



ฉบับเดือนมกราคม-กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙



๕

# การรถไฟแห่งประเทศไทย

ย้อนเรื่องราว...ก้าวสู่อนาคต

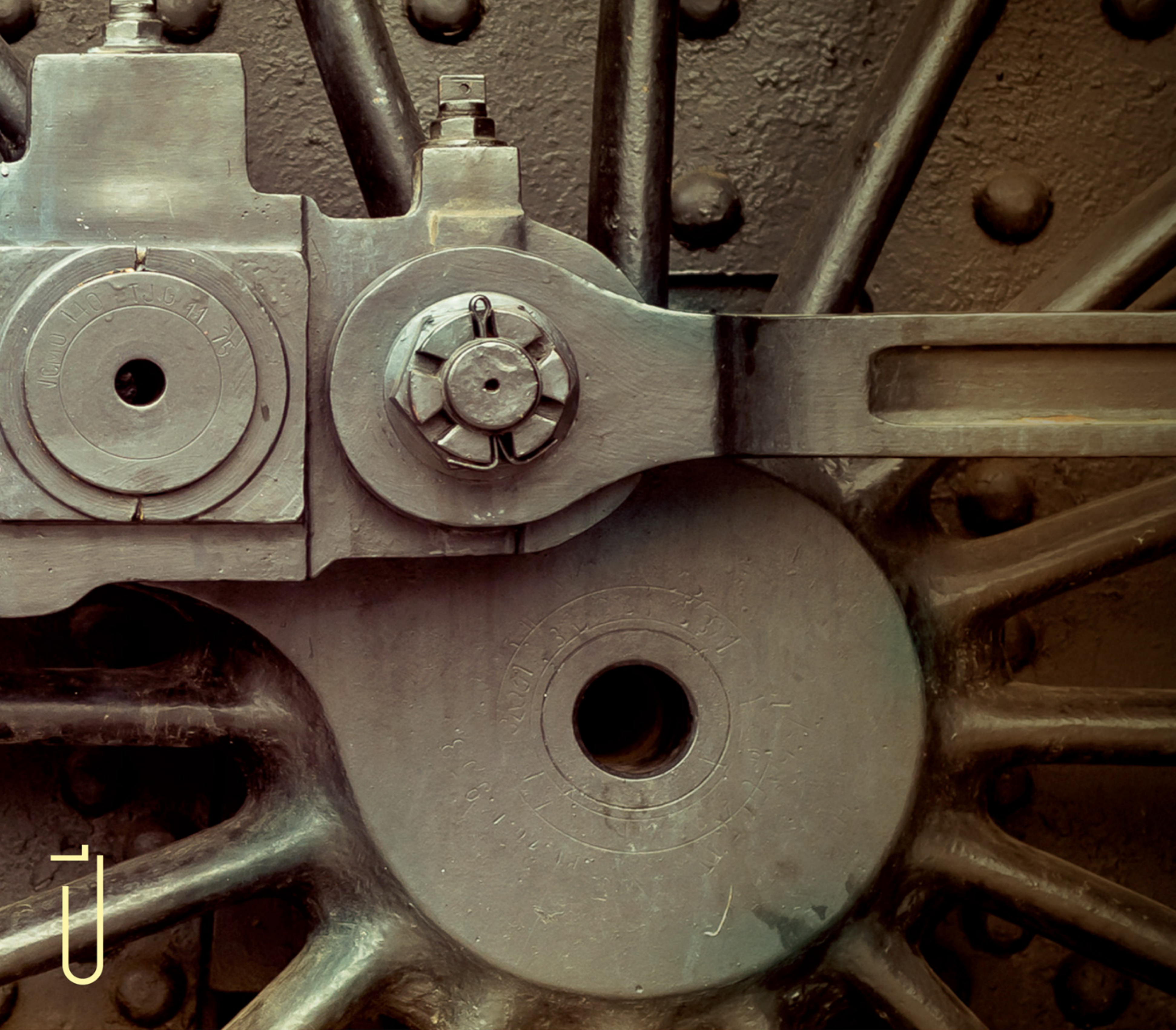


# จุดเริ่มต้น... จวบจน ๑๑๙

จากจุดเริ่มต้นของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งถือกำเนิดจากพระอัจฉริยภาพและพระราชวิสัยทัศน์อันกว้างไกลของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ที่ทรงตระหนักถึงการคมนาคมของราษฎรตามหัวเมืองต่างๆ ซึ่งอยู่ห่างไกลจากเมืองหลวง ดังนั้นในปี พ.ศ. 2433 จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมให้ก่อตั้ง**กรมรถไฟขึ้น** และสร้าง**ทางรถไฟสายแรกแห่งสยามประเทศ**จากกรุงเทพไปนครราชสีมา โดยมีพลเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน พระราชโอรสในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เป็นผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงพระองค์แรก และในวันที่ 9 มีนาคม พ.ศ. 2434 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จพระราชดำเนินประกอบพระราชพิธีกระทำพระฤกษ์สร้างทางรถไฟ ณ บริเวณ**ย่านสถานี**

**กรุงเทพ** ต่อมาในปี พ.ศ. 2439 ทางรถไฟสายแรกได้สำเร็จเป็นบางส่วนพอจะเปิดเดินรถได้ กระทั่งวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จพระราชดำเนินไปทรงประกอบพระราชพิธีเปิดการเดินรถไฟ สถานีกรุงเทพ-สถานีอยุธยา มีระยะทาง 71 กิโลเมตร นับแต่นั้นเป็นต้นมา การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงถือเอาวันที่ 26 มีนาคม ของทุกปีเป็น**วันสถาปนากิจการรถไฟ**

สำหรับเส้นทางรถไฟที่เปิดเดินรถในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รวมทั้งสิ้นระยะทาง 932 กิโลเมตร ต่อมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 มีจำนวน 2,581 กิโลเมตร และเพิ่มขึ้นใหม่อีกในสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว จำนวน 418 กิโลเมตร



ปี

ในรัชสมัยพระปรเมนทรมหาอานันทมหิดล รัชกาลที่ 8 เกิดสงครามโลก ครั้งที่ 2 ทำให้การก่อสร้างทางรถไฟไม่ก้าวหน้าเท่าที่ควร จึงมีทางรถไฟสร้างขึ้นเพียง 259 กิโลเมตร จนกระทั่งปัจจุบันประเทศไทยมีทางรถไฟทั่วประเทศ รวมทั้งสิ้น 4,346 กิโลเมตร ซึ่งก่อให้เกิดประโยชน์อย่างมหาศาลต่อการคมนาคมขนส่งของคนไทยทั่วสารทิศ

นับเนื่องมา จวบจน 119 ปี ตั้งแต่วันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 จากกรรมรถไฟหลวงมาจนถึงการรถไฟแห่งประเทศไทยในปัจจุบัน พนักงานการรถไฟทุกคนได้อุทิศตน ท่วมเทก่าลังกาย ก่าลังสติปัญญาให้ความร่วมมือ ร่วมใจ รวมพลังกัน เพื่อดำเนินกิจการที่ **“พระบิดาผู้ทรงก่อกำเนิดกิจการรถไฟ”** ได้ก่อตั้งไว้ให้เจริญรุ่งเรืองต่อไป เพื่อประโยชน์ของประชาชนคนไทยทุกคน

## CELEBRATING 119<sup>TH</sup> STATE RAILWAY OF THAILAND

26 March of every year is marked as the State Railway of Thailand Establishment Day to commemorate the divine grace of King Rama V who brought state railway into Thailand. This year, 2016, is marked as the 119<sup>th</sup> anniversary of the establishment of State Railway of Thailand business and it will be the sign of an unstoppable step of the State Railway of Thailand.

# บทบรรณาธิการ

กลับมาพบกันอีกครั้งสำหรับ “วารสารรถไฟสัมพันธ์” ฉบับแรก ประจำปี 2559 ที่ทุกท่านอาจจะแปลกตาไปบ้าง ด้วยรูปแบบเล่มที่ทันสมัยแต่ยังแฝงกลิ่นอายเสน่ห์ในแบบฉบับการรถไฟแห่งประเทศไทย อยู่คงเดิม แต่แน่นอนว่าคุณภาพยังคงดีเยี่ยม

ฉบับนี้เปิดมาด้วยภาพกราฟฟิคสวยๆ เนื่องในโอกาสวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟที่เดินทางมาครบ 119 ปี ซึ่งหากเปรียบเป็นชีวิตมนุษย์คงถือว่าเป็นบั้นปลายชีวิตที่เริ่มจะโรยราไปตามกาลเวลา ขณะที่การรถไฟฯ ยังคงเป็นหนุ่มวัยฉกรรจ์ที่กระหายในการพัฒนา อยู่เสมอ ซึ่งสามารถติดตามเรื่องราวเหล่านี้ได้ในคอลัมน์ “จากอดีต... ปัจจุบัน...สู่ออนาคต”

นอกจากนี้เราจะได้ทราบทิศทางการรถไฟฯ ในอนาคตจาก นายวุฒิชชาติ กัลยาณมิตร ผู้ว่าการรถไฟฯ เรามาดูพร้อมๆ กันว่า วิสัยทัศน์ของผู้บริหารไฟแรงจะพาการรถไฟฯ ไปในทิศทางใด พร้อมกันนี้ พลาดไม่ได้กับคอลัมน์ “เที่ยวทั่วไทย สุขใจไปกับ รฟท.” เรามีรีวิว สถานที่ท่องเที่ยวเก๋ๆ ที่จะทำให้ทุกท่านได้ออกไปสูดกลิ่นธรรมชาติ ริมสองข้างทางรางรถไฟในแต่ละเส้นทาง

สุดท้ายนี้ทีมงานฯ ทุกคนหวังเป็นอย่างยิ่งว่าวารสารรถไฟสัมพันธ์ ฉบับนี้จะสร้างความสุข ผสานเกร็ดความรู้ และสร้างความเพลิดเพลิน ให้แก่ผู้อ่านเช่นเคย โดยทุกท่านสามารถติดตามอ่านวารสารฉบับอิเล็กทรอนิกส์ได้จากเว็บไซต์ [www.railway.co.th](http://www.railway.co.th) ซึ่งเป็นอีกหนึ่ง ในการพัฒนาจากการรถไฟแห่งประเทศไทย

กองบรรณาธิการ

เจ้าของที่ปรึกษา	การรถไฟแห่งประเทศไทย วุฒิชชาติ กัลยาณมิตร ศิริพงษ์ พงุทธิพันธุ์ ไพบุลย์ มงคลศุภวาร
บรรณาธิการบริหาร	เอกรัช ศรีอาระยันพงษ์
กองบรรณาธิการ	บริษัท คอร์แอนด์พีค จำกัด
ฝ่ายประสานงาน	บุญยานุช ธรรมารักษ์
ฝ่ายภาพ	บริษัท คอร์แอนด์พีค จำกัด ศูนย์ประชาสัมพันธ์ งานโสตทัศนอุปกรณ์และนิทรรศการ กองประชาสัมพันธ์
ฝ่ายจัดสง	งานเผยแพร่เอกสาร กองโฆษณาและหมวดสัมภาระ สถานีกรุงเทพ
ฝ่ายสมาชิก	งานเผยแพร่เอกสาร กองโฆษณา การรถไฟแห่งประเทศไทย เลขที่ 1 แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทรศัพท์ 0 2220 4271
ออกแบบและผลิต	บริษัท คอร์แอนด์พีค จำกัด 27 ซอยเจริญนคร 14 ถนนเจริญนคร แขวงคลองตันไทร เขตคลองสาน กรุงเทพฯ 10600 โทรศัพท์ 0 2861 0674 โทรสาร 0 2861 0675

## สารบัญ

### เรื่องจากปก

จุดเริ่มต้น...จวบจน 119 ปี

### จากอดีต...ปัจจุบัน...สู่ออนาคต

ก้าวเดินรถไฟไทย...จากอดีตสู่ออนาคต

### รอยทางรางเดิม

ทางรถไฟสายแรก

### ทิศทางกรรรถไฟฯ ในอนาคต

เข็มทิศรถไฟ...จากใจผู้ว่าการรถไฟฯ

### จุดโฟกัสความประทับใจ

ปฐมฤกษ์รถไฟไทย

### นายสถานีพาเที่ยว

“พลับพลาหลวง” ที่สถานีรถไฟบางปะอิน

2

6

10

14

18

20



# คณะกรรมการและคณะผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย

## คณะกรรมการ

นายสรารุช เบญจกุล  
นางสาวชุนหจิต สังข์ใหม่  
พลโทชาญชัย ภูทอง  
นายยุทธพงษ์ อภิรัตน์รังษี  
นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ  
นายวุฒิชชาติ กัลยาณมิตร

ประธานกรรมการ  
กรรมการ  
กรรมการ  
กรรมการ  
กรรมการ  
กรรมการและเลขานุการ

## คณะผู้บริหาร

นายวุฒิชชาติ กัลยาณมิตร  
นายประเสริฐ อัดตะนันท์  
นายกมล ตั้งกิจเจริญชัย  
นายปานเทพ มาลากุล ณ อยุธยา  
นายวรวิทย์ มาลา  
นายณรงค์ฤทธิ์ ศิวะสาโรช

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย  
รองผู้ว่าการกลุ่มบริหารรถไฟฟ้า  
รองผู้ว่าการกลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน  
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน  
รองผู้ว่าการกลุ่มอำนาจการ  
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักร  
และล้อเลื่อน

นายคำนวน ทองนาค  
นายทงศักดิ์ พงษ์ประเสริฐ  
นายศิริพงศ์ พงษ์พิพันธุ์  
นายทวีศักดิ์ สุทธิเสริม  
นายอวิรุทธ์ ทองเนตร  
นายพีระเดช หนูขวัญ  
นายจร รุ่งธัญญ์  
(รองการแต่งตั้ง)  
นางสิริมา หิรัญเจริญเวช  
นายสุจิตต์ เชาวศิริกุล

รองผู้ว่าการกลุ่มยุทธศาสตร์  
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ  
ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านบริหาร  
ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ  
ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน  
ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล  
วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา  
วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล  
ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า  
ผู้อำนวยการฝ่ายการอาณัติสัญญาณ  
และโทรคมนาคม

นางสาวโมฬีมาศ ฉัตราคม  
นายไพบูลย์ สุจิริงกุล  
นายนริศ ตั้งระดมสิน  
นายเอก สิทธิเวดิน  
นายพรสุธิ ทองสาด  
นางสาวเจษฎาพร ยุทธนวิบูลย์ชัย  
นายอารยะ ปิ่นชะดิษ  
นายฐากร อินทรชม  
นางนลินรัตน์ ปัดถนันทน์

ผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ  
ผู้อำนวยการฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง  
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน  
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี  
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ  
ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ  
ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร  
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพย์สิน  
หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผนวิจัย  
และพัฒนา

นายสิทธิชัย บุญเสริมสุข  
นพ.เกรียงศักดิ์ เจริญสุขธรรมมาศ  
นายไพบูลย์ มงคลศุภวาร  
นางสาวมณฑกาญจน์ ศรีวิลาศ  
นายวานิช ธรรมเจริญ  
นายวันชัย แผ่นผา

หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า  
หัวหน้าสำนักงานแพทย์  
หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ  
หัวหน้าสำนักงานศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟ  
หัวหน้าสำนักงานบริหารพื้นที่ตลาด  
หัวหน้าสำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจ  
การเดินรถ

นายบุญเชิด เรืองศาสตร์  
นายสมมฤ ฤทธิวิรุฬห์  
นายปิยบุตร โตวิจารณ์  
พล.ต.ต.จิรสันต์ แก้วแสงเอก  
นายธนพล ดำมณี  
นายชาญณรงค์ ยมนา  
นายมนัญ มณีจักร  
นายโสภาส ตีรมาศเสถียร

หัวหน้าสำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง  
หัวหน้าสำนักงานอาณบาล  
หัวหน้าสำนักงานจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน  
ผู้บังคับการกองตำรวจรถไฟ  
ผู้ตรวจการ 1  
ผู้ตรวจการ 2  
ผู้ตรวจการ 3  
ผู้ตรวจการ 4



## กิจกรรม swท. 22

การรถไฟฯ...ใส่ใจสังคม

## เกี่ยวกับไทย สูงใจไปกับ swท. 24

นั่งรถไฟ เที่ยวเมืองไทย ไปได้ทุกเดือน

## จากใจ swท. 28

พัฒนาระบบรางไปกับรถไฟทางคู่

## ระหว่างทางรางรถไฟ 34

เครื่องยึดเหนี่ยวราง

## ร้อยเรื่องราวประทับใจ 35

อนุสรณ์ปฐมฤกษ์รถไฟหลวง

จากอดีต...ปัจจุบัน...สู่อนาคต

# ก้าวเดิน รถไฟไทย... จากอดีตสู่อนาคต

วันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ได้เสด็จพระราชดำเนิน ประกอบพระราชพิธีเปิดการเดินทางไฟ ระหว่างสถานีกรุงเทพ-อยุธยา ระยะทาง 71 กิโลเมตร การรถไฟฯ จึงได้ถือเอา วันที่ 26 มีนาคม ของทุกปีเป็นวัน “สถาปนา กิจการรถไฟ” สืบมา การดำเนินงานของการรถไฟฯ ได้เติบโตมาโดยลำดับ โดยในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้มีการสร้างเส้นทางรถไฟเพิ่มขึ้นในหลายเส้นทาง ซึ่งเส้นแรกที่กำลังกำเนิดขึ้นมา คือ สายกรุงเทพ-นครราชสีมา ระยะทาง 265 กิโลเมตร ตัดผ่านจังหวัดพระนครศรีอยุธยา แก่งคอย มวกเหล็ก ปากช่อง จังหวัดสระบุรี จนถึงจังหวัดนครราชสีมา ตามลำดับ ซึ่งพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้เสด็จฯ เปิดการเดินทางสายนี้ เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2443

ช่วงต้นของกิจการรถไฟ ได้แบ่งการดำเนินการเป็นกรรมรถไฟเหนือและกรรมรถไฟใต้ แต่เมื่อเข้าสู่รัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 ทรงพิจารณาเห็นว่ากิจการของรถไฟที่แยกกันอยู่ไม่สะดวกต่อการบังคับบัญชาและบริหารงาน ตลอดจนก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายที่ไม่พึงประสงค์ จึงได้รวมเป็นหน่วยงานเดียวกันเรียกว่า “กรรมรถไฟหลวง” และทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระเจ้าไฉนยาเธอกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรรมรถไฟหลวงพระองค์แรก

ต่อมากรรมรถไฟหลวงได้ปรับปรุงมาตรฐานรางรถไฟ จากเดิมที่มีราง 2 ขนาด คือ 1.435 เมตร และ 1.000 เมตร ให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งหมดคือ 1.000 เมตร โดยใช้เวลาปรับเปลี่ยนถึง 10 ปี จึงแล้วเสร็จและยังได้มีการสร้างสะพานพระราม 6 ซึ่งเป็นสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาสะพานแรกของประเทศไทย เพื่อเชื่อมทางรถไฟสายเหนือกับสายใต้เข้าด้วยกัน และสั่งรถจักรดีเซลจำนวน 2 คัน มาจากสวีเดนแลนด์ เมื่อ พ.ศ. 2471

ช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 กิจการรถไฟประสบกับภัยสงคราม ทั้งอาคาร ราง รถจักรล้อเลื่อนต่างๆ ได้รับความเสียหายมาก เมื่อสงครามสงบลงรัฐบาลจึงต้องขอกู้เงินจากธนาคารโลกมาเพื่อบูรณะฟื้นฟู และปรับปรุงองค์กรให้มีความคล่องตัวมากขึ้น และออกพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย ในปี พ.ศ. 2494 โดยเปลี่ยนชื่อกรรมรถไฟหลวงเป็น “การรถไฟแห่งประเทศไทย” มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม

ในปี พ.ศ. 2553 การรถไฟฯ โดยบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ได้เปิดให้บริการ “รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” หรือ “แอร์พอร์ต เรล ลิงก์” ให้บริการจากสถานีสนามบินสุวรรณภูมิถึงสถานีพญาไท เพิ่มความสะดวกรวดเร็วให้กับผู้โดยสารที่เดินทางจากสนามบินสุวรรณภูมิเข้าสู่ใจกลางเมือง โดยปัจจุบันมีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยวันละ 5 หมื่นคน

ต่อมาในปี พ.ศ. 2556 การรถไฟฯ ได้เริ่มโครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่จำนวน 20 คัน เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้า โดยซื้อรถจักรจากบริษัท CSR Qishuyan Co., Ltd จากสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งเป็นรถจักรดีเซลไฟฟ้าที่มีประสิทธิภาพสูง ได้เข้ามาประจำการแล้ว ทั้งนี้การรถไฟฯ ยังได้ดำเนินโครงการจัดการรถโดยสารรุ่นใหม่สำหรับเชิงพาณิชย์จำนวน 115 คัน โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่เพื่อทดแทนรถ ยี.อี. รุ่นเก่า จำนวน 50 คัน และโครงการจัดการรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า (คอนเทนเนอร์) จำนวน 308 คัน คาดว่าการรถไฟฯ จะได้รับรถที่สั่งซื้อตามโครงการดังกล่าวทั้งหมดภายในปี พ.ศ. 2560

นอกจากนี้ยังมีการเพิ่มเส้นทางรถไฟใหม่หลายโครงการ คือ โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางกรุงเทพฯ และปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางกรุงเทพฯ และปริมณฑล (สายสีแดง) ส่วนต่อขยายช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางกรุงเทพฯ และปริมณฑล (สายสีแดง) ส่วนต่อขยายช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางกรุงเทพฯ และปริมณฑล (สายสีแดงอ่อน) ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก โครงการระบบขนส่งทางรถไฟท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ





ส่วนต่อขยายช่วงดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท และศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมต่อทางรถไฟระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือน้ำลึกทวาย

เพื่อมุ่งไปในทิศทางเดียวกัน นั่นคือ การพัฒนาการเดินทางระบบรางให้มีคุณภาพมากที่สุด เพื่อบริการประชาชนชาวไทย แม้จะเป็นภารกิจที่ยากลำบากแต่ก็เป็นเป้าหมายที่การรถไฟฯ ต้องการจะไปให้ถึง เพราะเราเชื่อมั่นว่า “รถไฟ” คือ คำตอบของการเดินทางที่สะดวกสบาย ประหยัด อีกทั้งมีความปลอดภัยและทุกๆ โครงการของการรถไฟฯ ก็ล้วนแต่ดำเนินไปเพื่อประโยชน์ของประเทศชาติและประชาชนชาวไทยทุกคน

## MOVING FORWARD WITH THE THAI RAILWAY'S NEW DIMENSION

It was 119 years ago that the State Railway of Thailand began serving Thai people with the rail transportation. It was a convenient and economical choice for people. From the early days of diesel-engine trains to the dual-track rail system today moving forwards the high-speed train systems, the SRT continues to develop and advance the systems bringing in new innovations for the benefits of all Thais.



ส่วนต่อขยายช่วงดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท และศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมต่อทางรถไฟระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือน้ำลึกทวาย

เพื่อมุ่งไปในทิศทางเดียวกัน นั่นคือ การพัฒนาการเดินทางระบบรางให้มีคุณภาพมากที่สุด เพื่อบริการประชาชนชาวไทย แม้จะเป็นภารกิจที่ยากลำบากแต่ก็เป็นเป้าหมายที่การรถไฟฯ ต้องการจะไปให้ถึง เพราะเราเชื่อมั่นว่า “รถไฟ” คือ คำตอบของการเดินทางที่สะดวกสบาย ประหยัด อีกทั้งมีความปลอดภัยและทุกๆ โครงการของการรถไฟฯ ก็ล้วนแต่ดำเนินไปเพื่อประโยชน์ของประเทศไทยและประชาชนชาวไทยทุกคน

## MOVING FORWARD WITH THE THAI RAILWAY'S NEW DIMENSION

It was 119 years ago that the State Railway of Thailand began serving Thai people with the rail transportation. It was a convenient and economical choice for people. From the early days of diesel-engine trains to the dual-track rail system today moving forwards the high-speed train systems, the SRT continues to develop and advance the systems bringing in new innovations for the benefits of all Thais.

# ทางรถไฟ

ทางรถไฟสายประวัติศาสตร์

# ไฟสายแรก

“เมื่อพูดถึงรถไฟ ภาพของตู้เหล็กมีล้อที่เรียงต่อกันเป็นขบวนยาว แล่นไปบนรางเหล็กที่คู่ขนาน ก็คงจะเป็นความคุ้นชินของผู้คนในสังคม เพราะมาจนถึงวันนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทย มีอายุครบ 119 ปีแล้ว ในโอกาสที่การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอายุอานามย่างเข้าปีที่ 120 ทั้งที่ เราจะขอพาท่านผู้อ่านย้อนวันวานไปตามเส้นทางรถไฟสายประวัติศาสตร์”

หลายท่านคงเคยได้ยินชื่อทางรถไฟสายนี้กันมาบ้างแล้ว โดยผ่านวิชาประวัติศาสตร์ไทยในส่วนที่เกี่ยวกับพระราชกรณียกิจของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) แต่วันนี้เราจะพาทุกท่านไปทำความรู้จักกับประวัติศาสตร์หน้านี้ให้แจ่มชัดยิ่งขึ้น ชนิดที่เรียกว่าตั้งแต่แรกเกิดกันเลยทีเดียว

ว่าด้วยเรื่องของรถไฟไทยแล้ว เราๆ ท่านๆ ต่างก็รู้กันดีว่า มีจุดเริ่มต้นในสมัยรัชกาลที่ 5 สาเหตุหลักเพื่อพัฒนาประเทศให้รอดพ้นจากการล่าอาณานิคมของมหาอำนาจตะวันตก แต่ก็ยังมีเหตุผลอื่นๆ รวมอยู่ด้วย เช่น บังคับด้านการปกครอง ในการตรวจตราป้องกันการรุกราน และเป็นการเปิดภูมิประเทศให้ประชาชนพลเมืองเข้าบุกเบิกพื้นที่รกร้างว่างเปล่า เพื่อเป็นประโยชน์ทางเศรษฐกิจของประเทศ และเป็นเส้นทางขนส่งผู้โดยสารและสินค้าไปมาถึงกันได้ง่ายยิ่งขึ้น

ดังนั้นในปี พ.ศ. 2430 จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ เซอร์แอนดรูว์ คลาก และบริษัท ปันชาร์ด แมคคัทการ์ด โลเธอร์ ดำเนินการสำรวจเพื่อสร้างทางรถไฟ ต่อมาในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2433 ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ก่อตั้งกรมรถไฟขึ้น สังกัดกระทรวงโยธาธิการ มีพระเจ้าน้องยาเธอเจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ ทรงเป็นเสนาบดี และนาย เค. เบจซ์ ชาวเยอรมัน เป็นเจ้ากรมรถไฟ พร้อมกันนั้นได้เปิดประมูลสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ-นครราชสีมา เป็นสายแรก ณ ที่ทำการรถไฟสถานีกรุงเทพผลปรากฏว่าทรงพระราชทานพระบรมราชานุมัติให้กระทรวงโยธาธิการว่าจ้าง มิสเตอร์ จี. มูเร แคมป์เบลล์ สร้างทางรถไฟหลวงจากกรุงเทพ-นครราชสีมา และได้เสด็จพระราชดำเนินประกอบพระราชพิธีกระทำพระฤกษ์ เริ่มการสร้างทางรถไฟ ณ บริเวณย่านสถานีกรุงเทพ เมื่อวันที่ 9 มีนาคม พ.ศ. 2434

และแล้วเวลาที่ชาวสยามรอคอยก็มาถึง ในปี พ.ศ. 2439 การก่อสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ-นครราชสีมา ก็สำเร็จเป็นบางส่วน พอที่จะเปิดการเดินทางได้ ดังนั้นในวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงเสด็จพระราชดำเนินมาทรงประกอบพระราชพิธีเปิดการเดินทางระหว่าง สถานีกรุงเทพ-อยุธยา ระยะทาง 71 กิโลเมตร และเปิดให้ประชาชน



เดินทางไประหว่าง กรุงเทพ-อยุธยา ได้ตั้งแต่วันที่ 28 มีนาคม พ.ศ. 2439 เป็นต้นไป มีสถานีรวม 9 สถานี คือ สถานีกรุงเทพ สถานีบางซื่อ สถานีหลักสี่ สถานีหลักหก สถานีคลองรังสิต สถานีเชียงราก สถานีเชียงรากน้อย สถานีบางปะอิน และสถานีกรุงเก่า

ต่อจากนั้นได้เปิดการเดินทางต่อไปอีกเป็นระยะๆ จากอยุธยา ถึง แก่งคอย มวกเหล็ก ปากช่อง จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2443 การสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา ได้เสร็จเรียบร้อย และพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงได้เสด็จพระราชดำเนินไปทรงเปิดการเดินทางสายนี้ เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2443 รวมระยะทางจาก กรุงเทพ-นครราชสีมา รวมทั้งสิ้น 265 กิโลเมตร สิ้นเงินในการก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ 17,585,000 บาท นับว่าเป็นการลงทุนที่มหาศาลมากทีเดียวในยุคนั้น



น่าเสียดายจริงๆ ที่รถไฟขบวนนี้แล่นมาถึงจุดหมายปลายทางซะแล้ว มีใครเคยโดยสารรถไฟในเส้นทางอันเป็นตำนานนี้บ้างไหมครับ เชื่อว่าคงจะมีจำนวนไม่น้อยทีเดียว ต้องขอกระซิบบ้างว่า ตลอดสองข้างทางเต็มไปด้วยบรรยากาศที่น่าสนใจมากๆ ทั้งความเป็นเมืองและธรรมชาติสลับกันไปแล้วกลับมาพบกับใหม่กับ “รอยทางรางเดิม” นะครับ



## THE HISTORIC ROUTE TRAIN: BANGKOK-NAKHON RATCHASIMA

The first Thai rail route ran from Bangkok to Nakhon Ratchasima with a total distance of 265 kilometres. Built during the reign of King Rama V, the route was built with a budget of 17,585,000 baht. The purpose of the line was to help Siam develop and also to demonstrate the level of modernization to western colonizers during that time. The first part of the route, Bangkok-Ayutthaya, was opened for operations on March 26, 1896.

# เริ่มทิศกรรไฟฟ้า... จากใจผู้ว่ากรรไฟฟ้า



**บ**ตั้งแต่การเข้ามาบังคับใช้ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2558 “วุฒิสชาติ กัลยาณมิตร” ผู้ว่าการรถไฟฯ คนที่ 18 ก็เดินทางกำหนดแนวทางการพัฒนาของการรถไฟฯ เพื่อเร่งสร้างความชัดเจนให้แก่การดำเนินงานในทุกๆ ด้าน โดยได้กำหนด 5 ทิศทางหลักในการพัฒนาการรถไฟฯ ได้แก่ ขับเคลื่อนการลงทุน ปรับปรุงการให้บริการ พัฒนาความปลอดภัย ฟื้นฟูองค์กร และส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยมีรายละเอียดของแต่ละด้านกล่าวคือ

**1. ขับเคลื่อนการลงทุน** การรถไฟฯ ซึ่งสังกัดกระทรวงคมนาคม มีภารกิจหลักในการพัฒนาระบบราง โดยเร่งดำเนินการในหลายส่วน โดยแผนในปี พ.ศ. 2558-2559 จะเร่งดำเนินการก่อนใน 6 เส้นทาง คือ ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ช่วงนครปฐม-หัวหิน และเส้นทางลพบุรี-ปากน้ำโพ ด้านโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลจีน คือ โครงการรถไฟทางคู่ เส้นทางช่วงนครราชสีมา-หนองคาย และแก่งคอย-มาบตาพุด จะเริ่มก่อสร้างระบบรางช่วงที่ 1 ภายในปี พ.ศ. 2559 นี้ ส่วนโครงการพัฒนาความร่วมมือระบบรางไทย-ญี่ปุ่น ได้กำหนดแผนการพัฒนาไว้ 3 เส้นทาง คือ กาญจนบุรี-กรุงเทพฯ กรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา-อรัญประเทศ และกรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา-แหลมฉบัง ก็มีความคืบหน้าเป็นลำดับ ส่วนแผนพัฒนาส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ได้ปรับแผนให้เป็น อยุธยา-บางซื่อ เพื่อความรวดเร็วในการดำเนินการ ขณะที่โครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ-ระยอง

และเส้นทางกรุงเทพฯ-หัวหิน ซึ่งอยู่ระหว่างการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และสุดท้ายโครงการรถไฟสายสีแดง บางซื่อ-รังสิต คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ภายในปี พ.ศ. 2562

**2. ปรับปรุงการให้บริการ** ตลอดปี พ.ศ. 2558 ผู้ว่าการรถไฟฯ ได้มอบนโยบายในการปรับปรุงการให้บริการเพื่อเปลี่ยนแปลงภาพลักษณ์ของการรถไฟฯ อย่างเป็นรูปธรรม ด้วยหลักการ 3 ส. “สะดวก สะอาด สวยงาม” ซึ่งการรถไฟฯ ได้เริ่มต้นดำเนินการตามนโยบายนี้ ด้วยการปรับปรุงระบบห้องน้ำภายในสถานีรถไฟกรุงเทพฯ ให้ทันสมัย ต่อมาการรถไฟฯ ได้ร่วมกับกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา และกระทรวงสาธารณสุข เปิดตัวโครงการสวมรถไฟสะอาดเพื่อการท่องเที่ยว และมีห้องส้วมในสถานีรถไฟที่ผ่านเกณฑ์มาตรฐานแล้วจำนวน 251 สถานีที่สำคัญ การรถไฟฯ ยังได้ดำเนินการปรับปรุงห้องน้ำในขบวนรถไฟชั้นสาม จำนวน 148 คัน ล่าสุด การรถไฟฯ ยังได้ลงนามจัดซื้อรถโดยสารรุ่นใหม่จำนวน 115 คัน ซึ่งจะเป็นการยกระดับบริการของการรถไฟฯ ขึ้นไปอีกระดับหนึ่ง





**3.พัฒนาความปลอดภัย** ผู้ว่าการรถไฟฯ ได้ดำเนินการพัฒนา ด้านความปลอดภัยเชิงรุกตลอดปี พ.ศ. 2558 ที่ผ่านมา โดยแบ่งเป็น 4 ด้าน คือ การเพิ่มความเข้มงวดกับเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติงาน การปรับปรุงคุณภาพตัวรถ การปรับปรุงและเสริมสร้างระบบราง และการป้องกันเหตุอันตรายผ่านทางเสมอระดับ ทางรถไฟ โดยมอบหมายให้ฝ่ายการเดินรถ ตรวจสอบเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานทุกคน อย่างเข้มงวดทั้งประวัติอาชญากรรม และการตรวจหายาเสพติด และแอลกอฮอล์ ก่อนปฏิบัติงาน รวมทั้งการรถไฟฯ ยังได้ปรับปรุงระบบราง โดยเปลี่ยนหมอนรองราง จากไม้เป็นคอนกรีต เปลี่ยนรางขนาด 100 ปอนด์ เพิ่มหินรองราง ปรับพื้นที่ใหม่ เพื่อเพิ่มระดับความสูง รวมถึงปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณและได้มีการจัดทำแผน ระยะ 3 ปี (2558-2560) เพื่อปรับปรุงจุดตัดเสมอระดับทาง ทั้งที่ได้รับอนุญาต และไม่ได้รับอนุญาตทั่วประเทศ มีการจัดทำเครื่องกั้นอัตโนมัติ 130 แห่ง และจะติดตั้ง ให้ครบ 775 แห่งภายใน 1-2 ปีข้างหน้า

**4.ฟื้นฟูองค์กร การเพิ่มรายได้ ลดรายจ่าย** เป็นการสร้าง องค์กรให้กลับมาเข้มแข็งอย่างยั่งยืน โดยในระยะแรก การรถไฟฯ ได้เร่งรัดการ หารรายได้จากที่ดินในเชิงพาณิชย์ซึ่งมีศักยภาพสูง 4 แห่ง คือ พื้นที่โรงงานมักกะสัน พื้นที่ถนนพหลโยธิน กม.11 (บางซื่อ) พื้นที่สถานีแม่น้ำ และพื้นที่สถานีบางซื่อ โดยประเมินรายได้จากการเช่า 3,000-4,000 ล้านบาทต่อปี ซึ่งจากการเปิด การสัมมนาทดสอบความสนใจของภาคเอกชนมีภาคธุรกิจทั้งไทยและต่างประเทศ ให้ความสนใจอย่างมาก นอกจากนี้ การรถไฟฯ ยังได้จัดซื้อแคร่บรรทุกสินค้าเพิ่มอีก 308 แคร่ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการขนส่งคอนเทนเนอร์อีกด้วย

**5.ส่งเสริมการท่องเที่ยว** การรถไฟฯ ร่วมกับกระทรวงการ ท่องเที่ยวฯ และสมาคมธุรกิจท่องเที่ยว จัดกิจกรรม “ทริปท่องเที่ยวสุดคุ้มเพื่อคนไทย เทียวเมืองไทย ไปได้ทุกเดือน” เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยใช้รถไฟเป็นพาหนะ ซึ่งการรถไฟฯ ได้จัดทริปการท่องเที่ยวรถไฟแบบเข้าไปเย็นกลับและแบบค้างคืน





หลายทริป อาทิ เที่ยวอุทยานประวัติศาสตร์ปราสาทเมืองสิงห์ เที่ยวอุทยานแห่งชาติน้ำตกเอราวัณ บ้านริมแคว แพริน้ำ รีสอร์ท เที่ยวขุนตาน ฯลฯ รวมทั้งยังมีการจัดขบวนรถไฟท่องเที่ยว (ตู้ OTOP Train) ให้มีเครื่องอำนวยความสะดวกสบายอย่างครบครัน ทั้งมินิบาร์ ห้องคาราโอเกะ ตลอดจนระบบการให้บริการ เพื่อขยายกลุ่มนักท่องเที่ยว โดยรถไฟให้กว้างออกไป

ซึ่งการดำเนินการทั้ง 5 ทิศทางหลักนี้ นายวุฒิชัย กัลยาณมิตร ผู้ว่าการรถไฟฯ มุ่งหวังว่า จะสามารถยกระดับมาตรฐานของการรถไฟฯ ในทุกๆ ด้านได้ภายในระยะเวลาอันใกล้ และกลับมาเป็นความภาคภูมิใจของคนไทยได้อีกครั้งหนึ่งในไม่ช้า

## SRT GOVERNOR WITH DIRECTION TO DEVELOP THE THAI TRAIN IN THE FUTURE

Wuthichart Kallayanamitra, SRT Governor, has devised five principal directions for the development of SRT, which include investment motivation, service improvement, safety measures, organizational restructuring, and tourism promotion. The SRT had accelerated implementation the development in many fields during the last year. More clarity will be seen this year.



จุดโฟกัสความประทับใจ





# “พลับพลาหลวง” ที่สถานีรถไฟบางปะอิน

บางปะอิน

BANG PA-IN

คลองพุดรา  
KHLONGPHUTSA

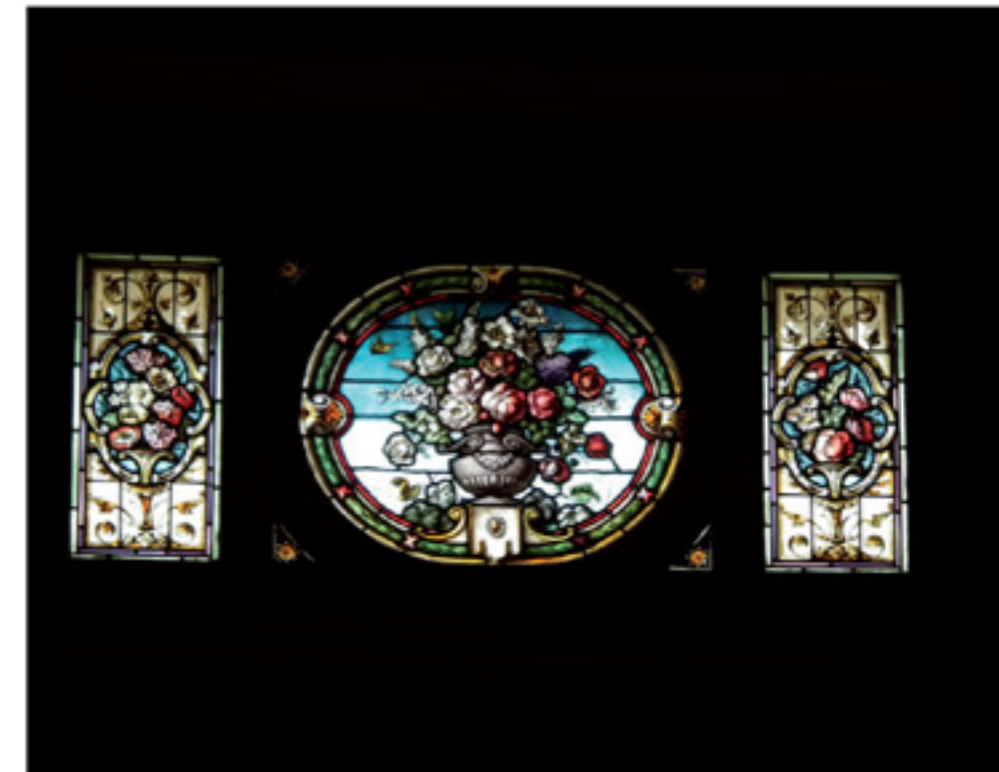
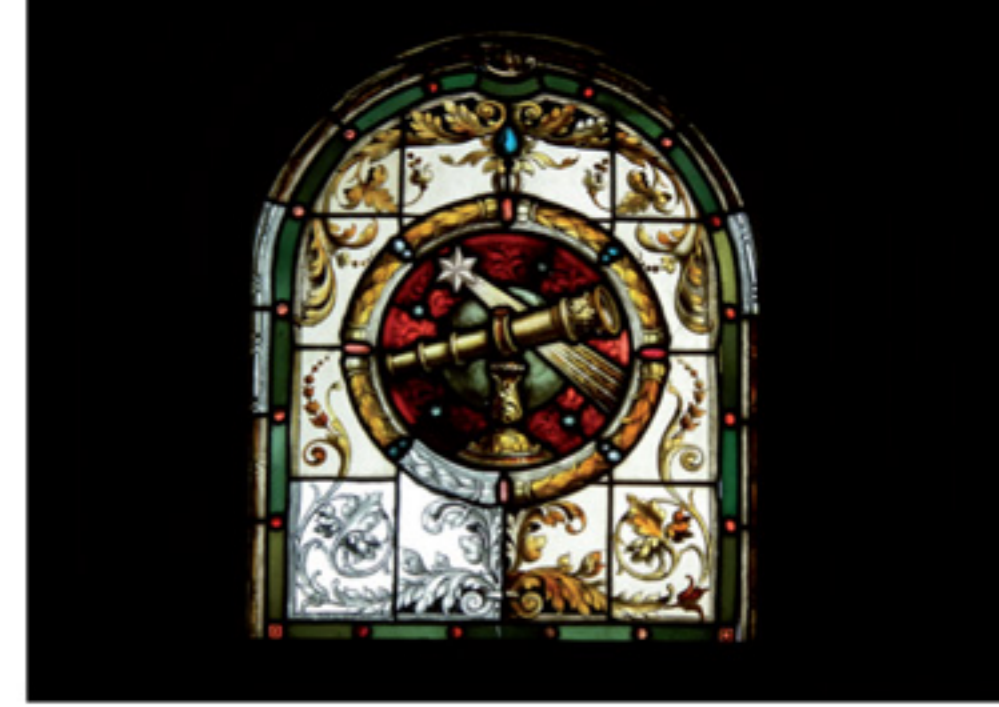
6+103.80กม.

บ้านโพ

BANPHO

4+398.92กม.

พลับพลาหลวง สถานีรถไฟบางปะอิน คือ ที่ประทับของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 สมเด็จพระบรมราชินีนาถ และพระบรมวงศานุวงศ์ เมื่อครั้งเสด็จพระราชดำเนินมายังสถานีรถไฟบางปะอิน ซึ่งมีการบันทึกรายละเอียดในพระราชพิธีไว้



๒ เมื่อวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 หลังจากในช่วงเช้า ซึ่งพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระบรมราชินีนาถ ได้เสด็จไปยังกรมรถไฟ (บริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพ) เพื่อประกอบพิธีตรึงหมุดแล้วได้เสด็จฯ ด้วยขบวนรถไฟพระที่นั่งเป็นขบวนรถไฟปฐมฤกษ์ มุ่งหน้าสู่สถานีรถไฟบางปะอิน เพื่อทรงประกอบพระราชพิธีเปิดทางรถไฟสายกรุงเทพ-นครราชสีมา โดยขบวนรถไฟพระที่นั่งได้เคลื่อนออกจากกรมรถไฟประมาณ 10.00 น. จนกระทั่งเวลาประมาณ 13.00 น. ขบวนรถไฟพระที่นั่งจึงถึงพลับพลาหลวงสถานีบางปะอิน

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้เสด็จพระราชดำเนินลงจากรถพระที่นั่งประทับเสวยพระกระยาหารกลางวันพร้อมด้วยพระบรมวงศานุวงศ์ ครั้นเสวยแล้ว พระเจ้าน้องยาเธอกรมหมื่นพิทยาลาภฤทธิธาดา เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ จึงกราบบังคมทูลพระกรุณาถวายชัยมงคลแด่ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว แล้วพระบรมวงศานุวงศ์ ข้าราชการ และทูตานุทูต พร้อมกันถวายชัยมงคล ต่อจากนั้น พระองค์ได้พระราชทานพรแก่เสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ และกรมรถไฟ แล้วพระองค์ได้เสด็จพระราชดำเนินขึ้นประทับรถไฟพระที่นั่งต่อไปยังจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เพื่อทรงกระทำพิธีเปิดศาลาว่าการรัฐบาล ก่อนจะเสด็จพระราชดำเนินกลับกรุงเทพฯ ในช่วงเย็น

ปัจจุบันพลับพลาหลวง อยู่ในบริเวณสถานีรถไฟบางปะอิน มีการออกแบบที่โดดเด่นทั้งภายนอกและภายใน โดยเป็นสถาปัตยกรรมแบบวิคตอเรียน ภายในประดับตกแต่งด้วยกระจกสีแบบสแตนกลาส ตกแต่งด้วยลวดลายสีทองตัดกับสีน้ำตาลเข้มของเนื้อไม้ ซึ่งนอกจากจะมีคุณค่าทางประวัติศาสตร์แล้ว ยังมีคุณค่าในเชิงศิลปะที่ผู้สนใจควรหาโอกาสไปชมบางที คุณอาจรู้สึกได้ว่า บรรยากาศในอดีตเมื่อร้อยกว่าปีก่อน ยังคงหม่นเวียนอยู่ภายในพลับพลาแห่งนี้

## THE ROYAL PAVILION AT BANG PA-IN STATION

The Royal Pavilion at Bang Pa-in Station was built to receive HM King Chulalongkorn (Rama V) on his official visit to Bang Pa-in on the inauguration train trip of Bangkok-Nakhon Ratchasima route on March 26, 1896. The Victorian-style pavilion is now a historical place under the care of the Bang Pa-in Station.

# การรถไฟฯ... ใส่ใจสังคม



นอกจากภารกิจหลักคือ งานด้านการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าแล้ว การรถไฟฯ ยังได้เข้าไปมีบทบาทในการพัฒนาสังคมไทยอย่างรอบด้าน ในการสร้างสรรค์สิ่งดีๆ ให้กับสังคมไทยมาโดยตลอด ในด้านกิจกรรม CSR (CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY) ของการรถไฟฯ จึงเกิดขึ้นจากเจตนารมณ์นี้เป็นอย่างสำคัญ ซึ่งกิจกรรม CSR ในช่วงปี พ.ศ. 2558 ที่ผ่านมา ล้วนได้รับการตอบรับอย่างดียิ่ง สะท้อนว่ากิจกรรมทั้งหมดเกิดประโยชน์อย่างแท้จริง

**โครงการปะการังเทียม** เป็นโครงการตามแนวพระราชดำริของสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ ในพื้นที่ฟื้นฟูชายฝั่งทะเลจังหวัดปัตตานี และนราธิวาส โดยการรถไฟฯ ได้นำตู้บรรทุกสินค้าที่ไม่ได้ใช้งานแล้ว มาทำเป็นปะการังเทียม จากการสำรวจล่าสุด มีปลามาอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก จึงเป็นการช่วยประชาชนที่ทำอาชีพประมงขนาดเล็ก และเป็นการฟื้นฟูทรัพยากรสัตว์น้ำอย่างยั่งยืน

**โครงการรถไฟ ห่วงใย เยาวชน** การรถไฟฯ ได้เข้าไปให้ความช่วยเหลือโรงเรียนในถิ่นทุรกันดาร โดยมุ่งเน้นเรื่องการซ่อมแซมปรับปรุงหรือสร้างอาคารเรียน ส่งเสริมให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการก่อสร้างอาคาร ตลอดจนการมอบอุปกรณ์การเรียนการสอน อุปกรณ์กีฬาให้แก่ทางโรงเรียน

**โครงการพาน้อง นักรถไฟ** เป็นกิจกรรมที่การรถไฟฯ ร่วมกับกรมพินิจและคุ้มครองเด็กและเยาวชน กระทรวงยุติธรรม จัดขึ้นทุกปี โดยจะทำการคัดเลือกเยาวชนที่มีความประพฤติดี ร่วมเดินทางทัศนศึกษา ทำกิจกรรมซึ่งในปีนี้ การรถไฟฯ ได้พาน้องๆ นักรถไฟ ไปทัศนศึกษาที่จังหวัดกาญจนบุรี โดยมีกิจกรรม คือ พาน้องเข้าวัดสอนน้องให้ถ่ายภาพ กิจกรรมล่องแพ ฟังบรรยาย และท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์

**โครงการ OPEN HOUSE (ENGLISH KIDS CAMP)** เป็นโครงการที่การรถไฟฯ จัดร่วมกับบริษัท แอนดรูว์ บิ๊กส์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ และกรุงเทพมหานคร โดยให้นักเรียนในโรงเรียนสังกัดกรุงเทพมหานคร จำนวน



5,040 คน เข้าเยี่ยมชมสถานีกรุงเทพ เพื่อจัดกิจกรรม  
เรื่องภาษาอังกฤษกับการเดินทางด้วยรถไฟ

**โครงการรถไฟไทย ปันน้ำใจให้น้อง** การรถไฟฯ  
จัดกิจกรรมมอบทุนการศึกษาให้กับโรงเรียนตำรวจตระเวน  
ชายแดนในภาคเหนือ เพื่อเป็นการสืบสานพระราชปณิธาน  
ของสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี  
ที่ทรงริเริ่มโครงการเพื่อเด็กและเยาวชนในถิ่นทุรกันดาร  
ที่ขาดโอกาสทางการศึกษา

**โครงการห้องสมุดรถไฟ** การรถไฟฯ ได้มอบตู้รถไฟ  
ที่ไม่ได้ใช้งานแล้วโดยนำมาดัดแปลงเป็นห้องสมุดประจำ  
จังหวัดต่างๆ เพื่อให้ประชาชนทั่วไปได้เข้ามาใช้บริการ  
ศึกษาหาความรู้เพิ่มเติม

**โครงการคนรถไฟ ปันน้ำใจช่วยเหลือผู้ป่วยที่วัด  
พระบาทน้ำพุ** เป็นกิจกรรมที่เปิดรับบริจาคสิ่งของเครื่องใช้  
ยารักษาโรค ข้าวสารอาหารแห้ง และสิ่งจำเป็นสำหรับ  
ผู้ป่วยจากพนักงานการรถไฟฯ เพื่อนำไปช่วยเหลือผู้ป่วย  
ที่วัดพระบาทน้ำพุ จังหวัดลพบุรี

## SRT GIVES BACK TO SOCIETY

Over the last year, the State Railway of Thailand had organized several activities for the betterment of community, such as the artificial coral planting, youth care, free train rides for young kids, and train library. All activities were aimed to foster harmony of people in the community where the activities were organized.



เที่ยวทั่วไทย สนใจไปกับ รพท.

# นั่งรถไฟ เที่ยวเมืองไทย ไปได้ทุกเดือน



ปึน ปึน กระฉิก กระฉิก เดินทางกับรถไฟไปได้ทุกเดือน...รู้ยัง ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดกิจกรรม “นั่งรถไฟ เที่ยวเมืองไทย ไปได้ทุกเดือน” โดยร่วมมือกับ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) เพื่อพาผู้โดยสารไปเปิดประสบการณ์ใหม่ สะดวกสบาย และประหยัด ในฉบับ การรถไฟฯ สำหรับปี พ.ศ. 2559 ทีมพีอาร์การรถไฟแห่งประเทศไทย ขอแนะนำ 6 เส้นทางสุดชิค ที่คุณจะได้สัมผัสประสบการณ์ใหม่ที่ยังไม่เคยพบ



## 1. “ແກ່ແຕ່กำนั่งรถไฟ เที่ยวทั่วไทยหัวใจเกินร้อย”

กำหนดการเดินทาง 30 เมษายน-1 พฤษภาคม พ.ศ. 2559 เส้นทางรถไฟสายกรุงเทพ-อรัญประเทศ ที่คุณจะได้พบกับวิถีชนบทที่สวยงาม เต็มไปด้วยทุ่งนา และผืนป่าที่ยังอุดมสมบูรณ์และร่มรื่น ในเส้นทางนี้ ท่านจะได้ท่องเที่ยวปราสาทสต็อกก๊อกรม โบราณสถาน อันเก่าแก่ งดงาม และสำคัญที่สุดของจังหวัดสระแก้ว ตลาดโรงเกลือ แหล่งซื้อขายสินค้ามือหนึ่งและมือสอง วัดนครธรรม สักการะพระพุทธรูปาคู่ ทั้งหมดนี้ในราคา เพียงแค่ 3,000 บาทเท่านั้น (กรณีพักเดี่ยวเพิ่ม 800 บาท เด็กเล็ก อายุ 2-11 ปี ราคา 2,790 บาท พักร่วมกับผู้ปกครองไม่มีเตียงเสริม)





## 2. แอ่วหนือหน้าฝบ ยลเสน่ห์เมืองต้องห้าม...พลาด @ ลำปาง

กำหนดการเดินทาง 5-9 พฤษภาคม พ.ศ. 2559 พาไปเยือนตำนานเขาเล่าว่า ใครได้มา กูช้าง กูม้า สถานที่ศักดิ์สิทธิ์คู่บ้านคูเมือง จ.ลำพูน แล้วจะพบแต่ความโชคดี จากนั้นเดินทางไปยัง หลวงพ่อทันใจ วัดพระธาตุดอยคำ จ.เชียงใหม่ ที่ขอสิ่งใดจะได้สมปรารถนาทันที นอกจากนี้ ตลอดเส้นทางทุกคนจะได้พบกับศิลปอารยธรรม ล้านนาแบบจ๋าๆ ทั้งหมดนี้ในราคาเพียงแค่ 5,990 บาทเท่านั้น (กรณีพักเดี่ยวเพิ่ม 2,000 บาท เด็กเล็ก อายุ 2-11 ปี ราคา 4,990 บาท พักร่วมกับผู้ปกครองไม่มีเตียงเสริม)

### 3. เทียว “มวกเหล็ก” บอกเล่าเรื่องราวควาบอย @ สระบุรี

กำหนดการเดินทาง 25-26 มิถุนายน พ.ศ. 2559 สัมผัสเส้นทางรถไฟสายแรกของประเทศไทย ชมความอลังการของ “วิหารเทพวิทยาคม” ณ วัดบ้านไร่ แวะไปสัมผัสเสน่ห์ มรดกวัฒนธรรม อารยธรรมใหม่ ปิดท้ายด้วยการเยี่ยมชม ฟาร์มโคนมไทย-เดนมาร์ก ในราคาเพียงแค่ 3,390 บาทเท่านั้น (กรณีพักเดี่ยว เพิ่ม 800 บาท เด็ก อายุ 4-10 ปี ราคา 2,390 บาท พักร่วมกับผู้ปกครองไม่มีเตียงเสริม)



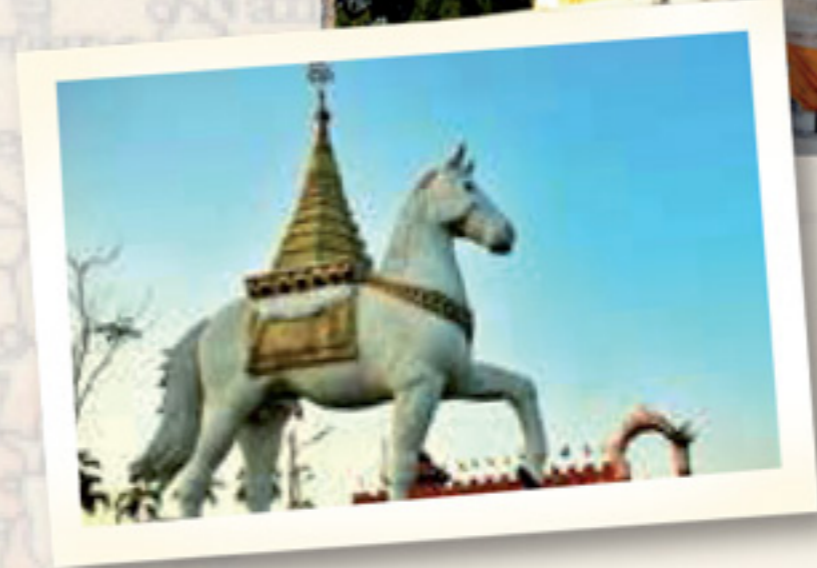
### 4. นั่งรถไฟ (ปรับอากาศ) เพลินใจ ท่องเที่ยววิถีไทย

กำหนดการเดินทาง 19-20 กรกฎาคม พ.ศ. 2559 เดินทางไปชม วัดแก้วพิจิตร สักการะหลวงพ่อปางอภัยทาน องค์เดียวในโลก แล้วไปเพลิดเพลินกับตะเกียงนานาชาติ ทุกยุคทุกสมัยที่รวบรวมมาจากทุกมุมโลกกับ พิพิธภัณฑ ตะเกียงอยู่สุขสุวรรณ ลุยกันต่อ ณ ดาซดาแกลลอรี่ ดินแดน แห่งดอกไม้บานาพรรณ ปิดท้ายกับตลาดหนองชะอม ซอปปิงต้นไม้และผลไม้มากมาย ทั้งหมดนี้ ในราคาเพียงแค่ 3,000 บาทเท่านั้น (กรณีพักเดี่ยวเพิ่ม 800 บาท เด็กเล็ก อายุ 2-11 ปี ราคา 2,790 บาท พักร่วมกับผู้ปกครอง ไม่มีเตียงเสริม)



## 5. ก่อง “อุตรดิตถ์” เมืองในหุบเขา ที่น่าค้นหา

กำหนดการเดินทาง 11-15 สิงหาคม พ.ศ. 2559  
ย้อนตำนาน “เมืองแป้...แห่งระเบิด” สักการะสองพระธาตุ  
เยี่ยมชมพิพิธภัณฑ์ผ้าทอโบราณ พิสูจน์คำกล่าว “หญิง  
เข็นฝ้าย-ชายตีเหล็ก” ปิดท้ายด้วย สถานีรถไฟบ้านปิน  
อาคารที่ทำการสถานีแบบฉบับ “บาวาเรียนสไตล์”  
ที่โด่งดัง ทั้งหมดนี้ ในราคาเพียงแค่ 6,290 บาทเท่านั้น  
(กรณีพักเดี่ยวเพิ่ม 2,000 บาท เด็กเล็ก อายุ 4-10 ปี  
ราคา 5,290 บาท พักร่วมกับผู้ปกครองไม่มีเตียงเสริม)



## 6. นั่งรถไฟ (ปรับอากาศ) พงญกัญ หัวใจเกินร้อย

กำหนดการเดินทาง 3-4 กันยายน พ.ศ. 2559  
ผจญภัยสุดมันส์กับการล่องแก่งหินเพลิง สถานที่ที่คุณจะได้  
พบกับเสียงหัวเราะกับความสนุกของทุกคน หนึ่งในเส้นทาง  
ล่องแก่งที่ดีที่สุดในประเทศไทย ต่อทันทีอุทยานแห่งชาติ  
ทับลาน ปิดท้ายการสร้างประสบการณ์ใหม่ๆ กับการ  
ขี่รถ ATV ทั้งหมดนี้ ในราคาเพียงแค่ 4,000 บาทเท่านั้น  
(กรณีพักเดี่ยวเพิ่ม 800 บาท เด็กเล็ก อายุ 2-11 ปี ราคา  
3,550 บาท พักร่วมกับผู้ปกครองไม่มีเตียงเสริม)



## OPEN YOUR NEW HORIZON WITH MONTHLY TRIPS BY SRT

The SRT, in partnership with the Tourism Authority of Thailand, has introduced six new routes this year for passengers. The convenient and economical service gives train lovers a new travel experience in Thailand.

จากใจ รพท.



# พัฒนาระบบราง ไปกับรถไฟ ทางคู่

เรื่องนี้ต้องเริ่มต้นด้วยคำว่า ในที่สุด..

เพราะในที่สุด... การรถไฟแห่งประเทศไทย ก็ได้ฤกษ์เปิดโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ เฟสแรกไปแล้ว 2 เส้นทาง จาก 6 เส้นทางที่มีแผนการดำเนินงานเอาไว้ ซึ่งนับว่าเป็นฤกษ์อันดี ที่เราทุกคนจะได้เห็นการขนส่งระบบรางที่พัฒนายิ่งขึ้นภายใต้แผนงานนโยบายของ นายวุฒิชชาติ ภัลยานมิตร ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

มาถึงตรงนี้หลายคนอาจจะยังมีข้อสงสัยว่า “รถไฟทางคู่คืออะไร ทำไมเราถึงต้องมี?” อยากให้ผู้อ่านทุกท่านลองปิดตานึกภาพทางรถไฟที่เคยเห็นดูนะครับ... นึกออกแล้วใช่ไหม ที่ทุกคนเห็นจนชินตาทั่วไปคือ รางรถไฟที่วางพาดเป็นแนวยาวไปเรื่อยๆ อุปมาเหมือนถนนเลนเดียว ที่ไม่สามารถจับรถแข่งกันได้ หากมีรถข้างหน้าจอดเสีย หรือมีรถสวนมา อาจทำให้เกิดปัญหาการติดหรือเกิดอุบัติเหตุตามมา รถไฟก็เช่นกัน รู้หรือไม่ว่าเวลาที่รถไฟวิ่งต้องมีการแจ้งสื่อสารกันระหว่างสถานีตลอดเวลา เพื่อวางแผนหลบหลีกกันเวลามีรถไฟวิ่งสวนมา ข้อเสียที่เด่นชัดคือสิ้นเปลืองเวลาในกระบวนการนี้มาก การจัดผังการเดินทางก็ต้องเพื่อเวลารอหลีกด้วยเสมอ

ในระดับสากลทางรถไฟทางเดี่ยว เริ่มหาจุดได้ยาก เพราะหากยังใช้ทางเดี่ยวอยู่ นั้นหมายถึง ความสูญเสียทางเศรษฐกิจอย่างมหาศาล เพราะการตีค่าเวลาเป็นแบบวินาที เปรียบดังสุภาชิต **“เวลาเป็นเงินเป็นทอง”** หากเราสามารถลดระยะเวลาที่เสียไปได้ เราก็จะสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจได้ ดังนั้นรถไฟทางคู่ก็คือทางใครทางมัน เวลาที่เสียก็จะน้อยลงในแต่ละเส้นทางรถจะสามารถวิ่งที่ความเร็วเฉลี่ยได้สูงขึ้น จักรถวิ่งได้มากขึ้น ค่าเสียเวลาของประเทศชาติและคนเดินทางก็น้อยลง

สำหรับแผนงาน 6 เส้นทางรถไฟทางคู่ที่ การรถไฟแห่งประเทศไทย กำลังดำเนินการหารือเพื่อก่อสร้างได้เริ่มโครงการไปแล้ว 2 โครงการ ดังนี้

### 1. เส้นทาง ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย

(ระยะเวลา 106 กิโลเมตร)

โครงการก่อสร้างทางคู่ เส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย นอกจากจะทำให้สามารถเดินรถได้ตรงเวลามากขึ้น และเพิ่มความปลอดภัยในการเดินรถแล้ว ยังรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่ชายฝั่ง เช่น น้ำมัน ก๊าซ LPG ปูนซีเมนต์ สินค้าที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ เป็นต้น ด้วยเส้นทางดังกล่าว นอกจากจะทำให้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งไปสู่ระบบราง และรณรงค์ให้ผู้ประกอบการด้านการขนส่งสินค้า หันมาใช้บริการการขนส่งระบบรางมากขึ้น เป็นประโยชน์ต่อการใช้พลังงานและลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ ปัจจุบันได้เริ่มดำเนินการสร้างเรียบร้อยแล้ว คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2561

### 2. เส้นทาง ชุมทางถนนจรัล-ขอนแก่น

(ระยะทาง 185 กิโลเมตร)

เส้นทางชุมทางถนนจรัล-ขอนแก่น เส้นทางนี้ประชาชนได้ประโยชน์แบบเต็มๆ เนื่องจากวัตถุประสงค์ของโครงการนี้คือ เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางรถไฟให้ประชาชนลดระยะเวลาเดินทาง (ลองนึกภาพการกลับบ้านของประชาชนช่วงเทศกาล) ประโยชน์ที่สำคัญอีกนัยหนึ่งของโครงการนี้ คือ เป็นการเชื่อมโยงโครงข่ายการบริหารจัดการและกระจายความเจริญสู่ท้องถิ่น เพื่อพัฒนาระบบเศรษฐกิจฐานรากของไทยให้มีความเข้มแข็งอย่างยั่งยืน คาดว่าจะแล้วเสร็จปี พ.ศ. 2561

ส่วนอีก 4 เส้นทางที่คาดว่าจะเริ่มดำเนินการได้ในปี พ.ศ. 2560 คือ

### 1. เส้นทาง ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร

(ระยะทาง 167 กิโลเมตร)

ทางรถไฟสายใต้ เป็นอีกหนึ่งเส้นทางที่ได้รับความนิยมจากประชาชนในแต่ละวัน รถไฟแทบทุกสาย



ที่มุ่งหน้าเดินทางลงภาคใต้ หรือจากภาคใต้ขึ้นมายังกรุงเทพฯ จะมีผู้โดยสารและสินค้าอย่างหนาแน่น ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการสร้างรถไฟทางคู่ โดยในช่วงแรกจากประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร เพื่อให้ภาคประชาชนในพื้นที่ที่โครงการผ่านสามารถใช้บริการขนส่งได้สะดวกมากขึ้น และช่วยลดต้นทุนทางโลจิสติกส์ของประเทศได้อย่างเป็นระบบ

### 2. เส้นทาง ลพบุรี-ปากน้ำโพ

(ระยะทาง 148 กิโลเมตร)

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ เป็นโครงการที่การรถไฟฯ ได้ทำการศึกษามาอย่างละเอียด จนเห็นชอบว่าจำเป็นจะต้องออกแบบโครงการอย่างเร่งด่วน เนื่องจากช่วงเส้นทางดังกล่าวมีความถี่ในการเดินรถสูง และต้องรอการสับหลักเป็นระยะเวลานาน ซึ่งการสร้างทางในเส้นทางนี้จะทำให้การขนส่งมวลขนและสินค้าไปยังภาคเหนือมีประสิทธิภาพสูงขึ้น



เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและการกระจายความเจริญ  
สู่ภูมิภาค และท้องถิ่น

### 3. เส้นทาง มาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ

(ระยะทาง 132 กิโลเมตร)

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา-ชุมทาง  
ถนนจิระ มีสาเหตุหลักคือเพื่อต่อขยายเส้นทางช่วง  
มาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ที่มีแผนว่าจะ  
ดำเนินการแล้วเสร็จก่อน เพื่อพัฒนาการเดินทางระบบรางใน  
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ให้มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น  
นอกจากนี้จะทำให้ประเทศไทย สามารถลดการใช้มลพิษที่มี  
ต่อสิ่งแวดล้อม และจูงใจให้ประชาชนและผู้ประกอบการ  
หันมาใช้บริการขนส่งทางรถไฟมากยิ่งขึ้น

### 4. เส้นทาง นครปฐม-หัวหิน

(ระยะทาง 165 กิโลเมตร)

หัวหิน เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ไม่ไกลจากกรุงเทพฯ  
สามารถจัดทริปแบบไปเช้า-เย็นกลับได้ การสร้างรถไฟทางคู่



## รถไฟทางคู่จึงมีความจำเป็นในการพัฒนาระบบราง เพื่อจัดข้อจำกัดในการเดินรถไฟของระบบรางรถไฟเดิม (ทางเดี่ยว)



## รูปแบบการออกแบบสถานี



สะพานกลับรถแบบตัว U



สะพานกลับรถแบบตัว H



สะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟ



สะพานรถไฟข้ามทางรถยนต์

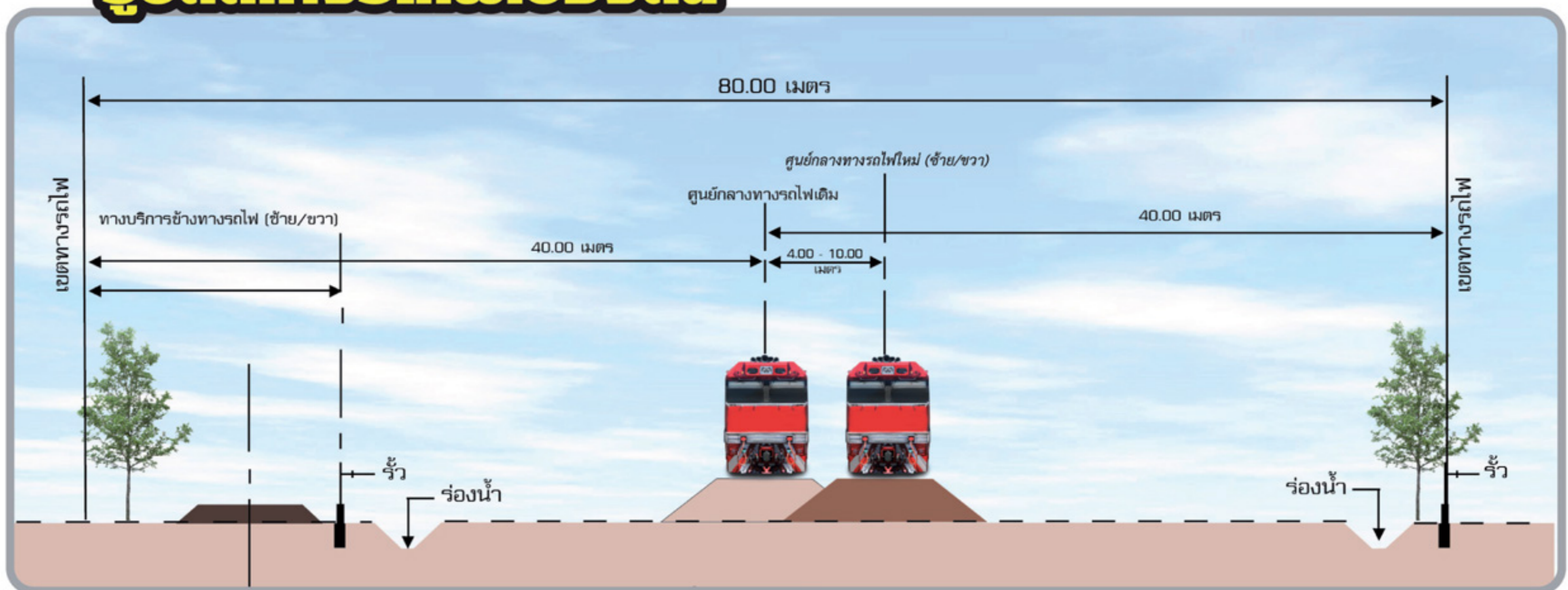


ทางลอดใต้ทางรถไฟ



ทางบริการข้างทางรถไฟ

## รูปตัดทางรถไฟเบื้องต้น



จากเส้น นครปฐม-หัวหิน จะทำให้ประชาชนทั้งคนไทยและต่างชาติเพิ่มทางเลือกที่ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากกว่าเดิม ซึ่งนอกจากข้อดีในเรื่องการท่องเที่ยวแล้วเรายังจะได้พัฒนาระบบพื้นฐานจากจังหวัดศูนย์กลางสู่ภาคใต้ได้อีกต่อไปในอนาคตด้วย

## THE DUAL TRACK RAILROADS

The SRT is currently upgrading its railroads across the country to be the dual track system in order to improve the efficiency of train operations. The first phase of this project covers six routes, including (1) Chacherngsao-Khlong Sib Kao-Kaeng Khoy (106 km); (2) Thanon Chira Junction-Khon Kaen (185 km); (3) Prachuab Kiri Khan-Chumporn (167 km); (4) Lopburi-Paak Nam Pho (148 km); (5) Maab Krabao-Thanon Chira Junction (132 km); and (6) Nakhon Pathom-Hua Hin (165 km).

A rail fastening is an equipment used to fix rail with sleepers. Two main types of rail fastening are used by the SRT-the fixed type and spring type. The fixed type fastening is mainly used with wooden sleepers. It is cheaper and has no pressing force over the rail base. This type of fastening is now being replaced by the spring type fastening, which is used with concrete sleepers. This type of fastening is more expensive but safer since it helps prevent the longitudinal movement of the rails. The current spring-type fastening that the SRT is using includes the Pandrol type made in England.

# เครื่องยึดเหนี่ยวราง

“...ทรงตรึงหมุดที่รางทองรางเงินข้างเหนือให้ติดกับหมอนไม้มรดกาคเงิน มีอักษรจารึก เป็นพระฤกษ์ พระสงฆ์ราชาคณะผู้ใหญ่ 15 รูป มีพระเจ้าน้องยาเธอกรมหมื่นวชิรญาณวโรรสเป็นประธานสวดคาถาชัยมงคล เจ้าพนักงานประโคมสังข์แตรพิณพาทย์ และแตรวงขึ้นพร้อมกันแล้วสมเด็จพระบรมราชาธินาถ จึงทรงตรึงรางเงินรางทองลงเหนือหมอนไม้มรดกาคเงิน มีอักษรจารึกซึ่งทอดไว้ทางด้านใต้แล้วทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระบรมวงศานุวงศ์ข้าราชการ และทูตานุทูตทั้งชายหญิง ช่วยกันตรึงต่อไปจนเสร็จทั้ง 2 ราง ซึ่งนับว่าทางรถไฟในระหว่างกรุงเทพฯกับกรุงเก่าติดต่อกันแล้ว ตั้งแต่บัดนั้นเป็นต้นมา...” (จากหนังสือ กรุงเทพฯ ในอดีต เทพชู ทัฬหทอง สนพ. สุขภาพใจ)

เมื่อคราวที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 เสด็จพระราชดำเนินมาเพื่อประกอบพระราชพิธีเปิดการเดินทางรถไฟสายปฐมฤกษ์ เมื่อวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ.2439 นั้น พระองค์ได้ทรง “ตอกหมุดยึดราง” เป็นหมุดหมายสำคัญในการเริ่มต้นกิจการรถไฟไทย ซึ่งหมุดยึดรางนี้มีชื่ออย่างเป็นทางการคือ “เครื่องยึดเหนี่ยวราง” (Fastening)

โดยจัดเป็นวัสดุทางที่ใช้สำหรับตรึงยึดรางให้ติดกับหมอนรองราง เพื่อให้ได้ระยะห่างระหว่างรางหรือขนาดทาง (Gauge) ตามที่ต้องการ เครื่องยึดเหนี่ยวรางแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ แบบ fixed types กับแบบ spring types โดยแบบ fixed types เป็นเครื่องยึดเหนี่ยวรางสำหรับหมอนไม้ที่นิยมใช้ คือ ตะปูรางหรือสลักเกลียวปล้อย เพื่อป้องกันรางพลิกตัว แต่เครื่องยึดเหนี่ยวประเภทนี้มีแรงกดย้ำบนฐานรางน้อยหรือไม่มีเลย จึงไม่สามารถป้องกันรางเคลื่อนตัวในแนวยาว (รางเดิน) อันเนื่องมาจากการขยายตัวของรางเพราะอุณหภูมิเปลี่ยนแปลงหรือรางเคลื่อนตัวจากการเบรคของล้อรถไฟได้ ปัจจุบันเปลี่ยนเป็นเครื่องยึดเหนี่ยวรางแบบสปริงหมอนคอนกรีต (spring clip) ซึ่งเครื่องยึดเหนี่ยวรางประเภทนี้มีคุณสมบัติป้องกันไม่ให้รางพลิกตัว และป้องกันรางเดินได้ดีขึ้น เหมาะสำหรับใช้กับรางเชื่อมยาว

เครื่องยึดเหนี่ยวรางแบบ spring clip ปัจจุบันมีหลายบริษัทผลิตใช้งาน เช่น บริษัท Pandrol ของประเทศอังกฤษ

ดังนั้น จึงกล่าวได้ว่า นอกจากเป็น “ตัวเริ่มต้นประวัติศาสตร์การรถไฟไทย” แล้ว เครื่องยึดเหนี่ยวรางยังถือเป็นอุปกรณ์ที่สำคัญยิ่งสำหรับระบบรางอีกด้วย

# อนุสรณ์ปฐมฤกษ์

ร้อยเรื่องราวประทับใจ

## รถไฟหลวง



นับเป็นเวลากว่าร้อยปีที่ “กรมรถไฟหลวง” ได้ทำการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายกรุงเทพ-นครราชสีมา ขึ้นมาเป็นสายแรกของประเทศไทย จนกระทั่งวันที่ 9 มีนาคม พ.ศ. 2434 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้เสด็จพระราชดำเนินพร้อมด้วยสมเด็จพระศรีพัชรินทราบรมราชินีนาถ เพื่อประกอบพระราชพิธีกระทำพระฤกษ์ เริ่มการสร้างทางรถไฟ ณ บริเวณทุ่งหัวลำโพง โดยทรงตอกหมุดเงินตรึงรางรถไฟลงยังจุดเริ่มต้นวางรางรถไฟ จากนั้นทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สมเด็จพระศรีพัชรินทราบรมราชินีนาถ และผู้ร่วมพิธีช่วยกันตอกหมุด

จนกระทั่งแล้วเสร็จในบางส่วน พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้เสด็จพระราชดำเนินเปิดการเดินทางรถไฟ ในเส้นทางสถานีกรุงเทพ-อยุธยา ระยะทาง 71 กิโลเมตร เมื่อวันที่ 26 มีนาคม กิจกรรมการรถไฟฯ ได้ดำเนินต่อเนื่องมานานเกือบศตวรรษ การรถไฟฯ และพนักงานการรถไฟฯ ได้สำนึกในพระมหากรุณาธิคุณของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงได้ร่วมกันบริจาคทรัพย์เพื่อดำเนินการจัดสร้าง “อนุสรณ์ปฐมฤกษ์รถไฟหลวง” ขึ้น ณ จุดที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงประกอบพระราชพิธีดังกล่าว

## THE ROYAL INAUGURAL TRAIN MEMORIAL

As part of the inauguration ceremony for the first rail line in Thailand (Bangkok-Nakhon Ratchasima) on March 9<sup>th</sup> 1891, King Chulalongkorn (Rama V) performed a symbolic ceremony by driving a rail bolt into the ground to mark the operation of the first rail. The ceremony was performed at Thung Hua Lampong, now the site of the Hua Lampong Grand Railway Station.

Later, SRT staffs collected their proceeds to build a memorial over the site. It was formally open on March 31<sup>st</sup> 1991, and is called the “Royal Inaugural Train Memorial”.



การรถไฟแห่งประเทศไทย

เลขที่ 1 แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 [www.railway.co.th](http://www.railway.co.th) [www.facebook.com/pr.railway](https://www.facebook.com/pr.railway) Call Center:1690