

Dieter Frisch

Welshpool & Llanfair Light Railway

The annual steam gala, organized to mark the anniversary

Im Jahre 1903 fand auf dem Vorplatz des Bahnhofs Welshpool die Eröffnung einer Schmalspurbahn nach Llanfair Caereinion statt. Sie sollte den Transport landwirtschaftlicher Erzeugnisse in der Region effektivieren und der Bevölkerung den Zugang zur „großen Eisenbahn“ erleichtern. Besondere Beliebtheit erlangte die Bahn jedoch nicht. Mit dem Bau besserer Straßen gingen der Personen- und zunehmend auch der Güterverkehr zurück. Bereits 1931 fuhr schließlich der letzte Personenzug. Der Bahnbetrieb endete 1956.

Nach zähen Verhandlungen gelang es, die Strecke 1963 für den touristischen Verkehr zu eröffnen, den Betrieb trotz mehrerer Rückschläge aufrecht zu erhalten und sie als „Heritage Line“ zu etablieren.

Tokenübergabe bei Einfahrt der Lok Nr. 1 „The Earl“ mit einem Zug in Sylfaen. Die eingleisige Strecke der W&LLR erforderte diese Fahrstreckensicherung während der Steam Gala auf Grund des Mehrzugesbetriebes.



Der Verlauf der einstigen Trasse der W&LLR durch Welshpool sorgte bei einigen Anliegern schon von Anfang an für großen Unmut. (Foto: W&LLR)

Bahnbau nach Kommissionsbeschluss

Als während der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Produktion der bäuerlichen Landwirtschaft

den regionalen Bedarf zunehmend übertraf, entstand ein Problem. Wohin mit den überschüssigen Erzeugnissen? Der Ruf nach einem Eisenbahnanchluss wurde laut, so auch im Banwy Valley in der walisischen Grafschaft Montgomeryshire.

Der Warentransport mit Pferd und Karren zu einem Marktplatz über die umgebenden Ausläufer der Cambrian Mountains gestaltete sich auf den damals miserablen und bei Regen kaum passierbaren Wegen äußerst beschwerlich und zeitraubend. Bereits 1862 gab es erste Vorstellungen bezüglich eines Regelspuranschlusses von Llanfair Caereinion durch das Meifod Valley hinauf zum 20 Meilen entfernten Oswestry, das bereits 1849 von der Shrewsbury & Chester Railway erreicht wurde.

Ab 1864 kursierten weitere Vorschläge, die einen Anschluss zum wesentlich näher gelegenen Welshpool favorisierten. Hier hatte die im Bau begriffene Oswestry&Newton Railway 1960 eine Bahnstation



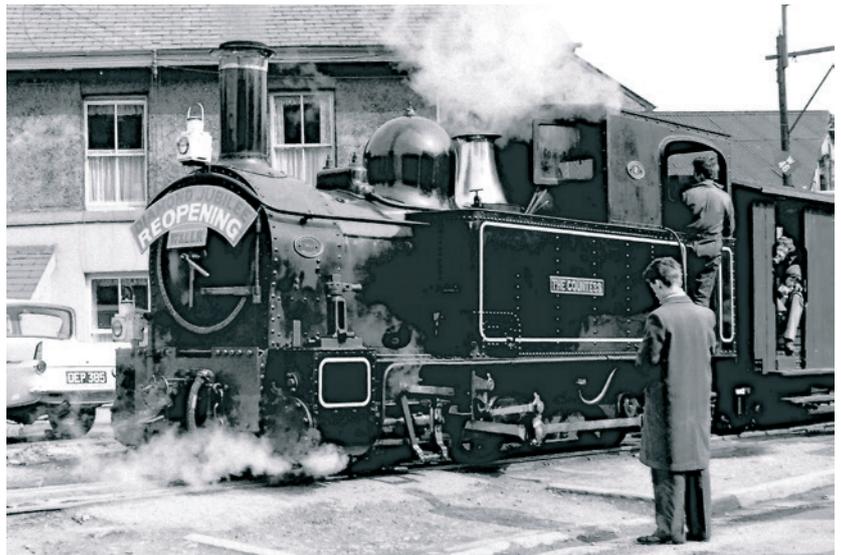
eröffnet. Es war jedoch klar, dass über die Höhenzüge nach Welshpool nur eine Schmalspurstrecke gebaut werden konnte. Mehr als 30 Jahre lang wurden Pläne geschmiedet, Ideen entwickelt und wieder verworfen. Doch stets fehlte es vor allem an den notwendigen Mitteln, die für den Bau einer Bahnlinie notwendig gewesen wären.

1896 erließ die britische Regierung zur Förderung ländlicher Bahnanbindungen den „Light Railway Act“. Ein Jahr später wurde eine spezielle Kommission beauftragt, endgültig über einen Bahnanschluss in das Banwy Valley zu befinden. Es verwundert nicht, dass sich die Kommission im Gegensatz zum Willen der Landbevölkerung, die eine Regelspurverbindung nach Oswestry anstrebte, für den Bau einer Schmalspurbahn zwischen Welshpool und Llanfair Caereinion entschied und somit die erste Bahnlinie nach den Vorgaben des „Light Railway Acts“ initiierte. Um der zu erwartenden kurvenreichen Trassierung sowie den erheblichen Steigungen gerecht zu werden, wählte man die auf den britischen Inseln bislang kaum übliche Spurweite von 2ft 6 in (762 mm).

Trotz der entsprechend des Acts zur Verfügung gestellten öffentlichen Gelder in Höhe von 50% der Baukosten begann 1901 der Bahnbau kläglich unterfinanziert. Daran sollte sich auch in den folgenden Jahren nichts ändern. So konnten neben ca. 40 Güterwagen lediglich drei Personenwagen und zwei Dampfloks („The Earl“ und „The Countess“) angeschafft werden. Die 1864 nach dem Zusammenschluss mehrerer Eisenbahnunternehmen entstandene Cambrian Railways (CambR) erklärte sich daher nur zögerlich bereit, für die Betriebsführung der Schmalspurbahn die Verantwortung zu übernehmen. Strömender Dauerregen während der offiziellen Eröffnung der Welshpool & Llanfair Light Railway (W&LLR) am 4. April 1903 galt vielen Bewohnern der Grafschaft Montgomeryshire als ein weniger gutes Omen.

Der wenig beliebte „Llanfair Jinny“

Stark frequentiert und gewinnbringend war der Betrieb des „Llanfair Jinny“, wie die W&LLR schon bald im Volksmund genannt wurde, zu keinem Zeitpunkt. Mit nur zwei Lokomotiven konnte auf der etwas mehr als neun Meilen (ca. 16 km) langen Strecke kein sonderlich reger Zugverkehr stattfinden. Beim Aufenthalt in den Stationen entstanden auf Grund des Rangierens von Güterwagen zudem längere Wartezeiten. Die Ortsdurchfahrt in Welshpool war zwar aus heutiger Sicht „Eisenbahnromantik pur“, aber verkehrstechnisch von Anfang an ein Unding. Hinzu kam, dass die Strecke nicht in das Bahnhofsbereich der Hauptbahn eingebunden wurde, sondern davor auf der „grünen Wiese“ endete. Reisende verpassten häufig Anschlusszüge, das Umladen der Güter auf die Hauptbahn bereitete erheblichen Aufwand, wodurch zusätzliche Kosten entstanden. Da es inzwischen einigermaßen gut ausgebaute Straßen gab, wurden weiterhin viele landwirtschaftliche Produkte per Gespann zum Markt oder zum Bahnhof in Welshpool gebracht. Im Jahre 1908 musste die W&LLR angesichts äußerst dürftiger Einnahmen sogar um einen Aufschub ihrer Darlehensrückzahlung bitten. Lediglich während des Ersten Weltkrieges führte ein verstärkter Holztransport zur kurzfristigen Verbesserung der Betriebsergebnisse.



Der Eingliederung der Cambrian Railways in die Great Western Railway (GWR) im Jahre 1922 folgte ein Jahr später auch die Schmalspurbahn. Die Great Western hatte offenbar kein Interesse, den ohnehin dürrigen Personenverkehr länger aufrecht zu erhalten und richtete eine Buslinie von Welshpool nach Llanfair Caereinion ein. Letztmalig erfolgte eine Personenbeförderung auf der W&LLR am 7. Februar 1931. Die drei Personenwagen kamen in das GWR-Reparaturwerk nach Swindon. Sie sind nie wieder aufgetaucht und wurden vermutlich verschrottet.

Als reine Güterbahn erlebte die W&LLR im Zweiten Weltkrieg erneut einen gewissen Aufschwung. Durch verabsäumte Investitionen über all die Betriebsjahre hinweg traten jedoch immer größere Probleme an den Gleisen und Fahrzeugen auf. Das führte zur Reduzierung der zulässigen Tonnage, zu Geschwindigkeitsbegrenzungen und Zugausfällen, wodurch sich die Rentabilität der Bahn weiter verringerte. Noch vor der Verstaatlichung des britischen Eisenbahnnetzes im Jahre 1948 sollte der Betrieb auf der W&LLR eingestellt werden. Doch dazu kam es nicht. Die Bahn wurde von British Railways übernommen. Obwohl der Verkehr weiter zurück ging und bereits 1950 erneut über eine Einstellung nachgedacht wurde, fuhr erst am 3. No-

Reopening der W&LLR zum „Diamont Jubilee“. 60 Jahre nach der Eröffnung fährt Lok Nr. 2 „The Countess“ (823) mit den Mannschaftswagen aus Kent wieder durch die Brook Street in Welshpool.

Auf der Fahrt zum Bahnhof Welshpool überquert Lok Nr. 2 „Countess“ nahe der Brook St. die Raven Street. Kurz dahinter befand sich die ehemalige Station Raven Square, die bis zur Einstellung des Personenverkehrs 1931 als Haltestelle diente. (beide Fotos: W&LLR)



vember 1956 der endgültig letzte Zug. Es war ein von der „Stephensons Locomotive Society“ bestellter Sonderzug. Die Sitzbänke für die vorhandenen offenen Güterwagen wurden von den Bahnsteigen im Bahnhof Welshpool „ausgeliehen“....

Neueröffnung mit touristischem Konzept

Im Vereinigten Königreich zeigte man in der Nachkriegszeit recht wenig Sinn für Nostalgie. Niemand wäre bereit gewesen, öffentliche Gelder für die Erhaltung einer schon stillgelegten Bahnstrecke zu bewilligen. Die Idee, dass Volunteers (Freiwillige) eine Eisenbahn betreiben wollen, galt damals als äußerst „exzentrisch“, um es vorsichtig auszudrücken. Dennoch gab es zu dieser Zeit in Wales bereits die erste, von einer „Preservation Society“ unterhaltenen Bahn mit 2 ft 3 in Spurweite, die Tallyllyn Railway in Gwynedd. Nach dem Tod des privaten Eigentümers, Sir Henry Haydn Jones, hatte dessen Witwe die von Eisenbahnenthusiasten angestrebte Gründung einer Gesellschaft zum Erhalt und Fortbestand der Schmalspurbahn unterstützt. Auch wenn die Bedingungen in Welshpool nicht direkt mit denen der Tallyllyn Railway vergleichbar waren, galt diese „Society“ der anfänglich kleinen Schar von Interessenten zur Rettung und Wiederbelebung der W&LLR als Vorbild.

Doch es gab bislang keinerlei Erfahrungen, wie man eine Bahn von British Railways übernehmen kann. Die erforderlichen Verhandlungen zogen sich über mehrere Jahre hin, bis 1959 endlich ein Ergebnis erzielt werden konnte. Viele der Frei-

willigen begannen noch im gleichen Jahr mit dem Freischneiden der bereits teilweise überwucherten Strecke. 1960 wurde dann die „Welshpool & Llanfair Light Railway Preservation Co. Ltd.“ gegründet. Zwei Jahre später konnte die Company die Strecke von British Railways pachten.

Es war ein glücklicher Moment für die neu gegründete Gesellschaft, als sich die Möglichkeit eröffnete, die beiden Lokomotiven der W&LLR zu erwerben. Sie waren nach der Betriebseinstellung im Bahnwerk Oswestry abgestellt worden und standen noch nicht auf der Abwrackliste. Dringend mussten daher die geforderten 654 Pfund (das entspricht heute etwa 17.500 €) durch Spenden aufgebracht werden. Als das gelang, kamen „The Earl“ im Juli 1961 und „The Countess“ im Oktober 1962 auf die angestammten Gleise nach Welshpool zurück.

Das neue Betriebskonzept der Bahn sah ausschließlich touristischen Verkehr vor. Das war leichter gesagt als getan. Es standen keine Personenwagen zur Verfügung. Einige noch vorhandene Güterwagen waren verschlissen oder ungeeignet. Schließlich erwarb die Company von der „Lodge Hill & Upnor Railway“, einer bis 1961 von der Admiralität in Kent betriebene Schmalspurbahn gleicher Spurweite, u.a. nicht mehr benötigte Mannschaftswagen des dort ansässigen Marinekorps. Diese sehr schlichten Wagen ohne Fenster und Türen bildeten zusammen mit den beiden originalen Dampflokomotiven die Eröffnungszüge zum „Reopening“ der W&LLR am 6. April 1963, genau 60 Jahre nach der ursprünglichen Bahneröffnung.

Rückschläge trafen die neue Company

Zum Zeitpunkt der Neueröffnung war es noch möglich, die gesamte Strecke zwischen Welshpool und Llanfair Caereinion zu befahren. Doch schon in den letzten Betriebsjahren der W&LLR wurde es für die Zugpersonale immer schwieriger, mit dem stetig anwachsenden Straßenverkehr in Welshpool zurecht zu kommen. In den 1960er Jahren wurde die gemeinsame Nutzung des Verkehrsraumes im Stadtzentrum problematisch. Offenbar hatte man sich über die Jahre hinweg an das Ausbleiben der Dampfzüge in Welshpool gewöhnt. Es dauerte daher nicht lange, bis der Stadtrat kurzerhand entschied, dass die Bahn künftig den innerstädtischen Streckenabschnitt nicht mehr nutzen darf und für eine neue Bahnstation außerhalb der Altstadt Sorge zu tragen habe. Auf einen Schlag verlor die Company damit gleichzeitig ihr bisheriges Hauptquartier sowie den Lokomotiv- und Wagenschuppen auf dem Gelände vor dem Bahnhof in Welshpool. Die Einnahmen aus dem bisherigen Ticketverkauf konnten nicht, wie ursprünglich beabsichtigt, in die Instandhaltung fließen, sondern mussten für den erforderlichen Umzug in ein neues Quartier in Llanfair Caereinion verwendet werden.

Doch es kam noch schlimmer. Kaum war der Umzug vollzogen, riss im Dezember 1964 ein schweres Hochwasser Teile der nahe der Haltestelle Heniarth über den Fluss Banwy führenden Brücke mit sich. Auf einer außerordentlichen Sitzung der Company stand im Raum, den Betrieb der Schmalspurbahn aufzugeben und künftig lediglich die Lokomotiven und einige historische Bauten und Einrichtungen museal zu erhalten. Ein Aufruf zur Finanzierung des Wiederaufbaus der stark beschädigten Brücke

Die Diesellokomotive DL34 der "Alishan Forest Railway" zu Gast bei der W&LLR. Vor der Lok steht der Wickham Trolley.

Die DL34 wurde 1972 von Mitsubishi Heavy Industries zusammen mit drei Schwesterloks gebaut und hat ein Gewicht von 25 t.

Auf Grund einer technischen Störung war die DL34 am 03.09.2023 nicht wie vorgesehen mit Güterzügen auf der Strecke.



fand jedoch entsprechenden Widerhall und brachte mehrere Spenden zur Bereitstellung von Baumaterial ein. Ingenieure der British Army reparierten im Rahmen einer Ausbildungsübung die Brücke, so dass ab 1966 wieder Züge darüber fahren konnten.

Nahezu mittellos war es der Company vorerst allerdings nicht möglich, eine neue Bahnstation am Ortseingang von Welshpool zu errichten oder umfassendere Sanierungsarbeiten zu beginnen. Daher verkehrten die Züge bis Anfang der 1970-er Jahre lediglich auf dem 4,5 Meilen langen Abschnitt zwischen Llanfair Caereinion und Castle Caereinion, für den sie gut eine halbe Stunde benötigten. Ein Return-Ticket kostete damals immerhin schon etwa 5 Pfund. Ab 1972 konnte das Betriebsgeschehen zunächst um etwa eine Meile bis zur Station Sylfaen erweitert werden. Doch Welshpool blieb in weiter Ferne.

Back to Welshpool

Der Kauf der Bahnlinie von British Railways im Jahre 1974 für 8000 Pfund, damals eine sehr beachtliche Summe für die Company, gab einem lange gehegten Ansinnen, den Bahnbetrieb nach Welshpool zurück zu bringen, enormen Auftrieb. Doch damit waren etliche Herausforderungen verbunden. Auf der ca. drei Meilen langen Strecke von Sylfaen nach Welshpool, die nach 1963 nicht mehr befahren wurde, mussten eingestürzte Wasserdurchlässe repariert sowie 6500 neue Schwellen verlegt und viele Tonnen Schotter zum Einbetten der Gleise ausgebracht werden. Darüber hinaus war auch die bereits befahrene Teilstrecke zu revidieren. Das rollende Material benötigte eine funktionierende, durchgehende Bremseinrichtung, um die lange Steigung mit 29 % an der Golfa Bank, nahe des höchsten Gipfels in der Region, sicher befahren zu können. Das alles erforderte viel Zeit und Geld. Und nicht zuletzt galt es, in Welshpool eine neue Bahnstation zu bauen.

Nach sieben Jahren harter Arbeit war es am 18. Juli 1981 schließlich soweit. Die neue Station „Raven Square“, auf einem Feld neben der Landstraße A 458 am westlichen Stadtrand von Welshpool gelegen, konnte eröffnet und der erste Zug aus Llanfair Caereinion empfangen werden.

Die Jubiläums Gala

Vom 1. bis 3. September 2023 fand die jährlich veranstaltete Steam-Gala der Welshpool & Llanfair Light Railway oder „Rheilffordd y Trallwng a Llanfair Caereinion“ wie die Bahn im heutigen County Powis in walisischer Sprache genannt wird, statt. Um es vorweg zu nehmen, für einen Besuch sollte man nicht nur einige Stunden, sondern möglichst zwei Tage einplanen. Das Programm der diesjährigen Jubiläums-Gala, die im Zeichen der vor 120 Jahren stattgefundenen Eröffnung der W&LLR sowie deren Wiedereröffnung als touristische Bahnlinie vor

(oben) Lok Nr. 10 „Sir Drefaldwyn“ (ex 699.01) bringt einen Zug von Raven Square nach Sylfaen.

(Mitte und unten) Am Bahnsteig in Ravens Square konnte man u.a. die Lokomotiven Nr. 2 „The Countess“ und Nr. 12 „Joan“, eine 0-6-2T von Kerr Stuart aus dem Jahre 1929, die 1971 zur W&LLR kam, bestaunen.



60 Jahren stand, verzeichnete weit mehr als 20 Aktionen, die während des Festivals wahrgenommen werden konnten.

Der Fahrplan wies am Samstag zwischen Llanfair Caereinion und Welshpool elf Zugpaare mit unterschiedlichen Triebfahrzeugen und Zuggarnituren aus. Am Sonntag waren es immerhin noch neun. Normalerweise verkehrt zu den ausgewiesenen Betriebstagen zwischen den beiden Endbahnhöfen lediglich eine Zugkomposition zwei- oder dreimal. Nur an Ostern, Pfingsten und wenigen Tagen im August finden Zugkreuzungen statt, da dann laut Fahrplan zumindest zwei Züge im Einsatz sind.

Als unser Bus am Sonntag, 3. Oktober 2023, kurz vor 10:00 Uhr im Bahnhof Llanfair Caereinion eintraf, war die Steam Gala bereits voll in Gange und die ersten Züge längst unterwegs.

Am Bahnsteig setzte sich gerade erneut ein voll besetzte Dampfzug nach Welshpool Raven Square in Bewegung. „Next train: 40 minutes past ten“ stand auf der Schiefertafel am Bahnsteigzugang, also genügend Zeit sich umzusehen. Vor dem kleinen Depot stand die 1949 0-6-0 Diesellok Nr. 7 „Chattenden“ und schien offensichtlich die Ruhe in der Morgensonne zu genießen. Das offene Tor gab einen Blick auf die Gastdiesellokomotive DL 34 der Taiwan Sugar Corporation (TSC) frei, einer sogenannten „Sister Railway“ der W&LLR. Davor stand der 1940 von Beyer Peacock für die GWR gebaute Wickham-Trolley, der als Inspektionsfahrzeug genutzt wird.

Die Diesellok Nr. 7 „Chattenden“ wartet im Depotbereich auf Rangiereinsätze. Die Maschine wurde 1949 von EE Baguley in Burton-on-Trent im Auftrag der Drewry Car Company gebaut.

(Foto: Karl-W. Koch, Juli 2023)

Nun tat sich am Bahnsteig etwas. Lok Nr. 17, eine erst 1979 von Diema gebaute Diesellok, und damit das jüngste Triebfahrzeug im Bestand der W&LLR, war an drei schon bereitstehende Personenwagen herangefahren. Sinnvoll, sich einen guten Platz zu sichern. Meine Wahl fiel auf einen „Österreicher“ mit offenen Bühnen. Beim Einsteigen kam mir in den Sinn, dass man eine Diesellok aus Diepholz und Personenwagen der Grazer Maschinen- und Waggonbau AG wohl eher anderen Orts vermutet



hätte, als ausgerechnet in Wales. Da originale Personenwagen nicht zur Verfügung standen, musste die Company sehen, was sie in passender Spurweite weltweit bekommen konnte. Wagen mit Bosnischer Spurweite (760 mm) schienen offensichtlich auch gut geeignet zu sein.

Pünktlich um 10:40 Uhr verließ der Zug Llanfair Caereinion. Hinter der Haltestelle Heniarth überquerten wir den Fluss Banwy. Die nach dem Hochwasser 1964 reparierte Brücke war um die Jahrtausendwende noch einmal rekonstruiert worden. Danach strebte die Diema zügig die Station Cyfroydd an, in der eine Zugkreuzung stattfinden sollte. Der Gegenzug aus Welshpool mit Nr. 1 „The Earl“ traf mit reichlich Verspätung ein und fuhr ohne Halt nach Llanfair Caereinion weiter. Daher bemerkten wir leider erst im letzten Moment die vorbildlich aufgearbeiteten historischen Güterwagen am Ende des Zuges.

Die 0-6-0 Tenderlokomotive „The Earl“ wurde wie die Schwesterlok Nr. 2 „The Countess“ 1902 von Beyer Peacock&Co Ltd. in Manchester hergestellt und noch im gleichen Jahr an die W&LLR ausgeliefert. Diese beiden Lokomotiven übernahmen bis zur Betriebseinstellung den gesamten Betriebsdienst. Auf Grund der kompakten und robusten Bauart konnten sie die Züge auch auf den steil ansteigenden Streckenabschnitten befördern. Die Absicht, eine dritte derartige Maschine zu erwerben, scheiterte angesichts der klammen Finanzlage der Bahngesellschaft. Nach der Neuordnung des britischen Eisenbahnwesens erhielten die beiden Lokomotiven 1923 die GWR-Nummern 822 und 823 und wurden mit mehreren neuen Aggregaten ausgestattet.

Vorbei an Wiesen, Wäldern und der Station Castle Caereinion erreichten wir Sylfaen. Hier begegneten wir einem weiteren aus Welshpool kommenden Personenzug. Geführt von der Lokomotive Nr. 10 „Sir Drefaldwyn“, die den walisischen Namen für Montgomeryshire trägt. Diese Maschine wurde 1944 von der Société Franco-Belge de Matériel de Chemins de Fer in Raismes im Département Nord Frankreichs gebaut und fand 1969 bei der W&LLR eine neue Heimat. Sie war erstmals bei einer Steam Gala gemeinsam mit Nr. 1 „The Earl“ im Einsatz.

In Welshpool Raven Square angekommen, kupelte Lok 17 ab und fuhr zur nötigen Wartung ins Depot. Am Bahnsteiggleis gegenüber konnten mehrere historische Dampflok besichtigt werden. Es dauerte jedoch nicht lange, bis sich die vor dem Depot unter Dampf stehende Lokomotive der Zillertalbahn näherte und an die historischen „Österreicher“ ankuppelte. Gebaut wurde die Lok „U2 „Zillertal“ mit der Achsfolge C1't im Jahre 1900 von der Firma Krauss. Sie steht schon längere Zeit der W&LLR als Leihgabe zur Verfügung. Ein Zug an einem Bahnsteig in Welshpool wie es ihn vor mehr als 120 Jahren im Zillertal gegeben hat, toll! Nur ein ungarischer Schmalspurwagen störte die Harmonie ein wenig.

Es half nichts. Wollte man zurück keinen der historischen Shuttle-Busse nehmen, sondern die Strecke noch einmal komplett befahren, galt es, schon wieder einzusteigen und auf weitere Highlights der



Die Mannschaft der 822 hat gerade Wasser und Kohle gefasst, jetzt geht es zum Nachmittagszug wieder auf die Strecke.
(Foto: Karl-W. Koch, Juli 2023)

Steam Gala, wie beispielsweise eine Präsentation von zwölf Modellbahnanlagen und kleinerer Modellbahn-Layouts, zu verzichten.

Auf der Rückfahrt begegnete uns die Lokomotive Nr. 1 „The Earl“, diesmal in Sylfaen. Der Diensthabende hatte mit der Bedienung der relativ weit auseinander liegenden Weichen im prallen Sonnenschein gut zu tun. Schließlich musste die jeweilige Schlüsselübergabe recht zügig abgewickelt werden, damit angesichts des sehr dicht gestaffelten Fahrplans die Züge möglichst pünktlich ihr Ziel erreichen.

In der Station Cyfronydd konnten wir die Ausfahrt des im Fahrplan ausgewiesenen „No Passenger Train“ beobachten, hinter dem sich der Wickham Trolley verbarg. Wieder in Llanfair Caereinion angekommen, blieb noch etwas Zeit, die Ausstellung zahlreicher historischer Dampflokobile in Augenschein zu nehmen und am Stand des Sierra Leone National Railway Museums zu verweilen.

Diese Einrichtung zählt neben dem „Puffing Billy“ in Australien und der „Alishan Forest Railway“ in Taiwan ebenfalls zu den sogenannten „Sister Railways“, zu denen enge, freundschaftliche Beziehungen bestehen. So konnte die W&LLR 1975 die Hunslet-Dampflok Nr. 85 (W&LLR 14) und Personewagen der ehemaligen Sierra Leone Government Railways erwerben.

Das Horn des Busses beendete unseren schönen Tag in Mid-Wales. Wir mussten weiter nach Aberystwyth, um dort tags darauf das nächste Bahnabenteuer erleben zu dürfen.



„Früh übt sich, wer ein Meister werden will.“
Besondere Aufmerksamkeit erweckte bei jüngeren Besuchern eine kleine Dampfwalze, die während der Steam Gala zusammen mit weiteren historischen Fahrzeugen neben den Gleisen in Llanfair Caereinion zu sehen war.



▲ Tokenübergabe bei Einfahrt der Lok 17 Diema A in Cyfronydd, der zweiten Kreuzungsstelle für die Züge der Steam Gala. Diese DIEMA A lief als Nr. 175 bei der Zuckerfabrik in Shanhua/Taiwan und kam dann zur Welshpool. Die Lok hat einen 6-Zylinder Allis Chalmers Motor, daher das "A".
 ▼ Der Wickham Trolley fährt von Cyfronydd als „no passenger train“ nach Llanfair Caereinion.





▲ Die Zillertallok wartet nach dem Umsetzen im Endbahnhof auf der grünen Wiese vor Welshpool auf die Freigabe zur Rückfahrt.
(Beide Fotos: Karl-W. Koch)

▼ Und die selbe Lok noch einmal in dem sehr fotogenen Einfahrtensembel mit Stellwerk und Signal von Llanfair Caereinion

