ฉบับที่ ๔/๒๕๖๙



บุรฉัตรไชยากร

องค์ความรู้วิศวกรรมเหนือกาลเวลา
ผู้วางรากฐานรถไฟไทย

วารสาร
รถไฟสัมพันธ์
เอกสารเผยแพร่เพื่อการประชาสัมพันธ์



จากพระราชดำริสู่การสานต่อ ระบบรางไทยให้เติบโต

ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๕

คือ ผู้ทรงเล็งเห็นว่า "ทางรถไฟ" จะเป็นเส้นเลือดใหญ่ของประเทศ เป็นเครื่องมือสำคัญในการเชื่อมโยงผู้คน เมือง และเศรษฐกิจ ให้ก้าวทันโลกสมัยใหม่ รถไฟจึงมิได้เป็นเพียงพาหนะ หากแต่เป็นรากฐานของความเจริญ ความมั่นคง และความเป็นรัฐสมัยใหม่ของสยาม

เมื่อเข้าสู่รัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๖

กิจการรถไฟไทยได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ทั้งในด้านการขยายเส้นทาง การจัดระเบียบการบริหาร และการวางรากฐานของระบบงานให้มีความเป็นแบบแผนมากยิ่งขึ้น จากจุดเริ่มต้นในยุคบุกเบิก ได้ค่อย ๆ ก้าวสู่การเป็นโครงข่ายคมนาคมที่มีความสำคัญในระดับประเทศ

ครั้นล่วงเข้าสู่รัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๗

กิจการรถไฟไทยได้ก้าวเข้าสู่ช่วงหัวเลี้ยวหัวต่อสำคัญ ท่ามกลางบริบทของการเปลี่ยนแปลงทั้งทางเศรษฐกิจและสังคม โดยมีบุคคลสำคัญผู้มีบทบาทอย่างยิ่งในการสานต่อพระราชปณิธาน คือ

พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน

พระองค์ทรงนำวิสัยทัศน์ ความรู้ และระเบียบแบบแผนสมัยใหม่มาปรับใช้ในการบริหารกิจการรถไฟ ทรงวางรากฐานทั้งด้านระบบงาน บุคลากร และโครงสร้างองค์กรอย่างเป็นรูปธรรม ด้วยพระปรีชาสามารถและพระวิสัยทัศน์ที่สืบเนื่องกันในทั้ง ๓ รัชกาล กิจการรถไฟไทยจึงเปรียบเสมือนประจักษ์พยานแห่งพระมหากรุณาธิคุณและพระกรุณาธิคุณของพระมหากษัตริย์และพระบรมวงศานุวงศ์ที่ทรงมุ่งมั่นสร้างสรรค์สิ่งที่ดีเพื่อพสกนิกรและแผ่นดินไทยอย่างแท้จริง

From Royal Initiative to Modern Expansion: The Growth of Thailand's Rail System

The Thai railway system originated from the royal vision of King Rama V, who foresaw that railways would serve as the nation's main artery-a crucial instrument to connect people, cities, and the economy, driving Siam toward modernization, stability, and sovereignty.

This royal legacy was continuously advanced during the reign of King Rama VI, where the railway network was expanded, administrative systems streamlined, and international standards established, transforming early-stage tracks into a major national transport infrastructure.

During the socio-economic transitions of King Rama VII's reign, the railway reached a critical turning point. Under the vital leadership of HRH Prince Purachatra Jayakara, the Prince of Kamphaeng Phet, modern vision and expertise were integrated to systematically reform the organization, workforce, and rail infrastructure, successfully securing a sustainable foundation for Thailand's railway development.



บทบาทสำคัญของ พระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร ต่อพัฒนาการระบบรางไทยใน ๓ แผ่นดิน

พระองค์ทรงมีส่วนร่วมในทุกช่วงเวลา ตั้งแต่การศึกษาเพื่อวางรากฐานความรู้ด้านวิศวกรรมนำกลับมาพัฒนาประเทศ ทรงมีบทบาทสำคัญทั้งในการก่อสร้าง ขยายเส้นทาง พัฒนาโครงข่าย ตลอดจนการบำรุงรักษาและต่อยอด กิจการรถไฟให้มั่นคงสืบมา ด้วยการประยุกต์ใช้ความรู้และประสบการณ์ พระองค์จึงเป็นกำลังสำคัญ ที่ทำให้ระบบรถไฟไทยเกิดขึ้นและใช้งานได้จริงตามพระราชดำริเริ่มต้น นับเป็นพัฒนาการของระบบรางไทย ใน ๓ แผ่นดิน ที่ร่วมวางรากฐาน สานต่อ และต่อยอด จนกิจการรถไฟไทยก้าวพ้นยุคบุกเบิก สู่ความเป็นสถาบันที่มั่นคง ที่ทรงคุณค่าตั้งแต่ยุคนั้น และส่งต่ออิทธิพลแห่งการพัฒนามาจนถึงปัจจุบัน

The Pivotal Role of Prince Purachatra Jayakara Across the Three Reigns of Thai Railway Evolution

The Prince was deeply involved in every milestone-from acquiring engineering knowledge abroad to construct, expand, and develop the railway network, to maintaining and extending its operations for enduring stability. By applying his expertise, he was instrumental in transforming the initial royal vision into a fully operational reality. This marked a profound three-reign evolution: laying the foundation, sustaining progress, and advancing the system from its pioneering era into a stable, invaluable institution whose legacy continues to shape Thailand's modern transit today.

ลำดับเหตุการณ์สำคัญ

ของ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน (พระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร)



๒๔๒๕ ๒๔๓๗ ๒๔๘๗



๒๔๖๖ ๒๔๖๙

๑. พ.ศ. ๒๔๒๕ ประสูติในรัชกาลที่ ๕ ทรงเป็นพระราชโอรสในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๕ (นับตามปีปฏิทินปัจจุบัน)

๒. พ.ศ. ๒๔๓๗ เสด็จไปศึกษาต่อ ณ โรงเรียนแฮร์โรว์ ประเทศอังกฤษ ทรงศึกษาวิศวกรรมศาสตร์ ณ มหาวิทยาลัยเคมบริดจ์ และวิชาทหารช่างที่แชทแฮม

๓. พ.ศ. ๒๔๔๗ เสด็จนิวัตสู่สยาม และเข้ารับราชการในตำแหน่งสำคัญ

๔. พ.ศ. ๒๔๖๐ เริ่มทรงงานด้านกิจการรถไฟ ตามพระบรมราชโองการในรัชสมัย พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๖

๕. พ.ศ. ๒๔๖๑ ทรงพัฒนากิจการรถไฟอย่างโดดเด่น ในรัชกาลที่ ๖ ทรงบัญชาการควบคุมการก่อสร้างอุโมงค์ขุนตานสำเร็จในปี พ.ศ. ๒๔๖๑ และสะพานทาชมภูในปี พ.ศ. ๒๔๖๓ ซึ่งเป็นสัญลักษณ์ของทางรถไฟสายเหนือมาจนถึงทุกวันนี้

1. 1882 Born during the reign of King Rama V, as a royal son of King Chulalongkorn.

2. 1894 Studied at Harrow School, England; pursued engineering at the University of Cambridge and military engineering at Chatham.

3. 1904 Returned to Siam and entered government service in key positions.

4. 1917 Commenced his railway career by royal command during the reign of King Vajiravudh (Rama VI).

5. 1918 Advanced railway development under King Rama VI, overseeing the construction of Khun Tan Tunnel (1918) and Tha Chomphu Bridge (1920),both remaining icons of the Northern Line today.



๒๔๖๐ ๒๔๖๑ ๒๔๖๓



๒๔๗๑ ๒๔๗๖ ๒๔๗๙

๖. พ.ศ. ๒๔๖๖ ทรงเปิดโรงแรมรถไฟหัวหิน และกลายเป็นสถานที่ตากอากาศอันมีชื่อเสียงในยุคนั้น

๗. พ.ศ. ๒๔๖๙ ทรงเป็นผู้อำนวยการก่อสร้างสะพานพระราม ๖ และก่อสร้างเสร็จสิ้นในปี พ.ศ. ๒๔๖๙

๘. พ.ศ. ๒๔๗๑ ยกระดับกิจการรถไฟ ในรัชกาลที่ ๗ ทรงสั่งซื้อรถจักรดีเซลจากประเทศสวิสเซอร์แลนด์ จำนวน ๒ คัน มาใช้เป็นครั้งแรกในทวีปเอเชีย

๙. พ.ศ. ๒๔๗๖ เสด็จไปประทับ ณ ต่างประเทศ ในช่วงปลายพระชนม์ชีพ

๑๐. พ.ศ. ๒๔๗๙ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน สิ้นพระชนม์

6. 1923 the Hua Hin Railway Hotel was officially opened and became a renowned vacation resort of that era.

7. 1926 the Director of Construction for the Rama VI Bridge, and the construction was completed in 1926

8. 1928 Strengthened railway stability under King Rama VII, ordering two Swiss diesel locomo tives-the first ever introduced in Southeast Asia.

9. 1933 Resided abroad during his later years.

10. 1936 General HRH Prince Purachatra Jayakara passed away.

การสร้างทางรถไฟ มิใช่เพียงการวางรางเหล็ก

หากคือการวางรากฐานของชาติ การวางแผนสร้างระบบ และการส่งต่อ พระราชปณิธานเพื่อความยั่งยืน

การเริ่มต้นก่อสร้างทางรถไฟ นอกจากจะเป็นการวางรากฐานระบบคมนาคมที่ทันสมัยในยุคครานั้น และเปิดโอกาสให้ปวงชนเข้าถึงการเดินทางได้อย่างทั่วถึงแล้ว ยังเป็นการสร้างความเชื่อมั่นแก่นานาอารยประเทศ ที่เข้ามาลงทุนในกิจการต่าง ๆ ของสยามในเวลานั้นด้วย

The construction of railways was not merely the laying of steel tracks; rather, it was the laying of the nation's foundation-planning, systemic creation, and the passing on of the royal vision for enduring sustainability.

The initiation of railway construction not only laid the foundation for a modern transportation system during that era, opening opportunities for all people to access transit thoroughly, but it also instilled confidence among foreign nations investing in various enterprises of Siam at that time.





พระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร รัชกาลที่ ๕

แผ่นดินรัชกาลที่ ๕
จุดเริ่มต้นแห่งการวางรากฐานและรางเหล็กสยาม

ย้อนรำลึกถึงพระราชวิสัยทัศน์อันกว้างไกลในการนำพาประเทศสู่ความทันสมัย จุดเริ่มต้นแห่งการก่อร่างสร้างเส้นทางที่เชื่อมร้อยผู้คน เศรษฐกิจ และผืนแผ่นดินให้เป็นหนึ่งเดียว รวมถึงการส่งพระราชโอรสไปศึกษายังต่างแดน นำเอาวิวัฒนาการและความรู้มาพัฒนาประเทศ นี่คือมรดกทางประวัติศาสตร์อันทรงคุณค่า ที่ยังคงพาสยามก้าวต่อไปสู่อนาคต

The Reign of King Rama V: Laying the Foundations of Siam's Railway System

King Rama V's far-reaching vision guided Siam toward modernization and marked the beginning of a railway network that connected people, supported economic growth, and united the nation. His Majesty also sent royal sons abroad to acquire knowledge and expertise that could be applied to the country's development. This invaluable historical legacy continues to propel Thailand toward the future.



การส่งพระราชโอรสไปศึกษาต่างแดน
เพื่อกลับมาพัฒนาแผ่นดิน

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ ๕) ทรงมีพระราชวิสัยทัศน์ที่แหลมคมในการเลือก “อังกฤษ” ให้เป็นสถานที่บ่มเพาะเมล็ดพันธุ์แห่งความรู้ให้กับพระราชโอรส ทรงเล็งเห็นว่าอังกฤษในยุคนั้นคือมหาอำนาจอันดับหนึ่งด้านเทคโนโลยีและเป็นต้นกำเนิดของระบบรถไฟโลก การส่งพระราชโอรสไปศึกษาที่นั่นจึงเป็นการวางหมากทางยุทธศาสตร์ เพื่อให้สยามมี “ผู้นำทางปัญญา” ที่สามารถสื่อสารและทำงานร่วมกับวิศวกรระดับโลกได้อย่างเท่าเทียม

“ทำไมต้องเป็นอังกฤษ” ? คำตอบอยู่ในความเข้มแข็งของระบบวิศวกรรมอังกฤษที่เน้นความแม่นยำและความมั่นคง ถาวร ล้นเกล้ารัชกาลที่ ๕ ทรงคัดเลือกพระองค์เจ้าบุรฉัตรฯ ให้มุ่งเน้นการศึกษาด้านวิศวกรรมโดยเฉพาะ เพราะทรงทราบดีว่าการป้องกันประเทศในยุคใหม่ไม่ได้ใช้เพียงแค่กำลังทหาร แต่ต้องใช้ “โครงสร้างพื้นฐาน” ที่แข็งแกร่งเป็นเกราะกำบัง การเตรียมความพร้อมทางปัญญาในครั้งนี้จึงเป็นรากฐานสำคัญของการรักษาอธิปไตยด้านการคมนาคมผ่านการพัฒนากิจการรถไฟไทย



จากซ้าย แถวล่าง (นั่ง) ลำดับที่ ๒ รัชกาลที่ ๕
จากซ้าย แถวบน (ยืน) ลำดับที่ ๕ รัชกาลที่ ๖
จากซ้าย แถวบน (ยืน) ลำดับที่ ๖ พระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร

ในพระราชหัตถเลขาของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ ๕) ที่ทรงมีถึงเจ้าพระยาพระเสด็จสุเรนทราธิบดี ได้ทรงแสดงให้เห็นถึงพระราชดำริในการวางแนวทางการศึกษาของพระราชโอรสแต่ละพระองค์ โดยมิได้ทรงมุ่งเพียงการศึกษาเพื่อความรู้ หากแต่ทรงพิจารณาอย่างลึกซึ้งถึงพระอุปนิสัยและความถนัด เพื่อให้สามารถนำความรู้กลับมาสร้างประโยชน์แก่แผ่นดินสยามได้อย่างแท้จริง

"...ไม่จำเป็นจะต้องเป็นทหารอย่างดี เพราะจะไม่ทำหน้าที่นั้นฝ่ายเดียว
เมื่อได้เรียนพอสมควรแล้วต้องกลับมาเรียนฝ่ายพลเรือน
ซึ่งจะเป็นภาคพื้นสำหรับหน้าที่ต่อไป..."

ทรงกล่าวถึงสมเด็จเจ้าฟ้ามหาวชิราวุธ (พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๖)

"...ถ้ากวดให้มีความรู้ได้มากๆ
จนความที่เชื่อตัวของตัวไม่ยิ่งไปกว่าความรู้แล้ว
ก็คงจะใช้ได้ดี..."

ทรงกล่าวถึงพระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร
(พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน)

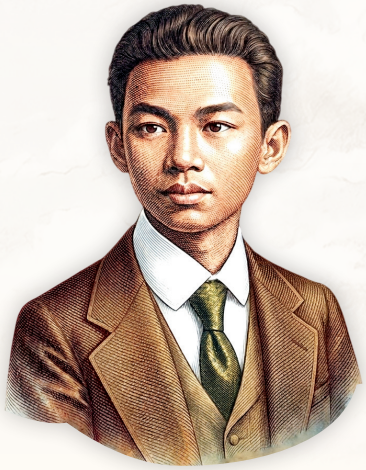
จากแผ่นดินสยาม
สู่เส้นทางการศึกษาในต่างแดน

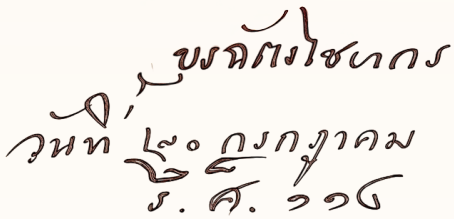
จุดเริ่มต้นของพระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร มิได้เริ่มต้นจากรางเหล็ก

หากแต่เริ่มต้นจากเส้นทางแห่งการศึกษา ในฐานะพระราชโอรสใน
พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว
ผู้ทรงมุ่งหมายให้พระราชโอรสได้รับความรู้
เพื่อกลับมาพัฒนาแผ่นดินไทย

พระองค์ทรงเริ่มการศึกษาในประเทศ ณ โรงเรียนพระตำหนัก
สวนกุหลาบ ก่อนที่ในปี พ.ศ. ๒๔๓๗ จะเสด็จไปศึกษาต่อ
ณ ประเทศอังกฤษ โดยทรงศึกษาที่โรงเรียนแฮร์โรว์ และต่อยอด
สู่การศึกษาวิศวกรรมศาสตร์ ณ ทรินิตี้คอลเลจ (Trinity College)
มหาวิทยาลัยเคมบริดจ์ ซึ่งนับเป็นช่วงเวลาสำคัญที่หล่อหลอม
ทั้งองค์ความรู้และวิสัยทัศน์ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
ของประเทศ ควบคู่กับวิชาทหารช่างที่แชทแฮม

ภายหลังจากนั้น พระองค์ทรงศึกษาวิชาทหารช่าง
ในประเทศฝรั่งเศส และศาสตร์ด้านการสร้างทำนบและขุดคลอง
ในประเทศเนเธอร์แลนด์ ก่อนเสด็จกลับไปทรงงานและศึกษาต่อ
ณ ประเทศอังกฤษ จนได้รับการรับรองเป็นสมาชิก M.I.C.E.
(Member of the Institution of Civil Engineers)





การเดินทางไกลในวันนั้น มิใช่เพียงการแสวงหา
ความรู้ หากแต่เป็นการวางรากฐาน
ของการกิจเชื่อมโยงผู้คนทั้งแผ่นดินเข้าด้วยกัน
ผ่าน “รางรถไฟ” และเรื่องราวของการศึกษา
ณ เคมบริดจ์ ก็คือจุดเริ่มต้น
สำคัญของเส้นทางนั้น

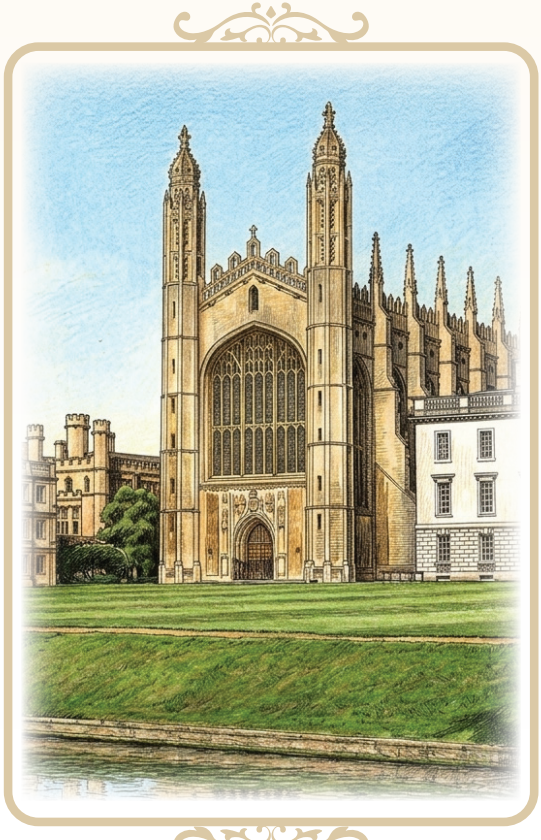


ปฐมบท
แห่งมาตรฐานโลก

การเสด็จไปศึกษาต่อ ณ มหาวิทยาลัยเคมบริดจ์ของ
พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน
ไม่ใช่เพียงการเสด็จเพื่อคว้าปริญญาบัตร แต่คือการกิจระดับชาติ
ในการนำ “ตรรกะและมาตรฐานระดับโลก” จากดินแดนต้นกำเนิด
การปฏิวัติอุตสาหกรรมและกิจการรถไฟมาสู่สยาม

พระราชวิสัยทัศน์ของรัชกาลที่ ๕ ในการเลือกบุคคลที่เหมาะสม ถือเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญที่ทำให้กรมรถไฟหลวงไม่ได้เป็นเพียงหน่วยงานรับส่งคน แต่กรมพระกำแพงเพ็ชรทรงเป็นเสมือนสะพานเชื่อมทางปัญญาระหว่างลอนดอนและกรุงเทพฯ ทรงนำชุดความรู้ที่ทันสมัยที่สุดในยุคนั้นมาวางรากฐานวิศวกรรมสยาม จนก้าวขึ้นเป็นศูนย์กลางวิทยาการที่ทันสมัยและขับเคลื่อนด้วยสมองของคนไทยอย่างแท้จริงในเวลาต่อมา







วิถีเคมบริดจ์กับการสร้างคน

ในช่วงปลายคริสต์ศตวรรษที่ ๑๙ มหาวิทยาลัยเคมบริดจ์ได้รับการยกย่องให้เป็นศูนย์กลางของโลกทางด้านคณิตศาสตร์และวิทยาศาสตร์ประยุกต์ สภาพสังคมและบรรยากาศในเคมบริดจ์ยุคนั้นเต็มไปด้วยการตั้งคำถามและการมุ่งมั่นพิสูจน์ความจริงทางวิทยาศาสตร์ หลักสูตรวิศวกรรมที่พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน ทรงศึกษานั้นมีความเข้มข้นอย่างยิ่ง อัดแน่นไปด้วยการคำนวณขั้นสูงและการทดลองในห้องปฏิบัติการที่ถือว่าทันสมัยที่สุดในยุคนั้น การเรียนการสอนไม่ได้มุ่งเน้นเพียงแค่ท่องจำทฤษฎี แต่เป็นการให้นักศึกษาได้สัมผัสกับแก่นแท้ของเทคโนโลยีในยุคปฏิวัติอุตสาหกรรมอย่างลึกซึ้ง

การเสด็จเข้าศึกษาในฐานะนักเรียนไทยรุ่นแรกในสถาบันระดับตำนานแห่งนี้ ถือเป็นความท้าทายอย่างยิ่งยวด พระองค์ต้องทรงใช้พระวิริยอุตสาหะมากกว่าปกติ เพื่อพิสูจน์ให้เห็นถึงศักยภาพและความสามารถของคนเอเชีย ท่ามกลางเหล่านักปราชญ์และนักวิชาการชาวตะวันตกชั้นหัวกะทิ

วิถีชีวิตและการศึกษาที่เข้มงวดในรั้วเคมบริดจ์ ได้หล่อหลอมให้พระองค์ทรงมีกระบวนการคิดที่เป็นเหตุเป็นผลและมีความละเอียดลออในทุกขั้นตอนของการศึกษางานและการคำนวณ





สิ่งสำคัญที่สุดที่ทรงได้รับการปลูกฝังผ่านระบบการศึกษาอันเคร่งครัดของเคมบริดจ์คือ วัฒนธรรม “วินัยวิศวกร” ที่นี่สอนให้วิศวกรตระหนักถึงความรับผิดชอบอย่างสูงสุดต่อชีวิตของผู้คน และความถูกต้องแม่นยำของโครงสร้างทุกชิ้นที่ออกแบบ การหล่อหลอมอย่างเข้มข้นนี้ได้ฝังรากลึกจนกลายมาเป็นอัตลักษณ์ประจำพระองค์ในเวลาต่อมา

ประสบการณ์จากรั้วเคมบริดจ์จึงไม่ได้ให้เพียงแค่ความรู้ทางเทคนิควิทยาการระดับสูงเท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงการซึมซับวัฒนธรรมความเป็นสากลอีกด้วย ทรงได้เรียนรู้วิธีการบริหารจัดการที่เป็นระบบ การทำงานที่ต้องตัดสินใจโดยอาศัยข้อมูลเชิงประจักษ์มากกว่าการใช้ความรู้สึกส่วนตัว ตลอดจนความกล้าหาญที่จะยืนหยัดตัดสินใจสิ่งต่างๆ บนพื้นฐานของหลักวิชาการที่ถูกต้อง ช่วงเวลาในมหาวิทยาลัยเคมบริดจ์จึงเปรียบเสมือนเบ้าหลอมสำคัญที่สร้างชุดความรู้และตรรกะอันแข็งแกร่ง ซึ่งจะกลายเป็นอาวุธทางปัญญาที่ทรงคุณค่าที่สุดของพระองค์



ในขณะที่ **พระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร**
ทรงศึกษาอยู่ ณ ต่างประเทศ
กิจการรถไฟในสยามได้ถือกำเนิดขึ้น

แผ่นดินสยามในรัชสมัยของ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๕ พระองค์ก็ได้เริ่มต้นกิจการรถไฟ อย่างเป็นรูปธรรม ตามเหตุการณ์ดังต่อไปนี้

- โปรดเกล้าฯ ให้ตั้งกรมรถไฟขึ้นอยู่ในสังกัดกระทรวงโยธาธิการ เมื่อเดือนมีนาคม พ.ศ. ๒๔๓๓
- ประกอบพระราชพิธีกระทำพระฤกษ์ เริ่มการสร้างทางรถไฟ ณ บริเวณย่านสถานีกรุงเทพปัจจุบัน เมื่อวันที่ ๙ มีนาคม พ.ศ. ๒๔๓๔
- ไทยเปิดเดินรถไฟหลวงสายแรกในราชอาณาจักรไทย เที่ยวปฐมฤกษ์จากสถานีกรุงเทพ-อยุธยา ระยะทาง ๗๑ กิโลเมตร เมื่อวันที่ ๒๖ มีนาคม พ.ศ. ๒๔๓๙ ซึ่งถือเป็นวันสถาปนากิจการรถไฟนับแต่นั้นมา
- เปิดการเดินรถไฟสายกรุงเทพ-นครราชสีมา เมื่อวันที่ ๒๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๔๓ เดินรถจากอยุธยา ถึงแก่งคอย มวกเหล็ก ปากช่อง นครราชสีมา
- เปิดการเดินรถไฟสายใต้บางกอกน้อย-เพชรบุรี ระยะทาง ๑๕๐ กิโลเมตร เมื่อวันที่ ๑๙ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๔๖
- สองเส้นทาง “การศึกษาและการสร้างชาติ” กำลังดำเนินไปพร้อมกัน เพื่อหลอมรวมเป็นรากฐานของระบบรางไทยในวันข้างหน้า



> “พระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร เสด็จนิวัติสู่สยามในปี พ.ศ. ๒๔๔๗ พร้อมองค์ความรู้จากต่างแดน เพื่อก้าวสู่บทบาทสำคัญในการพัฒนาแผ่นดินตามพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๕”

พลิกโฉมโครงข่ายรางเหล็กสยาม

เมื่อเสด็จกลับสยาม ทรงเริ่มเปลี่ยนทฤษฎีจากเคมบริดจ์ให้เป็นรางเหล็กที่ใช้งานได้จริง ทั้งการบริหารทรัพยากรมนุษย์และการวางระเบียบการทำงานให้มีความเป็นมืออาชีพ โดยมีภารกิจที่ท้าทายที่สุดคือการควบรวมกรมรถไฟสายเหนือและสายใต้เข้าด้วยกัน ซึ่งต้องใช้ทั้งศิลปะการบริหารและศาสตร์วิศวกรรมระดับสูงเพื่อทำลายข้อจำกัดจากอำนาจต่างชาติที่แทรกซึมอยู่ ทรงใช้ความกล้าหาญทางวิชาการด้วยการตัดสินใจเปลี่ยน “ขนาดราง” (Gauge) ให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ เพื่อรองรับการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านในอนาคต นอกจากนี้ ทรงนำระบบอาณัติสัญญาณและมาตรฐานความปลอดภัยแบบอังกฤษมาติดตั้ง ทำให้การเดินรถมีความแม่นยำและลดอุบัติเหตุได้อย่างเห็นผลชัดเจน จนวิศวกรต่างชาติต้องยอมรับในความสามารถของพระองค์

ในช่วงปลายแผ่นดินของรัชกาลที่ ๕

- เปิดการเดินรถไฟสายเหนือที่ทางแยกที่สถานีชุมทางบ้านภาชี เมื่อวันที่ ๓๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๔๔๘
- มีการขยายเส้นทางการเดินรถที่เปิดใช้แล้ว ๙๓๒ กิโลเมตร และอยู่ระหว่างการก่อสร้างอีกกว่า ๖๙๐ กิโลเมตร ในปีพ.ศ. ๒๔๕๓

จากจุดเริ่มต้นแห่งรางเหล็ก
สู่การวางระบบรางเพื่ออนาคตของชาติ

เพื่อขับเคลื่อนให้กิจการรถไฟก้าวสู่การเป็นโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมโยงทั่วทุกทิศ
พร้อมสร้างความเจริญรุ่งเรืองและความผาสุกแก่ประเทศชาติเป็นสำคัญ

การดำเนินงานจึงรุดหน้าอย่างเป็นลำดับ จนสามารถแผ่ขยายโครงข่ายครอบคลุมทั่วทั้ง
พระราชอาณาจักร ตลอดจนเชื่อมต่อสู่ประเทศเพื่อนบ้านอย่างสหพันธรัฐมลายูในครานั้น
ซึ่งทั้งหมดนี้ล้วนผ่านกระบวนการวางแผนและกลั่นกรองมาอย่างถี่ถ้วน
เพื่อพัฒนาการคมนาคมของประเทศให้เติบโตอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

From the Genesis of Iron Rails to Systemic Railway Planning for the Nation's Future

To propel the railway enterprise into a comprehensive transit network connecting all directions-and above all, to bring prosperity and well-being to the nation-the operations progressed successively. It successfully expanded the network across the country and connected with the Federated Malay States at that time. All of these milestones were meticulously planned and refined to ensure that the national transportation developed with the utmost efficiency.





แผ่นดินรัชกาลที่ ๖
การวางระบบและแผ่ขยายโครงข่ายระบบรางไทย

ด้วยพระบรมราโชบายที่ทรงมุ่งหวังให้สยามเจริญก้าวหน้า ได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้รวมกิจการรถไฟเป็นหนึ่งเดียว พร้อมมอบหมายให้ “พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน” พระบิดาแห่งกิจการรถไฟยุคใหม่ ทรงเป็นกำลังสำคัญในการวางรากฐาน นำวิชาการช่างสมัยใหม่มาขยายเส้นทางเหล็กให้ครอบคลุมทั่วภูมิภาค พลิกโฉมการคมนาคมของชาติ เชื่อมโยงเศรษฐกิจและผู้คนให้ใกล้ชิดกัน นำพาสยามสู่ความทันสมัยอย่างแท้จริง

The Reign of King Rama VI: Systematization and Expansion of the Thai Railway Network

Driven by the royal policy to steer Siam toward progress, His Majesty graciously unified all railway enterprises. He entrusted “General His Royal Highness Prince Purachatra Jayakara, the Prince of Kamphaeng Phet” the Father of Thai Railways-to lay this foundation. By introducing modern engineering, the Prince expanded the iron routes nationwide, transforming national transit. This strategic development seamlessly connected the economy and the people, effectively guiding Siam into a new era of modernization.



ภาพล้อฝีพระหัตถ์ใน พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว
ซึ่งทรงวาดถึงพระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร สะท้อนถึงพระอารมณ์ขันและสายสัมพันธ์อันใกล้ชิด
ระหว่างทั้งสองพระองค์

สรรสร้างสยามสมัยใหม่
สายสัมพันธ์สู่การพัฒนาประเทศ

ในสายพระโลหิตเดียวกันของพระราชวงศ์จักรี พระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากรทรงเป็นพระอนุชาร่วมพระราชบิดากับพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๖ ทั้งสองพระองค์ต่างเติบโตขึ้นภายใต้พระบรมราโชบายเดียวกัน

เมื่อกาลเวลานำพาสู่ช่วงแห่งการบริหารประเทศ หนึ่งพระองค์ทรงดำรงพระราชภาระในฐานะพระมหากษัตริย์ อีกพระองค์ทรงปฏิบัติพระกรณียกิจในฐานะกำลังสำคัญของแผ่นดิน

และในช่วงเวลานั้นเองกิจการรถไฟไทยได้ก้าวเข้าสู่การพัฒนาอย่างเป็นระบบภายใต้การประสานกันของพระราชวิสัยทัศน์และความรู้ที่ได้รับการหล่อหลอมมาอย่างยาวนาน

> “เพื่อเตรียมพระองค์ให้พร้อมสำหรับการพัฒนา
> แผ่นดินสยามในยุคสมัยใหม่”

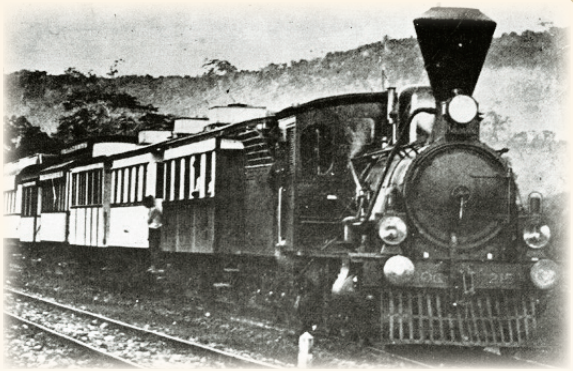


ก้าวแรกแห่งการรับราชการ
ในแผ่นดินรัชกาลที่ ๖

ภายหลังทรงสำเร็จการศึกษาพระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร เสด็จนิวัติสู่ประเทศไทยในปี พ.ศ. ๒๔๔๗ และทรงเริ่มต้นรับราชการทหารในเหล่าทหารช่าง กรมยุทธนาธิการทหารบก โดยได้รับพระราชทานยศเป็นพันตรี อันเป็นจุดเริ่มต้นของการนำองค์ความรู้ด้านวิศวกรรมมาปรับใช้กับงานของแผ่นดินอย่างเป็นรูปธรรม

ต่อมาในวันที่ ๑๖ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๔๔๘ พระองค์ทรงได้รับพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้อภิเษกสมรสกับ พระเจ้าวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าหญิงประภาวสิทธินฤมล ในสมเด็จพระเจ้าน้องยาเธอ เจ้าฟ้ากรมพระจักรพรรดิพงษ์ และทรงเป็นต้นราชสกุล “ฉัตรไชย” โดยมีพระโอรสและพระธิดารวม ๑๑ พระองค์





กระทั่งในปี พ.ศ. ๒๔๕๓ ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระองค์รักษาการตำแหน่งเจ้ากรมรถไฟสายเหนือ นับเป็นก้าวสำคัญที่พระองค์ได้เข้ามามีบทบาทโดยตรงในกิจการรถไฟของประเทศ

ต่อมาในปี พ.ศ. ๒๔๖๐ ได้มีการรวมกรมรถไฟสายเหนือและสายใต้เข้าเป็นหน่วยงานเดียวกันในนาม “กรมรถไฟหลวง” และทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระเจ้าน้องยาเธอ พระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร กรมขุนกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน ดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงคนแรก โดยทรงบุกเบิกและพัฒนากิจการรถไฟอย่างเป็นระบบ พร้อมทั้งขยายและเชื่อมโยงเส้นทางสายเหนือและสายใต้เข้าด้วยกันอย่างเป็นรูปธรรม

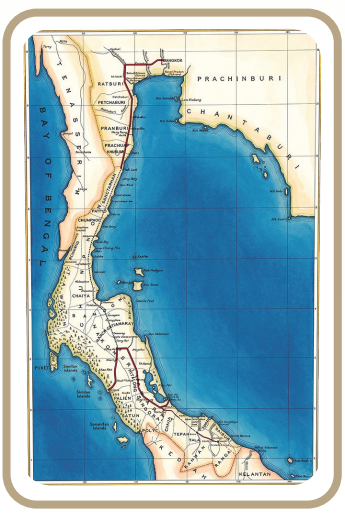




การพัฒนาบุคลากร
และการวางระบบกิจการรถไฟไทย

ช่วงระยะแรกที่พระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร ทรงเข้าดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง กิจการรถไฟของไทยยังพึ่งพาบุคลากรชาวต่างชาติเป็นส่วนใหญ่ ทั้งชาวเยอรมัน อังกฤษ อิตาเลียน รวมถึงแรงงานจากเอเชีย เช่น อินเดีย ซีลอน และพม่า ขณะที่คนไทยยังมีบทบาทอยู่เพียงจำนวนน้อย

พระองค์จึงทรงริเริ่มวางรากฐาน “คนไทยทำรถไฟ” อย่างจริงจัง โดยระดมบุคลากรไทยจากหน่วยงานต่าง ๆ อาทิ ทหารช่าง กรมแผนที่ รวมถึงผู้ที่มีความรู้ภาษาอังกฤษจากภาคเอกชน เข้ามาฝึกฝนและปฏิบัติงานในกรมรถไฟ พร้อมทั้งทรงอบรมและถ่ายทอดความรู้ด้วยพระองค์เอง เพื่อยกระดับศักยภาพของคนไทยให้สามารถทำงานด้านวิศวกรรมและการรถไฟได้อย่างแท้จริง



ควบคู่กันนั้น พระองค์ยังทรงขอพระราชทานพระบรมราชานุญาตส่งนักเรียนไทยไปศึกษาต่อด้านการรถไฟและพาณิชยศาสตร์ในต่างประเทศ โดยในระยะแรกส่งไปสหรัฐอเมริกา และต่อมาส่งไปยุโรปเพื่อประหยัดค่าใช้จ่าย เมื่อสำเร็จการศึกษาแล้ว นักเรียนเหล่านี้ได้กลับมารับราชการในกรมรถไฟหลวง กลายเป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาองค์กร



อุโมงค์ขุนตาน
เส้นทางแห่งศรัทธาและแรงงานกว่าทศวรรษ

“อุโมงค์ขุนตาน” นับเป็นหนึ่งในงานวิศวกรรมที่ท้าทายที่สุดในประวัติศาสตร์รถไฟไทย ทั้งในด้านภูมิประเทศ เทคโนโลยี และกำลังคน โดยเริ่มก่อสร้างตั้งแต่ปลายรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๕ ต่อเนื่องถึงพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๖ รวมระยะเวลาก่อสร้างยาวนาน ถึง ๑๑ ปี จึงถือเป็นทางรถไฟแห่งความมุมานะได้อย่างแท้จริง

ความยากลำบากของการก่อสร้างอยู่ที่การเจาะทะลุภูเขาขนาดใหญ่ โดยในยุคสมัยนั้นยังไม่มีเครื่องจักรทันสมัย เครื่องมือหลักมีเพียงแรงงานคนและอุปกรณ์พื้นฐาน เช่น ค้อน สิ่ว และพลั่ว ต้องใช้เวลาขุดเจาะยาวนานอยู่หลายปีกว่าจะเชื่อมปลายอุโมงค์เข้าหากันได้สำเร็จ

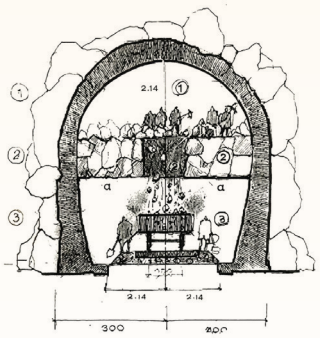
แรงงานที่ใช้ในการก่อสร้างมิได้มีเพียงแรงงานทั่วไป หากแต่รวมถึง “แรงงานฝิ่น” ซึ่งเป็นแรงงานกลุ่มหนึ่งที่ถูกนำมาใช้ในยุคสมัยนั้น ท่ามกลางบริบททางสังคมและนโยบายของรัฐในช่วงรัชกาลที่ ๖ ที่มีทั้งการควบคุมชาวจีนและกระแสชาตินิยม แต่ในความเป็นจริง แรงงานกลุ่มนี้กลับกลายเป็นกำลังสำคัญที่ทำให้งานก่อสร้างอันยากลำบากสามารถดำเนินต่อไปได้

การก่อสร้างอุโมงค์ขุนตานอยู่ภายใต้การควบคุมของ วิศวกรชาวเยอรมัน เอมีล ไอเซนโฮเฟอร์ (Emil Eisenhofer) ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการวางแผนและควบคุมงาน โดยปัจจุบันยังคงมีอนุสรณ์สถานของเขาอยู่บริเวณปากอุโมงค์ด้านจังหวัดลำพูน

จากการขุดเจาะตลอดระยะเวลาหลายปี หินปริมาณมหาศาลกว่า ๖๐,๐๐๐ ลูกบาศก์เมตรถูกนำออกมาใช้ถมพื้นที่ จนกลายเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟขุนตานในปัจจุบัน อุโมงค์แห่งนี้จึงมิใช่เพียงสิ่งก่อสร้างทางวิศวกรรม หากแต่เป็นสัญลักษณ์ของความเพียร ความอดทน และความร่วมแรงของผู้คนหลากหลายกลุ่มในประวัติศาสตร์รถไฟไทย

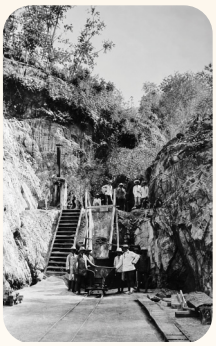
และในที่สุด จึงสามารถเปิดเดินรถเส้นทางสายเหนือจนถึงเชียงใหม่สำเร็จในปี พ.ศ. ๒๔๖๔

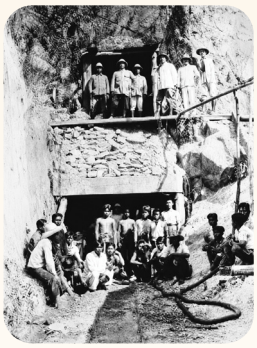
แม้ปัจจุบันอุโมงค์ขุนตานจะมีอายุถึง ๑๐๕ ปีแล้ว ยังคงทำหน้าที่เชื่อมโยงเส้นทางรถไฟระหว่างจังหวัดลำปางและจังหวัดลำพูนได้อย่างสมบูรณ์จวบจนปัจจุบัน



ภาพประกอบแต่ละขั้นตอนในการขุดอุโมงค์ขุนตาน

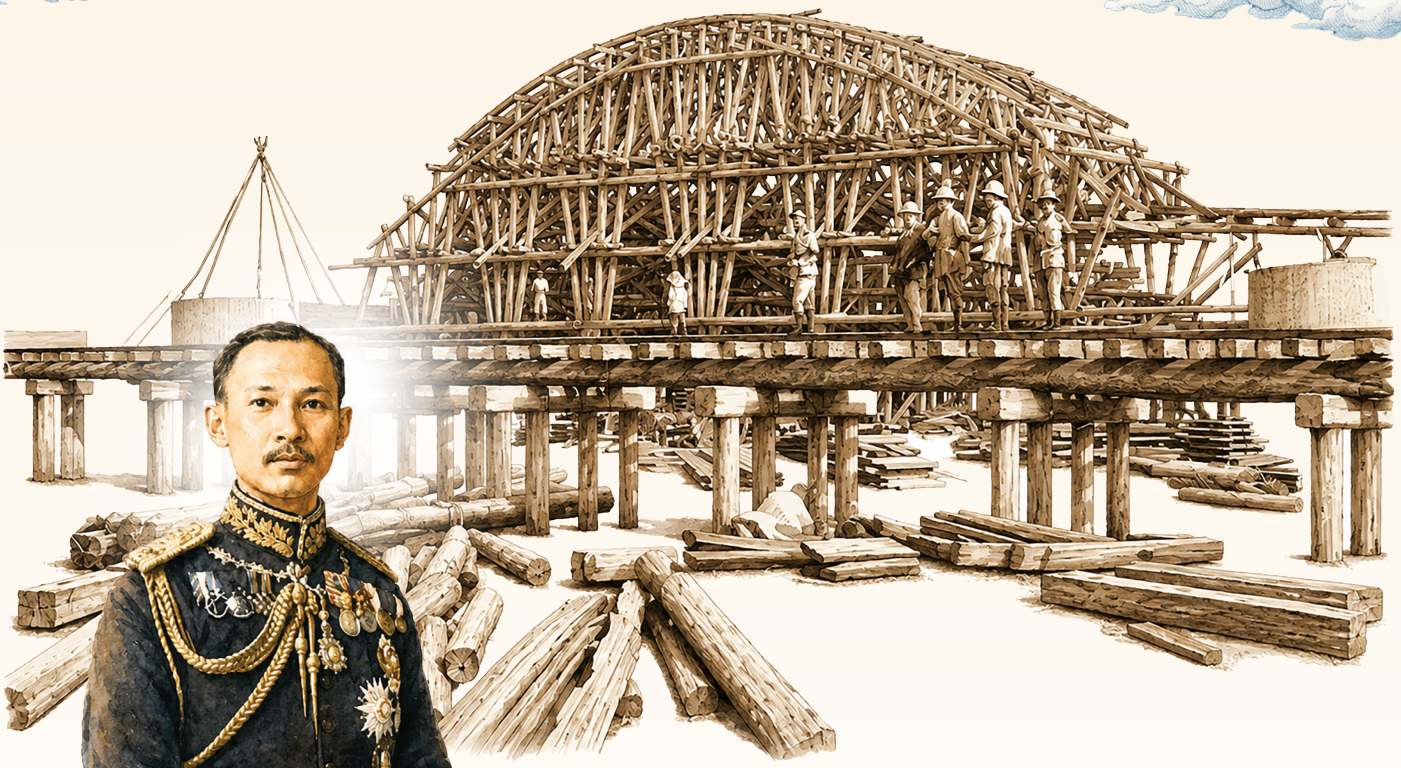










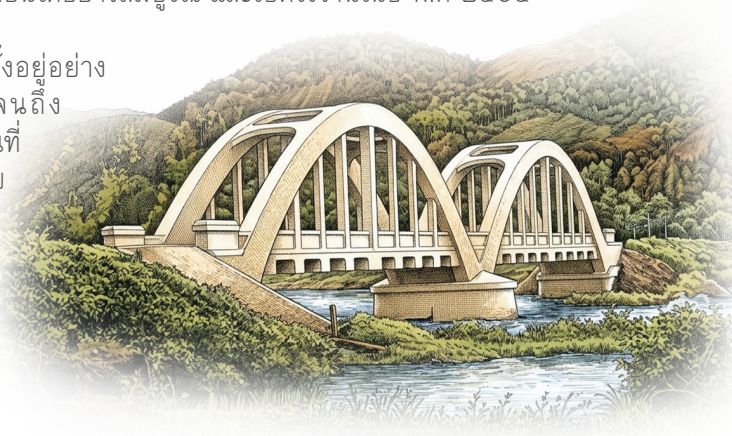


สะพานทาชมภู
สุดยอดวิศวกรรมแห่งยุค

หลังจากผ่านพ้นอุโมงค์ขุนตานมาได้แล้ว การก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำแม่ทาคือ อีกหนึ่งภารกิจที่ท้าทายในเวลานั้น ด้วยเป็นช่วงสงครามที่ทำให้นอกจากวัสดุหายากและไม่สามารถสั่งซื้อจากยุโรปได้

พระองค์จึงตัดสินใจก่อสร้างสะพานแห่งนี้เป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กโดยออกแบบสถาปัตยกรรมเป็นรูปทรงโค้งครึ่งวงกลมทาสีขาวทอดตัวยาว ๒ ช่วงซึ่งนอกจากจะมีความสวยงามโดดเด่นแล้ว การออกแบบทรงโค้งยังช่วยกระจายน้ำหนักและรองรับแรงสั่นสะเทือนได้อย่างสมบูรณ์ และเปิดใช้งานในปี พ.ศ ๒๔๖๔

ปัจจุบันสะพานทาชมภูยังคงตั้งอยู่อย่างโดดเด่นและยังคงใช้งานจนถึงปัจจุบัน และนับเป็นอีกสถานที่สำคัญที่มีผู้คนแวะเวียนมาถ่ายรูปอย่างไม่ขาดสาย เพราะโดยรอบสะพานนั้นเต็มไปด้วยภูมิทัศน์ของภูเขาและป่าไม้ที่ปกคลุม มีความสวยงามเป็นอย่างยิ่ง



“พระบิดา แห่งกิจการรถไฟยุคใหม่”

ขณะเดียวกัน ในช่วงปี พ.ศ. ๒๔๖๓ พระองค์ได้จัดการให้ประเทศสยามเริ่มปรับเปลี่ยนขนาดทางรถไฟในสายตะวันออกเฉียงเหนือและสายเหนือ จากขนาด ๑.๔๓๕ เมตร เป็น ๑.๐๐ เมตร ซึ่งเป็นมาตรฐานเดียวกับสายใต้ โดยดำเนินการแล้วเสร็จภายในระยะเวลา ๑๐ ปี เพื่อให้โครงข่ายรถไฟทั้งประเทศสามารถเชื่อมต่อกันได้อย่างเป็นระบบ และรองรับการเชื่อมโยงกับทางรถไฟของมลายู

ปัจจุบัน ทางรถไฟในประเทศไทยใช้ขนาดความกว้าง ๑.๐๐ เมตรเป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ และสามารถเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ มาเลเซีย กัมพูชา และสปป.ลาว

หลังจากนั้น กรมรถไฟหลวงเปิดเส้นทางรถไฟสายใต้ติดต่อกับชายแดนมาเลเซียเป็นครั้งแรกจากสถานีบางกอกน้อยไปยังสถานีปาดังเบซาร์-ไปร (ปีนัง) ในปี พ.ศ. ๒๔๖๔

นอกจากนี้พระองค์ยังทรงพัฒนาระบบอาณัติสัญญาณการควบคุมการเดินรถให้ทันสมัยมากขึ้น รวมถึงการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้อย่างต่อเนื่อง

ในปี พ.ศ. ๒๔๖๘ ช่วงปลายแผ่นดินรัชกาลที่ ๖ มีทางรถไฟรวมทั้งสิ้น ๒,๕๘๑ กิโลเมตร และอยู่ระหว่างการก่อสร้างอีก ๔๑๘ กิโลเมตร



ภาพแสดงจุดแยกทางรถไฟสายเหนือและสายตะวันออกบริเวณยมราชในอดีต ซึ่งใช้ขนาดทาง ๑.๔๓๕ เมตร

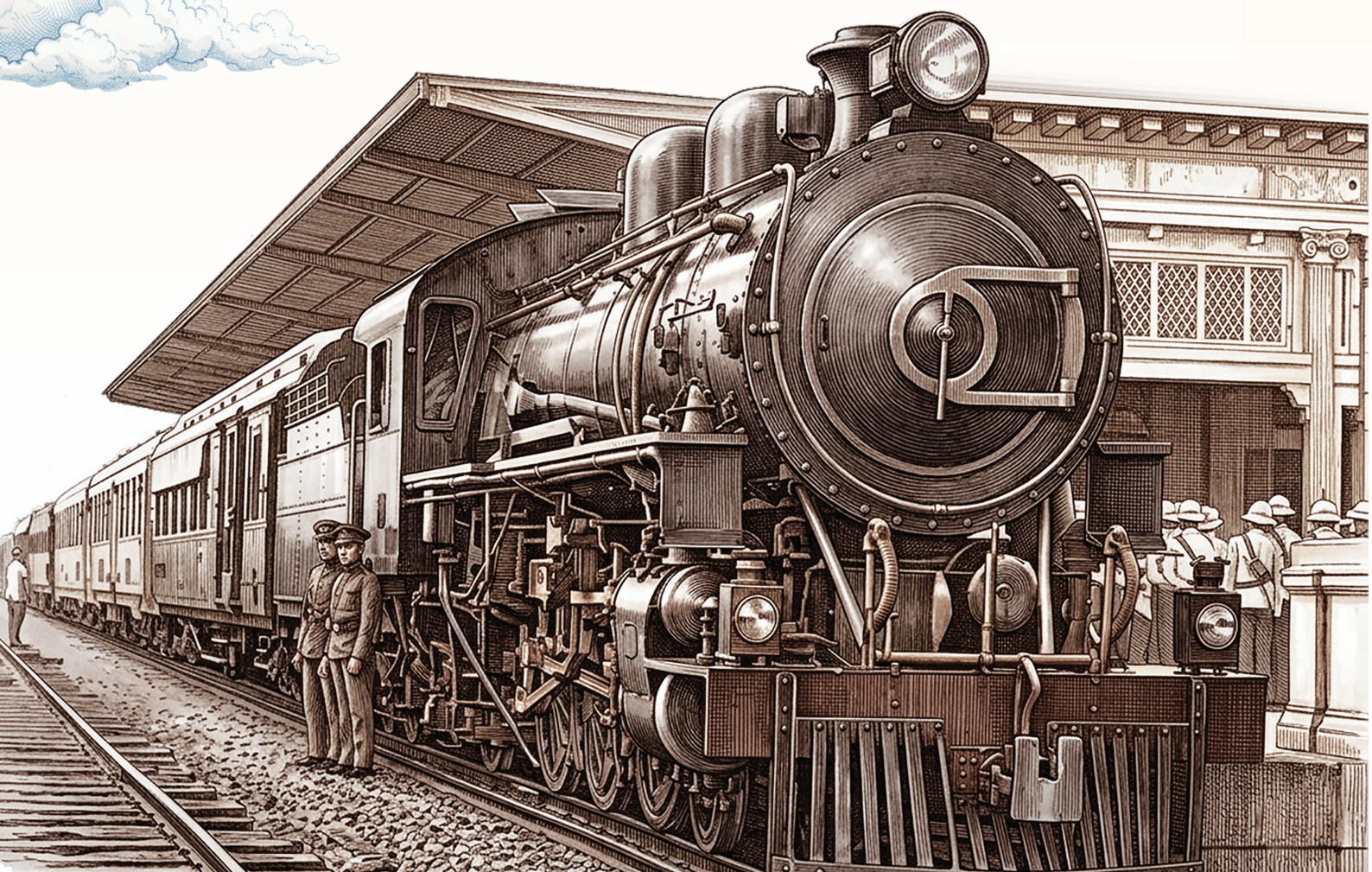
จุดเปลี่ยนของรถไฟไทย ในยุคแห่งการเปลี่ยนผ่าน

และการสานต่อพระราชปณิธาน สร้างระบบรางให้ยิ่งใหญ่

ท่ามกลางบริบทโลกที่แปรเปลี่ยน กรมรถไฟหลวงยังคงรุดหน้าขยายเส้นทางอย่างไม่หยุดยั้ง ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สร้างสะพานพระราม ๖ จนสามารถเชื่อมโยงทางรถไฟสายเหนือและสายใต้เข้าด้วยกันได้สำเร็จ อีกทั้งยังเป็นยุคบุกเบิกอันยิ่งใหญ่ด้วยการนำเข้า “รถจักรดีเซล” มาใช้งานเป็นประเทศแรกในทวีปเอเชีย นับเป็นต้นแบบแห่งวิวัฒนาการการเดินรถไฟยุคใหม่ที่วางรากฐานความเจริญสืบทอดมาจนถึงปัจจุบัน

The Turning Point of Thai Railways in an Era of Transition: Continuation of the Royal Vision to Build a Grand Railway System

Amidst global transitions, the Royal State Railways forged ahead. The successful completion of the Rama VI Bridge seamlessly linked the Northern and Southern lines. This period also pioneered the introduction of diesel locomotives, making Siam the first nation in South East Asia to adopt this technology-becoming the definitive blueprint for modern rail transit today.





แผ่นดินรัชกาลที่ ๗

การสานต่อและเสริมความมั่นคงเพื่ออนาคตระบบราง

แม้สยามประเทศต้องเผชิญความท้าทายในยุคแห่งการเปลี่ยนผ่าน แต่กิจการรถไฟยังคงได้รับการพัฒนาอย่างไม่หยุดยั้ง เส้นทางสายเหล็กแผ่ขยายออกไปเพื่อเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญ ช่วยยกระดับการคมนาคมให้สะดวกสบายยิ่งขึ้น อีกทั้งยังเป็นจุดเริ่มต้นของการพลิกโฉมเทคโนโลยี จากพลังไอน้ำสู่การนำรถจักรดีเซลมาใช้งานเป็นชาติแรกในภูมิภาค นับเป็นรากฐานอันรุ่งเรืองที่ขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศมาจนถึงปัจจุบัน

The Reign of King Rama VII: Continuation and Strengthening for the Future of Railway Systems

Despite the challenges of a transitional era, Siam's railway affairs advanced continuously. The network expanded further to connect key economic zones, significantly enhancing transit convenience. This period also marked a historic shift from steam to diesel power, introducing diesel locomotives for the first time in the region-laying a prosperous foundation that drives national development to this day.

เกียรติยศและบทบาท
ในแผ่นดินรัชกาลที่ ๗

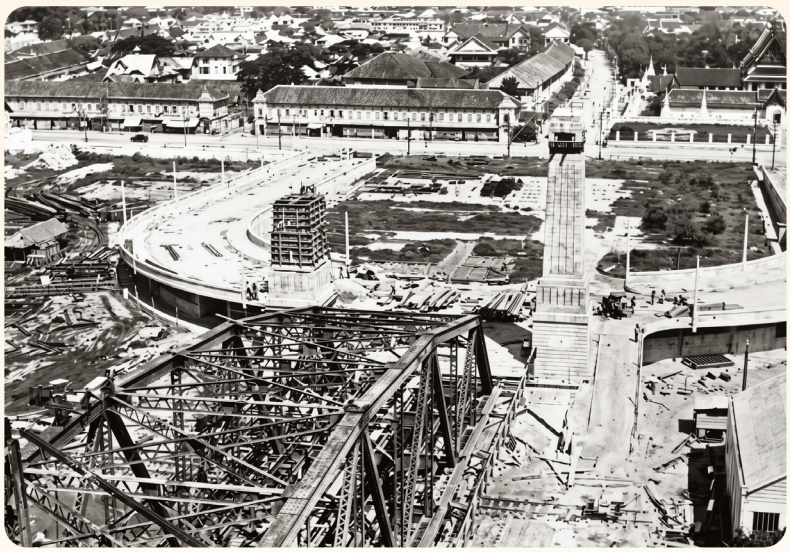


ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๗ พระกรณียกิจและผลงานด้านการพัฒนากิจการรถไฟของพระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากรได้ปรากฏเด่นชัดและเป็นที่ประจักษ์ในระดับประเทศ มีการเปิดการเดินรถไฟสายตะวันออก จากกรุงเทพ-ฉะเชิงเทรา ได้ขยายต่อไปจนถึงอรัญประเทศ ในปี พ.ศ. ๒๔๖๙



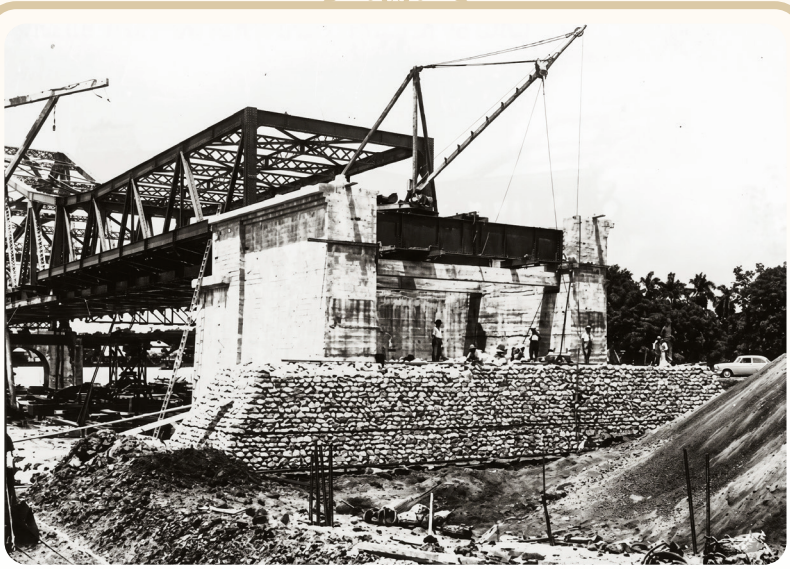
กิจการรถไฟยังพัฒนาอย่างต่อเนื่อง โดยในปี พ.ศ. ๒๔๗๑ นายพลเอก กรมหลวงกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน ทรงสั่งซื้อรถจักรดีเซลมีกำลัง ๑๘๐ แรงม้า ส่งผ่านกำลังด้วยการกล จำนวน ๒ คัน นำมาใช้การเป็นรุ่นแรกในประเทศไทยและเป็นรายแรกในทวีปเอเชีย โดยใช้เป็นรถจักรสำหรับสับเปลี่ยนและลากจูงขบวนรถท้องถิ่นรอบกรุงเทพฯ รถจักรรุ่นนี้สร้างโดยบริษัท สวิสส์โลโคโมติฟ แอนด์ แมชินเวอร์ค ประเทศสวิตเซอร์แลนด์

เนื่องจากพระองค์ทรงเป็นผู้ให้กำเนิดรถจักรดีเซลขึ้นในเมืองไทย รถจักรดีเซลทุกคันที่ใช้งานอยู่ในการรถไฟฯ ขณะนี้จึงได้ประดับเครื่องหมาย "บุรฉัตร" ติดที่ด้านข้างรถจักรดีเซลทุกคัน เพื่อเป็นการเทิดพระเกียรติและรำลึกถึงพลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพ็ชรอัครโยธินสืบไป



ภาพการก่อสร้างสะพาน
พระพุทธยอดฟ้า

ภาพการก่อสร้าง
สะพานพระราม ๖



พระองค์ทรงรับผิดชอบงานสร้างถนนและสะพานทั่วประเทศ เช่น สะพานพระราม ๖ และสะพานปฐมบรมราชานุสรณ์ หรือสะพานพระพุทธยอดฟ้า ทรงเป็นผู้นำเครื่องจักรมาสำรวจขุดเจาะน้ำมันและถ่านหิน ทรงตั้งสถานีวิทยุกระจายเสียงเป็นครั้งแรกในปี พ.ศ. ๒๔๗๓ อีกทั้งยังทรงดำรงตำแหน่งเสนาบดีกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม



พระปรีชาสามารถ
นำพาสยามสู่ความเจริญ

ด้วยพระปรีชาสามารถและความทุ่มเทในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของแผ่นดิน พระองค์จึงได้รับพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ดำรงตำแหน่งเป็นอภิรัฐมนตรีในวันที่ ๒๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๔๗๔ อีกตำแหน่งหนึ่ง และทรงเป็นองคมนตรีในสมัยรัชกาลที่ ๗ จนถึงปี พ.ศ. ๒๔๗๕ อันเป็นตำแหน่งสำคัญยิ่งในการบริหารราชการแผ่นดิน สะท้อนถึงความไว้วางพระราชหฤทัยในพระปรีชาสามารถ และบทบาทของพระองค์ในฐานะกำลังสำคัญของประเทศ

จากรากฐานที่มั่นคง
สู่การขับเคลื่อนเศรษฐกิจที่ยั่งยืน

รถไฟเปรียบเสมือน “เส้นเลือดใหญ่” ที่เชื่อมโยงทรัพยากรจากภูมิภาคสู่ตลาดโลก โดยเฉพาะการปฏิวัติการขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักมากให้สามารถเดินทางได้ง่ายและคล่องตัวขึ้น เช่น

- การค้าไม้สัก จากป่าภาคเหนือที่เคยต้องพึ่งพาการล่องตามแม่น้ำซึ่งใช้เวลานานนับเดือน ก็ถูกย่นระยะเวลาลงอย่างมหาศาล และส่งผลให้การส่งออกไม้ทำรายได้อย่างมหาศาลให้กับประเทศสยามในขณะนั้น
- การค้าข้าว จากที่ราบลุ่มภาคกลางตอนบน รถไฟทำให้ข้าวและผลผลิตทางการเกษตรถูกส่งตรงสู่ท่าเรือในกรุงเทพฯ ได้อย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง เป็นปัจจัยสำคัญที่ผลักดันให้ประเทศสยามกลายเป็นหนึ่งในผู้ส่งออกข้าวอันดับต้น ๆ ของโลก และยังคงเป็นเช่นนั้นมาจนถึงปัจจุบัน

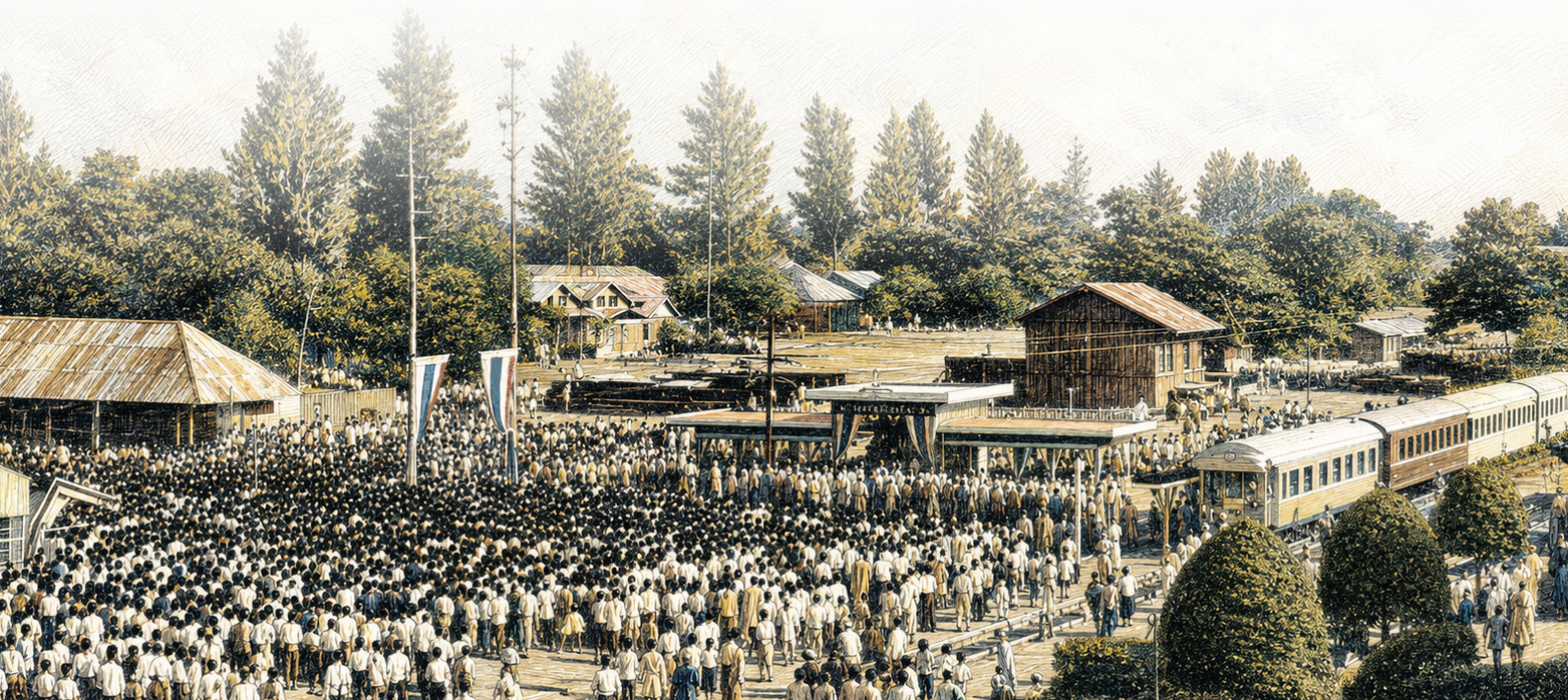
การทอดตัวของรางรถไฟไม่ได้นำพาแค่สินค้าให้เติบโตขึ้นเท่านั้น แต่ยังก่อให้เกิด “เมืองใหม่” ขึ้นมาอีกด้วย จากพื้นที่รกร้างที่ว่างเปล่า เมื่อมีเส้นทางรถไฟตัดผ่าน ผู้คนและความเจริญก็หลั่งไหลเข้ามาพร้อมกับเปลี่ยนพื้นที่นั้นให้กลายเป็นชุมทางเศรษฐกิจโดยสิ้นเชิง และเมืองที่เติบโตเพราะรถไฟผ่านที่เห็นได้ชัดเจน ได้แก่

- หาดใหญ่
- ทุ่งสง
- ปากน้ำโพ
- นครราชสีมา
- ขอนแก่น
- อุดรธานี

การมาของรถไฟ จึงเปรียบเสมือนหยาดน้ำฝนที่ให้ความชุ่มฉ่ำในผืนนา และทำให้ผู้คนสามารถลืมตาอ้าปากได้อีกครั้ง

ทั้งหมดนี้ เกิดขึ้นจากพระวิสัยทัศน์ที่ทรงมองการณ์ไกล และวางรากฐานของรถไฟไทยเอาไว้อย่างชาญฉลาด ทำให้ปัจจุบันทางรถไฟเป็นเส้นทางการค้าที่สำคัญ และเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่จะขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยให้ก้าวไปข้างหน้าเพื่อสร้างความมั่งคั่งให้กับประเทศได้อย่างถาวรและยั่งยืน

ผลงานและรากฐานที่ทรงสร้างไว้ เป็นต้นแบบของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ยังคงดำรงอยู่และสืบทอดมาจนถึงปัจจุบัน





แม้กาลเวลาจะผ่านไป
แต่รากฐานที่สร้างไว้ยังคงอยู่

ภายหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครองเมื่อวันที่ ๒๔ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๗๕ ซึ่งนับเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญของประเทศ พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน ได้ทรงตัดสินพระทัยลาออกจากราชการ อันเป็นบทบาทที่พระองค์ทรงอุทิศพระวรกายและพระสติปัญญามาอย่างยาวนาน

ในปี พ.ศ. ๒๔๗๖ พระองค์เสด็จออกจากประเทศไทยไปประทับ ณ ประเทศสิงคโปร์ พร้อมด้วยครอบครัว ท่ามกลางบริบทของบ้านเมืองที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิมอย่างสิ้นเชิง การจากไปในครั้งนั้น มิได้เป็นเพียงการย้ายถิ่นฐาน หากแต่สะท้อนถึงช่วงเวลาแห่งการปิดฉากบทบาทสำคัญของบุคคลผู้มีส่วนวางรากฐานกิจการรถไฟไทยอย่างลึกซึ้ง จากผู้ที่เคยขับเคลื่อนโครงสร้างพื้นฐานของชาติ สู่ชีวิตที่เงียบสงบในต่างแดน

แม้พระองค์จะมิได้ประทับอยู่ในแผ่นดินไทยอีกต่อไป แต่ผลงานและรากฐานที่ทรงสร้างไว้ ยังคงดำรงอยู่และสืบทอดต่อในระบบรถไฟไทยตราบจนปัจจุบัน

สแกนที่นี่
เพื่อรับชมพระประวัติ
ในรูปแบบวีดีโอสารคดี



จากกรมรถไฟหลวง
สู่การรถไฟแห่งประเทศไทย

ภายหลังการปฏิวัติ พ.ศ. ๒๔๗๕ อำนาจการบริหารประเทศเปลี่ยนสู่ระบอบประชาธิปไตยภายใต้รัฐธรรมนูญ ทำให้การเมืองไทยเข้าสู่ช่วงความไม่แน่นอน ทั้งการยุบสภา รัฐประหาร และการแย่งชิงอำนาจ ประกอบกับการสละราชสมบัติของพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว และสงครามโลกครั้งที่ ๒ ในสมัยจอมพล ป. พิบูลสงคราม ส่งผลให้การพัฒนากิจการรถไฟชะลอตัวลงอย่างมาก

เมื่อสิ้นรัชกาลพระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาอานันทมหิดล รัชกาลที่ ๘ เส้นทางรถไฟไทยเพิ่มขึ้นจากสมัยรัชกาลที่ ๗ เพียงราว ๒๐๐ กิโลเมตร อีกทั้งโครงข่ายกรมรถไฟหลวงเดิมยังเสียหายจากสงคราม รัฐบาลจึงกู้เงินจากธนาคารโลกพร้อมปรับโครงสร้างกรมรถไฟหลวง โดยต่อมาจอมพล ป. พิบูลสงคราม ได้เสนอพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ และประกาศใช้เมื่อวันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๙๔ ส่งผลให้ตั้งแต่วันที่ ๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๙๔ กรมรถไฟหลวงเปลี่ยนสถานะเป็น “การรถไฟแห่งประเทศไทย”

อย่างไรก็ตาม ภาพรวมการพัฒนาหลัง พ.ศ. ๒๔๗๕ ยังคงชะลอตัว เมื่อเทียบกับช่วงรัชกาลที่ ๕-๗ ซึ่งมีความก้าวหน้าอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง

ภายหลังทรงประชวร พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน สิ้นพระชนม์อย่างสงบเมื่อวันที่ ๑๔ กันยายน พ.ศ.๒๔๗๙ ณ โรงพยาบาลในประเทศสิงคโปร์ สิริพระชันษา ๕๕ ปี ในการนี้พระชายาได้อัญเชิญพระศพกลับสู่กรุงเทพมหานครและประกอบพระราชพิธีพระราชทานเพลิงพระศพเมื่อวันที่ ๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๔๘๐ ณ พระเมรุ วัดเทพศิรินทราวาส

แม้พระองค์จะเสด็จล่วงลับไปแล้ว แต่พระกรณียกิจที่ทรงอุทิศเพื่อกิจการรถไฟไทยยังคงปรากฏเป็นคุณูปการต่อแผ่นดินอย่างมิรู้เลือนด้วยสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณ ทางราชการจึงกำหนดให้วันที่ ๑๔ กันยายนของทุกปีเป็น “วันบุรฉัตร” และในปี พ.ศ. ๒๕๒๑ พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร รัชกาลที่ ๙ ได้พระราชทานนาม “ถนนกำแพงเพชร”* เพื่อเป็นอนุสรณ์แห่งพระเกียรติคุณสืบไป

*ถนนกำแพงเพชร เป็นถนนที่ตัดผ่านบนที่ดินของการรถไฟฯ มีทั้งหมด ๘ สาย



จากรากฐานในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๕
สู่การขยายโครงข่ายในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๖
และต่อยอดความมั่นคงในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๗

กิจการรถไฟไทยเติบโตและพัฒนาอย่างต่อเนื่องด้วยพระราชปณิธานอันสืบเนื่อง โดยมีพระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร ทรงเป็นกำลังสำคัญในการผสานวิทยาการสมัยใหม่ สู่การวางรากฐานอย่างเป็นรูปธรรม จากเมล็ดพันธุ์แห่งการศึกษาในวันนั้น ได้หยั่งรากเติบโตเป็นเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงปวงชนทั้งแผ่นดิน ภายใต้หมุดหมายอันหนึ่งเดียวกันคือ

“การสร้างความเจริญเพื่อชาติ”

ตราบจนวันนี้ คนรถไฟทุกรุ่นยังคงหลอมรวมใจสานต่อภารกิจอันทรงคุณค่า ขับเคลื่อนระบบรางไทยให้ก้าวไกลอย่างยั่งยืน เพื่ออนาคตและความผาสุกของลูกหลานบนผืนแผ่นดินไทยสืบไป

From the foundation laid in the reign of King Rama V, to the advanced expansion in the reign of King Rama VI, And the further development in the reign of King Rama VII. The Thai railway enterprise flourished through a continuous royal vision, with Prince Purachatra Jayakara serving as the pivotal force in integrating modern knowledge into concrete progress. The seeds of education sown in those early days have grown into a network that unites people across the land, reflecting a single shared resolve:

“Building Prosperity for the Nation.”

To this day, every generation of railway personnel remains dedicated to carrying on this honorable mission—driving Thai railways toward a sustainable future for generations to come on Thai soil.

คณะกรรมการและคณะผู้บริหาร การรถไฟแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการ

- นายปิยพงษ์ จิวัฒนกุลไพศาล — ประธานกรรมการรถไฟฯ
- นายวิม รุ่งวัฒนจินดา — กรรมการรถไฟฯ
- นายศันสนะ สุริยะโยธิน — กรรมการรถไฟฯ
- นางสาวศุกร์ศิริ อภิญญานุวัฒน์ — กรรมการรถไฟฯ
- นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย — กรรมการรถไฟฯ
- นายอาทิตย์ สุริยาภิวัฒน์ — กรรมการรถไฟฯ
- นายอารีศักดิ์ เสถียรภาพอยุทธ์ — กรรมการรถไฟฯ
- นายอนันต์ โพธิ์นิ่มแดง — กรรมการและเลขานุการ

คณะผู้บริหาร

- นายอนันต์ โพธิ์นิ่มแดง — ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
- นายเอก สิทธิเวคิน — รองผู้ว่าการฯ
- นายอวิรุทธ์ ทองเนตร — รองผู้ว่าการฯ
- นายสุชีพ สุขสว่าง — รองผู้ว่าการฯ
- นายอนันต์ เจนงามกุล — รองผู้ว่าการฯ
- นายฐากูร อินทรชม — รองผู้ว่าการฯ
- รอการแต่งตั้ง — รองผู้ว่าการฯ
- รอการแต่งตั้ง — รองผู้ว่าการฯ
- นายอรรถพล เก่าประเสริฐ — ผู้ช่วยผู้ว่าการฯ
- นายไชยเชษฐ แซ่จิว — ผู้ช่วยผู้ว่าการฯ
- นางสินีนาถ เสียงเสนาะ — ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี
- นายอรรณพ วงษ์วิจารณ์ — วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล
- นายอุดม เหมาเพชร — วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา
- นายสมหมาย จิตภักดี — วิศวกรใหญ่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม
- นายไพบูลย์ มงคลศุภวาร — ผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ
- นางลัดดาวัลย์ ถาวร — ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน
- นางสาวมณฑกาญจน์ ศรีวิลาศ — ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
- นายธีรวัฒน์ แก้วยาว — ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพย์สิน
- นางสาวชุติมา วงศ์ศิวะวิลาส — ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน
- นายกำพล บุญชม — วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
- นายสุขใจ เจริญผล — ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ
- นายประสิทธิ์ ถาวร — ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร
- นายก่อพงศ์ สุทธิกรณ์ — ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า
- นายวีรชัย ถาวร — ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
- นายสรยุทธ มาลัย — หัวหน้าสำนักงานนโยบายแผน วิจัยและพัฒนา
- นายวุฒิไกร วะชังเงิน — หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า
- นพ.องอาจ จริยาสถาพร — หัวหน้าสำนักงานแพทย์
- นายวีระยุทธ โพธิ์ใหญ่ — หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ
- นายพลายงาม ศิรินนทร์ — หัวหน้าสำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ
- นายภักดี กล่ำศิริ — หัวหน้าสำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง
- นายสืบ ประทุมศิริ — หัวหน้าสำนักงานอาณาบาล
- นายกิตติศักดิ์ ไชยนาเคนทร์ — ผู้อำนวยการสถาบันฝึกอบรมระบบราง
- นายชัชวาลย์ กนิษฐายน — ผู้ตรวจการรถไฟ ๑
- นายระพี ชมหนองโพธิ์ — ผู้ตรวจการรถไฟ ๒
- นางนันทา ก้อนนาค — ผู้ตรวจการรถไฟ ๓
- นายสายัณห์ หงสกุล — ผู้ตรวจการรถไฟ ๔

คณะผู้จัดทำ

- เจ้าของ — การรถไฟแห่งประเทศไทย
- บรรณาธิการ — นายเมธาพัฒน์ สุนทรวราภาส
ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์
- กองบรรณาธิการ — บริษัท แบคอัพ คอมมิวนิเคชั่นส์ แอนด์ เซอร์วิสเซส จำกัด
- ฝ่ายประสานงาน — กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว
ศูนย์ประชาสัมพันธ์
- ฝ่ายภาพ — บริษัท แบคอัพ คอมมิวนิเคชั่นส์ แอนด์ เซอร์วิสเซส จำกัด
- ฝ่ายจัดส่ง — กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว
รับ–ส่ง สปด.๑ ฝ่ายบริการโดยสาร
หมวดสัมภาระ สถานีกรุงเทพ
- ฝ่ายสมาชิก — กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว
การรถไฟแห่งประเทศไทย
เลขที่ ๑ ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง
เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ ๑๐๓๓๐
โทรศัพท์ ๐ ๒๒๒๐ ๔๒๗๑
- ออกแบบและผลิต — บริษัท แบคอัพ คอมมิวนิเคชั่นส์ แอนด์ เซอร์วิสเซส จำกัด
๑๐๒๒/๒๐ ถนนพระยาสุเรนทร์ แขวงบางชัน เขตคลองสามวา
กรุงเทพฯ ๑๐๕๑๐
โทรศัพท์ ๐ ๒๑๗๕ ๓๒๑๑, ๐๙ ๕๖๓๕ ๒๓๐๑

ที่ปรึกษาพิเศษในการออกแบบรูปเล่มและเนื้อหา

- นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ — รองผู้อำนวยการด้านการตลาด

ข้อมูล ณ วันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๙





มรดกแห่งพระวิสัยทัศน์ ที่ยังคงอยู่ในทุกเส้นทาง

ภาพแห่งความทรงจำจาก ๑๔ เรื่องราวสำคัญ สะท้อนพระวิสัยทัศน์และพระกรณียกิจของ
พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน ผู้ทรงวางรากฐานการพัฒนากิจการรถไฟไทยให้ก้าวสู่ความทันสมัย
มรดกจากพระกรณียกิจเหล่านี้ ยังคงเชื่อมโยงผู้คน เมือง และการเดินทางของประเทศไทยมาจนถึงปัจจุบัน

น้อมรำลึกในพระกรุณาธิคุณ เนื่องในวันบุรฉัตร
๑๔ กันยายน ๒๕๖๙

๑๔ เรื่องราว จากมรดกแห่งพระกรณียกิจ

๑. สะพานพระราม ๖
๒. โรงแรมรถไฟหัวหิน
๓. สะพานทาชมภู
๔. โรงงานมักกะสัน
๕. วางรากฐานขยายเส้นทางรถไฟ
๖. เปิดเดินรถด่วนระหว่างประเทศ
๗. ผู้บัญชาการรถไฟพระองค์แรก ของกรมรถไฟหลวง
๘. รางขนาด ๑.๐๐ เมตร
๙. การพัฒนาบุคลากร
๑๐. อุโมงค์ขุนตาน
๑๑. ตึกแดง หรือตึกพัสดุ
๑๒. รถจักรดีเซลคันแรกที่ติดตราบุรฉัตร
๑๓. รถจักรดีเซลการกลคันแรกของประเทศไทย
๑๔. พระราชบัญญัติจัดวางรถไฟแลทางหลวง พระพุทธศักราช ๒๔๖๔

การรถไฟแห่งประเทศไทย

เลขที่ ๑ ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ ๑๐๓๓๐
www.railway.co.th
Facebook: ทีมพีอาร์การรถไฟแห่งประเทศไทย
Call Center: ๑๖๙๐