วารสารรถไฟสัมพันธ์
เอกสารเผยแพร่เพื่อการประชาสัมพันธ์
ฉบับที่ ๕ : ๒๕๖๗

สดุดี ๖๖ ปี

พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน

Life and Works

วันบุรฉัตร ๑๔ กันยายน ๒๕๖๗

บทบรรณาธิการ

ในทุกวันที่ ๑๔ กันยายน ของทุกปี ตรงกับ “วันบุรฉัตร” ในปีนี้เป็นวาระครบรอบ ๘๘ ปีของการสิ้นพระชนม์ของพลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน ผู้เป็นบิดาแห่งกิจการรถไฟไทยสมัยใหม่

ตลอดพระชนม์ชีพของพระองค์ เป็นที่ประจักษ์ชัดว่า “เสด็จในกรมฯ” ทรงทุ่มเทให้กับกิจการงานหลากหลายแขนง อาทิ ด้านการทหารช่าง การสื่อสาร การคมนาคมจนเป็นที่ไว้วางพระราชหฤทัยของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๖ ให้ทรงดำรงตำแหน่งสำคัญทางราชการต่าง ๆ โดยได้ทรงสร้างคุณูปการไว้แก่กิจการรถไฟไทยอย่างอเนกอนันต์ ซึ่ง “คนรถไฟ” ได้ดำเนินเจริญรอยตามแนวทางการบริหารงานและการปฏิบัติงานที่พระองค์ได้ทรงริเริ่มไว้เสมอมา ด้วยสำนึกในพระกรุณาธิคุณยิ่ง

พระวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าหญิงมยุรฉัตร พระธิดาพระองค์ใหญ่ซึ่งตามเสด็จฯ เสด็จในกรมฯ อย่างใกล้ชิด ทรงบรรยายไว้ในหนังสือ “ชีวิตในต่างประเทศ” ว่า “เสด็จพ่อทรงงานอย่างหนักเสมอ”

ไม่ว่าจะแห่งหนใดที่พระองค์เสด็จฯ ได้ทรงบุกเบิก กรุยทาง และพัฒนาจนเจริญก้าวหน้าไว้หลากหลายสาขา ด้วยความถนัดในวิชาชีพช่าง วิศวกรรม การสื่อสารคมนาคม ฯลฯ ผ่านมุมมองที่มีวิสัยทัศน์และการทุ่มเททรงงานอย่างหนัก เกิดผลเป็นประโยชน์ต่อประชาชนไทยสืบเนื่องมาจนเกือบศตวรรษ

การรถไฟแห่งประเทศไทย พร้อมเหล่าพสกนิกร พร้อมเพรียงสดุดี น้อมรำลึกถึงพระกรุณาธิคุณของพลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน พร้อมกับการเจริญรอย เดินหน้าสืบสาน พัฒนารถไฟไทยให้เจริญก้าวหน้าสืบไป

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์
บรรณาธิการ

“...มีพระนิสัยยิ่งด้วยความซื่อสัตย์ สุจริตมั่นในพระกมลสันดาน ทรงวิจารณญานประจักษ์แจ้งในชั้นเชิงคมนาคม เศรษฐกิจ พาณิชโยบาย...”

พระราชดำรัสใน พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๗

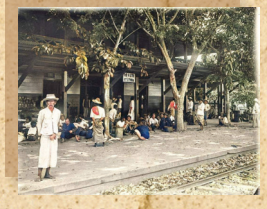
รอยทางประวัติศาสตร์

รัชสมัย รัชกาลที่ ๕

๒๔๓๓
โปรดเกล้าฯ ให้ตั้งกรมรถไฟขึ้น
อยู่ในสังกัดกระทรวงโยธาธิการ
เมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ. ๒๔๓๓

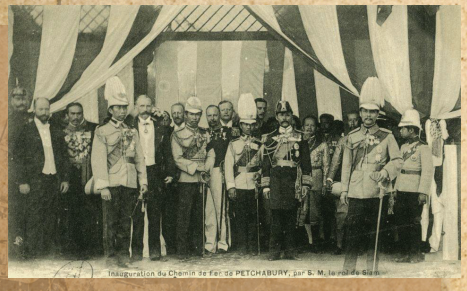
๒๔๓๔
ประกอบพระราชพิธี
กระทำพระฤกษ์
เริ่มการสร้างทางรถไฟ
ณ บริเวณย่านสถานี
กรุงเทพปัจจุบัน เมื่อวันที่
๙ มีนาคม พ.ศ. ๒๔๓๔

๒๔๓๙
ไทยเปิดเดินรถไฟหลวงสายแรกในราชอาณาจักรไทย
เที่ยวปฐมฤกษ์จากสถานีกรุงเทพ-อยุธยา ระยะทาง
๗๑ กิโลเมตร เมื่อวันที่ ๒๖ มีนาคม พ.ศ. ๒๔๓๙
ซึ่งถือเป็นวันสถาปนากิจการรถไฟไทยนับแต่นั้นมา



๒๔๔๓
เปิดการเดินรถไฟสายกรุงเทพ-นครราชสีมา
เมื่อวันที่ ๒๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๔๓
เดินรถจากอยุธยา ถึงแก่งคอย
มวกเหล็ก ปากช่อง นครราชสีมา

๒๔๔๖
เปิดการเดินรถไฟสายใต้
บางกอกน้อย-เพชรบุรี
ระยะทาง ๑๕๐ กิโลเมตร
เมื่อวันที่ ๑๙ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๔๖



๒๔๔๘
เปิดการเดินรถไฟสายเหนือ
ที่ทางแยกที่สถานีชุมทางบ้านภาชี
เมื่อวันที่ ๓๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๔๔๘

รัชสมัย รัชกาลที่ ๖

๒๔๖๑
ทางรถไฟสายใต้ สร้างต่อจากสถานี
ชุมทางหาดใหญ่จนถึงปาดังเบซาร์
ทำให้สามารถเชื่อมต่อกับทางรถไฟ
ทางด้านตะวันตกของแหลมมลายู
มีปาดังเบซาร์เป็นสถานีร่วมเปิดการเดินรถ
เมื่อวันที่ ๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๖๑

๒๔๕๓
ตลอดรัชสมัย
จนถึงสิ้นรัชกาลที่ ๕
มีการขยายเส้นทาง
การเดินรถที่เปิดใช้แล้ว
๙๓๒ กิโลเมตรและอยู่
ระหว่างการก่อสร้าง
อีกกว่า ๖๙๐ กิโลเมตร

๒๔๖๙
ทางรถไฟสายเหนือ
สร้างต่อจาก
เด่นชัยและลำปาง
เปิดเดินรถจนถึง
เชียงใหม่

๒๔๖๘
เมื่อสิ้นรัชสมัยรัชกาลที่ ๖
รถไฟมีระยะทางรวมกัน
๒,๕๘๑ กิโลเมตร
และอยู่ในระหว่างการ
ก่อสร้างอีก ๔๑๘ กิโลเมตร

รัชสมัย
รัชกาลที่ ๗

๒๔๗๖
ในรัชสมัยรัชกาลที่ ๗ รัฐบาลได้ปฏิวัติการขนส่งระหว่างกรุงเทพฯ กับพื้นที่ปกครองเกือบครึ่งหนึ่งของประเทศด้วยทางรถไฟที่ยาวถึง ๓,๐๗๗ กิโลเมตร จนเป็นที่แล้วเสร็จ

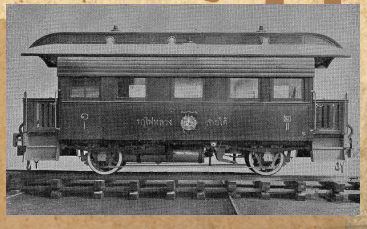
๒๔๗๓
เปิดการเดินรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือจากเส้นทางกรุงเทพ-นครราชสีมา ได้ขยายต่อจนถึงอุบลราชธานี และอีกสายหนึ่งจากนครราชสีมาแยกไปขอนแก่น

๒๔๗๑
พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน ทรงสั่งซื้อรถจักรดีเซลการกล จำนวน ๒ คัน เข้ามาใช้การเป็นรุ่นแรกในประเทศไทย และรายแรกในเอเชีย

๒๔๖๙
เปิดการเดินรถไฟสายตะวันออก จากกรุงเทพ-ฉะเชิงเทรา ได้ขยายต่อไปจนถึงอรัญประเทศ

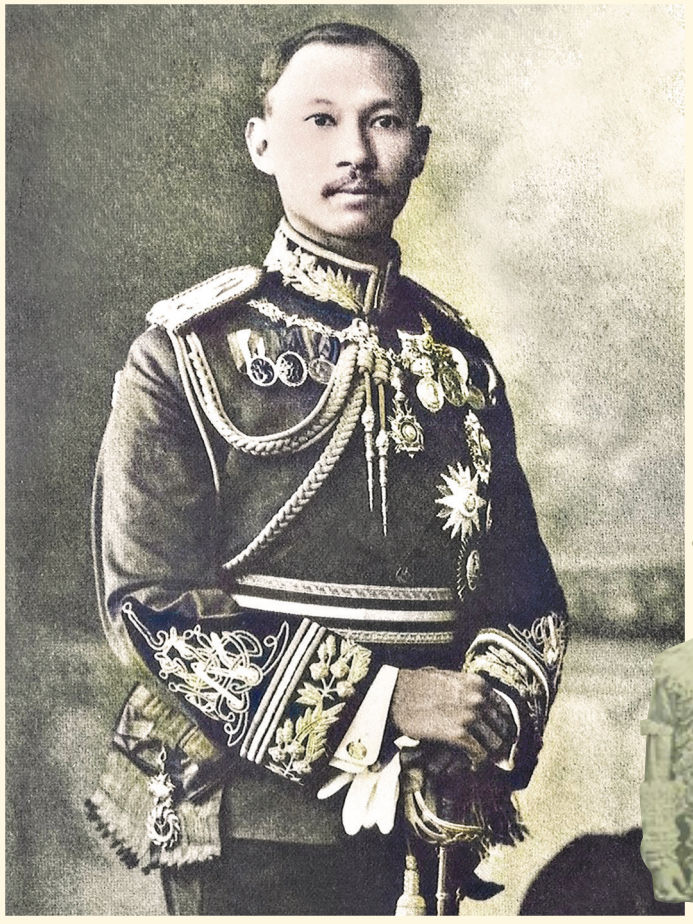
๒๔๘๕
จากผลของสงครามโลกครั้งที่ ๒ ไทยได้ร่วมมือกับกองทัพญี่ปุ่น สร้างทางรถไฟจากสถานีหนองปลาดุก ในทางสายใต้ไปยังด่านพระเจดีย์สามองค์ ชายแดนติดต่อกับพม่า (ภายหลังได้รื้อถอนราง ตอนเหนือสถานีน้ำตกถึงด่านพระเจดีย์สามองค์ออก เหลือเป็นเส้นทางสายกาญจนบุรี-น้ำตก ในปัจจุบัน)

๒๔๙๔
กรมรถไฟหลวงเปลี่ยนฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจ ประเภทสาธารณูปการภายใต้ชื่อว่า "การรถไฟแห่งประเทศไทย" ตั้งแต่วันที่ ๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๙๔ เป็นต้นมา



๒๔๙๙
เปิดการเดินรถไฟสายใต้ จากสถานีบ้านทุ่งโพธิ์ ถึงศีรีรัฐนิคม เมื่อวันที่ ๑๓ เมษายน พ.ศ. ๒๔๙๙ สุราษฎร์ธานี

ยุคสมัย
หลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง



พระประวัติ

พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน
ประชาธิบดินทรเจษฎภาดา ปิยมหาราชวงศ์วิศิษฏ์
อเนกยนตรวิจิตรกฤตยโกศล วิมลรัตนมหาโยธาธิบดี
ราชธุรันธรีมโหฬาร พาณิชยการคมนาคม
อุดมรัตนตรัยสรณธาดา มัททวเมตตาชวาศรัย
ฉัตรชัยดิลกบพิตร

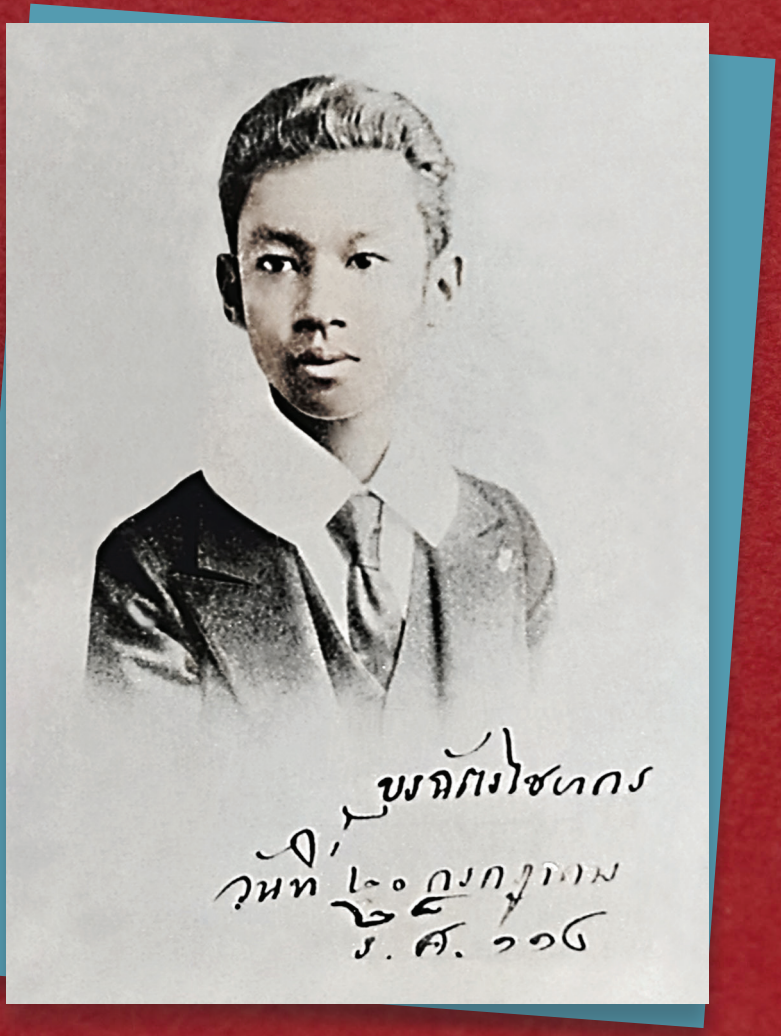
General His Royal Highness Krom Phra Kamphaengphet Akarayothin, his original name was Prince Purachatra Jayakara. He was a son of King Chulalongkorn and Consort Wad (in the royal surname "Kalayanamitra"). He was born on Monday, the 3rd lunar month, 4th day of the waxing moon, Year of the Snake, corresponding to 23rd January 1881.

พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน พระนามเดิม พระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร เป็นพระราชโอรสในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๕ และเจ้าจอมมารดาวาด (ในสกุล “กัลยาณมิตร” ราชนิกุล) ประสูติ ณ วันจันทร์ เดือน ๓ ขึ้น ๔ ค่ำ ปีมะเส็ง ตรงกับวันที่ ๒๓ มกราคม พ.ศ. ๒๔๒๔

เมื่อยังทรงพระเยาว์ ทรงศึกษาหนังสือไทยที่โรงเรียนพระตำหนักสวนกุหลาบในพระบรมมหาราชวัง พระยาโอวาทวรกิจ (แก่น) เป็นผู้ถวายพระอักษร ในปี พ.ศ. ๒๔๓๘ เสด็จออกไปทรงศึกษาวิชาในประเทศฝรั่งเศสและไปศึกษาต่อในประเทศอังกฤษ ชั้นต้นที่โรงเรียนแฮร์โรว์ ซึ่งเป็นโรงเรียนที่ในประเทศอังกฤษนิยมกันว่าเป็นสำนักอบรมนิสัยอัธยาศัยเด็กเป็นอย่างดี

เมื่อสำเร็จการศึกษาจากโรงเรียนแฮร์โรว์แล้ว ทรงศึกษาต่อ ณ ตรินิตี้คอลเลจแห่งมหาวิทยาลัยเคมบริดจ์ แล้วทรงศึกษาวิชาทหารช่างที่ชัทแทม ทรงสำเร็จการศึกษาได้รับยศเป็นนายร้อยตรีในเหล่าทหารช่าง เมื่อวันที่ ๖ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๔๔๔ จากนั้นทรงศึกษาต่อที่ประเทศอังกฤษจนได้เป็น M.I.C.E. (Member of the Institution of Civil Engineer) วิศวกรรมโยธาของอังกฤษ

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดเกล้าฯ ให้สร้างวังบ้านดอกไม้ ตั้งอยู่บนถนนหลวงฟากเหนือต่อกับถนนบริพัตร แขวงบ้านบาตร เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ ขึ้นในปี พ.ศ. ๒๔๔๕ เพื่อให้เป็นที่ประทับของพระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร เมื่อครั้งสำเร็จการศึกษากลับจากประเทศอังกฤษ ซึ่งต่อมาเป็นที่ทรงงาน และจุดกำเนิดผลงานในตลอดพระชนม์ชีพของพระองค์ โดยในปัจจุบันกรมศิลปากรได้ขึ้นทะเบียนให้วังบ้านดอกไม้ เป็นโบราณสถานสำคัญอีกแห่งหนึ่งของไทย



วังบ้านดอกไม้

ห้องทรงงานของพระองค์ ณ วังบ้านดอกไม้ ตั้งอยู่บริเวณใต้หลังคาทรงโดมสีขาวที่ชั้น ๒ มีเรื่องเล่าว่า ทรงไม่อนุญาตให้ใครเข้าพบได้ง่าย ๆ ขณะกำลังทรงงาน หากมีพ่อค้า นักลงทุน มาติดต่อเข้าพบ พระองค์จะบอกให้ไปพบที่กระทรวงเท่านั้น **นั่นเพราะความซื่อสัตย์ในหน้าที่ พระองค์ต้องการให้การพบปะเจรจาเป็นที่เปิดเผยต่อคณะทำงานและผู้เกี่ยวข้องเสมอ**

ณ ห้องทรงงานที่วังบ้านดอกไม้ ยังได้ทรงทดลองตั้งเครื่องส่งสัญญาณวิทยุกระจายเสียงขนาดเล็กส่วนพระองค์ขึ้น โดยทรงใช้ชื่อสถานีว่า HS 1 PJ

วังบ้านดอกไม้เคยเป็นที่ตั้งกรมป่าไม้ ในปัจจุบันได้เปลี่ยนเป็นสำนักงานโรงงานกระดาษบางปะอินและสำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาล กระทรวงอุตสาหกรรม จนกระทั่งในปี พ.ศ. ๒๕๔๘ วังบ้านดอกไม้ได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นโบราณสถาน โดยกรมศิลปากร พื้นที่โบราณสถานประมาณ ๓ ไร่ ๖๕ ตารางวา

Initially he served the Thai royal army as a major in 1904.
He accepted a commander position of the Royal Railway Department as a Supreme Administrative position of Thai Railways in 1917

ณ วันที่ ๑๖ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๔๔๗ ทรงได้รับพระมหากรุณาธิคุณโปรดเกล้าฯ ให้เสกสมรสกับพระเจ้าวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าหญิงประภาวสิทธินฤมล ในสมเด็จพระเจ้าน้องยาเธอ เจ้าฟ้ากรมพระจักรพรรดิพงษ์

ในช่วงแรกเริ่มทรงงาน ทรงรับสัญญาบัตรเป็น**นายพันตรี กรมยุทธนาธิการทหารบก** เมื่อวันที่ ๑๐ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๔๗

ทรงรับตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง หัวหน้าปกครองสูงสุดของรถไฟไทย ในเดือนมิถุนายน พ.ศ. ๒๔๖๐

ใน พ.ศ. ๒๔๗๒ พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๗ ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ เลื่อนพระราชอิสริยยศขึ้นเป็น กรมพระกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน โดยมีพระบรมราชโองการตอนหนึ่งว่า

...เมื่อได้ทรงรับมอบหมายราชการอันใดก็เป็นที่แจ้งในความสำเร็จได้ แม้จะทรงลำบากตรากตรำสักเพียงใด ก็หาย่อท้อไม่ การในหน้าที่ของพระองค์จึงสำเร็จเป็นอย่างดี...มีพระนิสัยยิ่งด้วยความซื่อสัตย์สุจริต มั่นในพระกมลสันดาน ทรงวิจารณญาณ ประจักษ์แจ้งในชั้นเชิงคมนาคม เศรษฐกิจ พาณิชโยบาย ประกอบทั้งพระอัธยาศัยก็เรียบร้อยอ่อนโยน เป็นที่น่านิยมเคารพนับถือมาก

ตำแหน่งสุดท้ายในราชการของพระองค์ ได้แก่ อภิรัฐมนตรี ซึ่งได้รับการโปรดเกล้าฯ เมื่อวันที่ ๒๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๔๗๔ นับเป็นตำแหน่งที่มีความสำคัญต่อประเทศอย่างยิ่งยวด ด้วยทำหน้าที่เป็นสภาที่ปรึกษาราชการทั้งปวงของพระมหากษัตริย์

เมื่อครั้งมีการเปลี่ยนแปลงการปกครองในประเทศไทย ในวันที่ ๒๔ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๗๕ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน เสด็จหลบหนีจากการเกาะกุมพระองค์ขึ้นรถจักร ไปเฝ้าพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ที่พระราชวังไกลกังวล หัวหิน

เมื่อเปลี่ยนการปกครองเป็นระบอบประชาธิปไตย โดยมีพระมหากษัตริย์อยู่ภายใต้รัฐธรรมนูญ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน จึงต้องเสด็จออกจากราชการทุกประเภท และเสด็จฯพร้อมครอบครัวไปทำการค้าที่สิงคโปร์ ในมลายู ด้วยทุนทรัพย์ที่จำกัด และเช่าบ้านเลขที่ ๑๐ ถนนกิลสเตด ใกล้กับ Newton Circle พำนักไม่ไกลจาก Government House

เดือนสิงหาคม พ.ศ. ๒๔๗๙ เสด็จกลับมาเยือนประเทศไทยเป็นครั้งสุดท้าย ในขณะที่ทรงประชวร แต่ก็ยังทรงห่วงใยไต่ถามถึงความก้าวหน้าของคลังออมสิน ที่ทรงเคยบริหารดูแล

วันที่ ๑๔ กันยายน พ.ศ. ๒๔๗๙ ทรงสิ้นพระชนม์ที่โรงพยาบาล ในประเทศสิงคโปร์ ด้วยพระชนม์เพียง ๕๔ ปี ๗ เดือน ๒๒ วัน

พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน ทรงเป็นต้นราชตระกูล “ฉัตรชัย” มีพระโอรสพระธิดารวม ๑๑ พระองค์ ได้แก่ พระวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าหญิงมยุรฉัตร พระวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าเปรมบุรฉัตร หม่อมเจ้าหญิงฉัตรสุดา พระวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าหญิงวิมลฉัตร หม่อมเจ้าหญิงกาญจนฉัตร ฉัตรชัย หม่อมเจ้าหญิงภัทรลดา ฉัตรชัย หม่อมเจ้าชายสุรฉัตร ฉัตรชัย หม่อมเจ้าหญิงเฟื่องฉัตร ฉัตรชัย หม่อมเจ้าหญิงหิรัญฉัตร ฉัตรชัย หม่อมเจ้าชายทิพยฉัตร ฉัตรชัย และหม่อมเจ้าชายพิบูลฉัตร ฉัตรชัย

General His Royal Highness Krom Phra Kamphaengphet Akarayothin was the ancestor of the Chatrajaya royal family and he had a total of 11 sons and daughters.

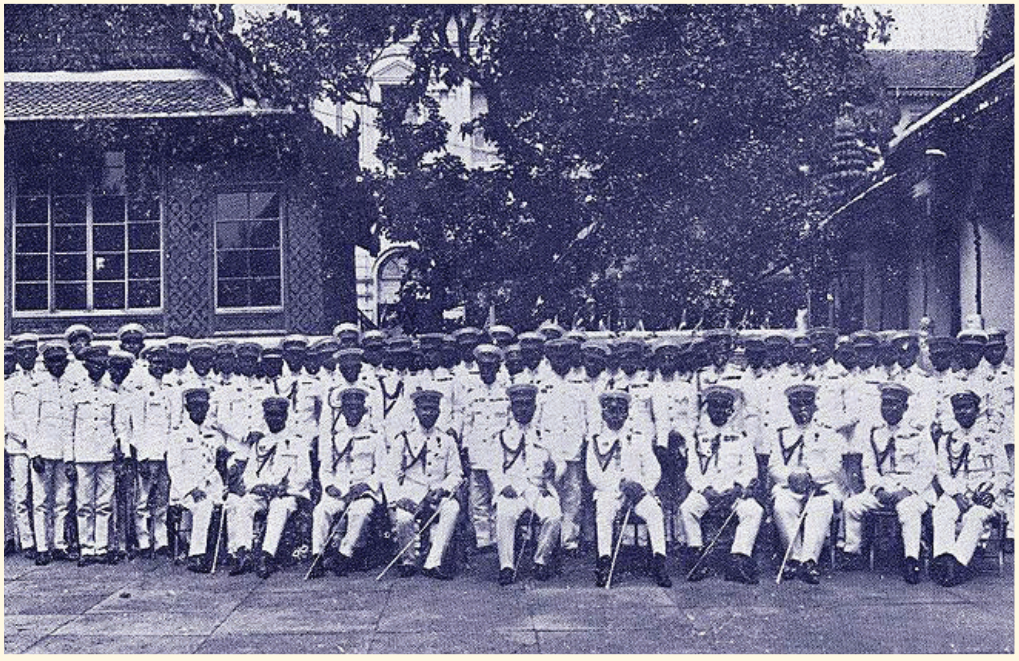
“จเรทหารช่าง”
จุดเริ่มต้นแห่ง สรรพศิลปวิทยาการทั้งปวง

ใน พ.ศ. ๒๔๔๗ ภายหลังเสด็จกลับกรุงเทพฯ พระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร ทรงรับสัญญาบัตร เป็นนายพันตรีกรมยุทธนาธิการทหารบก และเสกสมรสกับพระวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าหญิง ประภาวสิทธินฤมล

ล้นเกล้าฯ รัชกาลที่ ๖ ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้แปรสภาพ กองทหารอินยิเนียร์ ซึ่งทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ตั้งขึ้นเมื่อวันที่ ๒๓ มิถุนายน พ.ศ.๒๔๑๘ เป็น “กรมทหารช่าง” เพื่อให้นายพันตรี พระองค์เจ้า บุรฉัตรไชยากร ทรงดำเนินการฝึกอบรม วิชาทหารช่างสมัยใหม่ตามแบบทหารอังกฤษ ซึ่งเรียกว่า Royal Engineer คือฝึกให้สามารถสร้างสะพาน สร้างถนน สร้างอาคาร ขุดอุโมงค์ ก่อวินาศกรรม จัดเป็นหน่วยสนับสนุนการรบ

ทรงรับตำแหน่งเป็นผู้ช่วยกรมยุทธนาธิการกลาง รับหน้าที่เป็นอาจารย์สอนวิชาทหารช่างแก่นักเรียนนายร้อยทหารบก ได้ทรงแต่ง**ตำราวิชาทหารช่างขึ้นเป็นภาษาไทย เล่มที่ ๑** ว่าด้วยแบบทำสะพานทหาร และวิธีใช้ไม้ มีภาพประกอบด้วยอย่างสมบูรณ์

พ.ศ. ๒๔๔๙ ทรงได้เลื่อนพระยศเป็น **นายพันเอก จเรทหารช่าง** และผู้ช่วยผู้บัญชาการ กรมยุทธนาธิการ ได้ทรงแต่งตำราวิชาการทหารช่างภาษาไทยขึ้นเป็นเล่มที่ ๒ ว่าด้วยวิธีขุดบ่อระเบิดและวิธีใช้ดินระเบิด รวมทั้งการระเบิดรถไฟและรางรถไฟ ใช้สำหรับแนะนำทหารให้กรมทหารช่างและจัดพิมพ์ขึ้นเพื่อให้ใช้เฉพาะเหล่าทหารช่างเป็นการชั่วคราว และทรงได้รับการสถาปนาเป็น**กรมหมื่นกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน**



ใน พ.ศ. ๒๔๕๑ ล้นเกล้าฯ รัชกาลที่ ๖ ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้มีกองทหารช่าง ประจำอยู่ตามกองพลทหารบกต่าง ๆ ทั่วพระราชอาณาจักรและทรงมีพระกรุณาโปรดเกล้าฯ เลื่อนพระยศทหาร เป็นนายพลตรี กรมหมื่นกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน

ทรงได้รับตำแหน่งเป็นผู้บัญชาการกองพลทารบกที่ ๓ ซึ่งตั้งกองบัญชาการอยู่ที่พระนครศรีอยุธยา ในปี พศ. ๒๔๕๒ เป็นพระองค์แรกในตำแหน่งนั้น และทรงเป็นผู้บัญชาการกองพลทหารบกที่ ๑ รักษาพระองค์ และยังทรงเป็นราชองครักษ์พิเศษและจเรทหารช่างอีกด้วย

ใน พ.ศ. ๒๔๕๓ ภายหลังที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๕ เสด็จสวรรคต มีการจัดระเบียบการปกครองบังคับบัญชากองทัพบกใหม่ พลตรี กรมหมื่นกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน เป็นผู้รั้งตำแหน่งแม่ทัพกองทัพภาคที่ ๑ มีกองบัญชาการอยู่ที่กรุงเทพฯ มีทหารในบังคับบัญชา ๓ กองพล คือ กองพลที่ ๑ รักษาพระองค์ มณฑลกรุงเทพฯ กองพลที่ ๒ มณฑลนครไชยศรี และกองพลที่ ๓ มณฑลกรุงเก่า

พลตรี กรมหมื่นกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน ทรงเป็นผู้นำกระบวนสวนสนามในงานพระราชพิธีบรมราชาภิเษกสมโภช ของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๖ เป็นการรวมพลสวนสนามขนาดใหญ่ที่สุดในพระนครยามปกติ มีทหารในบังคับบัญชาถึง ๔๓,๐๐๐ คน และเป็นครั้งแรกที่นายพลของไทย ได้นำกองทัพใหญ่ทำการรับตรวจพล และเดินสวนสนามด้วยความเรียบร้อย ปรากฏแก่ผู้แทนมหาประเทศและเจ้านายของต่างประเทศ ซึ่งเสด็จมารวมกันมากที่สุดที่เคยมีในทวีปเอเชีย

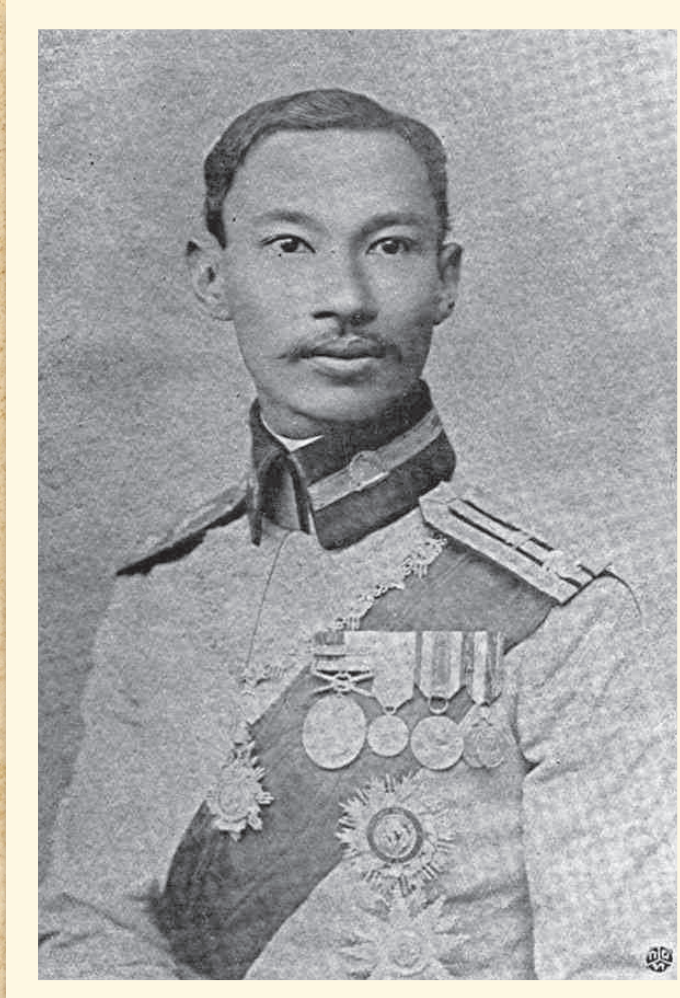
Major General Krom Muen Kamphaengphet Akarayothin received a royal promotion to be Lieutenant General in 1912. The following year, His Majesty graciously appointed Lieutenant General Krom Muen Kamphaengphet Akarayothin to be the Inspector General of Engineers and the Inspector General of the Royal Thai Army and the Small Arms and Machine Guns.

พลตรี กรมหมื่นกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน ได้รับพระราชทานเลื่อนยศเป็น**นายพลโท** ใน พ.ศ. ๒๔๕๕ โดยในปีถัดมาทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พลโท กรมหมื่นกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน เป็นจเรทหารช่างและจเรกองทัพบกและปืนเล็กปืนกล อันเป็นตำแหน่งที่ต้องตรวจตราการทหารและการงานทุกสิ่งทุกอย่างทั่วราชอาณาจักร เป็นตำแหน่งที่พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๖ เคยดำรงตำแหน่งเมื่อครั้งยังดำรงพระราชอิสริยยศเป็นสมเด็จพระยุพราช

ต่อมา ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้เลื่อนพระราชอิสริยยศขึ้นเป็น **กรมขุนกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน** ใน พ.ศ. ๒๔๕๙

“ผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง”

หัวหน้าปกครองสูงสุดของรถไฟไทย

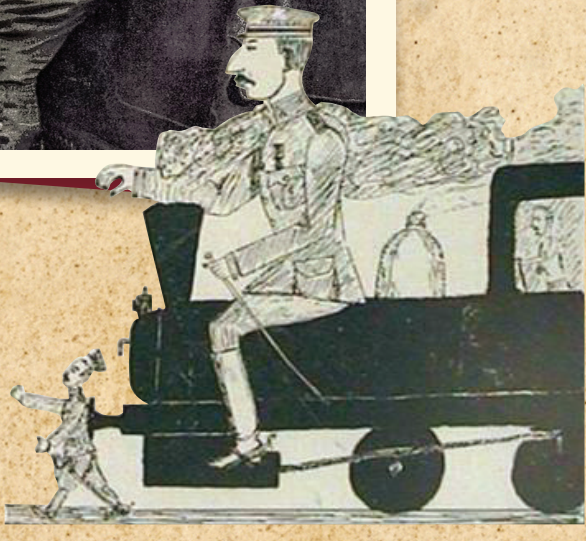


“ทรงเป็นคนไทยคนแรกที่ได้รับตำแหน่งหัวหน้าปกครองสูงสุดของรถไฟไทย ทรงใช้เวลาไม่ถึง ๑๐ วัน ในการปฏิบัติงานขั้นแรก”

ในช่วงการเกิดสงครามโลกครั้งที่ ๑ โดยที่รัฐบาลไทยดำริประกาศเข้าร่วมกับฝ่ายสัมพันธมิตร ในปี พ.ศ. ๒๔๖๐ พลโท กรมขุนกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน ได้รับพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้รับหน้าที่และภาระอันหนักยิ่ง ในการควบคุมกิจการรถไฟ ซึ่งตกอยู่ในมือชาวต่างประเทศมานาน

ก่อนหน้านั้นอำนาจการควบคุมทางรถไฟสายเหนือและสายใต้ของไทยไม่ได้รวมอยู่ในบังคับบัญชาของผู้บริหารเพียงผู้เดียว ทว่าขึ้นตรงอยู่กับข้าราชการเยอรมันและอังกฤษ พระองค์จึงเข้ามารับตำแหน่ง **“ผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง”** พร้อมกับพระบรมราโชบายในรัชกาลที่ ๖ ในการให้คนไทยเข้าควบคุมและบริหารจัดการรถไฟไทยแทนที่ชาวตะวันตก มีการยุบตำแหน่งเจ้ากรมรถไฟหลวงสายเหนือให้นาย แอล.ไวเลอร์ ชาวเยอรมันเป็นหัวหน้ากองแบบแผน ในกรมรถไฟหลวง และยุบตำแหน่งนายช่างผู้บังคับการรถไฟหลวงสายใต้ ให้นาย เอช.กิตตินส์ ชาวอังกฤษเป็นที่ปรึกษา

Krom Phra Kamphaengphet Akarayothin was the first Thai person who received the Supreme Administrative position of Thai Railways. He took over "the commander position of the Royal Railway Department" together with the royal policy of King Rama VI to allow Thai people to control and manage Thai railways instead of westerners.



ทรงเป็นคนไทยคนแรกที่ได้รับตำแหน่งหัวหน้าปกครองสูงสุดของรถไฟไทย

ด้วยภารกิจของประเทศในการต้องทำให้อิทธิพลชาวเยอรมันหายออกจากกรมรถไฟให้ทันท่วงทีก่อนที่จะประกาศสงครามตามนโยบายของรัฐบาล พลโท กรมขุนกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน ทรงเริ่มดำเนินการตั้งแต่ตรวจระเบียบการปกครองรถไฟทั้งสองสาย ตรวจบริเวณที่เป็นจุดอันตรายล่อแหลมต่อการก่อวินาศกรรม และหากำลังคนเข้าแทนที่ชาวเยอรมันที่จะถูกปลดออก ปรากฏว่าทรงใช้เวลาไม่ถึง ๑๐ วัน ในการปฏิบัติงานขั้นแรก โดยทรงออกตรวจระเบียบการปกครองรถไฟสายเหนือและสายใต้ในเดือนมิถุนายน พ.ศ. ๒๔๖๐ โดยมีหม่อมเจ้าฉลาดลบเลอสรร นายช่างกรมรถไฟผู้สำเร็จการศึกษาจากประเทศอังกฤษเป็นผู้ช่วย

พระอนุสาวรีย์ ที่อาคารตึกบัญชาการ

พระบาทสมเด็จพระมหาภูมิพลอดุลยเดช มหาราช บรมนาถบพิตร รัชกาลที่ ๙ เสด็จพระราชดำเนินประกอบพิธีเปิด พระอนุสาวรีย์ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน เมื่อวันที่ ๖ เมษายน พ.ศ. ๒๕๐๐

อาคารตึกบัญชาการ การรถไฟแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นที่ทำการหลักของการรถไฟฯ ในปัจจุบัน นับเป็นที่ทำการกรมรถไฟมาตั้งแต่รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๕ โดยสร้างขึ้นตั้งแต่มีการสถาปนากรมรถไฟเป็นครั้งแรกในปี พ.ศ. ๒๔๓๓ ซึ่งขณะนั้นมี นาย เค เบธเก ชาวเยอรมันเป็นเจ้ากรม ชาวรถไฟรุ่นเก่าจึงเรียกกันว่า “ตึกเบธเก”

ใน พ.ศ. ๒๔๖๐ ช่วงที่ พลโท กรมขุนกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน ดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง และทรงงาน ณ ที่แห่งนี้ ได้มีการต่อเติมอาคารขนานกับทางรถไฟอีกข้างหนึ่ง และขนานกับลำคลองอีกด้านหนึ่ง เป็นรูปตัวยู (U)

ต่อมา เพื่อเป็นอนุสรณ์และรำลึกถึงพระมหากรุณาธิคุณและคุณูปการที่ทรงสร้างไว้แก่การรถไฟฯ ในฐานะคนไทยคนแรกที่ได้รับตำแหน่งหัวหน้าปกครองสูงสุดของรถไฟไทย การรถไฟฯ จึงจัดสร้างพระอนุเสาวรีย์ของพระองค์ประดิษฐานไว้ด้านหน้าตึกบัญชาการ นับตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๐๐ เป็นต้นมา

เมื่อรัฐบาลไทยประกาศสงครามในสงครามโลกครั้งที่ ๑ ข้างฝ่ายสัมพันธมิตร เมื่อวันที่ ๒๒ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๖๐ พนักงานซึ่งเป็นชนชาติฝ่ายอักษะหลายนายถูกจับ และต้องออกจากตำแหน่งหน้าที่ราชการในกรมรถไฟหลวง ประกอบด้วยกองแบบแผน ๔ นาย กองช่างกล ๕ นาย กองบำรุงทาง ๔ นาย กองก่อสร้าง ๙ นาย กองเดินรถ ๓ นาย กองบัญชาการ ๑ นาย และกรมทางอีก ๒ นาย

บรรดาตำแหน่งหน้าที่ราชการซึ่งได้ว่างลงในครั้งนี้ ได้ทรงจัดหาพนักงานชาวไทยและชาติสัมพันธมิตรบรรจุเข้ารับราชการแทน ทั้งตำแหน่งงานที่กรุงเทพฯ โรงงานมักกะสัน และที่กองก่อสร้างที่ถ้ำขุนตาน กับตามทางรถไฟ

ไทยได้ส่งกองกำลังทางอากาศและหน่วยขนส่งยานยนต์ไปยังยุโรป แม้หน้าที่หลักของไทยในยุโรปจะเป็นกองหนุน แต่ก็ประสบความสำเร็จได้รับฐานะเป็นประเทศผู้ชนะสงคราม หลังการประชุมสันติภาพแวร์ซายส์จึงเริ่มมีการเจรจาต่อรองสนธิสัญญาไม่เป็นธรรมแต่ละประเทศ จากการเกิดขึ้นของสงครามโลกครั้งที่ ๑ และการที่ไทยได้กลายเป็นประเทศผู้ชนะสงคราม ทำให้วิกฤติความเสี่ยงในการตกเป็นอาณานิคมที่ไทยต้องเป็นกังวลมาเป็นเวลานานได้ลดลงไป

“อุโมงค์ขุนตาน แล้วเสร็จก่อนกำหนด ที่ช่างเยอรมันวางไว้ถึง ๙ เดือน”

โครงการก่อสร้างอุโมงค์ขุนตาน เพื่อทลายเขาซึ่งเป็นกำแพงธรรมชาติมหึมาที่กั้นเขตแดนของจังหวัดลำปางกับลำพูนและเชียงใหม่ เริ่มดำเนินการก่อสร้างใน พ.ศ. ๒๔๕๐ และแล้วเสร็จก่อนกำหนดที่นายช่างเยอรมันวางไว้ถึง ๙ เดือน ในเดือนมีนาคม พ.ศ. ๒๔๖๐ เป็นอุโมงค์ที่ยาวที่สุดในเอเชียในขณะนั้น

เมื่ออุโมงค์ขุนตานแล้วเสร็จ จึงทำให้การเดินรถไฟในสายเหนือ สามารถเดินยาวต่อเนื่องไปจนถึงจังหวัดเชียงใหม่ โดยเปิดเดินรถในปี พ.ศ. ๒๔๖๙ ทะลุผ่านอุโมงค์ขุนตานยาว ๑,๓๖๑.๓๐ เมตร เข้าจอดยังสถานีรถขุนตานที่ตั้งอยู่บนจุดสูงสุดเหนือระดับน้ำทะเล ๕๐๐ เมตรที่สถานีขุนตาน

ในช่วงเดือนมิถุนายน พ.ศ. ๒๔๖๑ ระหว่างที่ พลโท กรมขุนกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน ประทับอยู่ลำปาง ๒ สัปดาห์ ยังทรงดำริถึงการจะสร้างสถานที่ตากอากาศและท่องเที่ยวขึ้นบนดอยขุนตาล และดอยงาช้าง เนื่องจากเป็นสถานที่สวยงาม อากาศไม่หนาวไม่ร้อนจนเกินไปนัก มีน้ำบริบูรณ์ตลอดปี

พลับพลา ที่ประทับขุนตาน

“บังกะโลรถไฟ” ซึ่งอยู่ห่างจากสถานีรถไฟขุนตานไปในระยะเดินเท้า บนพื้นที่บริเวณ ย.๑ ของอุทยานแห่งชาติดอยขุนตาล จังหวัดลำพูน เคยใช้เป็นพลับพลาที่ประทับของพระองค์ ซึ่งทรงใช้เป็นที่ประทับแรมระหว่างการควบคุมงานก่อสร้างอุโมงค์ขุนตาน

พลับพลาเป็นเรือนไม้ขัดเคลือบเงา ประกอบไปด้วย ๑ ห้องนอนใหญ่ และห้องน้ำในตัว และ ๒ ห้องนอนเล็ก กับ ๑ ห้องน้ำส่วนกลาง ระเบียงของพลับพลายื่นออกไปตามแนวผา ทำให้มองเห็นวิวทิวทัศน์ขุนเขาที่งดงาม

ปัจจุบัน นักท่องเที่ยวสามารถเข้าเยี่ยมชมและเข้าพักที่บังกะโลรถไฟ ซึ่งอยู่ในความดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทยได้

พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๖ มีพระราชหัตถเลขาลับถึง พลโท กรมขุนกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน ว่าด้วยรัฐประศาสโนบายที่รัฐบาลจะพึงปฏิบัติ รวมถึงพระบรมราโชบายเรื่องการให้คนไทยทำงานแทนชาวต่างประเทศไว้ว่า

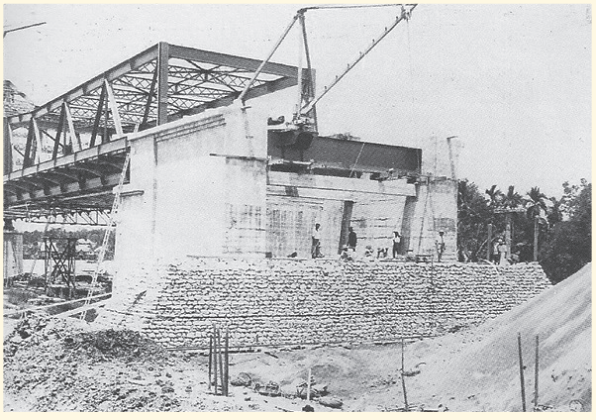
> *“ถ้ายิ่งได้คนไทยมากเท่าใด ก็แปลว่าการ Nationalisation ของกรมรถไฟหลวงจะเร็วขึ้น เพราะฉะนั้นเป็นการจำเป็นที่จะรวมช่างไทย แต่ถ้าไม่ได้มาก็จำเป็นต้อง Internationalise ไปก่อนจนกว่าจะเรียนขึ้นทัน”*

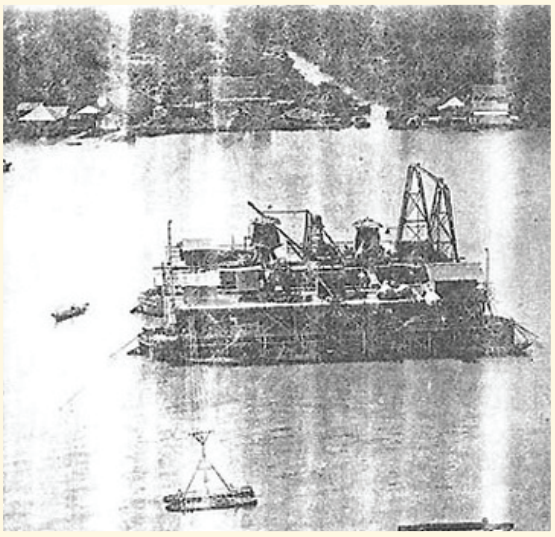
พลโท กรมขุนกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน แนะนำสั่งสอนฝึกข้าราชการไทยด้วยพระองค์เอง อีกทั้งเป็นครั้งแรกที่มีการจัดให้มีการสอบชิงทุนของกรมรถไฟหลวงออกไปศึกษาวิชาการในต่างประเทศ เพื่อกลับเข้ามารับราชการตำแหน่งสำคัญ ๆ แทนชาวต่างประเทศ โดยรุ่นที่ ๑ ได้ส่งไปยังประเทศสหรัฐอเมริการวม ๘ คน ใน พ.ศ. ๒๔๖๑ และรุ่นสุดท้ายในปี ๒๔๖๖ รวมเป็นนักเรียน ๕๑ คน

ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. ๒๔๖๑ ทรงจ้างแพทย์ไทยเข้าเป็นแพทย์ของกรมรถไฟหลวงด้วย

เมื่อประจวบกับการก่อตั้งของจุฬาลงกรณมหาวิทยาลัยใน พ.ศ. ๒๔๕๙ และเปิดสอนวิชาวิศวกรรมนี้ทำให้สามารถเลิกจ้างชาวยุโรป ชาวเอเชียชาติอื่นไปได้หมด และทำให้มีคนไทยเพียงพอแก่กิจการรถไฟ

> **“เป็นครั้งแรกที่มีการจัดให้มีการสอบชิงทุนของกรมรถไฟหลวงยังต่างประเทศ เพื่อกลับเข้ามารับราชการแทนชาวต่างประเทศ”**





พ.ศ. ๒๔๖๒ ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ เลื่อนยศทางทหารของกรมขุนกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน ขึ้นเป็น**นายพลเอก** โดยที่พระองค์ก็เร่งเดินหน้าบริหารกิจการและขยายโครงข่ายเส้นทางรถไฟอย่างต่อเนื่อง การเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญคือ การดำเนินการรวมเส้นทางรถไฟสายริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาด้านตะวันออกกับตะวันตก ซึ่งยังไม่เชื่อมต่อเข้าเป็นหนึ่งเดียว โดยไม่เพียงสร้าง **สะพานพระราม ๖** เชื่อมสองฝั่งแม่น้ำเข้าด้วยกัน แต่ยังรวมกันกับ**การปรับความกว้างของรางจาก ๑.๔๓๕ เมตร เป็น ๑.๐๐ เมตร** ให้เท่ากันอีกด้วย

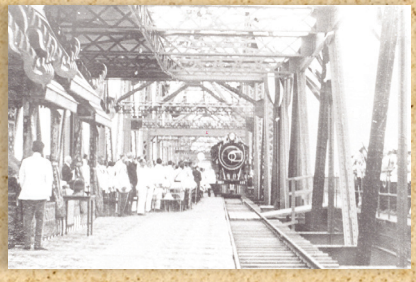
ก่อนหน้านั้น เส้นทางรถไฟหลวงสายแรกของไทย คือเส้นทางกรุงเทพ-นครราชสีมา และทางรถไฟสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายตะวันออก ซึ่งอยู่ทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยานั้นใช้ขนาดราง Standard Gauge คือกว้าง ๑.๔๓๕ เมตร ในขณะที่ทางรถไฟสายใต้เริ่มจากบางกอกน้อยทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา และสายแยกจากนั้นเป็นราง Meter Gauge คือกว้าง ๑.๐๐ เมตร

หลังจากตกลงที่จะปรับขนาดของทางรถไฟเป็น ๑.๐๐ เมตร ทั่วราชอาณาจักร ก็ทรงเริ่มศักราชใหม่ในการปรับปรุง วางรถจักรให้เป็นมาตรฐาน เพื่อประหยัดเงินด้านเครื่องอะไหล่ และดำเนินการจัดหารถจักรมาเพิ่มเติม โดยเป็นการซื้อรถใช้งานแล้ว ซึ่งพิสูจน์มาแล้วว่าใช้การได้ดี

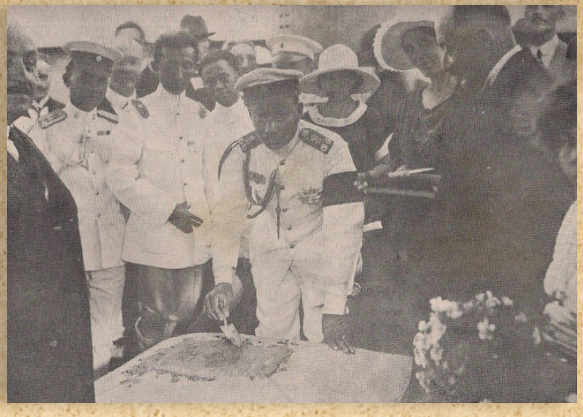
พลเอก กรมขุนกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน ทรงวางศิลาฤกษ์สะพานพระราม ๖ ที่มีบริษัท เดย์เด ประเทศฝรั่งเศสเป็นผู้ก่อสร้างเมื่อวันที่ ๘ เมษายน พ.ศ. ๒๔๖๖ จากนั้นพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๗ เสด็จพระราชดำเนินประกอบพระราชพิธีเปิดสะพานเมื่อวันที่ ๑ มกราคม พ.ศ. ๒๔๖๙ ให้รถด่วนสายใต้บางกอกน้อย-ไปร มาออกจากหัวลำโพง หรือสถานีกรุงเทพแทน

ส่วนการดำเนินการปรับรางให้มีขนาดให้เท่ากันทั้งประเทศ ดำเนินการเสร็จสิ้นสมบูรณ์ต่อมาในปี พ.ศ. ๒๔๗๓

พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จพระราชดำเนินเปิดสะพานพระราม ๖



วันเปิดสะพานพระราม ๖



พลเอก กรมขุนกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน ทรงวางศิลาฤกษ์สะพานพระราม ๖ เมื่อวันที่ ๘ เมษายน พ.ศ. ๒๔๖๖

สะพานพระราม ๖

เสด็จในกรมฯ ทรงอยู่เบื้องหลังในการผลักดันให้สร้างสะพานพระราม ๖ ซึ่งเป็นสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งแรก

สะพานพระราม ๖ ถือเป็นสัญลักษณ์ของยุคใหม่แห่งการเดินรถไฟจากเหนือจรดใต้ เป็นการเปิดการสัญจร ตลอดจนบรรทุกสินค้าทางรถไฟถึงกันอย่างรวดเร็วจากเหนือจรดใต้ของประเทศ อีกทั้งเป็นโอกาสในการเชื่อมคมนาคมต่อไปยังประเทศใกล้เคียง ยาวจากสิงคโปร์ไปถึงจังหวัดเชียงใหม่ โดยไม่ต้องถ่ายขบวนรถเลย สะพานพระราม ๖ จึงเป็นสะพานเหล็กข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งแรกของไทยที่มีบทบาทสำคัญยิ่ง

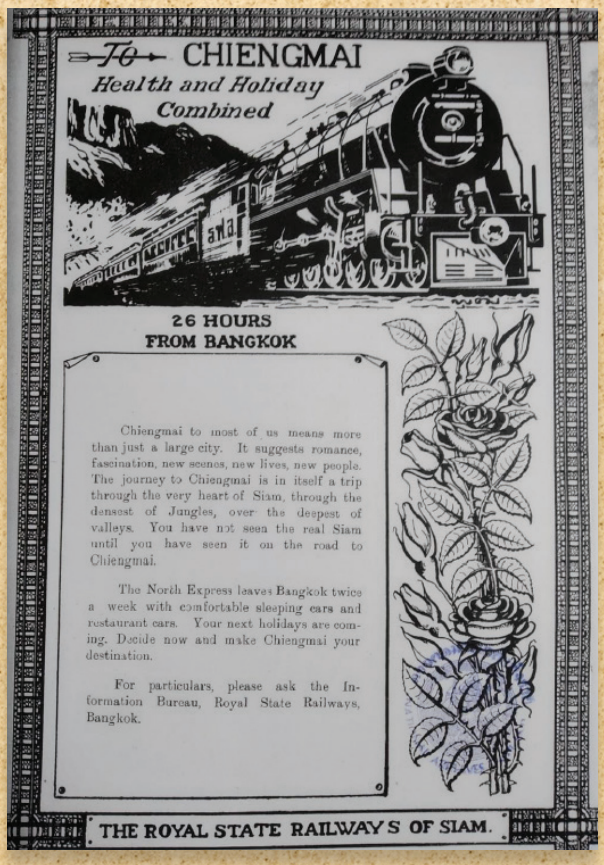
นอกจากสะพานพระราม ๖ แล้ว พระองค์ยังเป็นผู้ผลักดันการสร้างสะพานกษัตริย์ศึก ซึ่งเป็นสะพานลอยข้ามทางรถไฟแห่งแรกของไทย เพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัดไม่คล่องตัวในกรุงเทพฯ รวมถึงสะพานปฐมบรมราชานุสรณ์ หรือสะพานพระพุทธยอดฟ้าฯ ซึ่งเป็นสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งที่ ๒ ที่ตอนกลางสะพานสามารถยกขึ้นได้ด้วยแรงไฟฟ้าเพื่อให้เรือขนาดใหญ่แล่นผ่านได้ เป็นเทคโนโลยีก่อสร้างที่ทันสมัยที่สุดในขณะนั้น จึงไม่แปลกที่ทรงเป็นที่ขนามนามว่า “บิดาแห่งงานวิศวกรรมโยธา”

“การโฆษณาของกรมรถไฟหลวง...
ต้นกำเนิดการท่องเที่ยวและการโรงแรมของไทย”

โฮเต็ลหัวหิน

ภายหลังประเทศไทยประสบปัญหาทางเศรษฐกิจสืบเนื่องจากเหตุการณ์สงครามโลกครั้งที่ ๑ รวมถึงภัยธรรมชาติต่าง ๆ การหารายได้จากการโฆษณา การท่องเที่ยวผ่านกรมรถไฟหลวงเป็นหนทางหนึ่งในการช่วยบรรเทาปัญหาเศรษฐกิจของประเทศ การเปิดเดินรถไฟสายเหนือในเดือนมกราคม พ.ศ. ๒๔๖๔ ถึงเชียงใหม่เป็นครั้งแรก กอปรกับความนิยมแพร่หลายของชนชั้นสูงในการเดินทางท่องเที่ยว นับเป็นจุดเริ่มต้นการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ทีเดียว

พลเอก กรมขุนกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน ทรงเห็นหนทางในการที่จะสร้างรายได้ให้กับประเทศโดยอาศัยกิจการรถไฟ จึงรับสั่งให้กรมรถไฟหลวงดำเนินการจัดทำหนังสือคู่มือท่องเที่ยวทางรถไฟของสยาม (Siamese State Railway A Guide Book) ขึ้นใน พ.ศ. ๒๔๖๔ พิมพ์ครั้งแรกจำนวน ๑,๐๐๐ ฉบับ เพื่อเป็นการโฆษณาการท่องเที่ยวในประเทศไทย โดยมีเมืองสำคัญที่ได้รับการโฆษณาท่องเที่ยว ได้แก่ กรุงเทพฯ หัวหิน และเชียงใหม่ ส่งไปจำหน่ายยังต่างประเทศในราคาเล่มละ ๑ ปอนด์ หรือ ๔ ดอลลาร์ ส่งผลให้ประเทศไทยเป็นที่รู้จักของชาวต่างชาติมากขึ้น



ภาพโฆษณาเชิญชวนเที่ยวเชียงใหม่
ของกรมรถไฟหลวง

กรมรถไฟหลวง ได้ดำเนินการก่อสร้างสถานที่ตากอากาศขึ้นบนชายทะเลหัวหินใน พ.ศ. ๒๔๖๕ ใช้ชื่อว่า**โฮเต็ลหัวหิน** ซึ่งนับเป็นโรงแรมชายทะเลแห่งแรกของประเทศไทย นอกจากนี้ยังปรับปรุงพระราชวังพญาไทเปิดบริการเป็นโรงแรมใน พ.ศ. ๒๔๖๘ ใช้ชื่อว่า**โฮเต็ลวังพญาไท** ซึ่งเป็นโรงแรมเดอลุกซ์ชั้น ๕ ดาวที่หรูหราที่สุดในประเทศไทยในขณะนั้น และที่สถานีกรุงเทพ ชื่อ**โรงแรมราชธานี** เปิดให้บริการใน พ.ศ. ๒๔๗๐ ตลอดจนเปิดบริการโรงแรมและบ้านพักตามสถานีรถไฟต่าง ๆ ทั้งในสายเหนือและสายใต้ อาทิ เชียงใหม่ ลพบุรี นครลำปาง ชุมพร หาดใหญ่ ฯลฯ โดยที่ใน พ.ศ. ๒๔๖๕ กรมรถไฟหลวงได้จัดตั้ง **“กองโฮเต็ล”** ขึ้น เพื่อทำหน้าที่ในการตรวจตราโรงแรม บ้านพัก และรถเสบียง ให้มีประสิทธิภาพมาตรฐานเดียวกันทั้งหมด

เสด็จในกรมฯ
ทรงเป็นประธาน
ในการประชุมโรตารี
ที่โรงแรมวังพญาไท

พระราชวังพญาไท

ในตอนปลายรัชกาลพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๖ ทรงมีพระราชปรารภเป็นการส่วนพระองค์กับเสด็จในกรมฯ ว่า พระราชวังพญาไทเป็นอสังหาริมทรัพย์ที่ใหญ่โต มีบริเวณกว้างขวางมากต้องสิ้นเปลืองพระราชทรัพย์จำนวนมากในการบำรุงรักษา หากปรับปรุงเป็นโรงแรมชั้นหนึ่ง เพื่ออำนวยความสะดวกสบายให้แก่ชาวต่างประเทศที่เข้ามาเยี่ยมเยียน และติดต่อธุรกิจในประเทศสยามแล้ว ค่าบำรุงรักษาก็คงจะรวมอยู่ในงบของโรงแรมได้ เมื่อพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๗ ได้ทรงรับรัชทายาทเสด็จเถลิงถวัลยราชสมบัติสืบสนององค์สมเด็จพระบรมเชษฐาธิราชแล้ว จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้กรมรถไฟหลวงปรับปรุงพระราชวังพญาไท เป็นโรงแรมชั้นหนึ่งชื่อ “Phya Thai Palace Hotel”และเสด็จพระราชดำเนินมาทรงเปิด “โฮเต็ลวังพญาไท” เมื่อวันที่ ๑๘ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๔๖๘

โฮเต็ลวังพญาไทจัดเป็นโรงแรมที่หรูหราและได้รับการยกย่องว่ายอดเยี่ยมที่สุดในภาคพื้นตะวันออกไกล มีวงดนตรีสากลชนิดออเคสตร้า ๒๐ คน ใช้นักดนตรีจากกองดุริยางค์ทหารบก บรรเลงให้เต้นรำในวันสุดสัปดาห์ สลับกับคณะโชว์นักร้องนักแสดงจากยุโรป และเมื่อหลวงสุขุมนัยประดิษฐ์จบการศึกษาจากสหรัฐอเมริกากลับมา ก็ได้นำวงดนตรีแจ๊สมาบรรเลงที่โฮเต็ลแห่งนี้

โฮเต็ลพญาไทได้รับเกียรติ เป็นสถานที่จัดประชุมก่อตั้งสโมสรโรตารี่กรุงเทพฯ ขึ้นเป็นครั้งแรกในประเทศไทย เมื่อวันที่ ๑๗ กันยายน พ.ศ. ๒๔๗๓

สถานที่แห่งนี้ ยังเป็นสถานที่ที่เสด็จในกรมฯ ได้ทรงเปิดการส่งวิทยุกระจายเสียงจาก “สถานีวิทยุกระจายเสียงกรุงเทพฯ ที่พญาไท” ซึ่งมีที่ตั้งอยู่ที่พระที่นั่งไวกูณฐเทพยสถาน ในบริเวณโฮเต็ลพญาไท โดยอัญเชิญกระแสพระราชดำรัสตอบ เนื่องในการพระราชพิธีฉัตรมงคลของพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๗ ถ่ายทอดจากห้องพระโรงพระที่นั่งอมรินทรวินิจฉัย มาตามสายแล้วเข้าเครื่องส่งกระจายเสียงสู่พสกนิกรเป็นปฐมฤกษ์ เมื่อวันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๔๗๓ นับเป็นครั้งแรกที่ได้มีการถ่ายถอดเสียงทางวิทยุในประเทศไทย

ในช่วงเวลานั้นกิจการรถไฟไทยได้เปิดเดินรถสายเหนือขึ้นไปถึงเชียงใหม่ และสายใต้เชื่อมต่อกับสหพันธรัฐมลายูแล้ว ตั้งแต่ พ.ศ. ๒๔๖๑ โดยกรมรถไฟหลวงเปิดบริการเดินรถด่วนระหว่างประเทศขึ้น ใช้ “รถโดยสารชั้น ๑ มีที่นั่งนอน ซึ่งใช้เดินทางได้ทั้งกลางวันและกลางคืน ตกเข้ามาถึงจากยุโรป” การเดินทางนี้ช่วยร่นระยะเวลาได้มาก และผู้โดยสารมีสิทธิแวะเยี่ยมชมสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ทั้งในสยามและมลายู ดังที่ปรากฏใน Guide to Bangkok ของ Major Erik Seidenfaden ว่า

> “...The privilge of breaking journey at various interesting points makes it more advantage to travel by rail...”

His important duties included the construction of the Khun Tan Tunnel, organization of the scholarship examination for the Royal Railway Department, going abroad to study academics, the construction of the Rama VI Bridge connecting the railway lines between the eastern and western banks of the Chao Phraya River as well as starting advertising and tourism and hotels in Thailand.

พลเอก กรมหลวงกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน ทรงช้างตามเสด็จ พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๗ เข้านครเชียงใหม่ ปี พ.ศ. ๒๔๖๙

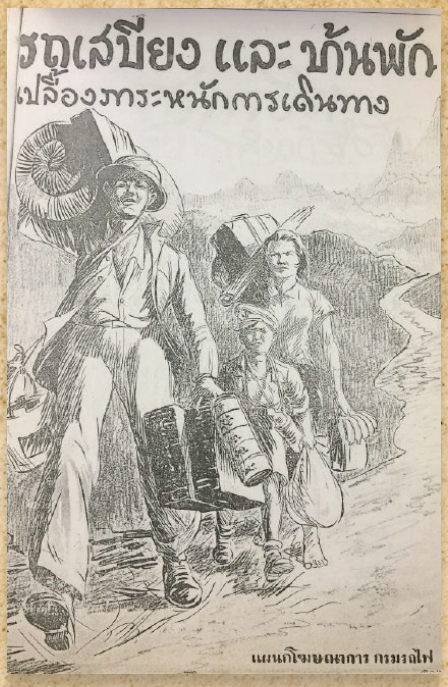
การตรวจสถานที่เพื่อสร้างสถานีปาดังเบซาร์ มีนาย บี.แอนโตนี ผู้จัดการรถไฟสายสหพันธรัฐมลายู เสด็จในกรมฯ นายเอช. กิตตินส์ ที่ปรึกษาและนายช่างใหญ่ พระยาประสิทธิศิลการ ผู้อำนวยการเดินรถ และพระยารำไพพงศ์บริพัตร นายช่างด้านสายใต้

ทั้งนี้ แต่เดิม การเดินรถไฟมีเดินเฉพาะในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น ต่อมาในยุคบริหารโดยพลเอก กรมขุนกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน ได้ดำริให้เปิดการเดินรถในเวลากลางคืนขึ้น โดยเริ่มจากขบวนรถสินค้าก่อน

นอกจากนี้พระองค์ยังทรงผลิตภาพยนตร์โปรโมทการท่องเที่ยวในประเทศไทยที่ผลิตขึ้นโดยกรมรถไฟหลวงเพื่อจำหน่ายให้กับนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ โดยพลเอก กรมขุนกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน ทรงประทานชื่อภาพยนตร์ชุดนี้ว่า **See Siam** และเป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวเป็นอย่างมาก

พระองค์ยังมีส่วนร่วมในการผลิตภาพยนตร์ไทยเรื่องยาวเรื่องแรกของไทย **“นางสาวสุวรรณ”** ซึ่งสะท้อนสภาพชีวิตความเป็นอยู่ของชาวสยาม ขนบธรรมเนียมประเพณี สภาพบ้านเมือง และความงดงามของพระราชวังและวัด ออกฉายเมื่อเดือนมิถุนายน พ.ศ. ๒๔๖๖

กรมรถไฟหลวงมีการจัดตั้ง**แผนกโฆษณาการ**ขึ้นใน พ.ศ. ๒๔๖๗ ซึ่งก่อนหน้านั้นยังไม่เคยมีแผนกที่รับผิดชอบหน้าที่เกี่ยวกับการผลิตสื่อโฆษณาโดยตรง โดยมีหน้าที่ต้อนรับและชี้แจงให้ประชาชนได้รับความสะดวกสบายในเรื่องการท่องเที่ยวโดยทางรถไฟ ทำการโฆษณาแนะนำชี้ชวนให้ประชาชนได้มีโอกาสทราบถึงสภาพภูมิประเทศทั่วไป เพื่อให้ได้มีโอกาสใช้เวลาว่างท่องเที่ยวไปในที่ต่าง ๆ หาความรู้ความรื่นเริงและความสำราญ อีกทั้งยังสำรองที่นั่งในขบวนรถด่วน จำหน่ายตั๋วล่วงหน้า และจัดการสำรองโรงแรม บ้านพักตามสถานีต่าง ๆ ซึ่งอยู่ในความอำนวยการของกรมรถไฟด้วย



รถเสบียงที่พ่วงไปกับขบวนรถด่วน ทั้งสายเหนือและสายใต้ในช่วงเวลานั้น กรมรถไฟหลวงได้ดำเนินการเองตามหลักมาตรฐานของอังกฤษ โดยมีจำหน่ายอาหาร เครื่องดื่ม สุราทุกชนิดของต่างประเทศ และค็อกเทล เพื่อให้ความสุข สะดวกสบายแก่ผู้โดยสารอย่างดีที่สุดเหมือนโรงแรมชั้นหนึ่ง กล่าวกันว่าเมื่อขบวนรถไฟจอดตามสถานีจังหวัดต่าง ๆ พบว่าจะมีข้าราชการและคหบดีของจังหวัดนั้นขึ้นไปบนรถเสบียง สั่งน้ำหวานมากินกันราวกับรถเสบียงเป็นสโมสรย่อย ๆ ของจังหวัดทีเดียว นี่ยิ่งเป็นปัจจัยสนับสนุนให้เกิดการเดินทางท่องเที่ยวโดยทางรถไฟมากขึ้น

Thailand was the first country in Asia that showed interest in using diesel locomotives with the initiative of General Krom Luang Kamphaengphet Akarayothin. As a memorial to His Majesty, all diesel-electric locomotives that were in use at that time were therefore named "Purachatra" and were equipped with a circular plate inscribed with Purachatra's name and royal insignia on every locomotive.

> *“นำรถจักรดีเซลเข้ามาใช้ตั้งแต่ยุคต้น”*

ในยุคนั้น การคิดค้นเครื่องกำเนิดพลังงานกลขึ้นใหม่เรียกว่าเครื่องยนต์ดีเซล ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ในวงการรถไฟทั่วโลก โดยเครื่องจักรดีเซลให้กำลังลากจูงสูงและมีความเร็วสูงขึ้น ขณะที่สิ้นเปลืองเชื้อเพลิงน้อยกว่ารถจักรไอน้ำที่ใช้กันอยู่ก่อนหน้า

ไทยเป็นประเทศแรกในเอเชียที่ให้ความสนใจในการใช้รถจักรดีเซล ด้วยพระดำริริเริ่มของพลเอก กรมหลวงกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน พระองค์เป็นผู้บริหารที่เล็งเห็นการณ์ไกลได้ทรงสั่งซื้อรถจักรดีเซลมีกำลัง ๑๘๐ แรงม้า จำนวน ๒ คันสร้างโดยบริษัท สวิสส์ โลโคโมติฟ แอนด์ แมชินเวอร์ค ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ เข้ามาใช้เป็นรุ่นแรกในไทย ใน พ.ศ. ๒๔๗๑ ในครั้งนั้นได้ใช้เป็นรถจักรสำหรับสับเปลี่ยนและลากจูงขบวนรถท้องถิ่นรอบบริเวณกรุงเทพฯ

ผลจากการใช้งานรถจักรดีเซลรุ่นแรกทั้ง ๒ คัน ปรากฏว่าให้ผลดีทั้งในด้านสมรรถนะการใช้งานและประหยัดค่าใช้จ่ายทำการ ต่อมากรมรถไฟจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้ามาใช้ในกิจการรถไฟทุกลักษณะการใช้งาน รถจักรดีเซลที่นำมาใช้รุ่นแรก ๆ นั้นเป็นรถจักรดีเซลไฟฟ้า (Diesel-Electric) อาทิ ซุลเซอร์ (Sulzer) ของสวิตเซอร์แลนด์ หรือ ฟริชส์ (Frichs) ของเดนมาร์ก

การนำรถจักรดีเซลไฟฟ้ามาใช้ทำให้รถด่วนสายเหนือและสายใต้มีความเร็วเพิ่มขึ้น จากกรุงเทพ-เชียงใหม่ ใน พ.ศ. ๒๔๖๕ ที่เดินรถด่วนด้วยระยะเวลา ๒๖ ชั่วโมง ลดลงเหลือ ๒๑ ชั่วโมง ส่วนรถด่วนสายใต้จากกรุงเทพ-ปีนัง ประหยัดเวลาลงได้เที่ยวละเกือบ ๕ ชั่วโมงด้วยกัน จากเดิมกินเวลา ๓๑ ชั่วโมง ๒๖ นาที ลดลงเหลือ ๒๖ ชั่วโมง ๓๐ นาที

ต่อมา ใน พ.ศ. ๒๔๙๘ การรถไฟได้สั่งซื้อรถจักรดีเซลไฮดรอลิก (Diesel-Hydraulic) มาใช้เป็นรุ่นแรก และนับว่าเป็นกิจการรถไฟแห่งแรกในเอเชียอาคเนย์ที่นำเอารถจักรดีเซลไฮดรอลิกมาใช้งาน

เพื่อเป็นอนุสรณ์ถวายแด่พระองค์ท่าน บรรดารถจักรดีเซลไฟฟ้าทุกคันที่มีการใช้อยู่ในขณะนั้นติดแผ่นวงกลมจารึกพระนาม บุรฉัตร ประกอบด้วยเครื่องหมายประจำพระองค์ไว้ทุกคัน

“บุรฉัตร”

รถจักรดีเซลไฟฟ้ากำลังผ่านสะพาน ที่ ก.ม. 676.736.75 ในทางสายเหนือ

“เสนาบดี กระทรวงพาณิชย์ และคมนาคม และอภิรัฐมนตรี”

“งบประมาณของรัฐบาล เกินดุลถึง ๒๐%”

๒๗ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๔๗๐ พลเอก กรมหลวงกำแพงเพ็ชรอัครโยธินทรงกราบบังคมทูลลาออกจากตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง คงดำรงตำแหน่งเสนาบดีพาณิชย์และคมนาคมเพียงตำแหน่งเดียว แต่ก็ไม่ได้ทรงทิ้งกิจการกรมรถไฟหลวง ยังทรงดูแลอยู่อย่างใกล้ชิด

ล้นเกล้าฯ รัชกาลที่ ๗ ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้กระทรวงพาณิชย์และคมนาคมมีหน้าที่คุมงานด้านสาธารณูปโภค รถไฟ รถราง ขุดคลอง ชลประทาน โรงไฟฟ้า ประปา ถนน ประกันภัย การบินพลเรือน สหกรณ์ และทะเบียนรถยนต์ และต่อมาให้ย้ายกรมเพาะปลูกและบำรุงสัตว์ ไปขึ้นกับกระทรวงพาณิชย์และคมนาคมด้วย

ในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๔๗๑ งบประมาณของรัฐบาลเกินดุลถึงร้อยละ ๒๐ อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการทำงานแบบไตร่ตรองใคร่ครวญ วางแผนให้ทุกโครงการต้องมีรายได้เพียงพอก่อนตัดสินใจลงทุนตามนโยบายของพลเอกกรมหลวงกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน

ครั้นในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. ๒๔๗๒ ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ เลื่อนพระอิสริยยศขึ้นเป็น **กรมพระกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน**

หนังสือพิมพ์ศรีกรุงพาดหัวข่าววันหนึ่งในเดือนมิถุนายน พ.ศ. ๒๔๗๒ ว่า “คมนาคมเป็นยอดการปกครอง”

ในช่วงเวลานั้น พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน ทรงเป็นผู้อยู่เบื้องหลังการสร้างสะพานพระพุทธยอดฟ้า หรือชื่ออย่างเป็นทางการ “สะพานปฐมบรมราชานุสรณ์” ตามพระราชดำริพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๗ เนื่องในโอกาสกรุงรัตนโกสินทร์อายุครบ ๑๕๐ ปี ในปี พ.ศ. ๒๔๗๕ ให้เป็นถาวรวัตถุเป็นอนุสรณ์พระปฐมกษัตริย์แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ พร้อมกับการจัดงานฉลองพระนคร ๑๕๐ ปี ซึ่งพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๗ ทรงรถม้าประกอบพิธีที่ท้องสนามหลวง และถวายราชสักการะพระบรมบุพพมหาราชาธิราชเจ้า ที่วัดพระศรีรัตนศาสดารามและปราสาทพระเทพบิดร

สะพานปฐมบรม ราชานุสรณ์ และงานฉลอง สมโภชพระนคร ๑๕๐ ปี

ใน พ.ศ. ๒๔๗๕ พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๗ ทรงมีพระราชดำริที่จะจัดงานฉลองพระนครครบรอบ ๑๕๐ ปี ซึ่งนับเป็นครั้งที่ ๓ ของงานฉลองกรุงรัตนโกสินทร์ พระองค์มีพระราชปรารภที่จะสร้างอนุสรณ์สถานสำคัญขึ้น ๒ สิ่ง ได้แก่ พระบรมราชานุสาวรีย์พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก เพื่อให้ประชาชนได้รำลึกถึงพระมหากรุณาธิคุณของพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช ที่ทรงสร้างกรุงเทพมหานครขึ้นเป็นเมืองหลวงของสยามประเทศ สิ่งที่ ๒ คือ สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา “สะพานพระพุทธยอดฟ้า” หรือชื่อเต็มว่าสะพานปฐมบรมราชานุสรณ์ เพื่อเชื่อมการคมนาคมระหว่างพระนครฝั่งตะวันออกกับธนบุรีฝั่งตะวันตกเข้าด้วยกัน

สำหรับงบประมาณที่ใช้ในการก่อสร้างปฐมบรมราชานุสรณ์โดยรวมประมาณ ๔ ล้านบาท แต่ในช่วงเวลานั้นประเทศไทยกำลังประสบปัญหาเศรษฐกิจตกต่ำ พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๗ ทรงบริจาคพระราชทรัพย์ส่วนพระองค์จำนวนหนึ่ง รัฐบาลจ่ายเงินแผ่นดินให้จำนวนหนึ่ง และอีกส่วนหนึ่งเป็นเงินเรี่ยไรของประชาชนทุกชนชั้นให้ได้มีส่วนร่วมในการสร้างอนุสรณ์สถาน ซึ่งถือเป็นการทำบุญ โดยได้มีการจัดทำเหรียญที่ระลึกไว้ ๓ ชนิด สำหรับมอบให้แก่ผู้ที่บริจาคเงินเพื่อเป็นการตอบแทนน้ำใจ

อีกทั้งทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้มีการบูรณปฏิสังขรณ์วัดพระศรีรัตนศาสดาราม เพื่อถวายเป็นพระราชกุศลแด่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวในทุกรัชกาล

เมื่อวันที่ ๖ เมษายน พ.ศ. ๒๔๗๕ มีพระราชพิธีเปิดปฐมบรมราชานุสรณ์และสะพานอย่างเป็นทางการ โดยพระราชทานนามสะพานแห่งนี้ว่า “สะพานพระพุทธยอดฟ้า” เป็นสะพานเหล็กยกเปิดปิดตรงกลางด้วยระบบแรงไฟฟ้าเพื่อให้เรือขนาดใหญ่แล่นผ่านไปได้ ออกแบบโดย บริษัท ดอร์แมนลอง ประเทศอังกฤษ

สะพานพระพุทธยอดฟ้าเป็นสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งที่ ๒ โดยใช้เทคโนโลยีก่อสร้างที่ทันสมัยที่สุดในขณะนั้น ตอนกลางสะพานสามารถยกขึ้นได้ด้วยแรงไฟฟ้า เพื่อให้เรือขนาดใหญ่แล่นผ่านได้

ในเดือนตุลาคม พ.ศ. ๒๔๗๔ ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พลเอก กรมพระกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน เป็นอภิรัฐมนตรี ซึ่งเป็นตำแหน่งที่มีความสำคัญต่อประเทศอย่างยิ่งยวด ทำหน้าที่เป็นสภาที่ปรึกษาราชการทั้งปวงของพระมหากษัตริย์ และเป็นสภาที่มีอำนาจมากที่สุดก่อนจะมีการเกิดการเปลี่ยนแปลงการปกครองจากสมบูรณาญาสิทธิราชเป็นการปกครองแบบประชาธิปไตย ในวันที่ ๒๔ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๗๕ และทรงเสด็จออกจากราชการทุกประเภท

เบื้องหลังภาพความสำเร็จของความก้าวหน้าแห่งวิทยาการรถไฟไทยในด้านต่าง ๆ มีพลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพ็ชรอัครโยธิน ทรงเป็นส่วนร่วม ไม่ว่าจะในด้านการริเริ่ม ผลักดัน หรือพัฒนาให้เจริญรุดหน้า

ตลอดวาระที่ทรงดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง และทรงรับราชการ ได้เสด็จไปยังสถานที่ทุกหนแห่ง ตั้งแต่เหนือจรดใต้ เพื่อลงมือปฏิบัติหน้าที่ด้วยพระองค์เอง

ภารกิจสำคัญ หมุดหมายแห่งการพัฒนาเปลี่ยนแปลงของรถไฟไทยบนหน้าประวัติศาสตร์ บรรลุได้ด้วยการริเริ่มและดำเนินงานของพระองค์ ผู้ทรงได้รับการยกย่องเป็น “บิดาแห่งกิจการรถไฟไทยยุคใหม่”

Behind the scene of success of the progress of Thai railway technology in various fields had General His Royal Highness Prince Krom Phra Kamphaengphet Akarayothin getting involved. Whether in terms of initiating, pushing or developing to go forward. Throughout his time as a commander of the Royal Railway Department and served in government service, he went to every place from north to south to carry out his duties by himself.

คณะกรรมการและคณะผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

นายจิรุตม์ วิศาลจิตร	ประธานกรรมการรถไฟฯ
นายวิม รุ่งวัฒนจินดา	กรรมการรถไฟฯ
นายศันสนะ สุริยะโยธิน	กรรมการรถไฟฯ
นางสาวศุกร์ศิริ อภิญญานุวัฒน์	กรรมการรถไฟฯ
นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย	กรรมการรถไฟฯ
นายอาทิตย์ สุริยาภิวัฒน์	กรรมการรถไฟฯ
นายอารีศักดิ์ เสถียรภาพอยุทธ์	กรรมการรถไฟฯ
นายจเร รุ่งฐานีย	กรรมการและเลขานุการ

คณะผู้บริหาร

นายจเร รุ่งฐานีย	รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย รักษาการในตำแหน่ง ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายเอก สิทธิเวคิน	รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายอวิรุทธ์ ทองเนตร	รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายสุชีพ สุขสว่าง	รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายอนันต์ โพธิ์นิ่มแดง	รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายไพบูลย์ มงคลศุภวาร	ผู้ช่วยผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายไชยเชษฐ แซ่จิว	ผู้ช่วยผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นางลัดดา ละออกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี
นายชูเกียรติ ลีลาขจรจิต	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล
นายอุดม เหมาเพชร	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา
นายบวร จันทรสุข	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม
นางฐานิยาร์ เดชอุดม	ผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ
นางลัดดาวัลย์ ถาวร	ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน
นายวรพจน์ เทียบรัตน์	ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
นางสาวมณฑกาญจน์ ศรีวิลาศ	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพย์สิน
นางสาวชุติมา วงศ์ศิวะวิลาส	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน
นายอนันต์ เจนงามกุล	วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
นายฐากูร อินทรชม	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ
นายประสิทธิ์ ถาวร	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร
นางกนกวรรณ สุวรรณกนิษฐ์	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า
นายวีระชัย ถาวร	ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
นางสาวชุติมา จตุรนต์รัศมี	หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา
นายวุฒิไกร วะชังเงิน	หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า
นพ.องอาจ จริยาสถาพร	หัวหน้าสำนักงานแพทย์
นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์	หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ
นายพลายงาม ศิรินนทร์	หัวหน้าสำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ
นายก่อพงศ์ สุทธิกรณ์	หัวหน้าสำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง
นายสืบ ประทุมศิริ	หัวหน้าสำนักงานอาณาบาล
นายกิตติศักดิ์ ไชยนาเคนทร์	ผู้อำนวยการสถาบันฝึกอบรมระบบราง
นายขัชวาลย์ กนิษฐายน	ผู้ตรวจการรถไฟ ๑
นายปิยบุตร โตวิจารณ์	ผู้ตรวจการรถไฟ ๒
นางนันทา ก้อนนาค	ผู้ตรวจการรถไฟ ๓
นายลายัณห์ หงลกุล	ผู้ตรวจการรถไฟ ๔ รักษาการ หตฟ.

เจ้าของ	การรถไฟแห่งประเทศไทย
บรรณาธิการ	นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ
กองบรรณาธิการ	บริษัท เออาร์ไอพี จำกัด (มหาชน)
ฝ่ายประสานงาน	นางศุภมาศ ปลื้มกุศล นางอาภาพันธุ์ สวัสดี นายกสิวัฒน์ ใจธรรม นายสุภมิตร โชติประเสริฐ
ฝ่ายภาพ	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว กองประชาสัมพันธ์ บริษัท เออาร์ไอพี จำกัด (มหาชน)
ฝ่ายจัดส่ง	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว รับ-ส่ง สปด.๑ ฝ่ายบริการโดยสาร หมวดสัมภาระ สถานีกรุงเทพ / ขุมทางบางซื่อ
ฝ่ายสมาชิก	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว การรถไฟแห่งประเทศไทย เลขที่ ๑ แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ ๑๐๓๓๐ โทรศัพท์ ๐ ๒๒๒๐ ๔๒๗๑
ออกแบบและผลิต	บริษัท เออาร์ไอพี จำกัด (มหาชน) ๙๙/๑๖-๒๐ ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐ โทรศัพท์ ๐ ๒๖๔๒ ๓๔๐๐ ต่อ ๔๗๐๒

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