วารสาร

รถไฟสัมพันธ์

เอกสารเผยแพร่
เพื่อการประชาสัมพันธ์

120 ปี

การรถไฟแห่งประเทศไทย

จากหมุดแรก... ตอกตรึงรางรถไฟสายแรก เปรียบเสมือนเสาเข็มที่วางรากฐานระบบขนส่งทางรางขนาดใหญ่ของไทย สะท้อนถึงความเจริญก้าวหน้าอย่างอารยประเทศ และยังสะท้อนถึงความมั่นคง ความเป็นเอกราช ความอยู่ดีกินดีของประชาชน และความภาคภูมิใจของคนทั้งชาติ

120 ปีที่ผ่านมา การรถไฟแห่งประเทศไทย โลดแล่นไปบนเส้นทางผ่านร้อนผ่านหนาว ผ่านทั้งความรุ่งโรจน์และสถานการณ์วิกฤตต่างๆ ร่วมกับคนไทยทุกคน แต่สิ่งที่เราตระหนักอยู่ในใจมาตลอด คือ รากเหง้าความคิดที่ถูกปลูกฝังมาตั้งแต่ยุคเริ่มต้น ให้คนรถไฟมีจิตสำนึกรับผิดชอบ พร้อมพัฒนาศักยภาพของตัวเองให้ก้าวหน้าอยู่เสมอ

นับจากวันนี้ เรากำลังมองไปถึงอนาคต... การรถไฟฯ จึงมุ่งพัฒนาองค์กรไปสู่คุณภาพมาตรฐานระดับสากล ด้วยการสร้างระบบขนส่งทางรางเพื่ออำนวยความสะดวกสบายแก่คนไทย รวมทั้งเป็นเส้นเลือดหลักหล่อเลี้ยง และขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศให้เจริญรุ่งเรือง

สำคัญที่สุด คือ การพัฒนาบริการให้ผู้โดยสารทุกคนสามารถสัมผัสได้ถึง “หัวใจ” ของคนรถไฟ รู้สึกผูกพัน เป็นเจ้าของ และภาคภูมิใจในองค์กรที่ถือกำเนิดจากพระมหากรุณาธิคุณของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พระมหากษัตริย์ที่ยิ่งใหญ่ที่สุดพระองค์หนึ่งของไทย

Over the past 120 years, the State Railway of Thailand has continued to develop with responsibility and to advance its potentials. Today, it is moving towards attaining the international standards by developing railway systems to be the artery of the country driving the economy forwards, and making SRT staff proud of their organization.

120

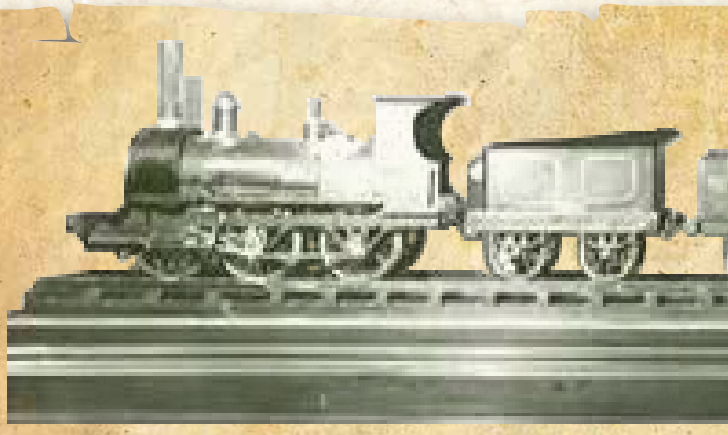
ความทรงจำ

2 ทำไมคนไทยเรียก “รถไฟ”?

เมื่อคนไทยเห็นรถไฟครั้งแรกก็เรียก “รถไฟ” ทันที นั่นเป็นเพราะรถจักรไอน้ำใช้ฟืนทำให้เกิดเปลวไฟในการต้มน้ำเพื่อเป็นแหล่งพลังงาน และสมัยนั้นมีเรือไฟหรือกำปั่นไฟเรียกกันอยู่แล้ว จึงเรียกรถไฟให้เข้าคู่กัน

3 “รถไฟสายปากน้ำ” รถไฟราษฎร์สายแรก

บริษัทของชาวเดนมาร์กได้รับสัมปทานสร้างทางรถไฟสายแรกขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2434 เริ่มต้นจากสถานีหัวลำโพงไปสิ้นสุดที่ปากน้ำ ระยะทาง 21 กิโลเมตร ต่อมาประสบปัญหาการเงินและการเวนคืนที่ดิน พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงพระราชทานเงินทุนช่วยเหลือจนก่อสร้างสำเร็จ และเสด็จฯ มาทรงเปิดทางรถไฟเมื่อวันที่ 11 เมษายน พ.ศ. 2436 ณ สถานีรถไฟเมืองสมุทรปราการ เส้นทางรถไฟนี้ทำให้การค้าขายและการเดินทางสะดวกสบายมากขึ้น แต่ต่อมาในปี พ.ศ. 2503 ได้ยกเลิกเส้นทางนี้ เพื่อขยายถนนพระราม 4 แทน



1 แรงบันดาลใจรถไฟไทย

เมื่อ พ.ศ. 2398 พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 ทรงได้รับพระราชสาส์นและเครื่องบรรณาการจากสมเด็จพระราชินีนาถวิกตอเรียแห่งสหราชอาณาจักร หนึ่งในเครื่อง

4 สถานีหัวลำโพงจริงๆ แล้วอยู่ที่ไหน?

สถานีหัวลำโพงที่เราเรียกกันจนคุ้นเคยนั้น แท้จริงมีชื่อเรียกตามป้ายที่ติดอยู่หน้าสถานีว่า “สถานีกรุงเทพ” ส่วนสถานีหัวลำโพงเดิมที่เป็นต้นทางรถไฟสายปากน้ำ ตั้งอยู่ริมคลองหัวลำโพงฝั่งตรงกันข้ามกัน ปัจจุบันทั้งตัวสถานีและคลองหัวลำโพงถูกถมไปแล้วเพื่อขยายเป็นถนนพระราม 4

5 สำรวจเส้นทางรถไฟหลวง

เมื่อ พ.ศ. 2430 มีการสำรวจเพื่อสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปเชียงใหม่ โดยกำหนดให้มีทางแยกที่เมืองสระบุรีไปเมืองนครราชสีมาสายหนึ่ง จากเมืองอุตรดิตถ์ไปตำบลท่าเดื่อริมฝั่งแม่น้ำโขงสายหนึ่ง และจากเมืองเชียงใหม่ไปยังเชียงราย เชียงแสนอีกสายหนึ่ง หลังสำรวจเส้นทางเสร็จ รัฐบาลก็พิจารณาให้สร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ถึงเมืองนครราชสีมาเป็นเส้นทางแรก เพราะตอนนั้นฝรั่งเศสกำลังรุกขยายอิทธิพลมาทางภาคอีสาน ประชาชนในพื้นที่เริ่มมีใจเอนเอียงไปเข้าพวก การสร้างทางรถไฟจึงเป็นยุทธศาสตร์หนึ่งที่ช่วยให้การติดต่อระหว่างพระนครกับหัวเมืองที่อยู่ห่างไกลสะดวกรวดเร็วขึ้น

6 ดินแรกแห่งรถไฟหลวง

“เรามีความยินดีไม่น้อยเลยที่ได้มาอยู่ ณ ที่นี้ อันเป็นที่จะได้เริ่มลงมือทำการก่อสร้างทางรถไฟ ซึ่งเราได้คิดอ่านจะทำให้สำเร็จมาช้านานแล้ว เราได้รู้สำนึกแน่อยู่ว่า ธรรมดาความเจริญรุ่งเรืองของประชุมชน ย่อมอาศัยถนนหนทางไปมาหากันเป็นใหญ่เป็นสำคัญ เมื่อมีหนทางคนจะไปมาได้ง่าย ได้ไกลได้เร็วขึ้นเพียงใด ก็เป็นการขยายประชุมชนให้ไพศาลยิ่งขึ้นเพียงนั้น บรรดาการค้าขายอันเป็นสมบัติของบ้านเมืองก็จะรุ่งเรืองวัฒนาขึ้น...”

พระราชดำรัสของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อครั้งเสด็จฯ พร้อมด้วยสมเด็จพระบรมโอรสาธิราช เจ้าฟ้าวชิรุณหิศ ไปทรงขุดดินถมทางรถไฟหลวงสายแรก วันที่ 9 มีนาคม พ.ศ. 2434 ณ โรงพระราชพิธีฝั่งคลองผดุงกรุงเกษม ถนนบำรุงเมือง

บรรณาการมีรถไฟเล็กจำลองย่อส่วนจากรถจักรไอน้ำของจริงที่ใช้กันบนเกาะอังกฤษในตอนนั้น ประกอบด้วยหัวรถจักรไอน้ำชนิดมีปล่องสูงและรถพ่วงครบขบวน นั่นเป็นครั้งแรกที่คนไทยได้เห็น “รถไฟ” แต่ตลอดรัชสมัยก็ยังไม่มีการก่อสร้างทางรถไฟในประเทศไทย

สมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ทรงได้รับแรงบันดาลพระราชหฤทัยจากการเสด็จประพาสสิงคโปร์ ทอดพระเนตรการสร้างทางรถไฟในชวา และประทับรถไฟในการเสด็จประพาสอินเดีย ทรงเห็นว่ารถไฟนำความเจริญมาสู่บ้านเมือง ประกอบกับสยามกำลังได้รับแรงกดดันจากลัทธิล่าอาณานิคมของชาติตะวันตก โดยเฉพาะอังกฤษและฝรั่งเศส จึงทรงมีพระราชดำริว่า ถ้าการคมนาคมสามารถเข้าถึงพื้นที่ห่างไกล จะช่วยเสริมสร้างความมั่นคงของประเทศอีกทางหนึ่ง

7 วันสถาปนากิจการรถไฟ

หลังก่อสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมาเสร็จส่วนหนึ่งพอจะเปิดเดินรถได้แล้ว ในวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 เวลา 10.00 น. พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จฯ พร้อมด้วยสมเด็จพระนางเจ้าเสาวภาผ่องศรี พระอัครราชเทวี ทรงประกอบพระราชพิธีเปิดการเดินรถไฟหลวงสายแรกในราชอาณาจักร และทรงประทับขบวนรถไฟพระที่นั่งจนถึงพลับพลาหลวง พระราชวังบางปะอิน

การรถไฟฯ จึงถือเอาวันที่ 26 มีนาคมของทุกปี เป็นวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟ

8 จากกรุงเทพฯ ถึงกรุงเก่า

28 มีนาคม พ.ศ. 2439 รถไฟหลวงสายแรกเปิดให้บริการประชาชนระหว่างกรุงเทพถึงพระนครศรีอยุธยา ระยะทาง 71 กิโลเมตร โดยจัดขบวนรถวิ่งไปกลับวันละ 4 ขบวน ผ่าน 9 สถานี คือ กรุงเทพ บางซื่อ หลักสี่ หลักหก คลองรังสิต เชียงราก เชียงรากน้อย บางปะอิน และกรุงเก่า

Establishment of the SRT

On March 26, 1896 King Chulalongkorn (Rama V) and Queen Saovabha Phongsri presided over a launch of the first railway line of the country and boarded the royal train from Bangkok to Bang Pa-in Palace in Ayutthaya. The date has since been recognized as the SRT’s establishment day.

9 อนุสรณ์ปฐมฤกษ์รถไฟหลวง

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จฯ ประกอบพระราชพิธีกระทำพระฤกษ์เริ่มสร้างทางรถไฟ เมื่อวันที่ 9 มีนาคม พ.ศ. 2434 จากนั้นเมื่อวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 เสด็จฯ ประกอบพิธีตรึงหมุดรางเงินรางทองส่วนข้างเหนือให้ติดกับหมอนไม้มะริดคาดเงิน มีอักษรจารึกเป็นพระฤกษ์ ณ บริเวณย่านสถานีกรุงเทพ ซึ่งการรถไฟฯ ได้สร้างอนุสรณ์ปฐมฤกษ์รถไฟหลวงขึ้นบริเวณปลายชานชาลาที่ 12 ของสถานีกรุงเทพในปัจจุบัน เพื่อเป็นอนุสรณ์รำลึกเหตุการณ์สำคัญในอดีต และเพื่อน้อมรำลึกถึงพระมหากรุณาธิคุณของพระองค์ โดยสร้างขึ้นและมีพิธีเปิดเมื่อวันที่ 31 มกราคม พ.ศ. 2534

10 ขยายเส้นทางถึงนครราชสีมา

หลังเปิดเส้นทางกรุงเทพ – พระนครศรีอยุธยาได้ 6 เดือน กรมโยธาธิการก็ทำทางรถไฟถึงแก่งคอยเสร็จ และเปิดเดินรถไปถึงแก่งคอยตั้งแต่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2440 จากนั้นวันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2442 ก็เปิดเดินรถจากแก่งคอยไปถึงปากช่อง ปีต่อมาการสร้างทางรถไฟถึงนครราชสีมาแล้วเสร็จ และเปิดเดินรถเมื่อ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2443 โดยครั้งนั้นพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จฯ ประทับรถพระที่นั่งจากกรุงเทพไปนครราชสีมา เป็นระยะทาง 265 กิโลเมตร

11 ตำนานผาเสด็จ

มีเรื่องเล่าสืบต่อกันมาว่า การสร้างทางรถไฟจากแก่งคอยไปมวกเหล็กในอดีตมีความยากลำบาก เพราะพื้นที่เป็นป่าเขาและมีชะง่อนหินใหญ่ขวางทางอยู่ วิศวกรชาวต่างประเทศพยายามระเบิดหินก้อนนี้หลายครั้งแต่ไม่สำเร็จ จนมีผู้แนะนำให้เซ่นไหว้บวงสรวงเจ้าป่าเจ้าเขา แต่นายช่างเป็นคนหัวสมัยใหม่ไม่เชื่อเรื่องนี้ การก่อสร้างทางรถไฟจึงไม่ก้าวหน้า ทั้งคนงานก็เจ็บป่วยล้มตายเพราะไข้ป่ากันมาก

ความทราบถึงพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงโปรดเกล้าฯ ให้นำตราแผ่นดินไปประทับตรงโคนต้นไม้ใหญ่ และตั้งศาลเพียงตาขึ้นใกล้ผาหิน การระเบิดหินก็ทำได้สำเร็จ ต่อมาพระองค์เสด็จฯ มาทรงจารึกพระนามาภิไธยย่อ จ.ป.ร. และ ส.ผ. (พระนามของสมเด็จพระนางเจ้าเสาวภาผ่องศรี) และเลข 115 (ร.ศ.) ตั้งชื่อว่า “ผาเสด็จพัก” แต่ชาวบ้านเรียกกันติดปากว่า “ผาเสด็จ”

12 รถไฟสายใต้

หลังเปิดเดินรถไฟหลวงสายแรก รัฐบาลได้สร้างทางรถไฟจากบางกอกน้อย (ธนบุรี) ไปเพชรบุรี ระยะทาง 150 กิโลเมตร และเปิดเดินรถเมื่อ 19 มิถุนายน พ.ศ. 2446 จากนั้นสร้างทางรถไฟต่อจากเพชรบุรีไปจรดชายแดนทางใต้ ผ่านประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พัทลุง สงขลา ยะลา จนสุดที่สุไหงโก-ลก โดยมีสายแยกจากชุมทางทุ่งสงไปกันตัง จ. ตรัง แยกจากชุมทางเขาชุมทองไปนครศรีธรรมราช และแยกจากชุมทางหาดใหญ่ (อู่ตะเภา) ไปสงขลา รถไฟสายใต้เป็นอีกเส้นทางหนึ่งยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคงของประเทศ เพื่อรักษาสมดุลของชาติตะวันตกที่เข้ามามีบทบาทในประเทศไทย โดยเฉพาะอังกฤษที่กำลังขยายอิทธิพลเข้ามาทางแหลมมลายูขณะนั้น

13 รถไฟสายเหนือ

การสร้างทางรถไฟสายนี้มีเหตุผลด้านความมั่นคงของประเทศเช่นกัน เพราะขณะนั้นอังกฤษเข้าไปตั้งหลักแหล่งและขยายอิทธิพลครอบคลุมหัวเมืองฝ่ายเหนือของไทย รัฐบาลจึงสร้างทางรถไฟสายเหนือเพื่อให้การติดต่อและการขนส่งกำลังทหารสะดวกรวดเร็ว และยังช่วยสร้างความใกล้ชิดระหว่างส่วนกลางและมณฑลพายัพมากขึ้น

ทางรถไฟสายเหนือเริ่มต้นจากชุมทางบ้านภาชี ซึ่งเป็นสถานีแยกสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ ไปยังลพบุรี นครสวรรค์ พิจิตร พิษณุโลก อุตรดิตถ์ แพร่ ลำปาง ลำพูน จนสุดที่เชียงใหม่ ระยะทาง 661 กิโลเมตร และมีทางแยกจากสถานีชุมทางบ้านดารา จังหวัดอุตรดิตถ์ ไปยัง จ. สุโขทัย เปิดเดินรถทั้งสายเมื่อ 1 มกราคม พ.ศ. 2469

14 รถไฟสายอีสาน

ระหว่างการสร้างรถไฟสายเหนือและสายใต้ใกล้จะเสร็จ ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือได้เริ่มก่อสร้างเส้นทางต่อจากนครราชสีมาไปถึงอุบลราชธานีและหนองคาย การสร้างทางรถไฟสายนี้ใช้เวลานานหลายสิบปี เพราะอิทธิพลความขัดแย้งของชาติตะวันตกในกิจการรถไฟไทย การละเมิดสัญญาของผู้รับสัมปทาน งบประมาณการก่อสร้างเกินจากที่ตั้งไว้ และความลำบากในการก่อสร้าง แต่ในที่สุดก็สามารถเปิดเดินรถได้ทั้งเส้นทาง นำมาซึ่งการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของคนในพื้นที่ จากการทำเกษตรกรรมเป็นหลักมาเป็นการค้าขาย มีการขยายตัวของชุมชนบริเวณทางรถไฟ และทำให้เศรษฐกิจเติบโตขึ้นมาก

15 รถไฟสายตะวันออก

เส้นทางรถไฟสายตะวันออกใช้แนวทางคมนาคมเก่าตามเส้นทางแม่น้ำลำคลองที่มีอยู่ โดยเริ่มแยกจากสายหลักที่ป้ายหยุดรถไฟมราชไปทางทิศตะวันออก ไปตามแนวคลองมหานาค ตัดข้ามคลองแสนแสบ และคู่ขนานไปตามคลองประเวศบุรีรมย์ จากนั้นข้ามคลองสำคัญหลายแห่ง จนเข้าสู่ตัวเมืองฉะเชิงเทรา ซึ่งในสมัยรัชกาลที่ 5 ทางรถไฟไปสิ้นสุดที่สถานีแปดริ้ว ริมแม่น้ำบางปะกง

16 รถไฟเชื่อมไทย - เทศ

ในปี พ.ศ. 2496 การรถไฟกัมพูชาและการรถไฟมลายาติดต่อขอเชื่อมต่อการเดินรถ โดยทางรถไฟกัมพูชาเชื่อมกับรถไฟไทยในเส้นทางสายตะวันออก (อรัญประเทศ) เปิดเดินรถเมื่อ 22 เมษายน พ.ศ. 2498 ต่อมาหยุดเดินรถไประยะหนึ่ง แล้วเปิดอีกครั้งเมื่อ 2 พฤศจิกายน พ.ศ. 2513 จนยุติการเดินรถตั้งแต่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2517 เป็นต้นมา ส่วนการเดินรถไฟระหว่างไทยกับมาเลเซียนั้น ถูกระงับไปในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 จนมีการเปิดเชื่อมต่ออีกครั้งตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2497 จนปัจจุบัน

นอกจากนี้ ยังมีเส้นทางรถไฟเชื่อมระหว่างหนองคาย - สถานีท่านาแล้ง ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เปิดเดินรถเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2552

17 ทางรถไฟสายมรณะ

สมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 กองทัพญี่ปุ่นสร้างทางรถไฟสายยุทธศาสตร์ผ่านไทยไปโจมตีพม่าและอินเดีย โดยเกณฑ์เชลยศึกกว่า 6 หมื่นคน รวมทั้งกรรมกรชาวจีน ญวน มลายู พม่า และอินเดียจำนวนมาก เร่งสร้างทางรถไฟเสร็จในเวลาเพียง 1 ปี ทางรถไฟสายนี้จึงเป็นอนุสรณ์ความโหดร้ายของสงคราม ความทุกข์ทรมานจากโรคภัยและการขาดแคลนอาหารที่ทำให้เชลยศึกหลายหมื่นคนจบชีวิตลงที่นี่

หลังสิ้นสุดสงคราม รัฐบาลไทยต้องจ่ายเงิน 50 ล้านบาทซื้อทางรถไฟสายนี้จากอังกฤษ เมื่อซ่อมบำรุงบางส่วนแล้วจึงเปิดเดินรถจากสถานีหนองปลาดุกถึงสถานีน้ำตก ปัจจุบันทางรถไฟสายมรณะเป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัดกาญจนบุรี ด้วยความสวยงามของวิวทิวทัศน์ขณะรถไฟเคลื่อนผ่านสะพานข้ามแม่น้ำแคว และบรรยากาศน่าตื่นเต้นขณะเคลื่อนผ่านถ้ำกระแช

การรถไฟฯ ยกย่องพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 พระผู้ทรงให้กำเนิดกิจการรถไฟในประเทศไทย ให้ทรงเป็น “พระบิดาแห่งการรถไฟฯ” และยกย่อง พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน ผู้ทรงวางรากฐานและพัฒนากิจการรถไฟไทยให้เจริญรุ่งเรือง เป็น “พระบิดาแห่งกิจการรถไฟยุคใหม่”

19 ระยะทางรถไฟไทยในปัจจุบัน

ปัจจุบัน เส้นทางรถไฟไทยมีระยะทางที่เปิดเดินรถแล้วรวมทั้งสิ้น 4,346 กิโลเมตร แบ่งเป็น

- สายเหนือ ถึงสถานีเชียงใหม่ จ. เชียงใหม่ 751 กิโลเมตร
- สายใต้ ถึงสถานีสุไหงโก-ลก จ. นราธิวาส 1,143 กิโลเมตร ถึงสถานีปาดังเบซาร์ จ. สงขลา 974 กิโลเมตร ถึงสถานีกันตัง จ. ตรัง 850 กิโลเมตร และถึงสถานีนครศรีธรรมราช จ. นครศรีธรรมราช 816 กิโลเมตร
- สายตะวันออก ถึงสถานีอรัญประเทศ จ. สระแก้ว 255 กิโลเมตร และถึงสถานีนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด จ. ระยอง 200 กิโลเมตร
- สายตะวันออกเฉียงเหนือ ถึงสถานีอุบลราชธานี จ. อุบลราชธานี 575 กิโลเมตร และถึงสถานีหนองคาย จ. หนองคาย 624 กิโลเมตร
- สายตะวันตก ถึงสถานีน้ำตก จ. กาญจนบุรี 194 กิโลเมตร
- สายแม่กลอง ช่วงวงเวียนใหญ่ - มหาชัย 31 กิโลเมตร และช่วงบ้านแหลม - แม่กลอง 34 กิโลเมตร

รถไฟไทย มีระยะทางทั้งสิ้น 4,346 กิโลเมตร

18 ใครคือพระบิดาแห่งกิจการรถไฟ?

Father of the Thai Railway

The SRT has extolled King Chulalongkorn as the “Father of Thai Railway” and Prince Purachatra Jayakara (or the Prince of Kamphaengphet) as the “Father of the Modern Thai Railways Affairs”

พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ
กรมพระกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน

21 ผู้บัญชาการกรมรถไฟพระองค์แรก

พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน ทรงเป็นคนไทยพระองค์แรกที่ได้รับตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟ (ดำรงตำแหน่ง พ.ศ. 2460 - 2469) ทรงพัฒนากิจการรถไฟไทยให้เจริญก้าวหน้าในทุกด้าน ทั้งขยายเส้นทางเดินรถ นำเทคโนโลยีและระบบสื่อสารโทรคมนาคมมาใช้ วางรากฐานพัฒนาบุคลากร และทรงเป็นบุคคลแรกที่นำรถจักรดีเซลมาใช้ทดแทนรถจักรไอน้ำ

22 เจ้ากรมรถไฟคนแรก

นาย เค. เบ็ทเก (K. Bethge) ชาวเยอรมัน (ดำรงตำแหน่ง พ.ศ. 2439 – 2442)

23 อธิบดีกรมรถไฟคนแรก

ตั้งแต่ พ.ศ. 2477 ตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟได้เปลี่ยนเป็นอธิบดีกรมรถไฟ ผู้ดำรงตำแหน่งนี้คนแรกคือ พลตรี พระอุดมโยธาธิยุต และผู้ดำรงตำแหน่งอธิบดีคนสุดท้ายคือ พลเอกจรูญ รัตนกุล เสรีเริงฤทธิ์

พลตรี พระอุดมโยธาธิยุต

20 กรมรถไฟหลวง

ในสมัยรัชกาลที่ 5 ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สถาปนากรมรถไฟขึ้นในสังกัดกระทรวงโยธาธิการ และแบ่งกิจการรถไฟออกเป็นกรมรถไฟสายเหนือ และกรมรถไฟสายใต้ ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 6 ทรงเห็นว่า ควรรวมทั้งสองกรมเป็นหนึ่งเดียว เพื่อให้สะดวกต่อการบังคับบัญชาและบริหารงาน และเปลี่ยนชื่อเป็น “กรมรถไฟหลวง” เมื่อ 27 มิถุนายน พ.ศ. 2460

24 การรถไฟแห่งประเทศไทย

หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 กิจการรถไฟประสบปัญหาอย่างหนัก ทรัพย์สินที่เป็นอาคารและรถจักรได้รับความเสียหายจากสงคราม รัฐบาลจึงขอกู้เงินจากธนาคารโลกมาฟื้นฟู แต่ธนาคารโลกเสนอให้ปรับปรุงองค์กรให้มีความอิสระคล่องตัวในการบริหารจัดการเชิงธุรกิจมากขึ้น รัฐบาลจอมพล ป. พิบูลสงคราม จึงจัดทำ พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ขึ้นมา และเปลี่ยนกรมรถไฟเป็นรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปการในชื่อ “การรถไฟแห่งประเทศไทย” สังกัดกระทรวงคมนาคม

พลเอกจรูญ รัตนกุล เสรีเริงฤทธิ์

25 ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

ปี พ.ศ. 2494 กรมรถไฟปรับเปลี่ยนเป็น “การรถไฟแห่งประเทศไทย” พลเอกจรูญ รัตนกุล เสรีเริงฤทธิ์ อธิบดีกรมรถไฟในขณะนั้นขึ้นดำรงตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟฯ คนแรก นับจนถึงปัจจุบัน (มีนาคม พ.ศ. 2560) การรถไฟแห่งประเทศไทยมีผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยมาแล้วรวม 18 ท่าน

ตราแผ่นดิน

กรมรถไฟหลวง

การรถไฟแห่งประเทศไทย

26 วิวัฒนาการตราเครื่องหมายของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) ยังไม่มีการจัดทำตราสำหรับหน่วยงานราชการ แต่ใช้ “ตราแผ่นดิน” หรือ “ตราอาร์ม” อันเป็นตราประจำพระองค์ที่ทรงใช้ระหว่าง พ.ศ. 2416 - 2453 แทน กรมรถไฟได้จัดทำตราแผ่นดินติดด้านข้างรถโดยสาร และพิมพ์ที่ปกหน้าและปกรองของหนังสือรายงานประจำปี จนกระทั่งปลาย พ.ศ. 2436 หน่วยราชการทั้งหมด รวมทั้งกรมรถไฟ เปลี่ยนมาใช้ตราครุฑเป็นตราประจำหน่วยงานแทน

เมื่อกรมรถไฟเปลี่ยนเป็นการรถไฟแห่งประเทศไทย ก็ยังคงใช้ตราครุฑเป็นตราประจำหน่วยงานในระหว่าง ปี พ.ศ. 2494 – 2500 จากนั้นจึงเปลี่ยนเป็นตราล้อปีกภายใต้พระมหามงกุฎและมีรัศมีครอบตั้งแต่ พ.ศ. 2501 เป็นต้นมา

27 นักเรียนทุนรถไฟ

การสร้างระบบขนส่งขนาดใหญ่อย่างรถไฟในยุคเริ่มต้นต้องอาศัยวิศวกรและผู้ควบคุมดูแลชาวต่างชาติที่มีความรู้ ความชำนาญ จนในยุคที่พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน ทรงดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง ทรงเล็งเห็นว่าการพัฒนาคนไทยให้สามารถดูแลบริหารกิจการรถไฟเองได้เป็นสิ่งสำคัญมาก จึงเริ่มเปิดให้มีการสอบชิงทุนเป็นนักเรียนของกรมรถไฟเป็นครั้งแรกในปี พ.ศ. 2461 เพื่อคัดเลือกคนระดับหัวกะทิไปเรียนและฝึกอบรมยังต่างประเทศ เพื่อให้กลับมาทำงานพัฒนากรมรถไฟ

28 โรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ

การรถไฟฯ สถาปนาโรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ โดยจัดสร้างอาคารโรงเรียนในบริเวณที่ดินว่างด้านหน้าโรงงานมักกะสัน และเริ่มเปิดสอนครั้งแรกเมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม พ.ศ. 2483 แบ่งเป็นแผนกช่างกล แผนกช่างโยธา แผนกเดินรถ มีนักเรียนวิศวกรรมรถไฟรุ่นแรก 150 คน อาจารย์ใหญ่คือ พระยาสฤษดิ์การบรรจง (สมาน ปันยารชุน) หลังจากนั้นย้ายโรงเรียนมาตั้งอยู่ที่ศูนย์ฝึกอบรมและพัฒนา เปิดการเรียนการสอนต่อเนื่องมาถึง พ.ศ. 2529 ก็ปิดตัวลง จนปีการศึกษา 2533 จึงเปิดหลักสูตรเพื่อผลิตบุคลากรคนรุ่นใหม่ที่มีความสามารถขึ้นอีกครั้งจนถึงปัจจุบัน

29 เครื่องหมายล้อปีก

เครื่องหมายที่ถือเป็นสัญลักษณ์ของคนรถไฟ คือ ตราล้อปีก ภายใต้พระมหามงกุฎมีรัศมีครอบ ซึ่งได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้ใช้ตั้งแต่วันที่ 4 พฤษภาคม พ.ศ. 2499

พระมหามงกุฎมีรัศมีครอบ หมายถึง พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พระผู้ทรงสถาปนากิจการรถไฟ ตรงกลางเป็นตราแผ่นดิน หรือตราอาร์ม ที่เคยใช้เป็นตราประจำพระองค์ มีลักษณะคล้ายตราพระเกี้ยว ด้านล่างเป็นล้อรถไฟอยู่ที่คอเพลาทั้ง 2 ข้าง เรียกว่า “ล้อพร้อมเพลา” มีบังใบอยู่ด้านขวา ส่วนปีก หมายถึง ความรวดเร็ว เพราะรถไฟเป็นการเดินทางที่รวดเร็วที่สุดในสมัยนั้น

30 ตำรวจรถไฟ

กรมตำรวจได้เริ่มวางมาตรการให้ความคุ้มครองและรักษาทรัพย์สินของกรมรถไฟตั้งแต่ปี พ.ศ. 2437 โดยจัดตั้งหน่วยงานในรูปของ “กองตระเวนรักษาทางรถไฟสายนครราชสีมา” ต่อมาในปี พ.ศ. 2442 จัดตั้ง “กองตระเวนรักษาทางรถไฟสายเหนือ” และในปี พ.ศ. 2443 จัดตั้ง “กองตระเวนรักษาทางรถไฟสายเพชรบุรี” ต่อมากรมรถไฟเปลี่ยนเป็นรัฐวิสาหกิจ จึงมีการจัดตั้งกองตำรวจรถไฟขึ้น มีหน้าที่ป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม เพื่อคุ้มครองรักษาทรัพย์สินของการรถไฟฯ และความปลอดภัยแก่ทรัพย์สิน ร่างกาย และชีวิตของผู้โดยสาร

31 ความหมายของชุมทาง

ชุมทาง คือ สถานีที่ทางสายหลักและสายแยก แยกออกจากกัน มี 16 แห่ง ได้แก่ ชุมทางบางซื่อ ชุมทางตลิ่งชัน (กรุงเทพฯ) ชุมทางบ้านภาชี (พระนครศรีอยุธยา) ชุมทางบ้านดารา (อุตรดิตถ์) ชุมทางแก่งคอย (สระบุรี) ชุมทางถนนจิระ ชุมทางบัวใหญ่ (นครราชสีมา) ชุมทางฉะเชิงเทรา ชุมทางคลองสิบเก้า (ฉะเชิงเทรา) ชุมทางศรีราชา ชุมทางเขาชีจรรย์ (ชลบุรี) ชุมทางหนองปลาดุก (ราชบุรี) ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ (สุราษฎร์ธานี) ชุมทางทุ่งสง ชุมทางเขาชุมทอง (นครศรีธรรมราช) และชุมทางหาดใหญ่ (สงขลา)

32 ประเภทหัวรถจักร

หัวรถจักรที่กิจการรถไฟไทยใช้นับจากอดีตมี 2 ประเภท คือ “หัวรถจักรไอน้ำ” ใช้ฟืนเป็นเชื้อเพลิงต้มน้ำให้เกิดเป็นแรงดันไอน้ำในการขับเคลื่อน อีกชนิดคือ “หัวรถจักรดีเซล” ใช้กำลังเครื่องยนต์ดีเซลขับเคลื่อน ซึ่งไทยเป็นประเทศแรกในเอเชียที่นำหัวรถจักรชนิดนี้เข้ามาใช้เมื่อปี พ.ศ. 2471

33 ตราบุรฉัตร

ตราบุรฉัตรที่ติดอยู่ที่หัวรถจักรดีเซล เป็นอนุสรณ์ถวายแด่พลเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน ผู้ทรงพัฒนากิจการรถไฟไทย และทรงเป็นบุคคลแรกที่นำหัวรถจักรดีเซลเข้ามาใช้ในประเทศ หลายคนเข้าใจผิดว่า นี่เป็นตราประจำพระองค์ แต่ความจริงแล้วตราบุรฉัตรประกอบด้วยตราประจำพระองค์รูปงูเล็กพันอยู่รอบฉัตร และลายเซ็นพระนาม “บุรฉัตร” อยู่ด้านล่าง

34 ประเภทของขบวนรถไฟ

การรถไฟฯ มีบริการรถโดยสารหลายรูปแบบ ได้แก่ ขบวนรถด่วนพิเศษ (Special Express) ขบวนรถด่วน (Express) ขบวนรถเร็ว (Rapid) ขบวนรถท่องเที่ยว (Excursion) ขบวนรถธรรมดา (Ordinary) ขบวนรถชานเมือง (Bangkok Commuter) และขบวนรถท้องถิ่น (Rural Commuter)

35 รถไฟวิ่งเร็วแค่ไหน

ความเร็วของรถไฟถูกกำหนดโดยป้ายจำกัดความเร็วตามรายทาง ซึ่งรถที่ใช้หัวรถจักรสามารถทำความเร็วได้สูงสุด 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่ปกติจะจำกัดให้อยู่ที่ 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ส่วนรถดีเซลรางสามารถทำความเร็วสูงสุดถึง 150 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่จะถูกจำกัดให้วิ่งได้แค่ 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ตลอดเส้นทางรถไฟจะไม่ได้วิ่งความเร็วเท่ากันตลอดทาง เพราะต้องดูจากปัจจัยต่างๆ ประกอบด้วย ทั้งภูมิประเทศ พื้นที่โล่ง หรือพื้นที่ชุมชน เส้นทางโค้ง สะพาน หรือมีถนนตัดผ่านหรือไม่

36 รถบรรทุกสินค้า

การขนส่งสินค้าทางรถไฟแบ่งตามประเภทสินค้า คือ ประเภทเหมาหลัง หรือขนส่งสินค้าปริมาณมากโดยใช้ตู้รถสินค้าทั้งคันหรือทั้งหลัง ประเภทหีบห่อวัตถุ ขนส่งสินค้าชิ้นย่อย และประเภทเหมาขบวน หรือรถเฉพาะกิจ ขนส่งสินค้าน้ำมัน ปูนซีเมนต์ แร่ยิปซัม เป็นต้น

ขบวนรถสินค้าชนิดรถเปิด

37 รถปิด - รถเปิด คืออะไร?

รถปิด ใช้บรรทุกสินค้าที่อาจเสียหายได้ง่ายเมื่อถูกแดด ถูกลม เปียกฝน หรือไวไฟ จึงปิดกั้นทุกด้านและมีหลังคามิดชิด

รถเปิด ใช้บรรทุกสินค้าประเภทวัตถุดิบหรือสิ่งของที่ไม่ชำรุดเสียหายเมื่อถูกแสงแดดหรือเปียกฝน

38 รถไฟไปรษณีย์

สมัยก่อนรถไฟจัดส่งไปรษณีย์โดยขนถุงเมล์ขึ้นบน “รถโบกี้ไปรษณีย์ บปณ.” และยังรับส่งไปรษณีย์ตามรายทางด้วย ใครที่อยากส่งจดหมายสามารถนำมาหยอดใส่ช่องเล็กๆ เหมือนตู้ไปรษณีย์ข้างรถไฟได้

39 ค่ารถไฟถูกสุด – แพงสุดในปัจจุบัน

ถูกที่สุด - รถไฟธรรมดา ชั้น 3 ระยะทาง 1 สถานี ราคา 2 บาท

แพงที่สุด - รถนั่งและนอนปรับอากาศ ชั้น 1 กรุงเทพ - สุไหงโกลก ราคาเหมาห้อง 2,253 บาท

นอกจากนี้ การรถไฟฯ ยังมีบริการรถไฟฟรีเพื่อประชาชน โดยใช้บัตรประชาชนหรือบัตรที่ราชการออกให้ รับตั๋ว 1 ใบ ต่อ 1 สิทธิ์

40

เที่ยวไปตามราง

ขบวนรถนำเที่ยวมีทุกวันเสาร์ อาทิตย์ และวันหยุดราชการ ในเส้นทางสวนสนประดิพัทธ์ จ. ประจวบคีรีขันธ์ และเส้นทางน้ำตก จ. กาญจนบุรี และยังจัดขบวนรถจักรไอน้ำเที่ยวพิเศษปีละ 4 ครั้ง ในวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟ 26 มีนาคม วันแม่ 12 สิงหาคม วันปิยมหาราช 23 ตุลาคม และวันพ่อ 5 ธันวาคม (เส้นทางอยุธยา นครปฐม และฉะเชิงเทรา) อีกขบวนคือเส้นทางทุ่งทานตะวัน เขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ จัดเฉพาะช่วงปลายปีถึงต้นปี

Special Rail Travels

The SRT has introduced special train lines to Suanson Pradipat in Prachuab Khirikhan Province and to selected waterfalls in Kanchanaburi Province every Saturday, Sunday, and public holidays. Passengers can also try the vintage-style steam-engine train on special days, such as March 26 (SRT’s Establishment Day), Mother’s Day (August 12), and Father’s Day (December 5). In addition, a new scenic train route to Pasak Chonlasit Reservoir in Lopburi is available during the cooler months between the end of the year and beginning of the following year.

41 รถไฟลอยน้ำ

รถไฟสายทุ่งทานตะวัน เขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ เป็นหนึ่งในเส้นทางท่องเที่ยวยอดนิยม เพราะทิวทัศน์งดงามของสะพานที่ทอดยาวไปตามสันเขื่อน ดูเหมือนรถไฟกำลังแล่นอยู่เหนือน้ำ จนเรียกกันว่า “รถไฟลอยน้ำ” แต่รู้ไหมว่าทางรถไฟสายนี้ (ช่วงสถานีรถไฟแก่งเสือเต้นถึงสถานีรถไฟสุรนารายณ์) ของเดิมนั้นจมอยู่ใต้น้ำ ซึ่งการรถไฟฯ ปล่อยให้น้ำในเขื่อนท่วมทับเส้นทางเดิม เพื่อให้กระทบกับการเวนคืนที่ดินจากประชาชนให้น้อยที่สุด แล้วย้ายทางรถไฟมาสร้างเป็นที่หยุดรถไฟเขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ขึ้นแทน โดยสร้างเสร็จเมื่อ 15 มิถุนายน พ.ศ. 2541 สะพานรถไฟเหนือเขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ ถือเป็นสะพานรถไฟที่ยาวที่สุดในประเทศ มีระยะทาง 1,415 เมตร

42 รถไฟตู้ใหม่ 115 คัน กับชื่อพระราชทาน

ปลายปี 2559 คนไทยได้ตื่นเต้นกับรถโดยสารรุ่นใหม่ จำนวน 115 คัน ที่การรถไฟฯ จัดหามาบริการคนไทย ซึ่งสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ได้พระราชทานชื่อขบวนรถใน 4 เส้นทาง ได้แก่ “อุตราวิถี” (กรุงเทพ - เชียงใหม่ - กรุงเทพ) “อีสานวัฒนา” (กรุงเทพ - อุบลราชธานี - กรุงเทพ) “อีสานมรรคา” (กรุงเทพ - หนองคาย - กรุงเทพ) และ “ทักษิณารัถย์” (กรุงเทพ - หาดใหญ่ - กรุงเทพ)

43 Ladies and Children Car

รถโดยสารสำหรับสุภาพสตรีและเด็กอายุไม่เกิน 10 ปีบริบูรณ์ มีจุดสังเกตตรงข้างรถที่มีสติกเกอร์ “สำหรับเด็กและผู้หญิง” ติดไว้เป็นระยะ ด้านในตกแต่งด้วยผ้าม่านสีชมพู พนักงานในตู้โดยสารทุกคนเป็นผู้หญิงทั้งหมด เปิดให้บริการตั้งแต่ 1 สิงหาคม พ.ศ. 2557 ใน 4 เส้นทาง คือ สายเหนือ - ปลายทางเชียงใหม่ สายอีสาน - ปลายทางอุบลราชธานีและหนองคาย สายใต้ - ปลายทางสุไหงโกลก

44 ตู้รถไฟนักปั่น

การรถไฟฯ ดัดแปลงรถนั่งชั้น 3 ชนิดโถงเป็นรถสำหรับบรรทุกจักรยาน รองรับกลุ่มผู้รักการปั่นจักรยาน คิดค่าโดยสารทั้งแบบเช่าเหมาตู้เที่ยวเดียวและไปกลับ สำหรับ 30 ที่นั่ง และจักรยาน 30 คัน ส่วนนักปั่นที่เดินทางเดี่ยวหรือเป็นกลุ่มเล็ก สามารถใช้บริการขบวนรถที่มีตู้สัมภาระได้ คิดค่าระวางจักรยานคันละ 90 บาท หรือชำระบนขบวนรถ คิด 100 บาท ส่วนจักรยานพับได้ไม่เสียค่าระวาง

45 รถไฟเพื่อคนพิการ

เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตผู้พิการและผู้สูงอายุ การรถไฟฯ ได้ปรับพื้นที่ภายในสถานีให้มีทางลาดสำหรับวีลแชร์ รวมถึงติดตั้งลิฟต์ยกรถเข็น เพิ่มความกว้างทางเดินภายในรถโดยสารเป็น 78 เซนติเมตร เพื่อให้วีลแชร์ผ่านได้ มีอักษรเบรลล์ตามปุ่มต่างๆ สำหรับผู้พิการทางสายตา ห้องสุขาระบบปิดที่สามารถนำวีลแชร์เข้าได้ ปูยางกันลื่น พร้อมปุ่มขอความช่วยเหลือถึง 3 จุด และบริการวีลแชร์สำรอง

46 รถไฟทางคู่

ทางรถไฟของไทยในปัจจุบันเป็นทางเดี่ยวเสียส่วนใหญ่ เวลารถไฟวิ่งต้องแจ้งให้สถานีถัดไปรู้ ถ้ามีอีกขบวนวิ่งสวนมาก็ต้องหาสถานีให้รถจอดเพื่อหลีกกัน ทำให้เกิดความล่าช้าในการเดินทาง โครงการรถไฟทางคู่จึงถูกยกขึ้นเป็นโครงการเร่งด่วนตามแผนพัฒนายุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. 2558 - 2565) ซึ่งจะเพิ่มเส้นทางคู่จากเดิม 357 กิโลเมตร เป็น 1,350 กิโลเมตร ช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินรถให้รวดเร็ว ปลอดภัย และเป็นส่วนสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ

47 Airport Rail Link

ระบบขนส่งเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิด้วยรถไฟความเร็ว 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง วิ่งบนทางยกระดับเลียบทางรถไฟสายตะวันออก ระยะทาง 28 กิโลเมตร ผ่าน 8 สถานี คือ พญาไท ราชปรารภ มักกะสัน รามคำแหง หัวหมาก บ้านทับช้าง ลาดกระบัง และสุวรรณภูมิ

เชื่อไหมว่า Airport Rail Link ช่วยให้เราเดินทางจากพญาไทถึงปลายทางสุวรรณภูมิในเวลาเพียง 30 นาทีเท่านั้น!

48 รถไฟสายสีแดง

โครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) เป็นเส้นทางสำคัญที่จะเชื่อมโยงการเดินทางจากชานเมืองสู่ใจกลางเมือง มีจุดเริ่มต้นจากสถานีกลางบางซื่อไปสู่ 4 เส้นทาง คือ

- ทิศเหนือ ถึงมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต จ. ปทุมธานี และขยายต่อถึงชุมทางบ้านภาชี
- ทิศใต้ ถึงมหาชัย จ. สมุทรสาคร และขยายถึงปากท่อ จ. ราชบุรี
- ทิศตะวันออก ถึงมักกะสัน และขยายไปถึงตัวเมืองฉะเชิงเทรา
- ทิศตะวันตก ถึงศาลายา จ. นครปฐม และขยายถึงตัวเมืองนครปฐม

49 ลานน้ำพุหัวช้างและหลุมหลบภัย

รู้ไหมว่า ลานน้ำพุหัวช้างสร้างขึ้นเพื่อน้อมรำลึกถึงพระมหากรุณาธิคุณของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โดยข้าราชการกรมรถไฟหลวงได้ร่วมทุนทรัพย์กันสร้างอนุสาวรีย์น้อมเกล้าฯ อุทิศถวายแด่พระบาทสมเด็จพระพุทธเจ้าหลวง เป็นอนุสาวรีย์รูปช้างสามเศียร มีพระบรมฉายาลักษณ์ด้านข้างแกะสลักเป็นภาพนูนสูงอยู่ส่วนบน มีน้ำพุและสวนหย่อมอยู่รอบ อนุสาวรีย์นี้เคยถูกรื้อถอนไปในปี พ.ศ. 2476 จนช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 เทศบาลนครกรุงเทพฯ สร้างหลุมหลบภัยจากการทิ้งระเบิดของฝ่ายสัมพันธมิตรขึ้นบริเวณด้านหน้าสถานีกรุงเทพ จึงนำอนุสาวรีย์นี้ขึ้นประดิษฐานเหนือหลุมหลบภัย

50 เส้นทางรถไฟเสด็จพระราชดำเนินของรัชกาลที่ 9

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช (รัชกาลที่ 9) เสด็จพระราชดำเนินโดยรถไฟพระที่นั่งทั้งหมด 29 ครั้ง ครั้งแรกเมื่อ 29 เมษายน พ.ศ. 2493 เสด็จฯ พร้อมด้วยสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ ไปทรงประทับพักผ่อนอิริยาบถ ณ พระตำหนักเปี่ยมสุข พระราชวังไกลกังวล อ. หัวหิน จ. ประจวบคีรีขันธ์ และครั้งสุดท้ายเมื่อ 5 กรกฎาคม พ.ศ. 2531 เสด็จฯ ทรงประกอบพระราชพิธีบวงสรวงสังเวยสมเด็จพระมหากษัตริย์ในอดีต เนื่องในมหามงคลสมัยรัชมังคลาภิเษก ที่ จ. พระนครศรีอยุธยา

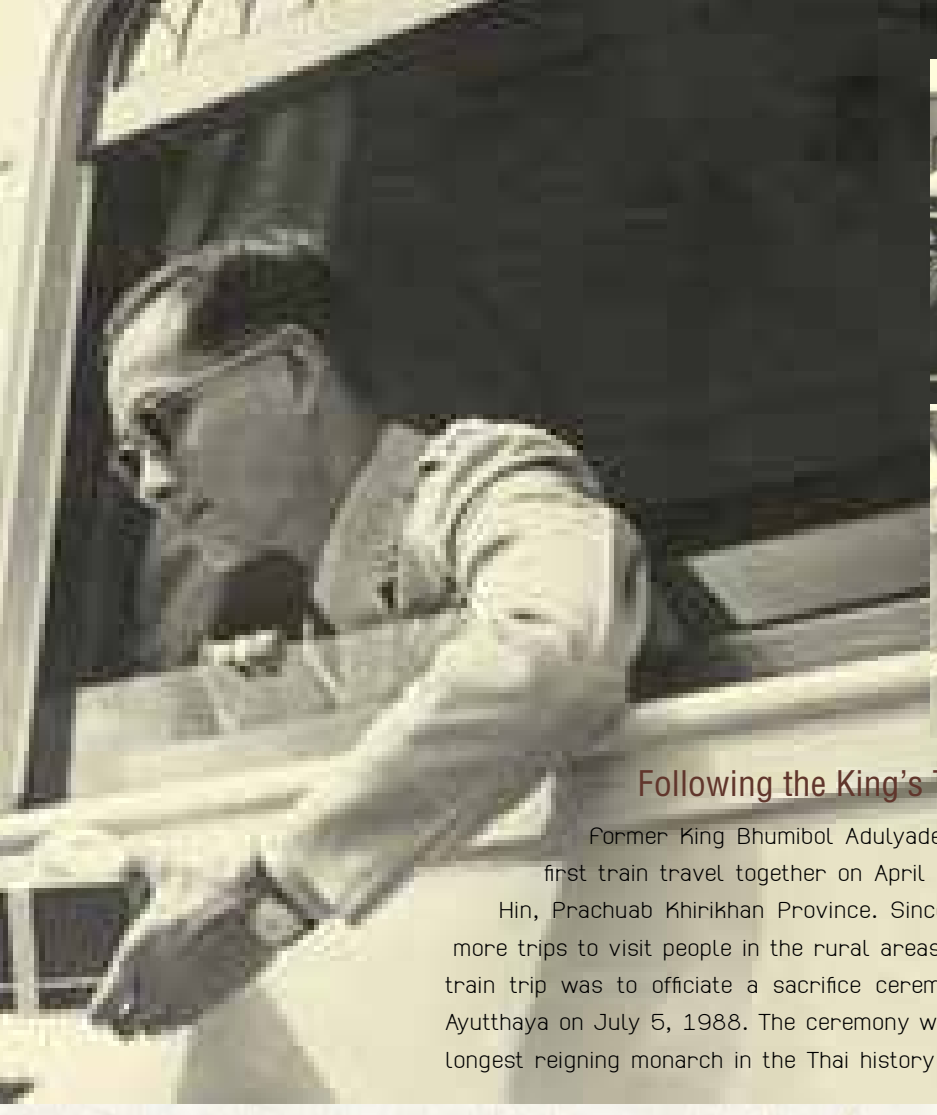
52 รถไฟพระที่นั่ง

รถไฟพระที่นั่งในประวัติศาสตร์ ปรากฏครั้งแรกในการเสด็จฯ ทรงเปิดทางรถไฟปฐมฤกษ์จากกรุงเทพ - กรุงเก่า โดยสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) เมื่อ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 ต่อมา พระองค์เสด็จฯ บางปะอินโดยทางรถไฟอีกหลายครั้ง และเสด็จฯ เปิดเส้นทางรถไฟอีกหลายเส้นทาง ลักษณะของรถพระที่นั่งเป็นรถ 2 เพลา (รถ4ล้อ) จำนวน 1 คัน และเป็นรถขนาด 8 ล้อ อีก 1 คัน สำหรับทางกว้างขนาด 1.435 เมตร (สายเหนือ สายตะวันออก และสายตะวันออกเฉียงเหนือ) ส่วนเส้นทางสายใต้ เป็นรถพระที่นั่งสำหรับทางกว้างขนาด 1.000 เมตร แบบ 4 ล้อ จำนวน 1 คัน ใช้การมาจนถึงปี พ.ศ. 2460

ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 6) มีการจัดซื้อรถไฟพระที่นั่งบรรทมเพิ่ม 1 คัน และรถพระที่นั่งกลางวันอีก 1 คัน เป็นรถ 8 ล้อ (แบบโบกี้) สำหรับทางกว้าง 1.000 เมตร ตัวคันรถพระที่นั่งสร้างด้วยไม้ ตกแต่งภายในสวยงาม เสด็จในกรมพระกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน ผู้บัญชาการกรมรถไฟทรงแนะนำการออกแบบรถพระที่นั่งคันนี้ใช้การมานานถึง 52 ปี

51 เมื่อคนรถไฟรับเสด็จฯ ในหลวงรัชกาลที่ 9

รัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช (รัชกาลที่ 9) ในปี พ.ศ. 2503 มีการจัดหารถพระที่นั่งใหม่ 3 คัน ทดแทนรถพระที่นั่ง 2 คันแรกที่ปลดระวางไป ประกอบด้วย รถพระที่นั่งประทับกลางวัน (พนก.) รถพระที่นั่งกลางวันและบรรทม (พกท.) และรถพระที่นั่งบรรทม (พนท.) มีลักษณะเป็นเหล็กชนิดเบา ใช้แคร่รับน้ำหนักทันสมัย สามารถใช้ความเร็วได้ถึง 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง การรถไฟฯ ถวาย



Following the King's Travels

Former King Bhumibol Adulyadej (Rama IV) and Queen Sirikit made their first train travel together on April 29, 1950 to Klai Kangwon Palace in Hua Hin, Prachuab Khirikhan Province. Since then, their Majesties had made several more trips to visit people in the rural areas across the country. Their Majesties' last train trip was to officiate a sacrifice ceremony for the former Kings of Thailand in Ayutthaya on July 5, 1988. The ceremony was held to celebrate King Bhumibol as the longest reigning monarch in the Thai history - at 42 years and 23 days.

รถพระที่นั่งชุดใหม่ทั้ง 3 คันนี้เป็นปฐมฤกษ์โดย เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2510 พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช เสด็จฯ ด้วยขบวนรถพระที่นั่งชุดใหม่นี้ จากสถานีชุมทางทุ่งสง - สถานีหัวหิน เพื่อทรงเยี่ยมราษฎรในจังหวัดภาคใต้

53 กองภาพยนตร์ของกรมรถไฟ

ปี พ.ศ. 2465 พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน ผู้บัญชาการกรมรถไฟ ทรงจัดตั้ง "กองภาพยนตร์เผยแพร่ข่าว กรมรถไฟ" ทำหน้าที่ผลิตภาพยนตร์เผยแพร่กิจการของกรมรถไฟ กิจการของกระทรวง ทบวง กรมอื่นๆ และรับจ้างผลิตภาพยนตร์ทั่วไปด้วย จนเมื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงระบอบการปกครอง พ.ศ. 2475 บทบาทของกองภาพยนตร์กรมรถไฟก็ลดลง เพราะรัฐบาลได้จัดตั้งกรมโฆษณาการและแผนกภาพยนตร์เพื่อเผยแพร่กิจการของรัฐบาล

54 ความหมายของขึ้น-ล่อง

ทั้งสองคำนี้ใช้เรียกการเดินทางโดยมีสถานีกรุงเทพเป็นหลัก "เที่ยวขึ้น" คือ รถออกจากกรุงเทพ ส่วน "เที่ยวล่อง" คือ รถกลับเข้ากรุงเทพ

55 สถานีรถไฟสองชาติ

สถานีรถไฟแห่งเดียวที่มีเจ้าของร่วม 2 ชาติ คือ สถานีปาดังเบซาร์ (ไทย - มาเลเซีย)

56 สถานีรถไฟที่มีชื่อประจำจังหวัด แต่ไม่ได้ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง

- สถานีรถไฟอุบลราชธานี ตั้งอยู่ใน อ. วารินชำราบ จ. อุบลราชธานี
- สถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี ตั้งอยู่ใน อ. พุนพิน จ. สุราษฎร์ธานี
- สถานีรถไฟปัตตานี (โคกโพธิ์) ตั้งอยู่ใน อ. โคกโพธิ์ จ. ปัตตานี

57 สะพานพระราม 6

สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งแรกของประเทศที่เชื่อมทางรถไฟสายเหนือและสายใต้ ก่อสร้างระหว่าง พ.ศ. 2465 - พ.ศ. 2469 ในรูปแบบ Cantilever ประกอบด้วยสะพานเหล็ก 5 ช่วง มีส่วนที่เป็นถนนคอนกรีตเสริมเหล็กสำหรับรถยนต์วิ่ง กับส่วนที่เป็นทางรถไฟ และทางเดินเท้า 2 ด้าน ตัวสะพานยาว 442.08 เมตร กว้าง 10 เมตร พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 พระราชทานนามว่า "สะพานพระราม 6" และโปรดเกล้าฯ ประกอบพิธีเปิดสะพานให้ขบวนรถไฟข้ามผ่านเป็นปฐมฤกษ์ เมื่อ 1 มกราคม พ.ศ. 2469 ซึ่งเป็นวันคล้ายวันพระราชสมภพในพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว

ช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 สะพานถูกกองทัพฝ่ายสัมพันธมิตรทิ้งระเบิดจนช่วงกลางสะพานขาด ต่อมามีการซ่อมแซมใหม่ (พ.ศ. 2493 – 2496) โดยพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช (รัชกาลที่ 9) เสด็จฯ ทรงเปิดสะพาน เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ. 2496

58 สะพานทาชมภู

สะพานรถไฟที่สร้างแบบคอนกรีตเสริมเหล็กแห่งเดียวในประเทศ ตั้งอยู่ที่บ้านทาชมภู อ. แม่ทา จ. ลำพูน ระหว่างสถานีขุนตานกับสถานีทาชมภู เริ่มสร้างเมื่อ พ.ศ. 2461 แล้วเสร็จปี พ.ศ. 2463 มีลักษณะรูปโค้งทาสีขาวตอม่อเป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก ใช้เทคนิคการก่อสร้างและวิศวกรรมจากตะวันตก สามารถรับน้ำหนักได้มากกว่า 15 ตัน

มีเรื่องเล่าว่า สมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 ทหารฝ่ายพันธมิตรต้องการทิ้งระเบิดทำลายเส้นทางเดินรถไฟของทหารญี่ปุ่น หนึ่งในเป้าหมายมีสะพานแห่งนี้ด้วย ชาวบ้านจึงช่วยกันทาสีสะพานให้เป็นสีดำเพื่ออำพรางตา จนสามารถรอดพ้นจากการทิ้งระเบิดทำลายได้

59 อุโมงค์ขุนตาน อุโมงค์ใช้แรงงานมนุษย์สร้างที่ยาวที่สุดในประเทศ

อุโมงค์แห่งนี้นับเป็นความมหัศจรรย์ของคนไทยในสมัยรัชกาลที่ 5 เพราะการก่อสร้างที่ต้องใช้ทั้งวิทยาการและความอุตสาหะจากแรงงานคน หรือการเดินทางไปทำงานในพื้นที่ที่ยากลำบาก เต็มไปด้วยไข้ป่า ช้ำวิศวกรชาวเยอรมันที่ควบคุมงานยังถูกจับในฐานะชนชาติศัตรูในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 1 จนต้องใช้เวลาสร้างถึง 3 รัชกาลจึงเปิดเดินรถผ่านได้

การเจาะอุโมงค์ขุนตานเริ่มต้นในปี พ.ศ. 2450 ใช้วิธีขุดจากทั้ง 2 ด้านให้มาบรรจบกันพอดี คนงานเริ่มจากเจาะรูเล็กๆ บนก้อนหิน จากนั้นฝังดินระเบิดไดนาไมต์แล้วจุดชนวน บางจุดใช้วิธีสุมไฟให้หินร้อนจัดแล้วจึงสกัดออก หรือราดน้ำลงไปบนหินร้อนให้แตกเองเป็นเสี่ยงๆ ระหว่างการขุดต้องขนเศษหินออกมาทิ้งนอกอุโมงค์ ซึ่งหินที่เจาะออกมามีปริมาณมากถึง 60,000 ลูกบาศก์เมตร ใช้เวลาเจาะอุโมงค์ถึง 8 ปีกว่าทั้งสองด้านจะทะลุถึงกัน จากนั้นใช้เวลาทำผนังและเพดานคอนกรีตอีก 3 ปี จนแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2461 แต่ขณะนั้นรางรถไฟสายเหนือจากลำปางยังสร้างมาไม่ถึงอุโมงค์ขุนตาน กว่าจะสามารถวางรางจนเสร็จสมบูรณ์ และเปิดให้ขบวนรถไฟผ่านเป็นครั้งแรกก็ล่วงมาถึงสมัยรัชกาลที่ 7 (พ.ศ. 2468)

เส้นทางรถไฟลอดอุโมงค์ขุนตาน สร้างความตื่นเต้นให้กับคนไทยในสมัยนั้นมาก แม้จนถึงวันนี้ การนั่งรถไฟผ่านอุโมงค์ขุนตาน ก็ยังทำให้รู้สึกตื่นเต้นไม่แตกต่างจากในอดีตเลย

60 ย่านคืออะไร?

เคยสงสัยไหมว่า ชานชาลาของสถานีรถไฟกรุงเทพมีอยู่เพียง 14 ชานชาลา ประกอบด้วยชานชาลาที่ 1 - 12 และ 1/1 และ 1/2 แต่ขบวนรถไฟอีกจำนวนมากนั้นเอาไปเก็บไว้ที่ไหน?

คำตอบคือ เอาไปเก็บไว้ที่ "ย่าน" ซึ่งอยู่ถัดจากบริเวณสถานีกรุงเทพเข้าไปด้านใน เปรียบเหมือนเป็นโรงจอดรถนั่นเอง ส่วนชานชาลาสถานีนั้นมีไว้สำหรับจอดรถที่เข้าและกำลังจะออกเท่านั้น

ย่านรถไฟที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทย คือ ย่านพหลโยธิน (บางซื่อ) มีถึง 50 ราง

61 บ้านพักขุนตาน

ตั้งอยู่ที่ อ. แม่ทา จ. ลำพูน ก่อสร้างเมื่อปี พ.ศ. 2460 เป็นพลับพลาที่ประทับของพลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน ปัจจุบันได้รับการบูรณะ และเปิดเป็นบังกะโลให้นักท่องเที่ยวพัก ประกอบด้วยอาคาร 3 หลัง เฟอร์นิเจอร์ภายในเป็นของเก่าสไตล์ยุโรป จากบังกะโลสามารถเดินเท้าชมทัศนียภาพของอุทยานแห่งชาติดอยขุนตานที่สวยงามได้

62 น้ำท่วมหัวลำโพง

ภาพเมื่อครั้งสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ถูกน้ำท่วมจากเหตุการณ์น้ำท่วมใหญ่กรุงเทพมหานคร นานถึง 2 เดือน

63 สถานีกรุงเทพ

เริ่มสร้างในสมัยรัชกาลที่ 5 เปิดใช้งานเมื่อวันที่ 25 มิถุนายน พ.ศ. 2459 ในสมัยรัชกาลที่ 6 ออกแบบโดยมาริโอ ตามานโญ สถาปนิกชาวอิตาเลียน ซึ่งรับราชการอยู่กระทรวงโยธาธิการ รูปแบบสถาปัตยกรรมเป็นโดมสไตล์อิตาเลียนผสมกับศิลปะยุคเรอเนสซอง อาคารโถงสถานีสร้างเป็นหลังคาโค้งกว้างด้านหน้าเป็นอาคารแบบนีโอคลาสสิค มีหอคอยสี่เหลี่ยมจัตุรัสที่ปลายปีกทั้งสองด้าน ถือเป็นตัวอย่างของงานวิศวกรรมโครงสร้างเหล็กที่ออกแบบอย่างลงตัว คำนึงถึงการระบายอากาศและก่อสร้างอย่างประณีต จุดเด่นอีกอย่างคือ กระจกสีตามช่องระบายอากาศทั้งด้านหน้าและด้านหลัง ดูสวยงามกลมกลืนจนกลายเป็นประวัติศาสตร์ที่ยังมีชีวิตจนทุกวันนี้

64 สถานีจิตรลดา

สร้างในสมัยรัชกาลที่ 5 (พ.ศ. 2464) ออกแบบโดยมาริโอ ตามานโญ เดิมเป็นอาคารไม้ ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 6 ทรงโปรดเกล้าฯ ให้สร้างเป็นอาคารก่ออิฐฉาบปูนชั้นเดียว ตามแบบสถาปัตยกรรมสมัยเรอเนสซอง เสาอาคารเป็นเสาคู่ ประดับครุฑพ่าห์ที่มุมทั้งสี่ของเพดาน สถานีแห่งนี้ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของพระตำหนักจิตรลดารโหฐาน ถนนสวรรคโลก เป็นสถานที่ประทับในการเสด็จฯ ทางรถไฟของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวและพระบรมวงศานุวงศ์ และใช้เป็นสถานที่ต้อนรับพระราชอาคันตุกะในบางโอกาส

65 พลับพลาบางปะอิน

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดเกล้าฯ ให้สร้างเพื่อเป็นที่ประทับรอรถไฟระหว่างเสด็จฯ แปรพระราชฐานมาประทับ ณ พระราชวังบางปะอิน ตัวอาคารเป็นไม้ ตกแต่งด้วยไม้ฉลุและกระจกสีแบบยุโรป พลับพลาแห่งนี้เคยเป็นที่รับเสด็จและที่ประทับของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช (รัชกาลที่ 9) สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์พระบรมราชินีนาถ ในพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช และพระบรมวงศานุวงศ์ ในการเสด็จฯ ทางรถไฟ

66 สถานีหัวหิน

สร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 6 (พ.ศ. 2454) สถาปัตยกรรมแบบวิกตอเรียน สร้างเป็นอาคารชั้นเดียว เสาและคานเป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก ผนังเป็นไม้ หลังคาจั่วตัด มุงกระเบื้องซีเมนต์รูปว่าว ด้านหน้ามีมุขทางเข้า 3 มุข ผนังตกแต่งด้วยการตีไม้แบ่งเป็นช่วงจังหวะ และมีเท้าแขนไม้รับชายคา ในบริเวณสถานีรถไฟหัวหินยังมีอาคารอีกหลังเป็นสถาปัตยกรรมแบบไทยประยุกต์ หลังคาสูงทรงปั้นหยา ทาด้วยสีครีมตัดกับสีแดงตามเสา กรอบประตูหน้าต่าง และกรอบเพดาน อาคารหลังนี้รื้อมาจากพระราชวังสนามจันทร์ จ. นครปฐม เพื่อใช้เป็นที่ประทับขึ้นและลงรถไฟของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช (รัชกาลที่ 9) โดยสมเด็จพระภคินีเธอเจ้าฟ้าเพชรรัตนราชสุดา สิริโสภาพัณวดี พระราชทานชื่อใหม่ว่า “พลับพลาพระมงกุฎเกล้าฯ”

67 สถานีกันตัง

สถานีสุดท้ายบนเส้นทางรถไฟฝั่งอันดามันใน อ. กันตัง จ. ตรัง เปิดใช้เมื่อ 1 เมษายน พ.ศ. 2456 ในสมัยที่กันตังยังเป็นจุดรับ - ส่งสินค้ากับต่างประเทศ โดยจากสถานีมีรางรถไฟต่อไปอีกประมาณ 500 เมตร ถึงท่าเรือกันตัง แต่ปัจจุบันรางรถไฟส่วนนี้ไม่มีแล้ว รูปแบบเป็นอาคารไม้ชั้นเดียว ทรงปั้นหยา ทาสีเหลืองสลับน้ำตาล ด้านหน้ามีมุขยื่น ตกแต่งมุมเสาด้วยลวดลายไม้ฉลุอย่างสวยงาม

68 สถานีบ้านปิน

อีกหนึ่งสถานีรถไฟใน จ. แพร่ ที่มีเอกลักษณ์และน่ารักไม่เหมือนใคร เพราะเป็นสถานีเดียวที่มีรูปแบบเฟรมเฮาส์สไตล์บาวาเรียนผสมผสานรูปแบบเรือนปั้นหยาของไทย ใช้ไม้สักเป็นวัสดุหลัก สร้างขึ้นโดยพระราชดำริของรัชกาลที่ 5 แต่แล้วเสร็จและเปิดใช้งานในรัชกาลที่ 6 มีนายช่างชาวเยอรมัน เอมิล ไอเซนโฮเฟอร์ เป็นผู้ควบคุมการก่อสร้าง

69 สถานีนครลำปาง

ตั้งอยู่ที่ อ. เมือง จ. ลำปาง รูปแบบอาคารเป็นครึ่งตึกครึ่งไม้ 2 ชั้น ผสมผสานระหว่างสถาปัตยกรรมไทยภาคเหนือกับยุโรป รั้วระเบียงอาคารชั้นบนและเหนือวงกบประตูหน้าต่างเป็นไม้ฉลุลายสวยงาม ทางเข้าห้องโถงชั้นล่างและทางขึ้นชั้นบนเป็นประตูรูปโค้งขนาดใหญ่ ด้านหน้าสถานีมีหัวรถจักรโบราณตั้งเด่นอยู่ที่เกาะกลาง สถานีนี้ยังเป็นจุดจอดรถม้า ซึ่งเป็นเอกลักษณ์ของ จ. ลำปาง อีกด้วย

70 คิดถึงโกโบริที่สถานีรถไฟธนบุรี

ฉากจบ “คู่กรรม” นวนิยายเรื่องดังที่ถูกสร้างเป็นละครและภาพยนตร์มาแล้วหลายครั้ง เล่าถึงความรักของนายทหารหนุ่มแห่งแดนอาทิตย์อุทัยกับสาวไทยแห่งคลองบางกอกน้อย ทำให้คนไทยจดจำชื่อ “สถานีรถไฟบางกอกน้อย” อยู่ในใจเสมอมา

สถานีแห่งนี้สร้างเมื่อ พ.ศ. 2443 ช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 ได้กลายเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญที่เครื่องบินฝ่ายสัมพันธมิตรมาทิ้งระเบิด จนวันที่ 29 พฤศจิกายน พ.ศ. 2487 ก็ถูกระเบิดทำลายจนเสียหายอย่างหนัก หลังสงครามสงบจึงมีการสร้างสถานีขึ้นใหม่เป็นอาคารอิฐสีแดง มีหอนาฬิกา ตั้งชื่อใหม่ว่า “สถานีธนบุรี” และเปิดใช้ในปี พ.ศ. 2493 จนปี พ.ศ. 2542 การรถไฟฯ สร้างสถานีอีกแห่งขึ้นมาใกล้ๆ กันเพื่อใช้รับส่งผู้โดยสาร ตั้งชื่อว่า “สถานีบางกอกน้อย” แล้วมอบที่ดินพร้อมอาคารสถานีธนบุรีเดิมให้โรงพยาบาลศิริราช

71 ตึกแดง

“ตึกแดง” หรืออาคารพัสดุ ตั้งอยู่ริมสะพานกษัตริย์ศึก (สะพานยศเส) ข้างคลองผดุงกรุงเกษม เป็นอาคารก่อด้วยอิฐสีแดง 3 ชั้น ผังเป็นรูปตัวยู ปีกเหนือและปีกใต้เป็นอาคาร 2 ชั้น สร้างขึ้นระหว่างปี พ.ศ. 2471 – 2474 และต่อเติมให้เป็น 3 ชั้นในปี พ.ศ. 2494 เพื่อใช้เป็นที่เก็บวัสดุ ออกแบบโดยหลวงสุขวัฒน์ ในแบบสถาปัตยกรรมสมัยใหม่ ผสมผสานเทคนิคการก่อสร้างที่แสดงโครงสร้าง และการก่ออิฐโชว์แนวอย่างเป็นระบบ ดูเรียบง่าย แข็งแรง ปัจจุบันใช้เป็นที่ทำการหน่วยงานต่างๆ ของการรถไฟฯ

72 โรงงานมักกะสัน

เมื่อกรมรถไฟสายเหนือและสายใต้ถูกรวมเข้าด้วยกันในปี พ.ศ. 2460 โรงงานซ่อมจึงถูกรวมไว้เป็นที่เดียว ณ โรงงานมักกะสัน ซึ่งอาคารโรงงานสร้างแบบสถาปัตยกรรมสมัยใหม่ ผนังก่ออิฐขนาดใหญ่แข็งแรง โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก หลังคาเป็นจั่วเปิดยอดยกขึ้นไปเป็นจั่วเล็กอีกชั้นหนึ่งเพื่อระบายลม ลักษณะภายนอกเหมือนโรงงานก่อด้วยอิฐเปิดผิวแบบโรงงานในยุโรป ถือว่ามีความโดดเด่นด้านวิศวกรรมและระบบการก่อสร้างอย่างมาก โรงงานนี้ได้รับการบูรณะในปี พ.ศ. 2494 เนื่องจากบางส่วนเสียหายจากสงคราม ปัจจุบันยังคงเป็นโรงงานซ่อมรถไฟที่ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งของการรถไฟฯ

73 ไตของคนกรุงเทพฯ

บึงมักกะสัน เป็นบึงขนาดใหญ่ที่การรถไฟฯ ขุดขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2474 ต่อมามีปัญหาน้ำเน่าเสีย พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช (รัชกาลที่ 9) พระราชทานพระราชดำริให้ปรับปรุงบึง เพื่อใช้ประโยชน์ในการระบายน้ำและบรรเทาสภาพน้ำเสียในคลองสามเสน โดยใช้เครื่องกรองน้ำธรรมชาติ คือ ผักตบชวา ร่วมกับเครื่องเติมอากาศแบบทุ่นลอย ทำให้สามารถช่วยฟอกน้ำในคลองสามเสนให้สะอาดขึ้นถึงวันละ 260,000 ลูกบาศก์เมตร พระองค์จึงทรงเปรียบเทียบบึงแห่งนี้ว่าเป็นเสมือน "ไตธรรมชาติ" ของกรุงเทพมหานคร

74 ตลาดนัดจตุจักร

ตลาดนัดที่มีชื่อเสียงที่สุดของไทย มีความเป็นมาตั้งแต่ พ.ศ. 2491 เมื่อจอมพล ป. พิบูลสงคราม นายกรัฐมนตรี มีนโยบายจัดตั้งตลาดนัดในทุกจังหวัด กรุงเทพมหานครจึงเลือกสนามหลวงเป็นตลาดนัด จนในปี พ.ศ. 2521 พลเอก เกรียงศักดิ์ ชมะนันท์ นายกรัฐมนตรี มีนโยบายใช้สนามหลวงเป็นที่พักผ่อนหย่อนใจ และจัดงานสมโภชกรุงรัตนโกสินทร์ 200 ปี การรถไฟฯ จึงมอบที่ดินสวนจตุจักรด้านทิศใต้ให้กรุงเทพมหานครเพื่อปรับพื้นที่เป็นตลาดนัด ใช้ชื่อว่า "ตลาดนัดย่านพหลโยธิน" ต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็น “ตลาดนัดจตุจักร”

75 สวนรถไฟ

ปอดของคนกรุงเทพมหานครอีกแห่ง ที่การรถไฟฯ มอบให้เป็นสาธารณประโยชน์ คือ “สวนวชิรเบญจทัศ” หรือที่เรียกกันติดปากว่า “สวนรถไฟ” เดิมพื้นที่แห่งนี้เคยเป็นสนามกอล์ฟของการรถไฟฯ จนปี พ.ศ. 2541 รัฐบาลพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ มีมติให้สร้างสวนสาธารณะขึ้น เพื่อน้อมเกล้าฯ ถวายสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์พระบรมราชินีนาถ ในพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช เนื่องในวโรกาสเฉลิมพระชนมายุครบ 60 พรรษา ปัจจุบันเป็นสถานที่พักผ่อนและออกกำลังกายของคนกรุงเทพฯ มีเลนจักรยาน เลนสำหรับเดิน-วิ่ง ศูนย์กีฬา รวมทั้งอุทยานผีเสื้อและแมลง ค่ายพักแรม สวนป่าจำลอง เมืองจราจรจำลอง

76 สวนจตุจักร

เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2518 การรถไฟฯ ได้น้อมเกล้าฯ ถวายที่ดินจำนวน 100 ไร่ เพื่อสร้างสวนสาธารณะสำหรับพักผ่อนหย่อนใจให้กับคนกรุงเทพฯ ตามพระราชประสงค์ของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช (รัชกาลที่ 9) ในวโรกาสเฉลิมพระชนมพรรษาครบ 4 รอบ (48 พรรษา) พระองค์พระราชทานนามสวนสาธารณะแห่งนี้ว่า "สวนจตุจักร" มีความหมายว่า สี่รอบ สวนแห่งนี้มีสัญลักษณ์ที่โดดเด่น คือ หอนาฬิกา นาฬิกาดอกไม้ และประติมากรรมอาเซียน 6 ประเทศ เปิดใช้เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ. 2523

77 ถนนรัชดาภิเษก

จากที่ดินการรถไฟฯ กลายเป็นถนนสายหลักของกรุงเทพมหานคร ที่สร้างขึ้นตามพระราชดำริในพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช ที่พระราชทานแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพ - ธนบุรี ในปี พ.ศ. 2514 จอมพลถนอม กิตติขจร นายกรัฐมนตรี เข้าเฝ้ากราบบังคมทูลเรื่องพระราชพิธีรัชดาภิเษก พระองค์จึงทรงมีพระราชประสงค์ให้สร้างถนนเพื่อพระราชทานเป็นของขวัญแก่ประชาชนแทนการสร้างพระบรมราชานุสาวรีย์ เมื่อสร้างเสร็จได้พระราชทานนามว่า "ถนนรัชดาภิเษก" โดยมีพิธีเปิดในปี พ.ศ. 2519

78 จากสถานีรถไฟสู่ศูนย์การแพทย์ที่ใหญ่ที่สุดในเอเชียอาคเนย์

เมื่อปี พ.ศ. 2542 การรถไฟฯ ได้สร้างสถานีบางกอกน้อยขึ้นใช้แทนสถานีรถไฟธนบุรีเดิม แล้วมอบที่ดินพร้อมตัวอาคารสถานีธนบุรีที่อยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา จำนวน 33 ไร่ ให้แก่โรงพยาบาลศิริราช เพื่อสร้างศูนย์การแพทย์ที่ใหญ่ที่สุดในเอเชียอาคเนย์ โดยโรงพยาบาลได้ปรับปรุงอาคารสถานีธนบุรี (เดิม) เป็น “พิพิธภัณฑ์ศิริราชพิมุขสถาน”

79 ตู้รถไฟเก่านำไปทำปะการังเทียม

ถ้าใครมีโอกาสไปเที่ยวดำน้ำที่เกาะแหวน จ. ตรัง จะได้สัมผัสบรรยากาศใต้น้ำที่ไม่เหมือนที่ไหน เพราะมีตู้รถสินค้าเก่าที่การรถไฟฯ น้อมเกล้าฯ ถวายสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ ตามโครงการจัดทำปะการังเทียมชายฝั่งทะเล เพื่อฟื้นฟูความอุดมสมบูรณ์ของสัตว์น้ำบริเวณชายฝั่งทะเล ระบบนิเวศทางทะเลและชายฝั่งทะเล และเพิ่มแหล่งอนุบาลพันธุ์สัตว์น้ำ ทำให้ จ. ตรัง กลายเป็นจังหวัดแรกของประเทศที่มีตู้รถไฟอยู่ใต้ท้องทะเลให้นักท่องเที่ยวได้ไปเยือน

80 โบกี้ห้องสมุด

ตู้รถไฟถูกนำมาดัดแปลงเพื่อสาธารณประโยชน์เป็นห้องสมุดสำหรับให้ประชาชนมานั่งอ่านหนังสือเพลินๆ มีอยู่หลายแห่งทั่วประเทศ อาทิ สถานีหนองคาย สร้างขึ้นเมื่อคราวสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เสด็จฯ ทรงเป็นประธานพิธีเปิดการเดินรถไฟขบวนปฐมฤกษ์ ระหว่างประเทศไทย - สปป. ลาว ณ สถานีหนองคาย จ. หนองคาย นอกจากนี้ การรถไฟฯ ได้มอบตู้รถไฟห้องสมุดไว้ให้ประชาชนทั่วไปได้ใช้ประโยชน์ อาทิ บริเวณสถานีบุรีรัมย์ สถานีหัวหิน สถานีลำปลายมาศ สถานีอุบลราชธานี สถานีศรีสะเกษ สถานีสุรินทร์ สถานีไชยา ศาลากลางจังหวัดเชียงราย (หลังเก่า) สถานีศีรีรัฐนิคม สถานีชุมทางบางซื่อ และบริเวณบ้านพักรถไฟ กม. 11 เป็นต้น

81 โคมไฟของประแจ

ประแจ คือ อุปกรณ์ที่ใช้ในการจราจรของรถไฟ ติดตั้งในบริเวณสถานีรถไฟหรือตามริมทางรถไฟใกล้ที่ทางหลีกหรือทางแยกหรือทางตัน เพื่อจะทำให้รถไฟเดินไปตามทางที่ต้องการ โดยมีโคมไฟของประแจลักษณะเป็นกล่องสีดำเจาะช่องแสงไฟในโคมทั้งสี่ด้านของโคมมีสัญลักษณ์แตกต่างกัน ตัวประแจมีขาสูงประมาณ 1 เมตร เมื่อควบคุมประแจให้ไปในทิศทางใด โคมไฟของประแจก็จะหันแสดงท่าทิศทางเพื่อให้พนักงานขับรถไฟทราบว่า รถไฟที่จะผ่านประแจนั้นจะเคลื่อนที่ไปทิศทางใด

82 ตลาดร่มหุบ

ตลาดร่มหุบ หรือตลาดแม่กลอง อยู่ในตัวตลาดเทศบาล จ. สมุทรสงคราม มีเอกลักษณ์ไม่เหมือนตลาดไหน เพราะตัวตลาดตั้งอยู่ริมสองฝั่งทางรถไฟสายบ้านแหลม-แม่กลอง จึงมีรถไฟวิ่งผ่ากลางตลาด เวลารถไฟมาพ่อค้าแม่ขายก็ต้องยกของ แบกสัมภาระหลบหุบร่ม เก็บกันสาด พอรถไฟผ่านไปก็กลับมาตั้งขายแบบเดิม เป็นเรื่องตื่นเต้นลุ้นระทึกจนดังไปถึงต่างประเทศ กลายเป็นหนึ่งในจุด Unseen in Thailand

83 เมนูเด็ดรถไฟในอดีต

ในอดีตหลายสิบปีก่อน การเดินทางด้วยรถไฟมีชื่อเสียงเรื่องการบริการอาหารรสชาติเยี่ยมหลายเมนู โดยกรมรถไฟหลวงได้จัดบริการตู้รถขายอาหาร (บกข.) มีที่นั่งสำหรับนั่งรับประทานอาหารพ่วงไปกับขบวนรถโดยสาร อาหารที่ได้รับความนิยมต้องยกให้ “ข้าวผัดรถไฟ” และ “ยำเนื้อรถไฟ” รับประทานคู่กับ “โอเลี้ยง” เข้ากันได้เป็นอย่างดี

85 สูตรยำเนื้อรถไฟ

เครื่องปรุง ประกอบด้วย เนื้อวัวติดมัน 200 กรัม แตงร้านผ่าซีกหั่นขวาง 1 ลูก มะเขือเทศลูกใหญ่หั่นยาว 1 ลูก หอมแดงซอย 2 หัว หอมหัวใหญ่หั่น 1 ลูก คื่นช่ายหั่นเป็นท่อนๆ 1 ต้น ต้นหอมหั่นเป็นท่อนๆ 1 ต้น พริกขี้หนูซอย 8 เม็ด ผักชี 1 ต้น รากผักชีตำละเอียด 1 ต้น กระเทียมตำ 1 ช้อนโต๊ะ น้ำมะนาว 2 ช้อนโต๊ะ น้ำปลา 2 ช้อนโต๊ะ น้ำตาลมะพร้าว 1/2 ช้อนชา ซอสพริก 2 ช้อนโต๊ะ และพริกแห้งทอด 5 เม็ด

วิธีทำ ย่างเนื้ออย่าให้สุกมาก สไลด์ตามขวางขนาดพอดีคำ ปรุงน้ำยำในชามด้วยการนำรากผักชีตำละเอียด กระเทียมตำ พริกขี้หนูซอย หอมแดงซอย มะนาว น้ำปลา น้ำตาลมะพร้าว และซอสพริก คลุกเคล้าให้เข้ากัน จากนั้นนำเนื้อย่างลงคลุกในน้ำยำให้เข้าเนื้อ ตามด้วยหอมใหญ่ แตงร้าน คื่นช่าย ต้นหอม ตักใส่จาน โรยด้วยพริกแห้งทอด

เคล็ดลับ สูตรยำเนื้อรถไฟจะใช้การย่างเนื้อ และย่างไม่ให้สุกจนเกินไป เนื้อจึงหอมอร่อยกว่าการลวก ส่วนการปรุงน้ำซอส หรือการทำพริกน้ำปลามะนาวต้องใส่กระเทียมโทนลงไปด้วย ใช้พริกขี้หนูสวนจะทำให้น้ำยำหอม น้ำตาลมะพร้าวก็มีกลิ่นหอมกว่าน้ำตาลทราย และควรเลือกใช้ซอสพริกของไทยเพราะซอสพริกต่างประเทศมีรสเปรี้ยวจัด

84 สูตรข้าวผัดรถไฟ

เครื่องปรุง ประกอบด้วย ข้าวสวยหุงร่วน 1 ถ้วย น้ำมันหมูหรือน้ำมันพืช 1 1/2 - 2 ถ้วย เนยชนิดเค็ม 1 ช้อนชา หมูเนื้อแดงหรือเนื้อไก่หั่น 1/2 ขีด กุนเชียงอย่างดี หั่นชิ้นลูกเต๋า 1/2 ขีด มะเขือเทศเอาไส้ออก หั่นเป็นเส้นยาว 1/2 ลูก หอมหัวใหญ่หั่นยาว 1/4 ลูก เมล็ดถั่วลันเตา 1 ช้อนโต๊ะ ซอสมะเขือเทศ (ยี่ห้อไมก้า) 1 ช้อนโต๊ะ กระเทียมทุบ 3 กลีบ ไข่เป็ด 2 ฟอง เกลือ ซีอิ๊วขาว และซอสปรุงรส

วิธีทำ เริ่มจากตั้งกระทะให้ร้อน ใส่น้ำมันหมูหรือน้ำมันพืชลงไป เมื่อน้ำมันร้อนก็ใส่กระเทียมทุบลงไปเจียวให้เหลือง ใส่หมูหรือไก่รวนให้หอม สุกแล้วตักใส่ถ้วยพักไว้ จากนั้นใส่เนยลงไปในกระทะใบเดิม ตามด้วยหอมใหญ่ กุนเชียง เมล็ดถั่วลันเตาลงผัด ปรุงรสด้วยซีอิ๊วขาว ซอสปรุงรส จากนั้นใส่เนื้อหมูหรือไก่ที่รวนไว้แล้วลงผัดให้เข้ากัน ตอกไข่ 1 ฟองลงไปผัดคลุกเคล้ากับเครื่องปรุงจนแห้ง แล้วจึงใส่ข้าวสวย ปรุงรสด้วยเกลือ ใส่มะเขือเทศ แล้วผัดเร็วๆ ให้เข้ากัน เวลาเสิร์ฟให้ตักข้าวใส่ถ้วยอัดให้แน่น คว่ำลงบนจาน วางไข่ดาวทอดเกรียม 1 ฟอง พร้อมน้ำปลาพริกมะนาวผสมกระเทียมโทน และแตงกวาซอย

เคล็ดลับ อย่าหุงข้าวแฉะเกินไป เพราะจะทำให้ผัดข้าวเละ ไม่น่ากิน และใช้เกลือแทนน้ำปลาจะทำให้ข้าวผัดนุ่ม ใช้มะเขือเทศแกะเม็ดออกจะทำให้ข้าวผัดสวย

86 ของอร่อยบนเส้นทางรถไฟ

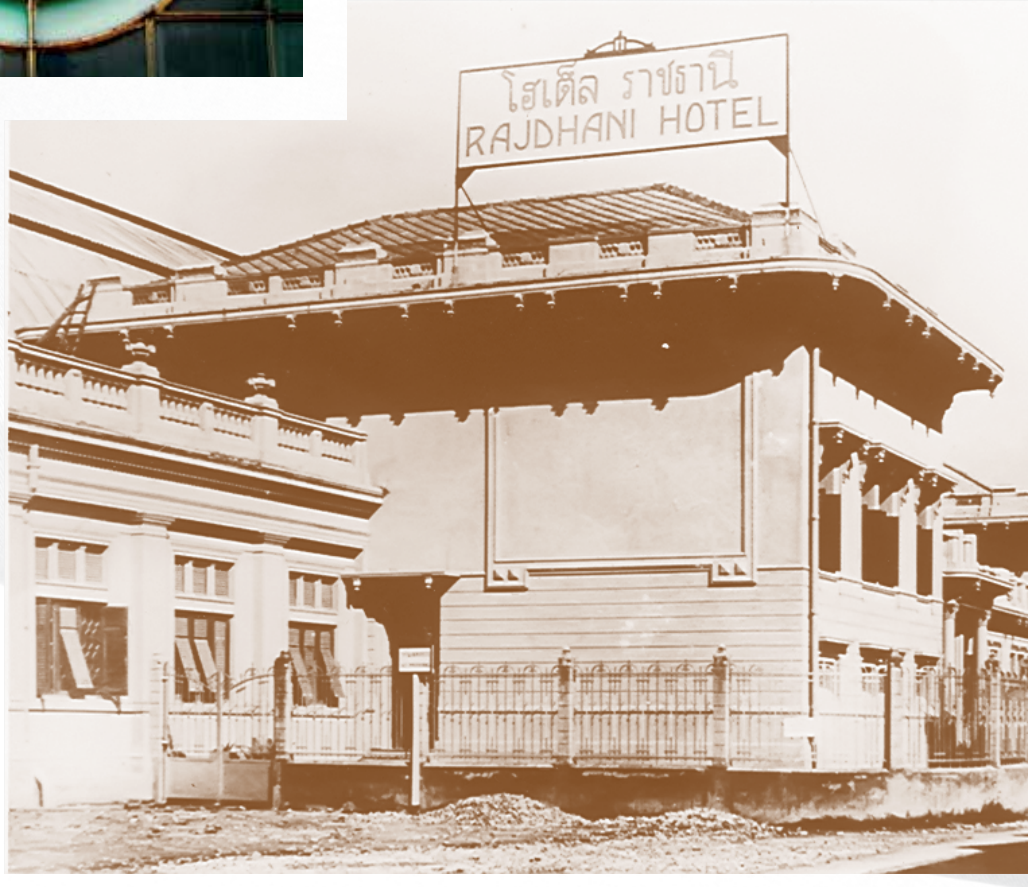
นอกจากตู้เสบียงที่เป็นเอกลักษณ์ของรถไฟแล้ว การเดินทางด้วยรถไฟยังมีเอกลักษณ์เรื่องของกินตามรายทางสถานีต่างๆ ที่มีให้เลือกชิมทั้งคาวหวาน ลิ้มรสกันได้ตั้งแต่เช้าจนค่ำ ในทุกเส้นทางไม่ว่าจะขึ้นเหนือล่องใต้ ไปอีสาน ตะวันออก หรือตะวันตก ทั้งของกินทั่วไปและเฉพาะท้องถิ่น เช่น ข้าวเหนียว ไก่ย่าง เนื้อทอด หมูทอด แถวสระบุรี ลพบุรี พอขึ้นเหนือก็มีข้าวนึ่งแคบหมู ไส้อั่ว หรือรถด่วนทอดกรอบ สายตะวันออกก็มีกบไชโยที่โดดเด่น ในเส้นทางสายน้ำตกมีข้าวแกงกระทงขนมตาล ขนมหม้อแกง และถ้าลงใต้ก็มีข้าวต้ม ก๋วยจั๊บ ไก่ทอดหาดใหญ่ จนถึงอาหารมุสลิมอย่างนาซิตาแม่ที่ปัตตานี เรียกว่าเที่ยวไปกินไป อิ่มได้ตลอดเส้นทางรถไฟจริงๆ

87 นาฬิกาที่หัวลำโพง

จุดเด่นของสถานีกรุงเทพอีกอย่างคือนาฬิกาบอกเวลาที่อายุเก่าแก่เท่ากับตัวอาคารสถานี ติดตั้งอยู่กึ่งกลางยอดโดมสถานี นาฬิกาเรือนนี้สั่งทำเป็นพิเศษ มีเส้นผ่าศูนย์กลาง 160 เซนติเมตร ควบคุมด้วยไฟฟ้าระบบ ดี.ซี. จากห้องชุมสายโทรศัพท์กรุงเทพ

88 โรงแรมรถไฟ

โรงแรมของกรมรถไฟที่คนรู้จักมากที่สุดแห่งหนึ่งคือ "โรงแรมรถไฟหัวหิน" สร้างในสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 (พ.ศ. 2466) ถือเป็นโรงแรมหรูหราที่สุดในยุคนั้น ลักษณะสถาปัตยกรรมเป็นแบบโคโลเนียล ปัจจุบันได้รับการปรับปรุงและเปิดให้บริการในชื่อ "โรงแรมเซ็นทาร่าแกรนด์บีชรีสอร์ทแอนด์วิลล่าหัวหิน" นอกจากนี้ กรมรถไฟยังสร้างโรงแรมขึ้นในอีกหลายจังหวัดคือ เชียงใหม่ หาดใหญ่ และอุตรดิตถ์ รวมถึงโรงแรมที่ให้เอกชนและส่วนราชการเช่าที่ลำปาง สงขลา และอรัญประเทศ



89 โฮเต็ลราชธานี

เมื่อกิจการรถไฟเจริญก้าวหน้าอย่างต่อเนื่อง กรมรถไฟจึงเห็นว่า สถานีกรุงเทพควรมีโรงแรมชั้นหนึ่งด้วย แม้ตอนนั้นกรมรถไฟมีโรงแรมชั้นหนึ่งในกรุงเทพฯ แล้วคือ "วังพญาไท" ที่เปิดให้บริการตั้งแต่ พ.ศ. 2468 เมื่อสร้างโรงแรมภายในสถานีกรุงเทพเสร็จก็ตั้งชื่อว่า "โฮเต็ลราชธานี" เป็นโรงแรมขนาดเล็ก จำนวน 10 ห้อง แต่ทันสมัยมาก ห้องอาบน้ำมีทั้งน้ำร้อนและเย็น มีพัดลมและเครื่องใช้ไฟฟ้าอำนวยความสะดวกอย่างดี โดยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 เสด็จฯ ทรงเปิดเมื่อ 24 มกราคม พ.ศ. 2470

90 โรงพยาบาลบุรฉัตรไชยากร

ตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามกับโรงงานมักกะสัน เดิมชื่อ "โรงพยาบาลรถไฟ" เปิดดำเนินการเมื่อ พ.ศ. 2495 ต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็น "โรงพยาบาลบุรฉัตรไชยากร" ตามพระนามของพลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน โรงพยาบาลแห่งนี้เป็นสวัสดิการที่การรถไฟฯ มอบให้กับพนักงานทุกคน ในการดูแลสุขภาพร่างกายเพื่อให้คนรถไฟสามารถทำงานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และเปิดให้บริการแก่ประชาชนทั่วไป โดยในปัจจุบันมีอุปกรณ์ทางการแพทย์ที่ทันสมัย และมีฝีมือไม่แพ้โรงพยาบาลเอกชนทั่วไปเลย

91 วิวัฒนาการตั๋วรถไฟ

ตั๋วรถไฟไทยที่ใช้กันในอดีตเป็น "ตั๋วหนา" ลักษณะเหมือนแผ่นการ์ดเล็กๆ หนา 0.6 – 0.8 เซนติเมตร คาดว่ามีต้นแบบมาจากเยอรมนี ด้านหน้าตั๋วทุกใบพิมพ์เลขที่ตั๋ว สถานีต้นทาง สถานีปลายทาง และราคา แบ่งสีตามประเภทและชนิดการใช้งาน เช่น ชั้นที่ 1 ใช้ตั๋วหนาสีเหลือง ชั้นที่ 3 ใช้ตั๋วหนาสีส้ม เป็นต้น ในปี พ.ศ. 2535 การรถไฟฯ เริ่มเปลี่ยนรูปแบบตั๋วมาเป็นตั๋วชนิดบาง พิมพ์ด้วยระบบคอมพิวเตอร์ ระยะแรกใช้ควบคู่กับตั๋วหนาจนทุกสถานีมีระบบออกตั๋วด้วยคอมพิวเตอร์แล้วจึงยกเลิกตั๋วหนาไปในที่สุด

92 ที่มาของคำว่า "ตีตั๋ว"

ในสมัยก่อน เราใช้ตั๋วรถไฟแบบหนาที่พิมพ์ชื่อสถานีและราคาไว้บนตั๋ว แต่ยังไม่ได้ระบุวันที่เดินทาง เวลาขายเจ้าหน้าที่จึงต้องนำตั๋วมาเข้าเครื่อง Stamp เพื่อตีตราวันที่เดินทางลงไป เจ้าเครื่อง Stamp นี้มีลักษณะเป็นแท่งเหล็ก ด้านบนสามารถเลื่อนหมุนวันที่ได้ ส่วนด้านล่างเป็นพิมพ์ประทับหมึกสีแดงลงบนตั๋ว เวลาใช้งานต้องโยกเครื่องนี้ออกจากตัว สอดตั๋วลงไปที่ตัวพิมพ์ เครื่องจะตีกลับมาประทับวันที่และขบวนรถบนตั๋วดัง “ปั๊ง” เป็นที่มาของคำว่า "ตีตั๋ว" ทุกวันนี้ไม่ว่าซื้อตั๋วแบบไหน คนไทยก็ยังติดปากเรียกว่าตีตั๋วอยู่เสมอ

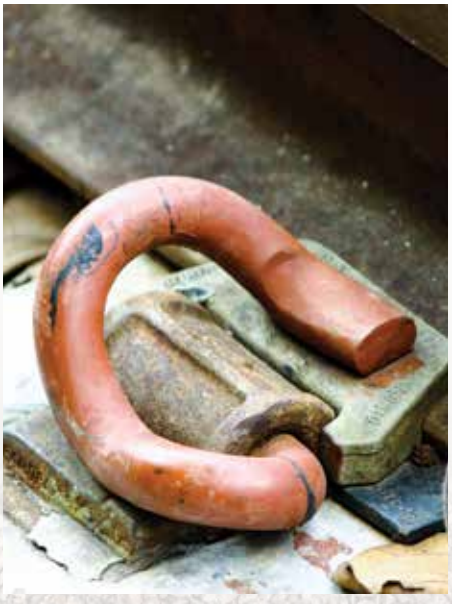
93 e-TSRT

การรถไฟฯ มีพัฒนาบริการด้านการออกตั๋วอย่างต่อเนื่อง โดยเปิดให้จองและซื้อตั๋วที่สถานีรถไฟทุกแห่ง ที่ตัวแทนจำหน่าย หรือสายด่วน 1690 ตลอด 24 ชั่วโมง จนในวันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2560 ได้เปิดบริการจองตั๋ว - ซื้อตั๋วรถไฟผ่านทางอินเทอร์เน็ต ด้วยระบบ E-Ticket (e-TSRT) ที่ www.thairailwayticket.com ให้ผู้โดยสารซื้อตั๋วได้ตลอด 24 ชั่วโมง และสามารถชำระค่าโดยสารผ่านบัตรเครดิตและบัตรเดบิต โดยสามารถจองตั๋วล่วงหน้าได้ไม่เกิน 60 วัน จนถึงก่อนขบวนรถออก 2 ชั่วโมง สำรองที่นั่งได้สูงสุด 4 ที่นั่งต่อการทำรายการ 1 ครั้ง

94 ไม้หมอน

หมอนรองราง (Sleeper หรือ Tie) เป็นอุปกรณ์ใช้ยึดจับรางรถไฟให้อยู่กับที่ ช่วยให้ขอบรางทั้งสองเส้นมีระยะที่เท่ากัน และช่วยถ่ายเทน้ำหนักลงสู่หินหรือวัสดุรองราง นิยมทำจากไม้เนื้อแข็ง คอนกรีตอัดแรง หรือเหล็ก (สำหรับใช้บนสะพานเหล็กโดยเฉพาะ)

หมอนรองรางนับจากอดีตทำจากไม้ คนจึงเรียกว่า "ไม้หมอน" แต่ปัจจุบันมีการใช้หมอนคอนกรีตมากขึ้น เพราะไม้เป็นทรัพยากรที่มีคุณค่า ราคาแพง อีกทั้งคอนกรีตทนทาน ไม่ผุง่ายเหมือนไม้ สามารถรองรับความเร็วของขบวนรถได้มากกว่า ในปี พ.ศ. 2558 การรถไฟฯ ได้ปรับปรุงราง เปลี่ยนหมอนไม้เป็นหมอนคอนกรีตทั้งหมด รวมทั้งเปลี่ยนรางขนาด 80 ปอนด์เป็น 100 ปอนด์ เพื่อเพิ่มความแข็งแรงและความปลอดภัย ถึงแม้ว่าจะเปลี่ยนเป็นหมอนคอนกรีตแล้ว คนไทยก็ยังติดปากเรียกว่า "ไม้หมอน" อยู่ดี



95 หินโรยทาง

ทำไมรางรถไฟต้องมีหินโรยอยู่ตามราง? นั่นเป็นเพราะหินเหล่านี้เป็นวัสดุรองรับทาง ซึ่งคอยรับน้ำหนักจากหมอนรองราง ขณะรถไฟแล่นผ่าน น้ำหนักจะกดลงบนรางและหมอนรองราง แล้วจึงถ่ายน้ำหนักลงสู่หินโรยทาง หินเหล่านี้ถูกส่งมาจากโรงโม่หิน โดยคัดเลือกให้ได้ขนาดตามมาตรฐานที่กำหนด ส่วนใหญ่ใช้หินแกรนิต เพราะไม่แตกป่นง่าย ประโยชน์ของหินโรยทางยังช่วยในการระบายน้ำเวลาฝนตกอีกด้วย

96 เครื่องยึดเหนี่ยวราง

เมื่อครั้งที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จฯ ประกอบพระราชพิธีเปิดการเดินรถไฟสายปฐมฤกษ์ เมื่อวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 พระองค์ทรง "ตอกหมุดตรึงราง" เป็นเครื่องหมายสำคัญในการเริ่มต้นกิจการรถไฟไทย หมุดตรึงรางนี้มีชื่ออย่างเป็นทางการว่า "เครื่องยึดเหนี่ยวราง (Fastening) ใช้สำหรับตรึงรางให้ติดกับหมอนรองราง เพื่อให้ได้ระยะระหว่างราง หรือขนาดทางตามที่ต้องการ โดยนิยมใช้ตะปูรางหรือสลักเกลียวปล่อยสำหรับหมอนไม้ ส่วนหมอนคอนกรีตจะใช้เป็นแบบสปริงหมอนคอนกรีต

97 หางปลา

เสาสูงประมาณ 8 - 10 เมตร ตั้งอยู่ริมทางรถไฟ มีแขนของสัญญาณสีแดง/ขาว หรือหากเป็นเสาสัญญาณเตือนจะมีสีเหลือง/ดำ นี่คือ “เสาสัญญาณหางปลา” ใช้เพื่อเป็นสัญญาณห้ามหรืออนุญาตในการเดินรถแก่พนักงานขับรถ โดยท่าห้าม หางปลาจะขนานกับพื้นดิน ส่วนท่าอนุญาต หางปลาจะยกขึ้น 45 องศา ปัจจุบัน หางปลายังมีใช้อยู่ในหลายประเทศทั้งในเอเชียและยุโรป

98 ป้าย ว กับสัญญาณหวีด

ป้ายรูปตัว ว เรียกว่าป้ายหวีดรถจักร ตั้งอยู่ริมทางรถไฟ มีไว้เพื่อกำหนดให้พนักงานขับรถไฟต้องให้สัญญาณหวีด เป็นการให้สัญญาณว่ารถไฟมาแล้ว

99 ป้ายเตือน

ถนนที่ตัดผ่านรางรถไฟจะมีป้ายเตือนหรือไฟสัญญาณเตือน เพื่อบอกให้ผู้ขับขี่รถยนต์หรือคนเดินเท้าหยุดมองทางซ้ายขวาก่อนจะข้ามผ่านรางรถไฟ ซึ่งเป็นการป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นเพราะรถไฟวิ่งเร็วและไม่สามารถเบรกได้ทันที

100 จุดตัดเสมอระดับทางรถไฟ - รถยนต์

จุดตัดเสมอระดับ หมายถึง ส่วนของทางรถไฟที่ตัดผ่านถนนในแนวเสมอระดับ โดยไม่ยกระดับเป็นสะพาน หรือลดระดับเป็นทางลอด ซึ่งต้องมีสัญญาณเตือนหยุดการจราจรทางถนน และอาจมีเครื่องกั้น นอกจากนี้ ยังมี “จุดตัดทางรถไฟแบบต่างระดับ” ตัดผ่านทางรถไฟที่แยกการสัญจรของรถยนต์และขบวนรถไฟออกจากกัน ทั้งแบบสะพานข้ามและทางลอดใต้ทางรถไฟ “จุดตัดทางรถไฟแบบมีเครื่องกั้น” ติดตั้งเครื่องกั้นเพิ่มเติมจากการควบคุมด้วยเครื่องหมายจราจร “จุดตัดทางรถไฟแบบมีไฟเตือน” ติดตั้งสัญญาณเตือน ทั้งป้ายจราจร สัญญาณไฟวาบ และสัญญาณเสียง แต่ไม่มีคานกั้น “จุดตัดทางรถไฟแบบควบคุมด้วยเครื่องหมายจราจร” ทั้งป้ายจราจรและเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง เหมาะกับทางตัดผ่านบนทางหลวงหรือถนนนอกเมืองที่ห่างจากชุมชน และ “ทางลักผ่าน” เป็นทางเข้า-ออกประจำของเอกชนหรือผู้อยู่อาศัยบริเวณนั้นๆ มักไม่มีการควบคุมด้านความปลอดภัย

101 สถานีกับที่หยุดรถและป้ายหยุดรถ ความหมายที่ไม่เหมือนกัน

สถานีรถไฟ คือ จุดที่กำหนดให้รถไฟหยุดเพื่อปฏิบัติการเกี่ยวกับการโดยสารและขนส่งสินค้า โดยมีเจ้าหน้าที่ตัวอาคาร เครื่องขอทางสะดวก ระบบอาณัติสัญญาณ และที่จำหน่ายตั๋ว หากสถานีใดมีผู้ใช้บริการน้อยลงก็สามารถปรับให้เป็นที่หยุดรถได้ หรือหากที่หยุดรถนั้นมีผู้ใช้บริการมากขึ้นก็สามารถปรับเป็นสถานีได้เช่นกัน และหากมีชุมชนที่มีผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมากร้องขอความต้องการให้การรถไฟฯ หยุดรับ - ส่ง การรถไฟฯ ก็จะพิจารณาความเหมาะสมเพิ่มป้ายหยุดรถเพื่อให้บริการแก่ประชาชนได้ เช่น ป้ายหยุดรถยมราช ป้ายหยุดรถนิคมรถไฟ กม. 11 เป็นต้น

102 ลูกแก้วดับเพลิง

อุปกรณ์ดับเพลิงชนิดหนึ่ง นิยมใช้กันแพร่หลายในยุคหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 การรถไฟฯ ได้สั่งมาติดตั้งตามจุดต่างๆ ของอาคารที่ทำการ เพื่อเป็นอุปกรณ์ในการดับไฟจากเหตุเพลิงไหม้ เพราะการทำงานของลูกแก้วดับเพลิงนั้นจะตรวจจับความร้อน หากมีเหตุเพลิงไหม้ ลูกแก้วจะแตกกระจายและปล่อยสารคาร์บอนเตตระคลอไรด์ออกมาดับไฟ ปัจจุบันยังหาชมได้ตามห้องทำงานในตึกบัญชาการ การรถไฟฯ

103 ความหมายที่แท้จริงของโบกี้

คำว่า “โบกี้” ไม่ได้หมายถึงตัวรถ หรือตู้รถไฟทั้งคัน แต่หมายถึงอุปกรณ์ส่วนล่าง ซึ่งมีหน้าที่รองรับน้ำหนักตัวรถเอาไว้ ซึ่งในอดีตการรถไฟฯ มีรถโดยสารรองรับเฉพาะรถ 4 ล้อเท่านั้น ต่อมามีการสร้างตัวรถให้มีความยาวมากขึ้น เพื่อให้สามารถเพิ่มความจุของผู้โดยสารและสินค้าได้มากขึ้น ซึ่งรถโดยสารจำนวน 4 ล้อ ไม่สามารถรองรับน้ำหนักที่เพิ่มขึ้นได้ จึงมีอุปกรณ์ส่วนล่างเรียกว่า “โบกี้” หรือที่เรียกว่า “แคร่” มาใช้รับน้ำหนักตัวรถที่เพิ่มมากขึ้น โดยใน 1 โบกี้ ประกอบด้วย ล้อเพลา จำนวน 2 ชุด 4 ล้อ และในรถ 1 คัน จะใช้โบกี้รองรับน้ำหนัก จำนวน 2 โบกี้ หรือเท่ากับรถ 1 คัน มี 8 ล้อ

104 ห่วงตราทางสะดวก

อีกหนึ่งเครื่องหมายความปลอดภัยที่ใช้ในการเดินรถไฟ เป็นอุปกรณ์ที่บรรจุแผ่นตราทางสะดวก หรือลูกตราทางสะดวก ซึ่งเปรียบเสมือนเป็นใบอนุญาตส่งให้รถไฟแต่ละขบวนสามารถเดินรถจากสถานีหนึ่งไปยังอีกสถานีหนึ่งได้ เมื่อรถไฟต้องการแล่นไปสู่สถานีหน้า นายสถานีที่รถออกจะสอบถามไปยังสถานีถัดไปว่า มีขบวนรถหรือสิ่งกีดขวางหรือไม่ ถ้าไม่มี นายสถานีแรกจะกดสัญญาณที่เครื่องตราทางสะดวก เพื่อนำ "แผ่นตราทางสะดวก" หรือ "ลูกตราทางสะดวก" ออกมาแล้วใส่ในกระเป๋าปลายห่วงตราทางสะดวก จากนั้นนำห่วงไปแขวนบนเสา เมื่อรถไฟแล่นผ่าน พนักงานขับรถจะคว้าห่วงที่คล้องอยู่แล้วนำไปแขวนที่เสาในสถานีถัดไป นับเป็นวิธีการเรียบง่าย แต่สามารถจัดการระบบการเดินรถไฟได้อย่างมีประสิทธิภาพ

105 ระฆังรถไฟ

อุปกรณ์เกี่ยวข้องกับการเดินรถที่มีความสำคัญควบคู่กับสถานีมาตั้งแต่โบราณ เป็นเครื่องบอกสัญญาณให้ผู้เกี่ยวข้องหรือผู้โดยสารรู้ว่า ควรทำอะไรในตอนนี้ เช่น

- ตี 1 ครั้ง หมายถึง มีขบวนรถโดยสารขอทางมา การขอทางคือ ขบวนรถโดยสารกำลังจะเข้าสถานีข้างเคียง และกำลังจะมาสู่สถานีที่มีการตีระฆัง
- ตี 2 ครั้ง หมายถึง อีกประมาณ 3 นาที จะปล่อยขบวนรถโดยสารออกจากสถานีนี้
- ตี 3 ครั้ง หมายถึง ปล่อยขบวนรถโดยสารออกจากสถานี
- ตี 4 ครั้ง หมายถึง ขบวนรถเที่ยวล่อง ออกจากสถานีข้างเคียงมาแล้ว
- ตี 5 ครั้ง หมายถึง ขบวนรถเที่ยวขึ้น ออกจากสถานีข้างเคียงมาแล้ว

การตีระฆัง นับเป็นการแจ้งเตือนเพื่อเตรียมความพร้อม และเพื่อความปลอดภัยในการเดินรถอีกทางหนึ่งที่เราไม่ควรลืม

106 รถตู้ปลา

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2488 ที่เปิดเดินรถสายปากคลองสาน – มหาชัย และขยายเส้นทางสายบ้านแหลม – แม่กลอง รถตู้ปลาเป็นที่คุ้นตาของคนในสมัยนั้น เพราะใช้ขนส่งอาหารทะเลสดจากแม่กลองสู่พระนคร ต่อมาระบบขนส่งสะดวกรวดเร็วมากขึ้น รถตู้ปลาจึงถูกเลือนหายไปตามกาลเวลา ปัจจุบันเหลือเป็นอนุสรณ์อยู่เพียงตู้เดียว โดยถูกปรับปรุงเป็นห้องรับแขกผู้ใหญ่ จอดอยู่ ณ โรงซ่อมรถดีเซลราง จ. สมุทรสาคร

107 เก้าอี้ชานชาลา

เก้าอี้ที่มีเอกลักษณ์พิเศษ สร้างจากไม้เนื้อแข็ง รูปทรงคล้ายหมวกปีกถูกทับจนแบนยาว ส่วนปีกหมวกเป็นที่นั่ง ตัวหมวกเป็นพนักพิง มีโครงสร้างโปร่งเหมือนไม้ระแนงทำให้ระบายอากาศได้ดี แถมยังนั่งได้รอบทุกด้าน ถ้านั่งกันเต็มที่จริงๆ ได้ถึง 10 คนเลยทีเดียว

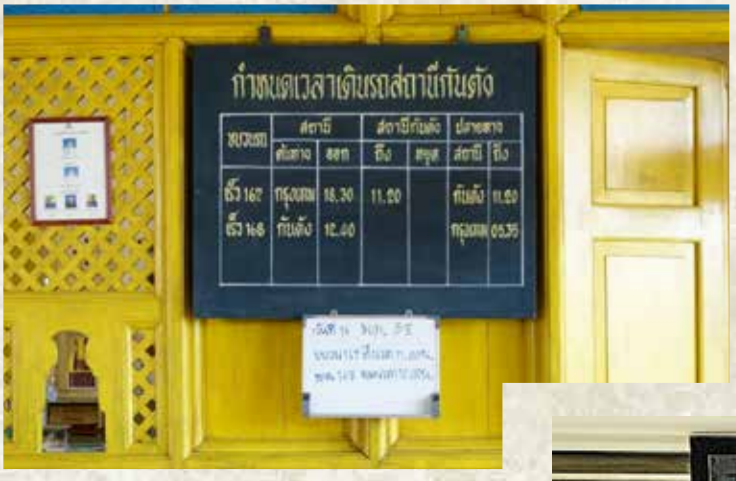
บางคนเรียกตามรูปทรงของเก้าอี้ว่า เก้าอี้รูปไข่ และมีมุกขำๆ ตามมาว่า "เก้าอี้รูปไข่นะ ...ไม่ใช่ลูบไข่"

108 โคมไฟของเครื่องตกราง

เครื่องตกราง คือ อุปกรณ์ที่ใช้ในการจราจรของรถไฟ ติดตั้งในสถานีรถไฟบริเวณทางหลีก หรือทางแยก หรือทางตัน เพื่อห้ามรถไฟเข้าและออกทางนั้นๆ โดยมีโคมไฟของเครื่องตกราง ลักษณะเป็นกล่องสีดำ เจาะช่องแสงไฟในโคม ทั้งสี่ด้านของโคมมีสัญลักษณ์แตกต่างกัน เป็นสัญลักษณ์วงกลมมีขีดตรงกลาง อีกด้านเป็นวงกลมเล็กสองวง มีขาสูงประมาณ 1 เมตร ปกติจะควบคุมเครื่องตกรางที่ “ท่าปกติ” เพื่อเป็นการห้ามรถไฟผ่าน โคมไฟของเครื่องตกรางก็จะหันแสดงท่าห้าม เพื่อให้พนักงานขับรถไฟทราบ และไม่เคลื่อนรถไฟออกไป จะเคลื่อนไปได้ก็ต่อเมื่อเครื่องตกรางนั้นเปิดอนุญาตเท่านั้น

109 อักษรย่อของรถไฟ

การรถไฟฯ เป็นองค์กรที่ใครต่อใครบอกว่ามีอักษรย่อมากที่สุดองค์กรหนึ่ง เพราะมีการกำหนดอักษรย่อทั้งในส่วนตำแหน่งเจ้าหน้าที่ ชื่อสถานี ที่หยุดรถ ชื่อรถโดยสารและรถสินค้า แล้วยังใช้ในการใช้โทรเลข วิทยุโทรเลข และโทรพิมพ์ เช่น พขร. พนักงานขับรถ พรร. พนักงานรักษารถ นสน. นายสถานี อย. สถานีอยุธยา บชส. รถโบกี้ชั้นที่ 3 บนท. รถโบกี้นั่งและนอนชั้นโท (ชั้น 2) บนอ.ป. รถโบกี้นั่งและนอนปรับอากาศชั้นเอก (ชั้น 1) บตญ. รถโบกี้ตู้ใหญ่ บขถ. รถโบกี้ข้างโถง ขต. รถข้างต่ำ เป็นต้น



110 เลขขบวนรถไฟ

รู้หรือไม่ เวลามีประกาศที่สถานีรถไฟโดยเรียกขบวนรถเป็นหมายเลขต่างๆ นั้น มีการกำหนดเลขขบวนรถกันอย่างไร?

คำตอบคือ รถเที่ยวขึ้นกำหนดเป็นขบวนเลขคี่ ส่วนเที่ยวล่องกำหนดเป็นขบวนเลขคู่ แล้วเวลาขานหมายเลขก็มีลักษณะพิเศษ ถ้าเป็นเลขสามตัวเรียงกันจะขานเลขทีละตัว เช่น 173 เรียกขบวนรถหนึ่ง เจ็ด สาม แต่ถ้าเป็นเลขสองตัว เช่น 34 เรียกขบวนรถสามสิบสี่

111 ตะแล็บแก๊ปมาแล้ว

เวลาขึ้นรถไฟเราจะได้ยินเสียงหนึ่งที่คุ้นหูมาตั้งแต่อดีต เสียง “แก๊ปๆๆ” ที่ดังขึ้นก่อนการปรากฏตัวของเจ้าหน้าที่ตรวจตั๋ว จนเป็นที่มาของประโยคติดปากชาวบ้านว่า “ตะแล็บแก๊ปมาแล้ว” ความจริงแล้วเป็นเสียงจากคีมตัดตั๋ว อุปกรณ์ที่ทำจากโลหะ ปากคีมเป็นรูปตัว U หรือตัว M เมื่อพนักงานตรวจและตัดตั๋วให้เป็นรอยขาดแล้วก็แสดงว่าผ่านการตรวจตั๋วแล้ว

ตะแล็บแก๊ป ยังเป็นคำแผลงมาจาก Telegraph หรือโทรเลขด้วย เพราะการส่งโทรเลขต้องกดเคาะสัญญาณสั้นๆ ยาวๆ เกิดเสียงคล้ายกับเสียงกระทบกันของคีมตัดตั๋วรถไฟนั่นเอง

112 หอสัญญาณ

เป็นสถานที่ซึ่งมีพนักงานอยู่ประจำ เพื่อขอและให้ทางสะดวกแก่ขบวนรถหรือเครื่องสัญญาณเกี่ยวกับการเดินรถ หอสัญญาณมีอยู่เฉพาะในสถานีใหญ่ๆ เท่านั้น โดยมีแผงสัญญาณที่มีปุ่มควบคุมต่างๆ สำหรับการควบคุมการจราจรทางรถไฟทั้งหมด

113 อุปกรณ์ขับรถไฟ

การขับรถไฟนั้นมีอุปกรณ์สำคัญอยู่ 3 อย่าง คือ กุญแจลม ต้องใส่ตลอดเวลาขับเคลื่อนรถจักร เพราะเป็นตัวควบคุมระบบลม คันกลับอาการ หรือคันกลับเกียร์ สำหรับเดินหน้าถอยหลัง และห่วงปราศภัย ใช้ร้อยระหว่างรอยต่อหัวรถจักรกับตู้รถโดยสาร เพื่อเพิ่มความปลอดภัย ไม่ให้คนมายกขอพ่วงระหว่างรถจักรกับตู้รถโดยสาร

114 Dead Man Control

อุปกรณ์เพิ่มความปลอดภัยอีกชนิดหนึ่งในการขับรถไฟ ติดตั้งอยู่ในตำแหน่งเท้าของพนักงานขับรถ มีวิธีทำงานโดยพนักงานขับรถต้องเหยียบและขยับเท้าตลอดเวลา ถ้าเผลอหลับไปแล้วเท้าไม่ขยับ อุปกรณ์จะส่งสัญญาณเตือนครั้งแรกเป็นเสียงกริ่ง ถ้าไม่ตอบสนองอีกจะส่งสัญญาณครั้งที่สองเป็นเสียงหวีด แต่ถ้ายังไม่ตอบสนองอีกก็จะสั่งการให้รถไฟเบรกโดยอัตโนมัติ

115 สับราง

อุปกรณ์ที่สับเปลี่ยนให้รถไฟวิ่งไปทางรางไหน เรียกว่า “ประแจ” เวลาสับรางในแต่ละครั้ง พนักงานประจำสถานีต้องเดินไปที่ประแจแล้วทำการสับราง แต่สถานีใหญ่ๆ ที่มีประแจให้สับจำนวนมาก จะสับรางผ่านคันโยกในตัวอาคารที่ทำการ ระบบลวดสลิงจะดึงให้ตัวประแจเคลื่อนที่ ปัจจุบันการสับรางรถไฟใช้ทั้งระบบลวดสลิงและคอมพิวเตอร์ เป็นระบบไฟฟ้าสั่งให้รางรถไฟเคลื่อนตัวสับรางโดยอัตโนมัติ

116 แสตมป์ชุดที่ระลึกครบรอบ 80 ปี การรถไฟแห่งประเทศไทย

ในวาระครบรอบ 80 ปี การรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมกับการสื่อสารแห่งประเทศไทย จัดทำแสตมป์ชุดที่ระลึกออกจำหน่ายวันแรก 26 มีนาคม พ.ศ. 2520 เป็นภาพรถจักรดีเซลไฟฟ้า Alsthom หมายเลข 4101 รถจักรดีเซลไฟฟ้า Davenport หมายเลข 577 รถจักรไอน้ำ Pacific หมายเลข 825 และรถจักรไอน้ำ George Egestoff หมายเลข 215

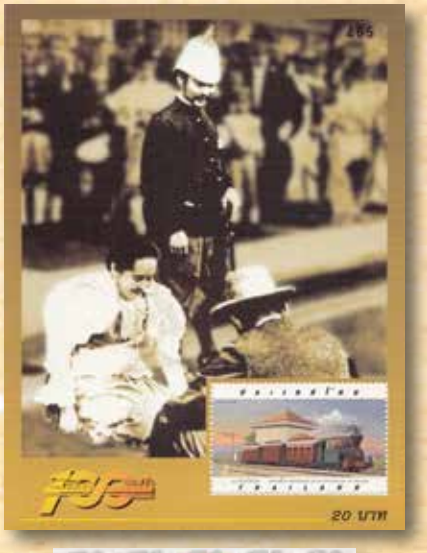
117 แสตมป์ชุดรถไฟ

จัดทำโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมกับการสื่อสารแห่งประเทศไทย นำออกจำหน่ายวันแรก 29 ธันวาคม พ.ศ. 2533 เป็นภาพรถจักรไอน้ำรุ่นต่างๆ ที่เคยนำมาใช้ในอดีต ประกอบด้วย รถจักรไอน้ำ “รถไฟสายแม่กลอง” หมายเลข 6 รถจักรไอน้ำ “สูงเนิน” หมายเลข 32 รถจักรไอน้ำ “ซี 56” หมายเลข 715 และรถจักรไอน้ำ “มิกาโด” หมายเลข 953

118 แสตมป์ที่ระลึก 100 ปี สถานีกรุงเทพ

“สถานีกรุงเทพ” หรือที่เรียกกันติดปากว่า “สถานีหัวลำโพง” เป็นสถานีรถไฟที่สวยงามและยิ่งใหญ่ มีความเก่าแก่ อยู่คู่กับประเทศไทยมายาวนาน นับแต่เริ่มสร้างและเปิดใช้งานจริงเมื่อวันที่ 25 มิถุนายน พ.ศ. 2459 เพราะเป็นสถานีต้นทางนำพาความเจริญให้สยามประเทศ เป็นศูนย์กลางการคมนาคมที่เชื่อมหัวเมืองต่างๆ กับเมืองหลวง ทำให้การขนส่งสินค้าและการเดินทางของผู้คนสะดวกรวดเร็วขึ้น

สถานีกรุงเทพ ครบรอบ 100 ปี ในวันที่ 25 มิถุนายน พ.ศ. 2559 การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ร่วมกับ บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด ผลิตแสตมป์ที่ระลึก “100 ปี สถานีกรุงเทพ” แสดงถึงห้วงเวลาสำคัญตั้งแต่ยุคสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 จนปัจจุบัน

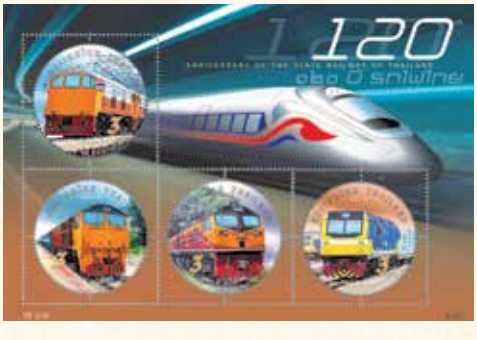


119 ตราไปรษณียากร ที่ระลึก 100 ปี รถไฟไทย

จัดทำโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมกับการสื่อสารแห่งประเทศไทย นำออกจำหน่ายวันแรกจำหน่าย 26 มีนาคม พ.ศ. 2540 เพื่อเป็นที่ระลึกในโอกาสครบรอบ 100 ปี รถไฟไทย และน้อมรำลึกถึงพระมหากรุณาธิคุณของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ที่ทรงพระราชทานกำเนิดกิจการรถไฟไทย โดยวันที่ 26 มีนาคม 2439 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จฯ พร้อมด้วยสมเด็จพระบรมราชินีนาถ ทรงประกอบพระราชพิธีเปิดการเดินรถไฟหลวงเป็นปฐมฤกษ์ จากกรุงเทพ - พระนครศรีอยุธยา แสตมป์ออกแบบเป็นภาพรถไอน้ำ โฟร์ วีลเลอร์ (ดับส์) ที่ใช้ในรัชกาลที่ 5 รถจักรไอน้ำ “การัตต์” รถจักรดีเซลการกล ซุลเซอร์ และรถจักรดีเซลไฟฟ้า “ฮิตาชิ”

120 แสตมป์ที่ระลึก 120 ปี การรถไฟแห่งประเทศไทย

ในโอกาสที่การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินกิจการมาครบรอบ 120 ปี จึงได้ร่วมกับ บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด จัดทำแสตมป์ที่ระลึก 2 ชุด คือ ชุด “หัวรถจักรดีเซลราง และรถไฟฟ้าสายสีแดง” กับชุด “17 โปสเตอร์เตือนภัย” ของการรถไฟยุค 2508 โดยนำออกจำหน่ายวันแรกจำหน่าย 26 มีนาคม พ.ศ. 2560



เจ้าของ	การรถไฟแห่งประเทศไทย
ที่ปรึกษา	นางสาวเจษฎาพร ยุทธนวิบูลย์ชัย
บรรณาธิการบริหาร	นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์
กองบรรณาธิการ	บริษัท คอร์แอนด์พีค จำกัด
ฝ่ายประสานงาน	นางศุภมาศ ปลื้มกุศล นางอาภาพันธุ์ สวัสดี
ฝ่ายภาพ	บริษัท คอร์แอนด์พีค จำกัด กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว กองประชาสัมพันธ์
ฝ่ายจัดส่ง	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว หมวดสัมภาระ สถานีกรุงเทพ
ฝ่ายสมาชิก	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว การรถไฟแห่งประเทศไทย เลขที่ 1 แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทรศัพท์ 0 2220 4271
ออกแบบและผลิต	บริษัท คอร์แอนด์พีค จำกัด 27 ซอยเจริญนคร 14 ถนนเจริญนคร แขวงคลองต้นไทร เขตคลองสาน กรุงเทพฯ 10600 โทรศัพท์ 0 2861 0674 โทรสาร 0 2861 0675

คณะกรรมการและคณะผู้บริหาร การรถไฟแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการ

นายวรวิทย์ จำปีรัตน์	ประธานกรรมการ
นางสาวชุณหจิต สังข์ใหม่	กรรมการ
นายบวร วงศ์สินอุดม	กรรมการ
นายปิติ ตัณฑเกษม	กรรมการ
พลเรือเอก ทวีชัย บุญอนันต์	กรรมการ
นาวาอากาศเอก ธนากร พีระพันธุ์	กรรมการ
นางอัญชลี เด็งประทีป	กรรมการ
นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์	กรรมการ
นายอำนวย ปรีมนวงศ์	กรรมการ

คณะผู้บริหาร

นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์	รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นางสิริมา หิรัญเจริญเวช	รองผู้ว่าการกลุ่มยุทธศาสตร์
นายเอก สิทธิเวคิน	รองผู้ว่าการกลุ่มอำนวยการ
นายประเสริฐ อัตตะนันทน์	รองผู้ว่าการกลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน
นายจเร รุ่งฐานีย	รองผู้ว่าการกลุ่มบริหารรถไฟฟ้า
นายทนงศักดิ์ พงษ์ประเสริฐ	รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ
นายคำนวน ทองนาค	รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน
นายวรวุฒิ มาลา	รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน
นางสาวเจษฎาพร ยุทธนวิบูลย์ชัย	ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านบริหาร
นายจุลพงษ์ จุฬานนท์	ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ
นางลัดดา ละออกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี
นายวัชรชาญ สิริสุวรรณทัศน์	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล
นายไพบูลย์ สุจิรังกุล	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา
นายสิทธิชัย บุญเสริมสุข	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม
นายอวิรุทธ์ ทองเนตร	ผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ
นายนริศ ดั้งระดมสิน	ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน
นายวรพจน์ เทียบรัตน์	ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
นายฐากูร อินทรชม	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพย์สิน
นายศิริพงศ์ พฤทธิพันธุ์	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน
นายสุชีพ สุขสว่าง	วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
นายอารยะ ปิณฑะดิษ	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ
นางสาวโมฬีมาศ ฉัตราคม	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร
นายสุจิตต์ เชาว์ศิริกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า
นายพีระเดช หนูขวัญ	ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
รอการแต่งตั้ง	หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา
นายบุญเลิศ ตันติวิญญูพงศ์	หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า
พญ.ไพฑูรย์ โพธิ์ทองคำพันธุ์	หัวหน้าสำนักงานแพทย์
นางสาวมณฑกาญจน์ ศรีวิลาศ	หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ
นายบุญสม เวียงชัย	หัวหน้าสำนักงานศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟ
นายวานิช ธรรมเจริญ	หัวหน้าสำนักงานบริหารพื้นที่ตลาด
นายวันชัย แผ่นผา	หัวหน้าสำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ
นายมนัฏ มณีจักร	หัวหน้าสำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง
นายสยมภู ฤทธิ์วิรุฬห์	หัวหน้าสำนักงานอาณาบาล
นายปิยบุตร โตวิจารณ์	หัวหน้าสำนักงานจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน
พล.ต.ต.สุรพงษ์ ถนอมจิตร	ผู้บังคับการกองตำรวจรถไฟ
นายธนพล ดำมณี	ผู้ตรวจการ 1
นายราชพัลลภ ชื่นปรีชา	ผู้ตรวจการ 2
นพ.เกรียงศักดิ์ เจริญสุธรรมมาศ	ผู้ตรวจการ 3
นายโอภาส ติรมาศเสถียร	ผู้ตรวจการ 4

การรถไฟแห่งประเทศไทย
เลขที่ 1 แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
www.railway.co.th www.facebook.com/pr.railway
Call Center: 1690