

บุรฉัตร



วารสาร
รถไฟสัมพันธ์
เอกสารเผยแพร่เพื่อการประชาสัมพันธ์

ฉบับเดือนกันยายน-ตุลาคม ๒๕๖๑

น้อมรำลึก
พระกรุณาธิคุณสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน
ต่ออุตสาหกรรมรถไฟไทย

พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ต่ออุตสาหกรรมรถไฟไทย

ด้วยสายพระเนตรอันยาวไกลของ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงวางรากฐานกิจการรถไฟยุคใหม่ โดยทรงนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาพัฒนากิจการรถไฟสู่ความรุ่งเรืองอย่างรวดเร็ว และยังทรงเป็นผู้นำชื่อเสียงทั้งเกียรติคุณของกรมรถไฟแห่งราชอาณาจักรไทยไปในต่างประเทศ จนได้รับการยกย่องในพระปรีชาสามารถว่า “เป็นกรมรถไฟไทยที่ไม่ต้องใช้วิศวกรชาวต่างประเทศ” (หนังสือฉลองรถไฟหลวง 50 ปี) ไม่เพียงแต่กิจการรถไฟเท่านั้น พระองค์ยังทรงมีพระปรีชาในอีกหลายๆ ด้าน ทั้งการโยธา การพาณิชย์ การไปรษณีย์โทรเลข คุณูปการของพระองค์ท่าน คือ ทรงนำสยามประเทศสู่ยุคเฟื่องฟูทันสมัย

นับตั้งแต่ 27 มิถุนายน พ.ศ. 2460 พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงโปรดเกล้าฯ ให้รวมกรมรถไฟหลวงสายเหนือและกรมรถไฟหลวงสายใต้ เข้าเป็นกรมเดียวกัน ชื่อว่า “กรมรถไฟหลวง” และโปรดเกล้าฯ ให้ พลโท กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน เป็นผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง โดยทรงเป็นคนไทยคนแรกที่ได้รับตำแหน่งเป็นผู้บังคับบัญชากรมรถไฟหลวง

เมื่อพระองค์ท่านเสด็จมาเป็นผู้บัญชาการกรมรถไฟ ได้ทรงเป็นผู้ชักนำเหล่าข้าราชการผู้ใหญ่และผู้น้อยในกรมรถไฟหลวง ให้มีความรู้สึกฉันมิตรเป็นน้ำหนึ่งใจเดียวกัน ร่วมมือปฏิบัติราชการโดยไม่มีเกี่ยงงอน มีการกระจายอำนาจ และยกเลิกระเบียบเดิมที่ผู้มีอำนาจรับผิดชอบแบกภาระ



บุรฉัตร

มากเกินสมควร ด้วยพระกรุณาธิคุณอันล้นพ้น ทรงสร้างคนรถไฟ โดยพระองค์ได้ทรงระดมคนไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากทหารช่างกรมแผนที่ และคนไทยที่พูดภาษาอังกฤษได้จากห้างร้านต่างๆ ให้เข้ามาทำงานรถไฟ ทรงฝึกฝนคนไทยให้มีความรู้ความสามารถในกิจการรถไฟ ด้วยการแนะนำสั่งสอนด้วยพระองค์เอง และจัดให้มีการสอบชิงทุนของกรมรถไฟหลวงไปศึกษาต่อวิชาทหารรถไฟ และการพาณิชย์ต่างประเทศเพื่อให้กลับเข้ามาบริหารราชการตำแหน่งสำคัญๆ แทนชาวต่างประเทศ

IN COMMEMORATION OF PRINCE PURACHATRA JAYAKARA

Lt Gen Prince Purachatra Jayakara or the “Prince of Kamphaengphet” was appointed by King Vajiravudh (Rama VI) as the first commander the Royal Railways Department of Siam on June 27, 1917. He was the first Thai who assumed the top leadership of the department, succeeding Mr. K. Bethge from Germany.

During his reign, he introduced a new management system to the RRDS by delegating the authority to different levels which effectively minimized the burden of a single leader. He mobilized Thais who were good at foreign languages to work at the department and also established the scholarship program for staffs to study overseas in order to bring back new knowledge to improve the operations of the department.

บทบรรณาธิการ

“วันบูรณัตร์” ตรงกับวันที่ 14 กันยายนของทุกปี เป็นวันสำคัญที่คนรถไฟจะร่วมน้อมรำลึกถึง พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน **“พระบิดาแห่งกิจการรถไฟยุคใหม่”** ผู้ทรงดำรงตำแหน่งผู้บังคับบัญชากรมรถไฟหลวงในสมัยรัชกาลที่ 6-7 พระองค์ทรงเป็นผู้บุกเบิกและพัฒนากิจการรถไฟไทยให้เจริญก้าวหน้าในทุกด้าน ทั้งการขยายเส้นทางเดินรถให้ครอบคลุมทั่วประเทศ การนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ โดยทรงเป็นบุคคลแรกที่นำรถจักรดีเซลมาทดแทนรถจักรไอน้ำ และวางระบบสื่อสารโทรคมนาคมของกรมรถไฟหลวงใหม่ รวมถึงทรงวางรากฐานสำคัญที่สุด คือ ด้านบุคลากร ด้วยการสนับสนุนทุนการศึกษา ส่งเสริมการปฏิบัติงาน เพื่อให้รถไฟไทยสามารถเจริญก้าวหน้าต่อไปได้ ด้วยความสามารถของคนไทยอย่างแท้จริง

วารสารรถไฟสัมพันธ์ฉบับนี้ จัดทำขึ้นเป็นฉบับพิเศษ เพื่อร่วมน้อมรำลึกถึงพระกรุณาธิคุณและพระกรณียกิจที่ทรงมีต่อกิจการรถไฟไทย ผ่านข้อมูลที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ ทั้งพระประวัติ พระอัจฉริยภาพ ด้านการคมนาคม เรื่องเล่าจากประสบการณ์ของบุคคลที่มีโอกาสเกี่ยวข้อง ใกล้ชิดกับพระองค์ในยุคนั้น ไปจนถึงสาระความรู้ต่างๆ ที่สะท้อนถึงพระปณิธานของบุคคลสำคัญในอดีต ผู้มุ่งมั่นสร้างความเจริญก้าวหน้าให้กับกิจการรถไฟของประเทศ การรถไฟฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่า สาระความรู้ต่างๆ ในวารสารฉบับนี้ จะเป็นประโยชน์และสร้างความเพลิดเพลินใจให้กับผู้อ่านได้เหมือนเช่นเคย

กองบรรณาธิการ

เจ้าของที่ปรึกษา การรถไฟแห่งประเทศไทย
วุฒิชชาติ กัลยาณมิตร
พรสุธิ ทองสาด
มณฑกกาญจน์ ศรีวิลาศ

บรรณาธิการบริหาร เอกฤษี ศรีอาระยันพงษ์

กองบรรณาธิการฝ่ายประสานงาน บริษัท คอร์แอนด์พีค จำกัด
ศุภมาศ ปลื้มกุล
อภาภรณ์ สวัสดิ์
วรเชษฐ ปริติพันธ์
บริษัท คอร์แอนด์พีค จำกัด
ศูนย์ประชาสัมพันธ์
งานโสตทัศนูปกรณ์และนิทรรศการ
กองประชาสัมพันธ์

ฝ่ายจัดส่ง งานเผยแพร่เอกสาร
กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว
หมวดสัมภาระ สถานีกรุงเทพ

ฝ่ายสมาชิก งานเผยแพร่เอกสาร
กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว
การรถไฟแห่งประเทศไทย
เลขที่ 1 แขวงรองเมือง
เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทรศัพท์ 0 2220 4271

ออกแบบและผลิต บริษัท คอร์แอนด์พีค จำกัด
27 ซอยเจริญนคร 14
ถนนเจริญนคร แขวงคลองตันไทร
เขตคลองสาน กรุงเทพฯ 10600
โทรศัพท์ 0 2861 0674
โทรสาร 0 2861 0675

สารบัญ

เรื่องจากปก	2
น้อมรำลึกพระกรุณาธิคุณล้นเกล้าฯ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ต่อบุคลากรการรถไฟฯ	
เล่าอดีตรถไฟไทย	6
ความทรงจำจากนักเรียนรถไฟคนสุดท้ายของเสด็จในกรมฯ	
จากอดีต...ปัจจุบัน...สู่อนาคต	10
กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน พระอัจฉริยภาพ บุณกเบิก	
รอยทางรางเดิม	14
รถไฟสายใต้	
จุดพักสความประทับใจ	18
พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน	
สถานี...ในดวงใจ	20
สถานีจิตรลดา พลับพลาหลวง	
ระเบียบรถไฟ	22
พิธีไหว้ครูนักเรียนวิศวกรรมรถไฟ ประจำปี พ.ศ. 2559	



คณะกรรมการและคณะผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการ

นายพิชิต อัคราทิตย์ ประธานกรรมการ
 นายคณิต แสงสุพรรณ กรรมการ
 นายบวร วงศ์สินอุดม กรรมการ
 นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ กรรมการ
 รศ.ธัชวราธร กนิษฐ์พงศ์ กรรมการ
 นางอัญชลี เต็งประทีป กรรมการ
 นายอำนาจ ปรีมนวงศ์ กรรมการ

คณะผู้บริหาร

นายวุฒิชชาติ กัลยาณมิตร
 นายประเสริฐ อุตตะนันท์
 นายกมล ตั้งกิจเจริญชัย
 นายปาลนพ มาลากุล ณ อยุธยา
 นายวรวิทย์ มาลา
 นายณรงค์ฤทธิ์ ศิวะสาโรช

นายคำณวน ทองนาค
 นายทงศักดิ์ พงษ์ประเสริฐ
 นายพรสุธิ ทองสาด
 นายทวีศักดิ์ สุทธิเสริม
 นายนริศ ตั้งระดมสิน
 นายพีระเดช หนูขวัญ
 นายจเร รุ่งฐานี
 (รองการแต่งตั้ง)
 นางสาวสิริมา ทิรัญเจริญเวช
 นายสุจิตต์ เชาว์ศิริกุล

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
 รองผู้ว่าการกลุ่มบริหารรถไฟ
 รองผู้ว่าการกลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน
 รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริการทรัพย์สิน
 รองผู้ว่าการกลุ่มอำนาจการ
 รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักร
 และล้อเลื่อน
 รองผู้ว่าการกลุ่มยุทธศาสตร์
 รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ
 ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านบริหาร
 ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ
 ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน
 ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
 วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา
 วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล
 ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า
 วิศวกรใหญ่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณ
 และโทรคมนาคม

นายอวิรุทธ์ ทองเนตร
 นายไพบุลย์ สุจิรังกุล
 นายศิริพงศ์ พฤทธิพันธุ์
 นายเอก สิทธิเวดิน
 นายฐากร อินทรชม
 นางสาวเจษฎาพร ยุทธนวิบูลย์ชัย
 นายอารยะ ปิณฑะดิษ
 นางสาวโมหิมาศ ฉัตราคม
 นางนลินรัตน์ ปัตถนันทน์

นายสิทธิชัย บุญเสริมสุข
 นพ.เกรียงศักดิ์ เจริญสุขธรรมมาศ
 นางสาวมณฑาทิพย์ ศรีวิลาศ
 (รองการแต่งตั้ง)
 นายวานิช ธรรมเจริญ
 นายวันชัย แผ่นผา

นายบุญเชิด เรืองศาสตร์
 นายสยามภู ฤทธิวิรุฬห์
 นายปิยบุตร ไตรวิจารณ์
 พล.ต.ต.จิรสันต์ แก้วแสงเอก
 นายธนพล ตាំมณี
 นายชาญณรงค์ ยมมา
 นายมนัญ มณีจักร
 นายโอภาส ตีรมาศเสถียร

ผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ
 วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
 ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน
 ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและบัญชี
 ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ
 ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
 ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร
 ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพย์สิน
 หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัย
 และพัฒนา
 หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟ
 หัวหน้าสำนักงานแพทย์
 หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ
 (รองการแต่งตั้ง)
 หัวหน้าสำนักงานศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟ
 หัวหน้าสำนักงานบริหารพื้นที่ตลาด
 หัวหน้าสำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจ
 การเดินรถ
 หัวหน้าสำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง
 หัวหน้าสำนักงานอาณานิคม
 หัวหน้าสำนักงานจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน
 ผู้บังคับการกองตำรวจรถไฟ
 ผู้ตรวจการ 1
 ผู้ตรวจการ 2
 ผู้ตรวจการ 3
 ผู้ตรวจการ 4



กิจกรรม swท. 24

ย้อนวันวาน “สถานีกรุงเทพ”
 จากจุดเริ่มต้นสู่ปีที่ 100 แห่งความภาคภูมิใจ

จากใจ swท. 28

รชด. มั่นใจโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่
 ช่วงจिरะ-ขอนแก่น (บ้านเกาะ-เมืองคง)
 เปิดให้บริการได้ภายในปี 2560

ลำโพงข่าว 32

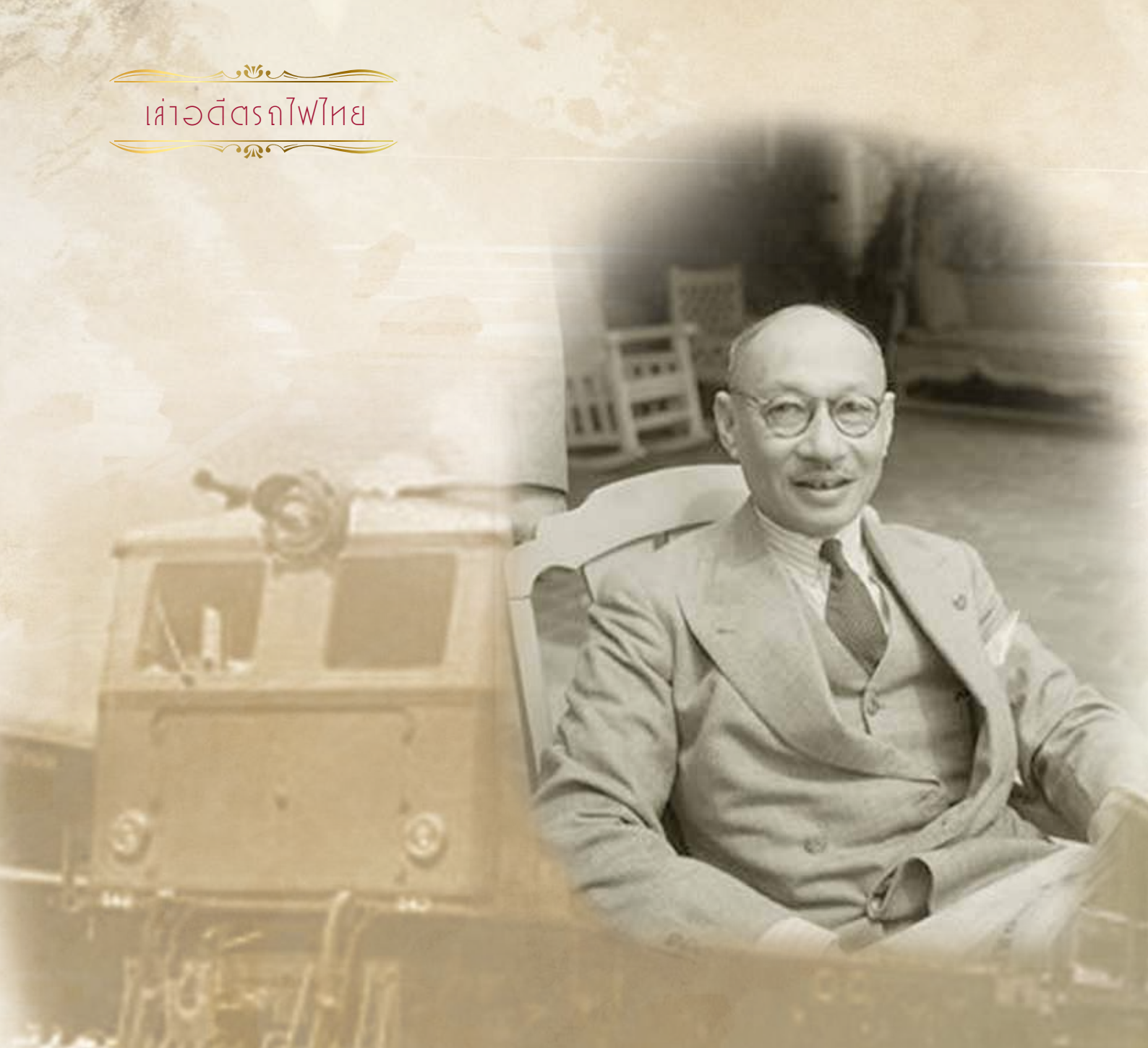
- รฟท. จัดกิจกรรม “จตุจักร Big Cleaning Day”
- การรถไฟฯ จัดกิจกรรมเทิดพระเกียรติ “84 พรรษา มหาราชินี”

ระหว่างทางรางรถไฟ 34

หมอนรองรางรถไฟจาก “ไม้” สู่ “คอนกรีต”

ร้อยเรื่องราวประทับใจ 35

7 อุโมงค์รถไฟไทย



ความทรงจำจาก นักเรียนรถไฟคนสุดท้ายของเสด็จในกรมฯ

เรียบเรียงจาก “นักเรียนรถไฟคนสุดท้ายของเสด็จในกรมฯ”
หนังสืออนุสรณ์รำลึก เจียนโตย อาชว์ ฤกษ์ ฦ อยุธยา

“ผมเป็นนักเรียนรถไฟคนสุดท้ายของเสด็จในกรมฯ”

อาชว์ ฤกษ์ ฦ อยุธยา ถ่ายทอดความทรงจำเมื่อครั้งเคยทำงานรถไฟ และในฐานะนักเรียนของกรมรถไฟหลวง ในสมัยที่เสด็จในกรมฯ หรือ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงเป็นผู้บัญชาการ ไว้ในหนังสืออนุสรณ์รำลึก เล่าถึงจุดเริ่มต้นของชีวิตนักเรียนกรมรถไฟหลวงว่า มาจากความคิดของบิดา ซึ่งขณะนั้นรับราชการเป็นกรมเจ้าเรือนต์หลวง ในพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 ที่ต้องการส่งผู้เขียนไปศึกษา

วิชาวิศวกรรมศาสตร์ ณ ประเทศฝรั่งเศส เพราะได้เห็น **ปทุม คชเสนี** ได้รับทุนจากกรมรถไฟหลวงไปศึกษาที่นั่น ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2465 โดยบรรยายเหตุการณ์เมื่อบิดาพาไปเฝ้าเสด็จในกรมฯ (กรมพระกำแพงเพชร) ว่า

“...ได้เห็นพระพักตร์ท่านเป็นครั้งแรก ผมก็ออกจะกลัวๆ เพราะดูท่าทางของพระองค์ท่านสง่าเกรงขาม ทรงส่งพระเสียงดังมากด้วย ท่านได้รับสั่งว่า ทุนหลวงไม่มีแล้ว เมื่อสามารถออกเงินส่วนตัวได้ ฉันก็จะช่วยจัดการให้ไปเรียนเหมือนอย่างนักเรียนของฉันที่จัดส่งไปแล้ว...”

ในปี พ.ศ. 2468 อาชว์ถูกส่งไปเรียนที่โรงเรียนมัธยม Ecole Municipale de Cognac เพื่อเรียนวิชาคำนวณ วิทยาศาสตร์ และภาษา ก่อนสอบแข่งขันเข้าโรงเรียนศูนย์วิศวกรรม Ecole Centrale Lyonnaise de Universite de Lyon ที่เมือง Lyon ประเทศฝรั่งเศส เรียนวิชาวิศวกรรมโยธา เครื่องกล และไฟฟ้าชั้นต้น หลักสูตร 3 ปี มีนักเรียนไทยร่วมรุ่นเดียวกันหลายคน คือ **ธทรง สุวรรณศรี สันต์ ลวสุต ควง อภัยวงศ์** และ **ม.จ. ัญญาลักษณ์ สุขสวัสดิ์** ล้วนเป็นนักเรียนของเสด็จในกรมฯ ทั้งสิ้น

ผู้เขียนเข้าเป็นนักเรียนของกรมรถไฟอย่างสมบูรณ์ โดยเริ่มนับอายุราชการตั้งแต่สอบเข้าเรียนปี 3 เมื่อเรียนจบได้รับประกาศนียบัตร Ingenieur-Ancien Eleve de Ecole ก็ได้รับอนุญาตให้เข้าฝึกงานรถไฟของบริษัท P.L.M. เป็นเวลา 8 เดือน ทำงานในโรงงานซ่อมรถจักรที่ตำบล Oulins ใกล้กับเมือง Lyon พร้อมกับ **ม.ล. อุดม สนิทวงศ์** ซึ่งเป็นนักเรียนของกรมรถไฟหลวงเช่นกัน

พอลกลับมาเมืองไทยก็บรรจุเข้าทำงานในฝ่ายช่างกล เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2474 ในตำแหน่งนายช่างกลผู้ช่วย เงินเดือน 250 บาท ยุคนั้นมีหัวหน้าฝ่ายเป็นชาวเดนมาร์กชื่อ **มิสเตอร์ซากาเรีย** ควบตำแหน่งนายช่างกลเอกและรักษาการผู้อำนวยการโรงเรียนมักกะสัน มี **หลวงรัฐวิจารณ์** เป็นผู้ช่วยผู้อำนวยการ **พระสุพันธ์พิทยากร** เป็นผู้อำนวยการรถจักรและ **ปุ่น ศกุนตนาค** เป็นนายช่างกลประจำตำแหน่งนายช่างกลเอก

“...เสด็จในกรมฯ ท่านทรงรักงานด้านเทคนิควิศวกรรมเกือบทุกสาขา ไม่ว่าจะเป็นรถไฟ รถยนต์ เครื่องบิน วิทยุไฟฟ้า ฯลฯ อะไรต่ออะไรที่เกี่ยวกับงานช่างแท้ๆ ท่านทรงโปรดมากทั้งสิ้น และก็มีหลายอย่างที่ท่านได้ศึกษาและทรงรอบรู้จริงๆ อย่างกว้างขวางด้วย จนเป็นที่เกรงขามแก่ชาวต่างประเทศ ทั้งด้านความคิดและความอ่าน สมกับที่พระองค์ได้รับความไว้วางพระราชหฤทัยจากพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 และที่ 7 ให้ทรงดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟ และเสนาบดีกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม ซึ่งคุณไปถึงกรมทางหลวงแผ่นดิน กรมไปรษณีย์โทรเลข ฯลฯ ได้อย่างเหมาะสมที่สุด...”



“สุดท้ายดหวักะที ผู้เป็นความหวังของสยามประเทศและกรมรถไฟหลวง”

ส่วนหนึ่งของนักเรียนไทยที่กรมรถไฟหลวงส่งไปศึกษาต่อในวิชาวิศวกรรม, พาณิชยกรรม ณ ประเทศอังกฤษ ปีพุทธศักราช ๒๔๖๘ / ๒๔๖๙
เอื้อเฟื้อภาพโดย Siam Rare Books & Collectibles



กรมรถไฟหลวงในสมัยเสด็จในกรมฯ จนถึงสมัยหลังเปลี่ยนแปลงการปกครองแล้วหลายปี มีความโดดเด่นทั้งเรื่องความสะดวกสบายเรียบร้อยของรถจักรไอน้ำ รถโดยสาร รวมถึงความมีระเบียบวินัยของพนักงานรถไฟทุกคน มีเรื่องเล่าสู่กันฟังถึงการทำงานของเสด็จในกรมฯ เมื่อทรงออกไปตรวจงานว่า จะมีการแจ่งล่องหน้าเพียงสองวันเพื่อเตรียมจัดขบวนรถพิเศษ ระหว่างเดินทางมักทรงให้หยุดกลางทางเพื่อดูสะพาน เส้นทาง และงานอื่นๆ นอกวงงานรถไฟไปด้วย ฝ่ายเดินรถต้องใช้คนที่ชำนาญงาน เพราะทรงชอบทดลองความสามารถของคนรถไฟ ด้วยการเปลี่ยนโปรแกรมระหว่างการเดินทางบ่อยๆ หรือซักถามเรื่องต่างๆ เรียกว่าใครได้เดินรถกับพระองค์ท่านไม่ก็เที่ยวก็เก่ง นอกจากนี้ ยังทรงชอบใช้ภาษาอังกฤษ ข้าราชการรถไฟตั้งแต่หัวหน้าเสมียนขึ้นไป จึงเก่งภาษาอังกฤษกันมาก

ปีที่อาชว์เข้ารับราชการเป็นนายช่างกลผู้ช่วยในปี พ.ศ. 2474 เป็นช่วงที่เสด็จในกรมฯ ทรงสั่งรถจักรดีเซลไฟฟ้ารุ่นแรกเข้ามาจำนวน 13 คัน เป็นรถจักร **Zluzer** เครื่องยนต์หมุนช้าขนาด 450 แรงม้า 6 คัน เพื่อเดินขบวนรถเร็วกรุงเทพฯ-หัวหิน และกรุงเทพฯ-พิษณุโลก

รถจักร **Frichs** เครื่องยนต์หมุนช้า 900 แรงม้า 6 คัน ใช้ลากขบวนรถด่วนสายใต้และสายเหนือ และรถจักร **Frichs** เครื่องยนต์หมุนช้า 2 เครื่อง 1,400 แรงม้า 1 คัน เพื่อใช้เดินขบวนรถสินค้า สะท้อนให้เห็นวิสัยทัศน์ของเสด็จในกรมฯ ที่ทรงเป็นนักกำหนดนโยบาย และนักเศรษฐศาสตร์ เพราะทรงรู้ว่าจะช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายด้านเชื้อเพลิง คนประจำรถ และประหยัดเวลาในขณะทำขบวนได้มาก เนื่องจากรถจักรไอน้ำแบบเดิมต้องเสียเวลาหยุดรถเติมน้ำและน้ำเป็นระยะๆ ส่วนกำลังม้าก็สูงกว่ารถจักรไอน้ำมากถึง 4 เท่า เหตุการณ์นี้ **ทำให้ประเทศไทยเป็นประเทศแรกในเอเชียที่นำรถจักรดีเซลมาใช้งาน** พระองค์ท่านจึงเป็นผู้วางรากฐานที่ก้าวหน้าอย่างมากให้กับรถไฟไทยยุคนั้นและยุคต่อมา จนในปี พ.ศ. 2490 มีงานฉลองกิจการรถไฟครบถึงศตวรรษ หรือ 50 ปี ชาวรถไฟได้ริเริ่มสร้างแผ่นวงกลมจารึกพระนาม **“บูรฉัตร”** ในรูปแบบเหรียญเบิกทาง ติดไว้ด้านข้างของตัวรถจักรดีเซลไฟฟ้าทุกคัน และเรียกรถจักรดีเซลไฟฟ้าว่า **“รถจักรบูรฉัตร”** เพื่อเป็นอนุสรณ์ถวายแด่พระองค์ท่าน โดยรถจักร **Zulzer 735** แรงม้า หมายเลข 651 เป็นคันแรกที่ได้รับการติดตั้งแผ่นตราบูรฉัตรนี้

กระทั่งปี พ.ศ. 2479 ขณะที่อาชว์รับราชการเป็นผู้ช่วยผู้จัดการเดินรถพาณิชย์การภาคใต้ประจำสถานีชุมทางทุ่งสง ได้มีโอกาสเฝ้าเสด็จในกรมฯ เป็นครั้งสุดท้าย ซึ่งเสด็จโดยขบวนรถไฟเพื่อไปประทับ ณ ประเทศสิงคโปร์ ครั้งนั้นทรงรับสั่งว่า ทรงพอใจที่เห็นการรถไฟดำเนินไปด้วยดี



ข้าราชการกรมรถไฟหลวง ที่ได้เข้าร่วมประชุมใหญ่ ณ ที่ว่าการกรมรถไฟหลวง เมื่อวันที่ (ถ่ายภาพ ณ ที่ว่าการกรมรถไฟหลวง) เอื้อเฟื้อภาพโดย คุณ Sumetee

“วันนั้นพระองค์ยังมีพระพักตร์แจ่มใส ยังทรงงามสง่า ฉลองพระองค์ก็ยังคงทรงสมართเช่นเดิม พระสุรเสียงก็ยังคงกังวาน ไม่นึกเลยว่า จะทรงด่วนเสด็จทั้งโลกนี้ไป ในเวลาเพียงอีกไม่กี่เดือนต่อจากนั้น ด้วยพระชันษาได้เพียง 54 ปีเศษเท่านั้น”

เสด็จในกรมฯ ในความทรงจำของ อาชว์ ฤกษ์ธร ณ อยุธยา ผู้เป็นนักเรียนรถไฟ และรับราชการกับกรมรถไฟหลวงมายาวนาน จึงเป็นบุคคลที่สร้างคุณูปการมากมายให้กับรถไฟไทย โดยเฉพาะการสร้างบุคลากรที่ดี มีความสามารถ ให้มาทำงานและช่วยกันพัฒนาระบบขนส่งที่สำคัญที่สุดอย่างหนึ่งของประเทศ

“ท่านทรงรู้จักเลี้ยงผู้คนไว้ได้วิเศษจริงๆ มีพระหทัยที่เฉียบแหลมกว้างขวาง ทั้งบริสุทธิ์ สะอาด และประณีต เมื่อทรงได้รับตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง กิจการรถไฟจึงได้เจริญก้าวหน้าไปด้วยดี ทั้งด้านพลังวัตถุ และพลังคน”

THE LAST SCHOLARSHIP STUDENT

Ajva Kunjara Na Ayutthaya was the last student who received a scholarship from the Royal Railways Department of Siam to study overseas. He studied railway engineering and graduated from the Ecole Centrale Lyonnaise de PUniversite de Lyon, France. Upon graduation, he returned to Siam and worked as the Assistant Mechanical Engineer at the SSCR. It was during the reign of Prince Purachatra that Siam was the first nation in Asia that started using diesel-engined locomotives. The Prince was regarded as the pioneer leader of modern Thai railways development. His name was engrossed in a plaque which was installed on the side of each locomotive when the Thai railways work celebrated its half century anniversary.

เชื้อเพื่อภาพจาก เพจ กรมรถไฟหลวง

ที่มา : หอจดหมายเหตุแห่งชาติ

คุณ Sumetee Hancharoensap

Siam Rare Books & Collectibles

ห้องสมุดภาพ มหาวิทยาลัย

แคลิฟอร์เนีย ลอสแอนเจลิส

University of California,

Los Angeles

และเพจ พระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน



27, 28, 28 มีนาคม พ.ศ. 2475
Hancharoensap

คุณอาชว์ ฤกษ์ธร ณ อยุธยา และครอบครัว เมื่อปี พ.ศ. 2494

จากอดีต...ปัจจุบัน...สู่อนาคต



พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน พระนามเดิม คือ พระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร ทรงใฝ่พระราชหฤทัยในการศึกษา มาตั้งแต่ทรงพระเยาว์ ด้วยความสนพระทัยในวิชาการด้านโยธา และทรงได้รับการสนับสนุนจากพระบิดา คือ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงกำหนดให้ศึกษาด้านโยธาธิการ เพื่อมาช่วยพระเชษฐาธิราชบริหารบ้านเมืองตามวิชาการที่มีพระทัยรักและมีความถนัด ทั้งยังกลับมาทรงสานต่อพระบรมราโชบายพัฒนาสยามให้ทันสมัย

เมื่อปี พ.ศ. 2437 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงมีพระบรมราชานุญาตให้พระองค์เจ้าชายบุรฉัตรไชยากร เสด็จไปทรงศึกษาด้านโยธาธิการ ณ โรงเรียนแฮร์โรว์ และทรงศึกษาต่อวิชาวิศวกรรม จนจบหลักสูตรวิศวกรรมโยธา ในปี พ.ศ. 2444 และในเดือนตุลาคมปีเดียวกัน ได้เสด็จเข้าศึกษาวิชาการช่างทหารบกต่อที่โรงเรียนวิศวกรรมทหาร ณ เมืองแซทแฮม ซึ่งตามหลักสูตรวิชาการช่างทหารบกจะต้องศึกษาการสร้างและการวางรางรถไฟ สะพาน ถนน การขุดคลอง และการสื่อสารทางวิทยุโทรเลข ตลอดจนงานก่อสร้างตึกอาคารสถานที่ต่างๆ เป็นต้น

กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน พระอัจฉริยภาพบุรุษ ผู้บุกเบิก



อาคารจะมั่นคงและแข็งแรง อยู่ยาวนานเท่านั้น ก็มาจากรากฐาน อันเป็นสิ่งสำคัญ เปรียบได้กับการวางรากฐานการพัฒนาประเทศของ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ผู้เปี่ยมล้นไปด้วยพระปรีชาสามารถ และด้วยสายพระเนตรที่ยาวไกล ทรงริเริ่มกิจการสำคัญๆ จนนำความเจริญรุ่งเรืองเป็นที่ประจักษ์ ทั้งยังความตรากตรำอยู่ในหัวใจ คนไทยมิรู้ลืม





แต่ก่อน ผู้คนจำนวนมากหันมาใช้บริการของรถไฟทุกวันนี้ยังกลายเป็นสถานที่ท่องเที่ยวทางรถไฟที่สำคัญ

สะพานกษัตริย์ศึก เป็นสะพานลอยข้ามทางรถไฟแห่งแรกในประเทศไทย เนื่องจากสมัยนั้นสถานีกรุงเทพมีรถไฟเข้าออกจำนวนมากแน่น ทำให้การจราจรติดขัดไม่คล่องตัว จึงมีพระราชโองการให้ **กรมรถไฟหลวง** สร้างสะพานข้ามทางรถไฟขึ้นให้รถยนต์สัญจรผ่าน และมีทางเดินสองข้างอำนวยความสะดวกให้ประชาชน

สะพานพระราม 6 ถือเป็นต้นแบบของการสร้างสะพานลอยข้ามทางรถไฟ เป็นสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งแรกที่เชื่อมต่อฝั่งธนบุรีและฝั่งพระนครถึงกัน โดยครั้งแรกออกแบบให้เป็นสะพานรถยนต์ข้ามขนานไปกับทางรถไฟ ต่อมาได้ย้ายถนนรถยนต์ออกเพื่อทำเป็นทางคู่ สร้างสะพานพระราม 7 คู่ขนานกับสะพานพระราม 6 ให้รถยนต์วิ่งข้าม ส่วนสะพานพระราม 6 ก็ยังให้รถไฟวิ่งเช่นเดิม

ด้วยพระอัจฉริยภาพในหลายๆ ด้าน พระองค์นำความรู้เมื่อครั้งทรงศึกษา และเสด็จประพาสยังต่างประเทศกลับมาพัฒนาประเทศ โดยทรงเป็นผู้ริเริ่มวางรากฐานกิจการที่สำคัญๆ ในประเทศ เช่น กิจการวิทยุกระจายเสียง ไปรษณีย์โทรเลข การออมสิน การโรงแรม การสหกรณ์ การพาณิชย์ การท่องเที่ยว การบินทหารบก โดยเฉพาะการรถไฟ การโยธาและคมนาคม จนได้รับการยกย่องว่าเป็น **“พระบิดา”** ในสาขาต่างๆ

ในด้านการคมนาคม ทรงมีพระปณิธานแน่วแน่ที่จะทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมและเศรษฐกิจของภูมิภาค ด้วยการสร้างทางรถไฟเชื่อมต่องถึงกัน โดยทรงรับผิดชอบการสร้างถนนและสะพานทั่วประเทศ มีผลงานเป็นที่ประจักษ์และยังคงมีความสำคัญมาจนถึงทุกวันนี้ ไม่ว่าจะผ่านกี่ยุคกี่สมัยก็ยังเชื่อมกาลเวลาให้พสกนิกรได้รำลึกถึง เช่น

อุโมงค์ขุนตาล เป็นอุโมงค์ทางรถไฟที่ยาวที่สุดในประเทศไทย วัดระยะทางได้ 1,362.05 เมตร หลังจากที่ทางรถไฟสายเหนือสร้างมาถึงเชียงใหม่ ทำให้การเดินทางจากกรุงเทพฯ ขึ้นมาเชียงใหม่ใช้เวลาไม่นานเหมือน





สะพานพระพุทธยอดฟ้า หรือชื่ออย่างเป็นทางการว่า สะพานปฐมบรมราชานุสรณ์ เป็นสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งที่ 2 ที่มีความทันสมัย โดยใช้เทคโนโลยีสูงสุดในยุคนั้น คือ ตอนกลางของสะพานสามารถยกขึ้นได้ด้วยแรงไฟฟ้า เพื่อให้เรือขนาดใหญ่แล่นผ่านไปได้อย่างสะดวก

สะพานรัชฎาภิเศก หรือสะพานขาว ข้ามผ่านแม่น้ำวัง เป็นสัญลักษณ์คู่มือเมืองลำปางและเป็นอีกสะพานที่พระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากรฯ เป็นผู้ควบคุมดำเนินการก่อสร้าง หลังจากสะพานเดิมพังลงถึงสองครั้ง ในครั้งที่สามจึงสร้างเป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กสีขาวด้วยรูปลักษณ์ที่โดดเด่น ยังเป็นต้นแบบการสร้างสะพานทาชมภูอีกด้วย

สะพานทาชมภู การสร้างสะพานทาชมภูแห่งนี้ เป็นงานที่ทำทนายวิศวกร พลเอก กรมขุนกำแพงเพชร อัครโยธิน (พระยศในขณะนั้น) เป็นอย่างยิ่ง เนื่องด้วยปกติสะพานรถไฟจะสร้างขึ้นจากเหล็กเท่านั้น เพราะต้องรับแรงสั่นสะเทือนมาก แต่เนื่องจากสภาวะสงครามทำให้ไม่สามารถสั่งเหล็กจากยุโรปเข้ามาได้ จึงเป็นที่ถกเถียง

กันว่า เมื่อสร้างเสร็จแล้วสะพานก็คงจะพังใน 3-6 เดือน แต่ด้วยการคำนวณและการควบคุมงานอย่างยอดเยี่ยม สะพานทาชมภู จึงยังคงยืนหยัดส่ง่างามมาตราบเท่าทุกวันนี้

THE PRINCE'S NUMEROUS ACHIEVEMENTS IN RAIL TRANSPORT DEVELOPMENT

Prince Purachatra was a self-motivated and diligent student who was always interested in Learning. He introduced new technologies and approaches from overseas to the development of Thai railways system and engineering works.

He also initiated a number of great projects which have been his legacy in Thailand until this day: Khun Taan Rail Tunnel, the longest rail tunnel in Thailand; Kasat Suek rail cross bridge, the first in Thailand; Rama VI rail bridge, the first river cross bridge in the country; Buddhayodpha Bridge, the first steel modern moveable bridge crossing the Chao Phrya River; Ratchadapisek Bridge, the iconic bridge of Lampang; and Tha Chompoo bridge in Lamphun.

รถไฟพ



“ทางรถไฟสายใต้” เป็นหนึ่งในทางรถไฟสายหลักของประเทศไทย แม้ว่าจะดำเนินการสร้างหลังทางรถไฟสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ แต่หากเทียบระยะทางของทางรถไฟทั้งสองเส้นทางแล้ว ทางรถไฟสายนี้ถือว่ามีระยะทางยาวที่สุดคือ 1,144.29 กิโลเมตร

สายใต้

กว่า 1,144 กิโลเมตร...เส้นทางสู่ภาคใต้



ประวัติศาสตร์การก่อสร้างทางรถไฟสายใต้ ถูกดำเนินไปภายใต้สถานการณ์การเมืองในยุคล่าอาณานิคม สมัย **พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5** โดยอังกฤษพยายามกดดันให้ไทยสร้างทางรถไฟสายใต้เพื่อเชื่อมต่อกับ **แหลมมลายู** ซึ่งเป็นอาณานิคมของอังกฤษ ในขณะนั้น พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ จึงพระราชทานพระบรมราชานุญาตสัมปทานสร้างทางรถไฟ ตั้งแต่ **สงขลา ไปถึงตำบลกลุ้ม แขวงมณฑลไทรบุรี** แก่ **นายชาร์ลส์ ดันลอป** เมื่อวันที่ 4 มีนาคม พ.ศ. 2433 แต่เมื่อใกล้หมดสัมปทาน นายชาร์ลส์ ไม่สามารถหาทุนมาดำเนินการได้ สัญญาจึงถูกยกเลิกไปในปี พ.ศ. 2441

ในปี พ.ศ. 2435 **นายอากี เวสเดนโฮซ์** ได้ยื่นหนังสือขอสัมปทานสร้างทางรถไฟสาย **กรุงเทพ-เพชรบุรี** แต่



ในครั้งนั้นยังไม่ได้รับอนุมัติ ในปีถัดมา นายอากี จึงยื่นใหม่ และในที่สุดก็ได้รับอนุญาตให้สร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ-เพชรบุรี ด้วยรางขนาด 1 เมตร โดยเริ่มจากกรุงเทพไปตามทางเลียบบคลองบางกอกใหญ่ คลองภาษีเจริญ คลองดำเนินสะดวก และตามถนนหลวง จนถึงเพชรบุรี โดยมีระยะเวลาก่อสร้าง 5 ปี หลังจากได้รับสัมปทานแล้ว นายอากีไม่สามารถหาทุนมาดำเนินการได้ และยื่นข้อเสนอเพื่อต่อรองกับรัฐบาลไทยอีกหลายครั้ง รวมทั้งการเปลี่ยนเส้นทางจากเดิมไปเป็นเส้นทาง **กรุงเทพ-นครปฐม-**

โพธาราม-ราชบุรี-เพชรบุรี แต่ก็ไม่ประสบความสำเร็จตามที่ตกลงกันแต่อย่างใด สัมปทานทางรถไฟถูกเปลี่ยนโอนต่อมาอีก 3 ครั้ง ในที่สุด **นายปีเตอร์ บูจิสลอส คาร์ท็อกุ กินซ์** ได้เสนอให้รัฐบาลรับซื้อสัมปทานคืนในปี พ.ศ. 2443 จากนั้นกรมรถไฟได้ว่าจ้างนายกินซ์ เป็นผู้สำรวจและดำเนินการก่อสร้าง จนกระทั่งทางรถไฟสายกรุงเทพ-เพชรบุรีสามารถสร้างแล้วเสร็จ และเปิดทำการเดินรถได้ เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2446



หลังจากนั้น รัฐบาลยังไม่ได้มีการดำเนินการสร้างทางรถไฟสายใต้ต่อแต่อย่างใด แต่มีแรงกดดันทางการเมือง เนื่องจากอังกฤษได้สำรวจเส้นทางรถล้อเข้ามาทางหัวเมืองมลายูมากขึ้น และพยายามขอสัมปทานสร้างทางรถไฟสายใต้ต่อ โดยมีการเจรจากันหลายครั้ง จนได้ข้อตกลงทางการเมืองหลายประการ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ จึงทรงมีพระบรมราชานุญาตให้ **นายเฮนรี กิตตินส์** ชาวอังกฤษ ดำเนินการสร้างทางรถไฟสายใต้ต่อ เริ่มก่อสร้างตั้งแต่เดือนสิงหาคม พ.ศ. 2452 โดยทางรถไฟช่วง**เพชรบุรี-สงขลา** ก่อสร้างในช่วงปี พ.ศ. 2452-2459 และช่วงสงขลา-นราธิวาส ก่อสร้างในช่วงปี พ.ศ. 2459-2462 และยังสร้างทางรถไฟต่อไปจนถึงสุโขทัยจนแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2464 ตลอดระยะเวลาหลายปีในการสร้างทางรถไฟสายใต้ รัฐบาลไทยต้องเผชิญกับปัญหาความล่าช้าในการก่อสร้าง และภาวะกดดันจากมหาอำนาจทั้งทางตรงและทางอ้อม รัฐบาลต้องใช้การต่อรองหลายครั้งจึงสามารถก่อสร้างทางรถไฟสายใต้ได้สำเร็จ และกลายเป็นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญที่เชื่อมต่อ **“ภาคใต้”** ด้ามขวานของไทยเข้าไว้กับราชอาณาจักรไทย จากอดีตจวบจนปัจจุบัน

THE SOUTHERN ROUTE

The southern rail route started construction in the reign of King Rama V (King Chulalongkorn) during which Siam (the old name of Thailand) was facing pressure from England and France, then the biggest colonizers in the Southeast Asia Region. Following a spade of financial failure by the concessionaires to complete the construction, the project had seen multiple financiers before it was completed in 1903. The first stretch of the southern route was from Bangkok to Petchburi (completed in 1903) as the final stretch to Su-ngai Kolok was finished in 1921.

ข้อมูลโดย : สุนันทา เจริญปัญญาธิง สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



จุดโฟกัสความประทับใจ

พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน
พระบิดาของการรถไฟฯ ยุคใหม่
๑๔ กันยายน 'วันบรรจัตร'



ขอให้เธอใช้กำลังกายและกำลังสติปัญญา ในทางรถไฟมากที่สุด

(พระราชหัตถเลขาของ รัชกาลที่ ๖ พระราชทานแด่ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ลงวันที่ ๙ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๔๖๐)

๙๙ ปี แห่งพระราชหัตถเลขาที่พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๖ พระราชทานแด่ พลเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน หละเรา...พนักงานการรถไฟฯ ทุกคน จักรรวมใจตั้งปณิธานขอน้อมนำพระราชหัตถเลขา เป็นแนวทางในการปฏิบัติงาน เพื่อการรถไฟฯ และประเทศสืบไป

การรถไฟแห่งประเทศไทย

๑๔ กันยายน ๒๕๕๙

สถานี...ในดวงใจ

“สถานีจักรสดา” พิศมพสกทวง

ไม่ว่าจะยากดีมีจน ชนชั้นใดก็ตาม “รถไฟ” ยังคงเป็นพาหนะที่ผู้คนทุกยุคสมัย ต่างก็ต้องเคยใช้บริการ ไม่เว้นเจ้านาย เจ้าฟ้ามหากษัตริย์ ทุกเส้นสายปลายทางจึงล้วนมีเรื่องราว และประวัติศาสตร์อันน่าจดจำ

จุดหมายของเราอยู่ที่ “สถานีหลวงจิตรลดา” ซึ่งเป็นสถานีที่มีความสำคัญในประวัติศาสตร์ ปกติแล้วหากไม่มีการเสด็จพระราชดำเนินโดยขบวนรถไฟพระที่นั่ง สถานีหลวงจิตรลดาจะเป็นเพียงสถานีทางผ่านเท่านั้น

สถานีหอประแจจิตรลดา หรือ สถานีหลวงจิตรลดา ตั้งอยู่บนถนนสวรรคโลก แขวงสวนจิตรลดา เขตดุสิต กรุงเทพฯ อยู่ระหว่างสถานีสามเสนกับสถานียมราช เดิมสถานีหลวงแห่งนี้เป็นอาคารไม้ ที่สร้างขึ้นในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) ต่อมาเมื่อปี พ.ศ. 2464 ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 6) ได้สร้างเป็นอาคารคอนกรีตชั้นเดียวทดแทนจากหลังเดิม ซึ่งผลงานของมาริโอ ตามาญโญ สถาปนิกชาวอิตาลี หลังคาเป็นยอดโดม เสาอาคารคู่ ประดับครุฑพ่าห์ (ครุฑทางปีก) ที่มุมทั้งสี่ของเพดาน เป็นอาคารที่สง่างามตามแบบศิลปะอิตาเลียน ยุคเรอเนสซองส์

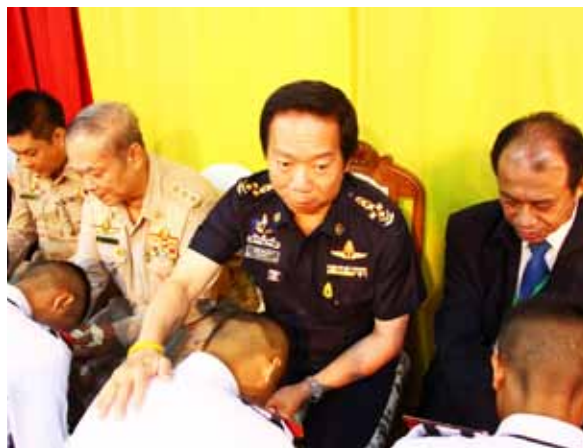
ตัวอาคารสถานี ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของพระตำหนักจิตรลดารโหฐาน สำหรับเป็นที่ประทับของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และพระบรมวงศานุวงศ์ ก่อนเสด็จพระราชดำเนิน ทั้งยังเคยเป็นที่ต้อนรับพระราชอาคันตุกะ เช่น สมเด็จพระนโรดม สีหนุ แห่งราชอาณาจักรกัมพูชา สมเด็จพระเจ้าเฟรเดริกที่ 9 แห่งราชอาณาจักรเดนมาร์ก และซูการ์โน ประธานาธิบดีประเทศอินโดนีเซีย ซึ่งทั้งสามครั้ง ในหลวงของเราเสด็จพระราชดำเนินต้อนรับพระราชอาคันตุกะด้วยพระองค์เอง

นับเป็นสถานีในดวงใจของใครหลายๆ คน ถึงแม้ไม่มีโอกาสเข้าไปอยู่ในช่วงเวลาประวัติศาสตร์ที่น่าจดจำ เช่นในอดีต แต่เรายังสามารถสัมผัสผลงานศิลปะชั้นครู และเรื่องราวให้คนรุ่นใหม่ได้กล่าวถึงกันต่อไป

A MEMORABLE STATION

Chitra Lada Station is located on Sawankhalok Road, between Sam Sen Station and Yomraj Station. The Renaissance-style station was built in 1921 to replace the old wooden station. It was designed by Italian architect Mario Tamagno. The station was purposely built for the King and Queen to board a train and is not in the normal operations.





เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม พ.ศ. 2559 โรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ จัดพิธีไหว้ครู นับเป็นธรรมเนียมที่ถือปฏิบัติมาทุกปี เพื่อน้อมรำลึกถึงพระคุณครูบาอาจารย์ โดยในช่วงเช้านักเรียนวิศวกรรมรถไฟ ถวายสักการะและกล่าวคำปฏิญาณตนต่อหน้าพระอนุสาวรีย์ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน บริเวณหน้าตึกบัญชาการรถไฟ จากนั้น เวลา 09.00 น. นายวุฒิชชาติ กัลยาณมิตร ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้เป็นประธานในพิธีไหว้ครู เวลา 10.30 น. เป็นพิธีประดับเข็มเครื่องหมาย (ล้อปีกมหาพิชัยมงกุฎครอบ) โรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ ให้แก่นักเรียนวิศวกรรมรถไฟ รุ่นที่ 60 โดยผู้ว่าการรถไฟฯ นายกสมาคมนักเรียนเก่าวิศวกรรมรถไฟ ผู้บริหารและศิษย์เก่ารุ่นพี่ และเวลา 13.00 น. เป็นพิธีมอบประกาศนียบัตรวิชาชีวะวิศวกรรมรถไฟ รุ่นที่ 58 จำนวน 106 นาย ก่อนที่จะบรรจุเข้าเป็นพนักงานของการรถไฟฯ ต่อไป

วิศวกรรมรถไฟ ประจำปี พ.ศ. 2559



RAILWAY PAVILION

August 4, 2016 – The Railway Engineering School organized the “Wai Khru” ceremony to pay respect to the teachers. The ceremony started with a religion ceremony and oath taking in front of the statue of Prince Purachatra Jayakara, the first Thai commander of the Royal Railway Department of Siam (now the State Railway of Thailand). The SRT Governor Vutthichat Kalayanamitr led the “wai Khru” ceremony and presented honorable pins to the 60th Class of the engineering school students, followed by a certificate giving ceremony for 106 students from the 58th Class.



ย่อหน้าว่าน

“สถานีกรุงเทพ”

จากจุดเริ่มต้นสู่ปีที่ ๑๐๐ แห่งความภาคภูมิใจ



เปลี่ยนอายุในบรรยากาศย้อนยุค เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน ที่ผ่านมานี้ เป็นความตั้งใจของการรถไฟแห่งประเทศไทยในการเฉลิมฉลองวันครบรอบ 100 ปี สถานีกรุงเทพ ในบรรยากาศเมื่อครั้งแรกเกิดสถานีแห่งนี้ โดยมี นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรี เป็นประธานลั่นระฆังเปิดงาน

รูปแบบของงานสะท้อนความเป็นไทย หมวกกะโล่ และเครื่องแต่งกายชุดไทย เป็นสีสันของงานที่น่าตื่นตาตื่นใจสำหรับชาวต่างชาติ และผู้คนที่สัญจรไปมาภายในสถานี ทั้งยังจำลองบรรยากาศตลาดร้อยปี ทำให้บรรยากาศในวันนั้นดูคึกคักเป็นพิเศษ ภายในงานยังมีการจัดแสดงนิทรรศการประวัติกิจการรถไฟ 119 ปี และทิศทางในอนาคต ไฮไลต์อยู่ที่การนำชม **รถโดยสารขบวนพิเศษ** เช่น รถชุดวีไอพี รถชุดเกียรติยศรถไฟไทย รถประชุมคณะรัฐมนตรี รถโดยสารสำหรับผู้พิการ รถบรรทุกจักรยานที่ไม่สามารถเข้าชมได้ง่ายๆ รวมทั้งนำหัวรถจักรไอน้ำ 4 คัน มาจัดแสดงเสมือนนิทรรศการที่มีชีวิต และการแสดงเดอะมิวสิคัล บอกเล่าเรื่องราวกิจการรถไฟไทย ซึ่งเป็นจุดเริ่มของการนำความเจริญ วิถีชีวิต เศรษฐกิจ อาชีพ และวัฒนธรรมไปสู่ชุมชน

สถานีกรุงเทพ



นายวุฒิชาติ กัลยาณมิตร ผู้ว่าการรถไฟฯ เผยถึงการปรับปรุงสถานี และกิจกรรมในการร่วมเฉลิมฉลองครั้งนี้ว่า “ปัจจุบันสถานีกรุงเทพมีอายุครบ 100 ปีบริบูรณ์ ถือเป็นโอกาสอันดีที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจะจัดงานเฉลิมฉลอง เพื่อย้อนรำลึกถึงประวัติอันยาวนานของสถานีกรุงเทพ ซึ่งถือเป็นสถานที่ที่มีความผูกพันกับคนไทยมาอย่างช้านาน สำหรับการรถไฟฯ ในวันนี้เราได้ดำเนินการปรับปรุงอาคารสถานีและปรับปรุงภูมิทัศน์โดยรอบ เพื่อพลิกโฉมสถานีกรุงเทพ ซึ่งเป็นสถานีที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ และเป็นมรดกสำคัญของชาติ ให้มีความสะอาด สวยงาม สะดวก ปลอดภัย พร้อมต้อนรับประชาชนคนไทยและชาวต่างชาติ อาทิ



1. ปรับปรุงและซ่อมแซมหลังคา พร้อมทั้งต่อเติมหลังคาคลุมบริเวณชานชาลารถไฟด้านนอก
2. ปรับปรุงผนังด้านในและด้านนอกคาดฟ้า พร้อมทั้งทาสีตัวอาคารใหม่เพื่อความสวยงาม
3. เปลี่ยนเครื่องปรับอากาศ โถงกลางสถานี บริเวณที่พักผู้โดยสาร ร้านค้า และห้องจำหน่ายตั๋วโดยสารใหม่ทั้งหมด
4. ปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณอนุสรณ์สถานปฐมฤกษ์รถไฟหลวง (ท้ายชานชาลาสถานีรถไฟ) และบริเวณโดยรอบ
5. ปรับปรุงและซ่อมแซมระบบไฟฟ้า และประดับไฟตัวอาคารสถานี
6. ปรับปรุงพื้นผิวถนนบริเวณสถานี เพื่อให้ประชาชนที่ใช้บริการได้รับความสะดวกในการเดินทาง
7. ติดตั้งจอ LED บอกเวลาขบวนรถ สถานีต้นทางปลายทางในบริเวณชานชาลาต่างๆ
8. ติดตั้งระบบ CCTV ทั้งภายในและภายนอกสถานี เพื่อป้องกันการเกิดปัญหาอาชญากรรม
9. ดำเนินการปรับปรุงห้องน้ำภายในสถานีกรุงเทพใหม่ทั้งหมด และห้องน้ำสำหรับคนพิการชาย-หญิง
10. เปิดให้บริการห้องจำหน่ายตั๋วโดยสารสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติโดยเฉพาะ เพื่อเพิ่มความสะดวกรสบายในการเข้าใช้บริการของผู้โดยสาร





นอกจากนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทย ยังร่วมกับ บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด จัดทำดวงตราไปรษณียากร ชุดพิเศษ จำนวน 4 ดวง สำหรับนักสะสมดวงตราไปรษณียากร รวมทั้งจัดทำหนังสือฉบับพิเศษ 100 ปี สถานีกรุงเทพ เนื่องในโอกาสสำคัญหนึ่งศตวรรษของสถานีกรุงเทพ สถานีรถไฟของคนไทย เพื่อร้อยเรียงเรื่องราวความทรงจำ จากครั้งอดีตจนถึงปัจจุบันในแต่ละช่วงเวลา เพื่อต่อยอดสู่ความเป็นไปในอนาคต ผ่านการพัฒนาที่ไม่หยุดนิ่ง และก้าวต่อไปอย่างเต็มภาคภูมิ เพื่อให้สถานีแห่งนี้ยังคงเป็นสถานีรถไฟคู่ใจของคนไทย สมดังปณิธานความตั้งใจ

**“เราจะกลับมาเป็นความหวัง
ของประชาชนคนไทยอีกครั้ง”**

THE CENTENNIAL CELEBRATION OF THE BANGKOK STATION

On June 25, Deputy Prime Minister Somkid Jatusripitak presided over the centennial celebration of the Bangkok Station (Hua Lumphong) at the station, which featured an exhibition showing the history of the SRT, its evolution, and future development. At the foyer, a live musical show was performed and four vintage-style steam-engine locomotives were displayed for the public to take their photos with. A vintage-style Thai market with local products was also featured.

จากใจ สทท.

โครงการ ช่วงจ๊ะ-วอนแก่น

รชค. มั่นใจ ก่อสร้างรถไฟทางคู่ (บ้านเกาะ-เมืองคอง) เปิดให้บริการได้ภายในปี 2560

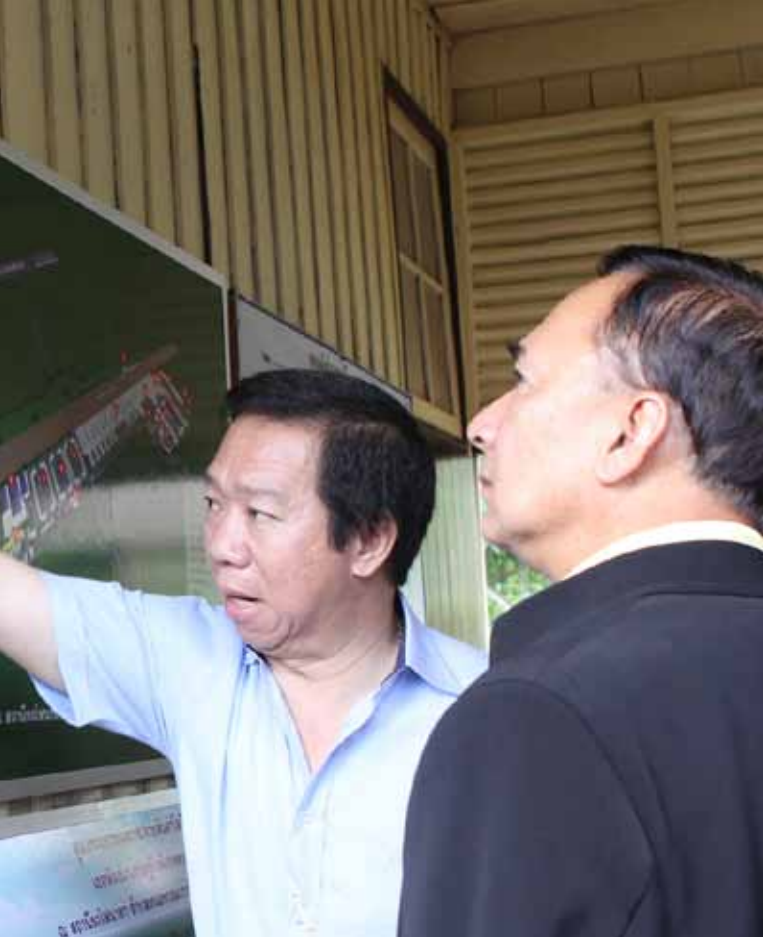
บทบาทที่สำคัญของ
“โครงการรถไฟทางคู่”
เพื่อเป็นการพัฒนา
ศักยภาพการเดินรถ
และระบบขนส่งทางราง
ยังเป็นการกระจายความ
เจริญสู่ภูมิภาค ทั้งด้าน
การท่องเที่ยว การขนส่ง
สินค้า ช่วยประหยัดเวลา
ลดปัญหาการจราจร ลด
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง
ตลอดจนประหยัดพลังงาน
เชื้อเพลิงในภาคการขนส่ง

นายออมสิน ชีวะพฤกษ์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม พร้อมด้วยนายวุฒิชติ กัลยาณมิตร ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้นำคณะเจ้าหน้าที่การรถไฟฯ และสื่อมวลชน เดินทางตรวจราชการในเส้นทางรถไฟ เพื่อติดตามความก้าวหน้าการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งทางรางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ทั้งนี้ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นำคณะฯ ตรวจเยี่ยมตั้งแต่สถานีรถไฟแก่งคอย สถานีนครราชสีมา สถานีบ้านเกาะ สถานีเมืองคอง สถานีบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น และสถานีอุดรธานี รวมถึงติดตามความก้าวหน้าการพัฒนากระบวนรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ซึ่งเริ่มลงมือก่อสร้างไปแล้วตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2559 ที่ผ่านมา โดยมีความคืบหน้าของการดำเนินการก่อสร้างไปแล้ว เช่น การขุดเจาะท่อลอด รวมถึงยังได้รับฟังข้อสรุปแผนการทำงานปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานต่างๆ



นายออมสิน ยังได้กล่าวถึง โครงการรถไฟทางคู่เส้นทางชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ระยะทาง 206 กิโลเมตรว่า เบื้องต้นมอบหมายให้นายวุฒิชติ กัลยาณมิตร ผู้ว่าการรถไฟฯ ไปหารือกับที่ปรึกษาโครงการถึงการปรับแผนก่อสร้างให้เร็วขึ้น เพื่อให้โครงการทั้งหมดแล้วเสร็จตามกำหนดภายในปี พ.ศ. 2561 และที่สำคัญต้องให้โครงการก่อสร้างในช่วงแรกระยะทาง 50 กิโลเมตรจากสถานีบ้านเกาะไปยังสถานีเมืองคอง สามารถเปิดใช้งานได้อย่างเป็นทางการในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2560 เพื่อให้พี่น้องประชาชนมีโอกาสได้ใช้รถไฟทางคู่ได้เร็วขึ้น ตามนโยบายของนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม



การก่อสร้างทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น นับเป็นเส้นทางแรกของการดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งของ ประเทศ ว่าด้วยการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง หรือการพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ จากทั้งหมด 6 เส้นทาง ในระยะเร่งด่วน ระยะทาง 903 กิโลเมตร ได้มีการลงนาม และเริ่มก่อสร้างไปแล้ว 2 โครงการ คือ ช่วงชุมทาง ถนนจิระ-ขอนแก่น และช่วงคลองสีบกแก้ว-แก้งค้อย ส่วน อีก 4 เส้นทาง ประกอบด้วย ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ช่วงมาบกระเบา-ชุมทางถนนจิระ ช่วงนครปฐม-หัวหิน และช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ คาดว่าจะสามารถเปิดประมูล ได้ภายในปี พ.ศ. 2559 นี้

การพัฒนาต่อเนื่องอย่างไม่หยุดยั้งของการรถไฟ แห่งประเทศไทย กำลังจะนำการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการ ขนส่งของระบบราง เพื่อแบ่งเบาการจราจรบนถนน สายต่างๆ เพิ่มความสะดวกในการคมนาคม และสนับสนุน การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศต่อไป



THE DUAL-TRACK RAILWAYS DUE TO OPEN IN 2017

Transport deputy minister Omsin Chivapruek and SRT governor Vuttichat Kalayanamitr led the media crews and staff to inspect the progress of the dual-track railway construction in the northeastern region. During the inspection trip, the deputy minister has advised SRT governor to find ways to expedite the work of these projects, starting with the The Thanon Jira–Khon Kaen stretch (206 km), which is scheduled to complete by 2018. The deputy minister has instructed the first 50 km between Baan Koh and Mueng Khong to be opened by October 2017. Five other routes are also under construction in the northeastern region.

“จตุจักร BIG CLEANING DAY”



การจัดกิจกรรม “จตุจักร Big Cleaning Day” ถือเป็นหนึ่งกิจกรรมที่การรถไฟฟ้า จัดขึ้นเป็นประจำทุกปี มีวัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุงภูมิทัศน์ ร้านค้า สิ่งแวดล้อมภายในตลาดนัดจตุจักร ให้มีความเป็นระเบียบ เรียบร้อย สวยงาม อีกทั้งยังเป็นกิจกรรมที่กระตุ้นให้เกิดการสร้างจิตสำนึกแก่บุคลากรในองค์กร ภาคีรัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน ให้เห็นคุณค่าในการมีส่วนร่วมต่อการบำรุงรักษา ตลอดจนเป็นการสร้างความสมัครสมานสามัคคีและความสัมพันธ์อันดีระหว่างบุคลากรการของการรถไฟฟ้า และผู้ประกอบการค้าภายในตลาดนัดจตุจักรอีกด้วย



CHATUCHAK BIG CLEANING DAY

On July 11, 2016, SRT Governor Vutthichati Kalayanamitr led SRT staffs and vendors in the Chatuchak Market in cleaning the market and surrounding areas to maintain the cleanliness and order of the area.

การรถไฟฯ จัดกิจกรรมเทิดพระเกียรติ “84 พรรษา มหาราชินี”



เนื่องในโอกาสที่**สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ เถลิงพระชนมพรรษา 84 พรรษา** วันที่ 12 สิงหาคม พ.ศ. 2559 การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัด 3 กิจกรรม เถลิงพระเกียรติ เริ่มต้นตั้งแต่ 8.00 น. โดยนำรถจักรไอน้ำขบวนประวัติศาสตร์ออกนำท่องเที่ยว ในเส้นทางกรุงเทพ-นครปฐม ทั้งยังเปิดพื้นที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) จัดแสดงนิทรรศการเผยแพร่พระราชกรณียกิจในสมเด็จพระราชินี และจัดจำหน่ายสินค้าโครงการในพระราชดำริ เวลาประมาณ 19.00 น. มีพิธีจุดเทียนชัยถวายพระพรชัยมงคล โดยประชาชนชาวไทยและนักท่องเที่ยวต่างชาติ ต่างพร้อมใจจุดเทียนชัยสว่างไสวไปทั่วสถานีกรุงเทพ

NATIONAL MOTHER'S DAY

SRT has organized several special activities and trips in celebration of the Thai National Mother's Day, which falls on the Queen's birthday on August 12. Activities included a special Bangkok-Nakhon Pathom trip on a vintage steam-engine train, an exhibition of the Queen's development work for the nation, trade fair for products under the initiation of the Queen, and the mass singing of the Queen's anthem at Hua Lumpong Station and Chatuchak Market.

หมอนรองรางรถไฟ

จาก “ไม้” สู่ “คอนกรีต”

THE NECESSARY CHANGE OF THE THAI RAILROAD SLEEPERS

Railroad sleepers are an important piece of a railway system as they help maintain the width of a track, distribute even force from the train wheels, and resist movement of the tracks. Railroad sleepers in Thailand were mostly made of wood because it was an abundant resource. However, due to the scarce availability and high cost of wood today, SRT has started replacing wooden sleepers across the country with the concrete ones, which provide much more durability at lower cost.



หมอนรองราง (Sleepers หรือ Tie) ถือว่าเป็นส่วนประกอบที่สำคัญของโครงสร้างทางรถไฟ หมอนรองรางทำหน้าที่รักษางานทาง (Gauge) กระจายแรงจากล้อรถลงสู่ชั้นหินโรยทาง และต้านทานการเคลื่อนตัวของทาง หมอนรองรางผลิตได้จากวัสดุหลายประเภท แต่ที่นิยมใช้กันทั่วไป คือ ไม้ และคอนกรีต

สมัยก่อน การรถไฟฯ ใช้หมอนรองรางทำจากไม้หรือที่เรียกกันติดปากว่า **“ไม้หมอน”** โดยทั่วไปมีขนาดกว้าง 20 ซม. หนา 15 ซม. และยาว 200 ซม. ทำจากไม้เนื้อแข็งที่มีคุณภาพดี เช่น เต็ง รัง ตะเคียนหรือไม้เนื้ออ่อน เช่น พะยอม ยาง ยุง โดยอาจอบน้ำยาเพื่อเพิ่มความคงทนและยืดอายุการใช้งานของหมอนรองราง เนื่องจากสมัยก่อน “ไม้” เป็นทรัพยากรที่หายากอีกทั้งประเทศไทยมีอยู่เป็นจำนวนมาก ทางรถไฟทุกสายจึงใช้ไม้หมอนเป็นหลัก ข้อดีของไม้หมอน คือ น้ำหนักเบา เคลื่อนย้ายและติดตั้งสะดวก รวมทั้งมีความยืดหยุ่นดี

อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันไม้หมอนหายากและมีราคาแพง ประกอบกับสภาพการเดินรถในปัจจุบันต้องการความแข็งแรงของโครงสร้างทาง เพื่อรองรับน้ำหนักกดเพลลาและความเร็วในการเดินรถที่เพิ่มมากขึ้น ฝ่ายการช่างโยธา การรถไฟฯ จึงได้ปรับเปลี่ยนหมอนรองรางชนิดหมอนไม้มาเป็นชนิดหมอนคอนกรีตอัดแรงเป็นหลัก โดยหมอนคอนกรีตสามารถผลิตได้ในประเทศ มีอายุการใช้งานนานกว่าหมอนไม้ ลดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทาง เพิ่มเสถียรภาพความมั่นคงแข็งแรงของทาง รวมทั้งเพิ่มความปลอดภัยในการเดินรถ

ทุกวันนี้ การรถไฟฯ ได้ทยอยดำเนินการเปลี่ยนหมอนรองรางรถไฟจากไม้ไปเป็นคอนกรีตหมดแล้ว แต่คำว่า **“ไม้หมอน”** ก็ยังคงเป็นคำเรียกติดปากของคนรถไฟและคนทั่วไปให้ได้จดจำว่า หมอนรองรางนั้นทำขึ้นจากไม้และใช้ต่อเนื่องมายาวนานกว่าศตวรรษ

ขอบคุณข้อมูลและภาพจาก กองทางถาวร ฝ่ายการช่างโยธา รฟท.

7 อุโมงค์รถไฟไทย



ในเมืองไทยมีอุโมงค์รถไฟลอดใต้ภูเขาอยู่ 7 แห่งทั่วประเทศ มาดูกันดีกว่าว่า คุณเคยเดินทางผ่านอุโมงค์ไหนมาบ้างแล้ว

อุโมงค์ขุนตาน มีความยาวที่สุดในประเทศ คือ 1,362.05 เมตร อยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติดอยขุนตาน ระหว่างสถานีแม่ตานน้อย-สถานีขุนตาน อ.ห้างฉัตร จ.ลำปาง

อุโมงค์เขापิง อยู่ในพื้นที่ระหว่าง ต.บ้านด่านนาขาม อ.เมือง จ.อุตรดิตถ์ กับ ต.หัวไร่ อ.เด่นชัย จ.แพร่ มีความยาว 362.44 เมตร

อุโมงค์ปางตบขอบ อยู่ระหว่างสถานีปางตันผึ่ง-สถานีหัวไร่ ในพื้นที่ ต.บ้านด่านนาขาม อ.เมือง จ.อุตรดิตถ์ มีความยาว 120.09 เมตร

อุโมงค์ห้วยแม่ลาน อยู่ระหว่างสถานีบ้านปิ่น-สถานีผาคัน ในพื้นที่ ต.บ้านปิ่น อ.ลอง จ.แพร่ มีความยาว 130.20 เมตร

อุโมงค์พระพุทธฉาย อุโมงค์รถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก เชื่อมกับสายตะวันออกเฉียงเหนือ (เส้นทางสายคลองสิบก้า-แก่งคอย) มีความยาว 1,197 เมตร รองจากอุโมงค์ขุนตาน อยู่ระหว่างสถานีวิหารแดง-สถานีบุญใหญ่ ในพื้นที่ ต.พระฉาย อ.เมือง จ.สระบุรี

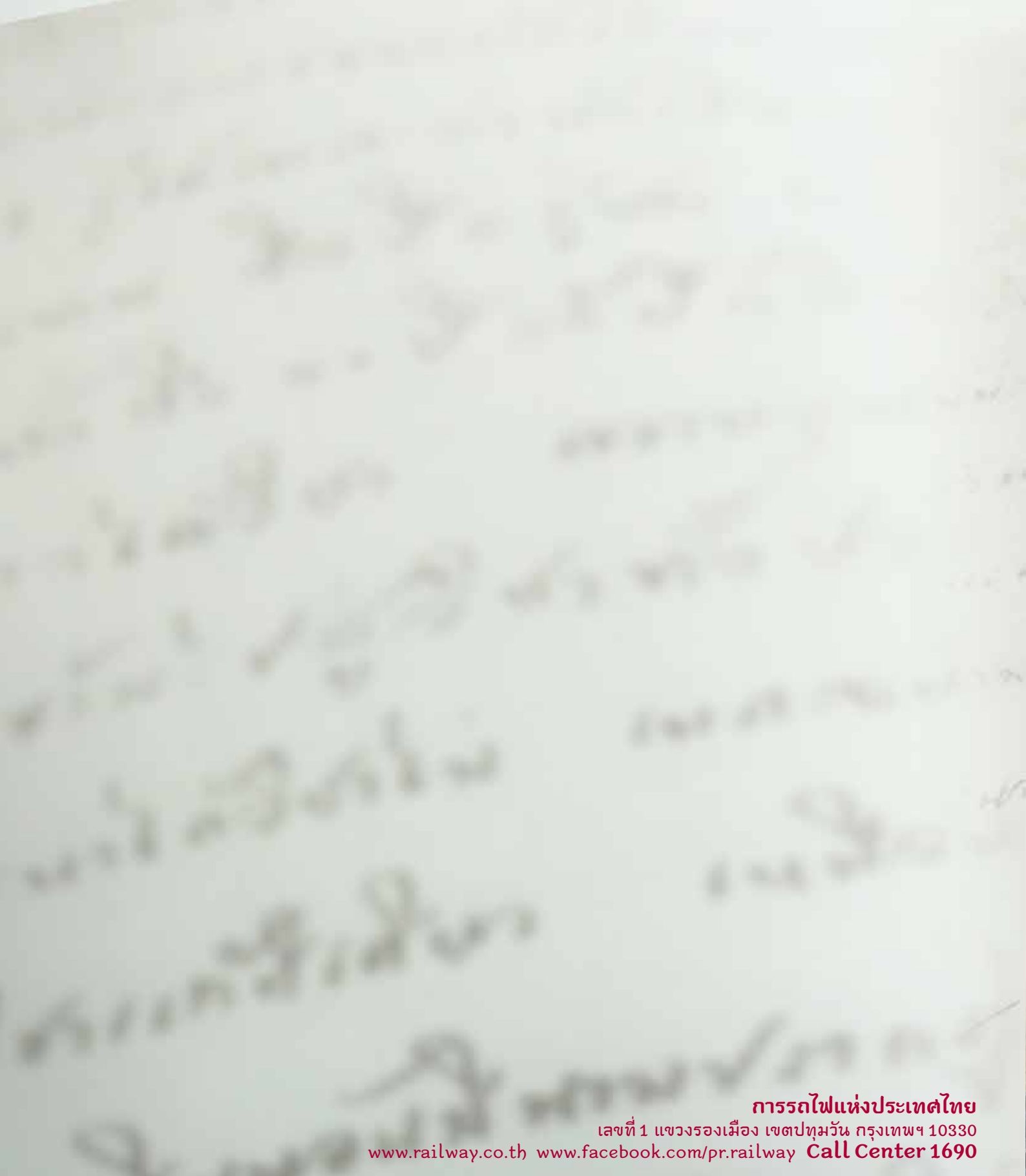
อุโมงค์เขापึงเหย อยู่ระหว่างสถานีโคกคลี-สถานีช่องสำราญ ในพื้นที่ อ.เทพสถิตย์ จ.ชัยภูมิ มีความยาว 230.60 เมตร

อุโมงค์ช่องเขา อุโมงค์รถไฟแห่งเดียวในภาคใต้ อยู่ระหว่างสถานีช่องเขา-สถานีร่อนพิบูลย์ ในพื้นที่ ต.ช่องเขา อ.ร่อนพิบูลย์ จ.นครศรีธรรมราช มีความยาว 235.90 เมตร



7 RAIL TUNNELS IN THAILAND

There are seven mountain pass-through rail tunnels in Thailand, including the Hhun Taan Tunnel (the longest in the country), Khao Phlueng Tunnel, Pang Tube Khob Tunnel, Huay Mae Laan Tunnel, Phra Phutthachai Tunnel, Khao Phang Her-ei Tunnel, and Chong Khao Tunnel.



การรถไฟแห่งประเทศไทย

เลขที่ 1 แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

www.railway.co.th www.facebook.com/pr.railway **Call Center 1690**

