matt drafod y prosiect gyda'n rheilffyrdd ni ac ym mis Medi 2020 trafeiliodd y ddau i Borthmadog i gynnal cyfarfod efo'r Rheolwr Cyffredinol, Paul Lewin (gan gadw'r pellter cymdeithasol cywir oherwydd cynlluniau cloi Cofid).



Y fframiau y tu allan i sied Jon, gyda'r prif dim (Stuart, Roger, Jon, Alan a Josh) y tu ôl i'r fframiau. Gwnaethpwyd y fframiau mewn tri darn, yn bennaf oherwydd cyfyngiadau y sied, ond hefydd oherwydd cyfyngiadau y peiriannau torri.

Mae'r tri yn adnabod ei gilydd ers sbel ac fel yr aeth y drafodaeth yn ei blaen, daeth yr amser i ofyn y cwestiwn holl bwisig i Paul - y cwestiwn y tu ôl i'r holl gynllun: "Os yr adeiladwn y loco, wnei di ei defnyddio i dynnu trenau?". Nid oedd Jon a Matt eisiau adeiladu rhywbeth a fuasai ond yn cael taith achlysurol allan ar y lein a threulio gweddill ei hamser mewn sied yn hel llwch. Yr amcan oedd adeiladu loco i fod yn rhan allweddol o fflud y Rheilffordd. Roedd ymateb Paul, o wybod am fedrau'r dynion oedd o'i flaen ac wrth drafod holl agweddau'r cynllun, yn un cadarnhaol.

Yn y cefndir, roedd dipyn o waith wedi'i wneud yn barod ar y dyluniad, (y rhan fwyaf gan Jon ei hun) yn arbennig ar y gêr falf. Bu **Simon Bowditch**, a fu'n cyngori Jon ar sut i wella'r gêr falf ar y loco lled 7¼" a adeiladodd Jon, o gymorth mawr iddo ar y cynllun yma hefyd. Un penderfyniad allweddol, gyda chynghor arno gan Paul, oedd defnyddio falfiau piston yn lle y falfiau sleid cytbwys oedd ar y fersiwn wreiddiol. Buasai'r rhain yn fwy effeithiol ac yn haws i'w cynnal.

Cafwyd ysbrydoliaeth hefyd o bapur gan yr awdur **W. Pearce** ar '*Locomotive Proportion and Performance*' oedd yn rhoi cyngor ar pam fod ambell i loco - yn arbennig Dosbarth Cestyll y GWR - mor dda. Roedd Pearce yn edrych ar y gymhariaeth rhwng pibellau stem â maint cistiau stêm ac yn brolio rhinweddau

falfiau teithiau hir gan eu bod yn agor a chau yn gyflymach, ac felly yn cyflymu mynediad a thorri' ffwrdd stêm i gael gwell rheolaeth. Wedi cryn dreialu, penderfynodd Jon a Matt ar ddyluniad gêr falf fersiwn 6 yn y diwedd. Dylai'r fersiwn yma fod yn effeithiol gan leihau costau glo.

Felly, daethpwyd at **ZA/6** fel enw'r loco. Defnyddiwyd 'Z' ar reilffyrdd yr India i ddynodi lled gul, gan gadw mewn cof fod lled rheilffyrdd safonol India yn 5' 6". Defnyddiwyd 'A' i ddynodi dosbarth loco 2-8-4. Yn gyfleus, adeiladwyd pum math gwahanol o'r locos yma ar adegau gwahanol, yn gyntaf gan Ker Stuart (a brynwyd gan Hunslet yn diweddarach). Rhyddhawyd y ddwy loco olaf yn 1959, gan newid y tanciau ochrog i danciau pannier. Gan fod y loco, sy'n cael ei hadeiladu gan Jon, Matt a'r tîm, yn esblygiad pellach o'r dyluniad, mae'n cael ei henwi'n ZA/6 yn naturiol. Rhif '815' fydd ar y loco yma gan mai rhif 814 oedd y rhif olaf ar reilffordd India.

O ran perfformiad, bydd ymdrech tyniadol ZA/6 ychydig yn llai na NG15. Fodd bynnag, mae NG15, gan gynnwys y tendr, yn pwysu rhyw 68 tonn, 37 tonn heb dendr, tra bo'r ZA/6 yn pwysu 38 tonn. Felly, mae 30 tonn yn llai i'w dynnu yn syth, sydd yn 18% o drên 10 cerbyd. Mae 38 tonn yn newid i 37 ar 4 olwyn gypledig. Serch hyn, mae'r loco yma yn 2-8-4 yn hytrach na 2-8-2, ac felly bydd ychydig llai o bwysau ar



Mae'r ffotograff yma yn dangos un ochr o adrannau'r brif ffrâm ar y peiriant torri gyda jet dŵr pwysau uchel. Mae'n anodd gor-bwysleisio pa mor fanwl-gywir yw y rhain, yn arbennig wrth i'r darn o ddur gael ei droi ar ei waered hanner ffordd trwy'r broses ac yna ei adlinio i sicrhau toriad cywir.

yr olwynion gyrru. Oherwydd hyn, mae'r trê'n yn pwysu o leiaf 18% yn llai am nad oes tendr. Yn naturiol, buasai cwmpas loco gyda tendr yn fwy, ond yng Ngogledd Cymru nid yw hyn yn broblem. Dyma'r rheswm pa nad oedd yr injans Fairlie yn llwyddiant yn America, gan nad oedd llawer o le i storio glo ynddynt, ac felly yn cyfyngu ar eu teithiau. Fodd bynnag, wrth weithio dros y 25 milltir ar Reilffordd Eryri, ni chaiff y ZA/6 drafferth o gwbl.

Mae Jon a Matt wedi bod yn adeiladu'r loco yn garej Jon yng Ngwlad yr Haf ac maent wedi ffurfio tîm bychan, ond medrus, i'w helpu. Bydd Roger, Alan a Stuart yn helpu Jon a Matt ar ddydd Llun. Mae'r grŵp yma yn adnabod ei gilydd trwy ESSMEE (East Somerset Society of Model and Experimental Engineers) ac mae ganddynt gynllun rheilffordd mawr a nifer fawr o beiriannau yn eu gweithdy cyfrannol. Dechreuwyd gweithio yn 2022, ond rhwng y sesiynau uchod, mae Matt yn cynorthwyo grŵp arall ar ddydd Mercher. Mae Hal a Miller, hogia Jon, yn cynorthwyo'n sylweddol hefyd ac mae Donna, gwraig Jon, wedi bod yn gafael mewn llawer mwy o ddarnau dur na ddisgwyli'd ar ddechrau'r prosiect!

Maent hefyd wedi cael cymorth gan Bailey, aelod ieuengaf y tîm arferol, sy'n dod â'i arbenigedd argraffu 3d i'r fenter. Mae'r cyfrwng yma wedi ei ddefnyddio i

greu patrymau a chastinau ac, o'r herwydd, rydym wedi arbed cryn dipyn o gostau ariannol. Er enghraifft, mae'r olwynion gyrru wedi eu gwneud allan o 33 o ddarnau wedi eu hargraffu ar gost o £600 a'u gwasgu mewn fforddndri. Buasai gwneud y patrymau yma allan o bren wedi costio oddeutu £3,500. Mae'n deg i ddweud bod pob un sy'n ymwneud â'r prosiect yma wedi eu gwefreiddio.

Ni ellir gwneud pob darn yn awyrgylch y gweithdy cartref, rhaid trefnu i nifer o ddarnau gael eu cynhyrchu gan contractwyr allanol. Mae llawer o'r boddhad yn dod o'r ffordd mae pethau yn asio i'w gilydd, sy'n dystiolaeth i'r broses CAD a chywirdeb cynhyrchu y technegau cyfoes, fel jet dŵr pwysau uchel i dorri platiau dur. Mae prif adrannau'r fframiau yn 5 medr o hyd a thorrrwyd hwy ar beiriant gyda gwely 2.5medr o hyd. Roedd rhaid symud y platiau o gwmpas ac fe'u cwblhawyd mor fanwl-gywir fel bod y cynhyrchydd yn eu defnyddio bellach fel enghraifft o ansawdd o waith y cwmni.

Bu nifer o ddyddiau carreg filltir; un enghraifft oedd diwrnod 'rhodiau ar' *['rods on']*. Gyda'r holl waith paratoadol wedi ei gwblhau, y fframiau wedi eu sgwario'n dwt at ei gilydd, yr olwynion yn eu lle, y cranciau wedi'u halinio'n dda a phawb yn nerfus ac yn gofyn, "beth wnawn ni os nad ydynt yn ffitio?"



Ffotograff yn dangos y fframiau, rhai o'r tîm, ond hefyd maint y gweithdy yng Ngwlad yr Haf, yn profi, y dylai unrhyw un sy'n berchennog ar sied, ystyried ei hymestyn! **Isod** Injan Milner Hunslet 'HAL' Lled 7¼". Pob ffotograff gan **Jon Banfield**

Wel, doedd dim rhaid pryderu, daeth yr holl beth at ei gilydd mewn rhyw awr gwta. Cafwyd dathliadau a champagne yn llifo y tu allan i'r gweithdy i ddathlu.

Mae llawer o gynnydd wedi'i wneud, ond mae llawer i'w wneud eto, gyda chynllun yr amlinellid fel a ganlyn:

Haf 2025 - cael y siasi i redeg ar awyr, ac yna rhoi sylw i'r hongiad, brêcs, ayyb. Unwaith y bydd yn gyfan, gellir ei dynnu yn ddarnau a'i beintio cyn ffitio pob darn yn ôl eto fel y bydd yn barod erbyn diwedd haf 2026. Caiff siasi'r locomotif ei chludo wedyn i Boston Lodge, pryd y caiff y boeler (sy'n cael ei gynhyrchu) ei ffitio ynghyd â'r uwch wresogyddion [*superheaters*], y rheolydd, ayyb. Gyda'r siasi yng Nghymru, bydd gwaith yn cychwyn ar y caban a'r tanciau dŵr yng Wlad yr Haf. Bydd y rhain yn cael eu hychwanegu at y siasi yn 2027 ac yna bydd y gwaith yn cychwyn ar ffitio'r darnau olaf a'r gwaith peipiau. Mae dipyn o waith gosod yr holl beipiau!

Gyda gobaith, bydd ZA/6 yn gallu symud ar ben ei hun dros aeaf '27/28 ac ella ennill ei chrystun cyntaf mewn traffig yn 2028. Mae pob un ohonoch sy'n gyfarwydd â chadwraeth rheilffyrdd yn gwybod nad yw popeth yn mynd fel y dymunir, ac felly nid yw'r dyddiadau yma yn sicr. Fodd bynnag, gyda'r momentwm y tu ôl i'r prosiect ar hyn o bryd, y tîm a'r ystod eang o arbenigedd sydd ar gael, rydym yn sicr y medr y tîm

oresgyn unrhyw anawsterau a fyddant yn eu wynebu.

Mae'n rhyfeddol pa mor dawel mae'r prosiect yma wedi bod, sy'n destament i ddisgresiwn y rhai sydd wedi bod ynghlwm gyda'r gwaith a'u ymgynghorwyr. Wedi mynd cyn belled â hyn, mae'r tîm yn awr yn hapus i fod yn agored, ac wedi lawnsio'r prosiect yn swyddogol ym mis Medi yng Nghyfarfod Cyffredinol Blynddol Cymdeithas Rheilffordd Eryri, mae yn awr yn agored i'r cyhoedd. Dymunwn pob llwyddiant i'r tîm ac edrychwn ymlaen gyda diddordeb mawr i ddarganfod beth fydd ZA/6 yn gallu ei gyflawni ar flaen rhes o gerbydau ar Reilffyrdd Ffestiniog ac Eryri.

Gallwch ddilyn cynnydd ZA/6 trwy ymweld â'r wefan: www.za6.co.uk neu www.someng.co.uk



Rail Holidays of the World



Supporting the Diamond Jubilee Appeal

Every booking you make with Ffestiniog Travel helps preserve the Ffestiniog & Welsh Highland Railways

Over 50 years of creating rail tours



❖ **Escorted Rail Tours**

Small group tours with the benefit of private charters, excursions and tour guides. Up to 40 annual tours to choose from to destinations in the UK, Europe and Worldwide.



❖ **Tailored Rail Tours**

Our dedicated team of travel consultants will help you create your own bespoke rail journey - all train & flight travel, accommodation and excursions arranged in advance of departure.



❖ **Private Group Tours**

We can provide discounted group train tickets for groups of 10 or more. Ideal for larger parties of family and friends, special interest groups planning educational and cultural trips or organisations requiring travel advice and services that deal with large numbers of people.



- ❖ *Go behind the scenes of heritage steam railways around worldwide*
- ❖ *Discover the rail, tram and metro systems of cities across the globe*
- ❖ *Take an iconic rail journey on the Ghan, Rocky Mountaineer, Orient Express and more..*

Talk to our Travel Team to discuss your rail travel plans

View all our rail holidays at: www.ffestiniogtravel.com

Tel: 01766 512400 Email: info@ffestiniogtravel.co.uk

Sign up to our e-newsletter or follow us on Facebook for all our latest rail travel news

Ffestiniog Travel is owned by the Ffestiniog and Welsh Highland Railways Trust and profits support the Ffestiniog and Welsh Highland Railways.