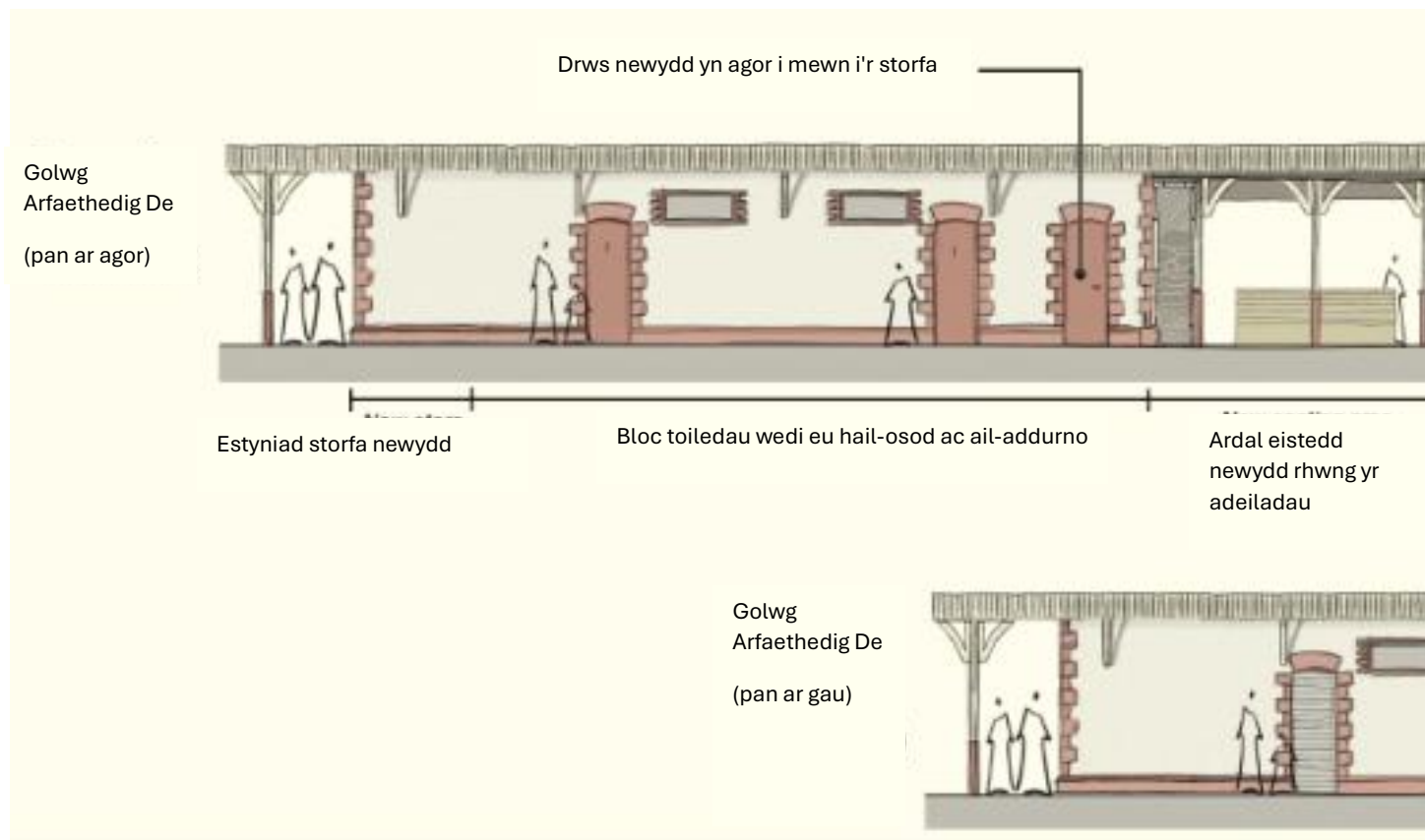




GORSAF BLAENAU FFESTINIOG – OES NEWYDD:

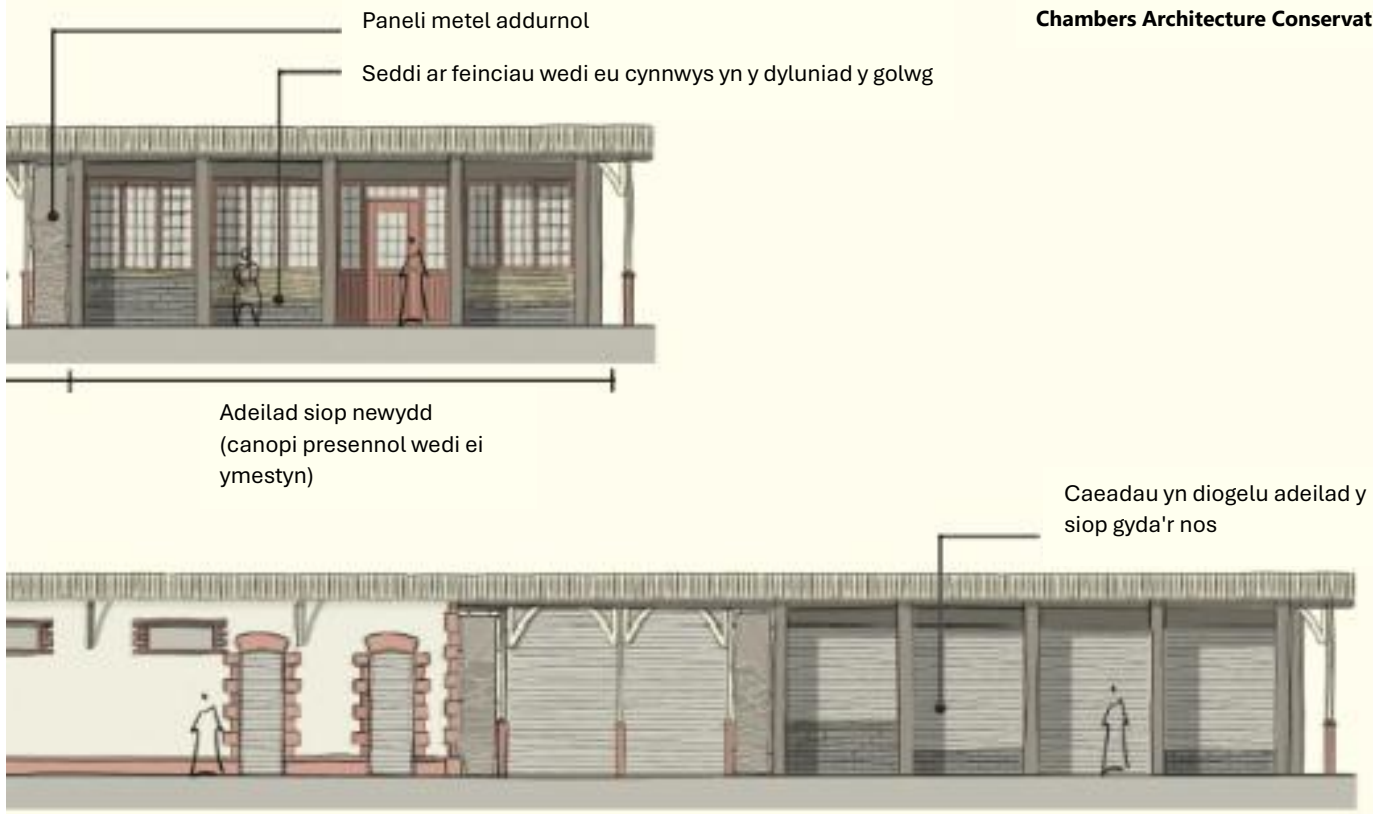
Adeiladwyd gorsaf bresennol Blaenau Ffestiniog ar safle'r orsaf Cyfnewid GWR o 1883 a galwyd yn Blaenau Ffestiniog Central. Mae'n deg i ddweud ers agor yn 1982 bod y safle byth gwir wedi cael y sylw mae gorsaf derfynol yn haeddu. Rwan, gyda eich cymorth, mae'n amser ar gyfer oes Newydd i Orsaf Blaenau. Rydym yn agos at ei godi i'r safonau uchel mae'r Rheilffordd yn anelu ato yn y 21ain Ganrif. Bydd hwn yn cyfateb i orsafoedd Porthmadog a Chaernarfon ac yn codi'r cyfleusterau i'r safon disgwylir gan ein hymwelwyr.

Mae'r cefndir llawn i'r datblygiad fesul cam yng ngorsaf Blaenau Ffestiniog wedi ei drafod yn yr argraffiad 2024 o HIAG. Nid ydym am ailadrodd hyn yma, ond mae'n ddigonol i ddweud bod y cyfleusterau sydd yn cael eu cynnig ar gael ar hyn o bryd ddim yn cyrraedd gofyniadau prif orsaf ymgynffwrdd rhwng y Rheilffordd Ffestiniog, llinell Dyffryn Conwy Trafnidiaeth Cymru a'r rhwydwaith priffordd. Cam Un o'r prosiect oedd adnewyddu ymyl y plattform, deunydd arwyneb a draeniad ar

lefel y plattform gan fod hwn i gyd yn dechrau diraddio.

Roedd Cam 2 o'r gweithfeydd yn cynnwys uwchraddiad i'r canopi presennol yn ogystal â'r gwteri. Cwblhawyd y cam yma yn Ebrill 2025. Roedd y gweithfeydd yma yn rhan hanfodol o gynhaliath yn lleoliad yma ac, er eu bod wedi arwain ar ddatblygiad pellach, nid oedd bwriad iddynt gyflawni'r newid sylweddol angenrheidiol ar ben eu hunain.

Mae prif brosiectau ar y RhFf&E yn cael eu cefnogi gan grwpiau llywio prosiect sydd wedi eu ffurfio gan aelodau o staff yr adrannau perthnasol, cynrychiolwyr o'r cyrff ariannu, ymgynghorwyr proffesiynol gwirfoddol a lle mae'n briodol ymgynghorwyr sydd yn cael eu talu. Cychwynnodd grŵp llywio prosiect Blaenau Ffestiniog cyfarfod ym Mehefin 2024 a chefnogwyd nhw gan bractis y pensaer, Chambers Conservation. Mae grŵp llywio'r prosiect wedi parhau i gyfarfod tua bob pedwar mis ac maent wedi gallu adolygu lluniadau a chymryd penderfyniadau fel mae'r prosiect wedi datblygu.



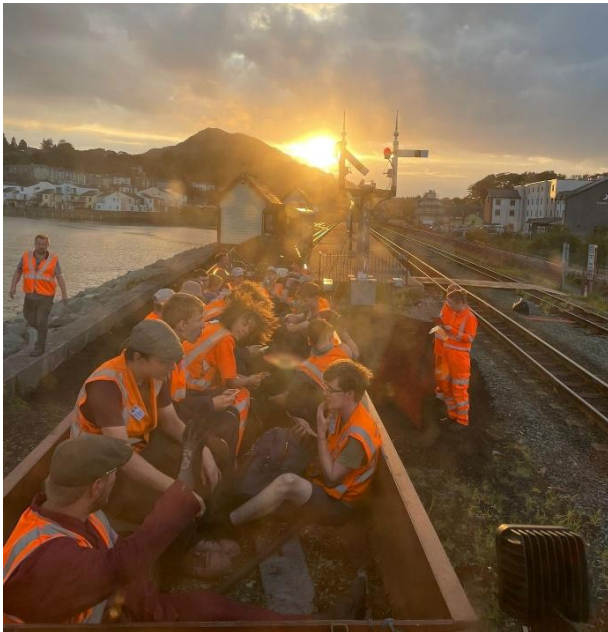
Yn bresennol mae prif hwb gweithredu Blaenau ar hyn o bryd tu mewn i gynhwysydd sydd wedi bod mewn safle ers 2012. Yn flaenorol roedd hwn wedi cael defnydd dros-dro yng ngorsaf Pont Croesor ar Reilffordd Eryri. Prif agwedd o'r prosiect yma yw adeiladu adeilad newydd, wedi ei ganoli ar y platfform presennol, bydd yn ailosod ac uwchraddio'r cyfleusterau. Mi fydd hwn yn rhoi argraff gyntaf da i ymwelwyr sydd yn cychwyn eu taith ym Mlaenau Ffestiniog o'u hymweliad i ein Rheilffyrdd. Bydd y canopi presennol yn cael ei hymestyn i orchuddio'r adeilad newydd yn yr un arddull gain a'r un presennol. Bydd nifer o'r ystafelloedd yn yr adeilad presennol yn cael eu hail-dddefnyddio i wella'r ddarpariaeth toiledau a chyfleusterau storio. Mi fydd ardal eistedd newydd, swyddfa docynnau parhaol a siop gyda chyfleusterau lluniaeth i fynd.

Mae llawer iawn o ymgynghori wedi cymryd lle efo'r staff sydd yn y gweithio yn y lleoliad yma, yr adran adeiladau sydd yn gorfod cynnal a chadw'r orsaf yn ogystal â gydag aelodau o'r timau masnachol a phrofiad cwsmer. Dylai fod hwn yn arwain at gyfleuster gyda gwarchodaeth a chyfleusterau gwell a hefyd gwelliant sylweddol ym mhrofiad y cwsmer.

Bydd ail-leoli'r cynhwysydd presennol hefyd yn galluogi platfform dau i ddod yn ôl i mewn i ddefnydd pob dydd os yw'n angenrheidiol ar gyfer y gwasanaeth trenau, mae hyn o dan ymgynghoriad yn ystod y cyfnod cynllunio o'r tymor rhedeg trenau 2027.

Cyhoeddwyd y dogfennau tendr ar gychwyn Awst ar gyfer eu dychwelyd erbyn y rhan gyntaf o fis Medi. Os bydd pob dim yn iawn, rydym yn rhagweld bydd gwaith yn cychwyn yn syth ar ddiwedd y tymor presennol o weithredu gyda'r cwblhad wedi ei gynllunio at gyn dechreuad y tymor o weithredu yn 2027.

Mae Cymdeithas Rheilffordd Ffestiniog eisoes wedi ariannu'r ddau gam cyntaf o'r prosiect. Eu hymrwymiad sylweddol i Gam 3 ydy beth sydd wedi galluogi'r cynhwysiad o bensaer Chambers ac i ni cyrraedd y cam o dendrau. Bydd y prosiect rwan yn cael ei ariannu ar y cyd rhwng y Gymdeithas a'r Ymddiriedolaeth sydd **nawr wedi gwneud hwn eu hapêl flaenllaw**. Cafodd hwn ei lansio yn Ebrill ac mae'r pamffled codi arian ar gael yma. Os gwelwch yn dda fedrwch chi ystyried helpu ni i godi'r gweddill.



Gwirfoddolwyr ifanc ar un o uchafbwyntiau'r wythnos, y trên gweithfeydd. Yn gadael Porthmadog efo'i gefndir weddol ddramatig ac yn dod o gwmpas Tank Curve gyda'r haul allan. Fe wnaeth eich awdur ei un gyntaf yn 1993 a 33 o flynyddoedd wedyn dal yn ei garu.

GWIRFODDOLI:

Mae gwirfoddoli ar ein Rheilffyrdd yn mynd o gryfder i gryfder. Mae'n ffocws craidd o'r prosiect NLHF ac ers i hynny orffen mae'r momentwm dim ond wedi parhau i adeiladu. Rydym wedi edrych tu ôl i'r llenni ar sut mae hwn yn cael ei drefnu, a hefyd ar esiampl dda o un o'r sawl grŵp gweithio rydym nawr yn trefnu dros y gaeaf sydd yn ychwanegu gwerth sylweddol.

I helpu gyrru gwirfoddoli ymlaen penodwyd Bwrdd y Cwmni Cyfarwyddwr gwirfoddoli i oruchwylio'r gwaith. Mae hwn wedi cael ei gymryd ymlaen gan Jo Charles, sydd hefyd cynrychiolwr Cymdeithas Rheilffordd Eryri ar Fwrdd y Cwmni. Mae'r Rheilffordd hefyd wedi penodi Pennaeth Gwirfoddoli sydd wedi ei ariannu'n garedig gan ein tair elusen gefnogol. Mae'r rôl yma wedi ei gefnogi'n swyddogol gan ein Rheolwr AD, yn helpu dod ag ein staff a gwirfoddolwyr yn agosach at ei gilydd.

Mae Grŵp Llywio Gwirfoddoli rwan yn cyfarfod yn fisol i adolygu cynnydd. Mae wedi cychwyn rhai metrigau ffurfiol i gofnodi mewnbnw gwirfoddolwyr, ac mae'n foddhaol iawn i adrodd bod yn y misoedd gyntaf o 2026 cofnodom ni 9,975 o oriau gwirfoddol, sy'n adlewyrchu dipyn o'r

rhaglen gaeaf a chychwyn rhedeg trenau eleni, mae hwn yn 10% i fyny o'r un cyfnod yn 2025, yn dangos sut mae'r ffocws yn rhoi canlyniadau.

Denu gwirfoddolwyr newydd: Mae hwn yn ardal allweddol arall o ffocws, ac ers Hydref 2025 rydym wedi cychwyn tracio hwn i gael gwell darlun o bwy mae'r gwirfoddolwyr newydd ac o le maent yn dwad. Mae'r broses o ein hochr ni yn cynnwys siarad â'r unigolyn efo diddordeb, deall eu diddordebau a hefyd y sgiliau sydd ganddynt ac maent efo diddordeb mewn dysgu. Mae'n amlwg yn bwysig i gyfatebu diddordebau pobl efo'r adrannau a grwpiau iawn. Mae yn hefyd elfen o fod yn realistig am dan beth mae'r Cwmni yn disgwyl. Er enghraifft mae rôl weithredol fel criw loco neu warchodlu ddim ar gyfer pobl sydd dim ond yn gallu ymrwymo i ychydig o oriau pob yn ail Ddydd Iau. I'r gwrthwyneb o hyn, rydym yn gallu helpu pobl i ddeall bod yna sawl rôl sydd yn gallu cael eu perfformio o bell. Byrddau Cymdeithas a gwaith dylunio yw esiamplau da lle mae ein gwirfoddolwyr ymrwymedig yn rhoi mewn sawl awr o adref. Yn y chwe mis cyntaf o'r flwyddyn, cawsom dros 70 o ymholiadau gydag ychydig dros hanner o heini yn trosi i wirfoddolwyr newydd o gwmpas y Rheilffyrdd.



Myfyriwr Moulton College, wedi ei gysylltu'n ddiogel i fyni coeden yn barod i gychwyn gwaith, yn amlwg yn cael amser da! **Nigel Smith**

Moulton College – esiampl o Bartneriaeth cyd-buddiol: Dros y gaeaf rydym wedi cynnal 87 o bartion grŵp gwaith a hynny dim ond yn yr adran Seilwaith. Edrychom ni ar adeiladu sawl partneriaeth gyda gwahanol sefydliadau sydd o fudd i'r ddwy ochr. Mae Moulton College yn un o'r rhain, ynghyd a grwpiau fel Imperial College, Young Rail Professionals a'r Llynges Frenhinol.

Mae Nigel Smith, gwirfoddolwr hirdymor gydag ein Rheilffyrdd a Dirprwy Cadeirydd o'r Gymdeithas Rheilffordd Ffestiniog, wedi bod ein prif gyswllt gyda Moulton College lle mi oedd yn Arweinydd Tîm Cwricwlwm Coedyddiaeth.

Cychwynnodd y perthynas gyda'r Coleg yn 1995, pan ddaeth Nigel a grŵp o fyfyrwyr Garddwriaeth i Dan y Bwlch i adeiladu'r ardd, fe ddatblygodd hwn i'r Ardd Coffa sy'n annwyl i nifer heddiw.

Mae Moulton College yng ngholeg technegol a galwedigaethol sydd yn arbenigol ac wedi ei arwain gan ddiwydiant. Mae'n cael ei adnabod fel arweinydd marchnad mewn cefnogi pobl i gael mynediad i sgiliau, a symud ymlaen i fyd gwaith. Mae'n ffocysu ar feysydd sydd wedi seilio ar dir fel amaethyddiaeth, rheolaeth cefn gwlad, adeiladwaith a gwaith maen i enwi rhai. Roedd yr

ymweliad diweddar hyd wythnos gan Adran Coedyddiaeth y coleg. Grŵp o 14 daeth efo tiwtoriaid, llifion gadwyn, offer dringo ac arbenigrydd, yn treulio wythnos ar dasg cliriad cymhleth ar ochr y lein ar y Rheilffordd Eryri. Roedd y profiad ymarferol yn ddefnyddiol i ddatblygiad y myfyrwyr o'u sgiliau angenrheidiol ond hefyd i roi deallusrwydd iddynt o'r cyfyngiadau o weithio mewn amgylchedd anfaddeugar. Mae'n ddefnyddiol i ni gan fod y Coleg yn dod a'r holl offer llaw a chyfarpar angenrheidiol: rydym jest yn ychwanegu'r cefn gwlad sydd angen ei drefnu a'r trenau fel sydd angen. Maent hefyd yn rheoli asesiadau risg eu hunain, sydd yn hanfodol mewn amgylchedd hyfforddiant.

Mae un agwedd o'r stori yn plesio dipyn – mae'r Arweinydd Tîm Cwricwlwm Coedyddiaeth bresennol o'r Coleg wedi dod ar draws ein Rheilffyrdd yn gyntaf ar ymweliad tebyg cwpl o ddegawdau yn ôl fel un o fyfyrwyr Nigel. Mae'r math yma o gysylltiadau yn werthfawr iawn i ni adeiladu dros y tymor hir.

Mae yna fwriad cryf ar bob ochr i ailadrodd y parti gwaith yma ac i gynnwys adrannau eraill. Mae hwn yn gyfle ffantastig i ni ac yn esiampl dda iawn o beth rydym yn anelu amdano: gwirfoddoli safon uchel ar graidd anghenion y Rheilffordd sydd yn cael effaith uniongyrchol ar refferniw/costau. Mae'n werth nodi buasai talu contractwr i wneud y gwaith a gyflawnwyd yn ystod eu hymweliad wedi costio nifer o filoedd. Mae meddyliau yn troi rwan at eu myfyrwyr Rheolaeth Cefn Gwlad ac, os ydynt yn barod am her, faint o ffensys fedran nhw adnewyddu mewn un wythnos blwyddyn nesaf!



Tîm Moulton College cyn mwynhau pryd roeddent yn llawn haeddu yn Spooners ar ôl diwrnod o waith caled. **Nigel Smith**



138, yn gwisgo'r lifrai gwyrdd a defnyddiwyd yn eu 10 mlynedd gyntaf o weithredu ar fetelau RhE, yn cymryd dŵr yn Waunfawr

138 – DYCHWELIAD I DRAFFIG:

Yn 1997, yn gwneud datganiad cryf am dan y siâp o bethau i ddod, cyrhaeddwyd NG/G16 Rhif 138 yn Ninas ac yn syth roedd ar waith yn tynnu trenau RhE. Fel yr ydym yn edrych ymlaen at ddathlu 30 mlynedd o dyniant Garratt ar y RhE blwyddyn nesaf, mae'n pleser i ni adrodd fod No.138 yn gwneud cynnydd da tuag at ddychwelyd i draffig.

Ar y Dydd Gwener olaf o Awst eleni, gosodwyd boeler newydd ei ailwampio i mewn i ffrâm y cryd a symudwyd yr holl strwythur i'r sied rhedeg locomotifau ar gyfer y cam nesaf o'r broses ailwampio.

Y tro diwethaf gwelodd Rhif 138 gwasanaeth oedd ar Ragfyr 27 2019, ychydig o ddyddiau cyn cynlluniwyd ei dynnu o wasanaeth, pan oedd yn dioddef gyda sawl diffyg mecanyddol. Roedd y locomotif wedi gwasanaethu'r rheilffordd yn dda trwy ddau gylched tocyn boeler 10 mlynedd ond roedd mewn angen o sylw sylweddol. Roedd y cynllun ar gyfer newid boeleri eisoes yn bodoli ar gyfer Rhifau 138 a 143. Gyda gwaith boeler fel arfer yn cymryd amser hir, y boeler a rhyddhawyd o Rif 143 sawl blwyddyn yn ôl, pan newidiwyd ar gyfer yr un o Rif 140, wedi cael ei glustnodi ar gyfer dychweliad i Rif 143, tra roedd Rhif 138 i fod i dderbyn y boeler a thynnwyd o Rif 129 ar Puffing

Billy Railway yn Awstralia. Roedd y boeler yma yn rhodd ddigost, ond roedd angen i ni drefnu i'w gasglu. Yn ffodus trefnodd Mike Schumann, un o gefnogwyr mwyaf o'r RhE, yn garedig i hwn ddigwydd. Anfonwyd y ddau foeler oedd wedi eu clustnodi i Rifau 138 a 143 at gontractwyr allanol gyda'r amcan o gwblhau'r gwaith trwsio angenrheidiol o flaen amser, yn galluogi ni i berfformio cyfnewid sydyn yn ystod ailwampio, a sicrhau nad oedd y locomotifau yn treulio gormod o amser allan o draffig.

Yn anffodus, fe gyrhaeddodd Covid ar draws hyn ac felly newidiodd hwn nifer o flaenoriaethau, gan gynnwys ein cynlluniau ar gyfer Rhifau 138 a 143.

Ar ôl i'r pandemig cilio, roeddem angen dychwelyd un Garratt i draffig mor sydyn â phosib, ac roedd Rhifau 148 a 143 allan o'u docyn erbyn hynny. Penderfynwyd bod ein hopsiwn gorau oedd gwneud 'Bitsa' gan ddefnyddio'r rhannau cydrannol gorau oedd ar gael ar y pwynt yna mewn amser. Cyfunwyd unedau pŵer Rhif 138, yn ffres o ailwampio, gyda ffrâm y crud Rhif 143 a'r boeler Puffing Billy orffenedig. Defnyddiwyd hefyd y cab a'r tanciau o 143 yn ogystal â'u ffitiadau a simdde. Cymerodd y canlyniad hunaniaeth Rhif 143.

Gadawodd hwn casgliad o ddarnau i Rif 138 nad

oedd mewn cyflwr hanner mor dda. Er hynny, am dipyn o amser rwan, diolch i'r gefnogaeth dderbynied trwy'r Ymddiriedolaeth, yn dawel mae gwaith wedi cael ei wneud ar ailwampio nhw ar gyfer Rhif 138. Roedd yr unedau pŵer wedi eu clustnodi ar gyfer y locomotif yma wedi gweld tua 5 mlynedd o wasanaeth yn y gorffennol o dan Rif 143 a ni fedrent gael eu disgrifio fel mewn cyflwr da mecanyddol. Mae'r uned blaen wedi ei atgyweirio yn barod am wasanaeth ac mae'r uned cefn yn derbyn sylw ar hyn o bryd. Dylai fod gwaith wedi ei chwblhau yn fuan yn 2027.

Mae'r boeler wedi, i gymharu, bod trwy saga. Wedi ei dynnu o Rif 143 ar ôl deg mlynedd o wasanaeth teimlwyd i fod mewn cyflwr gweddol, neu hyd yn oed da, ac yn gallu cael ei drwsio gan staff ein hunain. Er hynny, gyda llwyth gwaith trwm yn ein gweithle ar y pryd penderfynwyd dylai'r boeler yma mynd i waith boeler Israel Newton yng Nghromford i'w drwsio. Yn anffodus, wrth dynnu i ddarnau amlygwyd ei fod mewn cyflwr gwael iawn – cyn belled â na fuasai llawer o gwbl ar ôl o'r gwreiddiol erbyn yr amser buasai'r trwsiad wedi gorffen. Dechreuwyd arno, gyda gwaith yn cael ei wneud mewn camau a'u cwblhau fel yr oeddent yn gallu ei fforddio.

Y dasg gyntaf cafodd ei daclo oedd adeiladu blwch tân mewnlol newydd wedi ei weldio ac efo fflans, a hefyd cwblhawyd ychydig o waith arall cyn daeth Covid i rwystro pethau, ond digwyddodd y mwyafrif ar ôl i'r pandemig orffen fel canlyniad o gymorth gan yr Ymddiriedolaeth. Fel enghraifft o beth oedd y trwsiad yn eu cwmpasu, mae'n haws rhestru'r eitemau achubwyd yn hytrach na'r rhai cafodd eu newid. Mae'r cylch boeler cefn a chromen, y traean top o'r amlapied blwch tan allanol, rhan o'r plât 'throat' a'r cylch sylfaen wedi byw i stemio eto ac o'r diwedd, yn gynharach eleni, pasiodd y boeler prawf hydrolig ac ychwanegwyd blwch mwg newydd. Mae'n eistedd yn hapus rwan yn ffrâm y crud Rhif 138 yn Ninas.

Beth sy'n dod nesaf, yn ddibynnol wrth gwrs ar ariannu a chefnogaeth ymarferol gan wirfoddolwyr, ydy'r daith hir i ail-adeiladu'r locomotif. Ail-osodwyd y tanc dŵr blaen ddim yn hir yn ôl ac mae mewn cyflwr da. Mae'r cab yn dyddio i 1996 ac mae

hefyd yn iawn. Roedd y byncher cefn presennol pendant wedi dod i ben ei fywyd ond yn ffodus mae un newydd wedi ei wneud yn barod ac yn aros ar hyn o bryd i gael ei beintio a ffitio. Bydd gan y locomotif simdde newydd o'r dyluniad gwreiddiol fel yr un sydd wedi ei ffitio ar Rif 87 yn hytrach na'r teip teneuach wedi ffitio yn hwyrach ymlaen gan South African Railways. (Ia, mae simdde yn gwisgo allan a bydd hwn o leiaf y trydydd un i Rif 138). Disgwylir bydd Rhif 138 ar gael ar gyfer y tymor o redeg trenau 2028 ond mae'n dibynnu faint o gymorth mae'n derbyn dros y ddwy flynedd nesaf oherwydd bydd y cyllid sydd wedi ei phennu ar ei gyfer wedi ei disbyddu erbyn diwedd eleni. Mae yna hefyd heriau peiriannu eraill byddem yn wynebu.

Ymlaen i'r pwnc poblogaidd o gynllun lliw, rhedodd Rhif 148 yn gyntaf ar y RhE mewn arlliwiau amrywiol o wyrdd golau. Wedyn, gwisgodd lifrai llawer mwy deniadol o rywbeth yn agos i goch Canolbarth. Mae yna ddatl parhaus a ddylai aros mewn coch neu dylwn ni cael newid efo gwyrdd afal a llinellu gwyn. Wrth gwrs, fel o hyd, buasai cefnogaeth hael bellach yn gallu dylanwadu ar y penderfyniad yna – os gawn ni fenthg a throsi dywediad Saesneg adnabyddus, 'he who pays the painter chooses the colour'. Beth bynnag y lliw rydym yn gobeithio byddech yn gallu mwynhau gael eich cludo gan Rif 139 unwaith eto yn y dyfodol agos.



Yn wahanol i'r NG/G16au eraill, mae gan Rif 138 handlen rheolydd a gwnaethpwyd yn Ne Affrica ar ddewis y gyrrwr ar y pryd. Roedd hwn yn meddwl handlen estynedig oedd yn gyraeddadwy o'r set bwylltidd tu allan i'r cab! Mae ganddo apêl wreiddiol benodol ac mae un o yrrwyr rheolaidd y RhE yn ei ffafrio'n fawr. Yn wir, darganfuwyd Rhif 138 yn y sied un noson heb yr handlen yn ei le, roedd y gyrrwr a drafodwyd wedi mynd a fo adref, i'w addasu rywfaint gan ddefnyddio set newydd i gael yr ongl yn union iawn, cyn peintio a'i ddychwelyd y bore wedyn. Mae yna, yn amlwg, penderfynoldeb bod hwn, ac ychydig o ddarnau eraill yn ein hatgoffa o amser Rhif 138 yn Affrica, yn cael ei gadw.



Carriage 2090 at Porthmadog in September sun. With a standard outline these coaches make an impressive rake. **C Palmer**

CERBYD RHEILFFORDD 2090:

Adeiladwyd y cerbyd rheilffordd yma gan Winson Engineering a danfonwyd i'r Rheilffordd Eryri nol yn 1997 er mwyn creu rhan o'r gwasanaeth trên gyntaf. Mae wedi cael bywyd gwasanaeth prysur am bron i 30 mlynedd fel rhan o brif fflyd y Rheilffordd Eryri. Yn fwy diweddar ar wasanaethau fel Yr Harbwrfeistr neu Seren Eryri. Mae cerbydau yn derbyn sylw rheolaidd i gadw'r safon yn uchel, ond mae pob cerbyd rheilffordd yn dirywio dros amser a phenderfynwyd ei fod yn barod am ail-adeiladwaith corff llawn canol-oes.

Mae'r cerbyd wedi cael ei addasu yn ystod eu bywyd gwaith. Yn gychwynnol adeiladwyd gyda 28 o seddi yn y ffurfweddiad sy'n cyffredin dros ein fflyd o gerbydau, sef y trefn arferol o 4 + 2 o seddi. Hefyd, roedd ganddo 4 o seddi sy'n yn gallu cael eu clymu at ei gilydd i wneud lle i gadair olwyn.

Yn y rhan gynnar o 2004, cyn cychwyn y tymor o redeg trenau, treuliodd ychydig o wythnosau yn Boston Lodge lle tynnwyd allan 6 o seddi i wneud lle i droli sydd yn cael ei defnyddio fel rhan o'r gwasanaeth ar drên i deithwyr. Yn 2008 treuliodd ychydig mwy o wythnosau yn Boston Lodge cael fwy o sylw pryd cafodd ei ail-gyflunio fel cerbyd gwasanaeth i gyfatebu efo 2010. Fe wnaeth hwn

darparu toiled yn ogystal â chyfleusterau bwffe, a gosodwyd gyda rhan fan y gwarchodlu gyda gofod priodol, cyfleusterau a storfeydd.

Rydym yn falch o safon ein cerbydau rheilffordd ac mi fydd yr ail-adeiladwaith yma yn drylwyr. Bydd croen allanol gwbl newydd yn cael ei wneud o bren haenog morol safon-uchel sydd yn gwrthsefyll dŵr. Mae Tricoya yn MDF gradd allanol bydd yn cael ei ddefnyddio ar gyfer pob mowldin sydd ar y corff. Bydd ffenestri hopran yn cael eu gosod, yn unol â sawl un o'r cerbydau "swper barn" fwy diweddar, gan fod wedi profi eu hunain i fod yn gwrthsefyll llawer mwy o ddŵr na dyluniadau ffenestri blaenorol. Yng nghynteddau'r cerbyd mae deunydd lloriau plastig rwan yn cael eu gosod yn safonol gan ei fod yn fwy parhaol na'r pren haenog oedd yn tueddu i bydru a defnyddiwyd yn flaenorol. Bydd seddi a byrddau newydd yn cael eu gwneud ar gyfer y rhannau i deithwyr gyda goleuadau yn cael eu huwchraddio i ffitiadau pres mewn steil cwch a defnyddiwyd mewn cerbydau eraill a gorffennwyd yn ein lifrai marwn a hufen.

Mae'r prosiect yma yn cael ei noddi'n garedig gan Gymdeithas Rheilffordd Eryri. Os ydych yn awyddus i gefnogi defnyddiwrch y côd QR yma neu cewch ymweld â: whrsoc.org.uk