



วารสารรถไฟสัมพันธ์

เอกสารเผยแพร่เพื่อการประชาสัมพันธ์

ฉบับที่ 3 : ปี 2564





บทบรรณาธิการ

นับแต่วันอันเป็นปฐมฤกษ์ของการเปิดเดินรถไฟหลวงในแผ่นดินไทยเป็นครั้งแรก เมื่อพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 เสด็จพระราชดำเนินทรงเปิดการเดินรถไฟเป็นปฐมฤกษ์ จากกรุงเทพฯ ไปยังจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เมื่อวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 และถือเป็นวันกำเนิดกิจการรถไฟของประเทศไทยสืบมาจนถึงปัจจุบัน

สิ่งสำคัญควบคู่กับกิจการตลอดมา และมีบทบาทเกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิดกับประชาชนผู้ใช้บริการ จนถือเป็นเอกลักษณ์ของกิจการรถไฟด้วยนั้น ก็คือ บรรดารถจักรและรถฟ่วงต่างๆ จากรถจักรคันแรกที่กรมรถไฟหลวงได้นำมาใช้งาน ล้วนมีวิวัฒนาการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ตามความเจริญทางเทคโนโลยีที่นับวันจะก้าวหน้าต่อไปอย่างไม่หยุดยั้ง การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวจึงเป็นส่วนหนึ่งของประวัติศาสตร์ที่ควรจารึกไว้ เพื่อเป็นอนุสรณ์แก่ชนรุ่นหลังได้มีโอกาสศึกษา

"วารสารรถไฟสัมพันธ์" ฉบับนี้ จึงขอรวบรวมข้อมูลของรถจักรไอน้ำมานำเสนอแก่ทุกท่าน จะเป็นอีกหนึ่งบันทึกหน้าสำคัญในประวัติศาสตร์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้ประโยชน์ในการศึกษาค้นคว้าของชนรุ่นใหม่ในอนาคต

นายเอกริช ศรีอาระยันพงษ์
บรรณาธิการ

รถจักรประวัติศาสตร์

ในปี พ.ศ. 2504 เป็นต้นมา การรถไฟฯ ได้ริเริ่มโครงการจัดการรถจักรดีเซลเข้ามาทดแทนรถจักรไอน้ำที่มีอยู่ทั้งหมด โดยนายอาชว์ กุญชร ณ อยุธยา รองผู้อำนวยการด้านกิจการเดินรถและขนส่ง ซึ่งในขณะนั้นท่านดำรงตำแหน่งวิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล ได้เล็งเห็นว่ารถจักรไอน้ำทั้งหมดที่ใช้ในกิจการของการรถไฟฯ จะถูกทยอยเลิกใช้และลดจำนวนลงเป็นลำดับ จนในที่สุดก็ไม่มีเหลืออยู่เลยแม้แต่คันเดียว ซึ่งเป็นที่น่าเสียดายว่าอนุชนรุ่นหลังจะไม่มีโอกาสได้เห็นรถจักรไอน้ำ ซึ่งได้เคยรับใช้ประชาชนชาวไทย ด้วยดีตลอดมา สมควรที่จะต้องรวบรวมและเก็บรักษารถจักรไอน้ำที่ดัดบัญชีเลิกใช้การแล้วไว้เป็นประวัติศาสตร์ เพื่อให้คนรุ่นหลัง ได้มีโอกาสพบเห็นและรู้จักรถจักรไอน้ำที่เคยใช้ในกิจการรถไฟของประเทศเรา เป็นแบบใด ขนาดใด มีลักษณะรูปร่างอย่างไรบ้าง ตลอดจนระบบกลไกของรถจักรที่เคยใช้การ โดยได้มีการสั่งให้กองโรงงานมักกะสัน จัดการซ่อมรถจักรไอน้ำที่ดัดบัญชีเลิกใช้การแล้ว รุ่นละ 1 คัน เก็บรวบรวมรักษาไว้ในโรงงานมักกะสัน เพื่อนำไปจัดแสดงในพิพิธภัณฑ์รถไฟต่อไป

ทั้งนี้ เนื่องจากรถจักรไอน้ำที่จะเลิกใช้งานมีเป็นจำนวนมาก พันเอก แสง จุละจาริตต์ ผู้ว่าการรถไฟฯ ในสมัยนั้น ได้พิจารณาเห็นว่านอกจากจำนวนรถจักรไอน้ำที่จะจัดเข้าเก็บรักษาไว้ในพิพิธภัณฑ์รถไฟแล้ว สมควรที่จะคัดเลือกทำการตกแต่งนำไปติดตั้งไว้ตามสถานีรถไฟสำคัญที่รถจักรไอน้ำเคยไปใช้งานในแขวงนั้นๆ ย่านการเดินรถ สวนสาธารณะ และสถานที่อื่นๆ ที่เหมาะสม จึงให้ฝ่ายการช่างกลดำเนินการตกแต่งและทยอยจัดส่งรถจักรไอน้ำประวัติศาสตร์ไปติดตั้งตามสถานีรถไฟสถานที่สำคัญบางแห่ง และบางคันได้มีบริษัทเอกชนได้ติดต่อจัดซื้อไปอนุรักษ์ไว้ โดยปัจจุบันมีดังนี้

กรุงเทพมหานคร

- สถานีกรุงเทพ
- โรงงานมักกะสัน
- สวนวชิรเบญจทัศ (สวนรถไฟ)
- สถานีธนบุรี (โรงพยาบาลศิริราช)
- หอเกียรติภูมิรถไฟสวนจตุจักร

สายตะวันออก

- สถานีภินทรบุรี
- สถานีฉะเชิงเทรา
- สยามคันทรี่คลับ จ.ชลบุรี

สายเหนือ

- สถานีเชียงใหม่
- บ้านสวนรถไฟสี่รอร์ท จ.เชียงใหม่
- สถานีนครลำปาง
- สถานีศิลาอาสน์
- สถานีพิษณุโลก
- สถานีนครสวรรค์
- สถานีลพบุรี
- สถานีชุมทางบ้านภาชี

สายตะวันออกเฉียงเหนือ

- สถานีอุบลราชธานี
- สถานีนครราชสีมา
- ออราฟาร์ม จ.ขอนแก่น

สายใต้

- สถานีสุโขทัย
- สถานีปัตตานี
- สถานีชุมทางหาดใหญ่
- สถานีชุมทางทุ่งสง
- สถานีชุมพร
- เขาฟ้าชี จ.ระนอง
- อุทยานวิทยาศาสตร์พระจอมเกล้า ณ หว้ากอ จ.ประจวบคีรีขันธ์
- สถานีหัวหิน
- ค่ายภาณุรังษี จ.ราชบุรี
- สถานีกาญจนบุรี
- สะพานแควใหญ่
- น้ำตกไทรโยคน้อย
- หอภาพยนตร์ฯ ศาลายา จ.นครปฐม
- เจษฎาเทคนิคมิวเซียม จ.นครปฐม



The steam locomotives were retired and the SRT selected some of them to display in the museum and installed some of them at important railway stations for a conservative purpose.





”

For more than 124 years, trains are important and have been staying with the SRT to provide the services for such a long time. Trains are developed and changed according to their evolution. The story of trains is recorded in the history which allows people to learn about their technology and evolution.

“

คงไม่มีใครที่ไหนในตอนนี ที่จะมียุ้ยยืนยาวถึง 124 ปี แล้วพอจะเล่าเรื่องราวเกี่ยวกับรถไฟไทยให้พวกเราฟังได้ มีเพียงคำบอกเล่าและการบันทึกข้อมูลที่ถูกถ่ายทอดเรื่องราวทางประวัติศาสตร์อันทรงคุณค่าของพาหนะที่เปรียบเสมือนเส้นเลือดใหญ่ที่ขับเคลื่อนเรื่องราวที่ร้อยเรียงผ่านเมืองน้อยใหญ่จากเหนือจรดใต้เข้าไว้ด้วยกัน

หากอนุชนคนรุ่นหลังจะได้เรียนรู้รากเหง้าของประวัติศาสตร์จากภาพถ่าย หนังสือ สมุดบันทึก นิตยสาร หรือเว็บไซต์ต่างๆ ก็จำเป็นเหลือเกินที่ 'วารสารรถไฟสัมพันธ' จะต้องร่วมบันทึกและทำหน้าที่ถ่ายทอด เรื่องราวของรถจักรและรถต่อพ่วงต่างๆ เพื่อให้ทุกคนได้ทำความรู้จัก รัก ห่วงแหน และอยากมีส่วนร่วมในการพัฒนารถไฟไทยต่อไป เมื่อปี พ.ศ. 2398 สมเด็จพระราชินีนาถวิกตอเรีย แห่งประเทศอังกฤษ ได้โปรดให้เซอร์ จอห์น เบาริง เป็นคณะราชทูตอัญเชิญพระราชสาส์นและเครื่องราชบรรณาการ "รถไฟเล็ก" นำมาถวายแด่พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 เพื่อเป็นเครื่องถวายเป็นพระราชกุศลให้ทรงสถาปนากิจการรถไฟขึ้นในราชอาณาจักรไทยเหมือนอย่างในประเทศอังกฤษบ้าง และปรากฏว่าเป็นที่สนใจในราชสำนักและประชาชนชาวไทยในสมัยนั้นเป็นอย่างยิ่ง

สำหรับรถไฟเล็กนี้ ได้จำลองโดยการย่อส่วนมาจากรถจักรไอน้ำและรถพ่วงโบกี้ ซึ่งเป็นของจริงที่ใช้อยู่ในประเทศอังกฤษในเวลานั้น เป็นหัวรถจักรไอน้ำชนิดมีปล่องสูง และมีรถพ่วงครบขบวน วิ่งบนรางได้เหมือนของจริง โดยรถไฟเล็กดังกล่าวปัจจุบันอยู่ในพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ

ต่อมา ในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 พระองค์ทรงตระหนักถึงความสำคัญของการคมนาคมในด้านการรถไฟ ทรงมีพระราชดำริเห็นว่า

"...การสร้างหนทางรถไฟ เดินไปมาระหว่างหัวเมืองไกล เป็นเหตุให้เกิดความเจริญแก่บ้านเมืองได้เป็นอย่างมาก เพราะรถไฟอาจจะชุกย่นย่อหนทางหัวเมือง ซึ่งอยู่ไกลไปมาถึงกันได้ยาก ให้กลับเป็นหัวเมืองใกล้ ไปมาถึงกันได้สะดวกเร็วพลัน การขนส่งสินค้าไปมาซึ่งเป็นการลำบาก ก็สามารถจะย้าย ขนไปมาถึงกันได้โดยง่าย..."

เป็นการเปิดโอกาสให้อาณาประชาราษฎร์มีทางทำมาหากินกว้างขวางออกไป และเป็นคุณประโยชน์ในการบังคับบัญชา ตรวจตราราชการบำรุงรักษาพระราชอาณาเขตให้ราษฎรอยู่เย็นเป็นสุขได้โดยสะดวก พระองค์จึงทรงมีพระราชดำริสร้างรถไฟตั้งแต่กรุงเทพฯ ถึงเมืองนครราชสีมาเป็นสายแรกก่อน เพื่อรักษาเอกราชของชาติไว้..."

ในปี พ.ศ. 2439 การก่อสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ ถึงนครราชสีมา สำเร็จบางส่วนพอที่จะเปิดการเดินรถได้ ดังนั้น ในวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 จึงเสด็จพระราชดำเนินทรงประกอบพระราชพิธีเปิดการเดินรถไฟหลวงเป็นปฐมฤกษ์จากกรุงเทพฯ ไปยังจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ระยะทาง 71 กิโลเมตร และการรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้ถือเอาวันที่ 26 มีนาคมของทุกปีเป็นวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟสืบมา

ทั้งนี้ กิจการรถไฟหลวง ได้เปิดให้ประชาชนเดินทางไป - มา ระหว่างกรุงเทพฯ และจังหวัดอยุธยา ได้ตั้งแต่วันที่ 28 มีนาคม พ.ศ. 2439 เป็นต้นมา

ตลอดระยะเวลากว่า 124 ปี สิ่งสำคัญที่อยู่เคียงคู่มากับกิจการรถไฟ และทำหน้าที่ให้บริการประชาชนมาอย่างยาวนาน ได้รับการพัฒนาและปรับเปลี่ยนให้มีวิวัฒนาการตลอดจนการใช้งานเหมาะสมกับยุคสมัย นั่นก็คือ ขบวนรถจักรและรถพ่วงต่างๆ แน่นนอนว่า การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวควรได้รับการบันทึกเรื่องราว เพื่อเป็นประวัติศาสตร์ให้ทราบถึงเทคโนโลยี และยังเป็นอนุสรณ์ให้ได้ศึกษาต่อไป



รถจักรไอน้ำ



Sรถจักรไอน้ำที่ยังขับเคลื่อนโลดแล่น ส่งเสียงป๊น ป๊น ฉีกฉีก ให้เราจะได้เห็นกันบ่อยๆ คงจะเป็นในฉากภาพยนตร์ย้อนยุคสักเรื่อง ซึ่งอาจจะเป็นที่มาของความฝันของใครหลายคนว่าอยากลองนั่งรถไฟแบบนี้สักครั้งหนึ่ง ซึ่งในปัจจุบันการรถไฟฯ ก็ได้อนุรักษ์และสามารถใช้งานได้ จำนวน 5 คัน เพื่อใช้สำหรับลากจูงขบวนรถที่จัดเดินในโอกาสพิเศษในวันสำคัญต่างๆ เท่านั้นแต่ก่อนจะไปสัมผัสรถจักรไอน้ำในตำนานกัน เราอยากให้ทุกคนได้รู้จักที่มาที่ไปของพวกเขาเหล่านั้นกันก่อน

กรมรถไฟหลวงนำรถจักรไอน้ำมาใช้เป็นครั้งแรกในปี พ.ศ. 2436 จำนวน 2 คัน เพื่อใช้ในการก่อสร้างทางรถไฟหลวงสายแรกระหว่างกรุงเทพฯ ถึงนครราชสีมา จนถึงวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 ซึ่งถือเป็นวันเปิดการเดินรถไฟหลวงเป็นครั้งแรก ต่อมา จึงได้มีรถจักรเพิ่มจำนวนขึ้นอีก 6 คัน รวมเป็น 8 คัน

ในขณะนั้น การวางรากฐานของล้อเลื่อน โดยเฉพาะรถจักรนั้น ยังไม่ได้กำหนด ให้น้ำมัน คงมีเพียงหมายเลขประจำรุ่น แต่มีหลักบางประการที่ถือเป็นการเริ่มแรกของ การวางมาตรฐานได้ เช่น การกำหนดลักษณะของล้อเลื่อน กลไกเปิดปิดล้อเลื่อน เป็นต้น

รถจักรรุ่นแรกที่นำมาใช้ในการก่อสร้างและสับเปลี่ยน เมื่อปี พ.ศ. 2436 คือรถจักรหมายเลข 7 และ 8 ส่วนรถจักรรุ่นที่ 2 จำนวน 6 คัน นำออกใช้การ ระหว่างปี พ.ศ. 2438 - 2439 คือ รถจักรหมายเลข 1 - 6

- หมายเลข 1 - 2 เป็นรถจักรถึงน้ำพร้อมมีรถลำเลียง
- หมายเลข 3 - 4 เป็นรถจักรถึงน้ำ
ทั้ง 4 คันนี้ ใช้สำหรับลากจูงขบวนรถเบาและทำการสับเปลี่ยน
- หมายเลข 5 - 6 เป็นรถจักรชนิดรถกำลังและรถลำเลียง ใช้สำหรับลากจูง ขบวนรถสินค้า



ในปี พ.ศ. 2439 เป็นปีที่มีการเปิดการเดินรถไฟหลวงสายแรกของประเทศไทย ได้ใช้รถจักรไอน้ำหมายเลข 1 - 2 ซึ่งเป็นรถจักรถึงน้ำพร้อมรถลำเลียง ลากจูงขบวนรถไฟเที่ยวปฐมฤกษ์ เมื่อวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 ระหว่างสถานีกรุงเทพ - กรุงเทพ (อยุธยา) ระยะทาง 71 กิโลเมตร ต่อจากนั้นอีก 2 วัน คือ วันที่ 28 มีนาคม พ.ศ. 2439 กรมรถไฟหลวง ก็ได้เปิดการเดินรถระหว่างสถานีกรุงเทพ - กรุงเทพ (อยุธยา) ขึ้นล่องวันละ 4 ขบวน มีสถานีรวม 9 สถานีด้วยกัน ได้แก่ สถานีกรุงเทพ บางซื่อ หลักสี่ หลักหก คลองรังสิต เชียงราก เชียงรากน้อย บางปะอิน และกรุงเทพ (อยุธยา)

“

In 1896, the first Royal Railway Line of Thailand was opened.

The first train was hauled by the steam locomotive

No.1-2 on March 26, 1896 from Bangkok to Ayutthaya.

”

“

The Garrat Steam Locomotive was the large and most powerful locomotive. It was mainly used to haul the freight wagons. Nowadays, the Garrat is displayed at Kanchanaburi railway station.

”

● รถจักรไอน้ำ การ์ดัต หมายเลข 457

สร้างโดย : บริษัท เอนเซล แอนด์ ซอร์น

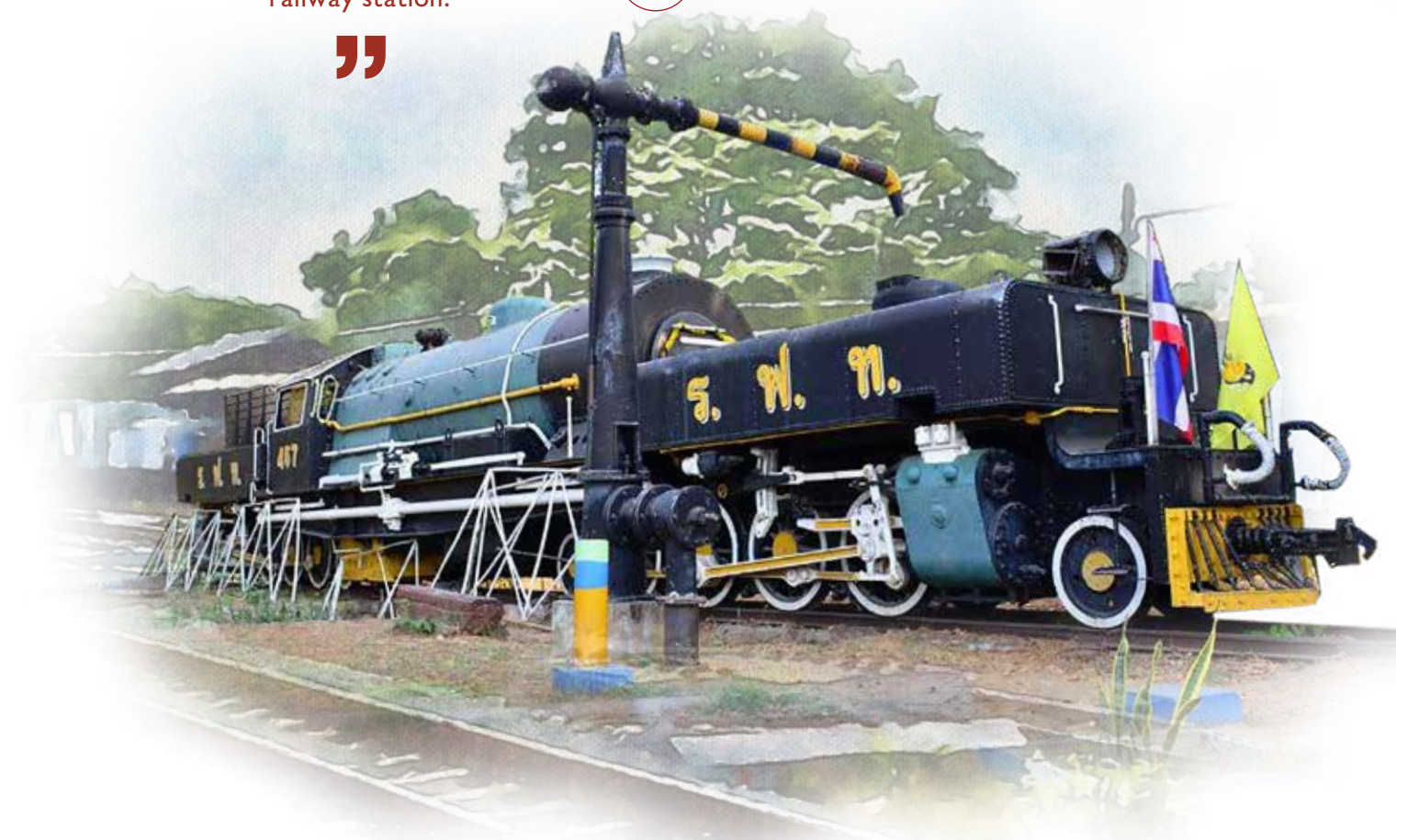
ประเทศเยอรมนี

ใช้การ : พ.ศ. 2479

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่หน้าสถานีกาญจนบุรี จังหวัดกาญจนบุรี

457



รถจักรไอน้ำ การ์ดัต เป็นรถจักรที่มีขนาดใหญ่และทรงพลังมากที่สุด ใช้งานหลักในการลากจูงรถสินค้า สำหรับใช้ในทางกว้าง 1.00 เมตร อีกทั้งมีราคาสูงในยุคนั้น ภายหลังจากที่ประเทศไทยเริ่มปลดระวางรถจักรไอน้ำ ได้มีการนำ "การ์ดัต" ที่เหลืออยู่คันสุดท้าย ออกมาจัดสีวีรกรรม เพื่อใช้ในการจัดแสดงบริเวณสถานีรถไฟกาญจนบุรี และกลายเป็นแหล่งดึงดูดนักท่องเที่ยวจวบจนปัจจุบัน

ระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 กรรมรถไฟหลวงประสบความเสียหายเป็นอย่างมาก เมื่อสงครามยุติลงจึงขาดแคลนรถจักรและล้อเลื่อนที่จะนำมาใช้งาน ดังนั้น ในปี พ.ศ. 2489 สหประชาชาติจึงได้จำหน่ายรถจักรเหลือใช้จากสงครามให้แก่กรรมรถไฟหลวง จำนวน 68 คัน (รุ่นเลขที่ 380 - 447) เพื่อบรรเทาความขาดแคลนดังกล่าว รถรุ่นนี้เป็นชนิดมิกาดู (2 - 8 - 2) มีชื่อเรียกเฉพาะว่า รถจักร แมคคาร์เธอร์ นอกจากนี้ก็เป็นรถจักรเหลือใช้จากสงครามของฝ่ายญี่ปุ่นที่นำมาใช้ในเอเชียอาคเนย์ และรถจักรของการรถไฟสหพันธ์มลายูที่ฝ่ายญี่ปุ่นนำมาใช้ในประเทศไทยในระหว่างสงคราม

รถจักรไอน้ำรุ่นสุดท้ายที่กรรมรถไฟนำมาใช้การ คือ รถจักรไอน้ำที่จัดซื้อตามโครงการบูรณะกิจการรถไฟ โดยซื้อจากประเทศญี่ปุ่นในปี พ.ศ. 2492 จำนวน 50 คัน และในปี พ.ศ. 2493 อีก จำนวน 50 คัน เป็นรถแบบมิกาดู และแบบแปซิฟิก

รถจักรไอน้ำ

ทำงานอย่างไร



ห ลักการทำงานของรถจักรไอน้ำ คือ การนำน้ำมาต้มให้เดือดจนเกิดเป็นไอ แล้วนำเอาไอน้ำไปดันลูกสูบให้เกิดการขับเคลื่อน เชื้อเพลิงที่ใช้ในการเผาไหม้ คือ ถ่านหิน ฝืน หรือน้ำมันเตา โดยขึ้นอยู่กับการออกแบบและทรัพยากรที่เหมาะสมกับการนำมาใช้งาน

ในส่วนของรถจักรจะมีทั้งแบบที่เป็นรถกำลังและบรรทุกเชื้อเพลิงได้ในตัว และรถที่แยกเป็นรถกำลังและรถลำเลียงพ่วงเข้าด้วยกัน โดยที่ตัวรถกำลังนั้นจะแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ ห้องคว้นในส่วนหน้าสุดของรถ ส่วนของหม้อน้ำ และส่วนของเตาเผาไหม้ที่อยู่ด้านท้ายของรถจักร และจะอยู่ภายในห้องขับเคลื่อนซึ่งในส่วนนี้เองจะมีเจ้าหน้าที่ผู้ซึ่งทำงานร่วมกับพนักงานขับรถในการควบคุมลำเลียงเชื้อเพลิงเข้าเตาไฟ และนำน้ำเข้าสู่หม้อน้ำเพื่อเข้าสู่กระบวนการต้มน้ำเป็นไอ เพื่อให้พร้อมสำหรับการนำไปใช้ในการขับเคลื่อนของพนักงานขับรถ ส่วนรถในแบบที่รถกำลังกับรถลำเลียงแยกกันตัวรถลำเลียงก็จะทำหน้าที่บรรทุกน้ำและเชื้อเพลิง

ติดไฟครั้งแรกที่เตาไฟจะใช้เวลาในการเผาไหม้เชื้อเพลิงภายในเตาไฟจนเกิดความร้อน โดยมีการถ่ายเทความร้อนผ่านผนังภายในเตาไฟและท่อไฟที่อยู่ภายในหม้อน้ำให้กับน้ำที่อยู่ล้อมรอบ จนกลายเป็นไอ ไอที่เกิดขึ้นจะลอยขึ้นไปสู่หอไอ และรอกการนำไปใช้งานในระบบต่างๆ เช่น ขับเคลื่อน เครื่องพ่นน้ำ เครื่องสูบน้ำเข้าหม้อ ไดนาโม หัววัด เป็นต้น เมื่อแรงดันไอน้ำในหม้อน้ำสูงขึ้น จนถึงพิกัดใช้การได้แล้ว อุปกรณ์ที่ใช้ในการดึงความร้อนผ่านท่อไฟเข้ามาเพื่อต้มน้ำ คือ ไอแรง เจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมจะเป็นผู้กำหนดไอแรงในการดึงความร้อนที่เกิดจากการเผาไหม้ภายในเตาไฟ การทำงานของไอแรง คือ กำหนดการพ่นไอให้เกิดแรงดูดภายในห้องควันส่วนหน้าของรถ ทำให้เกิดการดึงความร้อนจากเตาเผาไหม้ผ่านท่อไฟมากระจายความร้อนให้น้ำภายในหม้อน้ำ ในขณะที่ติดไฟเริ่มใช้งานครั้งแรกและแรงดันยังไม่เพียงพอสำหรับการขับเคลื่อน เป็นการเร่ง การเผาเชื้อเพลิงให้เกิดความร้อนเร็วขึ้น ซึ่งเมื่อแรงดันไอน้ำในหม้อน้ำสูงขึ้นจนถึงพิกัดที่สามารถ ขับเคลื่อนได้แล้ว เมื่อรถเคลื่อนที่ได้ภายใต้ของเตาไฟจะมีประตูลมที่ควบคุมการปิดเปิดได้ เปิดรับลมเข้ามาเป่าในเตาไฟเพื่อเป็นส่วนประกอบในการเผาไหม้ เหมือนกับเวลาที่เราดัดเตาไฟ แล้วเอาพัดไปโบกให้ไฟติดนั่นเอง สำหรับรถที่ใช้ฟืนและถ่านหิน ส่วนในรถรุ่นหลังๆ ที่มีการ ดัดแปลง หรือผลิออกมาใช้น้ำมันเตาเป็นเชื้อเพลิง จะใช้อินน้ำพ่นฉีดน้ำมันในการเผาไหม้ และ ดึงความร้อนโดยใช้ไอแรง

ไอน้ำภายในหม้อน้ำเมื่อพร้อมใช้ในการขับเคลื่อน หากไอน้ำภายในหม้อน้ำมีแรงดันสูง จนถึงพิกัดที่ตั้งไว้จะถูกระบายออกทางลิ้นนิรภัยเพื่อเป็นการป้องกันความเสียหายและอันตราย ที่จะเกิดขึ้นกับผู้ควบคุมและหม้อน้ำ โดยเมื่อรถจักรเดินเครื่องทำงานอยู่นั้นภายในห้องขับจะมี เเกจแสดงแรงดันให้ผู้ควบคุมได้ดูและสังเกตการทำงานของอุปกรณ์ต่างๆ ให้สัมพันธ์กันอยู่ตลอดเวลา

ในการขับเคลื่อนรถจักรพนักงานขับรถจะตั้งคันทันกำหนดเพื่อจ่ายไอไปที่ลูกสูบโดยไอน้ำ ที่ได้ในรถจักรรุ่นแรกๆ จะเป็นไอสด ซึ่งเป็นไอน้ำที่มีความชื้นผสมอยู่ทำให้ประสิทธิภาพในการ ขับเคลื่อนไม่ดีนัก จนมีการพัฒนาในรถจักรรุ่นต่อมา ให้มีการนำเอาไอสดมาดองไวก่อนแล้วส่ง ไปใช้ในการขับเคลื่อนลูกสูบ การดองไอ คือ การนำไอน้ำไปผ่านความร้อนอีกครั้งหนึ่งเพื่อให้ไอน้ำ ได้มานั้นไม่มีความชื้นและมีความร้อนเพิ่มขึ้นแล้วจึงนำไปขับเคลื่อนลูกสูบอย่างมีประสิทธิภาพ กว่าเดิม ไอน้ำเมื่อถูกจ่ายลงไปที่กระบอกสูบจะดันลูกสูบให้เคลื่อนที่เพื่อให้เกิดการขับเคลื่อน โดยผ่านคันชักคันโยกในการขับล้อกำลังของรถจักรให้เคลื่อนที่ไปได้โดยการกำหนดการจ่ายไอ และแบ่งไอให้สัมพันธ์กับความเร็วโดยพนักงานขับรถ ส่วนการจัดวางล้อแบบไดนั้นขึ้นอยู่กับ การออกแบบในการใช้งาน...

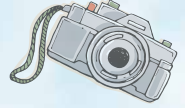
- **ไอน้ำเมื่อถูกจ่ายลงไปที่กระบอกสูบ จะดันลูกสูบให้เคลื่อนที่ เพื่อเกิดการขับเคลื่อน**





รถจักรไอน้ำนำเที่ยว

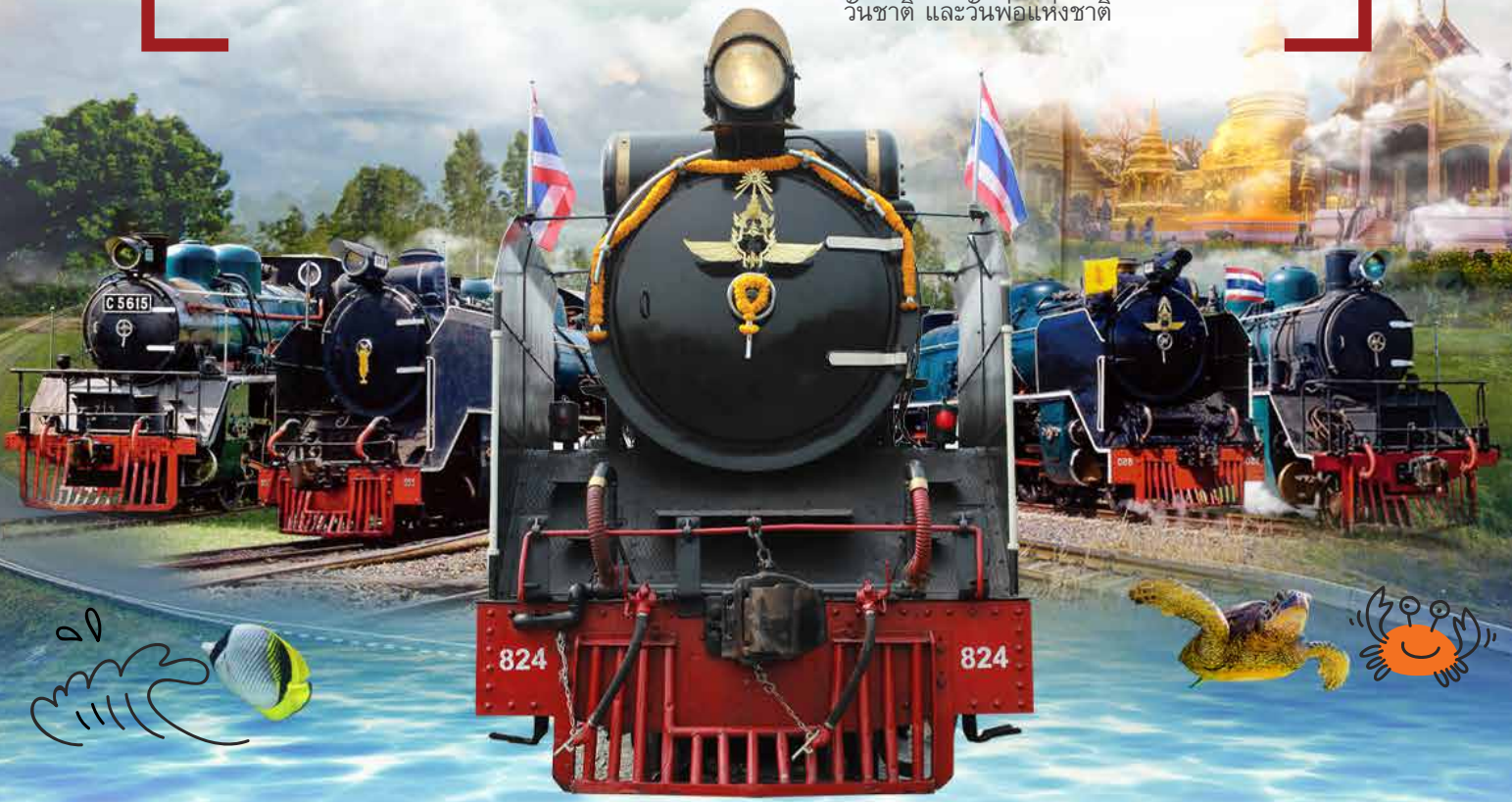
1 ปี มีแค่ 6 วันเท่านั้น



“ Only 6 days in a year for the steam locomotive train trip. ”

นั่งรถไฟเที่ยวไทย ย้อนรอยประวัติศาสตร์ สัมผัสบรรยากาศงดงาม
ในจังหวัด พระนครศรีอยุธยา - ฉะเชิงเทรา - นครปฐม
พลาดไม่ได้ จัดเพียงปีละ 6 ครั้ง เท่านั้น

- 1 วันที่ 26 มีนาคม วันสถาปนากิจการรถไฟ
- 2 วันที่ 3 มิถุนายน วันเฉลิมพระชนมพรรษา สมเด็จพระนางเจ้าสุทิดา พัชรสุธาพิมลลักษณ พระบรมราชินี
- 3 วันที่ 28 กรกฎาคม วันเฉลิมพระชนมพรรษา พระบาทสมเด็จพระปรเมนทรรามาธิบดีศรีสินทรมหาวชิราลงกรณ พระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว
- 4 วันที่ 12 สิงหาคม วันเฉลิมพระชนมพรรษา สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง และวันแม่แห่งชาติ
- 5 วันที่ 23 ตุลาคม วันปิยมหาราช
- 6 วันที่ 5 ธันวาคม วันคล้ายวันพระราชสมภพ พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร วันชาติ และวันพ่อแห่งชาติ



สามารถเข้าไปดูรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ www.railway.co.th
หรือสอบถามได้ที่ ศูนย์บริการลูกค้าสัมพันธ์ 1690 ตลอด 24 ชั่วโมง

รถจักรไอน้ำแบบแปซิฟิก หมายเลข 824 และ 850 เป็นรถจักรไอน้ำที่ถูกใช้การหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 เพื่อทดแทนรถจักรที่เสียหายจากสภาวะสงคราม ซึ่งเป็นการสั่งรถจักรไอน้ำเข้ามาใช้งานเป็นครั้งสุดท้าย โดยรถจักรรุ่นนี้สั่งมาใช้งาน จำนวน 30 คัน (รุ่นเลขที่ 821 - 850) ระหว่าง พ.ศ. 2492 - 2493 สร้างโดยสมาคมอุตสาหกรรมรถไฟแห่งญี่ปุ่น ประเทศญี่ปุ่น มีการจัดวางล้อแบบ 4 - 6 - 2 เรียกว่า "แปซิฟิก" คือ มีล้อหน้า 4 ล้อ ล้อก้ำลึง 6 ล้อ ล้อตาม 2 ล้อ ใช้สำหรับลากจูงขบวนรถที่ใช้ความเร็ว น้ำหนักน้อย

รถจักรไอน้ำทั้ง 2 คันนี้ นำมาใช้งานในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2492 โดยใช้พื้นเป็นเชื้อเพลิง ต่อมาได้ดัดแปลงให้ใช้น้ำมันเตาเป็นเชื้อเพลิงแทนในปี พ.ศ. 2514



824

“

The Pacific Type Steam Locomotives No.824 and No.850 were used after the 2nd World War and they were the last order for the steam locomotive import. At present, they are only used in tourism, especially on the important days of SRT.

”

รถจักรไอน้ำ แปซิฟิก หมายเลข 824

สร้างโดย : สมาคมอุตสาหกรรมรถไฟแห่งญี่ปุ่น
ประเทศญี่ปุ่น

ใช้การ : พ.ศ. 2492 - 2493

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ใช้ทำขบวนรถพิเศษนำเที่ยว

ในโอกาสพิเศษที่สำคัญๆ ปีละ 6 ครั้ง

850



● รถจักรไอน้ำ แปซิฟิก หมายเลข 850

สร้างโดย : สมาคมอุตสาหกรรมรถไฟแห่งประเทศไทย
ประเทศไทย

ใช้การ : พ.ศ. 2493

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ใช้กำบบรถพิเศษนำเที่ยว
ในโอกาสพิเศษที่สำคัญๆ ปีละ 6 ครั้ง

สวนหมายเลข 850 นั้น ถูกนำมาใช้งานเมื่อเดือนมีนาคม พ.ศ. 2493 เป็น 1 ใน 5 คันของรถจักรไอน้ำต้นแบบจากผู้ผลิตที่ติดตั้งระบบการใช้น้ำมันเตาเป็นเชื้อเพลิงในการเผาไหม้แทนฟืน เพื่อลดปัญหาการขาดแคลนไม้ฟืน

ในปี พ.ศ. 2555 การรถไฟฯ ได้ทำการซ่อมบำรุงหนักทุกส่วนของรถจักรไอน้ำ 2 คันนี้ โดยเปลี่ยนหม้อน้ำใหม่เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อการใช้งาน ทั้งยังติดตั้งระบบห้ามล้อใหม่จากเดิมที่เป็นระบบสัญญาณภาคให้เป็นระบบลมอัด เพื่อความคล่องตัวในการจัดรถฟ่วงที่ใช้ห้ามล้อระบบลมอัดได้ด้วย ซึ่งลดปัญหาการจัดการรถฟ่วงที่นำมาต่อขบวนได้เป็นอย่างดี โดยนำมาใช้การอีกครั้งในการเดินรถพิเศษวันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2555

ปัจจุบัน รถจักรไอน้ำทั้ง 2 คัน ถูกเก็บรักษาอยู่ที่ “โรงรถจักรธนบุรี” เพื่อใช้ในการกิจการลากจูงขบวนรถที่จัดเดินในโอกาสพิเศษต่างๆ รวมถึงการถ่ายทำภาพยนตร์อีกด้วย

ข้อมูลรถจักรไอน้ำแปซิฟิก หมายเลข 824 และ 850

- น้ำหนักรถจักร : 58,000 กิโลกรัม (58 ตัน)
- น้ำหนักรถลำเลียง : 38,900 กิโลกรัม (38.9 ตัน)
- รวมน้ำหนักรถจักร และรถลำเลียง : 96,900 กิโลกรัม (96.9 ตัน)
- ปริมาตรความจุน้ำในรถลำเลียง : 15,000 ลิตร
- ความยาวรถจักร : 19,335 มิลลิเมตร (19.3 เมตร)
- ความจุน้ำมันเตาเพื่อการเผาไหม้ : 4,200 ลิตร
- กำลังไอน้ำ : 13 กิโลกรัม / ตารางเซนติเมตร

● รถจักรไอน้ำ โมกุล C56 หมายเลข 713

สร้างโดย : บริษัท มิทซูบิชิ, คาวาซากิ, นิปปอน ชาร์โย, คิซา โซโซ โคซา ประเทศญี่ปุ่น

ใช้การ : พ.ศ. 2477

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ใช้ประกอบการแสดง แสงสีเสียง
เนื่องในงานสัปดาห์สะพานข้ามแม่น้ำแคว

“

The steam locomotives C56 Mogul No.713 and No.715 will be displayed in the light and sound show in the River Kwai Bridge week event which is held annually.

Everyone can experience this event by yourself.

”

713



953

715

● รถจักรไอน้ำ มิกาดู หมายเลข 953

สร้างโดย : สมาคมอุตสาหกรรมรถไฟแห่งประเทศไทย
ประเทศไทย

ใช้การ : พ.ศ. 2493

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ใช้ทำขบวนรถพิเศษนำเที่ยว
ในโอกาสพิเศษที่สำคัญๆ ปีละ 6 ครั้ง

● รถจักรไอน้ำ โมกุล C56 หมายเลข 715

สร้างโดย : บริษัท มิทซูบิชิ, คาวาซากิ, นิปปอน ชาร์โย, คิซา โซโซ โคซา
ประเทศญี่ปุ่น

ใช้การ : พ.ศ. 2477

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ใช้ประกอบการแสดง แสงสีเสียง
เนื่องในงานสัปดาห์สะพานข้ามแม่น้ำแคว

เราจะได้เห็นรถจักรไอน้ำ โมกุล C56 หมายเลข 713 และ 715 ถูกนำออกมาโชว์ประกอบการแสดงแสงสีเสียงของงานสัปดาห์สะพานข้ามแม่น้ำแควจังหวัดกาญจนบุรีเป็นประจำทุกปี ในช่วงปลายเดือนพฤศจิกายนถึงต้นเดือนธันวาคม บริเวณสะพานข้ามแม่น้ำแคว ตำบลท่ามะขาม อำเภอเมือง จังหวัดกาญจนบุรี เพื่อรำลึกถึงประวัติศาสตร์การสร้างรถไฟสายมรณะ ที่เล่าย้อนเรื่องราวประวัติศาสตร์ครั้งสงครามโลกครั้งที่ 2 นอกจากนี้ยังมีกิจกรรมคอนเสิร์ต การแสดงพื้นบ้าน นิทรรศการจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชน และการออกร้านสินค้าจากทั่วประเทศ ในชื่องาน แสงสีเสียง สัปดาห์สะพานข้ามแม่น้ำแคว ที่ทุกท่านสามารถเข้าไปสัมผัสได้

รถจักรไอน้ำ

ในส่วนจัดแสดง

ในปี พ.ศ. 2504 ด้วยประวัติศาสตร์อันทรงคุณค่าของรถจักรไอน้ำ การรถไฟฯ มีแนวคิดที่จะจัดตั้งพิพิธภัณฑ์รถไฟ และอนุรักษ์รถจักรไอน้ำเพื่อเก็บรักษาและนำไปติดตั้งตามสถานีสำคัญ ที่รถจักรไอน้ำแต่ละชนิดเคยใช้งานในเขต/แขวงนั้นๆ ติดตั้งในย่านการเดินทางใหญ่ๆ ได้แก่ สถานีเชียงใหม่ ลำปาง ศิลาอาสน์ พิษณุโลก นครสวรรค์ ลพบุรี ชุมทางบ้านภาชี อุบลราชธานี นครราชสีมา โรงรถจักร บางซื่อ สถานีฉะเชิงเทรา บริเวณหัวสะพานข้ามแม่น้ำแควของสถานีกาญจนบุรี สถานีหัวหิน ชุมพร นครศรีธรรมราช หาดใหญ่ โคกโพธิ์ และสถานีสุโขทัย เพื่อเป็นอนุสรณ์อันทรงคุณค่าของอนุชนรุ่นหลัง



7

รถจักรไอน้ำ สูงเนิน หมายเลข 7

ใช้การ : พ.ศ. 2438

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 60 เซนติเมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่ที่สถานีมักกะสัน

** ไม่ปรากฏแน่ชัดว่าบริษัทใดเป็นผู้สร้าง
แต่บริษัท โรเบิร์ต ฮัดสัน แอนด์ โก เป็นผู้แทนจำหน่าย

“

The SRT established the Thai Railway Museum and conserved the old locomotives, which used to be in service, and installed them at the important railway stations. The Thai Railway Museum is established to be the valuable memorial site for the next generation.

”



9

รถจักรไอน้ำ สูงเนิน หมายเลข 9

ใช้การ : พ.ศ. 2438

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 60 เซนติเมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่หน้าสถานีชุมพร

** ไม่ปรากฏแน่ชัดว่าบริษัทใดเป็นผู้สร้าง
แต่บริษัท โรเบิร์ต ฮัดสัน แอนด์ โก เป็นผู้แทนจำหน่าย

รถจักรไอน้ำ โฟร์ วิลเลต สวิทเซอร์ (สูงเนิน)

สร้างโดย : บริษัท เกียวซัน โคเกียว แห่งฟูกุจิม่า ประเทศญี่ปุ่น
 ใช้งาน : พ.ศ. 2492
 ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 60 เซนติเมตร
 ปัจจุบัน : ตั้งอยู่ ณ โรงงานมักกะสัน กรุงเทพฯ

31



32

รถจักรไอน้ำ โฟร์ วิลเลต สวิทเซอร์ (สูงเนิน)

สร้างโดย : บริษัท เกียวซัน โคเกียว แห่งฟูกุจิม่า ประเทศญี่ปุ่น
 ใช้งาน : พ.ศ. 2492
 ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 60 เซนติเมตร
 ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่บริเวณ หน้าสถานีชุมทางหาดใหญ่

33

รถจักรไอน้ำ โฟร์ วิลเลต สวิทเซอร์ (สูงเนิน)

สร้างโดย : บริษัท เกียวซัน โคเกียว แห่งฟูกุจิม่า ประเทศญี่ปุ่น
 ใช้งาน : พ.ศ. 2492
 ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 60 เซนติเมตร
 ปัจจุบัน : ตั้งอยู่ ณ หอเกียรติภูมิรถไฟไทย สวนจตุจักร กรุงเทพฯ

รถจักรไอน้ำสำหรับทางกว้าง 60 เซนติเมตร มีหลายคันที่ใช้ในประเทศไทย อาทิ โฟร์-คัปเปิลเลอร์ (4-Coupled) รุ่นหมายเลข 1 ที่สั่งซื้อจากประเทศอังกฤษ ใช้งานในปี พ.ศ. 2456 รวมถึงรถจักรไอน้ำ นตท. เลขที่ 6 รุ่นหมายเลข 5 - 6 ซึ่งใช้สำหรับเจ้าหน้าที่ในการตรวจทาง ในปี พ.ศ. 2439 นอกจากนี้สูงเนินแล้วก็มี โฟร์วิลเลต สวิทเซอร์ (สูงเนิน) รุ่นหมายเลข 31 - 33 สร้างโดยบริษัท เกียวซัน โคเกียว แห่งฟูกุจิม่า ประเทศญี่ปุ่น ใช้งานในปี พ.ศ. 2492

● **รถจักรไอน้ำ ซิกส์ คัพเพลอร์ (เฮนเซล) หมายเลข 54**

สร้างโดย : บริษัท เฮนเซล แอนด์ ซอนท์ ประเทศเยอรมนี
 ใช้การ : พ.ศ. 2453 - 2458
 ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.435 เมตร
 ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่ ณ โรงงานมักกะสัน กรุงเทพฯ

● **รถจักรไอน้ำ ซิกส์ คัพเพลอร์ (บรูซ) หมายเลข 61**

สร้างโดย : บริษัท บรูซ อิเล็กทริกคอลล เอนจินีเยอริง ประเทศอังกฤษ
 ใช้การ : พ.ศ. 2453
 ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร
 ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่ ณ โรงงานมักกะสัน กรุงเทพฯ

54

61



63

161

● **รถจักรไอน้ำ ซิกส์ คัพเพลอร์ (บรูซ) หมายเลข 63**

สร้างโดย : บริษัท บรูซ อิเล็กทริกคอลล เอนจินีเยอริง ประเทศอังกฤษ
 ใช้การ : พ.ศ. 2454
 ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร
 ปัจจุบัน : ตั้งแสดงบริเวณ สวนสาธารณะใกล้กับ สถานีทinkerบุรี จังหวัดปราจีนบุรี (วงเวียนกลับรถจักร)

● **รถจักรไอน้ำ เก็น วิลเลอร์ (E Class) หมายเลข 161**

สร้างโดย : บริษัท นอร์ท บริทซ์ โลโคโมทีฟ คัมปะนี แอกลาส เวิร์ด ประเทศอังกฤษ
 ใช้การ : พ.ศ. 2456
 ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร
 ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่บริเวณด้านหน้าสถานีลพบุรี จังหวัดลพบุรี

● **รถจักรไอน้ำ เท็น วิลเลอร์ (E Class)**

หมายเลข 165

สร้างโดย : บริษัท นอร์ท บริติช โลโคโมทีฟ คัมปะนี
แอกลาสท์ เวิร์ค ประเทศอังกฤษ

ใช้การ : พ.ศ. 2456

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่ภายในโรงงานมักกะสัน
กรุงเทพฯ

165



รถจักรไอน้ำ เท็น วิลเลอร์ (E Class)

หมายเลข 171

สร้างโดย : บริษัท นอร์ท บริติช โลโคโมทีฟ,
ไฮด์ปาร์ค ประเทศอังกฤษ

ใช้การ : พ.ศ. 2458

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่หน้าสถานีนครสวรรค์
จังหวัดนครสวรรค์

171



175

● **รถจักรไอน้ำ เท็น วิลเลอร์ (E Class)**

หมายเลข 175

สร้างโดย : บริษัท นอร์ท บริติช โลโคโมทีฟ, ไฮด์ปาร์ค
ประเทศอังกฤษ

ใช้การ : พ.ศ. 2462

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่บริเวณสวนสาธารณะข้าง
สถานีสุโขทัย-ลาก จังหวัดนราธิวาส



177

● **รถจักรไอน้ำ เท็น วิลเลอร์ (E Class)**

หมายเลข 177

สร้างโดย : บริษัท นอร์ท บริติช โลโคโมทีฟ, ไฮด์ปาร์ค
ประเทศอังกฤษ

ใช้การ : พ.ศ. 2462

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่หน้าสถานีชุมทางบ้านภาชี
จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

รถจักรไอน้ำ เท็น วิลเลอร์ (E Class) หมายเลข 178

สร้างโดย : บริษัท นอร์ท บริติช โลโคโมทีฟ,
ไฮด์ปาร์ค ประเทศอังกฤษ

ใช้การ : พ.ศ. 2462

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่บริเวณด้านหน้าสถานี
ชุมพร จังหวัดชุมพร

178



รถจักรไอน้ำ เท็น วิลเลอร์ (E Class) หมายเลข 180

สร้างโดย : บริษัท นอร์ท บริติช โลโคโมทีฟ,
ไฮด์ปาร์ค ประเทศอังกฤษ

ใช้การ : พ.ศ. 2462

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่บริเวณด้านหน้าสถานี
อุบลราชธานี จังหวัดอุบลราชธานี

180



181

รถจักรไอน้ำ เท็น วิลเลอร์ (E Class) หมายเลข 181

สร้างโดย : บริษัท นอร์ท บริติช โลโคโมทีฟ,
ไฮด์ปาร์ค ประเทศอังกฤษ

ใช้การ : พ.ศ. 2462

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่หน้าสถานีพิษณุโลก
จังหวัดพิษณุโลก

182

รถจักรไอน้ำ เท็น วิลเลอร์ (E Class) หมายเลข 182

สร้างโดย : บริษัท นอร์ท บริติช โลโคโมทีฟ,
ไฮด์ปาร์ค ประเทศอังกฤษ

ใช้การ : พ.ศ. 2462

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่บริเวณ
ด้านหน้าสถานีชุมทางฉะเชิงเทรา
จังหวัดฉะเชิงเทรา



● **รถจักรไอน้ำ เก็น วิลเลอร์ (E Class) หมายเลข 183**

สร้างโดย : บริษัท นอร์ท บริติช โลโคโมทีฟ,
ไฮด์ปาร์ค ประเทศอังกฤษ

ใช้การ : พ.ศ. 2462

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่บริเวณด้านหน้าสถานีปัตตานี (โคกโพธิ์)
จังหวัดปัตตานี

183



บริษัท นอร์ท บริติช โลโคโมทีฟ ไฮด์ปาร์ค (North British Locomotive Co., Hyde Park, England) (NBL หรือ NB Loco หรือเรียกกัน North British) เป็นการควบรวมกิจการของ 3 บริษัทผู้ผลิตใหญ่ของกลาสโกว์ ได้แก่ Sharp, Stewart and Company (Atlas Works), Neilson, Reid and Company (Hyde Park Works) and D'bs and Company (Queens Park Works) ส่งผลให้ในขณะนั้น NBL กลายเป็นบริษัทผลิตหัวรถจักรที่ใหญ่ที่สุดในสหราชอาณาจักรและในยุโรป และในปี พ.ศ. 2461 บริษัทนี้เป็นผู้ผลิตรถถังต้นแบบ Anglo-American Mark VIII ให้กับกองทัพฝ่ายสัมพันธมิตรอีกด้วย

226

● **รถจักรไอน้ำ แปซิฟิก (บอลด์วิน) หมายเลข 226**

สร้างโดย : บริษัท บอลด์วิน โลโคโมทีฟ เวิร์ค
ประเทศสหรัฐอเมริกา

ใช้การ : พ.ศ. 2468

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่ภายในอุทยาน
วิทยาศาสตร์หัวากอ
จังหวัดประจวบคีรีขันธ์



รถจักรไอน้ำ แปซิฟิก หมายเลข 226 ใช้เป็นหัวรถจักรในขบวนรถพระที่นั่งของพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 ในคราวเสด็จพระราชดำเนินเปิดสะพานพระราม 6 เมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2469 ซึ่งเป็นสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งแรกของประเทศไทย โดยทำหน้าที่เชื่อมทางรถไฟสายเหนือและสายใต้ เพื่ออำนวยความสะดวกต่อการพัฒนารถไฟต่อไปในอนาคต
รถจักรไอน้ำ แปซิฟิก หมายเลข 226 นี้ มีตราประจำพระองค์ของพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 และสมเด็จพระนางเจ้ารำไพพรรณี พระบรมราชินี บริเวณด้านข้างห้องขับเคลื่อนของรถจักรอีกด้วย

● **รถจักรไอน้ำ แปซิฟิก (บอลด์วิน) หมายเลข 235**

สร้างโดย : บริษัท บอลด์วิน โลโคโมทีฟ เวิร์ค
ประเทศสหรัฐอเมริกา

ใช้การ : พ.ศ. 2469

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่หน้าสถานีชุมพร
จังหวัดชุมพร

235



● **รถจักรไอน้ำ แปซิฟิก (บอลด์วิน) หมายเลข 244**

สร้างโดย : บริษัท บอลด์วิน โลโคโมทีฟ เวิร์ค
ประเทศสหรัฐอเมริกา

ใช้การ : พ.ศ. 2471

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่บริเวณด้านข้างสถานีชุมทางหาดใหญ่
จังหวัดสงขลา

● **รถจักรไอน้ำ แปซิฟิก (ฮาโนแมก) หมายเลข 261**

สร้างโดย : บริษัท แอนโนเวอร์เซ แมชชีนเนนเบอะ
ประเทศเยอรมนี

ใช้การ : พ.ศ. 2471

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่บริเวณด้านหน้าสถานีนครราชสีมา
จังหวัดนครราชสีมา

244

261



● **รถจักรไอน้ำ แปซิฟิก (ฮาโนแมก) หมายเลข 263**

สร้างโดย : บริษัท แอนโนเวอร์เซ แมชชีนเนนเบอะ
ประเทศเยอรมนี

ใช้การ : พ.ศ. 2471 - 2472

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่บริเวณทางเข้าอุทยานเทคนิคมิวเซียม
จังหวัดนครปฐม

263



274

● **รถจักรไอน้ำ แปซิฟิก (ฮาโนแมก) หมายเลข 274**

สร้างโดย : บริษัท แอนโนเวอร์เซ แมชชีนเนนเบอะ
ประเทศเยอรมนี

ใช้การ : พ.ศ. 2471 - 2472

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่บริเวณด้านข้างสถานีศิลาอาสน์
จังหวัดอุดรธานี



รถจักรไอน้ำ แปซิฟิก (ฮาโนแมก) หมายเลข 277

สร้างโดย : บริษัท แอนโนเวอร์ส แมชชีนเนบอ-
ประเทศเยอรมนี

ใช้การ : พ.ศ. 2471 - 2472

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่ภายในสวนสาธารณะ-
ของเทศบาลทุ่งสง ใกล้กับสถานีชุมทางทุ่งสง
จังหวัดนครศรีธรรมราช



277

รถจักรไอน้ำ แปซิฟิก (ฮาโนแมก) หมายเลข 277 เป็นรถจักรไอน้ำประวัติศาสตร์ที่สำคัญของการเมืองไทย จากกรณี "กบฏบวรเดช" โดยเมื่อวันที่ 15 ตุลาคม พ.ศ. 2476 กองทหารหัวเมืองได้ปล่อยรถจักรไอน้ำคันนี้มาตามทางคูขนานด้านตะวันออก จากสถานีดอนเมืองเข้ามาชนขบวนรถปืนต้อสู้อากาศยาน (ปตอ.) และเป็นใหญ่ 63 ที่ตั้งอยู่บนรถข้างต่ำ (ขต.) ของขบวนรถไฟรัฐบาล ระหว่างสถานีบางเขนกับสถานีหลักสี่ รถของทั้งสองฝ่ายต่างเสียหาย โดยเฉพาะรถจักรไอน้ำ 277 คันนี้ เมื่อการรบสิ้นสุดลง กรมรถไฟได้ทำการซ่อมแซมและนำออกใช้งานตามปกติจนหมดอายุการใช้งาน และเก็บรักษา รถประวัติศาสตร์คันนี้ไว้ เช่นเดียวกับ ฮาโนแมก อีกหลายคัน เมื่อปี พ.ศ. 2542 การรถไฟแห่งประเทศไทย มอบหัวรถจักรไอน้ำ หมายเลข 277 คันนี้ ให้เทศบาลทุ่งสง เพื่อนำมาจัดแสดงไว้ ณ สวนสาธารณะเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบ พระชนมพรรษา สำหรับให้ประชาชนโดยทั่วไปได้ศึกษา และเป็นอนุสรณ์ของการรถไฟฯ การก่อสร้างได้ดำเนินการเสร็จสิ้นสมบูรณ์ เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม พ.ศ. 2542 ภายในสวนสาธารณะแห่งนี้ ประกอบไปด้วย ทางเดินชมทิวทัศน์ ซึ่งปูลาดด้วยหินศิลาแลงทั้งหมด เชื่อมต่อกันทั่วทุกจุด สนามหญ้า สวนหย่อม ดอกไม้ประดับ พระบรมราชานุสาวรีย์ของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ขนาดเท่าครึ่ง

ข้อมูลโดย : รัชต์ รัตนวิจารณ์ ท้าวทองไหล

รถจักรไอน้ำ แปซิฟิก (ฮาโนแมก) หมายเลข 278

สร้างโดย : บริษัท แอนโนเวอร์ส แมชชีนเนบอ-
ประเทศเยอรมนี

ใช้การ : พ.ศ. 2471 - 2472

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่ภายในโรงงานมักกะสัน
กรุงเทพฯ

278

**รถจักรไอน้ำ แปซิฟิก (ฮาโนแมก) หมายเลข 279**

สร้างโดย : บริษัท แอนโนเวอร์ส แมชชีนเนบอ-
ประเทศเยอรมนี

ใช้การ : พ.ศ. 2471 - 2472

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่บริเวณด้านหน้าสยามคันทริคคลับ
จังหวัดชลบุรี

279



305

รถจักรไอน้ำ มิกาดอ (บอลด์วิน) หมายเลข 305

สร้างโดย : บริษัท บอลด์วิน โลคโมทีฟ เวิร์ค
ประเทศสหรัฐอเมริกา

ใช้การ : พ.ศ. 2466 - 2468

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่บริเวณด้านหน้าสถานีหัวหิน
จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

● **รถจักรไอน้ำ คอนโซลิดชัน (สวีดส) หมายเลข 336**

สร้างโดย : บริษัท สวิส โลโคโมตีฟ แอนด์ แมชีนเวอร์ค
ประเทศสวีตเซอร์แลนด์

ใช้การ : พ.ศ. 2455 - 2458

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่ภายในโรงงานมักกะสัน
กรุงเทพฯ

336



● **รถจักรไอน้ำ คอนโซลิดชัน (สวีดส) หมายเลข 340**

สร้างโดย : บริษัท สวิส โลโคโมตีฟ แอนด์ แมชีนเวอร์ค
ประเทศสวีตเซอร์แลนด์

ใช้การ : พ.ศ. 2455 - 2458

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่บริเวณด้านหน้าสถานีเชียงใหม่
จังหวัดเชียงใหม่

340



702

● **รถจักรไอน้ำ โมกุล (C56) หมายเลข 702**

สร้างโดย : บริษัท มิตซูบิชิ, คาวาซากิ,
นิปปอน ชาร์โย, คิซา โซโซ โคซา
ประเทศญี่ปุ่น

ใช้การ : พ.ศ. 2477

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่บริเวณน้ำตกโทรโยคน้อย
จังหวัดกาญจนบุรี

714

● **รถจักรไอน้ำ โมกุล (C56) หมายเลข 714**

สร้างโดย : บริษัท มิตซูบิชิ, คาวาซากิ, นิปปอน ชาร์โย,
คิซา โซโซ โคซา ประเทศญี่ปุ่น

ใช้การ : พ.ศ. 2477

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่บริเวณอนุสรณ์ปฐมฤกษ์รถไฟหลวง
สถานีกรุงเทพ



รถจักรไอน้ำ โมกุล (C56) หมายเลข 719

สร้างโดย : บริษัท คีซา โซโซ โคซา, นิปปอน ชาร์โย,
มิตซูบิชิ, คาวาซากิ ประเทศญี่ปุ่น

ใช้การ : พ.ศ. 2478

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่บริเวณสะพานข้ามแม่น้ำแคว
จังหวัดกาญจนบุรี

719

**รถจักรไอน้ำ โมกุล (C56) หมายเลข 728**

สร้างโดย : บริษัท คีซา โซโซ โคซา, นิปปอน ชาร์โย,
มิตซูบิชิ, คาวาซากิ ประเทศญี่ปุ่น

ใช้การ : พ.ศ. 2478

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่บริเวณด้านหน้า
สถานีนครลำปาง จังหวัดลำปาง

728



725

**รถจักรไอน้ำ โมกุล (C56) หมายเลข 725**

สร้างโดย : บริษัท คีซา โซโซ โคซา, นิปปอน ชาร์โย,
มิตซูบิชิ, คาวาซากิ ประเทศญี่ปุ่น

ใช้การ : พ.ศ. 2478

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่พิพิธภัณฑ์ศาลเจ้ายาคุสุมิ
กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น

733

รถจักรไอน้ำ โมกุล (C56) หมายเลข 733

สร้างโดย : บริษัท คีซา โซโซ โคซา, นิปปอน ชาร์โย,
มิตซูบิชิ, คาวาซากิ ประเทศญี่ปุ่น

ใช้การ : พ.ศ. 2478

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่ภายในโรงงานมักกะสัน
กรุงเทพฯ



● รถจักรไอน้ำ โมกุล (C56) หมายเลข 738

สร้างโดย : บริษัท คีซา โซโซ โคซา, นิปปอน ชาร์โย,
มิตซูบิชิ, คาวาซากิ ประเทศญี่ปุ่น

ใช้การ : พ.ศ. 2478

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่ภายในหอภาพยนตร์แห่งชาติ
พุทธมณฑลสาย 5
จังหวัดนครปฐม

738



● รถจักรไอน้ำ โมกุล (C56) หมายเลข 744

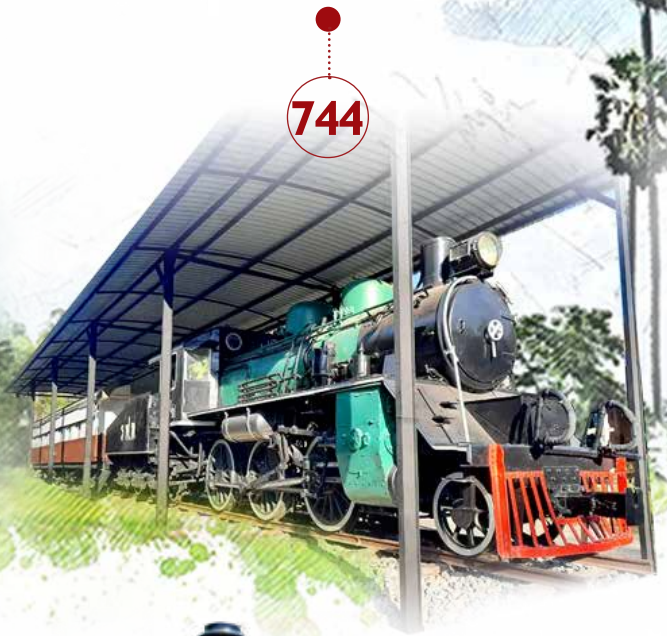
สร้างโดย : บริษัท คีซา โซโซ โคซา, นิปปอน ชาร์โย,
มิตซูบิชิ คาวาซากิ ประเทศญี่ปุ่น

ใช้งาน : พ.ศ. 2478

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่ที่ บ้านสวนรถไฟรีสอร์ท
จังหวัดเชียงใหม่

744



756

● รถจักรไอน้ำ เท็น วิลเลอร์ (C52) หมายเลข 756

สร้างโดย : บริษัท เวอร์คสปูร์ แอนด์ เบเยอร์ ฟิค็อค
ประเทศเนเธอร์แลนด์

ใช้การ : พ.ศ. 2460 - 2464

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่ภายในเขตพิพิธภัณฑ์
ทหารช่าง ค่ายภาณุรังษี
จังหวัดราชบุรี

804

● รถจักรไอน้ำ แปซิฟิก (พี คลาส) หมายเลข 804

สร้างโดย : บริษัท คิกซัน นอร์ท บริทซ์ โลโคโมทีฟ คัมปะนี
ประเทศอังกฤษ

ใช้การ : พ.ศ. 2459 - 2461

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่บริเวณสะพานข้ามแม่น้ำแคว
จังหวัดกาญจนบุรี



810

รถจักรไอน้ำ แปซิฟิก (พี คลาส) หมายเลข 810

สร้างโดย : บริษัท คิกซัน นอร์ท บริทิช โลโคโมทีฟ คัมปะนี ประเทศอังกฤษ

ใช้งาน : พ.ศ. 2459 - 2461

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่ที่ ออรัฟาร์ม อ.เวาสวนกวาง จังหวัดขอนแก่น



943

รถจักรไอน้ำ มิกาโด หมายเลข 943

สร้างโดย : สมาคมอุตสาหกรรมรถไฟแห่งประเทศไทย ประเทศญี่ปุ่น

ใช้งาน : พ.ศ. 2493

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่ภายในสวนวชิรเบญจทัศ (สวนรถไฟ) กรุงเทพฯ



950

รถจักรไอน้ำ มิกาโด หมายเลข 950

สร้างโดย : สมาคมอุตสาหกรรมรถไฟแห่งประเทศไทย ประเทศญี่ปุ่น

ใช้งาน : พ.ศ. 2493

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่หน้าอาคาร สภานิติบัญญัติ (เดิม)

โรงพยาบาลศิริราช กรุงเทพฯ



962

รถจักรไอน้ำ มิกาโด หมายเลข 962

สร้างโดย : สมาคมอุตสาหกรรมรถไฟแห่งประเทศไทย ประเทศญี่ปุ่น

ใช้งาน : พ.ศ. 2493

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่หน้าอาคารพิพิธภัณฑ์ สงครามโลกครั้งที่ 2 บ้านเขาผาซี จังหวัดระนอง



รถจักรไอน้ำ เท็น วิลเลอร์ (C52) รุ่นเลขที่ 751 - 757
เป็นรถจักรไอน้ำที่กองทัพญี่ปุ่นใช้ในเส้นทางแหลมมลายู-พม่า ในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2

รถไฟสายแม่กลอง

เป็นเส้นทางรถไฟที่ไม่มีต้นทางอยู่ที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) แต่เป็นอีกหนึ่งเส้นทางรถไฟที่คนไทยคุ้นเคยเป็นอย่างดี รถไฟสายแม่กลอง ปัจจุบันไม่เพียงแต่เป็นเส้นทางสัญจรเท่านั้น ยังมีวิถีชีวิตที่กลายเป็นแลนด์มาร์กสำคัญสร้างชื่อเสียงโด่งดัง ดึงดูดนักท่องเที่ยวจากทั่วโลก ได้มากมาย ให้มาสัมผัสวัฒนธรรมการค้าขายของคนในพื้นที่ อย่างตลาดร่มหุบ

ทางรถไฟสายแม่กลองเดิมเป็นของ 2 บริษัทเอกชน คือ บริษัทรถไฟท่าจีนทุน จำกัด เดินรถระหว่างสถานีคลองสาน จังหวัดธนบุรี ถึง สถานีมหาชัย จังหวัดสมุทรสาคร ตามสัมปทานวันที่ 17 พฤษภาคม พ.ศ. 2444 ระยะทาง 33.1 กิโลเมตร โดยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 6) เมื่อครั้งดำรงพระอิสริยยศเป็นสยามมกุฎราชกุมาร เสด็จฯ เปิดเดินรถไฟสายท่าจีน (คลองสาน - มหาชัย) ที่สถานีปากคลองสาน วันที่ 4 มกราคม พ.ศ. 2447 เรียกทางรถไฟสายนี้ว่า "ทางรถไฟสายท่าจีน" ส่วนบริษัทแม่กลองทุน จำกัด เดินรถระหว่างสถานีบ้านแหลม จังหวัดสมุทรสาคร ถึงสถานีแม่กลอง จังหวัดสมุทรสงคราม ตามสัมปทาน วันที่ 10 มิถุนายน พ.ศ. 2448 ระยะทาง 33.8 กิโลเมตร มีชื่อเรียกทางรถไฟสายนี้ว่า "ทางรถไฟสายแม่กลอง"

การเดินรถไฟในครั้งนั้น แต่ละบริษัทต่างดำเนินกิจการกันเอง โดยมีสถานีปลายทางขนส่งต่อเนื่องกันที่ "แม่น้ำท่าจีน" ผู้โดยสารและสินค้าที่จะเดินทางหรือขนส่งต่อจากรถไฟของอีกบริษัทหนึ่งไปในเส้นทางของอีกบริษัทหนึ่ง จะลงรถไฟที่สถานีมหาชัยแล้วลงเรือข้ามแม่น้ำท่าจีนไปยังสถานีบ้านแหลม หรือถ้าจะไปมหาชัยก็ต้องข้ามเรือจากสถานีบ้านแหลมไปยังสถานีมหาชัย

ต่อมาในวันที่ 12 กรกฎาคม พ.ศ. 2450 ได้มีการรวมกิจการเดินรถไฟของทั้ง 2 บริษัทเข้าด้วยกัน และได้รับพระบรมราชานุมัติเป็นทางการโดยใช้ชื่อเรียกว่า "บริษัทรถไฟแม่กลองทุน จำกัด" เมื่อวันที่ 6 ตุลาคม พ.ศ. 2451 รวมระยะทางรถไฟทั้ง 2 สาย รวม 66.9 กิโลเมตร และทางบริษัทได้มีการนำเรือยนต์มาเปิดให้บริการ รับ - ส่งผู้โดยสารและสินค้า ข้ามแม่น้ำท่าจีนเชื่อมระหว่างทางรถไฟทั้ง 2 สาย

ในการดำเนินงานระยะต่อมา เมื่อได้รับความนิยมจากประชาชนมากขึ้น ทางบริษัทฯ ได้จัดเดินรถรางไฟฟ้าบนทางรถไฟจากสถานีคลองสานถึงสถานีวัดไทร ระยะทาง 7.6 กิโลเมตร ตั้งแต่วันที่ 12 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2468 เป็นต้นมา และในปี พ.ศ. 2470 ได้ขยายกิจการเดินรถรางไฟฟ้าบนทางรถไฟจากสถานีวัดไทรไปจนถึงสถานีวัดสิงห์อีก 1 กิโลเมตร

นับว่าการรถไฟฯ ได้นำความเจริญเข้ามาสู่ประชาชน ตามเส้นทางรถไฟสายนี้เป็นอย่างมาก โดยมีสถานีคลองสานเป็นศูนย์กลางเชื่อมระหว่างฝั่งธนบุรีกับฝั่งพระนคร

เนื่องจากทางรถไฟสายนี้ ได้รับพระราชานุมัติไม่พร้อมกัน เมื่อสัมปทานทางรถไฟทั้ง 2 สายระหว่างสถานีคลองสาน - สถานีมหาชัย และ สถานีบ้านแหลม - สถานีแม่กลอง หมดยุคของ รัฐบาลจึงได้รับซื้อกิจการมาดำเนินการเอง ตั้งแต่วันที่ 8 พฤษภาคม พ.ศ. 2489 โดยสังกัดขึ้นอยู่กับการรถไฟหลวง มีชื่อเรียกว่า "องค์การรถไฟสายแม่กลอง" มีคณะกรรมการควบคุมอำนวยการมืออธิบดีกรมรถไฟหลวงเป็นประธานกรรมการโดยตำแหน่ง และมีผู้จัดการเป็นผู้รับผิดชอบบริหารงานเหมือนเมื่อครั้งยังเป็นของบริษัท เมื่อกรมรถไฟหลวงเปลี่ยนฐานะเป็น "การรถไฟแห่งประเทศไทย" แล้วกระทรวงคมนาคมได้มีคำสั่งให้องค์การนี้รวมกับการรถไฟฯ ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2495 ในฐานะเป็นสำนักงานหนึ่งของการรถไฟฯ เรียกว่า "สำนักงานรถไฟสายแม่กลอง" แต่ยังมีบริหารงานตามแบบเดิม

ต่อมากระทรวงคมนาคมได้มีคำสั่งให้สำนักงานรถไฟสายแม่กลอง รวมกิจการกับการรถไฟฯ ในวันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2498 โดยปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับของการรถไฟฯ ทุกประการจนถึงทุกวันนี้

“

The Maeklong Railway, which does not have an origin from Bangkok railway station (Hua Lam Pong), runs the trains between Wongwian Yai, Bangkok and Samut Songkhram. However, this railway line is familiar to Thais and it also has many famous landmarks such as Rom Hoop Market and so on that attract tourists from all over the world.

”

รถจักรสายแม่กลอง

รถจักรไอน้ำ เคราสส์ (รถไฟสายแม่กลอง)

หมายเลข MRC 2

สร้างโดย : บริษัท เคราสส์ ออฟ มิวนิค
ประเทศเยอรมนี

ใช้การ : พ.ศ. 2446 - 2449
ใช้ในเส้นทางสายแม่กลอง

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่บริเวณปากน้ำสมุทรปราการ

รถจักรไอน้ำ เคราสส์ (รถไฟสายแม่กลอง)

หมายเลข MRC 3

สร้างโดย : บริษัท เคราสส์ ออฟ มิวนิค
ประเทศเยอรมนี

ใช้การ : พ.ศ. 2446 - 2449
ในเส้นทางสายแม่กลอง

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่หน้าสยามคันทริคคลับ
จังหวัดชลบุรี



รถจักรไอน้ำไฟอร์ วิลเลอร์ (รถไฟสายแม่กลอง)

หมายเลข MRC 5

สร้างโดย : บริษัท เคราสส์ ออฟ มิวนิค
ประเทศเยอรมนี

ใช้การ : พ.ศ. 2448 - 2450
ในเส้นทางสายแม่กลอง

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่หน้าโรงรถจักรดีเซล บางซื่อ
กรุงเทพฯ

รถจักรไอน้ำไฟอร์ วิลเลอร์ (รถไฟสายแม่กลอง)

หมายเลข MRC 7

สร้างโดย : บริษัท เคราสส์ ออฟ มิวนิค
ประเทศเยอรมนี

ใช้การ : พ.ศ. 2448 - 2450
ในเส้นทางสายแม่กลอง

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่หน้าตึกบัญชาการ การรถไฟฯ
กรุงเทพฯ

รถจักรดีเซล



เมื่อวิวัฒนาการของรถจักรไอน้ำได้ดำเนินการพัฒนาจนถึงจุดสูงสุดของประสิทธิภาพในการใช้งานแล้ว คือไม่สามารถเพิ่มประสิทธิภาพทางด้านกำลังงานให้สูงขึ้นไปอีกได้แล้ว ประกอบกับมีการค้นคว้าเครื่องกำเนิดพลังงานกลชิ้นใหม่ เรียกว่าเครื่องยนต์ดีเซล และมีผู้ทดลองนำเครื่องยนต์ชนิดนี้มาใช้ในรถจักร จึงเกิดการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ขึ้นในวงการรถไฟทั่วโลก โดยเลิกใช้รถจักรไอน้ำและหันมาใช้รถจักรดีเซลแทน ด้วยเหตุผลที่ว่ารถจักรดีเซลนั้นสามารถให้กำลังลากจูงสูง และมีความเร็วสูงขึ้น ขณะที่สิ้นเปลืองเชื้อเพลิงน้อยกว่ารถจักรไอน้ำ

พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ผู้บัญชาการรถไฟหลวงในขณะนั้น พระองค์ได้ทรงตระหนักว่าการใช้รถจักรไอน้ำลากจูงขบวนรถ นอกจากจะไม่สะดวกและไม่ประหยัดแล้ว ลูกไฟที่กระจัดกระจายออกมายังเป็นอันตรายได้ ในปี พ.ศ. 2471 จึงทรงสั่งรถจักรดีเซล ขนาดกำลัง 180 แรงม้า จำนวน 2 คัน มาใช้งานเป็นรุ่นแรกในประเทศไทย และเป็นรายแรกในทวีปเอเชีย รถจักรรุ่นนี้ สร้างโดย บริษัท สวิส โลโคโมทีฟ แอนด์ แมชชีนเวอร์ค วินเตอร์เธอร์ ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ ปัจจุบันรถจักรไอน้ำประวัติศาสตร์คันนี้ การรถไฟฯ ได้นำมาตั้งไว้ที่บริเวณหน้าตึกบัญชาการรถไฟ เพื่อให้อนุชนรุ่นหลังได้ศึกษาหาความรู้ต่อไป และเนื่องจากพระองค์ทรงเป็นผู้ให้กำเนิดรถจักรดีเซลขึ้นในประเทศไทย รถจักรดีเซลทุกคันที่ใช้การอยู่จึงได้ประดับเครื่องหมาย “บูรณัตรา” อันเป็นพระนามของพระองค์ ติดที่ด้านข้างของรถจักรดีเซลทุกคัน เพื่อเป็นการเทิดพระเกียรติ และรำลึกถึงพระองค์สืบไป



เอส.แอล.เอ็ม วินเตอร์เธอร์
S.L.M Winterthur
พ.ศ. 2471 รุ่นเลขที่ 21 - 22



ซูลเซอร์ SULZER
พ.ศ. 2474 รุ่นเลขที่ 501 - 506
พ.ศ. 2494 รุ่นเลขที่ 561 - 563



ฟริชส์ FRICHS
พ.ศ. 2474 รุ่นเลขที่ 551 - 556
พ.ศ. 2475 รุ่นเลขที่ 601



ดาเวนพอร์ต DAVENPORT
พ.ศ. 2495 รุ่นเลขที่ 511 - 540
พ.ศ. 2498 รุ่นเลขที่ 571 - 585



เฮนเซล HENSCHEL
พ.ศ. 2498
(สายแม่กลอง)



ฮิตาชิ HITACHI
พ.ศ. 2501 รุ่นเลขที่ 611 - 615
พ.ศ. 2504 รุ่นเลขที่ 616 - 630
พ.ศ. 2505 รุ่นเลขที่ 661 - 670

“ The steam locomotives were replaced by diesel locomotives because the diesel locomotives have higher horsepower, higher maximum speed, and consume less fuels in comparison with steam locomotives. ”



โครงการหมาย "บุรฉัตร" การรถไฟฯ ได้จัดทำขึ้นเพื่อเป็นที่ระลึกถึงพระเกียรติคุณของพลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ที่ทรงเป็นผู้ริเริ่มนำรถจักรดีเซลไฟฟ้ามาใช้งานครั้งแรกในกิจการรถไฟหลวง และเป็นประเทศแรกของทวีปเอเชีย ดังนั้นเมื่อปี พ.ศ. 2490 ได้มีงานฉลองกิจการรถไฟครบกึ่งศตวรรษ หรือ 50 ปี จึงได้ริเริ่มสร้างแผ่นตราวงกลมจารึกพระนาม "บุรฉัตร" โดยใช้แบบอย่างบนเหรียญเบิกทาง สั้หมุดเกลียว ติดไว้ที่ด้านข้างของตัวรถจักรดีเซลไฟฟ้าทุกคัน เพื่อให้เรียกรถจักรดีเซลไฟฟ้าว่า "รถจักรบุรฉัตร" ตอนแรกๆ แผ่นตราบุรฉัตร ได้หล่อด้วยบรอนซ์ในโรงงานมักกะสัน เพราะเมื่อลงพื้นด้วยสีแดงน้ำมาก ซึ่งเป็นสีสัญลักษณ์เดิมของกรมรถไฟหลวงแล้ว จะสามารถขัดลวดลายและตัวอักษร "บุรฉัตร" ให้ขึ้นเงางามได้ดีมาก ต่อมาภายหลังเกิดเป็นที่สนใจของเหล่ามิชชันนารี จึงต้องเปลี่ยนมาทำด้วยเหล็กหล่อ โดยรถจักรดีเซลไฟฟ้าคันแรกที่ได้ติดแผ่นตรา "บุรฉัตร" คือ รถจักรดีเซลซูลเซอร์ หมายเลข 651



รถจักรดีเซลซูลเซอร์
รุ่นเลขที่ 651



เฮนเซล HENSCHEL
พ.ศ. 2507 รุ่นเลขที่ 3001- 3027



อี.จี. G.E.
พ.ศ. 2507 รุ่นเลขที่ 4001- 4050



ฮันสเลท HUNSLET
พ.ศ. 2508 รุ่นเลขที่ 23- 27



กรุ๊ป KRUPP
พ.ศ. 2512 รุ่นเลขที่ 3101- 3130



อัลสอม ADD.
ALS พ.ศ. 2518 รุ่นเลขที่ 4101 - 4154
AHK พ.ศ. 2523 รุ่นเลขที่ 4201 - 4230
ALD พ.ศ. 2526 รุ่นเลขที่ 4301 - 4309
ADD พ.ศ. 2528 รุ่นเลขที่ 4401 - 4420



เฮนเซล HAS.
พ.ศ. 2529 รุ่นเลขที่ 70 - 79



ฮิตาชิ HITACHI
พ.ศ. 2536 รุ่นเลขที่ 4501- 4522



จีอีอ GEA.
พ.ศ. 2538 รุ่นเลขที่ 4523 - 4560



ซีเอสอาร์ CSR.
พ.ศ. 2558 รุ่นเลขที่ 5107- 5120

โครงข่ายระบบราง เชื่อมโยงประเทศ



S รถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ศูนย์กลางการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าใน กรุงเทพมหานครและปริมณฑล กรุงเทพมหานครและปริมณฑลประสบกับปัญหาวิกฤตจราจรมาอย่างยาวนานและต่อเนื่อง รัฐบาลมีแผนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อส่งเสริมให้ประชาชน หันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนประเภทต่างๆ อาทิ รถโดยสารประจำทาง เรือโดยสารประจำทาง และระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เป็นต้น เพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว ลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากการเสียเวลาในการเดินทาง และการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง รวมทั้งยังปล่อยมลพิษสู่อากาศ อันเป็นการบั่นทอนคุณภาพชีวิตของคนเมืองอย่างมาก



ระบบขนส่งมวลชนทางราง นับว่าเป็นทางเลือกในการแก้ปัญหาการจราจรติดขัดได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน เนื่องจากสามารถบรรทุกผู้โดยสารได้คราวละจำนวนมาก ประหยัดค่าใช้จ่ายและพลังงานเชื้อเพลิง เหมาะที่จะเป็นระบบการเดินทางหลักของเมือง ร่วมกับระบบเสริมอื่นๆ ทั้งทางถนนและทางน้ำ

กระทรวงคมนาคม โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง จึงได้ดำเนินการโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ติวานนท์ และบางซื่อ - รังสิต ตามนโยบายรัฐบาล โดยมีระบบต่างๆ ของทั้ง 2 เส้นทาง และผู้รถไฟฟ้าเป็นระบบเดียวกัน

ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) สามารถขนส่งผู้โดยสารระหว่างเมืองของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ด้วยรถไฟฟ้ารุ่นใหม่ทันสมัย มีความสะดวกสบาย ปลอดภัย ระยะเวลา ทำให้การเดินทางระหว่างย่านใจกลางเมืองกับชานเมืองเป็นไปด้วยความรวดเร็ว สามารถตอบสนองความต้องการของยุคใหม่ได้เป็นอย่างดี เป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตในการเดินทางของประชาชน รวมทั้งสามารถขยายความเจริญและการพัฒนาที่อยู่อาศัยไปยังชานเมือง ช่วยลดความแออัดของกรุงเทพฯ ได้อีกหนึ่งทางเลือก

โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีทั้งหมด 2 เส้นทางได้แก่ รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงเข้ม เชื่อมต่อพื้นที่ชานเมืองด้านทิศเหนือ (ดอนเมือง รังสิต ปทุมธานี) และพื้นที่ชานเมืองด้านทิศใต้ (พื้นที่บางบอน มหาชัย) เข้าสู่ใจกลางเมือง และรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงอ่อน เชื่อมต่อพื้นที่ชานเมืองด้านทิศตะวันตก (พื้นที่ศาลายา ติวานนท์) และพื้นที่ชานเมืองด้านทิศตะวันออก (พื้นที่หัวหมาก) เข้าสู่ใจกลางเมือง แบ่งการดำเนินงานออกเป็น 2 ระยะ ตามแผนแม่บทฯ

ระยะที่ 1 จำนวน 2 เส้นทาง ระยะทาง 41.5 กิโลเมตร ประกอบด้วย

1. รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน สายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - รังสิต ระยะทาง 26.3 กิโลเมตร
2. รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - ติวานนท์ ระยะทาง 15.2 กิโลเมตร

ระยะที่ 2 จำนวน 4 เส้นทาง ระยะทาง 92.24 กิโลเมตร ประกอบด้วย

1. รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน สายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ระยะทาง 8.84 กิโลเมตร





2. รถไฟชานเมือง สายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช และช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา ระยะทาง 20.5 กิโลเมตร
3. รถไฟชานเมือง สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - หัวหมาก ระยะทาง 19 กิโลเมตร และ รถไฟชานเมือง สายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง ระยะทาง 6.9 กิโลเมตร
4. รถไฟชานเมือง สายสีแดงเข้ม ช่วงหัวลำโพง - มหาชัย ระยะทาง 37 กิโลเมตร

รูปแบบของขบวนรถที่ให้บริการ

- รถธรรมดา ความเร็ว 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- รถด่วน ความเร็ว 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ความจุผู้โดยสาร

- 6 ตู้ต่อขบวน จุผู้โดยสาร 1,710 คน
- 4 ตู้ต่อขบวน จุผู้โดยสาร 1,120 คน

ความถี่ในการให้บริการ

- รถธรรมดา ประมาณ 5 นาที/ขบวน (ในชั่วโมงเร่งด่วน) ประมาณ 10 นาที/ขบวน (นอกชั่วโมงเร่งด่วน)
- รถด่วน ประมาณ 25 นาที/ขบวน (ในชั่วโมงเร่งด่วน) ประมาณ 60 นาที/ขบวน (นอกชั่วโมงเร่งด่วน)

จำนวนตู้รถโดยสาร

- ขบวนละ 4 ตู้ 10 ขบวน
 - ขบวนละ 6 ตู้ 15 ขบวน
- รวมทั้งหมด 130 ตู้ หรือรูปแบบรถไฟแบบ Four car set

ขนาดรถไฟ

- 6 ตู้ต่อขบวน กว้าง 2.86 เมตร ยาว 121.2 เมตร (ไม่รวมอุปกรณ์เชื่อมต่อ)
- 4 ตู้ต่อขบวน กว้าง 2.86 เมตร ยาว 81.1 เมตร (ไม่รวมอุปกรณ์เชื่อมต่อ)

ระบบราง

- ขนาดความกว้าง 1.00 เมตร

ผลิตโดย

- บริษัท อิธาคิ จำกัด ประเทศญี่ปุ่น

โดยรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน และช่วงบางซื่อ-รังสิต จะเปิดให้บริการในปลายปี พ.ศ. 2564 พร้อมกับการเปิดให้บริการของสถานีกลางบางซื่อ

ประโยชน์ของรถไฟชานเมือง (สายสีแดง)

1. ลดปัญหาการจราจรที่ติดขัดบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน และลดการเกิดอุบัติเหตุได้อย่างสิ้นเชิง
2. สามารถใช้ประโยชน์เพื่อการเดินรถไฟทางไกล โดยรองรับการเดินทางที่มีอยู่ในปัจจุบันได้อย่างมีประสิทธิภาพ
3. เดินทางระหว่างพื้นที่ใจกลางกรุงเทพมหานครกับพื้นที่ปริมณฑลได้อย่างรวดเร็ว
4. เพิ่มคุณภาพชีวิต ไม่ต้องทนกับปัญหารถติดและความแออัดบริเวณใจกลางเมือง
5. ช่วยให้เกิดการใช้ระบบขนส่งมวลชนแทนการใช้รถส่วนตัว
6. กระจายความเจริญไปยังย่านชานเมือง ตามแนวเส้นทางรถไฟ
7. ลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิงของประเทศได้อย่างมาก และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม



คณะกรรมการและคณะผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย



คณะกรรมการ (ณ ตุลาคม 2563)

| | |
|-----------------------------|---------------------|
| นายจิรุตม์ วิศาลจิตร | ประธานกรรมการรถไฟฯ |
| นายอำนาจ ปรีมนวงค์ | กรรมการรถไฟฯ |
| นางสาวไตรทิพย์ ศิวะกฤษณ์กุล | กรรมการรถไฟฯ |
| นายพนิจ พัวพันธ์ | กรรมการรถไฟฯ |
| นางศุภรศิรี บุญญเศรษฐ์ | กรรมการรถไฟฯ |
| นายนิรุฒ มณีพันธ์ | กรรมการและเลขาธิการ |

คณะผู้บริหาร (ณ ตุลาคม 2563)

| | |
|-------------------------------|---|
| นายนิรุฒ มณีพันธ์ | ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย |
| นายเอก สิกธิวงค์ | รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน |
| นายพีระเดช หงษ์วิญญ | รองผู้ว่าการกลุ่มยุทธศาสตร์ |
| นายอวิรุทธ์ ทองเนตร | รองผู้ว่าการกลุ่มอำนาจการ |
| นายจร รุ่งชานีย์ | รองผู้ว่าการกลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน |
| นายสุจิตต์ เชาวศิริกุล | รองผู้ว่าการกลุ่มบริหารรถไฟฟ้า |
| นายสุชีพ สุงสว่าง | รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ |
| นายศิริพงษ์ พงศ์พันธ์ | รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน |
| นางสาวเจษฎาพร ยุทธนวิบูลย์ชัย | ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านบริหาร |
| นายอนันต์ โพธิ์นัมแดง | ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ |
| นางลลิตดา ละออกุล | ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี |
| นายวัชรชาญ สิริสุวรรณทัศน | วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล |
| นายไพบุลย์ สุจริงกุล | วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา |
| นายไชยเชษฐ ชาญจิว | วิศวกรใหญ่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม |
| นางชานีয়ার เดชอุดม | ผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ |

| |
|------------------------------|
| นางสาวชุตติมา วงศ์ศิริ-วิลาศ |
| นายวรพงษ์ เทียบรัตน์ |
| นายประยูร สุขคำเนิน |
| นายสมยุทธ์ เรืองงาม |
| นายสุรนต์เดช รูปะวิโรจน์ |
| นายชฎากร อินทรชม |
| นายประสิทธิ์ ทาวร |
| นายสิทธิชัย บุญเสริมสุข |
| นายไพบุลย์ มงคลศุกวาท |
| นางสาวชุตติมา จตุรนต์ศิริ |
| นายบุญเลิศ ตันตวิญญูพงษ์ |
| บพ.องอาจ จรรย์สาธาพร |
| นางสาวนันทกาญจน์ ศรีวิลาศ |
| นางสาวกานตรัง กองพูล |
| นางสาวจิตเรขนา เดชเจริญ |
| นายพลายงาม ศิริเนตร |
| นายณิพล กุ้ตั้ง |
| นายสมบุญ ฤกษ์วิรุฬห์ |
| นายปิยะบุตร โตวิจารณ์ |
| พล.ต.ต.อำนาจ ไตรพงษ์ |
| นายมนิก มณีจักร |
| นายราชพลลภ ชื่นปรีชา |
| (รอกการแต่งตั้ง) |
| นายโอกาส ตีรมาศเสถียร |

| |
|--|
| ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน |
| ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ |
| ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพย์สิน |
| ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน |
| วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง |
| ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ |
| ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร |
| ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า |
| ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล |
| หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา |
| หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า |
| หัวหน้าสำนักงานแพทย์ |
| หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ |
| หัวหน้าสำนักงานศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟ |
| หัวหน้าสำนักงานบริหารพื้นที่ตลาด |
| หัวหน้าสำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ |
| หัวหน้าสำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง |
| หัวหน้าสำนักงานอาณานิบาล |
| หัวหน้าสำนักงานจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน |
| ผู้บังคับการกองตำรวจรถไฟ |
| ผู้ตรวจการรถไฟ 1 |
| ผู้ตรวจการรถไฟ 2 |
| ผู้ตรวจการรถไฟ 3 |
| ผู้ตรวจการรถไฟ 4 |

| | |
|------------------|---|
| เจ้าของ | การรถไฟแห่งประเทศไทย |
| บรรณาธิการบริหาร | นายเอกรัช ศรีอาระ-อินพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์ |
| บรรณาธิการพิเศษ | นายพิเชษฐ แซ่มเนียม หัวหน้างานควบคุมการเดินรถ |
| กองบรรณาธิการ | บริษัท คอร์แอนด์พิค จำกัด |
| ฝ่ายประสานงาน | นางศุภมาศ ปลื้มกุศล นางอากาศพันธุ์ สวัสดิ์ |
| ฝ่ายภาพ | กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว กองประชาสัมพันธ์ บริษัท คอร์แอนด์พิค จำกัด |

| | |
|---------------|---|
| ฝ่ายจัดส่ง | กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว รับ-ส่ง ๗๒๒.1 ฝ่ายบริการโดยสาร หมวดคดีการ- สถานีกรุงเทพ |
| ฝ่ายสมาชิก | กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว การรถไฟแห่งประเทศไทย เลขที่ 1 แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทรศัพท์ 0 2220 4271 |
| ออกแบบและผลิต | บริษัท คอร์แอนด์พิค จำกัด 27 ซอยเจริญนคร 14 ถนนเจริญนคร แขวงคลองตันใหม่ เขตคลองสาน กรุงเทพฯ 10600 โทรศัพท์ 0 2861 0674 โทรสาร 0 2861 0675 |



การรถไฟแห่งประเทศไทย

เลขที่ 1 แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

www.railway.co.th

Facebook : ทีมพิอาร์ทการรถไฟแห่งประเทศไทย

Call Center : 1690