









สารของผู้อำนาจการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

ที่ผ่านมา โรงงานมักกะสันถือได้ว่าเป็นส่วนสำคัญยิ่งของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของชาติ ณ ที่แห่งนี้มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์และเต็มไปด้วยเรื่องราวเรื่องราวเล่ามากมาย ซึ่งเป็นประโยชน์ให้ได้รับทราบและรับรู้

โรงงานแห่งนี้เป็นศูนย์ซ่อมรถจักรดีเซล รถดีเซลราง รถโดยสาร และส่วนประกอบต่างๆ ของการรถไฟฟ้า โรงงานแห่งนี้เคยเป็นโรงงานรถไฟฟ้าที่ใหญ่ที่สุดในอาเซียน ไม่เพียงแค่งานเท่านั้น แต่รวมถึงศักยภาพของบุคลากรที่ได้เป็นพี่เลี้ยงแก่พวกเราชาวรถไฟฟ้า ชาวไทย รวมถึงชาวต่างชาติ

การจัดทำหนังสือที่ระลึก 111 ปี โรงงานมักกะสันนี้ เป็นการรวบรวมประวัติศาสตร์ ความภาคภูมิใจ และพัฒนาการตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน ภายในหนังสือเล่มนี้บอกเล่าถึงเรื่องราวภายในโรงงาน โดยแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ สถาปัตยกรรมและหน้าที่ของแต่ละโรงงาน พรรณไม้อันทรงคุณค่าที่เติบโตภายในโรงงานแห่งนี้ ซึ่งต้นไม้บางต้นนั้นมีมาตั้งแต่ครั้งสร้างโรงงาน รวมถึงความภาคภูมิใจในหน้าที่และประสบการณ์ที่ได้เป็นคนรถไฟฟ้าของพนักงาน ณ ที่แห่งนี้

สิ่งดังกล่าวนี้มีคุณค่าอย่างยิ่งต่อการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย และสมควรอย่างยิ่งที่จะเก็บไว้เป็นหลักฐานที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ เพื่อแสดงให้เห็นถึงความรุ่งเรืองของการรถไฟฟ้าในอดีต และเป็นเครื่องกระตุ้นเตือนใจให้พวกเราชาวรถไฟฟ้าทุกคนตระหนักถึงหน้าที่และภารกิจสำคัญที่จะช่วยกันพัฒนาให้การรถไฟฟ้าของพวกเราทุกคนกลับมายิ่งใหญ่อีกครั้ง เพื่อประโยชน์สูงสุดขององค์กรและประเทศชาติ

นายนิรุฒ มณีพันธ์
ผู้อำนวยการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย



หลวงพ่อดบร

วัดป่าโมกข์



สารของรองผู้ว่าการ กลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน

ในฐานะที่ผมเป็นประธานมูลนิธิรถไฟไทยและมีโอกาสดูแลพิพิธภัณฑ์รถไฟไทยอีกหน้าที่หนึ่ง ได้เห็นสิ่งของเครื่องใช้ต่างๆ ที่เกี่ยวกับกิจการรถไฟตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ทำให้ได้ซึมซับและเห็นคุณค่าทางประวัติศาสตร์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และร่วมภาคภูมิใจในรากเหง้าขององค์กรผ่านสิ่งของเครื่องใช้ สถาปัตยกรรม ประกอบกับปัจจุบันผมดำรงตำแหน่งรองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน ได้ควบคุมดูแลฝ่ายการช่างกลซึ่งเป็นหนึ่งในหน่วยงานที่เป็นเส้นเลือดสำคัญของการรถไฟฯ ทำหน้าที่บูรณะซ่อมสร้างและบำรุงรักษารถจักร เครื่องล้อเลื่อน เครื่องมือวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ในกิจการรถไฟ โรงงานมักกะสันถือเป็นหน่วยงานในสังกัดฝ่ายการช่างกลที่มีเรื่องราวมากมายสร้างความภาคภูมิใจให้คนรถไฟตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน

โรงงานมักกะสันเริ่มก่อสร้างในปีพุทธศักราช 2450 สร้างเสร็จและเปิดทำการเมื่อเดือนมิถุนายน พุทธศักราช 2453 ภายในโรงงานซึ่งรอบล้อมด้วยกำแพงอิฐแดงทั้งสี่ด้าน มีโรงซ่อมและโรงผลิตต่าง ๆ อาทิ โรงซ่อมรถโดยสาร โรงซ่อมรถจักรไอน้ำ โรงซ่อมรถบรรทุก โรงแบบเตาหล่อ โรงกลึงสำหรับอุปกรณ์รถจักรไอน้ำ สถานที่แห่งนี้จึงเต็มไปด้วยเรื่องราวเรื่องเล่า และกลิ่นอายของความเป็นประวัติศาสตร์ ต้นกำเนิด ความเจริญรุ่งเรืองของกิจการรถไฟ ไม่ว่าจะเป็นการผลิตกระแสไฟฟ้าของโรงงานไฟฟ้าผลิตและนำกระแสไฟฟ้าป้อนเครื่องจักรกลต่าง ๆ ภายในโรงงาน และช่วยจ่ายกระแสไฟฟ้าให้แก่การไฟฟ้าสามเสนด้วยในเวลากลางคืน การสร้างรถสินค้าโดยทดลองสร้างรถเหล็กสี่ล้อชนิด 4 ล้อ ตู้ใหญ่ (ตญ.) เป็นรถตัวอย่าง รวมถึงสร้างรถโดยสาร ซึ่งต้นทุนในการสร้างรถต่ำกว่าซื้อจากต่างประเทศมาก พร้อมริเริ่มทดลองสร้างรถดีเซลราง มีโรงฝึกสำหรับช่างฝีมือ การออกแบบอาคารและสถาปัตยกรรม เหล่านี้ล้วนเป็นที่สนใจของหน่วยงานราชการภายนอก นิสิต นักศึกษา ซึ่งขอเข้ามาเยี่ยมชมกิจการในโรงงานเป็นจำนวนมาก เพราะเป็นโรงงานใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่ง เป็นที่เชิดหน้าชูตาแม้ถูกล้อมรอบด้วยความเจริญของเมืองเศรษฐกิจ

ในอนาคตข้างหน้าบริเวณโดยรอบโรงงานมักกะสันจะมีการพัฒนาพื้นที่กว่า 150 ไร่ เพื่อสนับสนุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 ท่าอากาศยาน คือ ดอนเมือง สุวรรณภูมิ และอู่ตะเภา ซึ่งเป็นหนึ่งในแผนการพัฒนาโครงการระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor-EEC) การพัฒนาดังกล่าวอาจต้องคำนึงถึงเรื่องเชิงพาณิชย์เพื่อให้สอดคล้องกับความเจริญเติบโตของเมืองใหญ่

หนังสือที่ระลึก 111 ปี โรงงานมักกะสัน จึงเกิดขึ้นเพื่อมุ่งหวังจัดเก็บเรื่องราวความยิ่งใหญ่ และประวัติศาสตร์ของโรงงานมักกะสันในยุคเฟื่องฟูไว้ในความทรงจำสำหรับเป็นมรดกทางวัฒนธรรมที่แสดงถึงความรุ่งเรืองในอดีตที่คนรถไฟได้ถ่ายทอดออกมาทั้งทางเทคโนโลยี สังคม ตลอดจนอาคารสถาปัตยกรรม เพื่อเป็นองค์ความรู้ให้อนุชนรุ่นหลังต่อไป พร้อมคงไว้ซึ่งสถาปัตยกรรมอันโดดเด่นและประวัติศาสตร์ให้คนไทยได้ภาคภูมิใจตราบนานเท่านาน

Siripong Puthiphan

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ศิริพงษ์ พุทธิพันธุ์
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน

คำนำ

หนังสือที่ระลึก 111 ปี โรงงานมักกะสันเล่มนี้ จัดทำขึ้นมาเพื่อเล่าเรื่องราวความเป็นมาทางประวัติศาสตร์อันยาวนานและทรงคุณค่า นับตั้งแต่พุทธศักราช 2450 ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของโรงงานมักกะสัน ผ่านร้อนผ่านหนาวทั้งในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 1 และครั้งที่ 2

ภายในโรงงานมักกะสันมีความโดดเด่นหลายอย่างที่น่าสนใจ โดยเฉพาะงานด้านสถาปัตยกรรมของอาคารต่างๆ เช่น อาคารโรงรถจักร อาคารซ่อมรถโดยสาร อาคารโรงหล่อ โรงกระสวน โรงกลึงล้อ รวมทั้งยังเป็นที่สถานที่เก็บรถไฟพระที่นั่ง รถจักรไอน้ำโบราณ วิหารหลวงพ่وناครที่คนภายในโรงงานมักกะสันและชุมชนในพื้นที่มักกะสันเคารพสักการบูชา นอกจากนี้ยังมีต้นไม้ใหญ่หลากหลายพันธุ์ที่น่าสนใจมากกว่า 30 ชนิดให้ความร่มรื่นร่มเย็นต่อสถานที่แห่งนี้ สิ่งเหล่านี้ได้ถ่ายทอดผ่านความทรงจำของผู้คนในโรงงานมักกะสันจากอดีตจนถึงปัจจุบัน

สำหรับอนาคตพื้นที่โรงงานมักกะสันบางส่วนจะพัฒนาเพื่อรองรับการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงที่เชื่อมต่อ 3 ท่าอากาศยานในเขตกรุงเทพมหานครและระยองเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor-EEC) และบางส่วนของโรงงานมักกะสันของการรถไฟแห่งประเทศไทยจะถูกพัฒนาเป็นพื้นที่เชิงพาณิชย์ สวนสาธารณะ และพิพิธภัณฑ์เพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาเมืองและโครงข่าย แต่อย่างไรก็ดีต้องขึ้นอยู่กับผลการศึกษาของบริษัทที่ปรึกษาที่กำลังดำเนินการจ้างอีกครั้งหนึ่งว่าจะสามารถปรับปรุงให้ดีขึ้นได้หรือไม่อย่างไร (Modernization) อาคารไหน อุปกรณ์ใดบ้างที่จะอนุรักษ์ไว้ที่เดิม แล้วสิ่งใดบ้างที่ต้องนำไปอนุรักษ์ไว้ที่อื่นให้เหมาะสมกับคุณค่าของสิ่งเหล่านี้ หรือจำเป็นต้องย้ายกิจกรรมการซ่อมบำรุง ทั้งรถจักรและล้อเลื่อนไปที่แห่งไหน ซึ่งประมาณเท่าใด รอผลการศึกษาในครั้งนี้

หวังเป็นอย่างยิ่งว่าหนังสือที่ระลึก 111 ปี โรงงานมักกะสันจะเป็นหนังสือที่มีประโยชน์ต่อส่วนรวมและมีคุณค่าทางจิตใจต่อท่านและอนุชนรุ่นหลังตามสมควร

คณะผู้จัดทำ

สารบัญ

08

ประวัติความเป็นมาของโรงงานมักกะสัน

20

สถาปัตยกรรมโรงงานมักกะสัน

130

รู้จักไม้ใหญ่ควรอนุรักษ์ในย่านโรงงานมักกะสัน

184

ความทรงจำของคนโรงงานมักกะสัน

ประวัติความเป็นมาของโรงงานมักกะสัน



ยุคแรก ก่อนสงครามโลกครั้งที่ 1 ถึงสงครามโลกครั้งที่ 2 (พุทธศักราช 2450 – 2488)

กิจการรถไฟในยุคนี้อยู่ยังเป็นกรรมรถไฟหลวง สังกัดกระทรวงโยธาธิการ ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 กรม คือ กรมรถไฟสายเหนือและกรมรถไฟสายใต้ ผู้บัญชาการกรมรถไฟและข้าราชการชั้นสูงส่วนมากเป็นชาวต่างประเทศ กิจการด้านการช่างกลในกรมรถไฟสายเหนือมีโรงงานซ่อมรถจักรและล้อเลื่อนอยู่ที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ส่วนกรมรถไฟสายใต้มีโรงงานซ่อมที่สร้างขึ้นตั้งแต่สมัยสร้างทางสายใต้ใหม่ ๆ (ประมาณพุทธศักราช 2446) อยู่ที่บางกอกน้อย

ต่อมาในพุทธศักราช 2450 ทางรถไฟได้เริ่มก่อสร้างโรงงานซ่อมส่วนกลางขึ้นที่มักกะสัน แล้วเสร็จในเดือน มิถุนายน พุทธศักราช 2453 โดยเป็นสถานที่ซ่อมรถจักรและล้อเลื่อนของกรมรถไฟสายเหนือ มีนายช่างชาวยุโรปลัดเปลี่ยนเป็นผู้อำนวยการมาโดยตลอด

ส่วนกรมรถไฟสายใต้ยังคงซ่อมที่โรงงานบางกอกน้อย แต่การซ่อมรถจักรและล้อเลื่อนในทางสายใต้ติดขัดซ่อมไม่ทัน จึงได้มีการกำหนดแผนงานสร้างโรงงานซ่อมรถจักรและล้อเลื่อนที่คันธุลี กิโลเมตรที่ 566 ในเส้นทางสายใต้ แต่ยังไม่ทันแล้วเสร็จก็ต้องระงับไป เนื่องจากเกิดสงครามโลกครั้งที่ 1

วันที่ 5 มิถุนายน พุทธศักราช 2460 พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงโปรดเกล้าฯ ให้มีพระราชกฤษฎีการวมกรมรถไฟสายเหนือและกรมรถไฟสายใต้เป็นกรมเดียวกัน เรียกว่า “กรมรถไฟหลวง” และทรงแต่งตั้ง พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ให้ทรงดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง ขณะเดียวกันก็มีพระบรมราชานุญาตให้รวมโรงงานซ่อมเข้าไว้ที่โรงงานมักกะสันแต่เพียงแห่งเดียว ตั้งแต่วันที่ 27 กรกฎาคม พุทธศักราช 2460

ในยุคนี้อกิจการรถไฟเจริญรุ่งเรืองขึ้นเป็นลำดับโดยไม่ต้องจ้างบริษัทที่ปรึกษา โดยเริ่มปรับปรุงเส้นทางรถไฟสายเหนือที่มีทางรถไฟกว้าง 1.435 เมตร และเส้นทางรถไฟสายใต้ที่มีความกว้าง 1 เมตร ให้มีความกว้าง 1 เมตรเท่ากันทั่วประเทศ เชื่อมทางรถไฟหลวงสายเหนือฝั่งตะวันออกและสายใต้ ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา ด้วยการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาทางตอนเหนือของกรุงเทพฯ แล้วเสร็จเมื่อพุทธศักราช 2469 พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวได้โปรดเกล้าฯ พระราชทานนามว่า สะพานพระราม 6

วันที่ 1 เมษายน พุทธศักราช 2473 หม่อมหลวงจรรยา สนิทวงศ์ เป็นคนไทยคนแรกที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นผู้อำนวยการโรงงานมักกะสัน และหลังจากนั้น นายช่างกลคนไทยก็ได้รับตำแหน่งผู้อำนวยการโรงงานมักกะสันต่อเนื่องกันมา

ด้านการซ่อมรถจักรและล้อเลื่อนในสมัยนั้น เมื่อสร้างสะพานพระราม 6 เสร็จ ก็ได้ทยอยนำรถจักรและล้อเลื่อนเข้าซ่อมที่โรงงานมักกะสันจนประมาณพุทธศักราช 2473 จึงได้ยุบเลิกโรงงานซ่อมที่บางกอกน้อย และย้ายการซ่อมไปที่โรงงานมักกะสันแต่เพียงแห่งเดียว รถจักรไอน้ำที่มีการใช้งานตั้งแต่กรรมรถไฟหลวงเริ่มเปิดกิจการการเดินรถไฟในพุทธศักราช 2436 จนถึงพุทธศักราช 2464 โดยที่ปัจจุบันเราไม่สามารถพบเห็นตัวจริงได้อีกแล้วในรถจักรไอน้ำบางประเภทชนิดที่ใช้ทางกว้างมาตรฐาน แต่ก็มีรถจักรไอน้ำบางประเภทที่เป็นรถทางกว้างมาตรฐานถูกดัดแปลงให้ใช้กับรางแคบแบบ 1 เมตรได้ เมื่อลดขนาดของเพลาล้อลงหลังจากมีการรวมรถไฟสองขนาดคือสายเหนือและสายใต้เข้าหากัน และรถจักรไอน้ำขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร



ยุคแรก

ก่อนสงครามโลกครั้งที่ 1 ถึงสงครามโลกครั้งที่ 2 (พุทธศักราช 2450 – 2488)



ยังมีความใหม่อยู่ เป็นที่น่าเสียดายจึงนำมาดัดแปลงให้ใช้ได้กับทางขนาด 1 เมตร โรงงานมักกะสันได้มีการขยายและปรับปรุงกิจการรวมทั้งก่อสร้างโรงซ่อมเพิ่มขึ้น คือ โรงซ่อมรถโดยสาร สร้างเสร็จในปีพุทธศักราช 2466 โรงซ่อมรถจักรไอน้ำสร้างเสร็จในพุทธศักราช 2471 โรงแปดเตอร์สร้างเสร็จในพุทธศักราช 2479

ในพุทธศักราช 2479 กรมรถไฟหลวงได้พิจารณาแล้วเห็นว่ามีการสั่งรถจักรและรถฟ่วงเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก จึงสมควรขยายโรงงานมักกะสันเพื่อรองรับงานซ่อมรถที่เพิ่มขึ้น วันที่ 25 สิงหาคม พุทธศักราช 2480 ทางกรมจึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นมาชุดหนึ่งเพื่อวางแผนหลักเกณฑ์ในการปรับปรุงแก้ไขและขยายโรงงานมักกะสัน ซึ่งได้มีการก่อสร้างโรงซ่อมรถไฟเพิ่มขึ้นอีกหลายโรง เช่น โรงกลึง โรงทองเหลือง โรงเชื่อมไฟฟ้า โรงซ่อมรถจักร โรงซ่อมรถโดยสาร และโรงซ่อมรถบรรทุก แต่งานก่อสร้างแล้วเสร็จไปบางส่วนก็เกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 ขึ้น งานก่อสร้างขยายโรงงานมักกะสันต้องหยุดชะงักลง ตั้งแต่วันที่ 8 ธันวาคม พุทธศักราช 2484

ในระหว่างที่เกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 กรมรถไฟหลวงเห็นว่าโรงงานมักกะสันเป็นจุดหนึ่งที่ไม่ปลอดภัย ในพุทธศักราช 2486 จึงได้สร้างโรงงานชั่วคราวและอพยพเครื่องกำเนิดไฟฟ้าและเครื่องมือกลไปไว้ที่แก่งคอย และนครราชสีมา พุทธศักราช 2487 ภัยทางอากาศเริ่มรุนแรงขึ้น จึงได้อพยพหน่วยงานซ่อมรถโดยสาร รถสินค้า และกำลังคนไปไว้ที่อุบลราชธานี คงเหลือไว้ที่โรงงานมักกะสันเท่าที่จำเป็น ในขณะเดียวกันก็ได้อพยพเครื่องมือกลจากแก่งคอยและนครราชสีมาไปไว้ที่ปากช่อง ลำซิว ท่าช้าง และขอนแก่น

วันที่ 5 มิถุนายน พุทธศักราช 2487 เครื่องบินบี 29 จำนวน 77 ลำบินจากอินเดียมุ่งหน้าเข้าที่จะเปิดถล่มกรุงเทพฯ ในวันวิสาขบูชาตอนเที่ยงวัน ทำลายโรงพยาบาลบ้านหม้อของญี่ปุ่นและโรงงานมักกะสันของกรมรถไฟหลวง ทำให้รถจักรไอน้ำหลายประเภทสูญเสียมามากมาย โคมไฟสัญญาณสงคราม กรมรถไฟหลวงก็เช่นกัน ต้องถูกทำลายทางรถไฟหลายจุด รถจักรไอน้ำเสียหายหลายคัน รวมถึงเครื่องมือเครื่องใช้ในโรงงานมักกะสันก็ชำรุดใช้การไม่ได้ เกิดการขาดแคลนรถจักรในการทำขบวน ชีวิตทรัพย์สินของคนรถไฟต้องเสียหาย มีการบาดเจ็บล้มตาย และแผนการเดินทางในช่วงกลางวันต้องปรับเปลี่ยนเป็นกลางคืน เพื่อหลีกเลี่ยงการตรวจจับของเครื่องบินฝ่ายสัมพันธมิตร

เดือนสิงหาคม พุทธศักราช 2488 หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ยุติลงแล้ว ทางกรมได้อพยพเครื่องจักร เครื่องมือกลกลับคืนสู่โรงงานมักกะสัน แต่โรงงานมักกะสันถูกทำลายไปเป็นส่วนใหญ่ อาคารต่าง ๆ ทั้งด้านโรงซ่อมและด้านโรงผลิตถูกทำลายไปประมาณ 80 เปอร์เซ็นต์ อาคารที่เหลืออยู่พอที่จะบูรณะขึ้นใหม่มีเพียงโรงซ่อมรถจักร และโรงซ่อมรถโดยสารเท่านั้น ทางกรมรถไฟหลวงขาดแคลนรถจักรและรถสินค้าจำนวนมาก เนื่องจากเสียหายในสงคราม เป็นต้นเหตุให้กรมรถไฟหลวงต้องสั่งซื้อรถจักรไอน้ำและรถฟ่วงอย่างเร่งด่วน

ปรากฏว่าทรัพย์สินของกรมรถไฟหลวงได้รับความเสียหายจากสงครามประมาณ 37,333,000 บาท คนรถไฟได้รับภัยทางอากาศเสียชีวิต 104 คน และทรัพย์สินส่วนตัวของผู้ปฏิบัติงานได้รับความพินาศสูญเสียอีกเป็นจำนวนมาก เกิดภาวะเงินเฟ้อรุนแรง รถจักรไอน้ำยุคนี้เป็นการรวบรวมจากรถจักรไอน้ำใช้แล้วและตกค้างจากสงครามนำมาใช้งานเพื่อให้เกิดการรถไฟภายหลังสงครามดำเนินต่อไปได้

ยุคที่สอง หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 (พุทธศักราช 2488 – 2545)

นอกจากตัวอาคารโรงงานที่ถูกทำลายไปเป็นส่วนมากแล้ว รถจักรและรถไฟฟางที่ใช้งานอยู่ตามเขต
แขวงต่าง ๆ ก็ได้รับความเสียหายหนัก และเป็นภาระที่โรงงานมักจะต้องรับผิดชอบในการซ่อมบำรุงอย่างเร่งด่วน
เพื่อให้รถออกไปให้บริการประชาชนได้โดยเร็ว ดังนั้นในพุทธศักราช 2490 กรมรถไฟหลวงจึงตั้งคณะกรรมการ
ขึ้นมาชุดหนึ่ง เพื่อดำเนินการบูรณะและพัฒนาโรงงานมักกะสัน โดยมีนโยบายจัดสร้างอาคารและขยายโรงงาน
มักกะสันให้สามารถรองรับงานซ่อมบำรุงและการผลิตอุปกรณ์ในอนาคตด้วย

เนื่องจากจำนวนเงินที่จะใช้ในการบูรณะรถไฟตามแผนผังและรายละเอียดของเครื่องจักรเครื่องมือกล
ที่คณะกรรมการนำเสนอกระทรวงการคลังนั้นมีจำนวนมาก รัฐบาลไทยจึงได้ขอกู้เงินจากธนาคารโลก เมื่อวันที่
13 ตุลาคม พุทธศักราช 2491 ธนาคารโลกเห็นว่าการบูรณะและพัฒนาโรงงานมักกะสันมีความสำคัญและ
จะต้องจัดทำโดยเร็วจึงให้กู้ในวงเงิน 3,000,000 เหรียญสหรัฐ ในการนี้ธนาคารโลกได้แนะนำให้กรมรถไฟหลวง
ดำเนินการสอบราคาโดยว่าจ้างบริษัทที่มีวิศวกรเชี่ยวชาญในงานแขนงนี้ มาสำรวจออกแบบวางผังอาคาร
โรงงาน กำหนดชนิดและขนาดของเครื่องจักรเครื่องมือกลและที่ตั้งของเครื่องดังกล่าวให้ถูกต้องตามหลัก
วิชาการและแนวปฏิบัติงานแบบใหม่ ซึ่งต่อมา กรมรถไฟหลวงจึงได้ตกลงว่าจ้างบริษัท De Leuw, Cather &
Company (Engineers) จากประเทศสหรัฐอเมริกาให้ดำเนินการ ในพุทธศักราช 2492 ประเทศไทย
โดยกรมรถไฟหลวงมีความจำเป็นต้องเข้าสู่แผนฟื้นฟูการดำเนินการการขนส่งทั้งผู้โดยสารและรถสินค้า
เพื่อเร่งฟื้นฟูเศรษฐกิจภายในประเทศ กรมรถไฟหลวงจึงได้นำเสนอแผนการพิจารณาการขอกู้เงินเพื่อบูรณะ
ในส่วนของหัวรถจักรที่ขาดแคลน และขอจัดซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า 1000 แรงม้า 45 คัน และรถสินค้า 50 คัน
แต่ธนาคารโลกไม่เห็นชอบ โดยอ้างเหตุผลว่าโรงงานมักกะสันโดนทำลายในสงคราม เครื่องจักรกลที่ใช้ซ่อมรถจักร
ชำรุดเสียหายมากเกินกำลัง ไม่สามารถซ่อมรถจักรดีเซลไฟฟ้าได้อีกหลายปี และรถจักรดีเซลไฟฟ้าที่เหลืออยู่
ก็ชำรุดและไม่มีอะไหล่อีกหลายคัน การอ้างเหตุผลดังกล่าวก็เพื่อระงับการกู้เงินในการซื้อรถจักรดีเซลไฟฟ้า
ธนาคารโลกยังให้เหตุผลว่ารถจักรดีเซลไฟฟ้านั้นราคาสูงกว่ารถจักรไอน้ำถึง 4 เท่า จึงลงความเห็นให้รอ
การซ่อมโรงงานมักกะสันและการซ่อมสร้างสะพานในจุดต่าง ๆ ให้เรียบร้อยเสียก่อน จึงจะคุ้มค่าต่อการนำรถจักร
ดีเซลไฟฟ้ามาใช้ งาน คงเห็นชอบเฉพาะให้กรมรถไฟหลวงหางบประมาณเองในการซื้อรถจักรไอน้ำ 2 ครั้ง ที่มี
จำนวน 50 คัน และ 70 คัน อันเป็นที่มาทำให้ในพุทธศักราช 2492 กรมรถไฟหลวงได้ซื้อรถจักรไอน้ำ
มาจากสมาคมอุตสาหกรรมรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นจำนวนมาก และเป็นครั้งสุดท้ายของการซื้อรถจักรไอน้ำ
เพราะเริ่มมีการใช้งานรถจักรดีเซลเพิ่มขึ้น ประเทศไทยเป็นประเทศแรกในทวีปเอเชียที่ให้ความสนใจ
ใช้รถจักรดีเซล (ในพุทธศักราช 2464 ได้ออกแบบสปีดคาร์รถจักรดีเซลไฟฟ้าที่มีกำลังม้าถึง 1000 แรงม้า
ไปยังบริษัทผู้ผลิตในยุโรป และได้รับการเสนอราคามาประมาณ 60,000 ปอนด์สเตอร์ลิง ต่อคัน แต่ยังมีได้
มีการตัดสินใจซื้อแต่อย่างใด)

ถัดมาในพุทธศักราช 2494 กรมรถไฟหลวง (ในปีนั้นได้เปลี่ยนฐานะเป็นกรมรถไฟแห่งประเทศไทย
เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม) ได้รับความช่วยเหลือจาก ECA (Economic Cooperation Administration)
ประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่กรมรถไฟหลวงได้พิจารณาข้อเสนอของ บริษัท De Leuw, Cather &
Company (Engineers) แล้วเห็นว่าหากจะดำเนินการตามข้อเสนอทั้งหมดของบริษัท ทางทางจะต้อง
ใช้จ่ายเงินเป็นจำนวนมาก เกินกว่าที่จะหางบประมาณมาได้



ยุคที่สอง หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 (พุทธศักราช 2488 – 2545)

การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยวิศวกรหัวหน้ากองโรงงาน นายอาชว์ ภูณธร ณ อุทยาน และวิศวกรของ ECA จึงได้แก้ไขแผนงานที่บริษัท De Leuw, Cather & Company (Engineers) เสนอไว้ ซึ่งเมื่อนำแผนงานที่แก้ไขแล้วเสนอต่อธนาคารโลก ก็ได้รับความเห็นชอบด้วยดี

ในพุทธศักราช 2495 อาคารโรงซ่อมและโรงผลิตอุปกรณ์ต่างๆ ได้ดำเนินการก่อสร้างตามแผนและเป็นไปตามลำดับ ดังนี้ โรงกำเนิดไฟฟ้า โรงพื้นที่ของเก่าโรงเบ็ดเตล็ด โรงล้อ โรงซ่อมรถจักรดีเซล โรงซ่อมรถโดยสาร และเครื่องมือกลรถโดยสาร โรงซ่อมรถบรรทุก 1 และเครื่องมือกลรถบรรทุก โรงซ่อมรถบรรทุก 2 โรงหล่อ โรงกระสวน โรงช่างไม้ โรงเลื่อย โรงบุหนักรัง โรงเชื่อม และโรงทองเหลือง โรงต่างๆ ดังกล่าวนี้อาจสร้างเสร็จและติดตั้งเครื่องจักรเครื่องมือกลที่ได้จัดซื้อใหม่เรียบร้อยแล้วในปลายพุทธศักราช 2497

อาคารและโรงต่างๆ ที่สร้างเสร็จในเวลาต่อมา ระหว่างพุทธศักราช 2498-2500 คือ ตึกอำนวยการ โรงงาน ตึกประชุม โรงอาหาร 1 และ 2 ที่ทำการหน่วยรักษาการณ์ โรงเก็บไม้ โรงซ่อมหม้อน้ำและรถล้อเสีย โรงเหล็ก โรงเครื่องมือกลผลิต ตึกพัสดุโรงงาน และโรงเก็บน้ำมัน ส่วนโรงซ่อมรถจักรไอน้ำและโรงเครื่องมือกลรถจักรไอน้ำที่สร้างเสร็จตั้งแต่ปีพุทธศักราช 2471 บุรณะเสร็จเรียบร้อยสมบูรณ์เมื่อพุทธศักราช 2500 ถึงเวลานี้โรงงานมักกะสันมีเนื้อที่ทั้งหมด 435 ไร่

หลังการสร้างและบูรณะโรงงานมักกะสันเสร็จเรียบร้อยแล้ว ก็นับได้ว่าเป็นโรงงานอุตสาหกรรมหนักที่ใหญ่มากแห่งหนึ่งของประเทศไทย มีเครื่องจักรและเครื่องมือกลที่ทันสมัย มีผู้ปฏิบัติงานที่มีฝีมือดีจำนวนมากสามารถดำเนินการซ่อมบำรุงล้อเลื่อนที่ใช้ในกิจการรถไฟและผลิตอุปกรณ์ต่างๆ สอดคล้องกับความต้องการของฝ่ายต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ความเจริญก้าวหน้าของโรงงานมักกะสันไม่ได้หยุดอยู่แค่งานซ่อมบำรุงและผลิตอุปกรณ์ต่างๆ ขึ้นใช้งานเท่านั้น แต่ได้มีการสร้างรถไฟขึ้นเองภายในโรงงานมักกะสันอีกด้วย

ในพุทธศักราช 2506 ดร.เชาวน์ ณ คิลลันต์ วิศวกรอำนวยการกองโรงงาน ได้ทดลองสร้างรถสินค้าตู้ใหญ่ (ตย.) ด้วยเหล็กถ่วงเป็นรถตัวอย่าง ปรากฏว่าใช้การได้ดีแต่ราคาการสร้างยังไม่ต่ำเท่าที่ควร เนื่องจากการสร้างเพียงคันเดียว ฝ่ายการช่างกลจึงได้เสนอการรถไฟแห่งประเทศไทย ขออนุมัติสร้างรถ ตย. เพิ่มขึ้นอีก ซึ่งคณะกรรมการรถไฟได้อนุมัติให้สร้างรถ ตย. 10 คัน คือ ตย. หมายเลข 11001-11010 รถตย. ทั้ง 10 คัน ได้ถูกสร้างขึ้นโดยฝีมือของผู้ปฏิบัติงานในโรงงานมักกะสันอย่างประณีต ทั้งยังมีคุณภาพ บางประการดีกว่ารถที่สั่งซื้อมาจากต่างประเทศ โดยค่าสร้างต่ำกว่าราคาซื้อจากต่างประเทศในเวลานั้น คือเพียงคันละ 67,382.88 บาท รถทั้งหมดสร้างเสร็จส่งออกใช้การ เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม พุทธศักราช 2507

เป็นที่ปรากฏชัดแล้วว่า โรงงานมักกะสันมีศักยภาพที่จะสร้างรถขึ้นใช้เองได้แล้ว ดังนั้น ในปลายปีพุทธศักราช 2509 การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้กำหนดแผนงานสร้างทั้งรถโดยสารและรถสินค้าขึ้นเป็นโครงการพัฒนาเศรษฐกิจ พุทธศักราช 2510-2514 โดยกำหนดสร้างรถโดยสาร จำนวน 180 คัน และรถสินค้าจำนวน 597 คัน ด้วยงบประมาณ 223.55 ล้านบาท ต่อมา การรถไฟแห่งประเทศไทยยังได้สร้างรถโดยสารและรถสินค้าเองอีกหลายรุ่นหลายชนิดเป็นจำนวนมาก มีทั้งสร้างเองทั้งคันและปรับปรุงจากรถที่ตัดบัญชีแล้ว

รถโดยสาร บขช. บพห. บกข. บขส. บสพ. บนท. บขส.ป และ บนท.ป. ส่วนรถสินค้ามีรถ พห. ทด. บตญ. บพต. บขล. บทค. บรล. เป็นต้น

ต่อมาในพุทธศักราช 2515 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีดำริจะทดลองสร้างรถดีเซลรางซึ่งพิจารณาแล้วเห็นว่า โรงงานมักกะสันจำเป็นต้องมีเครื่องใช้บางอย่างที่จำเป็นเพิ่มขึ้น ทั้งยังต้องมีผู้ชำนาญงานในแต่ละสาขาโดยเฉพาะด้วย ในขณะที่เดียวกันฝ่ายการช่างกลได้ขยายงานออกไปมากทั้งงานในด้านแผนการใช้งานรถจักรดีเซลแท่นรถจักรไอน้ำ การจัดหาและงานซ่อมรถจักร ล้อเลื่อนและอุปกรณ์ต่างๆ ที่เกี่ยวกับการใช้งาน ตลอดจนการสร้างรถขึ้นใช้เอง เพื่อให้มีประสิทธิภาพทัดเทียมกับต่างประเทศ การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้วางระบบบริหารเสียใหม่ให้เหมาะสมกับงานที่ขยายขึ้นและได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการรถไฟ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พุทธศักราช 2511 โดยกำหนดให้มีรองวิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกลด้านโรงงาน เป็นผู้บังคับบัญชารับผิดชอบ และแบ่งสายงานออกเป็นกอง คือ กองซ่อมรถจักร กองซ่อมรถพ่วง กองสร้างล้อเลื่อนและหน่วยงานที่ขึ้นตรงต่อ รองวิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล ด้านโรงงานอีก 8 แผนก

โรงงานมักกะสันเจริญก้าวหน้ามาเป็นลำดับประสบความสำเร็จในการสร้างล้อเลื่อน ทั้งรถโดยสารและรถสินค้า โดยมีฝีมือวิศวกรและช่างคนไทยเป็นที่น่าภูมิใจอย่างยิ่งว่า โรงงานมักกะสันเป็นโรงงานที่ทันสมัยและมีวิวัฒนาการรวดเร็วไปมาก หน่วยราชการอื่นๆ ทั้งบริษัทห้างร้าน นิสิต นักศึกษาทั่วประเทศได้ขออนุญาตเข้าเยี่ยมชมกิจการในโรงงานมักกะสันในปีหนึ่งเป็นจำนวนมาก เป็นที่คาดหวังของคนรุ่นนั้นว่าในอนาคตอันใกล้นี้จะเป็



ยุคที่สาม

ยุคสงครามด้านเศรษฐกิจ

(พุทธศักราช 2545 – 2549)

ยุคนี้เกิดปัญหาเศรษฐกิจตกต่ำตามสภาพเศรษฐกิจโลก โดยทั้งภาครัฐและภาคเอกชนต่างประสบผลร่วมกันถ้วนหน้า อัตราเงินเฟ้อเฉลี่ยทั้งปียอยู่ในเกณฑ์ต่ำ ความไม่แน่นอนทางภาวะสงคราม (ในอัฟกานิสถานและการก่อเหตุวินาศกรรมในสหรัฐอเมริกา) เกิดกระแสความกังวล ภาวะทางจิตวิทยาเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินทางเพิ่มขึ้น สงครามได้ทำให้ราคาน้ำมันผันผวนและเพิ่มสูงขึ้น การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องแบกรับในเรื่องของต้นทุนเรื่องการใช้พลังงานเชื้อเพลิงที่มีราคาเพิ่มขึ้น ขณะที่สภาวะอุทกภัยสร้างความเสียหายแก่ผลผลิตเกษตรบางส่วนและส่งผลให้ราคาสินค้าเกษตรเพิ่มขึ้นด้วย อัตราการว่างงานลดลงอย่างต่อเนื่องมีการจ้างงานภาคเกษตรจำนวนมาก ทำให้การเดินทางข้ามถิ่นฐานลดลง การใช้งานยานพาหนะในการใช้บริการของรถไฟลดลงด้วย เศรษฐกิจไทยได้เผชิญกับปัจจัยลบนานับประการ ตั้งแต่เหตุการณ์พิบัติภัยในช่วงปลายพุทธศักราช 2547 ไปจนถึงปัญหากลังเหตุการณ์ความรุนแรงในภาคใต้ ตลอดจนการปรับขึ้นอย่างรวดเร็วของราคาน้ำมันในตลาดโลก การระบาดของโรคไข้หวัดนกที่ส่งผลต่ออุตสาหกรรม การหดตัวของการท่องเที่ยว และการขาดดุลบัญชีเดินสะพัดที่ตามมา เศรษฐกิจไทยเผชิญกับการชะลอตัวครั้งรุนแรง ที่ส่งผลต่อการผลิต การบริโภค และการส่งออก การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นองค์กรหนึ่งที่ประสบปัญหาดังกล่าว และอาจหนักกว่าองค์กรอื่นด้วยเหตุผลดังต่อไปนี้

ประการที่หนึ่ง เป็นสาธารณูปโภคของรัฐที่ต้องให้บริการประชาชนทุกระดับทั้งประเทศโดยไม่หวังผลกำไร

ประการที่สอง การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นสาธารณูปโภคที่มีคู่แข่ง ผู้ใช้บริการจึงมีทางเลือกมากขึ้น เกิดธุรกิจใหม่ทางถนน เกิดรถบรรทุกจ้างขึ้นมากในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา อาจเนื่องมาจากภาคธุรกิจ/อุตสาหกรรมการผลิตหันไปว่าจ้างบุคคลภายนอก (Outsource) ในการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ ซึ่งเป็นไปตามกระแสการบริหารงานของกิจการสมัยใหม่ ที่ให้ความสำคัญกับการลดต้นทุนควบคู่กับการเพิ่มประสิทธิภาพ อีกทั้งการอาศัยความชำนาญและประสบการณ์ของผู้รับจ้างให้ขนส่งสินค้า ทำให้การบริหารจัดการสินค้าของกิจการมีประสิทธิภาพสูงขึ้น และยังช่วยลดความยุ่งยากจากกฎระเบียบของทางการที่เป็นข้อจำกัด อาทิ น้ำหนักบรรทุก น้ำหนักรถ ความกว้างตัวรถ ความเร็วรถขณะบรรทุก และช่วงเวลาเดินรถทั้งเขตเมือง เขตเทศบาล และนอกเขตเมือง เหล่านี้คือข้อได้เปรียบของรถบรรทุกจ้างแบบใหม่ ที่ช่วยลดค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการและค่าใช้จ่ายสิ้นเปลืองอื่นเกี่ยวกับยานพาหนะ อาทิ ค่าซ่อมบำรุง ประกัน และค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร (พนักงานขับรถ) บ้างก็เหล่านี้ ทำให้ปริมาณการขนส่งทางรางลดลงอย่างต่อเนื่อง ในระบบตลาดที่มีการแข่งขันส่วนแบ่งเม็ดเงินที่เป็นรายได้จึงลดลง

ประการที่สาม มูลค่าในการลงทุนที่เป็นรายจ่ายค่อนข้างสูงและต้องลงทุนเอง ทั้งเรื่องของทาง รถที่นำมาวิ่งให้บริการ น้ำมัน และอุปกรณ์อะไหล่ในการซ่อมบำรุง ซึ่งส่วนใหญ่ยังต้องจัดซื้อจัดหาจากต่างประเทศและมีความสูง

ประการที่สี่ ไม่สามารถปรับขึ้นราคาค่าบริการ โดยเฉพาะค่าโดยสารซึ่งเป็นรายได้หลักให้สอดคล้องกับสภาวะเศรษฐกิจได้ เนื่องจากเป็นสาธารณูปโภคที่ให้บริการโดยรัฐ การขึ้นราคาค่าบริการจึงจำต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐเสียก่อน แหล่งที่มาของรายได้ที่น่าจะได้เพื่อนำมาชดเชยในภาวะเศรษฐกิจถดถอยเช่นองค์กรอื่นๆ จึงหดหายไปส่วนหนึ่ง

ประการที่ห้า การรถไฟแห่งประเทศไทยได้พยายามบริหารองค์กรแบบพาณิชย์ เช่น การนำที่ดินเปล่า

ซึ่งมีอยู่หลายแห่งมาทำประโยชน์เชิงพาณิชย์ เพื่อนำรายได้มาใช้ชดเชยในกิจการรถไฟได้เต็มเม็ดเต็มหน่วย แต่ก็ติดขัดในข้อกฎหมายบางประการรายได้ที่ควรจะได้เพื่อนำมาทำนุบำรุงหรือส่งเสริมกิจการรถไฟในยามมีปัญหาเศรษฐกิจจึงยังไม่เกิดขึ้น

จากการที่องค์กรต้องประสบปัญหาเศรษฐกิจและจากผลกระทบดังกล่าวข้างต้น หลักการประโยชน์สูงสุดประหยัที่สุดจึงได้ถูกนำมาใช้เป็นนโยบาย และมาตรการต่างๆ เพื่อลดค่าใช้จ่าย เช่น การลดจำนวนพนักงาน การลดจำนวนการจัดจ้าง การควบคุมการใช้วัสดุ ทั้งที่ใช้ในการผลิตอะไหล่และเครื่องใช้สำนักงาน ฯลฯ

ในขณะที่การขนส่งสินค้าระบบรางกำลังเป็นที่นิยมเพราะประหยัดค่าใช้จ่าย สามารถขนส่งสินค้าได้ คราวละมาก ๆ และมีความเสี่ยงต่ำ แต่การรถไฟแห่งประเทศไทยยังต้องเคารพนโยบายการลดรายจ่ายกรณีเศรษฐกิจตกต่ำ ทำให้ยังไม่สามารถจัดหารถใหม่เพิ่ม เช่น รถบรรทุกตู้สินค้า (บพต.) ซึ่งกำลังเป็นที่ต้องการของตลาดขนส่งได้ จึงทำให้ต้องเสียโอกาสทางรายได้ไปอย่างน่าเสียดาย

อย่างไรก็ตาม การรถไฟแห่งประเทศไทยได้หาทางออกอย่างเร่งด่วน ด้วยนโยบายการนำรถที่มีอยู่เดิมมาปรับปรุงและดัดแปลงใหม่ เพื่อให้มีคุณภาพที่ดีขึ้น เช่น การนำเอารถโดยสารนั่งมาปรับปรุงและดัดแปลงเป็นรถนอนปรับอากาศ หรือการนำเอารถบรรทุกสินค้า บพต. ที่ล้าสมัยมาปรับปรุงและดัดแปลงเป็นรถบรรทุกตู้สินค้า (บพต.) ทั้งนี้เพื่อสนองความนิยมและความต้องการของผู้ใช้บริการให้ทันต่อสถานการณ์ในปัจจุบัน และพอจะยืนหยัดสู้อยู่ในตลาดการแข่งขันได้

15



ในแผนฟื้นฟูกิจการการรถไฟแห่งประเทศไทยครั้งนี้ เป็นแผนที่ทำแบบระยะยาว 10 ปี ตั้งแต่ปีพุทธศักราช 2561-2570 โดยมียุทธศาสตร์การพัฒนาใน 3 ด้าน ได้แก่

1. การเพิ่มขีดความสามารถ โดยรัฐบาลได้เข้ามาลงทุนโครงสร้างพื้นฐานใหม่ ๆ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ไม่ว่าจะเป็นรถไฟทางคู่/ทางสายใหม่ รถไฟฟ้าชานเมือง รถไฟความเร็วสูง รถไฟเชื่อมโยงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก (EEC) และการจัดการรถจักรและล้อเลื่อน
2. การพัฒนาองค์กร จะมีการปรับโครงสร้างองค์กรครั้งใหญ่ ทั้งการบริหารและการพัฒนานุคลากร (HRM/HRD) การพัฒนาองค์กร (OD) ระบบบัญชี การจัดตั้งบริษัทลูก และการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการปฏิบัติงาน
3. การพัฒนาการบริการ โดยเน้นการเพิ่มรายได้จากการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ การพัฒนาการให้บริการโดยสาร สินค้าบริการ การสร้าง/พัฒนาธุรกิจใหม่ การเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน และการลดต้นทุนการดำเนินงาน

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหลัก ๆ ที่บรรจุไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการการรถไฟแห่งประเทศไทย มีทั้งหมด 4 ด้าน

1. แผนการพัฒนารถไฟชานเมือง
ระยะที่ 1 ระยะทาง 41.5 กิโลเมตร รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - รังสิต รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - ดอนเมือง

ระยะที่ 2 ระยะทาง 95.4 กิโลเมตร รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงดอนเมือง - ศาลายา และดอนเมือง - ศิริราช รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง และหัวลำโพง - มหาชัย รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - หัวหมาก

2. อนาคตโครงข่ายทางรถไฟทางไกลของไทย

ทางคู่ระยะเร่งด่วน จำนวน 7 เส้นทาง ระยะทาง 993 กิโลเมตร ช่วงจะเข้-ตราด-คลองลัดบัว - ขอนแก่น ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น ช่วงมาบตาพุด - ชุมทางถนนจิระ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ ช่วงนครปฐม - หัวหิน ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร

ทางคู่ระยะที่ 2 จำนวน 7 เส้นทาง ระยะทาง 1,483 กิโลเมตร ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ช่วงสุราษฎร์ธานี-ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา ช่วงชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์

ทางรถไฟสายใหม่ จำนวน 2 เส้นทาง ระยะทาง 681 กิโลเมตร ช่วงเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ ช่วงบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม

ทางรถไฟสายใหม่ระยะถัดไป ช่วงแม่สอด - ตาก - กำแพงเพชร - นครสวรรค์ ช่วงนครสวรรค์ - บ้านไผ่ ช่วงศรีสะเกษ - ยโสธร - ร้อยเอ็ด ช่วงอุบลราชธานี - ชื่องเม็ก ช่วงกาญจนบุรี - บ้านพุน้ำร้อน ช่วงกาญจนบุรี - สุพรรณบุรี - ชุมทางบ้านภาชี ช่วงศรีราชา - ระยอง ช่วงมาบตาพุด - ระยอง - จันทบุรี - ตราด ช่วงชุมพร - ระนอง ช่วงสุราษฎร์ธานี - พังงา - ทาหนุ่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-ดอนสัก ช่วงทัพุด-กระบี่

3. การพัฒนา "รถไฟความเร็วสูง" ของไทย

แผนระยะเร่งด่วน จำนวน 4 เส้นทาง ระยะทาง 1,500 กิโลเมตร ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ช่วงกรุงเทพฯ - ระยอง (รถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินแบบไร้รอยต่อ) ช่วงกรุงเทพฯ - พิษณุโลก ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย

แผนระยะกลาง จำนวน 2 เส้นทาง ระยะทาง 499 กิโลเมตร ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน ช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่

แผนระยะยาว จำนวน 1 เส้นทาง ระยะทาง 759 กิโลเมตร ช่วงหัวหิน - ปาดังเบซาร์

4. ควบคุมมาตรฐานการบริการทางรางและเป็น Model Regulator กับผู้ประกอบการอื่น อันประกอบด้วย **มาตรฐานความปลอดภัย** ในด้านโครงสร้างพื้นฐานการเดินรถทางราง และด้านบุคลากร **มาตรฐานการซ่อมบำรุงทาง** โดยมีมาตรฐานและตรวจสอบการซ่อมบำรุงโครงสร้างพื้นฐานทางราง ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล หรือตามที่กรมการขนส่งทางรางกำหนด และใช้ระบบรางให้เกิดประสิทธิภาพ และความคุ้มค่าสูงสุด

มาตรฐานการประกอบการ กำหนดมาตรฐานการให้บริการด้านต่าง ๆ เช่น อัตราค่าบริการ คุณภาพ การให้บริการ คำนวณผู้ใช้บริการ ขับเคลื่อนด้านการขนส่งทางรางที่สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ในการพัฒนา ประเทศและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การเปิดตลาดใหม่ด้านการขนส่งสินค้า

ต่อมา มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 ธันวาคม พุทธศักราช 2559 อนุมัติหลักการ (ร่าง) พระราชบัญญัติ ปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (การจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง) และเห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดตั้งบริษัท 3 แห่ง ประกอบด้วย บริษัทเดินรถโดยสารและสินค้า บริษัทซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน และบริษัทบริหารทรัพย์สิน รวมทั้ง มติของคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) ครั้งที่ 4/2560 เมื่อวันที่ 11 ตุลาคม พุทธศักราช 2560 เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้บริหาร จัดการเดินรถโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดง โดยจัดตั้งบริษัทเพื่อการเดินรถและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า (บริษัทรถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด) โดยเริ่มต้นจากการจัดตั้งบริษัทบริหารทรัพย์สิน ซึ่งขณะนี้ผ่านการพิจารณาของกระทรวงคมนาคมเรียบร้อยแล้ว อยู่ระหว่างการนำเสนอรายละเอียดเพื่อพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรี บริษัทเดินรถโดยสารรถไฟฟ้าสายสีแดงได้มีการนำบริษัทรถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เข้ามาเป็นผู้เดินรถไฟฟ้าสายสีแดง และจะเริ่มเปิดดำเนินการได้ในพุทธศักราช 2564 และในขณะนี้การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้แต่งตั้งคณะทำงานประกอบด้วยฝ่ายการช่างกล ฝ่ายการช่างโยธา ฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ ฝ่ายบริการโดยสาร ฝ่ายบริการสินค้า และสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อศึกษาความเหมาะสมและรูปแบบ ในการจัดตั้งบริษัททุกตามมติคณะรัฐมนตรีต่อไป

นอกจากนี้การรถไฟแห่งประเทศไทยจะมีการนำที่ดินที่มีศักยภาพสูง ได้แก่ ย่านสถานีกลางบางซื่อ พื้นที่ การพัฒนา 1,100 ไร่ ย่านสถานีมีกะสันพื้นที่การพัฒนา 497 ไร่ ย่านสถานีแม่น้ำ พื้นที่การพัฒนา 277 ไร่ โรงแรมรถไฟหัวหินพื้นที่การพัฒนา 72 ไร่ มาพัฒนาเป็นย่านชุมชนใหม่และศูนย์กลางธุรกิจของประเทศ อาทิ ที่พักอาศัย ศูนย์การค้า อาคาร สำนักงาน โรงแรม โรงพยาบาล สวนสาธารณะ โดยจะนำพื้นที่ย่านสถานี รถไฟฟ้าทางคู่ และย่านสถานีรถไฟฟ้ามหานครเมืองมาพัฒนาเป็นที่พักอาศัย ย่านธุรกิจ ตลอดจน นำพื้นที่ ย่านสถานีรถไฟทางคู่ระยะที่ 1 จำนวน 13 ย่านสถานี พื้นที่การพัฒนา 657 ไร่ การพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟ ทางคู่ ระยะที่ 2 จำนวน 12 ย่านสถานี พื้นที่การพัฒนา 1,685 ไร่ และการพัฒนาพื้นที่ย่าน สถานีรถไฟฟ้ามหานครเมืองสายสีแดงจำนวน 7 ย่านสถานีพื้นที่การพัฒนา 97 ไร่ มาพัฒนาในเชิงพาณิชย์ เพื่อเพิ่มรายได้ แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยด้วย



เป้าหมายใหญ่ของแผนฟื้นฟูกำหนดไว้ว่าจะต้อง นำการรถไฟแห่งประเทศไทยก้าวขึ้น “เป็นผู้ให้บริการระบบรางของรัฐที่ดีที่สุดในอาเซียน ภายใน พุทธศักราช 2570” โดยมีความสามารถรองรับ ผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 79.90 ล้านคนต่อปี หรือเพิ่มขึ้น 128.60% จากปัจจุบัน การขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นเป็น 46.89 ล้านตัน หรือเพิ่มขึ้น 285.25% นอกจากนี้ยัง ทำให้รายได้การโดยสารเพิ่มขึ้น 4 เท่า รายได้จากการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น 5 เท่า ลดรายจ่ายการเดินรถ 3 เท่า รายได้ทรัพย์สินเพิ่มขึ้น 5 เท่า ฐานะทางการเงินมีกำไร ปีละกว่า 20,000 ล้านบาท ที่สำคัญยังช่วยยกระดับคุณภาพการเดินรถของประชาชนให้มีความสะดวกสบายและปลอดภัย เพิ่มความรวดเร็วและความตรงต่อเวลาในการเดินรถ ตลอดจนสามารถเชื่อมโยงประชาชน สินค้า และบริการ ทั้งในพื้นที่ชนบท เมือง และระหว่างประเทศเข้าด้วยกัน

ดังนั้นการฟื้นฟูกิจการจึงไม่ใช่เฉพาะหน้าที่ของผู้บริหาร หรือใครคนใดคนหนึ่ง หากแต่เป็นหน้าที่ของพนักงาน-ลูกจ้าง การรถไฟฯ ทุกคน ที่จะต้องปรับตัวทำงานเสียสละเพื่อส่วนรวม เพื่อองค์กรอย่างจริงจัง เพราะแผนฟื้นฟูกิจการครั้งนี้ถือเป็นโอกาสดีของการรถไฟฯซึ่งไม่ได้เกิดขึ้นบ่อย ที่รัฐบาลมายื่นมือช่วยเหลือด้าน ทั้งเพิ่มคน เพิ่มทางรถไฟ และรถจักรใหม่ ๆ ดังนั้นถึงเวลาแล้วที่คนรถไฟทุกคนจะต้อง ร่วมกันแสดงพลังในการพลิกฟื้นองค์กรแห่งนี้ ให้กลับกลายมาเป็นม้าเหล็ก เป็นที่พึ่งของคนไทย ได้อีกครั้ง เพราะต้องไม่ลืมว่าหากเราช่วยกันให้องค์กรอยู่รอดได้ พนักงานและลูกจ้างทุกคนก็จะสามารถอยู่รอดได้เช่นเดียวกัน







โรงงานมักกะสัน วาดโดยชาญศิลป์ พิมพ์กำเนิด



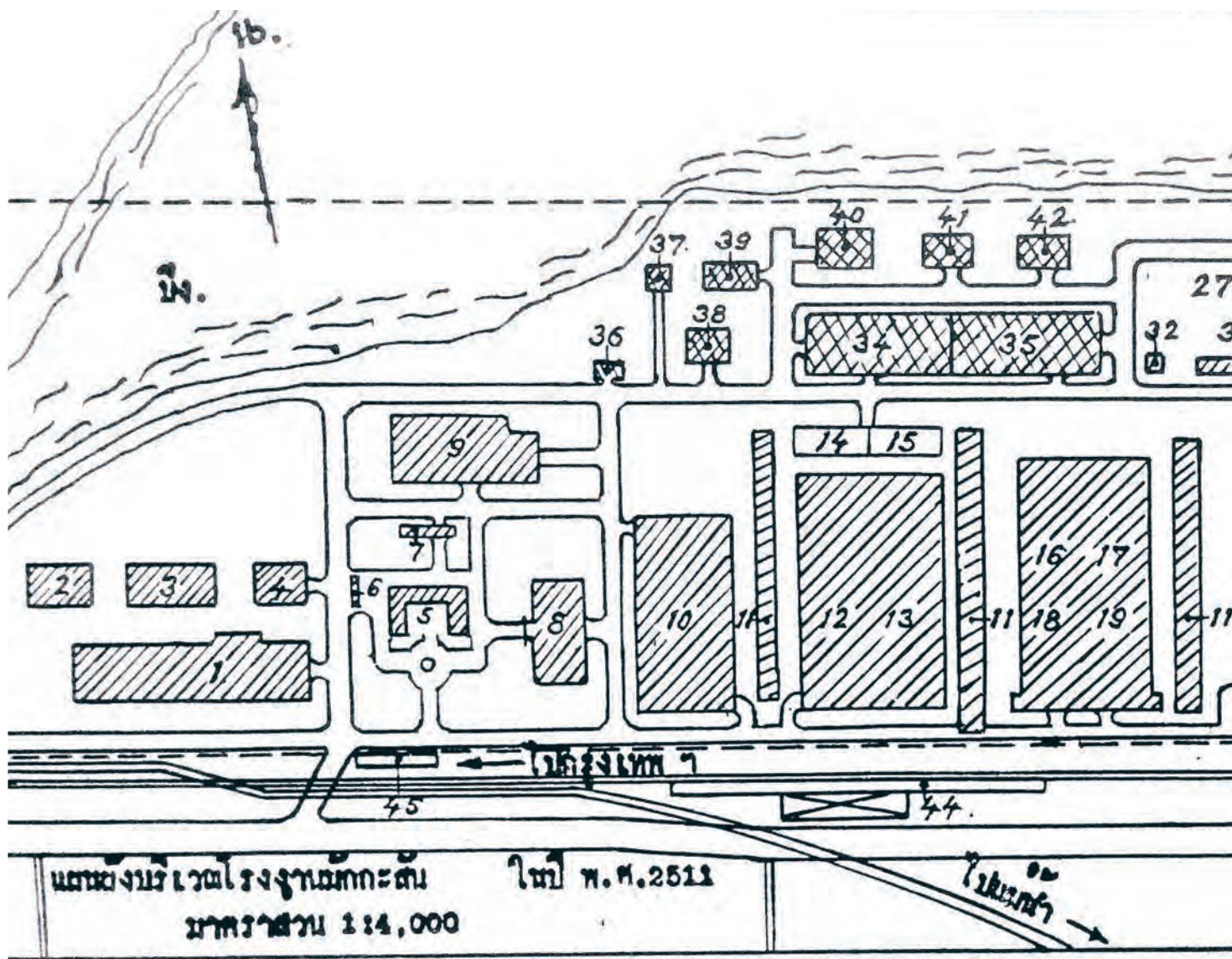
สถาปัตยกรรมโรงงานมักกะสัน

กรมรถไฟหลวงสร้างโรงงานมักกะสันขึ้น ทางด้านทิศเหนือของสถานีรถไฟมักกะสันขนานไปกับทางรถไฟสายตะวันออก มีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการซ่อมรถจักรและรถพ่วงแทนย่านสถานีรถไฟกรุงเทพ บริเวณหัวลำโพงที่ต้องถูกรื้อลง โดยเริ่มต้นด้วยการสร้างอาคารหลัก คือ โรงซ่อมรถจักรไอน้ำเป็นโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก หลังคามุงสังกะสี ภายในมีบันจัน 10 ต้น สำหรับยกรถจักรไอน้ำ จำนวน 2 ตัว พร้อมกับสะพานเลื่อนรถ โดยสามารถจูงรถจักรไอน้ำได้ 30 คัน เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ มีพิธีเปิดทำการเมื่อเดือนมิถุนายน พุทธศักราช 2453 หลังจากนั้นมีการขยายเขตที่ดินโรงงานมักกะสันออกไปอีก รวมทั้งการก่อสร้างอาคารโรงงานใหม่เพื่อมาทดแทนอาคารเดิมที่เป็นเรือนสังกะสี อาคารพัสดุโรงงาน โรงอาหาร ตลอดจนบ้านพักวิศวกร และสาร์วัตร ต่อมา มีการขยายและปรับปรุงโรงงานมักกะสันอีกครั้งโดยเริ่มขึ้นในพุทธศักราช 2481 ด้วยการออกพระราชกฤษฎีกาและพระราชบัญญัติหลายฉบับเพื่อการเวนคืนที่ดินสำหรับการขยายโรงงานมักกะสัน มีการก่อสร้างอาคารโรงงาน โรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ บ้านพักคนงานและเจ้าหน้าที่โรงงานมักกะสัน แต่การขยายและปรับปรุงโรงงานมักกะสันต้องหยุดชะงักตั้งแต่วันที่ 8 ธันวาคม พุทธศักราช 2484 เป็นต้นมา เนื่องจากสงครามมหาเอเชียบูรพา โรงงานมักกะสันประสบภัยทางอากาศรวม 4 ครั้ง ทำให้อาคารโรงงานและสิ่งปลูกสร้างเสียหายเป็นจำนวนมาก ภายหลังสงคราม กรมรถไฟหลวงจึงได้เริ่มบูรณะอาคารโรงงาน เครื่องมือและเครื่องจักรกลต่าง ๆ ให้กลับเข้าสู่สภาพใช้การได้ดังเดิม การบูรณะได้แล้วเสร็จเมื่อพุทธศักราช 2500

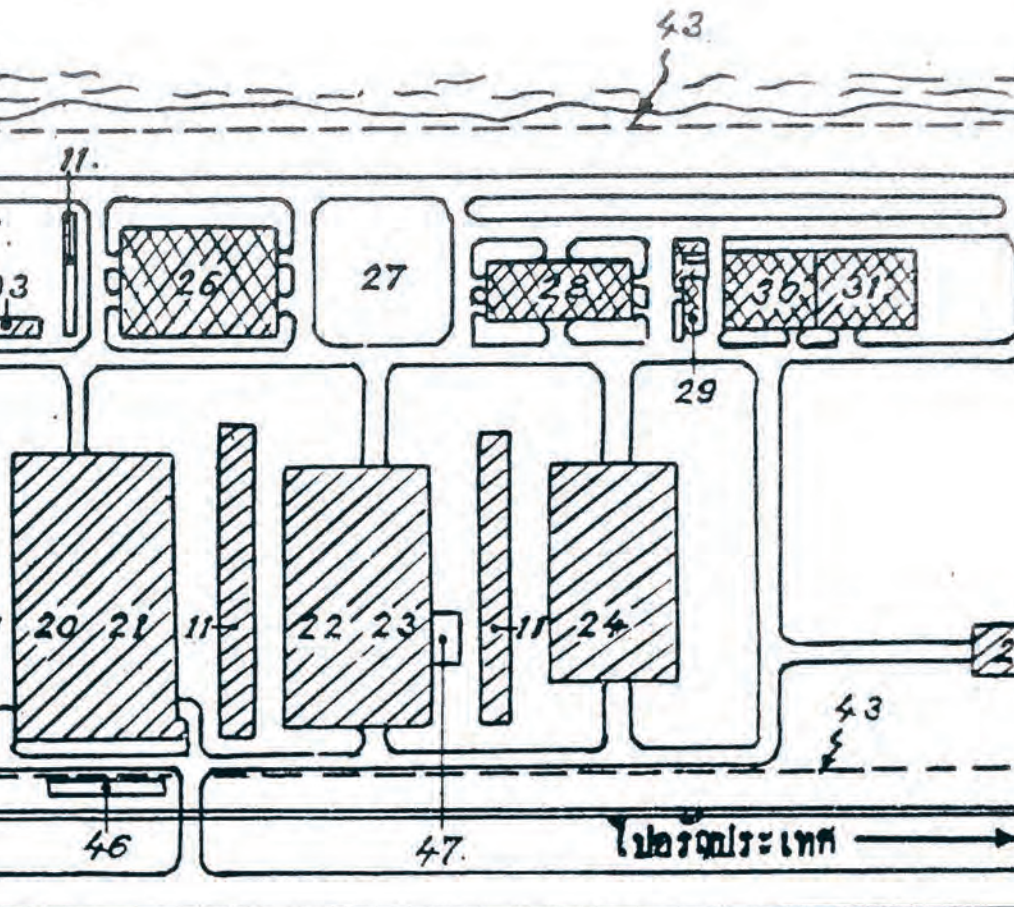
ในระยะต่อมากิจการซ่อมรถจักรและล้อเลื่อนของโรงงานมักกะสันมีความก้าวหน้าเป็นอย่างมากจนสามารถผลิตรถโดยสารและรถสินค้าบางชนิดออกใช้การเอง ตั้งแต่พุทธศักราช 2510 ซึ่งแต่เดิมต้องจัดซื้อจากต่างประเทศทั้งหมด จึงช่วยประหยัดรายจ่ายและสงวนเงินตราต่างประเทศได้อีกทางหนึ่งด้วย นอกจากนี้ยังสามารถดัดแปลงรถสินค้าที่เหลือใช้จากการบรรทุกสินค้าอย่างหนึ่ง มาใช้บรรทุกสินค้าชนิดที่ขาดแคลนรถบรรทุก อย่างไรก็ตาม ในระยะเวลาต่อมาการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ลดการผลิตรถโดยสารและรถสินค้าลง จนกระทั่งยกเลิกการผลิตในที่สุด ปัจจุบันโรงงานมักกะสันมีหน้าที่หลัก คือ งานซ่อมหนักรถจักรดีเซล รถดีเซลราง รถโดยสาร การซ่อมดัดแปลงล้อเลื่อนและอุปกรณ์ต่าง ๆ ผลิตอุปกรณ์ส่วนประกอบบางชนิด และสนับสนุนงานซ่อมบำรุงในส่วนภูมิภาค นอกจากนี้ยังรับผิดชอบงานด้านบริหารบุคคล จัดสวัสดิการพนักงานด้านบ้านพัก ด้านบัญชีค่าใช้จ่าย ด้านสถิติ ด้านซ่อมบำรุงเครื่องจักร ด้านบริหารพัสดุ และการจัดการระวังรักษาทรัพย์สินของโรงงาน

นอกจากโรงงานมักกะสันและสถานีรถไฟมักกะสันแล้ว ยังมีการสร้างโรงพยาบาลบุรฉัตรไชยากร ในพุทธศักราช 2493 เพื่อให้การรักษาพยาบาลแก่ผู้ปฏิบัติงานรถไฟและครอบครัว และสร้างนิคมรถไฟมักกะสัน ในพุทธศักราช 2497 เพื่อให้เป็นที่พักอาศัยของพนักงานและคนงานในสังกัดโรงงานมักกะสัน หลังจากนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ขยายโรงพยาบาลบุรฉัตรไชยากร เพื่อรองรับจำนวนผู้ป่วยที่เพิ่มมากขึ้น และจัดสร้างบ้านพักในพื้นที่นิคมรถไฟมักกะสัน จนสามารถรองรับผู้อยู่อาศัยได้จำนวน 651 ครอบครัวในปัจจุบัน

ลักษณะทางสถาปัตยกรรมของอาคารในโรงงานมักกะสันส่วนใหญ่เป็นแบบเรียบง่าย ไม่เน้นการตกแต่งใช้เหล็ก กระงะ ไม้ และคอนกรีตเสริมเหล็กเป็นวัสดุหลัก รูปแบบทางสถาปัตยกรรมแบบโมเดิร์น (Modern) โครงสร้างเป็นระบบกรอบเสา คานคอนกรีตขนาดใหญ่ หลังคาเป็นโครงถัก (Truss) มีทั้งทำด้วยเหล็ก คอนกรีตเสริมเหล็กและไม้ แสดงถึงความก้าวหน้าในเชิงวิศวกรรมโครงสร้าง บริเวณพื้นที่ส่วนกลางอาคารเป็นพื้นที่กว้าง หลังคาพาดช่วงเดียว เพื่อให้สามารถนำรางรถไฟเข้ามาในอาคารได้

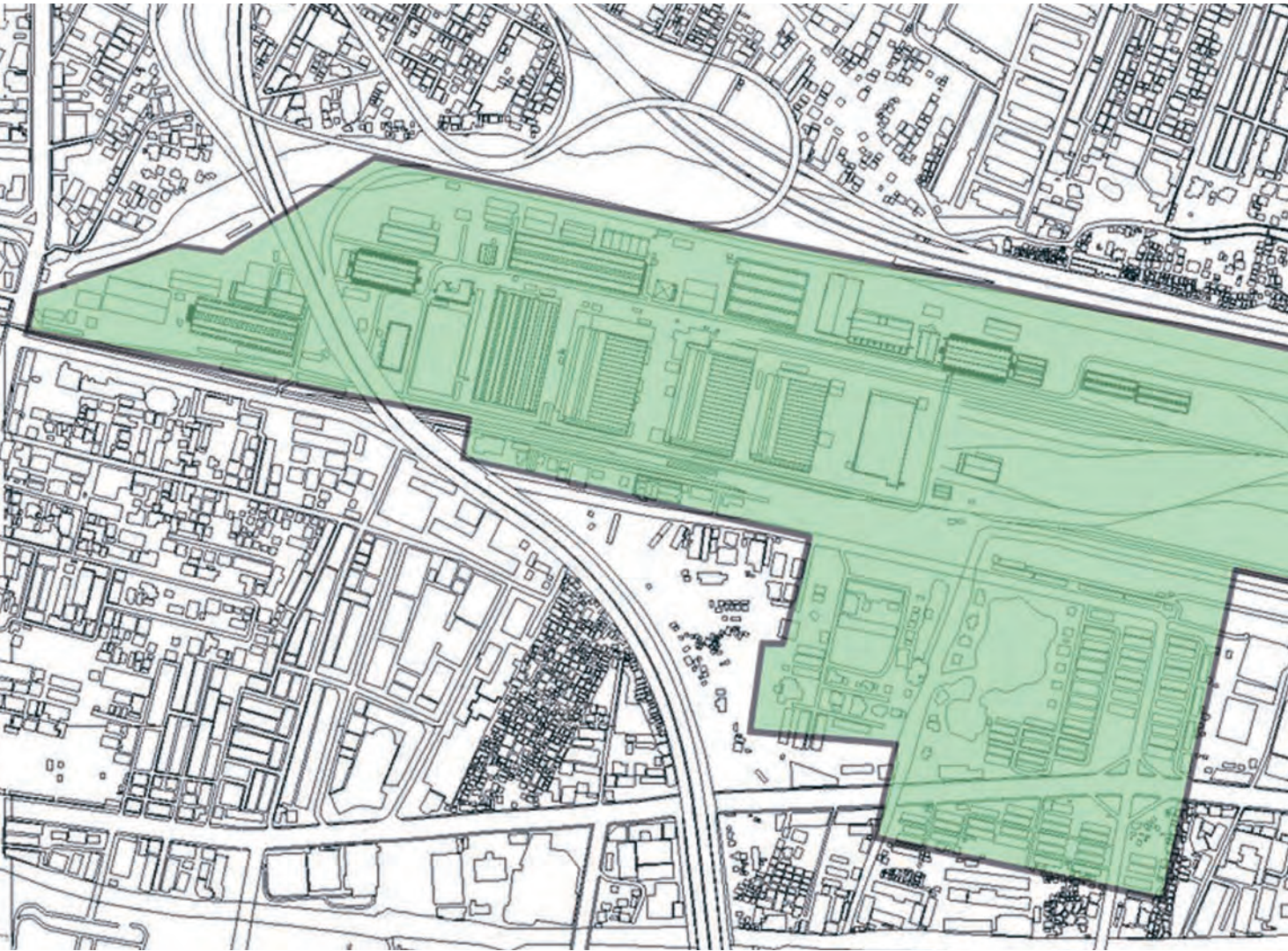


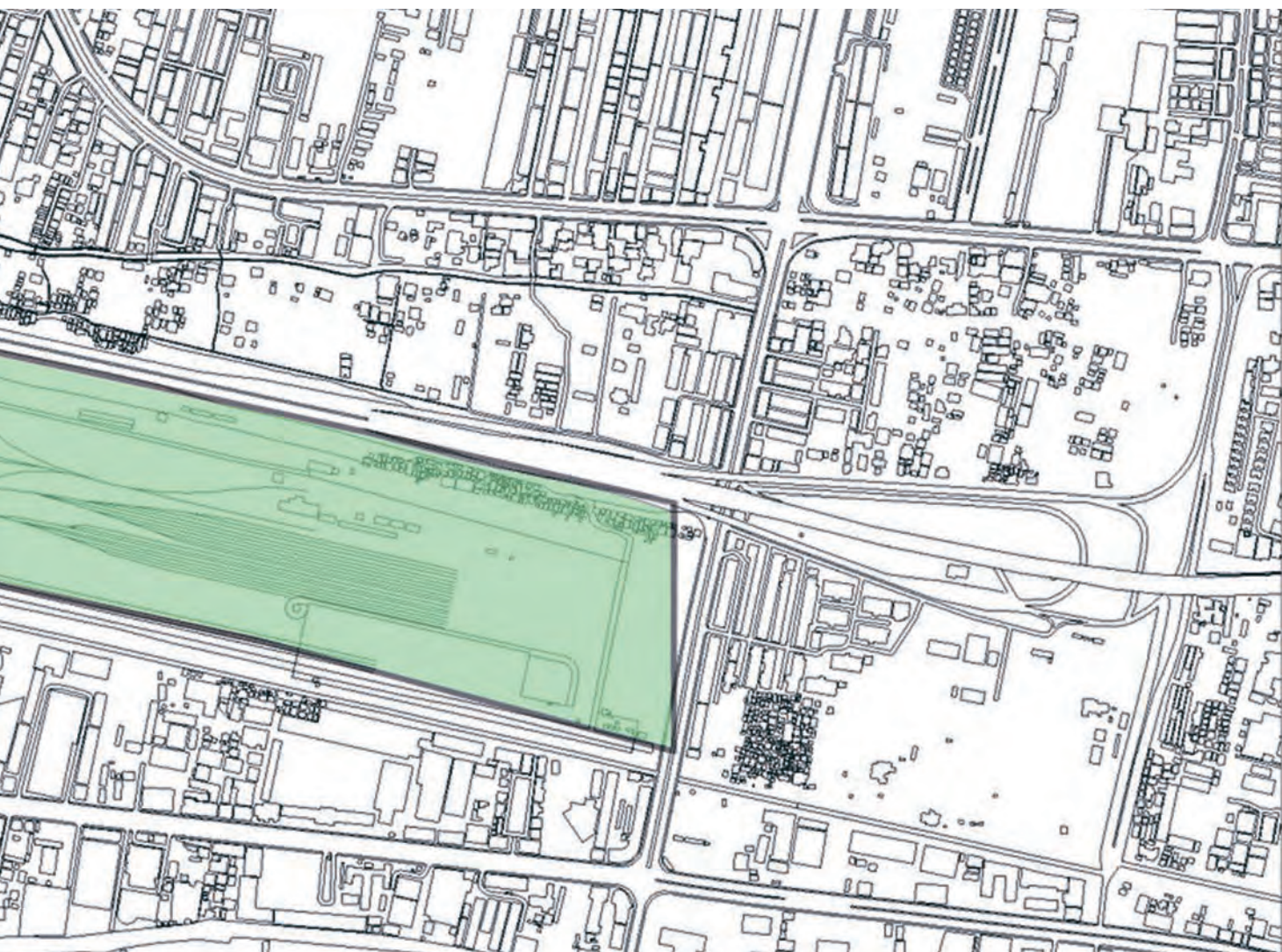
แผนผังบริเวณโรงงานมัณฑะสัน ปีพุทธศักราช 2511

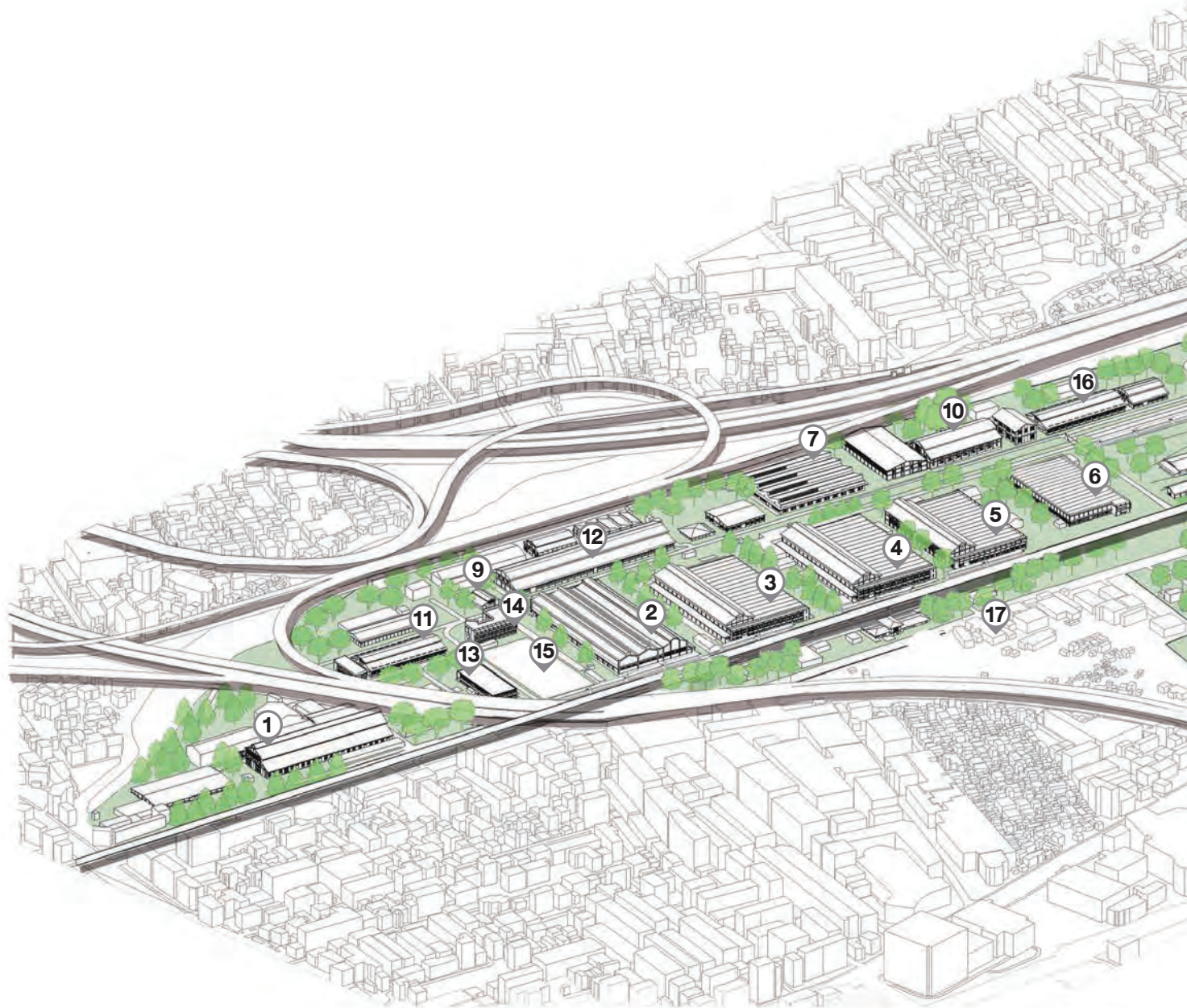


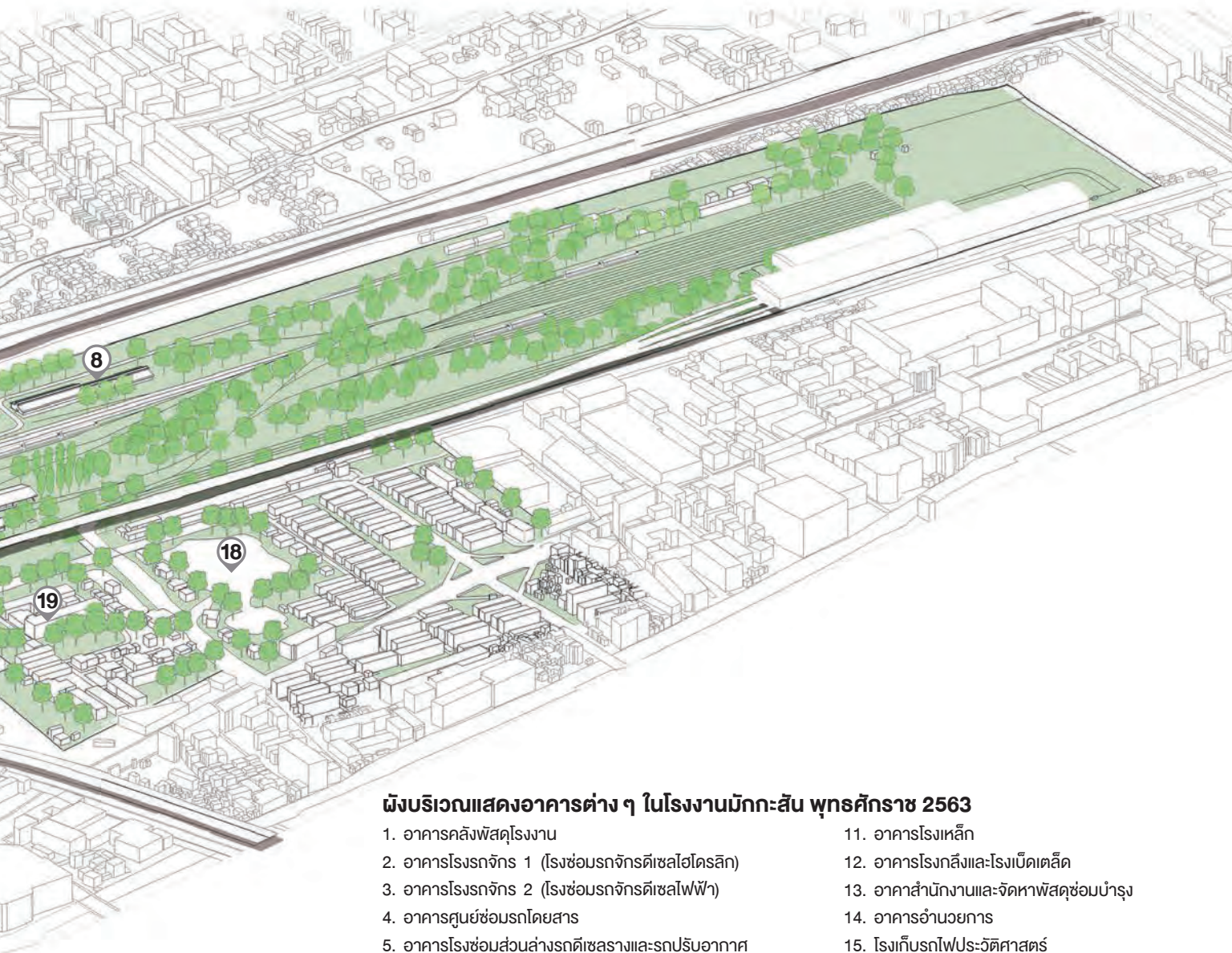
- | | | | | | |
|----------------------|----------------------|--------------------------------|----------------|-------------------------|---------------------------|
| 1. พัสตโรโรงงานคอง 1 | 9. โรงเบ็ด | 17. โรงซ่อมรถจักรยานไฟฟ้า | 25. โรงอาหาร 2 | 33. โรงบุฟฟิ่ง | 41. โรงศูนย์เครื่องจักรกล |
| 2. พัสตโรโรงงานคอง 3 | 10. โรงซ่อมรถจักรยาน | 18. โรงซ่อมเครื่องไฟฟ้าเคเบิ้ล | 26. โรงกลึง | 34. โรงเครื่องจักรกล | 42. โรงเก็บรถ |
| 3. โรงอาหาร 1 | 11. ยอสะพานเลื่อน | 19. โรงซ่อมรถจักรยานเคเบิ้ล | 27. ลานจอดรถ | 35. โรงเบคเตด | 43. โรงงาน |
| 4. พัสตโรโรงงานคอง 2 | 12. โรงเครื่องจักรกล | 20. โรงเครื่องจักรกลเคเบิ้ล | 28. โรงพาส | 36. โรงฝึกเครื่องจักรกล | 44. สถานีรถไฟ |
| 5. อาคารอำนวยการ | 13. โรงซ่อมรถจักรยาน | 21. โรงซ่อมรถเคเบิ้ล | 29. โรงกระสวย | 37. ศาลาอเนกประสงค์ | 45. อาคารบริหาร |
| 6. โรงรถ | 14. โรงเชื่อม | 22. โรงซ่อมรถบรรทุก 1 | 30. โรงช่างไม้ | 38. โรงรถ | 46. พักการตรวจรถ |
| 7. หอประชุม | 15. โรงห้องเครื่อง | 23. โรงเครื่องจักรกลรถบรรทุก | 31. โรงรถ | 39. โรงรถ | 47. โรงเก็บรถ |
| 8. โรงรถ | 16. โรงซ่อมไฟฟ้า | 24. โรงซ่อมรถบรรทุก 2 | 32. โรงเก็บรถ | 40. โรงไฟฟ้า | |

ผังบริเวณโรงงานมักกะสัน ปีพุทธศักราช 2563









ผังบริเวณแสดงอาคารต่าง ๆ ในโรงงานมักกะสัน พุทธศักราช 2563

1. อาคารคลังพัสดุโรงงาน
2. อาคารโรงรถจักร 1 (โรงซ่อมรถจักรดีเซลไฮโดรลิก)
3. อาคารโรงรถจักร 2 (โรงซ่อมรถจักรดีเซลไฟฟ้า)
4. อาคารศูนย์ซ่อมรถโดยสาร
5. อาคารโรงซ่อมส่วนล่างรถดีเซลรางและรถปรับอากาศ
6. อาคารโรงซ่อมส่วนบนดีเซลรางและรถปรับอากาศ
7. อาคารโรงกลึงล้อ
8. โรงเก็บไม้ 1 และ 2
9. อาคารโรงกลึง ศูนย์ซ่อมรถจักร
10. อาคารโรงหล่อและอาคารโรงกระสวน
11. อาคารโรงเหล็ก
12. อาคารโรงกลึงและโรงเบ็ดเตล็ด
13. อาคารสำนักงานและจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง
14. อาคารอำนวยการ
15. โรงเก็บรถไฟประวัติศาสตร์
16. อาคารโรงซ่อมอุปกรณ์ส่วนบนรถโดยสาร
17. สถานีรถไฟมักกะสัน
18. นิคมรถไฟมักกะสัน
19. โรงพยาบาลบุรฉัตรไชยากร



โรงเก็บรถไฟพระที่นั่งและรถไฟพระที่นั่งโบราณ (สายแม่กลอง)

ตั้งอยู่บริเวณด้านข้างอาคารคลังพัสดุโรงงาน เป็นสถานที่เก็บรักษารถไฟพระที่นั่งและรถไฟพระที่นั่งโบราณ (สายแม่กลอง)





รถไฟพระที่นั่ง

ขบวนรถไฟหลวงแห่งราชอาณาจักรสยามขบวนแรกนั้น คือ ขบวนรถไฟพระที่นั่งที่กรมรถไฟหลวงได้จัดถวายแด่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เนื่องในวโรกาสที่พระองค์เสด็จมากระทำการพิธีเปิดเดินรถไฟหลวงเป็นปฐมฤกษ์ระหว่างกรุงเทพฯ-อยุธยา เมื่อวันที่ 26 มีนาคม พุทธศักราช 2439

ในช่วงแรกนั้นไม่ปรากฏหลักฐานว่ากรมรถไฟหลวงจัดซื้อรถพระที่นั่งในปีใด แต่มีการมาจนถึง พุทธศักราช 2460 กรมรถไฟหลวงได้จัดซื้อรถพระที่นั่งกลางวัน จำนวน 1 คัน และในพุทธศักราช 2469 ได้จัดซื้อรถพระที่นั่งบรรทมอีก 1 คัน เพื่อน้อมเกล้าฯ ถวายเป็นพระราชพาหนะแด่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รถพระที่นั่งทั้ง 2 คัน เป็นรถโดยสารแบบโบกี้ แต่มีแคร่รองรับตัวรถ ใช้ในทางขนาด 1 เมตร ตัวรถสร้างด้วยไม้ด้วยความวิจิตรประณีต โดยเฉพาะภายในได้รับการตกแต่งประดับประดาอย่างสวยงาม ตระการตา รวมทั้งมีเครื่องอำนวยความสะดวกอย่างครบครัน โดยพลเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงในสมัยนั้น ทรงแนะนำการออกแบบเบื้องต้นโดยละเอียด และดำเนินการสร้างโดยบริษัท The Metropolitan Carriage Wagon & Finance Company Limited, Manchester England ได้นำมาใช้เป็นพระราชพาหนะจนถึงวันที่ 7 ตุลาคม พุทธศักราช 2511 จึงเลิกใช้การ รวมอายุใช้การประมาณ 52 ปี

ในพุทธศักราช 2503 ทางรถไฟพิจารณาเห็นสมควรที่จะจัดหารถพระที่นั่งใหม่ จำนวน 3 คัน เพื่อใช้การแทนรถพระที่นั่ง 2 คันแรก รถพระที่นั่งรุ่นนี้ประกอบด้วย **รถพระที่นั่งประทับกลางวัน: พนก.** (His Majesty's Day Saloon: HMD.) **รถพระที่นั่งกลางวันและบรรทม: พทท.** (Royal Day and Night Saloon: RDN.) และ**รถพระที่นั่งบรรทม: พทท.** (His Majesty's Night Saloon: HMN.)

รถไฟพระที่นั่งทั้ง 3 คัน ดัดดราครุฑ ตัวละ 4 ตัว ทำจากทองคำเปลวแท้ ตัวตู้รถไฟสีเหลืองไข่ไก่ สีเข้มและอ่อนไล่สีย่างสวยงาม ตัวรถสร้างด้วยชนิดเหล็กเบา ใช้แคว่ โบกี้ รุ่นที่ทันสมัยมีประสิทธิภาพการใช้งานสูง สามารถใช้ความเร็วเกินกว่า 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ติดตั้งเครื่องปรับอากาศระบบสโตนแคเรียร์ มีเครื่องจ่ายกระแสไฟฟ้าที่ตัวรถแต่ละคันและสามารถรับกระแสไฟฟ้าจากภายนอกตัวรถได้ ภายในตัวรถตกแต่งอย่างสวยงามสมพระเกียรติ ออกแบบโดยวิศวกรฝ่ายการช่างกล การรถไฟแห่งประเทศไทย และออกแบบรายละเอียดในการตกแต่งภายในโดยสถาปนิกผู้ชำนาญงานและมีชื่อเสียงในประเทศอังกฤษ จัดสร้างโดยบริษัทคราเวนส์ แห่งประเทศอังกฤษ (Cravens England) รวมค่าจัดสร้าง 695,030 เหรียญสหรัฐ หรือประมาณ 14 ล้านบาท การรถไฟแห่งประเทศไทยน้อมเกล้าฯ ถวายเป็นพระราชพาหนะตั้งแต่พุทธศักราช 2510 ปัจจุบันได้เก็บไว้ที่โรงงานมักกะสัน การรถไฟแห่งประเทศไทยโดยมีพนักงานบำรุงรักษาอย่างใกล้ชิด

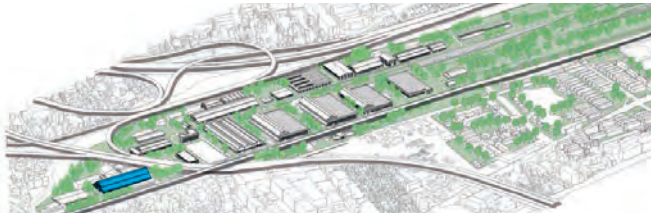


รถไฟพระที่นั่งที่สมเด็จพระกนิษฐาธิราชเจ้า กรมสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ ประทับเมื่อคราวเสด็จพระราชดำเนินเปิดทางรถไฟสายหนองคาย - ท่านาแล้ง ทางรถไฟเชื่อมระหว่างประเทศไทย - สปป.ลาว สายแรก เมื่อวันที่ 5 มีนาคม พุทธศักราช 2552 โดยทรงประทับรถไฟพระที่นั่งจากสถานีรถไฟหนองคาย ข้ามไปยัง สถานีท่านาแล้ง เมืองหาดทรายฟอง สปป.ลาว และครั้งล่าสุดเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม พุทธศักราช 2558 สมเด็จพระกนิษฐาธิราชเจ้า กรมสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ เสด็จพระราชดำเนินทางรถไฟนำคณะกรรมการ รางวัลนานาชาติ มูลนิธิรางวัลสมเด็จเจ้าฟ้ามหิดลในพระบรมราชูปถัมภ์ ไปเยี่ยมชมวิถีชีวิตชุมชนในพื้นที่ จังหวัดนครปฐม จังหวัดราชบุรี และจังหวัดกาญจนบุรี ระหว่างวันที่ 16 - 18 ตุลาคม พุทธศักราช 2558



รถไฟพระที่นั่งโบราณ (สายแม่กลอง)

บริษัทท่าจีนทุน จำกัด ได้สั่งซื้อรถไฟพระที่นั่ง 4 ล้อ สายแม่กลอง จำนวน 2 คัน จากบริษัท Bolling & Lowe London เมื่อ พุทธศักราช 2466 เพื่อถวายเป็นพระราชพาหนะ แต่พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อครั้งดำรงพระยศเป็นสยามมกุฎราชกุมาร และทรงเป็นประธานในพิธีเปิดทางรถไฟสายท่าจีน (คลองสาน-มหาชัย) ณ สถานีคลองสาน เมื่อวันที่ 4 มกราคม พุทธศักราช 2477 เลิกใช้การเมื่อวันที่ 2 มิถุนายน พุทธศักราช 2508 มีอายุการใช้งานประมาณ 63 ปี



1

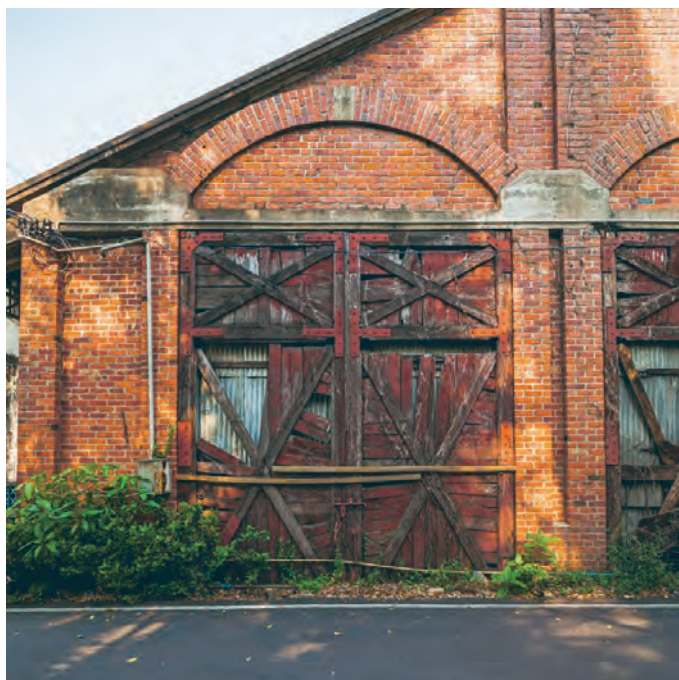
อาคารคลังพัสดุโรงงาน

สร้างขึ้นในพุทธศักราช 2465 เพื่อใช้เป็นอาคารโรงซ่อมรถโดยสาร ลักษณะเป็นอาคารชั้นเดียว กว้าง 32 เมตร ยาว 125 เมตร และสูง 20 เมตร ผนังของอาคารแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ ส่วนโถงกลาง กว้าง 20 เมตร โครงสร้างเป็นระบบเสาและคานคอนกรีตเสริมเหล็ก ใช้เป็นพื้นที่ซ่อมรถโดยสาร มีการวางรางไปตามความยาวอาคาร 3 ราง ได้รางชุดลิกลงไปเป็นคูคอนกรีตสำหรับให้ช่างซ่อมได้ทิ้งรถได้ ด้านบนได้ระดับช้อมีคานเหล็กเคลื่อนที่ (Crane) สำหรับยกรถโดยสารวิ่งไปมาตลอดความยาวอาคาร ส่วนริมสองข้างของโถงกลาง กว้างด้านละ 6 เมตร มีรางช้อมข้างละ 1 ราง ผนังด้านหน้าและด้านหลังของอาคารประกอบด้วยประตู โครงสร้างคานเค้งต่อเนื่อง 5 ช่วง ที่โถงกลาง 3 ช่วง และริมข้างละช่วง ส่วนบนของผนังโถงกลางแบ่งซอยออกเป็นคานเค้งต่อเนื่องขนาดเล็ก 6 ช่วงติดต่อกัน เป็นช่องแสงกรุกระจก หลังคาโครงเหล็กถัก (Truss) เป็นจั่วเปิดยอดยกขึ้นไปเป็นจั่วเล็กอีกชั้นหนึ่งเพื่อบายอากาศ ที่หน้าบันมีตัวเลขไทยระบุปีที่สร้าง 2465 และอักษรย่อ ร.ฟ.ผ. หรือกรมรถไฟแผ่นดิน (เป็นชื่อที่ใช้ระหว่างพุทธศักราช 2464-2467) หลังคาริมสองข้างเป็นทรงเพิง ผนังด้านยาวทั้งสองข้างเป็นผนังก่ออิฐเปิดผิว แต่ละช่วงเจาะช่องแสงกรุกระจกช่องละ 2 บาน ตลอดแนวอาคาร อาคารโรงซ่อมรถโดยสารเป็นตัวอย่างอาคารที่แสดงให้เห็นโครงสร้าง เสา คาน ผนัง และผนัง ที่ไม่มีการปิดบังและตกแต่งใดๆทั้งสิ้น

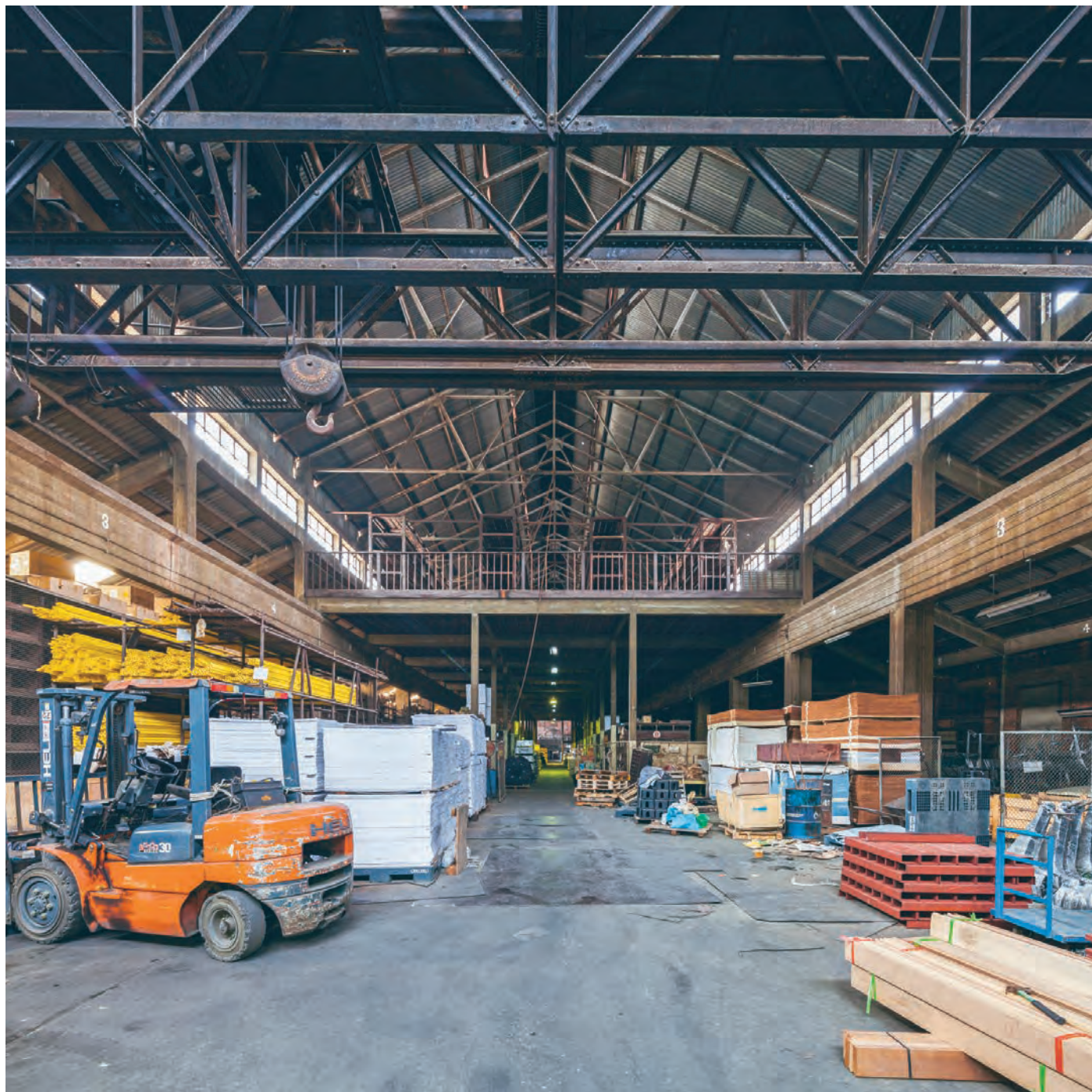
ปัจจุบันอาคารหลังนี้ใช้เป็นอาคารคลังพัสดุ และได้รับรางวัลอนุรักษ์ศิลปสถาปัตยกรรมดีเด่น ประเภทอาคารสาธารณะ ในพุทธศักราช 2549 จากสมาคมสถาปนิกสยาม ในพระบรมราชูปถัมภ์ และส่วนต่อเติมด้านข้างเป็นโรงเก็บรถไฟพระที่นั่ง รถไฟพระที่นั่งโบราณ (ขบวนแม่กลอง) รถจักรไอน้ำ และรถจักรดีเซลไฟฟ้า





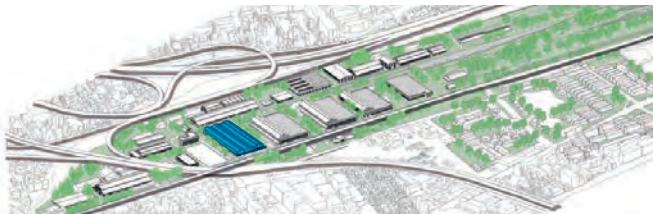












2

อาคารโรงรถจักร 1 (โรงซ่อมรถจักรดีเซลไฮดรอลิก)

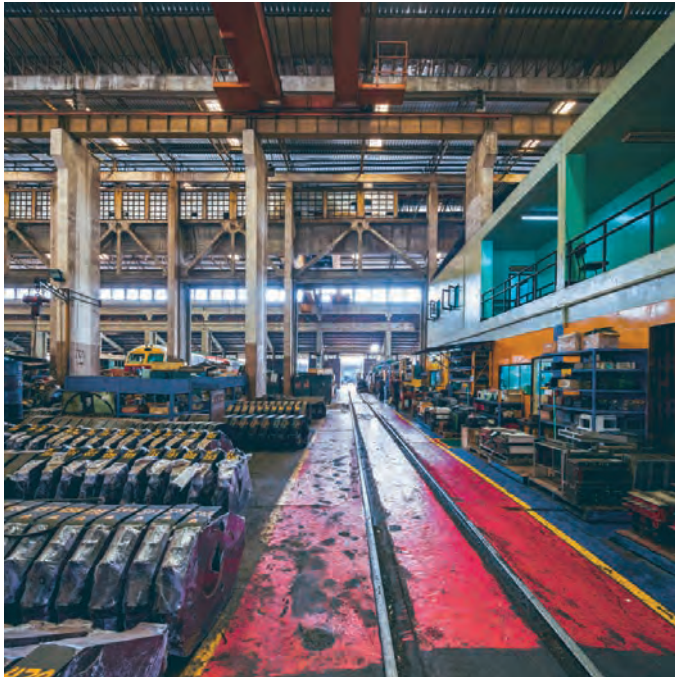
สร้างขึ้นในพุทธศักราช 2471 เพื่อใช้เป็นโรงงานซ่อมรถจักรไอน้ำ ออกแบบโดยวิศวกรชาวไทย นายยนต์ บุญมานพ รูปแบบพื้นฐานมาจากแบบอาคารโรงซ่อมรถโดยสารที่สร้างขึ้นในพุทธศักราช 2465 โครงสร้างระบบเสาคานคอนกรีตเสริมเหล็กขนาดใหญ่ ลักษณะผังเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าแคบยาว แบ่งเป็น 3 ส่วน คือ โถงกลางที่เป็นโรงซ่อมกว้าง 20 เมตร ริมสองข้างกว้างข้างละ 6 เมตร รวม 32 เมตร ด้านยาวมี 17 ช่วงเสา รวม 124.80 เมตร การวางวางสำหรับจอดรถซ่อมเปลี่ยนแปลงไปตามยาวของอาคารแบบเดิม เป็นการวางขวางอาคารระหว่างช่วงเสา เพราะหัวรถจักรมีขนาดสั้นกว่าขบวนรถโดยสาร จึงสามารถจอดรถซ่อมได้ถึง 16 รวง ได้วางทำเป็นคูคอนกรีตเสริมเหล็กเพื่อให้ซ่อมได้ทั้งรถได้ ด้านบนมีบันจันเป็นคานเหล็กเคลื่อนที่ (Crane) สามารถยกหัวรถจักรได้ถึง 80 ตัน วิ่งไปมาตลอดความยาวอาคาร ลักษณะภายนอกเป็นโรงงานก่ออิฐเป็ดผิวที่ยังคงเค้าสถาปัตยกรรมยุคเก่า ด้านหน้าโถงกลางโรงซ่อมแบ่งเป็นช่องสี่เหลี่ยม 3 แถว ทั้งด้านทางนอนและทางตั้ง ด้วยเสาคานคอนกรีตเสริมเหล็กช่องสี่เหลี่ยม 2 แถวล่างก่ออิฐเป็ดผิวไม่มีช่องเปิด แถวบน 3 ช่องกรุด้วยกระเบื้องเป็นช่องแสงขนาดใหญ่ หลังคาแบ่งเป็น 3 ส่วน ตรงกลางเป็นจั่วเล็กยกสูงขึ้นเล็กน้อยเพื่อระบายอากาศ ด้านข้างทั้งสองเป็นลาดหลังคาจั่ว ด้านยาวอาคารเป็นผนังก่ออิฐเป็ดผิวแสดงแนวโครงสร้างคานถัก (Truss) คอนกรีตเสริมเหล็กขนาดใหญ่ยาวตลอดอาคาร ด้านบนเป็นช่องแสงกรุกระเบื้อง ภายหลังสงครามมหาเอเชียบูรพามีการต่อเติมและปรับปรุงอาคารให้มีขนาดใหญ่ขึ้น พร้อมป่อสะพานเลื่อนยาวขนานไปกับอาคารทั้ง 2 ด้าน ใช้ในการเคลื่อนย้ายรถจักรเข้าไปซ่อมในอาคารเปิดใช้งานในพุทธศักราช 2500 สำหรับซ่อมรถจักรดีเซลไฮดรอลิก ปัจจุบันอาคารหลังนี้ใช้ในการซ่อมเครื่องยนต์รถจักร ประกอบด้วย

1. งานซ่อมส่วนบนรถจักร เช่น การซ่อม การปะผุ และการทำสีตัวรถ
2. งานซ่อมเครื่องยนต์รถจักรทุกชนิดที่มีการใช้งาน
3. งานซ่อมและบำรุงรักษาอุปกรณ์เครื่องยนต์รถจักรและกลไกต่างๆ
4. งานซ่อมเครื่องยนต์ดีเซลรางและรถโดยสารปรับอากาศ
5. งานซ่อมอุปกรณ์ส่วนล่างรถจักร
6. งานซ่อมอุปกรณ์ไฟฟ้าควบคุมรถจักร





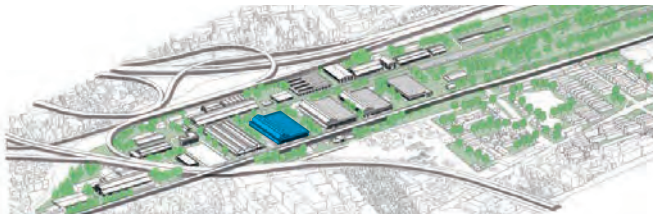










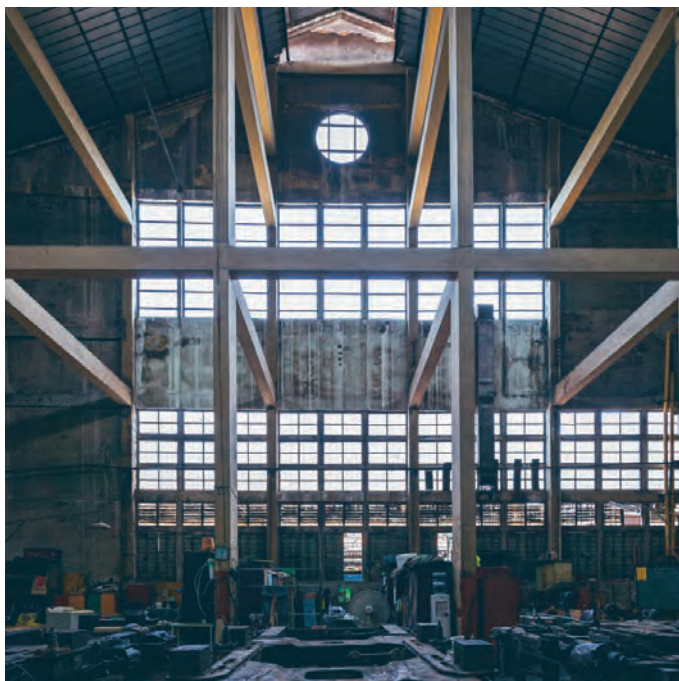


3

อาคารโรงรถจักร 2 (โรงซ่อมรถจักรดีเซลไฟฟ้า)

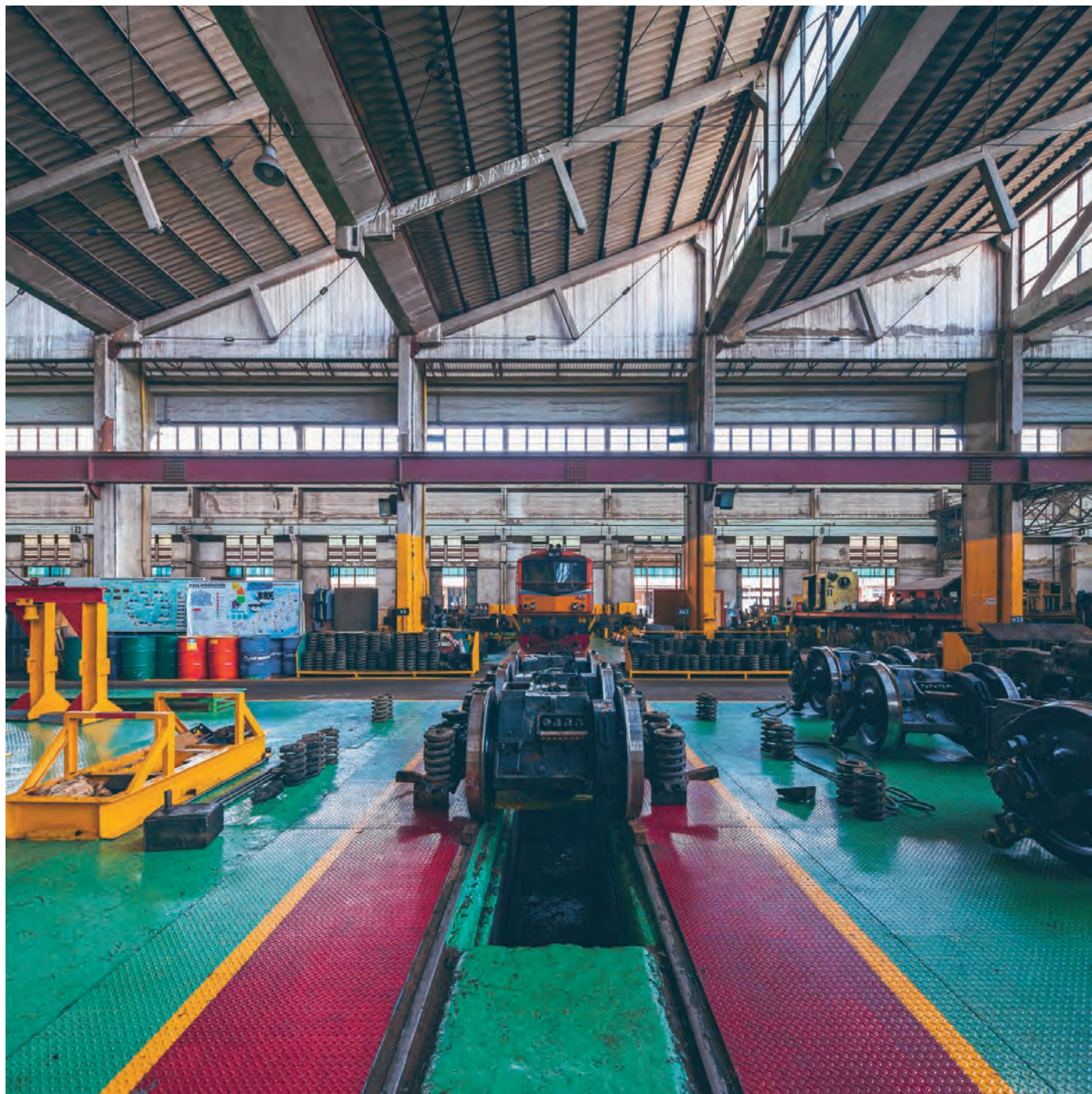
สร้างขึ้นในพุทธศักราช 2496 เพื่อใช้เป็นโรงไฟฟ้าขบวนรถ โรงซ่อมกลจักรไฟฟ้า โรงซ่อมเครื่องไฟฟ้าดีเซล และโรงซ่อมรถจักรดีเซล ปัจจุบันอาคารหลังนี้ใช้ในการซ่อมส่วนประกอบและอุปกรณ์ของรถจักรชนิดต่าง ๆ อาคารกว้าง 72 เมตร ยาว 133.50 เมตร แบ่งพื้นที่ใช้งานออกเป็น 2 ส่วน คือ อาคารสำนักงานด้านหน้า เป็นอาคารทรงกล่องโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็กสูง 2 ชั้น รูปด้านภายนอกปรากฏเป็นอาคารหลังคาตัด แต่หลังคาจริงเป็นหลังคาปั้นหยาชอนอยู่ในแผ่นปิดหลังคา (Parapet) และอาคารโรงซ่อม โครงสร้างระบบเสาแกนคอนกรีตเสริมเหล็กขนาดใหญ่ ลักษณะผังเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า ภายในมีรางสำหรับจอดรถซ่อมวางขวางอาคารระหว่างช่องเสา ด้านบนมีปั้นจั่นเป็นคานเหล็กเคลื่อนที่ (Crane) สามารถยกรถจักรและรถโดยสาร วิ่งไปมาตลอดความยาวอาคาร จุดเด่นของอาคารอยู่ที่หลังคาโครงเหล็กถัก (Truss) เป็นจั่วเปิดยอดยกขึ้นไปเป็นจั่วเล็กอีกชั้นหนึ่งเพื่อระบายอากาศ ที่หน้าบ้านมีตัวเลขอารบิกระบุปีที่สร้าง และหลังคาพื้นเลื้อยโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก เอียงตัวเปิดรับแสงสว่างเข้าสู่อาคารทางด้านทิศเหนือ พื้นที่ภายนอกอาคารเป็นบ่อสะพานเลื่อนยาวขนานไปกับอาคาร ใช้ในการเคลื่อนย้ายรถจักรและรถโดยสารเข้าไปซ่อมในอาคาร

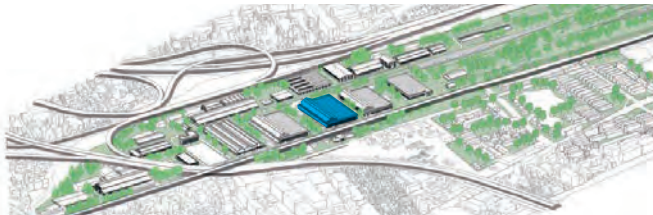












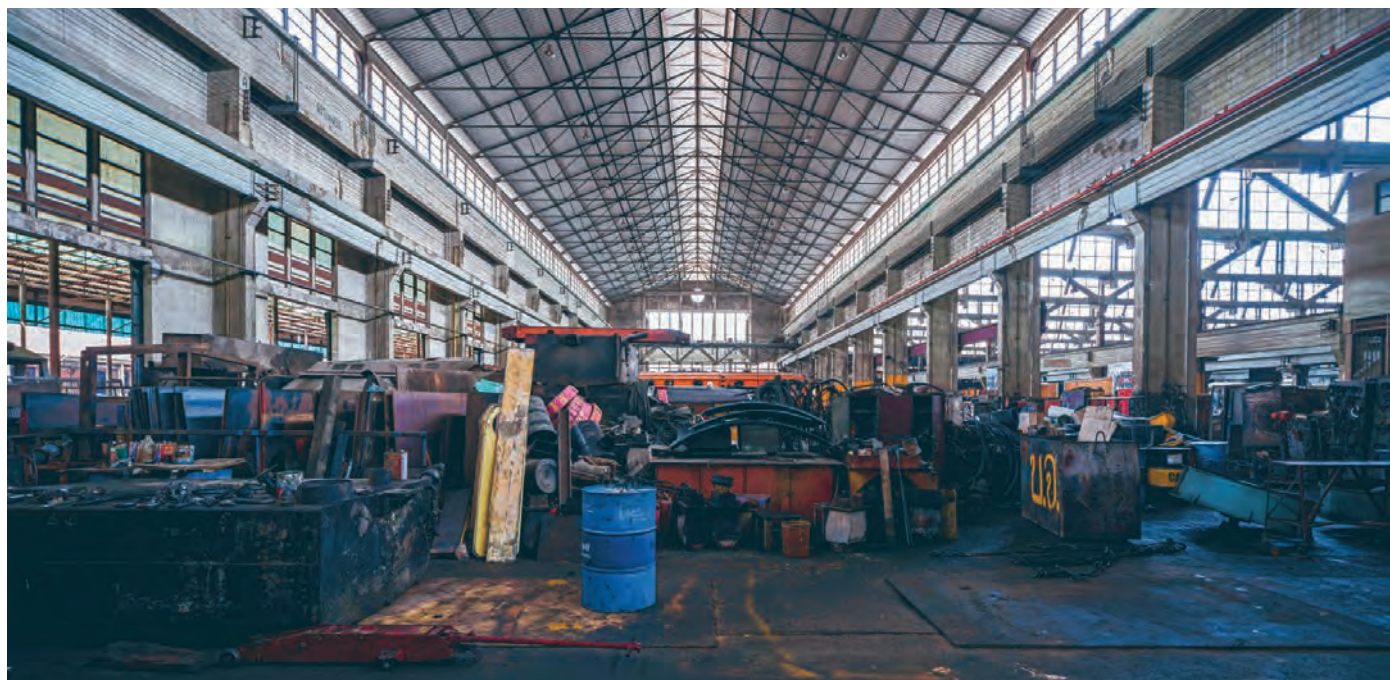
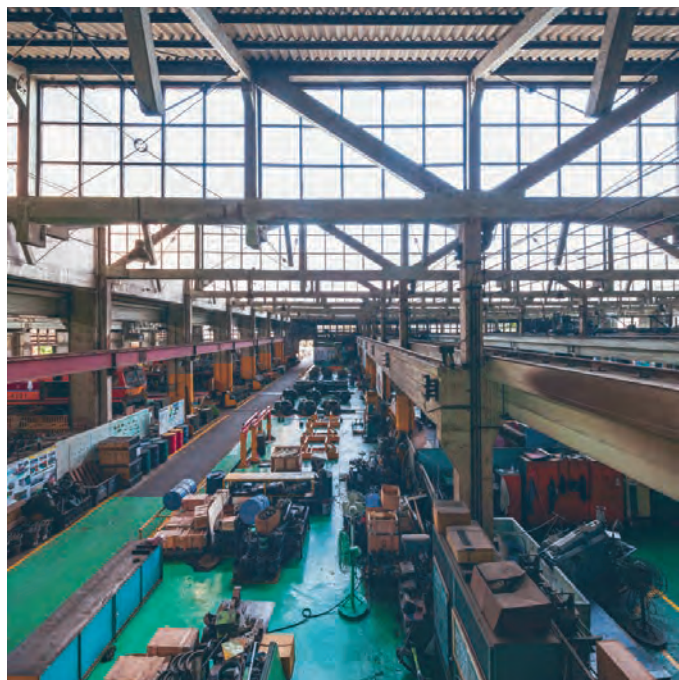
4

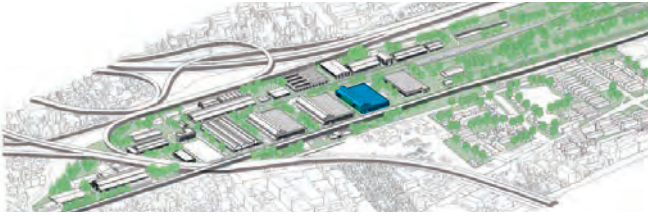
อาคารศูนย์ซ่อมรถโดยสาร

สร้างขึ้นในพุทธศักราช 2484 เพื่อใช้ในการซ่อมวาระหนัก แก้ไขดัดแปลง และการติดตั้งอุปกรณ์ต่างๆของรถโดยสารทุกชนิด รถพระที่นั่ง และรถไม่หารายได้ อาคารกว้าง 73 เมตร ยาว 125.50 เมตร แบ่งพื้นที่ใช้งานออกเป็น 2 ส่วน คือ อาคารสำนักงานด้านหน้า เป็นอาคารทรงกล่องโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็กสูง 2 ชั้น รูปด้านภายนอกปรากฏเป็นอาคารหลังคาตัด แต่หลังคาจริงเป็นหลังคาปั้นหยาชอนอยู่ในแผ่นปิดหลังคา (Parapet) และอาคารโรงซ่อมโครงสร้างระบบเสาคานคอนกรีตเสริมเหล็กขนาดใหญ่ ลักษณะผังเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า ภายในมีรางสำหรับจอดรถซ่อมวางขวางอาคารระหว่างช่วงเสา ด้านบนมีปั้นจั่นเป็นคานเหล็กเคลื่อนที่ (Crane) สามารถยกรถจักรและรถโดยสาร วิ่งไปมาตลอดความยาวอาคาร จุดเด่นของอาคารอยู่ที่หลังคาโครงเหล็กถัก (Truss) เป็นจั่วเปิดยอดยกขึ้นไปเป็นจั่วเล็กอีกชั้นหนึ่ง เพื่อระบายอากาศที่หน้าบ้านมีตัวเลขอารบิกระบุปีที่สร้าง และหลังคาพื้นเลื้อยโครงสร้างผสมระหว่างคอนกรีตเสริมเหล็กและการใช้ลวดเหล็กซึ่งเข้าด้วยกัน เอียงตัวเปิดรับแสงสว่างเข้าสู่อาคารทางด้านทิศเหนือ พื้นที่ภายนอกอาคารเป็นบ่อสะพานเลื่อนยาวขนานไปกับอาคาร ใช้ในการเคลื่อนย้ายรถจักรและรถโดยสารเข้าไปซ่อมในอาคาร









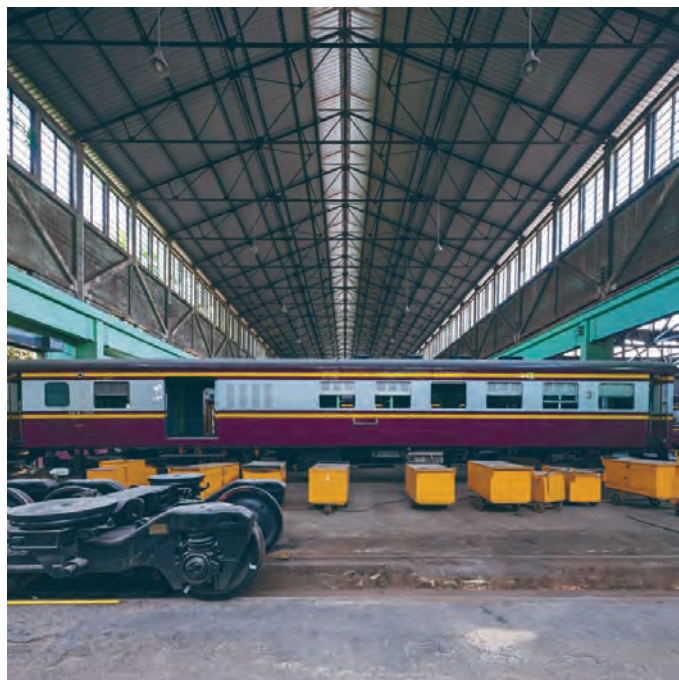
5

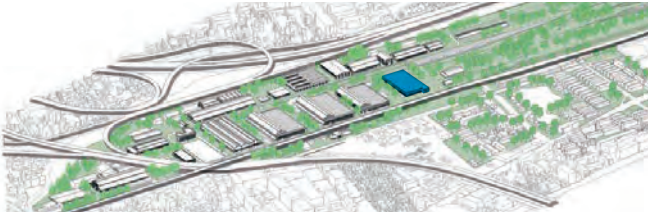
อาคารโรงซ่อมส่วนล่างรถดีเซลรางและรถปรับอากาศ

เริ่มสร้างในพุทธศักราช 2484 เวลาเดียวกับอาคารศูนย์ซ่อมรถโดยสาร เพื่อใช้เป็นโรงซ่อมรถบรรทุก (หลังใหม่) แต่การก่อสร้างยังไม่แล้วเสร็จก็ต้องหยุดชะงักลง เนื่องจากสงครามมหาเอเชียบูรพา ภายหลังจากสงครามสิ้นสุด กรมรถไฟสร้างอาคารจนเสร็จสมบูรณ์ในพุทธศักราช 2496 ปัจจุบันอาคารหลังนี้ใช้ในการซ่อมส่วนล่างรถดีเซลรางและรถปรับอากาศ อาคารกว้าง 64 เมตร ยาว 115.50 เมตร แบ่งพื้นที่ใช้งานออกเป็น 2 ส่วน คือ อาคารสำนักงานด้านหน้า เป็นอาคารทรงกล่องโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็กสูง 2 ชั้น รูปด้านภายนอกปรากฏเป็นอาคารหลังคาตัด แต่หลังคาจริงเป็นหลังคาปั้นหยาซ่อนอยู่ในแผ่นปิดหลังคา (Parapet) และอาคารโรงซ่อม โครงสร้างระบบเสาคานคอนกรีตเสริมเหล็กขนาดใหญ่ ลักษณะผังเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า ภายในมีรางสำหรับจอดรถซ่อมวางขวางอาคารระหว่างช่วงเสา ด้านบนมีบันจันเป็นคานเหล็กเคลื่อนที่ (Crane) สามารถยกรถจักรและรถโดยสาร วิ่งไปมาตลอดความยาวอาคาร จุดเด่นของอาคารอยู่ที่หลังคาโครงเหล็กถัก (Truss) เป็นจั่วเปิดยอดยกขึ้นไปเป็นจั่วเล็กอีกชั้นหนึ่งเพื่อระบายอากาศ ที่หน้าบ้านมีตัวเลขอารบิกระบุปีที่สร้าง และหลังคาฟันเลื่อย โครงสร้างเป็นโครงถักคอนกรีตเสริมเหล็กหล่อสำเร็จรูปแล้วยกมาติดตั้ง เที่ยงตัวเปิดรับแสงสว่างเข้าสู่อาคารทางด้านทิศเหนือ พื้นที่ภายนอกอาคารเป็นบ่อสะพานเลื่อนยาวขนานไปกับอาคาร ใช้ในการเคลื่อนย้ายรถจักรและรถโดยสารเข้าไปซ่อมในอาคาร









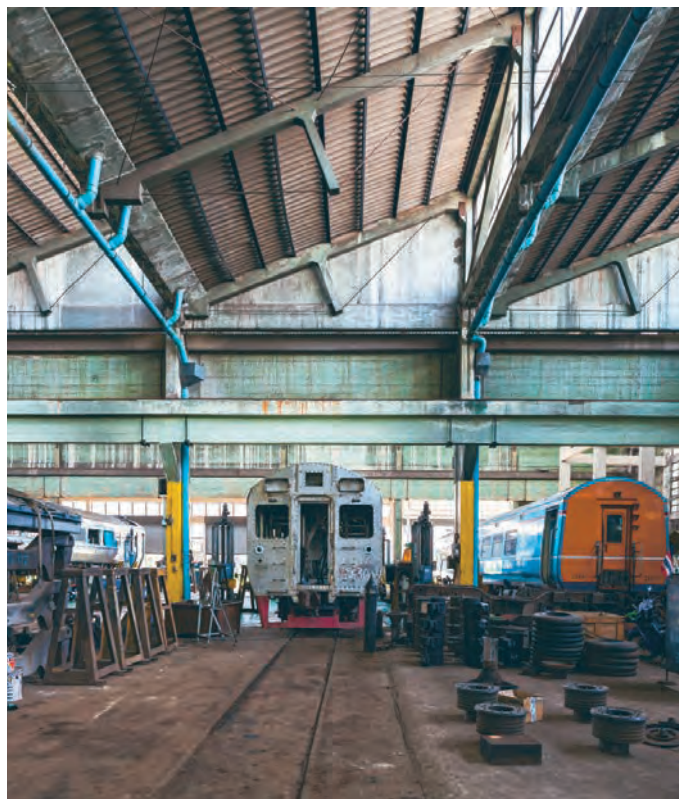
6

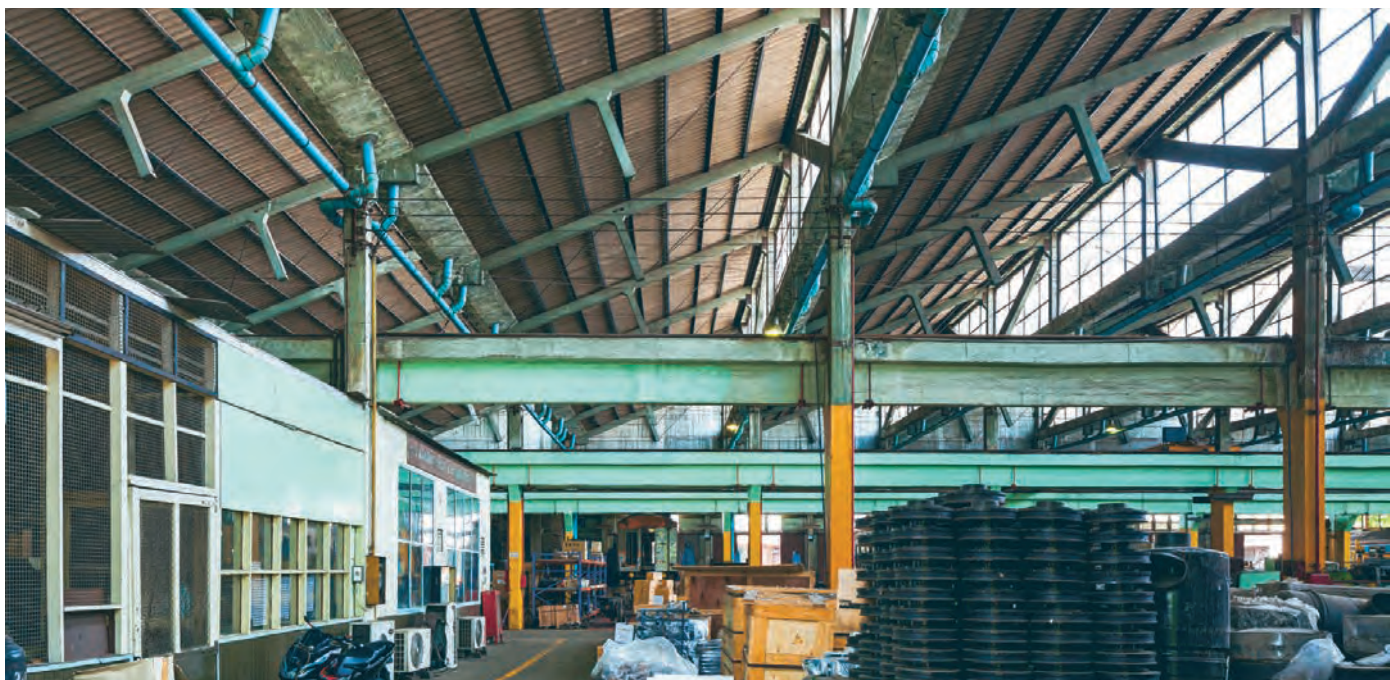
อาคารโรงซ่อมส่วนบนรถดีเซลรางและรถปรับอากาศ

สร้างขึ้นในพุทธศักราช 2496 เพื่อใช้เป็นโรงซ่อมรถบรรทุก (หลังที่ 2) ต่อมาเปลี่ยนเป็นซ่อมรถโดยสารและโรงเครื่องมือกลรถโดยสาร ปัจจุบันอาคารหลังนี้ใช้ในการซ่อมส่วนบนรถดีเซลรางและรถปรับอากาศ เป็นอาคารโรงซ่อมขนาดเล็กที่สุดในบรรดาโรงซ่อมทั้งหมดของโรงงาน มักกะสัน กว้าง 56 เมตร ยาว 98 เมตร พื้นที่ด้านทิศตะวันตกเป็นป่อสะพานเลื่อนยาวขนานไปกับอาคาร ใช้ในการเคลื่อนย้ายรถจักรเข้าไปซ่อมในอาคาร แบ่งพื้นที่ใช้งานออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนสำนักงานด้านหน้า เป็นอาคารทรงกล่องโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็กสูง 2 ชั้น และพื้นที่ซ่อม โครงสร้างระบบเสาคานคอนกรีตเสริมเหล็กขนาดใหญ่ ลักษณะผังเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า ภายในมีรางสำหรับจอดรถซ่อมวางขวางอาคารระหว่างช่วงเสา จุดเด่นของอาคารอยู่ที่หลังคาพื้นเลื้อยโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็กแบบโครงสร้างที่ยึดด้วยข้อต่อแบบยึดแน่น (Rigid Frame) เอียงตัวเปิดรับแสงสว่างเข้าสู่อาคารทางด้านทิศเหนือ

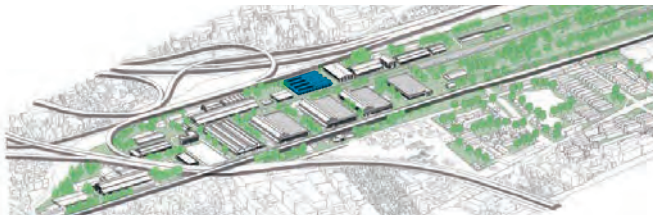












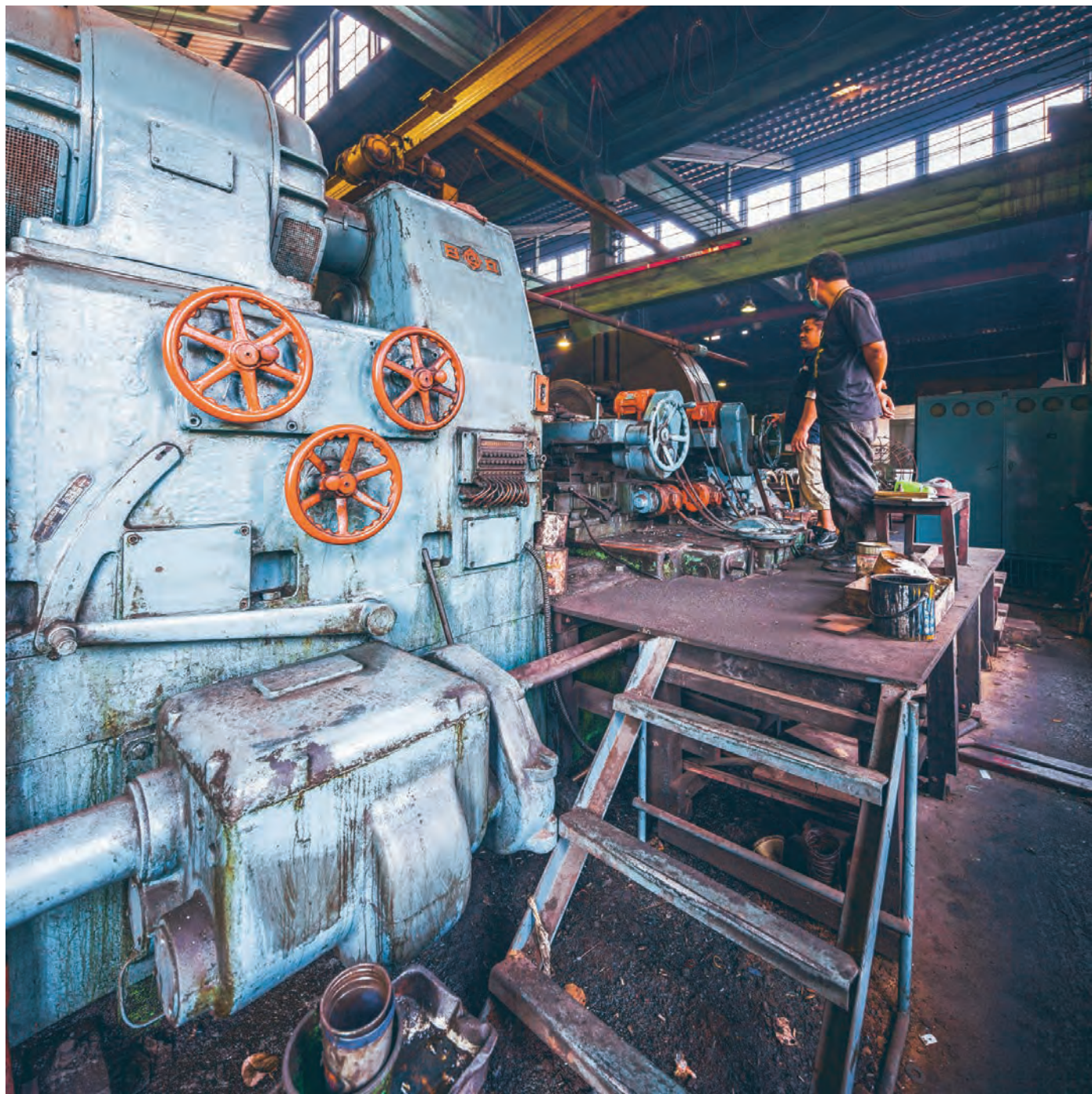
7

โรงกลิ้งล้อ

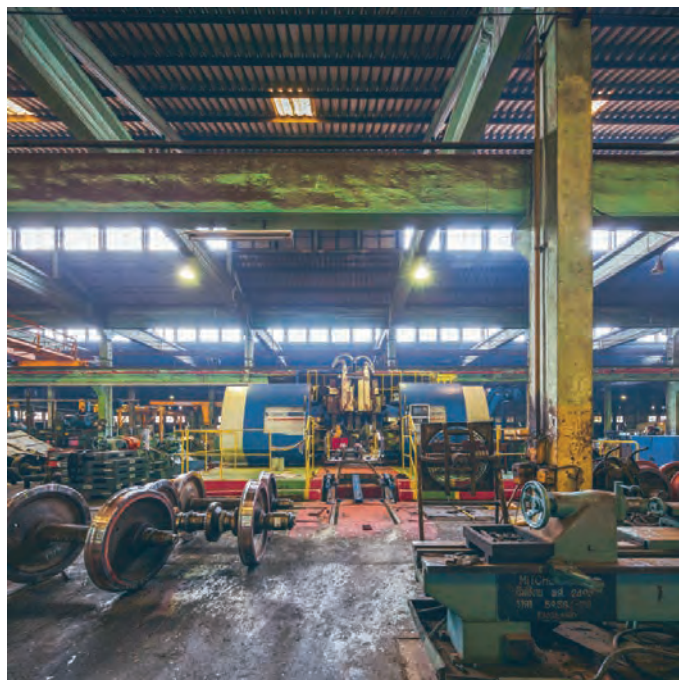
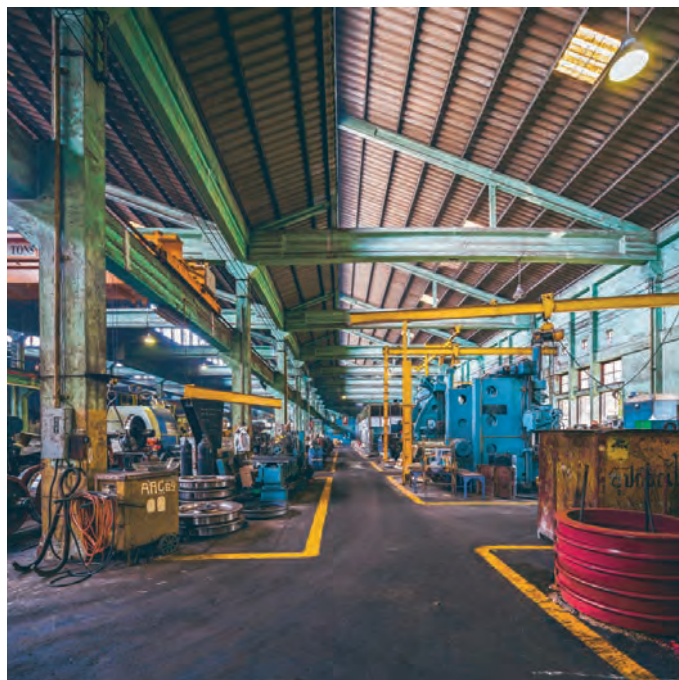
สร้างขึ้นในพุทธศักราช 2496 เพื่อใช้เป็นโรงกลิ้งล้อ ลักษณะเป็นอาคารชั้นเดียว โครงสร้างระบบเสาคานคอนกรีตเสริมเหล็กขนาดใหญ่ กว้าง 52 เมตร ยาว 77 เมตร และสูง 11.20 เมตร แบ่งพื้นที่ใช้งานออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนสำนักงานเล็กๆ ด้านหน้า และพื้นที่กลิ้งล้อขนาดใหญ่ ด้านบนมีปั้นจั่นเป็นคานเหล็กเคลื่อนที่ (Crane) สามารถยกรถล้อได้ 5 ตัน จุดเด่นของอาคารอยู่ที่ความประณีตของหลังคาพื้นเหล็ยโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็กสำเร็จรูป 4 ชุด ติดตั้งบนหัวเสา เอียงตัวเปิดรับแสงสว่างเข้าสู่อาคารทางด้านทิศเหนือ

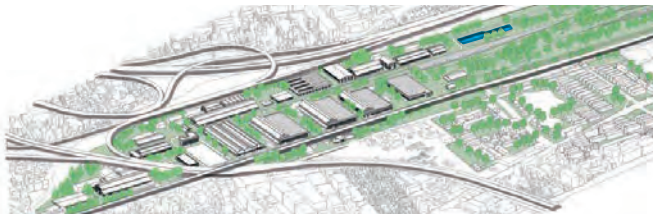












8

อาคารโรงเก็บไม้ 1 และ 2

สร้างขึ้นในพุทธศักราช 2499 เพื่อใช้เป็นโรงเก็บไม้สำหรับใช้ในโรงงานมักกะสัน ลักษณะเป็นอาคารชั้นเดียว โครงสร้างระบบเสาคานไม้ กว้าง 20 เมตร ยาว 60 เมตร โครงสร้างหลังคาเป็นโครงไม้ถัก (Truss) ตรงกลางเป็นหลังคาทรงจั่วยกสูงขึ้นเพื่อระบายอากาศ ด้านข้างทั้ง 2 เป็นลาดหลังคาจั่ว ทางเข้าเป็นประตูไม้บานคู่ขนาดใหญ่อยู่ที่ผนังไม้ตีตามแนวนอนด้านสกัด

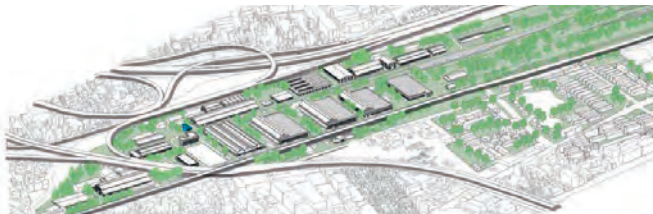












9

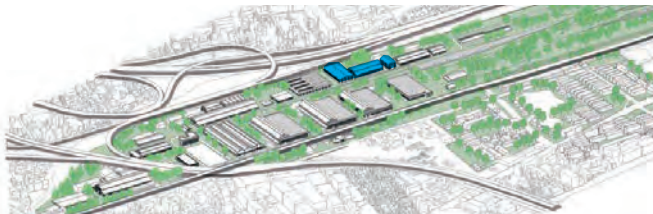
อาคารโรงกลึง ศูนย์ซ่อมรถจักร

สร้างขึ้นในพุทธศักราช 2483 เพื่อใช้เป็นอาคารโรงหล่อ (ทองเหลือง) ภายหลังจากสงครามมหาเอเชียบูรพาสิ้นสุดลง อาคารใช้เป็นโรงหม้อน้ำ ปัจจุบันใช้เป็นอาคารโรงกลึง ศูนย์ซ่อมรถจักร ลักษณะเป็นอาคารชั้นเดียว โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก กว้าง 10 เมตร ยาว 18.50 เมตร หลังคาทรงจั่ว โครงสร้างหลังคาเป็นโครงเหล็กถัก (Truss) จุดเด่นของอาคารอยู่ที่การเน้นทางเข้าทางด้านสกัดโดยทำเป็นกรอบสี่เหลี่ยม (Protruding Frame) ออกมาจากแนวผนังด้านสกัดเพื่อป้องกันแดดและฝน ผนังหน้าจั่วมีการเปิดช่องแสงเข้าสู่อาคารด้วยหน้าต่างขนาดใหญ่ และผนังด้านยาวมีการเปิดช่องหน้าต่างต่าง ๆ ช่องเสา









10

อาคารโรงหล่อและอาคารโรงกะสวน

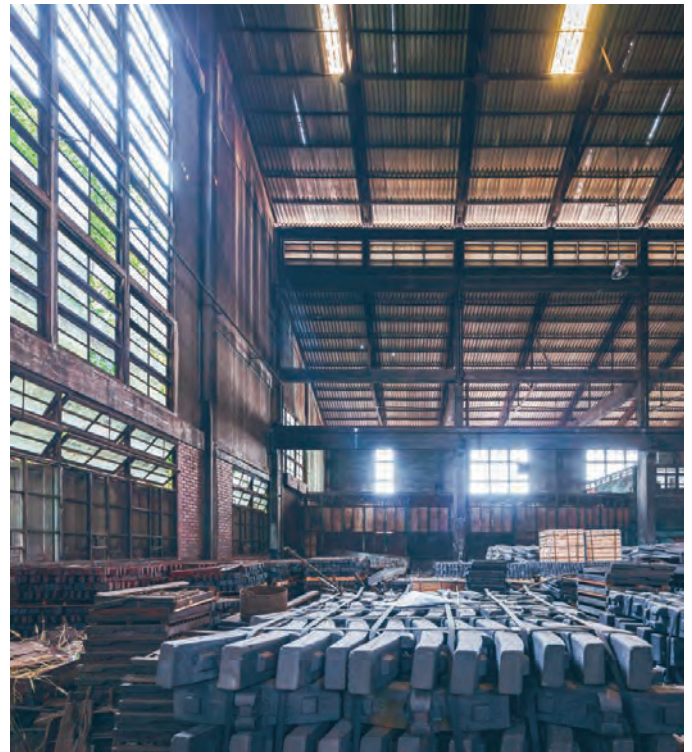
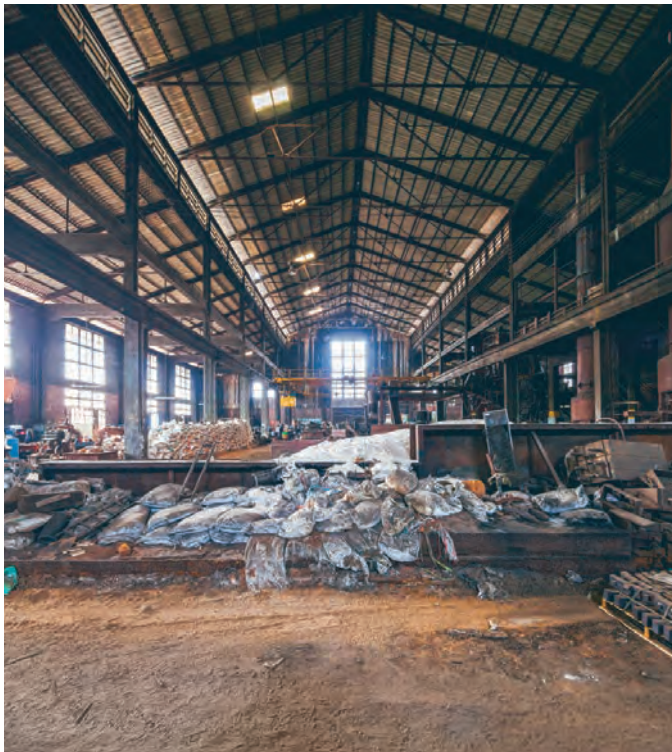
โรงหล่อตั้งขึ้นพร้อมกับโรงงานอื่น ๆ ภายในโรงงานมักกะสันเมื่อพุทธศักราช 2453 เมื่อแรกสร้างยังไม่มีโรงกะสวน โดยงานกะสวนให้โรงช่างไม้เป็นผู้ทำให้ และการหล่อหลอมคงมีเฉพาะงานหล่อทองเหลือง (Bronze) เท่านั้น สำหรับงานเหล็กหล่อได้ว่าจ้างบริษัท อู่กรุงเทพ จำกัด (The Bangkok Dock Company (1957) Limited) เป็นผู้ผลิตให้ ต่อมาในพุทธศักราช 2467 ได้เริ่มงานหล่อเหล็กหล่ออุปกรณ์รถจักรรถพ่วงเอง มีปริมาณการผลิตเหล็กหล่อประมาณเดือนละ 10 - 12 เมตริกตัน และงานทองเหลืองประมาณเดือนละ 2 เมตริกตัน ต่อมาในพุทธศักราช 2481 งานผลิตแท่งห้ามล้อมีปริมาณสูงขึ้นถึงเดือนละประมาณ 2,000 แท่ง งานผลิตเป็นไปในรูปงานเหมาทั้งงานเหล็กหล่อและหล่อทองเหลือง ในพุทธศักราช 2484 - 2488 เป็นระยะระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 โรงงานมักกะสันถูกทหารต่างชาติยึดครองและโรงหล่อได้ถูกระเบิดจากภัยของสงคราม เตาหลอมเหล็ก เตาหลอมทองเหลือง และอุปกรณ์ต่าง ๆ ถูกระเบิดเสียหายทั้งหมด ภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 โรงหล่ออยู่ในระยะการขาดแคลนอุปกรณ์ต่าง ๆ ในการทำงาน จำเป็นต้องช่วยตนเองทุกวิถีทาง จึงได้จัดสร้างเตาหลอมเหล็ก Cupola ขนาด 3 ตันต่อชั่วโมง และสร้างเตาหลอมทองเหลืองเป็นเตาหลุมขึ้นใช้งาน

ต่อมาในพุทธศักราช 2496 การรถไฟฯ ได้จัดสร้างโรงหล่อขึ้นใหม่ ณ บริเวณที่อยู่ในปัจจุบัน และรับงานกะสวนมาอยู่กับโรงหล่อให้เป็นหน่วยงานเดียวกัน หลังจากนั้นในพุทธศักราช 2524 มีการสร้างอาคารโรงหล่อ 2 เพิ่มอีกหนึ่งโรง





อาคารโรงหล่อ 1 เป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็กชั้นเดียว ผนังเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า กว้าง 35 เมตร ยาว 63 เมตร หลังคาตรงกลางเป็นแบบจั่ว ยกสูงขึ้นเล็กน้อยโดยมีช่องลมเกล็ดกระเจียวตลอดแนวอาคารเพื่อระบายอากาศ โครงสร้างหลังคาเหล็กถัก (Truss) พาดช่วงกว้าง หลังคาริมสองข้างเป็นทรงเพิง มีการใช้หน้าต่างขนาดใหญ่ที่ผนังด้านสกัดเพื่อให้แสงเข้ามาภายในอาคาร หลังจากนั้นได้มีการต่อเติมอาคารโรงหล่อ 1 เพื่อใช้เป็นที่ทำการและห้องแต่งตัวของผู้ปฏิบัติงาน มีขนาดกว้าง 6 เมตร ยาว 35 เมตร







อาคารโรงหล่อ 2 เป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็กชั้นเดียว ผนังเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า กว้าง 30 เมตร ยาว 60 เมตร หลังคาแบบจั่ว โครงสร้างหลังคาเหล็กถัก (Truss) พาดช่วงกว้าง เหนือหลังคาจั่วมีหลังคาจั่วเล็กยกสูงขึ้นเล็กน้อย โดยมีช่องลมเกล็ดกระจายาวตลอดแนวอาคารเพื่อระบายอากาศ จุดเด่นของอาคารอยู่ที่ผนังด้านสกัดที่มีการเน้นด้วยชุดเสาแนวตั้งยาวตลอดจากฐานอาคารไปถึงยอดผนัง โดยระหว่างเสามีการเจาะช่องแสงเข้าสู่อาคารสลับกับผนังทึบและประตูทางเข้าเกิดเป็นจังหวะที่น่าสนใจ มีเอกลักษณ์ไม่เหมือนกับอาคารหลังอื่น ๆ





อาคารโรงกระสวน* ออกแบบโดยสถาปนิก นายนิจ หิญาชีระนันท์ เป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็ก 2 ชั้น หลังคาทรงจั่ว ผนังเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้ากว้าง 15 เมตร ยาว 25 เมตร ชั้นล่างเป็นที่ปฏิบัติงานของช่างกระสวน ชั้นบนเป็นที่เก็บกระสวน จุดเด่นของอาคารอยู่ที่ผนังด้านสกัดที่มีการเน้นมิติด้วยการฉลุลูกตาเข้า-ออก ทำให้เกิดเส้นนอนและเส้นตั้งต่อเนื่องจากช่องเปิดอาคารที่เป็นชุดประตู - หน้าต่าง ปัจจุบันอาคารโรงกระสวนไม่มีการใช้งาน

[*ในอดีตใช้ว่าโรงกระสวน ต่อมาราชบัณฑิตยสถาน ปี 2554 กระสวน หมายความว่า แบบตัวอย่างสำหรับสร้างหรือทำของจริง เช่น กระสวนเรือน กระสวนเสื้อ]





ระฆังรถไฟ

เป็นหนึ่งในผลผลิตจากโรงหล่อและโรงกระสวน ซึ่งได้รับการยอมรับว่าเป็นแหล่งที่ผลิตระฆังได้ดีที่สุด โดยระฆังรถไฟมีที่มาน่าสนใจ ดังนี้

1. ระฆังรถไฟมีกรรมวิธีผลิตและส่วนผสมที่ถูกต้องตามหลักวิชาโลหะศาสตร์ทุกประการ
2. มีการผลิตที่ Bell Foundry ของการรถไฟฯ เท่านั้น ซึ่งเป็น Bell Foundry ที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทย
3. มีการผลิตต่อเนื่องกันมายาวนานหลายชั่วอายุคนแล้ว
4. หัวหน้าผู้ควบคุม Bell Foundry เป็นพนักงานระดับ 8
5. มีแขวนโซ่อยู่หน้าสถานีรถไฟทั่วประเทศตลอดเวลาไม่ต่ำกว่า 100 ปี

ระฆังรถไฟยังมีความสำคัญสำหรับผู้ให้บริการรถไฟมาก เพราะไว้ตีเพื่อเตือนผู้โดยสาร ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยให้ความสำคัญถึงกับนำไปประมวลไว้ใน ขดร. (ข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ) ฉบับปี พ.ศ. 2553 หน้า 155 ข้อ 195 ความว่า

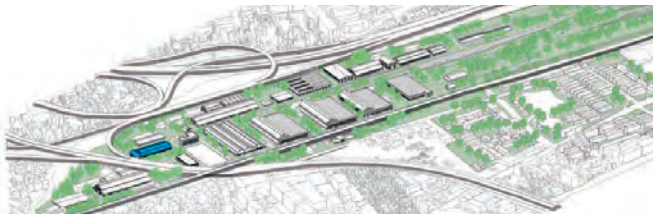
1. สถานีต้นทางหรือสถานีใด ซึ่งมีกำหนดเวลาในขบวนรถโดยสาร ขบวนหนึ่งขบวนใดหยุดตั้งแต่ 10 นาทีขึ้นไป สถานีนั้นต้องมีระฆังสำหรับตีเพื่อเตือนผู้โดยสาร

2. เมื่อขบวนรถโดยสารหยุดที่สถานีซึ่งมีระฆังตั้งแต่ 4 นาทีขึ้นไป ก่อนหน้าขบวนรถจะออก 3 นาที นายสถานีต้องจัดให้ตีระฆังเตือน 2 ที ครั้งหนึ่ง และก่อนหน้าขบวนรถจะออก 1 นาที ก็ให้ตีระฆัง 3 ที อีกครั้งหนึ่ง

3. เมื่อขบวนรถโดยสารหยุดที่สถานีซึ่งมีระฆังโดยหยุดน้อยกว่า 4 นาที ก่อนหน้าขบวนรถจะออก 1 นาที นายสถานีต้องจัดให้ตีระฆัง 3 ที ครั้งเดียว

ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบตาม ขดร. ข้อนี้ ต้องปฏิบัติโดยเคร่งครัด เช่นเดียวกับ ขดร. ข้ออื่นๆ ถ้ามีการฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตาม จะโดยเจตนาหรือไม่เจตนาก็ตาม ถือว่าเป็นการละเว้นปฏิบัติหน้าที่โดยชอบ มีโทษหนักเบาตามความผิดที่ปรากฏ





11

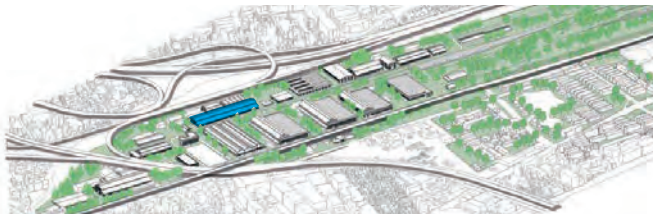
อาคารโรงเหล็ก

สร้างขึ้นในพุทธศักราช 2498 ทำหน้าที่ผลิตเหล็กเสียบแท่งห้ามล้อ แหนบรับน้ำหนักเหล็กก้านยันขานปะทะ หูแขวนแท่งห้ามล้อ และผลิตอุปกรณ์เครื่องมือบางอย่างหรือเครื่องมือพิเศษที่ใช้งานเฉพาะสำหรับการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน ลักษณะเป็นอาคารชั้นเดียว โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ อาคารหลัก กว้าง 28 เมตร ยาว 62 เมตร และสูง 13 เมตร หลังคาทรงจั่ว โครงสร้างหลังคาเป็นโครงเหล็กถัก (Truss) บริเวณคอสองระหว่างหลังคาทรงจั่วและหลังคาทรงเพิงริมสองข้างติดตั้งบานเกล็ดกระจกฝ้าติดตาย ผนังด้านสกัดทั้ง 2 ด้าน มีการเปิดช่องแสงเข้าสู่อาคารด้วยหน้าต่างขนาดใหญ่ และผนังด้านยาว มีการเปิดช่องหน้าต่างทุก ๆ ช่องเสา ส่วนอาคารรองด้านข้าง กว้าง 8 เมตร ยาว 56 เมตร และสูง 4 เมตร หลังคาตัดโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก ผนังด้านยาวมีการเปิดช่องหน้าต่างทุก ๆ ช่องเสาเช่นเดียวกับอาคารหลัก









12

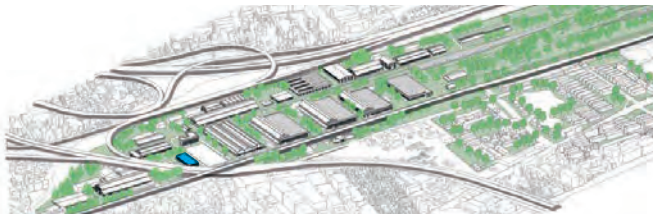
อาคารโรงกลึงและโรงเบ็ดเตล็ด

อาคารโรงกลึงสร้างขึ้นในพุทธศักราช 2481 สำหรับกลึงและผลิตอะไหล่อุปกรณ์ต่างๆ เพื่อสนับสนุนงานซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน ลักษณะเป็นอาคารชั้นเดียว โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็กผสมไม้ กว้าง 35.20 เมตร ยาว 80 เมตร และสูง 13.89 เมตร บริเวณพื้นจนถึงเสาและคานด้านล่างทำด้วยคอนกรีตเสริมเหล็ก เหนือขึ้นไปเป็นเสาไม้อรองรับโครงสร้างหลังคาเป็นโครงไม้ถัก (Truss) หลังคาอาคารทรงจั่วมุงด้วยสังกะสี บริเวณคอสองระหว่างหลังคาทรงจั่วและหลังคาทรงเพิง ริมสองข้างติดตั้งบานเกล็ดกระจกฝ้าติดตาย ส่วนกลางของอาคาร กว้าง 17.20 เมตร มีการวางรางไปตามความยาวอาคาร 1 ราง ผนังด้านสกัดทั้ง 2 ด้านเปิดเป็นประตูทางเข้าที่บริเวณเหนือประตูมีการเปิดช่องแสงขนาดใหญ่ 3 บาน เพื่อนำแสงเข้ามาภายในอาคาร ส่วนผนังด้านยาวมีการเปิดช่องหน้าต่างต่างๆ ช่องเสา ต่อมาในพุทธศักราช 2495 ได้สร้างอาคารโรงเบ็ดเตล็ดเชื่อมต่อกับอาคารโรงกลึงทางด้านตะวันออก โดยมีขนาดและรูปแบบสถาปัตยกรรมเดียวกันกับอาคารโรงกลึง ทำหน้าที่ซ่อมบำรุงอะไหล่และอุปกรณ์รถจักรและล้อเลื่อน









13

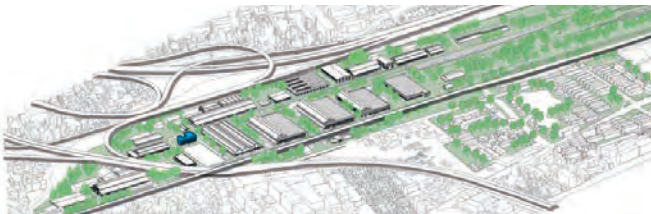
อาคารสำนักงานจัดหาวัสดุซ่อมบำรุง

สร้างขึ้นในพุทธศักราช 2498 ออกแบบโดยสถาปนิก นายนิจ หิณชีระนันท์ เป็นอาคารทรงกล่องโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็กสูง 2 ชั้น หลังคาทรงตัดโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็กชายคายื่น 1.40 เมตร โดยรอบ มีการเตรียมโครงสร้างไว้สำหรับการต่อเติมเป็น 3 ชั้นในอนาคต ผังพื้นเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า กว้าง 25 เมตร ยาว 55 เมตร และสูง 8.50 เมตร พื้นที่ใช้สอยชั้นล่างและชั้นบนเหมือนกัน ประกอบด้วยบันได ห้องน้ำ และพื้นที่โล่งขนาดใหญ่กลางอาคาร สำหรับเป็นคลังพัสดุโรงงานเพื่อจ่ายแจกอะไหล่และอุปกรณ์ต่าง ๆ ไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จุดเด่นของอาคารอยู่ที่ผนังทุกด้านที่มีการเน้นมิติด้วยการฉลุลูกฉนวนเข้า-ออก ทำให้เกิดเส้นนอนและเส้นตั้งต่อเนื่องจากช่องเปิดอาคาร







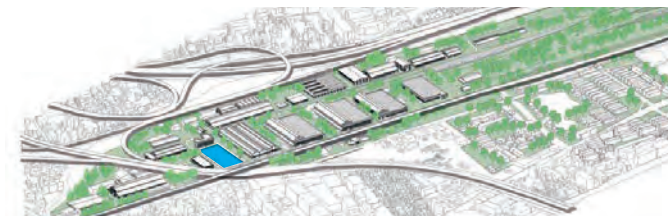


14

ตึกอำนวยการ

สร้างขึ้นเพื่อทดแทนอาคารอำนวยการหลังเก่าที่สร้างขึ้นในพุทธศักราช 2498 ซึ่งต่อมาภายหลังถูกรื้อลงเพื่อใช้พื้นที่สำหรับการก่อสร้างทางด่วน อาคารหลังนี้เป็นสถานที่ทำงานของคณะผู้บริหาร ประกอบด้วยรองวิศวกรใหญ่ด้านโรงงาน วิศวกรอำนวยการ 5 ด้าน คือ ด้านศูนย์ซ่อมรถจักร ด้านศูนย์ซ่อมดีเซลราง ด้านรถโดยสาร ด้านแผนงานและการผลิต และ ด้านศูนย์คลังพัสดุ รวมทั้งกองบริหารงานทั่วไป ด้านโรงงาน ลักษณะเป็นอาคาร 3 ชั้น โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก ผังอาคารเป็นรูปตัวแอล (L) มีทางเข้าที่ปลายแขนตัวแอลด้านยาว รูปแบบสถาปัตยกรรมเขตร้อน (Tropical Architecture) มีการทำแผงกันแดดคอนกรีตเสริมเหล็กบริเวณช่องเปิดอาคาร ดูจากภายนอกอาคารปรากฏเป็นอาคารหลังคาตัด แต่หลังคาจริงเป็นหลังคาทรงเพิงที่ซ่อนอยู่ด้านหลังแผ่นปิดหลังคา (Parapet)





15

โรงเก็บรักษารถไฟประวัติศาสตร์

ตั้งอยู่ที่ทิศตะวันตกของอาคารโรงรถจักร 1 (โรงซ่อมรถจักรดีเซลไฮดรอลิก) ดำเนินการสร้างขึ้นเมื่อ 1 มีนาคม - 9 สิงหาคม พุทธศักราช 2562 โดยบริษัท กรุงเทพ ดีไซน์ คอนสตรัคชั่น จำกัด ระยะเวลาดำเนินการ 150 วัน ค่าก่อสร้าง 24,300,000 บาท เพื่อใช้เป็นพื้นที่แสดงรถไฟพระที่นั่ง และรถจักรบริเวณภายในโรงงานมักกะสัน โครงสร้างเสาและหลังคาเป็นคานเหล็ก มุงหลังคาด้วยผ้าใบดุนลอน พร้อมวางระบายน้ำฝน ติดตั้งระบบไฟฟ้าแสงสว่าง งานพื้นทำซาลาซาลาโครงสร้างเหล็กปูพื้นด้วยไม้อัดซีเมนต์ วีว้า บอร์ด พร้อมปูพรม งานภูมิทัศน์ปลูกหมากแดงไทรเกาหลี สูงประมาณ 3 เมตร รอบพื้นที่โรงเก็บรักษารถไฟประวัติศาสตร์ มีขนาดกว้างประมาณ 38 เมตร ยาวประมาณ 54 เมตร ภายในโรงเก็บรักษารถไฟประวัติศาสตร์มี 5 ราง ปัจจุบันเป็นสถานที่เก็บรักษารถจักรไอน้ำจำนวน 5 คัน ได้แก่ หมายเลข 54, 61, 336, 165 และ 278 รถจักรดีเซลไฟฟ้า DAVENPORT จำนวน 2 คัน ได้แก่ หมายเลข 518 และ 537





รถจักรไอน้ำ

กรมรถไฟหลวงนำรถจักรไอน้ำมาใช้เป็นครั้งแรกในพุทธศักราช 2436 จำนวน 2 คัน เพื่อใช้ในการก่อสร้างทางรถไฟสายแรกระหว่างกรุงเทพฯ - นครราชสีมา จนถึงวันที่ 26 มีนาคม พุทธศักราช 2439 ซึ่งเป็นวันเปิดการเดินรถไฟหลวงครั้งแรก จึงได้มีรถจักรเพิ่มจำนวนขึ้นอีก 6 คัน รวมเป็น 8 คัน รถจักรรุ่นแรกที่นำมาใช้ในการก่อสร้างและสับเปลี่ยนเมื่อพุทธศักราช 2436 คือ รถจักรหมายเลข 7 และ 8 ส่วนรถจักร รุ่นที่ 2 จำนวน 6 คัน นำออกใช้การระหว่างพุทธศักราช 2438 - 2439 คือ รถจักรหมายเลข 1-6

หมายเลข 1-2 เป็นรถจักรถังน้ำพร้อมมีรถลำเลียง

หมายเลข 3-4 เป็นรถจักรถังน้ำ (Tank Locomotive)

โดยทั้ง 4 คันนี้ใช้ลากจูงขบวนรถเบาและทำการสับเปลี่ยน

หมายเลข 5-6 เป็นรถจักรชนิดรถกำลังและรถลำเลียง ใช้ลากจูงขบวนรถสินค้า

ในพุทธศักราช 2440 ได้จัดหารถจักรเพิ่มขึ้นอีก 2 คัน สำหรับใช้ในการก่อสร้างและสับเปลี่ยนคือ รถจักรหมายเลข 9-10 เป็นรถจักรแบบถังน้ำ และหลังจากนั้นมา กรมรถไฟก็ได้ทยอยจัดหามาใช้การเพิ่มเติมขึ้นเป็นลำดับ รถจักรไอน้ำที่มีใช้การตั้งแต่เริ่มแรกจนถึงพุทธศักราช 2464 ซึ่งเป็นปีที่เปลี่ยนแปลงขนาดรางทั่วประเทศเป็นขนาด 1 เมตร

หลังจากพุทธศักราช 2464 เป็นต้นมา กรมรถไฟหลวงได้จัดหาแต่รถจักรสำหรับทาง 1 เมตร ทั้งสิ้นมาใช้ในการ ส่วนรถจักรสำหรับขนาดทางมาตรฐานเดิมที่มีอยู่ หากยังมีอายุการใช้งานไม่นานนัก ก็ดัดแปลงขนาด ส่วนคันใดที่มีอายุการใช้งานนาน ไม่คุ้มที่จะดัดแปลง ก็ปลดระวางเลิกใช้การไป

เนื่องจากรถจักรไอน้ำต้องใช้พื้นที่เป็นเชื้อเพลิงเป็นหลัก ความสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงซึ่งจะต้องนำมาจากทรัพยากรป่าไม้ นับวันจะเกิดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติมากยิ่งขึ้น การรถไฟฯ ตระหนักถึงปัญหาการขาดแคลนเชื้อเพลิงซึ่งจะเกิดขึ้นอย่างแน่นอนในวันข้างหน้า จึงได้กำหนดแผนการเลิกใช้รถจักรไอน้ำ โดยนำรถจักรดีเซลมาใช้แทน รถจักรไอน้ำจึงคงเหลือไว้เป็นอนุสรณ์ให้นุชนรุ่นหลังได้เห็นในพิพิธภัณฑ์ และเป็นที่ยอมรับกันว่ารถจักรไอน้ำ คือสัญลักษณ์ของกิจการรถไฟตลอดไป





รถจักรดีเซลไฟฟ้า

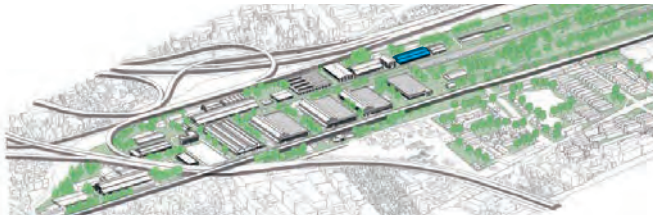
เมื่อวิวัฒนาการของรถจักรไอน้ำไม่สามารถเพิ่มประสิทธิภาพทางด้านกำลังงานให้สูงขึ้นไปอีกได้แล้ว ประกอบกับการค้นคว้าเครื่องกำเนิดพลังงานกลขึ้นใหม่ เรียกว่าเครื่องยนต์ดีเซล และมีผู้ทดลองนำเครื่องยนต์ชนิดนี้มาใช้ในรถจักร จึงเกิดการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ขึ้นในวงการรถไฟทั่วโลก โดยเลิกใช้รถจักรไอน้ำและหันมาใช้รถจักรดีเซลแทน ด้วยเหตุผลที่ว่ารถจักรดีเซลนั้นสามารถให้กำลังลากจูงสูงและมีความเร็วสูงขึ้น ขณะที่สิ้นเปลืองเชื้อเพลิงน้อยกว่ารถจักรไอน้ำ

ประเทศไทยเป็นประเทศแรกในทวีปเอเชียที่ให้ความสนใจในการใช้รถจักรดีเซล ทั้งนี้ด้วยพระดำริเริ่มของพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ผู้บัญชาการกรมรถไฟ ในขณะนั้น เพื่อเป็นอนุสรณ์ถวายแด่พระองค์ท่าน บรรดารถจักรดีเซลไฟฟ้าที่มีอยู่ทุกคันจึงได้รับการขนานนามว่า “บุรฉัตร” พร้อมทั้งติดแผ่นวงกลมจารึกพระนาม “บุรฉัตร” ประกอบเครื่องหมายประจำพระองค์ไว้ทุกคัน

ในพุทธศักราช 2464 กรมรถไฟหลวงได้ออกสอบราคาารถจักรดีเซล ขนาดกำลัง 1,000 แรงม้า ไปยังบริษัทผู้ผลิตในยุโรป แต่ยังมีได้ตกลงซื้อ จนกระทั่งในพุทธศักราช 2471 จึงได้สั่งซื้อรถจักรดีเซล ขนาดกำลัง 180 แรงม้า จำนวน 2 คัน มาใช้การเป็นรุ่นแรกในประเทศไทยและเป็นรายแรกในทวีปเอเชีย

รถจักรรุ่นนี้สร้างโดย บริษัท สวิส โลโคโมทีฟ แอนด์ แมชีนเวอร์ค แห่งประเทศสวิตเซอร์แลนด์ กรมรถไฟนำมาใช้เป็นรถจักรสับเปลี่ยนและลากจูงขบวนรถท้องถิ่นรอบบริเวณกรุงเทพฯ และใช้งานได้ดีประหยัดค่าใช้จ่าย กรมรถไฟจึงจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า มาใช้ในกิจการรถไฟทุกลักษณะของการใช้งานนับแต่บัดนั้นสืบมา



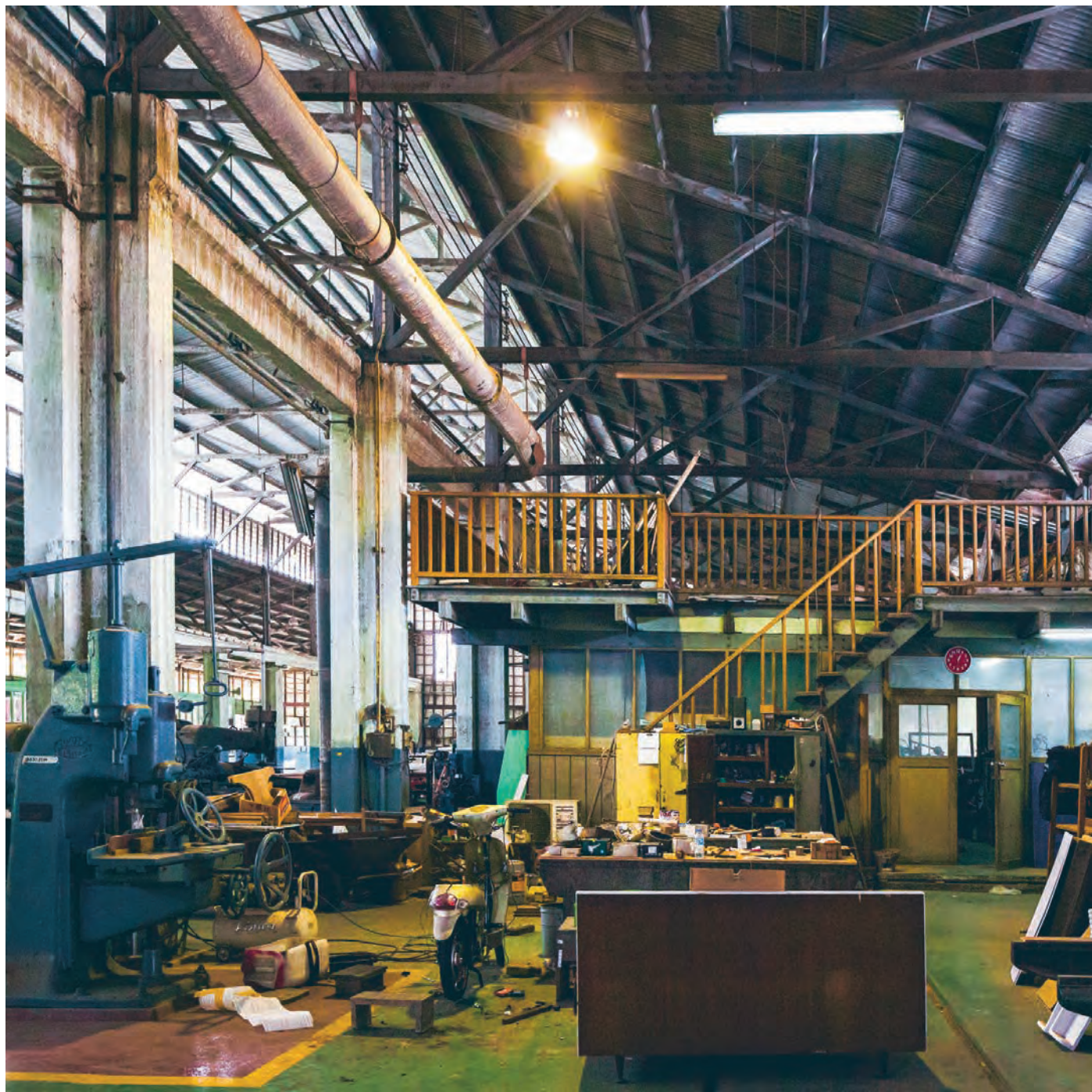


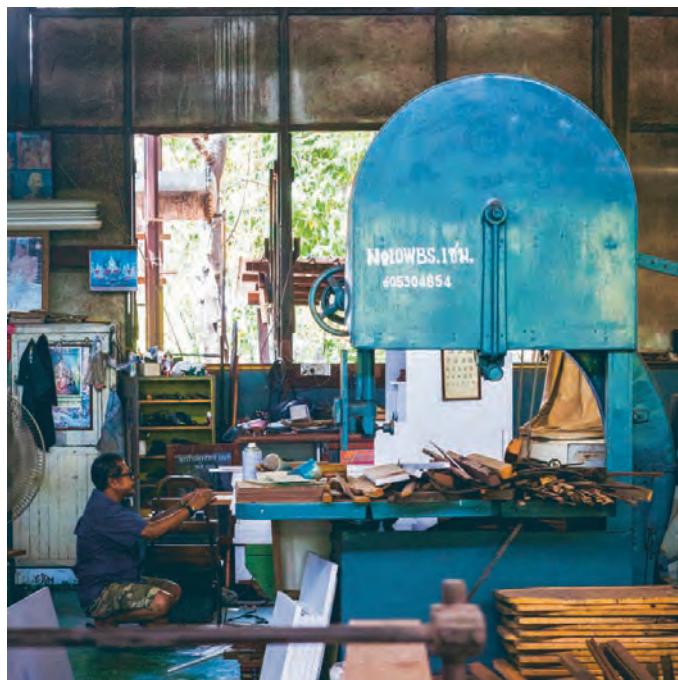
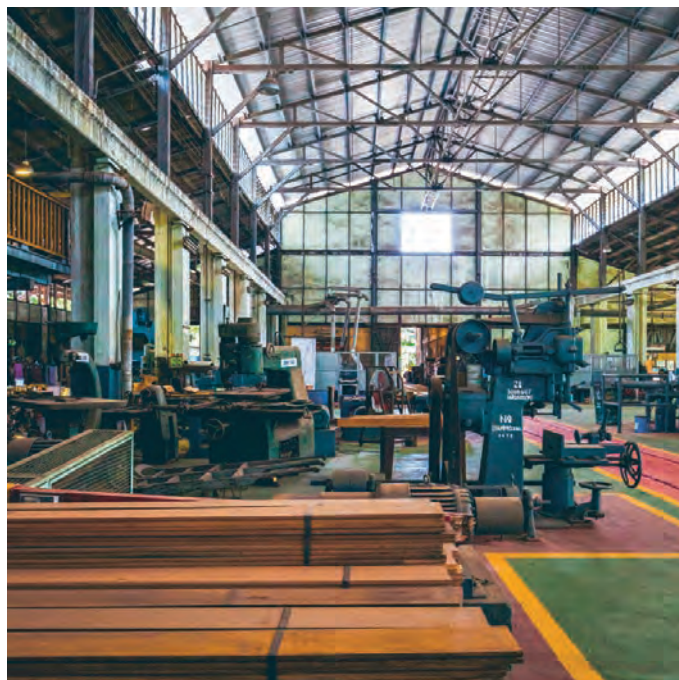
16

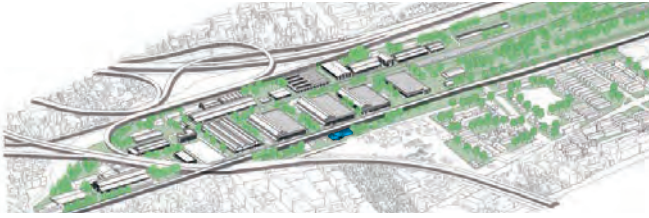
อาคารโรงซ่อมอุปกรณ์ส่วนบนรถโดยสาร

สร้างขึ้นในพุทธศักราช 2496 เพื่อใช้เป็นโรงช่างไม้ และโรงเลื่อย ปัจจุบันเป็นโรงซ่อมอุปกรณ์ส่วนบนรถโดยสาร เช่น แก้วอี้ เบาะนอน ประตู หน้าหน้าต่าง และวัสดุอุปกรณ์ที่เป็นประเภทไม้ของรถโดยสาร ลักษณะเป็นอาคารชั้นเดียว โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็กผสมไม้ กว้าง 35 เมตร ยาว 84 เมตร บริเวณพื้นจนถึงเสาและคานด้านล่างทำด้วยคอนกรีตเสริมเหล็ก เหนือขึ้นไปเป็นเสาไม้รองรับโครงสร้างหลังคาเป็นโครงไม้ถัก (Truss) หลังคาอาคารทรงจั่ว มุงด้วยสังกะสี บริเวณคอสองระหว่างหลังคาทรงจั่วและหลังคาทรงเพิงริมสองข้างติดตั้งบานเกล็ดกระจะฝ้าติดตาย ส่วนกลางของอาคารมีการวางรางไปตามความยาวอาคาร 1 ราง จุดเด่นของอาคารอยู่ที่ผนังทุกด้านเป็นผนังไม้ตีบนโครงสร้างสี่เหลี่ยมจัตุรัส ผนังด้านสกัดเปิดเป็นประตูทางเข้า ที่บริเวณเหนือประตูมีการเปิดช่องแสง ขนาดใหญ่ 3 บาน เพื่อนำแสงเข้ามาภายในอาคาร ส่วนผนังด้านยาวมีการเปิดช่องหน้าต่างทุก ๆ ช่องเสา รูปแบบสถาปัตยกรรมคล้ายกับอาคารโรงกลึงและโรงเบ็ดเตล็ดที่สร้างขึ้นก่อนหน้านี้









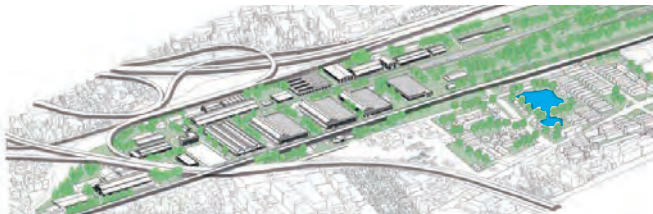
17

สถานีรถไฟมักกะฮ์

สร้างขึ้นในพุทธศักราช 2450 ซึ่งเป็นปีที่กรมรถไฟเปิดการเดินทางถึงแปดริ้วเมื่อวันที่ 24 มกราคม ตรงกับรัตนโกสินทร์ศก 126 อาคารสถานีรถไฟมักกะฮ์นั้นเมื่อแรกสร้างนั้นเป็นอาคารไม้ชั้นเดียวขนาดเล็ก ต่อมา การรถไฟฯ มีแนวคิดที่จะลดจำนวนรถไฟที่เข้าออกสถานีกรุงเทพ จึงได้รื้ออาคารสถานีเดิมลงแล้วสร้างเป็นอาคารสถานีคอนกรีตเสริมเหล็ก ที่มีความสง่างามสมกับการเป็นต้นทางและปลายทางรถไฟสายตะวันออก โดยอาคารสถานีรถไฟหลังใหม่นี้เปิดใช้งานเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม พุทธศักราช 2496 ต่อมาในพุทธศักราช 2498 การรถไฟฯ ได้ยกเลิกการตัดระยะรถไฟสายตะวันออกไว้ที่สถานีรถไฟมักกะฮ์ และให้กลับไปใช้ต้นทางปลายทางที่สถานีรถไฟกรุงเทพตามเดิม เนื่องจากทำให้ผู้โดยสารได้รับความไม่สะดวกสบายในการเข้ามาเรียน ค่าขาย และทำงาน เพราะในเวลานั้นมีแต่รถเมลล์นายเล็คเพียงสายเดียวที่วิ่งเข้ามารับส่งผู้โดยสารถึงสถานีรถไฟมักกะฮ์ ไม่ได้มีรถเมลล์หลากหลายเหมือนที่สถานีรถไฟกรุงเทพ

ลักษณะทางสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีรถไฟมักกะฮ์เป็นแบบสมัยใหม่ ไม่เน้นการตกแต่ง มีความเรียบง่าย ใช้เหล็ก กระฉก และคอนกรีตเสริมเหล็กเป็นวัสดุหลัก เป็นอาคารชั้นเดียวหลังคาแผ่ดวงขนานไปกับทางรถไฟประกอบด้วยส่วนสถานีและส่วนชานชาลา ฝั่งพื้นส่วนสถานีเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า กว้าง 13.50 เมตร ยาว 47 เมตร ห้องต่าง ๆ เรียงต่อกันเป็นแถว หลังคาส่วนสถานีเป็นหลังคาปั้นหย่า หลังคาโรงพักคอยยกขึ้นไปเป็นหลังคาปั้นหย่าอีกชั้นหนึ่งเพื่อเป็นช่องแสงและระบายอากาศ ส่วนชานชาลาเป็นหลังคาคอนกรีตแบน





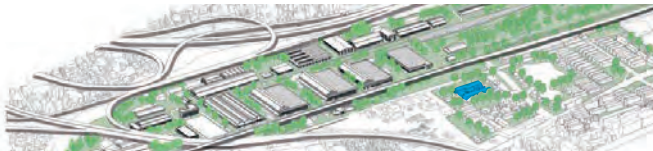
18

นิคมรถไฟมักกะสัน

ในสมัย พลเอกเจริญ รัตนกุล เสรีเริงฤทธิ์ ดำรงตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟฯ ท่านได้เริ่มวางแผนปลูกสร้างอาคารต่าง ๆ เพื่อให้เป็นที่พักอาศัยของพนักงานและคนงานในสังกัดโรงงานมักกะสัน รวมทั้งสวัสดิภาพของผู้ปฏิบัติงานให้มีความมั่นคงสมบูรณ์ทัดเทียมกับโรงงานของการรถไฟฯ ที่เจริญรุดหน้าไปแล้ว โดยใช้พื้นที่ทางด้านทิศใต้ของโรงงานมักกะสันจำนวน 20 ไร่เป็นที่ตั้งนิคมรถไฟมักกะสัน งานก่อสร้างอาคารพักอาศัยส่วนแรกสำเร็จลุล่วง เมื่อพุทธศักราช 2497 ต่อมาการรถไฟฯ ได้มีการปลูกสร้างเรือนแถวไม้เพิ่มเติมอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ยังสร้างตลาดสด โรงงานจักสาน และร้านสหกรณ์โรงงานเพื่ออำนวยความสะดวกและความอยู่ดีกินดีให้แก่ผู้อยู่อาศัย แต่ปัจจุบันทั้ง 3 แห่งได้เลิกสัมกิจการเพราะไม่เป็นที่นิยมและการบริหารงานของผู้รับผิดชอบผิดจุดมุ่งหมาย ต่อมาในพุทธศักราช 2509 มีการตัดถนนเพชรบุรีตัดใหม่ผ่านที่ของรถไฟและขอยานานาเหนือได้ขยายเข้ามาเชื่อมกับถนนเพชรบุรีตัดใหม่ เพื่อให้มาบรรจบกับถนนรถไฟที่ตัดผ่านนิคมรถไฟมักกะสันก่อนหน้านี้ ทำให้นิคมรถไฟมักกะสันถูกแบ่งออกเป็น 4 ส่วน และมีการรื้อย้ายและสร้างเรือนแถวไม้เพิ่มเติม

ลักษณะทางสถาปัตยกรรมที่เด่นชัดของอาคารพักอาศัย คือ เป็นเป็นอาคารไม้ 2 ชั้น ชั้นล่างโล่ง ยกพื้นสูง 2.05 - 2.10 เมตร โดยตั้งอยู่บนเสาคอนกรีต ชั้นบนแยกส่วนพักอาศัยออกจากห้องครัวโดยเชื่อมกันด้วยชานแล่น ฝาไม้ตอนล่างตีทับเกสิด ตอนบนตีแบบส่ายบัวหลังคาแบบปั้นหย่า หลังคาจั่ว หรือแบบผสมระหว่างจั่วกับปั้นหย่า (Clipped Gable) โดยมีความลาดประมาณ 30 องศา มุงด้วยกระเบื้องดินเผา มีช่องระบายลมเหนือหน้าต่างชั้น 2 ประตู และหน้าต่างเป็นบานไม้ ซึ่งการออกแบบจะคำนึงถึงประโยชน์ใช้สอยและความประหยัดเป็นหลัก ปัจจุบันอาคารเกือบทุกหลังมีการต่อเติมเพื่อรองรับการใช้งานที่เพิ่มมากขึ้น





19

โรงพยาบาลบุรฉัตรไชยากร

กรมรถไฟหลวงมีความประสงค์ที่จะดูแลรักษาพยาบาลบุคลากรขององค์กร จึงได้จัดสร้างตึกที่ทำการแพทย์ ตั้งอยู่ระหว่างสนามเทนนิสรถไฟกับตึกที่ทำการพัสดุ บริเวณย่านสถานีรถไฟกรุงเทพ ต่อมาในระหว่างสงครามมหาเอเชียบูรพา ตึกที่ทำการแพทย์ได้รับความเสียหายจากการทิ้งระเบิดหลายครั้ง ทำให้กรมรถไฟต้องเคลื่อนย้ายเครื่องเวชภัณฑ์ ไปไว้ที่มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์และโรงเรียนวัดสระเกศตั้งแต่พุทธศักราช 2487 ต่อมาในวันที่ 10 กรกฎาคม พุทธศักราช 2488 ตึกหลังนี้ถูกระเบิดทำลาย หลังจากนั้นกรมรถไฟหลวงต้องใช้ตึกที่ทำการพัสดุเป็นสำนักงานแพทย์ชั่วคราว

หลังจากนั้นในพุทธศักราช 2493 กรมรถไฟหลวงได้เริ่มสร้างโรงพยาบาลเป็นของตนเอง โดยใช้พื้นที่บริเวณฝั่งตรงข้ามกับโรงงานมักกะสันสำหรับการรักษาพยาบาลแก่ผู้ปฏิบัติงานรถไฟและครอบครัว ต่อมาโรงพยาบาลที่ก่อสร้างขึ้นก็แล้วเสร็จ ลักษณะเป็นอาคารยาว 2 ชั้น โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก รูปแบบทางสถาปัตยกรรมโมเดิร์น ไม่เน้นการตกแต่งมากนัก พื้นที่ใช้สอยชั้นล่างใช้เป็นที่ทำการของสำนักงานแพทย์ มีห้องตรวจโรค ห้องเอกซเรย์ ห้องปฎิบัติการ ห้องทันตแพทย์ และห้องผ่าตัด ส่วนพื้นที่ใช้สอยชั้นบนเป็นห้องคนไข้ มีทั้งห้องสามัญและห้องพิเศษ บรรจุได้ 40 เตียง นอกจากนี้ก็มีโรงครัว โรงรถ บ้านพักนายแพทย์ พยาบาล และคนงานอีกหลายหลัง โดยโรงพยาบาลเปิดรักษาอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 25 เมษายน พุทธศักราช 2495 โดยมีจอมพล ป. พิบูลสงคราม นายกรัฐมนตรีในขณะนั้น มาเป็นประธานในพิธีเปิด มีการดำเนินกิจการเช่นโรงพยาบาลรัฐแห่งอื่น ๆ มีแผนกอายุรกรรม ศัลยกรรม สูตินรี ทนตกรรม เภสัชกรรม และเอกซเรย์ไฟฟ้า

ตั้งแต่พุทธศักราช 2509 เป็นต้นมา โรงพยาบาลบุรฉัตรไชยากร หรือที่คนทั่วไปมักเรียกกันว่า “โรงพยาบาลรถไฟ” ได้เชิญแพทย์ผู้ทรงคุณวุฒิทางสาขาวิชาการในแขนงต่าง ๆ จากโรงพยาบาลใหญ่ ๆ มาเป็นแพทย์ที่ปรึกษาของโรงพยาบาล และโรงพยาบาลรถไฟได้ส่งผู้ป่วยไปรับการตรวจ และการรักษาอาการป่วยจากแพทย์ที่ปรึกษาในสาขาต่าง ๆ ซึ่งวิธีการนี้ทำให้โรงพยาบาลรถไฟสามารถตรวจรักษาโรคให้แก่ผู้ปฏิบัติงานรถไฟและครอบครัวได้กว้างขวางและประหยัด โดยไม่ต้องจัดหาแพทย์ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะโรคแต่ละสาขามาประจำ

กิจการของโรงพยาบาลรถไฟเจริญก้าวหน้าขึ้นเป็นลำดับ ทำให้ต้องมีการขยายสถานที่เพื่อรองรับจำนวนผู้ป่วยที่เพิ่มมากขึ้น ต่อมาพลเอกเจริญ รัตนกุล เสรีเรင့်ฤทธิ์ อดีตผู้ว่าการรถไฟฯ ได้จัดสร้างตึก “เสรีเรင့်ฤทธิ์” เป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็ก 2 ชั้น มอบให้แก่โรงพยาบาล การก่อสร้างแล้วเสร็จและประกอบพิธีเปิดโดยท่านผู้บัญชาการเมื่อวันที่ 24 ตุลาคม พุทธศักราช 2511 หลังจากนั้นการรถไฟฯ ได้สร้างอาคารคอนกรีตเสริมเหล็ก 3 ชั้น เมื่อปลายพุทธศักราช 2512 ทำให้โรงพยาบาลมีอาคารที่ทำการ 3 หลัง สามารถรองรับผู้ป่วยเข้าพักรักษาได้ประมาณ 130 เตียง พร้อมกับได้เพิ่มส่วนงานและอัตรากำลังให้มีแพทย์ ทันตแพทย์ พยาบาล ตลอดจนผู้ปฏิบัติงานอื่น ๆ ให้เพียงพอกับปริมาณงานที่เพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ยังมีการสร้างอาคารประกอบต่าง ๆ เพิ่มเติม รวมทั้งบ้านพักไม้และเรือนแถวไม้ของพนักงานโรงพยาบาลรถไฟที่มีรูปแบบทางสถาปัตยกรรมเหมือนกับนิคมรถไฟมักกะสัน

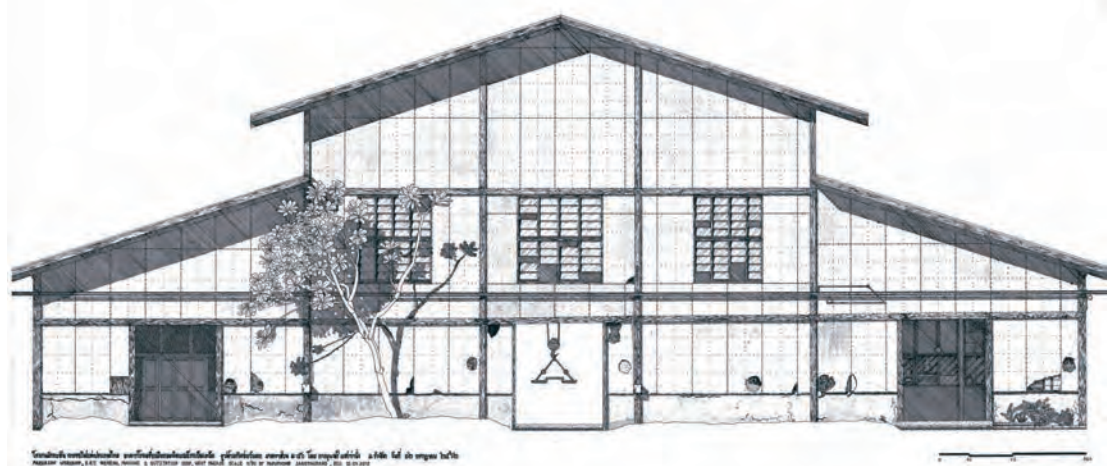
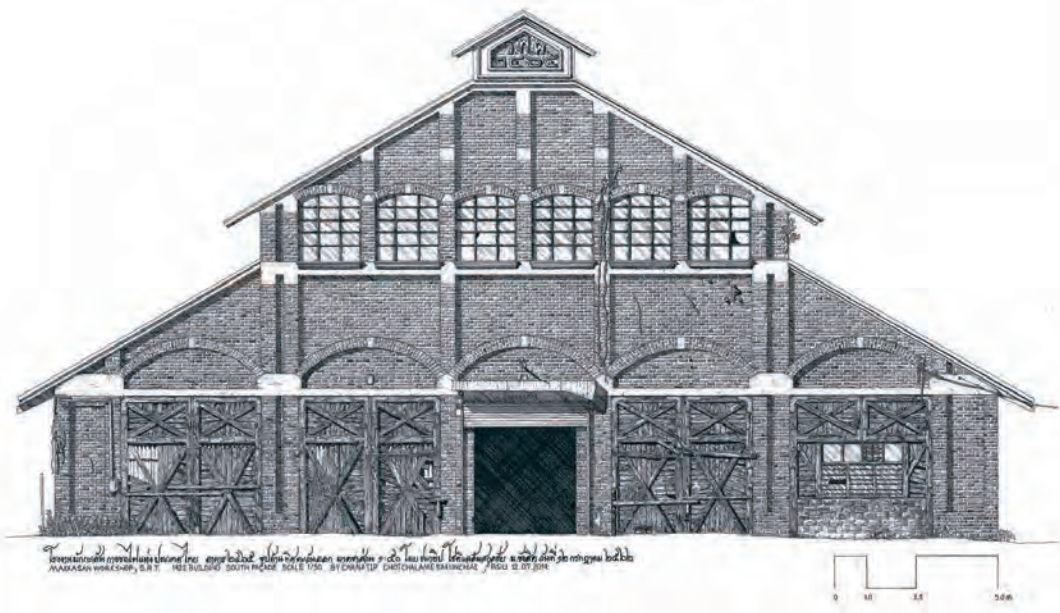


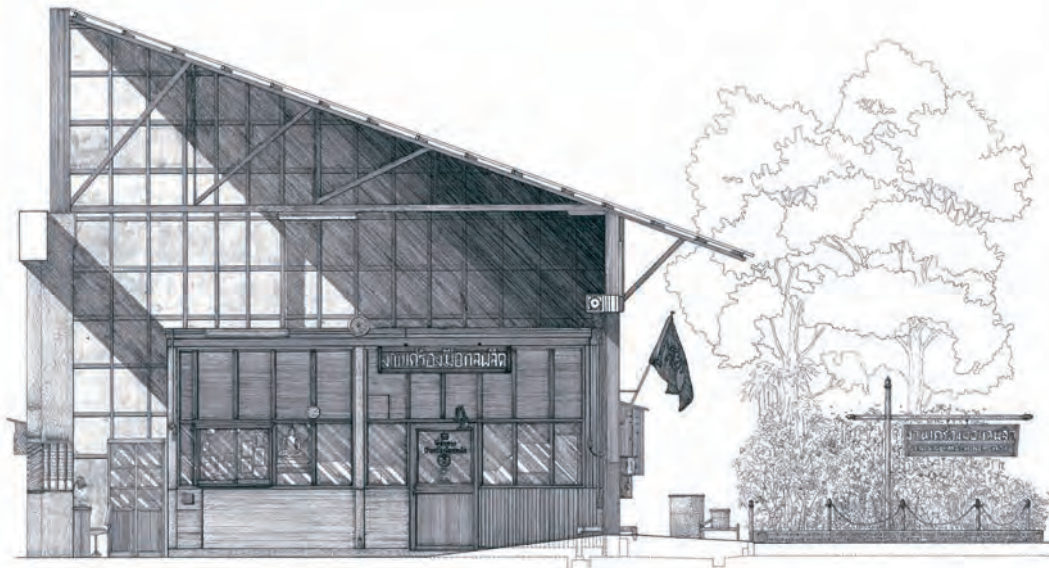
คุณค่าความสำคัญของโรงงานมักกะสัน

โรงงานมักกะสันเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญหลายด้าน ทั้งในด้านประวัติศาสตร์ที่มีความเกี่ยวข้องกับการพัฒนาเมืองและประเทศ ด้านสถาปัตยกรรมที่มีอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่มีความสวยงามเป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัวมากมาย ด้านสังคมเศรษฐกิจที่รองรับการทำงานของพนักงานรถไฟ ด้านเทคโนโลยีระบบรางและการขนส่ง จากการพิจารณาคุณค่าและความสำคัญของโรงงานมักกะสันโดยใช้เกณฑ์ของ The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage พบว่าโรงงานมักกะสันมีคุณค่าและความสำคัญ ดังนี้

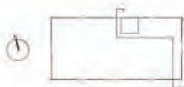
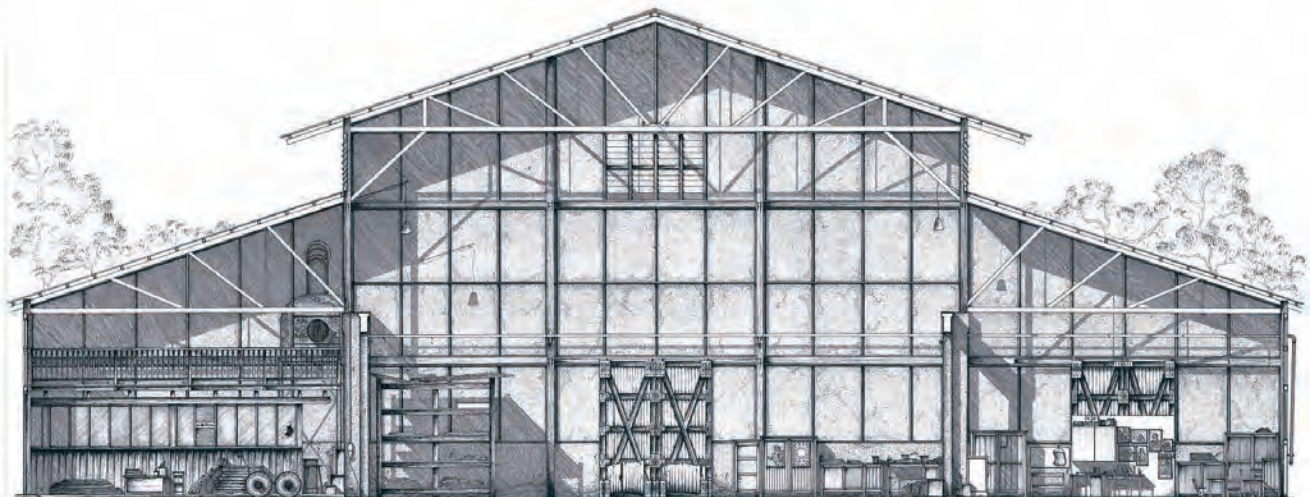
1. โรงงานมักกะสันแสดงให้เห็นถึงหลักฐานและการคงอยู่ของอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่เกิดขึ้นในประเทศไทย ตั้งแต่พุทธศักราช 2453 และมีความสัมพันธ์กับพัฒนาการและเทคโนโลยีของอุตสาหกรรมในทวีปยุโรปและอเมริกาผ่านงานด้านวิศวกรรม สถาปัตยกรรม และผังเมือง
2. โรงงานมักกะสันแสดงให้เห็นถึงวิถีชีวิตและความเป็นอยู่ของพนักงานการรถไฟ ในการซ่อมและผลิตอุปกรณ์ รถจักร และล้อเลื่อนต่าง ๆ
3. โรงงานมักกะสันแสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ของอาคารโรงงานและเครื่องจักร สถานีรถไฟมักกะสัน นิคมบ้านพักรถไฟมักกะสัน โรงพยาบาลบุรีฉัตรไชยากร และสภาพแวดล้อมโดยรอบที่เป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัว

ดังนั้นแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาโรงงานมักกะสันในฐานะแหล่งมรดกทางอุตสาหกรรม (Industrial Heritage Site) ที่สำคัญของประเทศไทย ควรคำนึงถึงการรักษาคุณค่าความสำคัญในด้านต่าง ๆ ดังที่กล่าวมาข้างต้น ด้วยการผนวกการอนุรักษ์เข้าไปในแผนพัฒนาเมือง นั่นหมายความว่าแนวทางการพัฒนาพื้นที่จะต้องมีการผนวกการอนุรักษ์สิ่งก่อสร้างที่มีความสำคัญทางศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรมเข้าไปในแผนพัฒนาด้วย มีการออกกฎระเบียบควบคุมการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ที่ได้รับการอนุรักษ์ไว้อย่างเหมาะสม มีมาตรการบริหารจัดการที่ดี รวมทั้งต้องมีการดำเนินงานที่เน้นการบูรณาการและการมีส่วนร่วมของหลายภาคส่วน

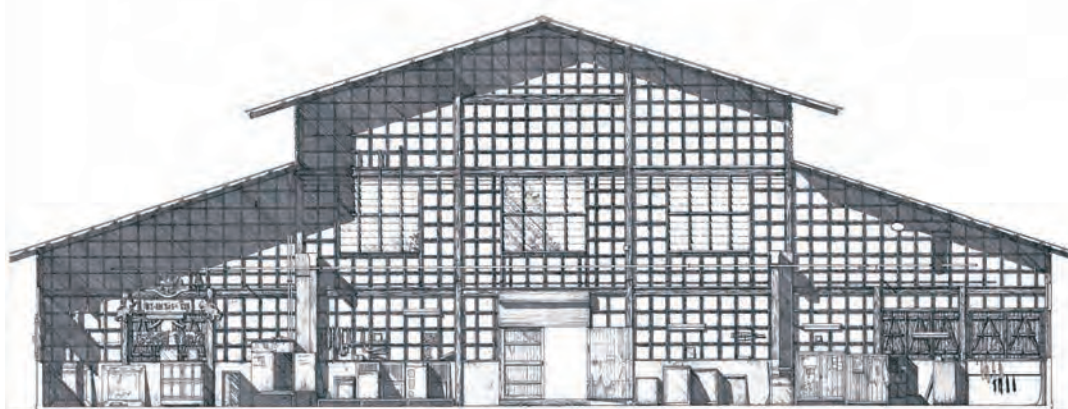




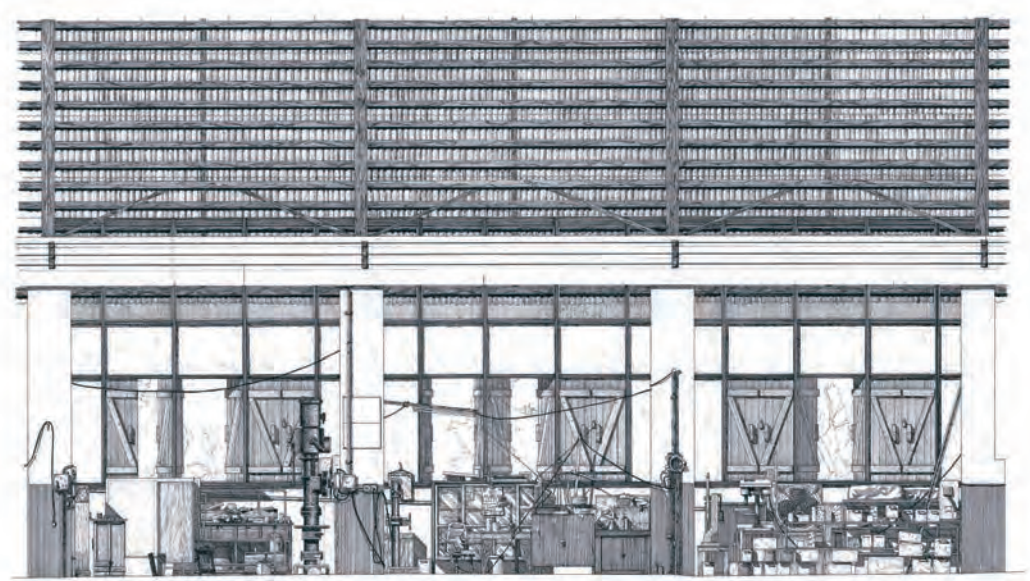
Workshop SRT Workshop & Extension Shop Hall Detail Scale 1:50 By Torapet Sonthana 15.07.2015



Workshop SRT Workshop SRT Section AA Scale 1:50 By Lee Hong 15.07.2015



โครงการ : การปรับปรุงอาคารเรียน โรงเรียนวัดบ้านไร่ อำเภอเมือง จังหวัดสุพรรณบุรี
 PROJECT : RENOVATION OF B.A. SAKUNTALA HIGH SCHOOL BUILDING NO. 11, SUKHOVITRA DISTRICT, SUPHABHURU PROVINCE



โครงการ : การปรับปรุงอาคารเรียน โรงเรียนวัดบ้านไร่ อำเภอเมือง จังหวัดสุพรรณบุรี
 PROJECT : RENOVATION OF B.A. SAKUNTALA HIGH SCHOOL BUILDING NO. 11, SUKHOVITRA DISTRICT, SUPHABHURU PROVINCE





โรงงานมักกะสัน วาดโดย ธนัญพร อุทัยวรรณพร



โรงงานมักกะสัน วาดโดยธนภัทร ธนะโสธร

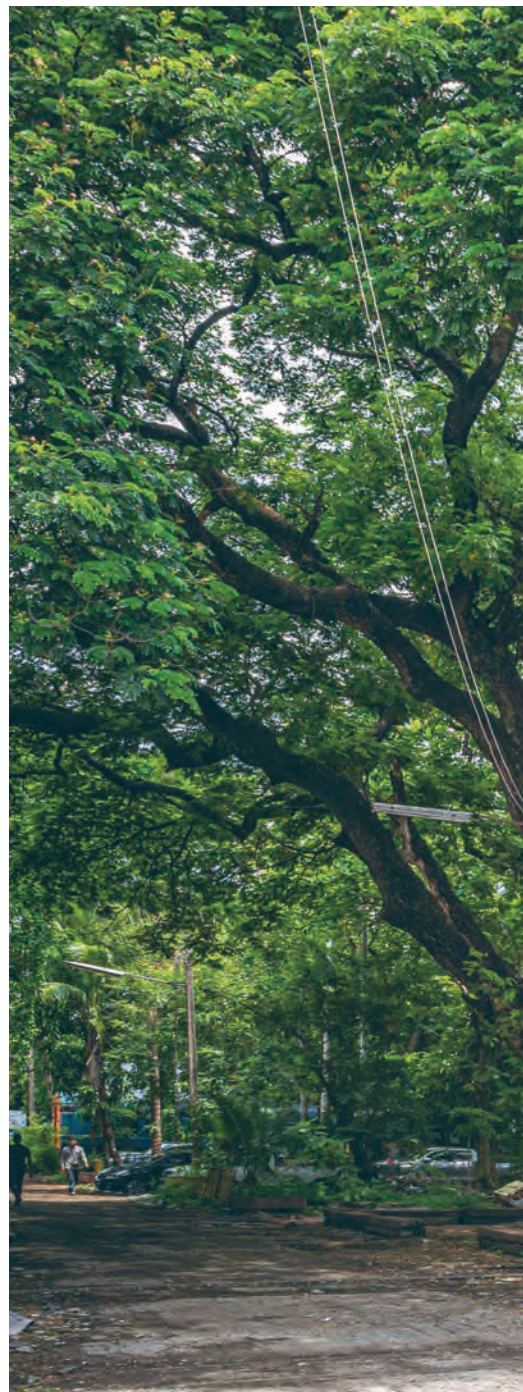
รู้จักไม้ใหญ่ควรอนุรักษ์ ในย่านโรงงานมักกะสัน

นอกจากการอนุรักษ์อาคารกว่า 30 หลัง ในพื้นที่โรงงานรถไฟมักกะสันแล้ว อีกสิ่งหนึ่งที่ช่วยให้พื้นที่แห่งนี้ น่าอยู่ขึ้นคือ พรรณไม้ที่เติบโตแทรกอยู่ตามตัวอาคาร ไม่ว่าจะเป็นไม้ประดับที่ปลูกเพื่อสร้างความสวยงาม เช่น ลั่นทม ทองอุไร หนามวัว หนามเข็ม หนามเหลียง หนามผี หนามเมี่ยง หรือไม้ใหญ่ที่ให้ร่มเงาแก่ตัวอาคาร ซึ่งเป็นทั้งไม้ประดับที่ให้ร่มเงา เช่น กระดังงะ ประดู่ พะยูง จามจุรี รวมทั้งชนิดที่เป็นแหล่งผลไม้ให้เจ้าหน้าที่ได้เก็บไปบริโภค เช่น ขนุน มะม่วง ชมพู่ผ่าเหลี่ยม มะขาม

ในนี้ขอกล่าวถึงพรรณไม้ใหญ่ที่มีอายุหลายปี เป็นไม้หายาก ควรแก่การอนุรักษ์ไว้ให้คงอยู่ในพื้นที่แห่งนี้ ดังแบบแปลน 3 จุดที่แสดงไว้ คือ

1. โรงเรียนช่างฝีมือพระดาบส การรถไฟแห่งประเทศไทยและวิหารหลวงพ่อดาบส ซึ่งส่วนใหญ่เป็นไม้ใหญ่ที่หายาก
2. พื้นที่ว่างระหว่างโรงหล่อ 1 กับโรงกระสวน ส่วนใหญ่เป็นไม้ผลที่คาดว่าเป็นต้นที่เจ้าหน้าที่นำผลไม้ชนิดนั้น มาบริโภคและปลูกทิ้งไว้โดยนำเมล็ดมาเพาะ ซึ่งแต่ละต้นมีอายุมากกว่า 15 ปี
3. พื้นที่ระหว่างโรงอาหาร 2 กับโรงซ่อมรถดีเซลราง DRC (ช่วงล่าง) บริเวณนี้ดูคล้ายเป็นพื้นที่ว่างเปล่า ที่มีขบวนรถไฟเก่าจอดไว้จำนวนมาก มีไม้ใหญ่ที่เป็นทั้งไม้ประดับและไม้ผลซึ่งมีทรงต้นขนาดใหญ่และมีอายุมากเช่นกัน

บริเวณพื้นที่ระหว่างโรงอาหาร 2
กับโรงซ่อมรถดีเซลราง DRC (ช่วงล่าง)
มีต้นจามจุรีขนาดใหญ่ที่มีอายุมากกว่าร้อยปี
ทรงพุ่มแผ่กว้างกินอาณาเขตมากกว่า 1 ไร่







ลานที่นั่งหน้าวิหารหลวงพ่อบุญรอด
ที่ปกคลุมไปด้วยพรรณไม้ใหญ่



ต้นโพธิ์ศรีมหาโพธิ์
ขนาดใหญ่ที่มีเส้นผ่านศูนย์กลาง
ลำต้นมากกว่า 1 เมตร



เกร็ดความรู้

ประวัติโรงเรียนช่างฝีมือพระดาบส การรถไฟแห่งประเทศไทย เดิมคือโรงเรียนช่างฝีมือมักกะสัน ที่ก่อตั้งขึ้นเมื่อพุทธศักราช 2491 ต่อมาในพุทธศักราช 2533 พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้เปลี่ยนชื่อเป็น "โรงเรียนช่างฝีมือพระดาบส การรถไฟแห่งประเทศไทย" เพื่อเป็นแหล่งความรู้ให้แก่บุตรหลานของพนักงานการรถไฟฯ ได้ฝึกอบรมเป็นช่างฝีมือเจริญรอย ตามแนวกระแสพระราชดำริเกี่ยวกับโครงการพระดาบส และยังมีองค์หลวงพ่อนาคปรกที่ประดิษฐานบนศาลา ซึ่งล้อมรอบด้วยพรรณไม้นานาชนิด นับเป็นศูนย์รวมจิตใจของพนักงานในพื้นที่แห่งนี้

จนถึงปัจจุบัน โรงเรียนนี้มีผู้สำเร็จการศึกษาไปแล้วกว่า 600 คน ซึ่งส่วนใหญ่ผู้ที่สำเร็จการศึกษาจากโรงเรียนแห่งนี้คือ ช่างฝีมือแรงงานที่สำคัญของการรถไฟฯ จนในพุทธศักราช 2546 ได้ระงับการเรียนการสอนไปเนื่องจากนโยบายลดอัตรากำลังพนักงาน ตามมติคณะรัฐมนตรีในพุทธศักราช 2541



ต้นพิกุลขนาดใหญ่ที่ช่วยให้ร่มเงากับพื้นที่แห่งนี้



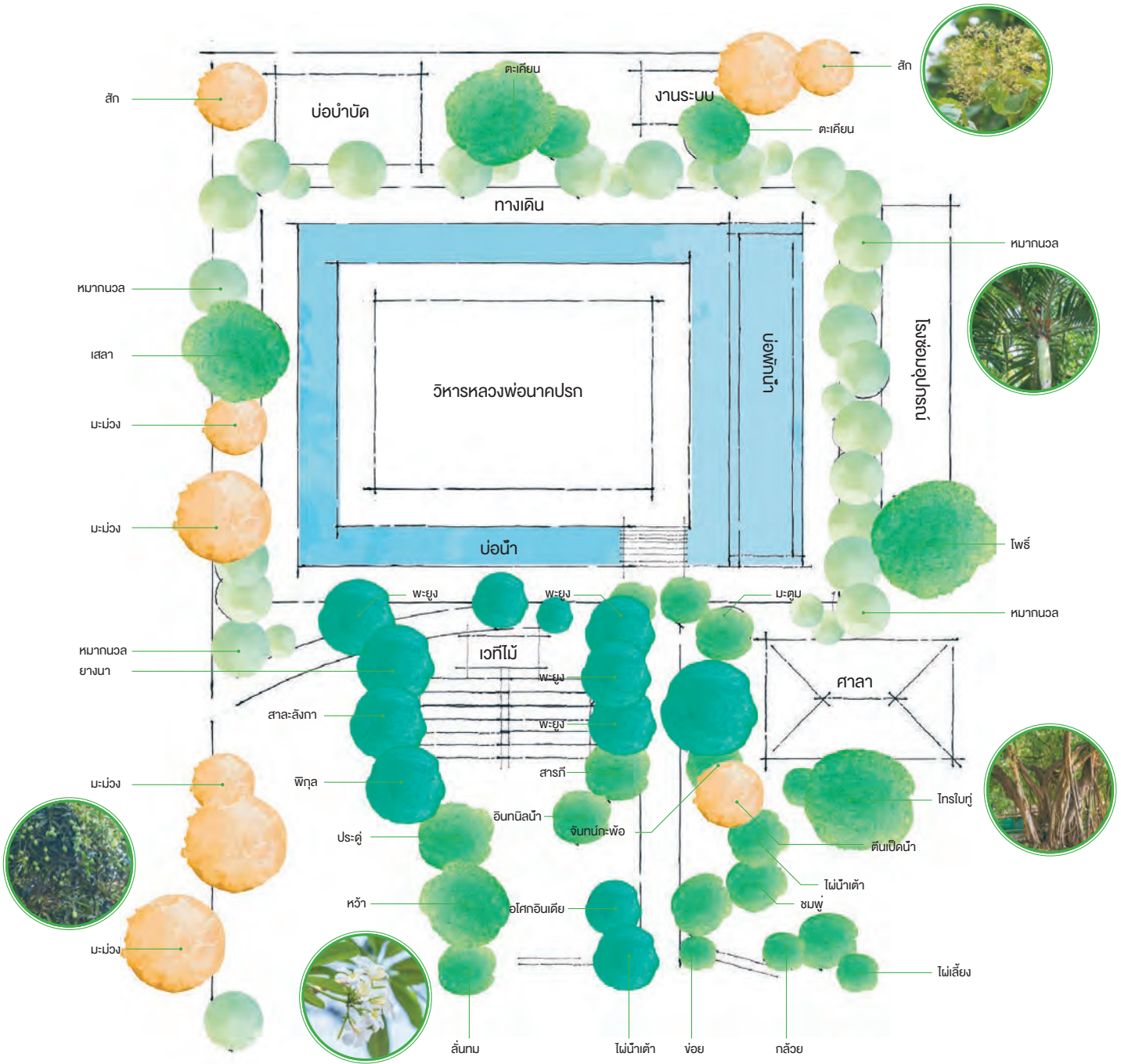
วิหารหลวงพ่وناคร

หลวงพ่وناคร ที่โรงงานสมักกะสัน เป็นพระพุทธรูปปางนาคร ทำด้วยโลหะสัมฤทธิ์ หน้าตัก 14 นิ้ว อยู่ในอิริยาบถ นั่งขัดสมาธิ และมีพญานาคแผ่พังพานจากไหล่จนปรกพระเศียรโดยรอบ ไม่มีใครทราบประวัติที่แน่ชัด องค์ท่านได้ติดมากับรถ ตญ. บรรทุกพืนสำหรับซ่อมรถจักรไอน้ำ ในสภาพครึ่งองค์ มีแต่ส่วนเหนือเอวขึ้นมา ส่วนฐานเป็นโลหะ ได้ดำเนินการหล่อเพิ่มเติมในภายหลัง ทั้งนี้ในครั้งแรกที่พบลำตัวองค์ท่านเป็นเนื้อผง และได้ัญเชิญลงประดิษฐานไว้ที่ใต้ต้นโพธิ์ บริเวณที่ทำการของงานสถานที่ ฝ่ายการช่างโยธา และในเวลาต่อมาได้หล่อโลหะหุ้มองค์หลวงพ่وناครทั้งองค์อีกครั้งหนึ่ง



จากนั้น ได้อัญเชิญองค์หลวงพ่وناครมาประดิษฐานในพื้นที่โรงเรียนช่างฝีมือพระดาบส เพื่อให้ทุกคนได้สักการะบูชา และช่วงก่อนวันหยุดเทศกาลปีใหม่ของทุกปี พนักงานและอดีตพนักงานโรงงานสมักกะสัน พร้อมทั้งผู้ที่เคารพนับถือศรัทธาในองค์หลวงพ่وناคร ได้ร่วมใจกันจัดพิธีแห่หลวงพ่وناครรอบโรงงานสมักกะสัน เพื่อเป็นสิริมงคล และเป็นขวัญกำลังใจในการทำงาน นับได้ว่าหลวงพ่وناคร เป็นศูนย์รวมจิตใจของพนักงานการรถไฟ ทุกคนอย่างไม่เสื่อมศรัทธา

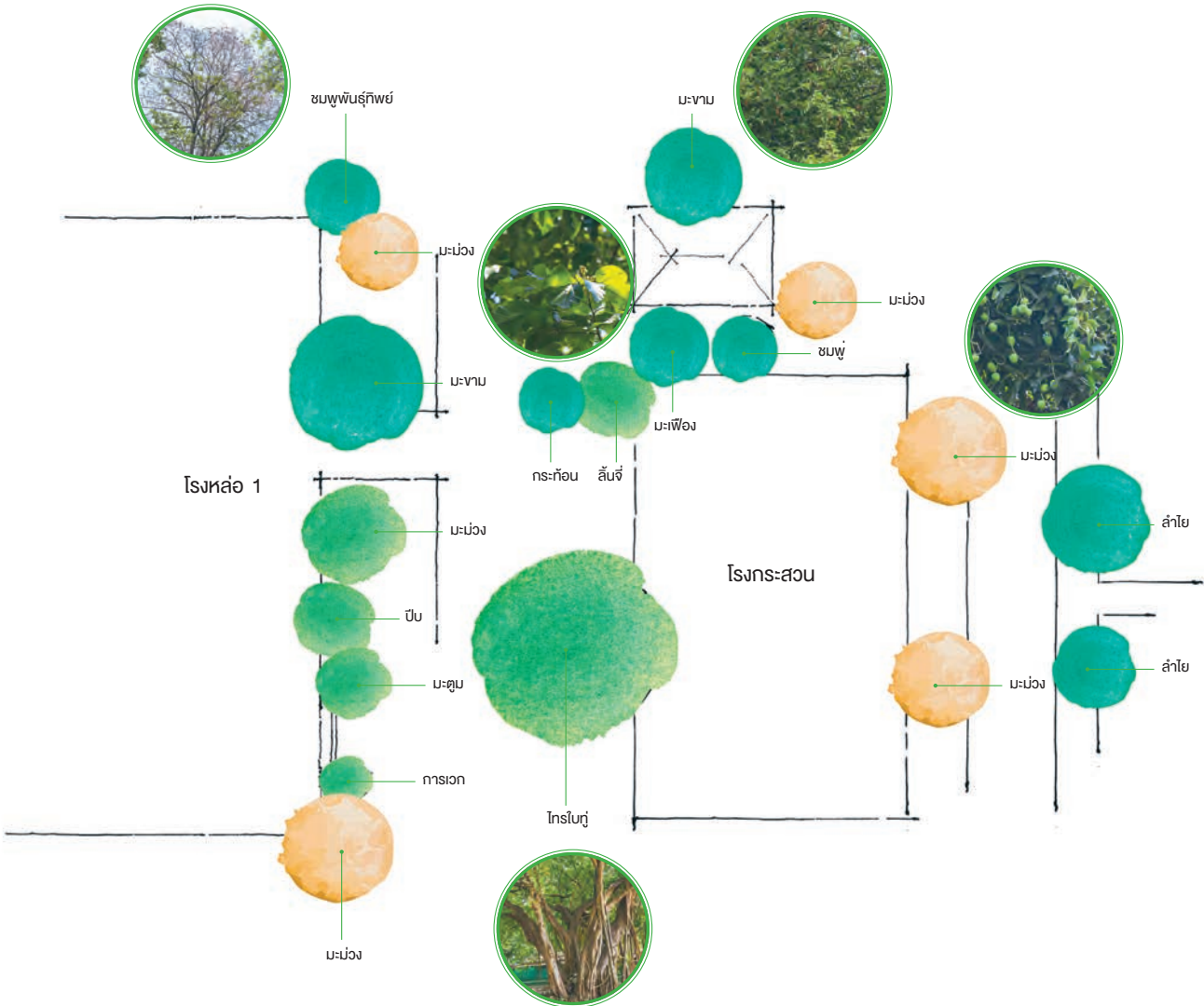






บรรยากาสอันร่มรื่นด้านหน้าวิหารหลวงพ่อบุญรอด
ซึ่งมีไม้ใหญ่ เช่น สาละลังก ยางนา พะยูง ให้ร่มเงา

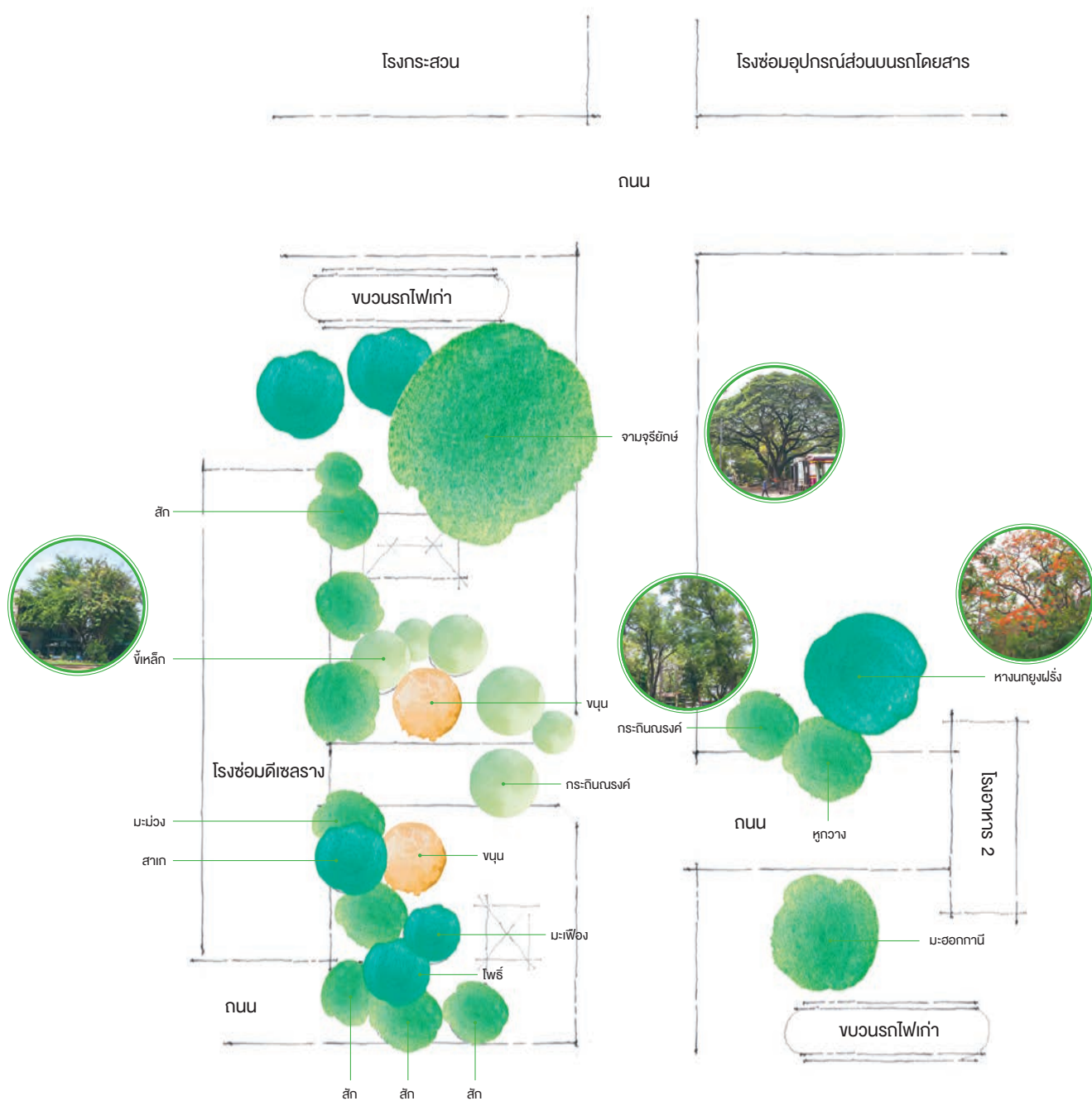
พื้นที่ว่างระหว่างโรงหล่อ 1 กับโรงกระสวน





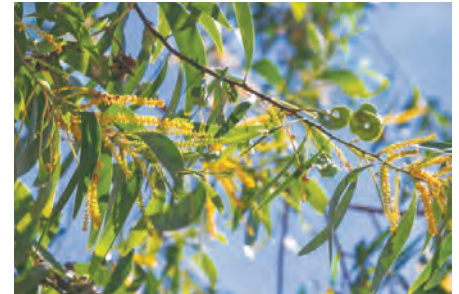
พื้นที่ระหว่างโรงหล่อ 1
กับโรงกระสวน
ซึ่งมีต้นไม้ใหญ่หลายชนิด

พื้นที่ระหว่างโรงอาหาร 2 กับโรงซ่อมรถดีเซลราง DRC (ช่วงล่าง)





ต้นกระถินณรงค์บริเวณพื้นที่ระหว่างโรงอาหาร 2
กับโรงซ่อมรถดีเซลราง DRC (ช่วงล่าง)



กระถินณรงค์

พื้กัถัฟพ ระหวั่งร้งอาหาร 2 กับร้งชัอมรทดีเซลรวัง DRG(ชวั่งลั่า) มี่มากกว่า 5 ตั้น ตั้นสูงกว่า 10 ม. ลั่นผ่านศุนย์กลั่าลั่าตั้น 25-40 ซม.

เป็นพื้ชในวงศ์ Fabaceae (Leguminosae - Mimosoideae) มี่ชัอวทยาศาสตรัว่า *Acacia auriculiformis* A.Cunn. ex Benth. ชัอสามัญว่า Black Wattle, Earleaf Acacia, Earpod Wattle, Northern Back Wattle, Papuan Wattle, Tan Wattle, Wattle ส่วนชัอไทยมีเพียงชัอเดี่ยวคัอกระถินณรงค์ ถึนกำเนดในออสตรเลียและปาปัว-นิวกินี

ลักษณะเด่น เป็นไม้ต้นไม่ผลัดใบ สูง 5-10 ม. เรือนยอดทรงกลมทึบ กิ่งก้านห้อยย้อย เปลือกต้นสีน้ำตาลถึงสีน้ำตาลเข้ม แตกเป็นร่องตามยาว เมื่อยังเป็นต้นกล้าเล็ก ๆ มีใบประกอบแบบขนนกสองชั้น เมื่อโตขึ้นจะร่วงไป มีเพียงก้านใบที่เปลี่ยนรูป แผ่นคล้ายใบ รูปขอบขนาน โค้งเป็นรูปเคียว ยาว 8-20 ซม. สีเขียว ปลายและโคนเรียวแหลม ช่อดอกแบบช่อเชิงลดแยกแขนง ออกที่ซอกใบ ปลายกิ่งยาว 4-10 ซม. มีดอกย่อยเล็ก ๆ จำนวนมาก เห็นเกสรเพศผู้สีเหลืองจำนวนมาก ส่วนกลีบดอกลดรูป สังกลิ้นหอมอ่อน ๆ ผลเป็นฝักแบน บิดม้วนเป็นวง 1-3 วง เมื่อแก่จะมีสีน้ำตาลและแตกออก มี 5-12 เมล็ด เมล็ดสีน้ำตาลคล้ำเป็นมัน ปลายเมล็ดมีเส้นรยางค์สีเหลืองยึดกับฝัก นำไปขยายพันธุ์ได้

เกร็ดควาญรู้

- ชัอสกุลมาจากภาษากรีกว่า akis แปลว่า เสิ่งหรือหนาม ซึ่งสื่อถึงกิ่งก้านเมื่อยังอ่อน มีหูใบที่เปลี่ยนรูปเป็นหนาม ส่วนชัอระบุชนิดมาจากภาษาละตินว่า auricula แปลว่า ใบหู กับคำว่า forma แปลว่า รูปทรง รวมหมายถึงลักษณะฝักที่บิดดูลัคล้ายใบหู
- เนื้อไม้ใช้ทำกระดาษ เฟอร์นิเจอร์ หรือด้ามอุปกรณ์การเกษตร ชาวอินเดียใช้ทำถ่าน นอกจากนี้ชาวพื้นเมืองในออสเตรเลียยังใช้เป็นสมุนไพรแก้ปวด แก้ไข้ น้ำต้มจากแก่นไม้ใช้เป็นยาฆ่าเชื้อรา มีงานวิจัยพบว่าสารสกัดจากเปลือกต้นยับยั้งการเจริญของแมลงวันทองได้



กระท้อน

พิกัดที่พบ ระหว่างโรงหล่อ 1 กับโรงกะสวน ใกล้กับไทรใบพุ ต้นสูงประมาณ 5 ม. ลำต้นขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางประมาณ 15 ซม. ไม่ทราบแน่ชัดว่าเป็นพันธุ์ใด

เป็นพืชในวงศ์ Meliaceae มีชื่อวิทยาศาสตร์ว่า *Sandoricum koetjape* (Burm.f.) Merr. ชื่อสามัญว่า Red Santol, Santol, Yellow Santol ส่วนชื่อไทยมีภาคกลางเรียก กระท้อน ภาคเหนือเรียก มะดิน ภาคใต้เรียก เตียน ล่อน สะโต สะท้อน มีถิ่นกำเนิดในประเทศเขตร้อนในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในเมืองไทยพบตามป่าเบญจพรรณ แต่ต้นที่ปลูกและกินเป็นผลไม้ของไทย คือพันธุ์ที่มีการปรับปรุงพันธุ์มาแล้ว

ลักษณะเด่น เป็นไม้ต้นไม่ผลัดใบ ต้นสูงได้ถึง 30 ม. เรือนยอดทรงกลม พุ่มใบแน่น ใบประกอบแบบนิ้วมือ มี 3 ใบย่อย รูปกลมถึงรูปไข่ ขนาดใหญ่ ตามยอดอ่อนและได้ใบมีขนปกคลุม ช่อดอกแบบช่อกระจุกแยกแขนง ออกตามซอกใบปลายกิ่ง มักออกช่วงเดือนมกราคมดอกเล็กสีขาว หลังติดผล 3-4 เดือน ผลจึงสุกแก่ พร้อมบริโภค ผลกลมแบน ผิวผลสีเหลืองเป็นก้ำมะหยี่ เนื้อหนา รสเปรี้ยวอมหวาน มีเมล็ดอยู่ภายใน

กระท้อนเป็นผลไม้ที่คนไทยนิยมบริโภคมาแต่โบราณ ทั้งยังนำปรุงอาหาร เช่น แกงคั่ว ส้มตำ หรือกระท้อนลอยแก้ว อาหารหวานที่ช่วยคลายร้อน

เกร็ดความรู้

- ต้นกระท้อนมีเนื้อไม้แข็ง นิยมใช้ก่อสร้างบ้านเรือนได้ดี เปลือกต้นและใบใช้เป็นสมุนไพร โดยนำมาตำและพอกบริเวณที่ฟกช้ำ เพื่อบรรเทาอาการปวด มีบันทึกไว้ว่าสารสกัดจากเมล็ดกระท้อนช่วยไล่แมลงได้



กระถิง

พื้กัถัฟฟ บริเวณวิหารหลวงพ่อดนรก และด้านหน้าอาคารหอประชุม 2 เส้นผ่านศูนย์กลางลำต้น 50 - 60 ซม.

เป็นพืชในวงศ์ Calophyllaceae มีชื่อวิทยาศาสตร์ว่า *Calophyllum inophyllum* L. ชื่อสามัญว่า Alexandria Laurel, Beach Calophyllum หรือ Borneo Mahogany ส่วนชื่อไทยมีหลายชื่อ เช่น กากะทิงกระทิง ทิง หรือสารภีทะเลถิ่นกำเนิดพบในประเทศริมชายฝั่งมหาสมุทรอินเดียตั้งแต่ฝั่งตะวันออกของทวีปแอฟริกา เอเชีย ออสเตรเลียและประเทศในหมู่เกาะแปซิฟิก

ลักษณะเด่น เป็นไม้ต้นขนาดใหญ่ สูงได้ถึง 25 ม. เรือนยอดกลม ไม่ผลัดใบ เปลือกต้นสี ทุกส่วนมีน้ำยางเหนียวสีเหลือง ใบเดี่ยวออกเวียนสลับรอบกิ่ง ใบรูปขอบขนาน ปลายใบมนหรือเว้าเล็กน้อย แผ่นใบหนาสีเขียวเข้มเป็นมัน ช่อดอกแบบช่อกระจุกแยกแขนง ออกที่ซอกใบใกล้ปลายยอด ดอกย่อยจำนวนมาก เป็นดอกสมบูรณ์เพศ กลีบเลี้ยงและกลีบดอกมีอย่างละ 4 กลีบ สีขาวนวล กลีบดอกหลุดร่วงง่าย เกสรเพศผู้สีเหลืองมีจำนวนมาก ฝังอยู่ในเนื้อวงกลีบ ดอกมีกลิ่นหอม ออกดอกช่วงปลายฤดูหนาวเข้าฤดูร้อน ผลทรงกลม เส้นผ่านศูนย์กลางประมาณ 2 เซนติเมตร สีเขียวอ่อน ปลายผลมีติ่งแหลม เมื่อสุกมีสีเหลือง นำไปเพาะขยายพันธุ์ต่อไป

กระทิงปลูกเลี้ยงง่าย เติบโตได้ดีในดินชุ่มชื้น เป็นดินร่วนหรือดินเหนียวก็ได้ แต่ทนแล้ง ทนดินเค็ม และทนลมแรงได้ดี จึงมักพบเติบโตอยู่ตามริมชายฝั่งทะเล เมื่อผลร่วงลงน้ำ ก็จะลอยไปตามแรงน้ำซึ่งเป็นวิธีที่ช่วยแพร่กระจายพันธุ์หนึ่ง

เกร็ดความรู้

- เนื้อในผลอ่อนกินได้ แต่เมื่อผลแก่จะมีสารประกอบที่เป็นพิษซึ่งมีผลต่อระบบหัวใจ หากนำผลมาผ่านกระบวนการสกัดจะได้น้ำมันที่นำมาใช้ประโยชน์ได้



พทุ

พทุ กระจายพันธุ์อยู่หลายแห่ง ทั้งด้านข้างของโรงซ่อมอุปกรณ์ไฟฟ้า ต้นสูงประมาณ 10 ม. เส้นผ่านศูนย์กลางลำต้นประมาณ 25 ซม. แต่ไม่ทราบแน่ชัดว่าเป็นพันธุ์ใด คาดว่าเป็นต้นที่ได้จากการเพาะเมล็ดเพราะมีเรือนยอดสูงใหญ่ เจ้าหน้าที่มักเก็บผลมารับประทาน

เป็นพืชวงศ์ Moraceae หรือที่รู้จักกันในวงศ์โพธิ์ ชื่อวิทยาศาสตร์ว่า *Artocarpus heterophyllus* Lam. มีชื่อสามัญว่า Jackfruit มีถิ่นกำเนิดในประเทศเขตร้อนของทวีปเอเชียแถบอินเดียและคาบสมุทรมลายู เป็นผลไม้ที่คนไทยรู้จักกันดี มีชื่อเรียกแตกต่างกันในแต่ละภูมิภาค ชาวเหนือมักเรียกว่ามะหนูลาง หรือหมาलग ชาวอีสานเรียกว่าบัวก็มี หมักหมี้ หรือเนน

ลักษณะเด่น เป็นไม้ต้นขนาดใหญ่ที่สูงได้ถึง 15 ม. ทุกส่วนมีน้ำยางเหนียวสีขาว หากเป็นต้นที่ได้จากการเพาะเมล็ด เรือนยอดคล้ายทรงรี ส่วนต้นที่ได้จากการทาบกิ่งเรือนยอดจะแผ่ออกคล้ายร่ม เปลือกต้นสีน้ำตาล ใบเดี่ยวออกเวียนสลับรอบกิ่ง ยอดอ่อนมีหูใบเป็นแผ่นบางห่อหุ้ม และจะหลุดร่วงไปเมื่อใบเติบโตขึ้น ใบมีหลายรูปแบบ ทั้งรูปไข่ รูปรี ถึงรูปขอบขนานแกมรูปรี ก้านใบยาว เห็นเส้นใบชัดเจน แผ่นใบหนาด้ายแผ่นหนึ่ง สีเขียวเข้ม ปลายใบมนหรือแหลม โคนใบมนหรือสอบ ขอบใบเรียบ ช่อดอกเป็นช่อกระจุกแน่น ออกที่ซอกใบใกล้ปลายยอด ช่อดอกแยกเพศอยู่บนต้นเดียวกัน มักออกดอกในช่วงปลายฤดูหนาว โดยส่วนใหญ่จะผลิช่อดอกเพศผู้ให้เห็นก่อนช่อดอกเพศเมีย มีกลิ่นคล้ายสาเหล้ม จึงเรียกกันว่า “สา” ส่วนช่อดอกเพศเมียมีกลิ่นหอมอ่อนๆ เมื่อเริ่มติดผลดอกเพศเมียจะขยายขนาดจนมีขนาดใหญ่ น้ำหนักมาก เนื้อในผลมีสีเหลืองหรือเหลืองอมส้ม ให้ผลดกในช่วงปลายฤดูร้อนเข้าฤดูฝน

ขนุนมีหลายพันธุ์ให้เลือกปลูก เนื้อมีสีส้มรสชาติ และความอร่อยแตกต่างกันไป นิยมนำผลอ่อนมาปรุงเป็นอาหารคาว เช่น แกงขนุน หรือต้มจิ้มน้ำพริก และด้วยรสชาติพร้อมกลิ่นหอมหวานของเนื้อในผลสุกจนทำให้เป็นที่โปรดปรานของหลายคน ทั้งยังนำมาปรุงกลิ่นในขนมหวาน และแปรรูปเป็นผลไม้อบแห้งซึ่งก็ยังคงความอร่อยเช่นเดิม นอกจากนี้เมล็ดยังต้มกินเป็นของว่างได้

เกร็ดความรู้

- ชื่อสกุลมาจากภาษากรีกว่า artos แปลว่า ขนมปัง และ karpus แปลว่า ผลไม้ ซึ่งสื่อถึงลักษณะเนื้อในผลที่คล้ายขนมปังนั่นเอง ชื่อสามัญว่า Jackfruit เพี้ยนมาจากภาษาโปรตุเกสว่า jaca
- ขนุนมีเนื้อไม้แข็งทนปลวกและเชื้อรา ในอดีตใช้ทำเฟอร์นิเจอร์และเครื่องดนตรี ส่วนแก่นไม้ใช้เป็นสีย้อมจีวรพระ ในต่างประเทศนิยมนำเมล็ดมาทำเป็นแป้งสำหรับทำขนมปังด้วย



ขี้เหล็ก

พิกัดที่พบ ระหว่างโรงอาหาร 2 กับโรงซ่อมรถดีเซลราง DRC (ช่วงล่าง) และพบกระจายทั่วไป

เป็นพืชในวงศ์ Fabaceae (Leguminosae - Caesalpinioideae) หรือวงศ์ถั่ว มีชื่อวิทยาศาสตร์ว่า *Sennasiamea* (Lam.) Irwin & Barneby ชื่อสามัญว่า Bombay Blackwood, Kassod Tree, Siamese Cassia, Thai Copper Pod ส่วนชื่อไทยมีหลายชื่อเรียกแตกต่างกันไป ภาคกลางเรียก ขี้เหล็ก ขี้เหล็กแก่น ขี้เหล็กใหญ่ ภาคเหนือเรียกขี้เหล็กหลวง ภาคใต้เรียกขี้เหล็กบ้าน มีถิ่นกำเนิดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในไทยพบทั่วทุกภาค เพราะแพร่กระจายพันธุ์ได้ง่าย

ลักษณะเด่น เป็นไม้ต้นขนาดเล็กถึงขนาดกลาง สูง 8-15 ม. ไม่ผลัดใบ เปลือกสีเทาอมน้ำตาล แตกเป็นร่องตามยาว ใบประกอบแบบขนนกปลายคู้ ใบย่อย 5-14 คู่ รูปขอบขนาน ใต้ใบมีขนสั้น ช่อดอกแบบช่อกระจุกแยกแขนง ออกที่ปลายกิ่งชูตั้ง ยาว 20-30 ซม. ดอกสมบูรณ์เพศ ดอกย่อยจำนวนมาก ดอกตูมกลม เมื่อบานเส้นผ่านศูนย์กลางประมาณ 2.5 เซนติเมตร มีกลีบดอก 5 กลีบ หลุดร่วงง่าย ผลเป็นฝักรูปขอบขนานยาว 30-40 ซม. เมื่อแก่มีสีน้ำตาลเข้ม แตกออก ภายในเมล็ดรูปกลมแบนจำนวนมาก

ขี้เหล็กปลูกเลี้ยงง่าย นิยมปลูกเป็นพืชที่เลี้ยงให้ไม้ผลบางชนิดที่ต้องการร่มเงา เพราะเป็นพืชโตเร็ว เลี้ยงง่าย รากยังช่วยตรึงธาตุไนโตรเจนให้ดิน ใบที่ย่อยสลายมีธาตุไนโตรเจนสูง ช่วยให้พืชที่ปลูกเติบโตได้ดี แต่ควรหมั่นตัดแต่งทรงพุ่มอยู่เสมอ

เกร็ดความรู้

- ขี้เหล็กเป็นผักพื้นบ้านที่อยู่คู่กับครัวไทยมานาน เพราะทั้งยอดอ่อนและช่อดอกนำมาปรุงอาหารคาว เช่น แกงขี้เหล็กที่มีสรรพคุณเป็นสมุนไพร มีใยอาหารที่ช่วยให้ขับถ่ายดี ทั้งยังมีสารที่ช่วยให้หลับสบาย



จันทน์กะพ้อ

พื้กที่พบ พบเพียงต้นเดียวบริเวณวิหารพระนาคปรก ปลูกแทรกกับต้นกระทิงใหญ่ข้างศาลา

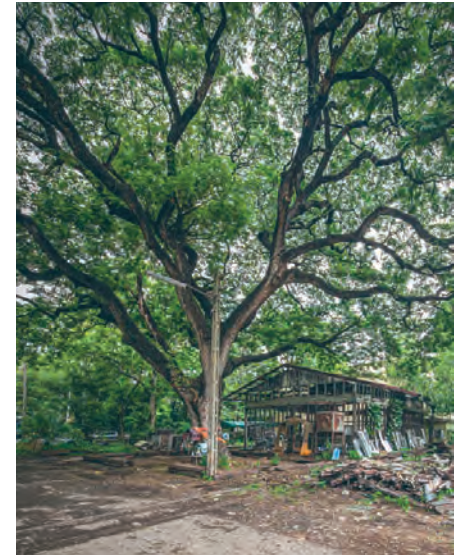
เป็นพืชในวงศ์ Dipterocarpaceae มีชื่อวิทยาศาสตร์ว่า *Vatica diospyroides* Symington มีถิ่นกำเนิดในมาเลเซีย เวียดนาม และไทย พบตามป่าดิบชื้นทางภาคใต้ ซึ่งอยู่ในภาวะใกล้สูญพันธุ์ มีชื่อเรียกแตกต่างกันในแต่ละภูมิภาค ภาคกลางเรียก จันทน์กะพ้อ จันทน์ตะพ้อ ภาคใต้เรียก จันทน์พ้อ

ลักษณะเด่น เป็นไม้ต้นไม่ผลัดใบ ต้นสูงได้ถึง 15 ม. เรือนยอดทรงกลม เปลือกต้นสีน้ำตาลอมเทา มีรอยแตกเล็ก ๆ ใบเดี่ยวออกเรียงสลับ รูปขอบขนานแกมปลายใบเรียวแหลม โคนใบสอบและเบี้ยว เส้นใบย่อย 15 - 18 คู่ ปลายเส้นโค้งจรดขอบใบ ช่อดอกแบบช่อกระจุกแยกแขนง ออกที่ซอกใบปลายยอด มีขนสีน้ำตาลปกคลุม ดอกย่อยจำนวนมาก กลีบเลี้ยงและกลีบดอกอย่างละ 5 กลีบ กลีบเลี้ยงติดทนนานจนเป็นผล กลีบดอกด้านในสีเหลืองนวล มีกลิ่นหอมแรง เส้นผ่านศูนย์กลางดอก 2.5 - 3 ซม. ออกดอกช่วงปลายฤดูหนาวเข้าฤดูร้อน ผลคล้ายรูปไข่ ปลายผลเป็นติ่งแหลม ผิวผลเป็นขุยสีน้ำตาล เมื่อแก่แตกเป็น 3 พู

จันทน์กะพ้อนิยมปลูกเป็นไม้ประดับ เพราะดอกมีกลิ่นหอม เมื่อต้นยังเล็กควรปลูกในที่ที่มีแสงครึ่งวันถึงรำไร เมื่อต้นแข็งแรงขึ้นและมีขนาดใหญ่ขึ้น จึงได้รับแสงแดดมากขึ้น ชอบดินชุ่มชื้น แต่ไม่ทนน้ำท่วมขัง

เกร็ดความรู้

- ชื่อระบุชนิดมาจากชื่อสกุล *Diospyros* หรือสกุลตะโก ซึ่งสื่อถึงลักษณะผลที่มีรูปทรงคล้ายผลต้นตะโกนั่นเอง
- จันทน์กะพ้อมีเนื้อไม้แข็งแรง ใช้ก่อสร้างบ้านเรือนหรือด้ามอุปกรณ์การเกษตร



จามจุรี

พื้กักกัฟพ คาคดว้าเป็การแพร่พันธุ์โดยธรรมชาติ ซึ่งพบทั่วทั้งพื้นที่ สำหรับต้นที่มีขนาดใหญ่ที่สุดอยู่ระหว่างโรงอาหาร 2 กับโรงซ่อมรถดีเซลราง DRC (ช่วงล่าง) ต้นแผ่กิ่งก้านกินเนื้อที่ประมาณ 1 ไร่ เส้นผ่านศูนย์กลางลำต้นใหญ่กว่า 1 ม. เจ้าหน้าที่เล่าว่าต้นนี้น่าจะมีอายุมากกว่าร้อยปี

เป็นพืชในวงศ์ Fabaceae (Leguminosae - Mimosoideae) หรือวงศ์ถั่ว มีชื่อวิทยาศาสตร์ว่า *Albizia saman* (Jacq.) Merr. และมีชื่อสามัญว่า Cow Tamarind, East indian Walnut, Monkey Pod หรือ Rain Tree มีถิ่นกำเนิดในอเมริกากลางถึงบราซิล คนไทยคนรู้จักกันในชื่อก้ามปู หรือที่ชาวเหนือรู้จักกันในชื่อฉำฉา ตูตตู๋ ลั้ง หรือลำสา ซึ่งคนไทยนิยมนำมาใช้ประโยชน์กันมากมาย

ลักษณะเด่น เป็นไม้ต้นผลัดใบ สูงได้ถึง 30 ม. เรือนยอดรูปร่ม แผ่กว้าง ลำต้นขนาดใหญ่ เปลือกต้นสีน้ำตาลและแตกล่อน ใบประกอบแบบขนนกสองชั้นปลายคู่ มีใบย่อย 2-10 คู่ ใบย่อยรูปไข่ถึงรูปขนนกเบี่ยงป่วน ปลายใบมนเป็นติ่งแหลม โคนใบเบี้ยว แผ่นใบสีเขียวเข้มเป็นมัน ได้ใบมีขนสีน้ำตาลปกคลุม ช่อดอกแบบช่อกระจุกกลม ออกที่ซอกใบใกล้ปลายยอด ดอกย่อยขนาดเล็ก แต่ละช่อมีดอกย่อยจำนวนมาก ดอกสมบูรณ์เพศ กลีบเลี้ยงเชื่อมติดกันเป็นหลอดสั้น กลีบดอกขนาดเล็กมี 5 กลีบ สีชมพูอ่อน เกสรเพศผู้มีจำนวนมาก ก้านชูเกสรยื่นยาว ปลายก้านสีชมพูอมแดง อับเรณูสีเหลืองบานช่วงเช้า พร้อมส่งกลิ่นหอมอ่อนๆ ป้ายจึงเริ่มโรยและร่วง ผลเป็นฝักแบนยาว เมื่อแก่มีสีดำเป็นมัน

เปลือกแข็ง แตกตามแนวขอบฝัก ภายในมีเมล็ดแข็งรูปรีสีน้ำตาล

จามจุรีเป็นพรรณไม้ที่แข็งแรงทนทานปลูกเลี้ยงง่าย เมื่อต้นมีอายุมากขึ้นกิ่งก้านจะแผ่กว้าง บางท่านที่มีต้นจามจุรีใหญ่ จะสร้างบ้านเล็กๆ เป็นบ้านบนต้นไม้ เพราะทรงพุ่มแผ่กว้าง สามารถรับน้ำหนักโครงสร้างได้ระดับหนึ่ง



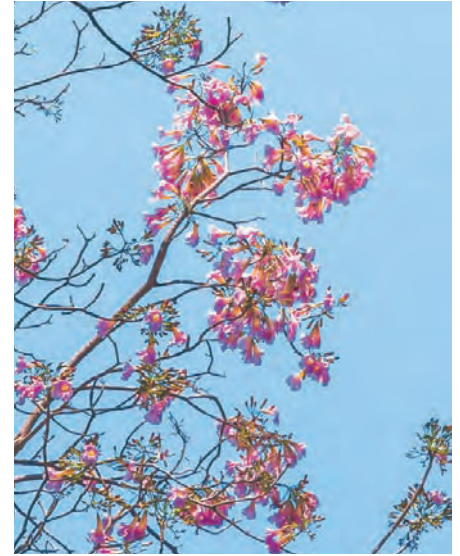
เกร็ดความรู้

- ช่วงคริสต์ศักราช 1779-1804 Alexander von Humboldt หนึ่งในนักสำรวจทวีปอเมริกา ได้พบต้นไม้ชนิดนี้ในเวเนซุเอลา ซึ่งมีเรือนยอดเป็นรูปร่มแผ่กว้างเกือบ 60 ม. สูงถึง 180 ม. ลำต้นมีเส้นผ่านศูนย์กลางเกือบ 3 ม. ซึ่งในเวลานั้นเขาคาดว่ามีอายุถึง 500 ปี
- ในเมืองไทยมีต้นจามจุรียักษ์ที่จังหวัดกาญจนบุรี

ลำต้นเส้นรอบวงเกือบ 8 ม. คาดว่ามีอายุไม่ต่ำกว่าร้อยปี ปัจจุบันเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญอีกแห่งหนึ่ง

- เป็นพรรณไม้ประจำจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- มีเนื้อไม้อ่อน ให้นำมาทำเฟอร์นิเจอร์ ด้ามอุปกรณ์การเกษตร และลังไม้สำหรับใส่ของ ลำต้นใช้เพาะเห็ดหูหนู

ใบแห้งที่ร่วงหล่นนำมาหมักใช้เป็นวัสดุปลูกไม้ประดับที่มีราคาในบ้านเรา เพราะให้ธาตุไนโตรเจนสูงที่ช่วยให้พืชเติบโตดี และทำให้ดินร่วนซุย นอกจากนี้เนื้อไม้ยังใช้ในอุตสาหกรรมแกะสลักแทนไม้สัก และใช้เลี้ยงครั่ง



ชมพูพันธุ์ทิพย์

พื้กักที่พว กระจายพันธุ์ทั่วพื้นที่ ต้นสูงตั้งแต่ 5 - 5 ม. เป็นพืชในวงศ์ Bignoniaceae มีชื่อวิทยาศาสตร์ว่า *Tabebuia rosea* (Bertol.) DC. ส่วนชื่อสามัญเรียกกันว่า Pink Trumpet Tree หรือ Rosy Trumpet-tree ตามลักษณะดอกที่มีสีหวานสวยงาม มีถิ่นกำเนิดในเม็กซิโกถึงโคลัมเบีย และทางตอนเหนือของเวเนซุเอลา และปลูกเลี้ยงในเมืองไทยมานานกว่า 50 ปี โดย หม่อมราชวงศ์พันธุ์ทิพย์ บริพัตร เป็นผู้นำเข้ามาปลูกในเมืองไทยครั้งแรก นักปลูกเลี้ยงไม่ประดับจึงตั้งชื่อว่า “ชมพูพันธุ์ทิพย์” เพื่อเป็นเกียรติแก่ท่าน นอกจากนี้ยังมีชื่ออื่นว่า ตาเบบูยาพันธุ์ทิพย์ ตาเบบูยาชมพู และชมพูอินเดีย

ลักษณะเด่น เป็นไม้ต้นผลัดใบ สูงได้ถึง 20 ม. เรือนยอดรูปไข่ถึงทรงกลม แผ่เป็นชั้น เปลือกต้นสีเทาอมน้ำตาล เมื่อมีอายุมากขึ้นเปลือกแตกเป็นร่องใบประกอบแบบนิ้วมือ มี 5 ใบย่อย ก้านใบรวมยาว 5 - 30 ซม. ก้านใบย่อยยาวประมาณ 2.5 ซม. ใบรูปไข่แกมรูปรีถึงรูปขอบขนาน ปลายใบแหลมถึงเรียวแหลม โคนใบมนหรือสอบ แผ่นใบหนาสีเขียวเข้ม เห็นเส้นใบชัดเจน ช่อดอกเป็นช่อกระจุก ออกที่ปลายยอด ดอกย่อยจำนวนมาก กลีบเลี้ยงเชื่อมติดกันเป็นถ้วย ปลายแยกเป็น 5 แฉก กลีบดอกเชื่อมติดกันเป็นหลอดยาว ปลายแยกเป็น 5 กลีบ สีชมพูอ่อนถึงสีชมพูเข้ม บอบบางและหลุดร่วงง่าย ออกดอกในช่วงเดือนมกราคมถึงมีนาคม ผลเป็นฝักกลม ยาว 15 - 30 ซม. เมื่อแก่จะเปลี่ยนเป็นสีน้ำตาลและแตกออก ภายในมีเมล็ดแบนสีน้ำตาล มีปีกปลิวไปตามลมได้ง่าย ซึ่งเป็นวิธีหนึ่งที่ช่วยกระจายพันธุ์ อีกทั้งเมล็ดยังงอกง่าย จึงพบชมพูพันธุ์ทิพย์ขึ้นทั่วไปในเมืองไทย

ชมพูพันธุ์ทิพย์เป็นไม้ประดับที่แข็งแรงทนทาน ทนแล้ง และโตเร็ว เหมาะจะปลูกในพื้นที่กว้างริมถนนใหญ่ เมื่อออกดอกจะดูสวยงาม ดังเช่นมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน จังหวัดนครปฐม แต่ไม่ควรปลูกใกล้กับอาคาร บ้านเรือน เพราะระบปรากแข็งแรง อาจดันโครงสร้างให้เกิดความเสียหายได้

เกร็ดความรู้

- ชมพูพันธุ์ทิพย์เป็นพรรณไม้ประจำชาติของประเทศเอลซัลวาดอร์ มีสรรพคุณเป็นสมุนไพร เปลือกต้นนำมาต้มน้ำดื่มแก้ท้องผูก และโลหิตจาง ใบดอกและรากต้มน้ำดื่ม ช่วยลดไข้ ลำต้นใช้ทำฟืนและเยื่อใช้ทำกระดาษได้



ชมพูแก่กับหม่อม

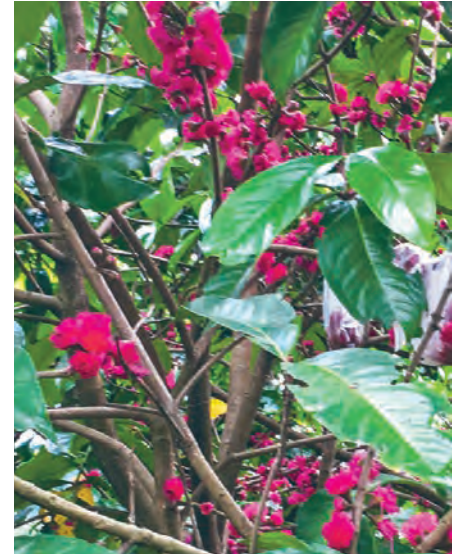
พิกัดที่พบ บริเวณวิหารพระนาคปรก ด้านหลังอาคาร 2496 และโรงซ่อมรถดีเซลราง DRC (ช่วงล่าง) ดันสูงประมาณ 10 ม.

เป็นพืชในวงศ์ Myrtaceae หรือวงศ์ชมพู มีชื่อวิทยาศาสตร์ว่า *Syzygium samarangense* (Blume) Merr. & L.M.Perry ชื่อสามัญเรียกว่า Java Apple, Wax Apple, Wax Jambu กระจายพันธุ์ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในไทยพบทั่วทุกภาค เป็นพืชอีกชนิดหนึ่งที่คนไทยปลูกเป็นไม้ผล มีชื่อเรียกแตกต่างกันในแต่ละภูมิภาค ภาคกลางเรียกว่าชมพูแก่กับหม่อม ยังมีชื่ออื่นๆว่า ชมพูะหลาป่า ชมพูขาว ชมพูเขียว ชมพูนก

ลักษณะเด่น เป็นไม้ต้นไม่ผลัดใบ สูงได้ถึง 10 ม. เรือนยอดทรงกลม เปลือกต้นสีน้ำตาลอมเทา พุ่มใบแน่น ใบเดี่ยวออกตรงข้ามกัน ก้านใบสั้นประมาณ 5 - 7 มม. ใบรูปแคบถึงรูปใบหอกแกมรูปขอบขนานแกมรูปใบหอก ปลายใบหู่หรือแหลม โคนใบมนหรือรูปหัวใจตื้น เส้นกลางใบเป็นร่องด้านบน เส้นใบ 9-14 คู่ ฐานเล็กน้อย ช่อดอกแบบช่อแยกแขนง ช่อโปร่ง ออกที่ซอกใบปลายยอด หรือตามกิ่งแก่ดอกสมบูรณ์เพศ กลีบดอกสีขาว มีเกสรเพศผู้สีขาวจำนวนมาก เห็นเด่นชัด แต่หลุดร่วงง่าย รังไข่ฝังอยู่ในฐานรองดอก ยอดเกสรเพศเมียอยู่กึ่งกลาง เมื่อติดผล ฐานรองดอกจะขยายขนาดขึ้นจนเป็นผลทรง

แอปเปิ้ลหรือรูปลูกแพร์ เส้นผ่านศูนย์กลาง 5 - 8 ซม. เมื่อสุกมีสีแดงเรื่อ เนื้อกรอบ รสเปรี้ยวอมหวาน บางผลอาจมีเมล็ดกลมสีน้ำตาลอยู่ภายในนำไปขยายพันธุ์ได้

ชมพูแก่กับหม่อมชอบดินชุ่มชื้น แต่ก็ทนแล้งได้ในระดับหนึ่ง ขยายพันธุ์ด้วยการเพาะเมล็ด หรือตอนกิ่ง ปัจจุบันชมพูแก่กับหม่อมหาดูได้ยาก และเกือบสูญพันธุ์แล้ว ด้วยรสชาติที่มีรสเปรี้ยวมากกว่าหวาน จึงไม่เป็นที่โปรดปรานของคนไทยนัก



ชมพู่ม่าเหมี่ยว

พิกัดที่พบ พบทั่วพื้นที่ หน้าอาคารอำนวยการ ด้านข้างวิหารหลวงพ่อนาคปรก ด้านหลังอาคาร 2496 และโรงซ่อมรถดีเซลราง DRC (ช่วงล่าง) คาดว่ามีผู้นำผลมากินและทิ้งเมล็ดไว้ จึงงอกและเติบโตให้เก็บกินผลได้ เส้นผ่านศูนย์กลางลำต้นมากกว่า 20 เซนติเมตร

เป็นพืชในวงศ์ Myrtaceae และสกุลเดียวกับ ชมพู่มะเหมี่ยว มีชื่อวิทยาศาสตร์ว่า *Syzygium malaccense* (L.) Merr. & L.M.Perry มีถิ่นกำเนิดในออสเตรเลีย มาเลเซีย ในเมืองไทยพบปลูกมานาน ตามริมตลิ่งในสวนหลายแห่ง แต่ไม่ทราบแน่ชัดว่านำเข้ามาปลูกเมื่อใด มีชื่อเรียกหลายชื่อ เช่น ชมพู่ม่าเหมี่ยว ชมพูสาแทรก ชมพูแดง ส่วนชื่อสามัญเรียก Malay Apple, Pomerac, Rose Apple

ลักษณะเด่น เป็นไม้ต้นกิ่งผลัดใบ ต้นสูงได้ถึง 25 เมตร ใบเดี่ยวออกตรงข้ามกัน รูปรี ปลายเรียวแหลม ยอดอ่อนมีสีแดงเป็นมัน ช่อดอกแบบช่อกระจุก ออกตามกิ่ง ดอกสีชมพู เป็นดอกสมบูรณ์เพศ กลีบเลี้ยงและกลีบดอกอย่างละ 5 กลีบ กลีบดอกจัมจ่อ เกสรเพศผู้สีชมพู อับเรณูสีเหลือง มีจำนวนมาก ร่วงง่าย มีฐานรองดอกขนาดใหญ่ เมื่อติดผลจะขยายขนาดเป็นผลทรงกลม เมื่อสุกสีแดงคล้ำ เนื้อในสีขาวรสเปรี้ยวอมหวาน เมล็ดขนาดใหญ่ นำไปขยายพันธุ์ได้ เป็นไม้ผลที่แข็งแรง ทนทาน ชอบดินชุ่มชื้น ทนน้ำท่วมขัง

เกร็ดความรู้

- ยอดอ่อนสีแดงกินเป็นผักสดกับอาหารรสจัด มีรสฝาดมัน กลีบดอกและเกสรเพศผู้มีรสเปรี้ยว นำมาประกอบอาหารเช่น ยำ หรือแกงต่าง ๆ
- ผลสุกนำมาทำแยมได้



ดอมน้ำที่อยู่มากตามลำต้นใบ

ตะเคียนทอง

พิกัดที่พบ ด้านหลังโรงเรียนพระดาบส วิหารหลวงพ่อนาคปรก มีมากกว่า 1 ต้น สูงกว่า 5 ม. โดยเจ้าหน้าที่ทุกคนให้ความนับถือต้นตะเคียนในบริเวณวิหาร กราบไหว้และบูชาตามความเชื่อเรื่องเจ้าแม่ตะเคียน

เป็นพืชในวงศ์ Dipterocarpaceae หรือวงศ์ยาง มีชื่อวิทยาศาสตร์ว่า *Hopea odorata* Roxb. ส่วนชื่อสามัญเรียกว่า Ironwood พบกระจายพันธุ์ตามป่าดิบชื้นแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในเมืองไทยพบทั่วทุกภาคและมีชื่อเรียกแตกต่างกันไป ภาคกลางเรียก ตะเคียนทอง หรือตะเคียนใหญ่ ภาคเหนือเรียก จะเคียน ภาคอีสานเรียก แคน ส่วนชาวมลายูทางภาคใต้เรียกว่า จีองา

ลักษณะเด่น เป็นไม้ต้นไม่ผลัดใบ สูงได้ถึง 40 เมตร เรือนยอดทึบ รูปทรงกลม หรือรูปกรวยคว่ำ เปลือกต้นสีน้ำตาลคล้ำ แตกเป็นสะเก็ด ใบเดี่ยว ออกเรียงสลับ รูปไข่แกมรูปใบหอก ปลายเรียวแหลม โคนใบมนเบี้ยว แผ่นใบหนา สีเขียวเข้มเป็นมัน ได้ใบมีเส้นใบนูน และมีต่อมตามง่ามเส้นใบ ช่อดอกแบบช่อเชิงลดแยกแขนง มีดอกย่อยขนาดเล็กจำนวนมาก มีขนสีขาวปกคลุม ดอกสมบูรณ์เพศ มีกลิ่นหอม ออกดอกช่วงเดือนกุมภาพันธ์ถึงมีนาคม กลีบเลี้ยงและกลีบดอกมีอย่างละ 5 กลีบ โคนกลีบดอกเชื่อมติดกันปลายแยกออก กลีบปิดเวียน สีขาวครีม ขนาดประมาณ 0.5 เซนติเมตร กลีบเลี้ยงติดทนนานจนเป็นผล และขยายขนาดคล้ายปีกยาว 1 คู่ ที่ช่วยให้ผลปลิวไปตามลมได้ ผลกลมหรือรูปไข่เกลี้ยงขนาด 0.5-1 ซม. เมื่อแก่จะหลุดร่วงตามโคนต้น และงอกเป็นต้นใหม่ได้

ตะเคียนทองขยายพันธุ์ด้วยการเพาะเมล็ด เมื่อต้นยังเล็กต้องการแสงแดดครึ่งวันถึงรำไร เมื่อ

ต้นโตขึ้นสามารถปลูกในพื้นที่ที่มีแสงแดดตลอดวันได้ แต่ควรได้รับน้ำอย่างเพียงพอ ต้นโตช้า แต่แข็งแรงทนทาน

เกร็ดความรู้

- ตะเคียนทองมีเนื้อไม้แข็งแรง เพราะมีสารประกอบที่ช่วยป้องกันเนื้อไม้จากแมลงกัดกิน เช่น ปลวก นิยมใช้ทำเป็นเฟอร์นิเจอร์ หรือก่อสร้างบ้านเรือน ตามอุปกรณ์การเกษตร ทำสะพาน ในต่างประเทศนำลำต้นมาขุดทำเรือ เปลือกต้นมีสารประกอบที่ทำเป็นน้ำมันชักเงา ตกแต่งเฟอร์นิเจอร์เพื่อรักษาเนื้อไม้ให้มีสารประกอบแทนนินใช้ฟอกหนัง
- ชาวไทยมีความเชื่อว่า ต้นตะเคียนมีนางตะเคียนสิงสถิตอยู่ มีรูปลักษณะสวยงามแต่ดุร้าย จึงนิยมกราบไหว้บูชา และหากนำมาทำเสาบ้าน หรือทำเรือก็เชื่อว่าจะเป็นผีบ้านผีเรือนหรือแม่ย่านางที่ช่วยคุ้มครองได้



ตาลโตนด

พื้กักที่พบ พบเพียงต้นเดียวบริเวณประตูทางเข้าใต้ทางด่วนด้านข้างใกล้กับอาคาร 2465 ต้นสูงกว่า 20 ม. คาดว่ามีอายุเกือบร้อยปี

เป็นพืชในวงศ์ Arecaceae (Palmae) หรือวงศ์ปาล์ม มีชื่อวิทยาศาสตร์ว่า *Borassus flabellifer* L. ถิ่นกำเนิดในทวีปแอฟริกา และแพร่พันธุ์ไปยังทวีปเอเชีย ในเมืองไทยพบปลูกทั่วทุกภาค โดยเฉพาะทางภาคใต้และภาคกลาง มีชื่อเรียกแตกต่างกัน ภาคกลางเรียก ตาล ตาลโตนด ตาลใหญ่ ภาคเหนือเรียก ถาล ห้าง และทางภาคใต้เรียก โหนด ส่วนชื่อสามัญมีหลายชื่อ เช่น Fan Palm, Palmyra Palm, Toddy Palm

ลักษณะเด่น เป็นปาล์มลำเดี่ยวที่สูงได้ถึง 25 ม. เมื่อยังเล็กลำต้นอวบใหญ่ พออายุมากขึ้นจะเรียว เนื้อไม้แข็งเหนียว ใบรูปพัดขนาดใหญ่กว่า 2 ม. ขอบใบหยักเว้าเป็นแฉก แผ่นใบหนาและแข็ง ก้านใบยาว ขอบก้านมีหนามแหลมสีน้ำตาล ช่อดอกออกที่ช่อใบปลายยอด ดอกแยกเพศอยู่ต่างต้นกัน ช่อดอกเพศผู้เป็นช่อแยกแขนง ช่อที่ยังอ่อนที่ยังไม่บานเรียกว่า ปลีตาล ช่อดอกเพศเมียออกหลังช่อดอกเพศผู้ และมีช่อดอกเพศผู้ที่เป็นหมันติดอยู่เรียกกันว่า งวงตาล แต่ละช่อมีดอกย่อยจำนวนมาก เมื่อติดผลจะขยายขนาด กลายเป็นผลทรงกลม ผลแก่สีดำ มี 10-20 ผล/ทะลาย แต่ละผลมี 1-3 เมล็ดกินได้ เมื่อผลแก่จัด เปลือกผลอ่อนตัวลง มีเนื้อสีเหลืองแทรกอยู่ในเส้น และมีกลิ่นหอม ใช้ทำขนมตาล

ตาลโตนดเป็นพืชที่แข็งแรงทนทาน เมื่อต้นมีอายุ 15-20 ปีจึงเริ่มแทงช่อดอกครั้งแรก เมล็ดนำมาเพาะได้ ใช้เวลานานประมาณ 3 เดือนจึงจะสามารถปลูกเป็นไม้ประดับได้ ทนร้อน ทนดินเค็ม และทนน้ำท่วมขัง แต่ถ้าต้นยังไม่ขึ้นเป็นลำต้นจะไม่ทนน้ำท่วมขัง

เกร็ดความรู้

- ชาวสวนมัก “ปาดวงตาล” เพื่อให้ให้น้ำหวานจากในช่อไหลเป็นน้ำตาลโตนด สำหรับปรุงอาหาร ช่วยให้
- อาหารมีกลิ่นหอมรสกลมกล่อม
- ส่วนลูกตาลที่เรากินคือส่วนของเมล็ดที่ยังอ่อนเรียกว่า ลอนตาล



ไทรย้อยใบทู่

พิกัดที่พบ อยู่ด้านข้างวิหารพระนาคปรก และระหว่างโรงเหล็ก 1 กับโรงกระสวน ต้นแผ่กิ่งก้านกินพื้นที่กว้าง 10 ม. ลำต้นมีเส้นผ่านศูนย์กลางประมาณ 50 ซม. และยังพบกระจายไปยังพื้นที่อื่นๆ

เป็นพืชวงศ์ Moraceae หรือวงศ์ไทร มีชื่อวิทยาศาสตร์ว่า *Ficus microcarpa* L.f. ถิ่นกำเนิดในจีน เขตตอนของทวีปเอเชียถึงหมู่เกาะคาริโบลี ในทวีปออสเตรเลีย เมืองไทยพบกระจายพันธุ์ทั่วทุกภาคและเรียกกันว่า ไทร หรือไทรกว้าง ส่วนชื่อสามัญเรียกว่า Chinese Banyan, Curtain Fig, Malayan Banyan, Indian Laurel

ลักษณะเด่น เป็นไม้ต้นผลัดใบขนาดใหญ่ ต้นสูงได้ถึง 20 ม. เรือนยอดแผ่เป็นรูปร่ม มีรากอากาศออกตามลำต้นห้อยยาว ใบเดี่ยวออกเวียนสลับ รูปรีถึงรูปไข่กลับ ปลายแหลมหรือทู่ โคนใบรูปปลีมาถึงมน แผ่นใบหนาคล้ายแผ่นหนัง สีเขียวเข้มเป็นมัน ก้านใบยาว 0.7-1.2 ซม. ยอดอ่อนมีหูใบปลายแหลม หลุดร่วงง่าย ผลทรงกลมออกตามซอกใบ ขนาดประมาณ 1 ซม. เมื่อสุกมีสีเหลืองหรือสีแดงคล้ำที่เป็นอาหารให้นก ซึ่งช่วยให้ไทรย้อยแพร่พันธุ์ได้ง่าย

ปัจจุบันนิยมปลูกเป็นไม้ย้อยส่วนในกระถางเป็นบอนไซ และมีอีกชนิดหนึ่งคือ *F. microcarpa* var. *crassifolia* ที่มีใบกลม ชื่อถิ่นคล้ายกับ *F. benjamina* ใบรูปรีถึงรูปไข่ อาจทำให้สับสนได้ ทั้งสองชนิดนิยมปลูกเป็นบอนไซชนิด

เกร็ดความรู้

- หากปลูกเป็นไม้ประดับสวน ควรปลูกในพื้นที่กว้าง หนาแน่นแต่กิ่งและรากอากาศ เพื่อป้องกันกิ่งที่เกะกะและบดบังแสงกับไม้ประดับอื่น ๆ ทั้งยังมีระบบรากขนาดใหญ่ จึงไม่ควรปลูกใกล้บ้าน



ประดู่

พิกัดที่พบ บริเวณพื้นที่โรงเรียนพระดาบส วิหารหลวงพ่อนาคปรก มีอายุมากกว่า 10 ปี

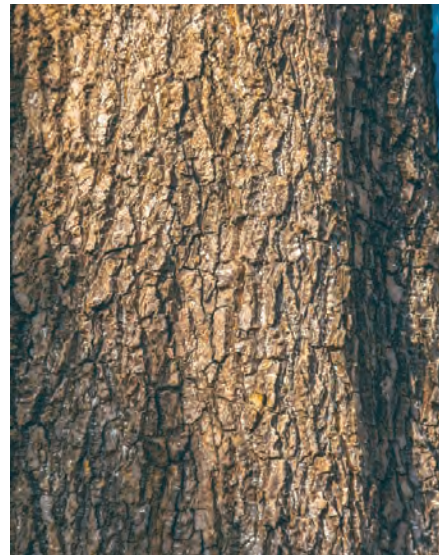
เป็นพืชในวงศ์ Fabaceae (Leguminosae-Papilionoideae) หรือวงศ์ถั่ว มีชื่อวิทยาศาสตร์ว่า *Pterocarpus indicus* Willd. ถิ่นกำเนิดในอินเดียถึงพม่า มาเลเซีย และฟิลิปปินส์ ในไทยพบตามป่าเบญจพรรณทางภาคใต้ มีชื่อเรียกแตกต่างกันไป ภาคกลางเรียก ประดู่บ้าน ประดู่ลาย ประดู่กิ่งอ่อน ภาคเหนือเรียก ตู่ลาย ภาคใต้เรียก สะโน ส่วนชื่อสามัญเรียกกันว่า Amboyna Wood, Andaman Redwood Burmese Rosewood, Malay Padauk, Papua New Guinea Rosewood หรือ Ansana ซึ่งบางคนอาจเรียกว่า ประดู่อัสสนา

ลักษณะเด่น เป็นไม้ต้นผลัดใบ เรือนยอดแผ่เป็นรูปร่มถึงทรงกลม สูง 10-20 ม. เปลือกต้นสีน้ำตาลแตกตามยาว กิ่งก้านทอดนอน ใบประกอบแบบขนนกปลายคี่ มีใบย่อย 7-13 ใบ เรียงสลับ ใบย่อยรูปขอบขนานแกมรูปไข่ ช่อดอกแบบช่อกระจายออกที่ซอกใบปลายยอด ดอกย่อยจำนวนมาก รูปดอกถั่ว ขนาด 1-1.5 ซม. กลีบเลี้ยงเชื่อมติดกันเป็นถ้วยเล็ก กลีบดอก 5 กลีบสีเหลืองสด ออกดอกช่วงต้นฤดูร้อน บานเพียงวันและร่วงพร้อมกัน มีกลิ่นหอม ผลแห้งกลมแบน มีปีกรอบ ๆ มี 1 เมล็ด นำมาขยายพันธุ์ได้

ประดู่นิยมปลูกเป็นไม้ประดับในพื้นที่กว้าง เพราะแข็งแรงทนทาน โตเร็ว ทนดินเค็ม ทนแล้ง ชอบแสงแดดจัด ปัจจุบันมีพันธุ์ใบด่างที่สวยงามอีกแบบ

เกร็ดความรู้

- ชื่อละติน *indicus* สื่อถึงถิ่นกำเนิดของพืชชนิดนี้เป็นพรรณไม้ประจำชาติของฟิลิปปินส์
- เนื้อไม้แข็งแรงนิยมใช้สร้างบ้านเรือนทำเฟอร์นิเจอร์ ต่อมอุปกรณ์การเกษตร ล้อเกวียน และเครื่องดนตรี ใบมีฟลาโวนอยด์ที่ใช้เป็นสมุนไพรลดอาการอักเสบ และบรรเทาอาการเนื้องอก แต่อาจมีผลกับของกึ่งพิษเหือดไทย



พญาสัตบรรณ

พิกัดที่พบ พบทั่วทั้งพื้นที่ คาดว่านำมาปลูกช่วง พ.ศ. 2540 ซึ่งเป็นช่วงที่มีผู้นำมาเผยแพร่ และนำมา ปลูกประดับสวนกันมาก หลังจากนั้นก็พบปลูกกันทั่ว ทั้งยังแพร่พันธุ์ง่าย เมื่อเมล็ดปลิวไปตกที่ได้ก็งอกได้ ทันที ทั้งยังเป็นไม้โตเร็วอีกด้วย

เป็นพืชในวงศ์ Apocynaceae หรือวงศ์ชวนชม มีชื่อวิทยาศาสตร์ว่า *Alstonia scholaris* (L.) R.Br. ถิ่นกำเนิดในอินเดีย จีน ศรีลังกา เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทวีปออสเตรเลีย ในไทยพบตามป่าเบญจพรรณ และป่าดิบชื้นทั่วทุกภาค มีชื่อเรียกต่างกัน ภาคกลางเรียกตีนเป็ด ตีนเป็ดเจ็ดใบ สัตบรรณ พญาสัตบรรณ หัสบรรณ ภาคเหนือเรียก ยางขาว ภาคตะวันออกเรียก จะบัน ภาคใต้เรียกตีนเป็ดดำ ปูลา ส่วนชื่อสามัญเรียก Blackboard Tree, Devil Tree, Indian Devil Tree, Milkwood Pine, White Cheesewood

ลักษณะเด่น เป็นไม้ต้นไม่ผลัดใบ สูงได้ถึง 30 ม. เรือนยอดรูปกรวย เมื่อโตเต็มที่เรือนยอดรูปไข่ ปลายตัดตรง แตกกิ่งก้านตั้งฉากกับลำต้นดูคล้าย ฉัตร ทุกส่วนมีน้ำยางสีขาว ใบเดี่ยว ออกเวียนสลับ รอบกิ่ง 4-7 ใบ รูปใบหอกกลับแกมรูปขอบขนานถึง รูปไข่กลับ ปลายใบเว้า แผ่นใบหนาเหมือนแผ่นหนัง ช่อดอกแบบช่อกระจุกแน่นขนาดใหญ่ ออกที่ซอกใบ โกล่ปลายยอด มีดอกย่อยจำนวนมาก เป็นดอก สมบูรณ์เพศ สีขาวอมเขียวอ่อน กลีบเลี้ยงและ กลีบดอกอย่างละ 5 กลีบ ออกดอกช่วงฤดูหนาว ส่งกลิ่นหอมแรงช่วงใกล้ค่ำถึงเช้ามืด ผลเป็นฝักกลม ยาว 25-50 ซม. เมื่อแก่แตกออกเป็น 2 ซีก เมล็ดเล็กมีขนเป็นปุย ปลิวไปตามลม ช่วยกระจาย พันธุ์ เมล็ดงอกง่าย

พญาสัตบรรณเป็นไม้โตเร็ว ชอบแสงแดดจัด แข็งแรงทนทานทุกสภาพแวดล้อม ทั้งดินชุ่มชื้นและ พื้นที่แห้งแล้ง จึงพบกระจายพันธุ์ทั่วเมืองไทย

เกร็ดความรู้

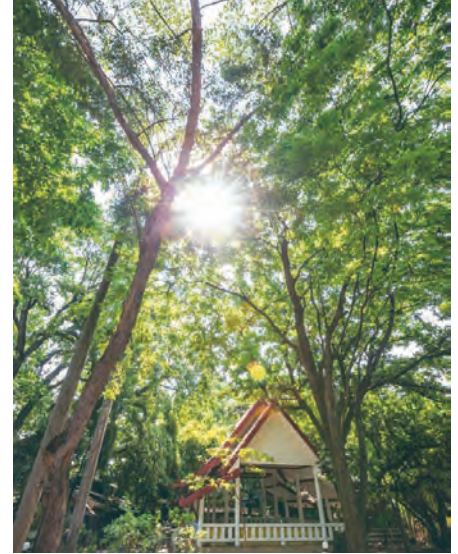
- เป็นพรรณไม้ประจำจังหวัดสมุทรสาคร
- เนื้อไม้สีขาวอมเหลืองและเหนียว จึงนิยมนำมา ทำไม้จิ้มฟัน ทำหีบใส่ของ ลูกทุนอวน ในศรีลังกา ใช้ทำโลงศพ จึงเรียกว่า Devil Tree นอกจากนี้ เปลือกต้นมีสารอัลคาลอยด์มีฤทธิ์เป็นยาฝาดสมาน ใช้รักษาโรคบิด แก้หวัด หลอดลมอักเสบ ใบนำมา ตำใช้พอกดับพิษที่ผิวหนัง น้ำยางใช้รักษาแผลเน่า เปื่อย



ภาพ : วีรญา บุญเตี้ย



ภาพ : วีรญา บุญเตี้ย



พะยุง

พื้กักกัฟว บริเวณพื้นที่วิหารหลวงพ่อนาคปรก เป็น ดันที่เจ้าหน้าทีนำมาปลูกอนุรักษัไว้ คาดว่ามีอายุ มากกว่า 20 ปี

เป็นพืชในวงศ์ Fabaceae (Leguminosae- Papilionoideae) มีชื่อวิทยาศาสตร์ว่า *Dalbergia cochinchinensis* Pierre ถิ่นกำเนิดในไทย พม่า กัมพูชา ลาว และเวียดนาม ในไทยพบตามป่า เบญจพรรณ และป่าดิบแล้งทางภาคตะวันออกและ ตะวันออกเฉียงเหนือ มีชื่อเรียกแตกต่างกันใน แต่ละภูมิภาค ภาคกลางเรียก พะยุง พะยุงไหม แดงจีน ภาคอีสานเรียก กระยง กระยุง ชะยุง ภาคตะวันออกเรียก ประดู่ลม ประดู่ไม้ ประดู่ลาย ส่วนชื่อสามัญ เรียกว่า Siamese Rosewood หรือ Thailand Rosewood

ลักษณะเด่น เป็นไม้ต้นผลัดใบ สูงได้ถึง 25 ม. เรือนยอดแผ่กว้าง เปลือกต้นสีเทา ผิวเรียบ ลอก เป็นแผ่นบาง ๆ ใบประกอบแบบขนนกปลายคี่ ช่อใบยาว 10-15 ซม. ใบย่อยมี 7-9 ใบ รูปไข่ ปลายใบแหลม โคนใบมน แผ่นใบหนาเหมือนแผ่น หนึ่ง ช่อดอกแบบช่อเชิงลด ออกที่ซอกใบปลายกิ่ง ดอกย่อยจำนวนมาก รูปดอกถั่ว กลีบดอก 5 กลีบ สีขาว ขนาดประมาณ 1 ซม. มีกลิ่นหอมอ่อน ๆ ออกดอกช่วงฤดูฝน ผลเป็นฝักแบนรูปขอบขนาน ยาว 4-6 ซม. ภายในมี 1-4 เมล็ด เมล็ดรูปไต สีน้ำตาลเข้มเป็นมัน

พะยุงเป็นไม้ป่าของไทยที่แข็งแรงทนทาน เจริญ เติบโตได้ในดินทุกประเภท ต้องการแสงแดด ตลอดวัน ทนแล้ง ขยายพันธุ์ด้วยการเพาะเมล็ด โตช้า แต่ให้ร่มเงาได้ดี ปัจจุบันเป็นพืชอนุรักษ์ในบัญชีที่ 2 ของ CITES

เกร็ดความรู้

- พะยุงเป็นไม้พรรณไม้ประจำจังหวัดหนองบัวลำภู เป็นหนึ่งในพรรณไม้นามมงคลที่ควรปลูกทางทิศ ตะวันออกเฉียงเหนือ จะช่วยส่งเสริมบารมี มีเงิน ทองไหลมาเทมา
- เป็นไม้ป่าของไทยที่มีเนื้อไม้สีแดงอมม่วงถึงแดง เลือดหมู จึงมีชื่อเรียกว่า Siamese Rosewood แข็งแรงทนทาน ใช้ทำเฟอร์นิเจอร์เครื่องเรือน ฝ้า ฝ้า อุปกรณ์การเกษตร และสามารถนำเลี้ยงครั้งได้ดี เช่นเดียวกับจามจุรี



พิกุล

พิกัดที่พบ บริเวณวิหารหลวงพ่อนาคปรก และด้านหน้าอาคารหอประชุม 2 ต้นสูงราว 10-12 ม. เติบโตคู่กับต้นกระถิง

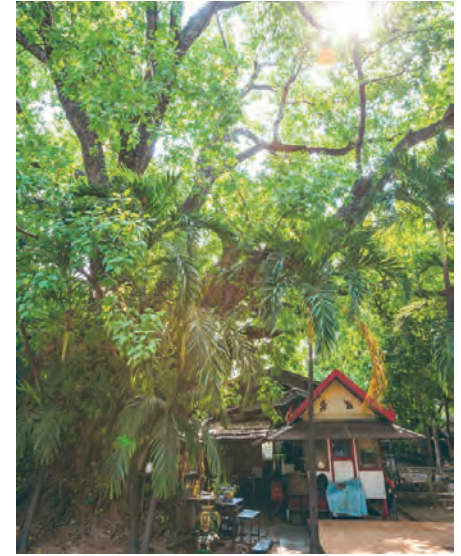
เป็นพืชในวงศ์ Sapotaceae หรือวงศ์ละมุด สำหรับชื่อวิทยาศาสตร์ของพิกุล คือ *Mimusops elegi* L. ถิ่นกำเนิดในอินเดีย พม่า มาเลเซียและไทย พบตามป่าดิบชื้นทางภาคใต้และตะวันออก มีชื่อเรียกแตกต่างกัน ภาคกลางเรียก พิกุล ภาคเหนือเรียก แก้ว ขางดง ภาคใต้เรียก กุน พิกุลป่า ส่วนชื่อสามัญมีหลายชื่อ เช่น Bullet Wood, Medlar, Spanish Cherry, Tanjong Tree

ลักษณะเด่น เป็นไม้ต้นไม่ผลัดใบ สูงได้ถึง 15 ม. เมื่อต้นยังเล็ก เรือนยอดรูปพีระมิด โตขึ้นเป็นทรงกลม พุ่มใบแน่นทึบ เปลือกต้นสีน้ำตาลอมเทา มีรอยแตกตามยาว ทุกส่วนมีน้ำยางสีเหลือง ใบเดี่ยว ออกเรียงสลับ รูปรี รูปไข่ หรือรูปขอบขนาน ปลายใบแหลมเป็นติ่งสั้น โคนใบมน แผ่นใบเป็นคลื่น สีเขียวเข้มเป็นมัน ดอกเดี่ยว ออกเป็นกระจุกที่ซอกใบปลายกิ่ง สีขาวนวล กลีบเลี้ยง 5 กลีบ ติดทนนาน จนเป็นผล กลีบดอกซ้อนกันเป็น 2 ชั้น โคนกลีบเชื่อมติดกัน ดอกบานผ่านศูนย์กลางประมาณ 1.5 ซม. กลิ่นหอมมาก ร่วงง่าย ผลรูปไข่ ยาว 2.5 - 3 ซม. เมื่อแก่มีสีแดง กินได้ รสคล้ายละมุด แต่เนื้อร่วนกว่า ขยายพันธุ์ด้วยการเพาะเมล็ด

พิกุลปลูกเลี้ยงง่าย ชอบแสงแดดตลอดวัน แข็งแรงทนทาน ทนแล้ง ทนน้ำท่วมขังได้ระดับหนึ่ง แต่โตช้า ปัจจุบันมีพันธุ์ใบต่างที่นิยมปลูกเป็นไม้ประดับกันมาก

เกร็ดความรู้

- พิกุลเป็นพรรณไม้ประจำจังหวัดชลบุรี ชาวไทยนิยมเก็บดอกพิกุลมาร้อยเป็นมาลัยถวายพระ
- ชาวพื้นเมืองในถิ่นที่พบนิยมนำเปลือกต้น ดอกผล และเมล็ดมาใช้เป็นพืชสมุนไพร ช่วยสมานแผล เป็นยาถ่ายพยาธิ และช่วยลดไข้ หรือน้ำยางจากต้นอุดบริเวณที่ถอนฟันให้เลือดหยุดไหล ส่วนเนื้อไม้ใช้ก่อสร้างบ้านเรือน



โพศรีมหาโพ

พิกัดที่พบ พบกระจายพันธุ์ทั่วพื้นที่ ดันมีขนาดใหญ่อยู่ใกล้กับโรงซ่อมอุปกรณ์ไฟฟ้า พื้นที่ระหว่างโรงหล่อ 2 กับโรงหล่อ และใกล้กับโรงอาหาร 2

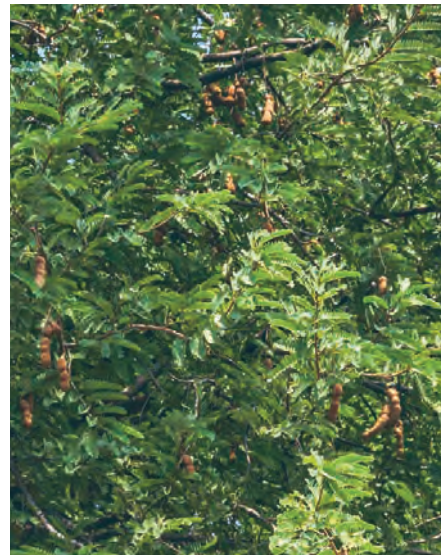
เป็นพืชในวงศ์ Moraceae หรือวงศ์มะเดื่อ มีชื่อวิทยาศาสตร์ว่า *Ficus religiosa* L. ถิ่นกำเนิดในอินเดีย เนปาล ศรีลังกา ตะวันตกเฉียงใต้ของจีน และประเทศในแถบอินโดจีน ในไทยพบเติบโตทั่วไป โดยเฉพาะในวัด เชื่อว่าเป็นผู้ช่วยในการกระจายพันธุ์เพราะผลสุกเป็นอาหารโปรดของนก ทางภาคกลางเรียกกันว่า โพ หรือโพธิ์ ภาคเหนือเรียก ย่องสลี ส่วนชื่อสามัญเรียกว่า Bodhi, Pipal Tree, Sacred Fig

ลักษณะเด่น เป็นไม้ต้นผลัดใบ สูงได้ถึง 25 ม. เมื่ออายุมากขึ้นลำต้นมีขนาดใหญ่ แผ่กิ่งก้านออก มีเรือนยอดเป็นรูปร่ม ทุกส่วนมีน้ำยางสีขาว ลำต้นสีเทาอ่อนถึงเทาเข้ม ผิวเรียบ รากอากาศน้อย ใบเดี่ยวออกเวียนสลับรอบกิ่ง รูปไข่กว้างถึงรูปสามเหลี่ยม ปลายใบเรียวแหลมยาว โคนใบตัดถึงรูปหัวใจ แผ่นใบหนาเป็นคลื่นตามขอบใบ เห็นเส้นใบชัดเจน ก้านใบยาวได้ถึง 12 ซม. ผลทรงกลม เส้นผ่านศูนย์กลางประมาณ 1.5 ซม. ออกตามซอกใบ เมื่อสุกสีแดง ถึงแดงคล้ำ

โพศรีมหาโพเป็นไม้โตเร็ว พบขึ้นทั่วไปตามที่รกร้าง และสามารถเติบโตเป็นไม้อิงอาศัยกับไม้อื่นหรือตามซอกอาคารได้ รากมีขนาดใหญ่ที่ส่งผลกับโครงสร้างอาคาร และมักทำให้ไม้อื่นที่เกาะอาศัยตายได้ สำหรับต้นโพในเมืองไทยมีอีกชนิดหนึ่งคือ โพขึ้นนก หรือโพหางสั้น (*F. rumphii*) ต่างกันที่ระยะระหว่างข้อสัน ปลายใบเรียวแหลม ก้านใบสั้นกว่าโพศรีมหาโพ

เกร็ดความรู้

- ชื่อละติน *religiosa* แปลว่า ความเชื่อ เคารพนับถือ ซึ่งสื่อถึงความเป็นไม้ศักดิ์สิทธิ์ของชาวพุทธ เพราะพระพุทธเจ้าตรัสรู้ใต้ต้นไม้นี้
- ชาวพื้นเมืองในถิ่นที่พบใช้เป็นสมุนไพรแก้ท้องเสีย คลื่นไส้ อาเจียน ท้องอืดเฟ้อ ลดการติดเชื้อและช่วยกระตุ้นทางเพศ



มะขาม

พิกัดที่พบ กระจายทั่วพื้นที่ บริเวณใกล้กับโรงซ่อมอุปกรณ์ไฟฟ้า โรงอาหาร 2 และด้านหลังของศูนย์ซ่อมรถโดยสาร ต้นสูงใหญ่กว่า 10 ม. แต่ไม่ทราบแน่ชัดว่าเป็นพันธุ์ใด คาดว่าเป็นต้นที่เกิดจากการเมล็ดที่เจ้าหน้าที่กินและทิ้งไว้ตามพื้นที่นั้นๆ

เป็นพืชในวงศ์ Fabaceae (Leguminosae-Caesalpinioideae) หรือวงศ์ถั่ว มีชื่อวิทยาศาสตร์ว่า *Tamarindus indica* L. คาดว่ามีถิ่นกำเนิดในอินเดียและแอฟริกา จากหนังสือไม้ประดับบางชนิดในเมืองไทยของพระยาวิจิตรนันท (ปัทมศักราช 2498) กล่าวว่า เมืองไทยมีปลูกกันมาช้านาน เป็นไม้ทนทานต่อดินฟ้าอากาศเป็นอย่างดี มีชื่อเรียกแตกต่างกัน ภาคกลางเรียก มะขาม ภาคเหนือเรียก หมากแกง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเรียก บะขาม ส่วนชื่อสามัญเรียก Indian Date หรือ Tamarind

ลักษณะเด่น เป็นไม้ต้นไม่ผลัดใบ สูงได้ถึง 30 ม. เรือนยอดทรงกลม พุ่มโปร่ง เปลือกต้นแตกเป็นร่อง ใบประกอบแบบขนนกปลายคู้ มีใบย่อย 10-20 คู่ รูปขอบขนาน ยอดอ่อนสีแดงเรื่อ ช่อดอกแบบช่อกระจุก ออกจากซอกใบปลายกิ่ง ดอกสมบูรณ์เพศ สีเหลือง กลีบเลี้ยง 4 กลีบขนาดเล็ก เมื่อดอกบานมักหลุดร่วงไป กลีบดอก 5 กลีบ 3 กลีบมีลายริ้วสีแดงบนกลีบ ผลเป็นฝักตรง หรือโค้งงอ เปลือกสีน้ำตาล เมื่อสุกแก่ ภายในมีเนื้อสีน้ำตาลนุ่ม เมล็ดสีน้ำตาลเข้มเป็นมัน รสเปรี้ยวอมหวาน มีหลายพันธุ์ให้รสชาติแตกต่างกันไป

มะขามชอบดินร่วนระบายน้ำดี มีอินทรีย์วัตถุสูง โตเร็ว ทนแล้งได้ดี ขยายพันธุ์ได้ง่ายด้วยการเพาะเมล็ดและใช้เวลานานเกือบ 10 ปี จึงเริ่มให้ดอกและผล จึงนิยมขยายพันธุ์ด้วยการทาบกิ่ง ตัดตาหรือตอนกิ่ง จะได้ต้นที่แข็งแรงและผลผลิตเร็ว

เกร็ดความรู้

- ยอดอ่อนและดอกมะขามนำมาประกอบอาหาร เช่น ต้มโคล้ง ต้มยำ ให้รสเปรี้ยว ฝักอ่อนใช้ทำน้ำพริกมะขาม ฝักแก่นอกจากกินเป็นผลไม้แล้วยังใช้ปรุงอาหารหรือทำเป็นเครื่องต้มที่ให้อาหารสัตว์ และยังมีสรรพคุณด้านสมุนไพร เปลือกต้นเป็นยาฝาดสมาน เนื้อในมีฤทธิ์เป็นยาระบาย หรือใช้ขัดผิวช่วยให้ผิวใสขึ้น
- มะขามเป็นไม้มงคลที่ควรปลูกทางทิศตะวันตก เชื่อว่าช่วยป้องกันผีร้าย และมีแต่คนยำเกรง
- เนื้อไม้มะขามเหนียว แข็งแรง นิยมใช้ทำเตียงหรือสร้างบ้านเรือน และทำพื้น



มะปูด

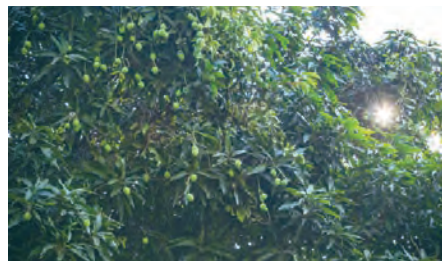
พิกัดที่พบ ด้านข้างโรงซ่อมรถดีเซลราง DRG (ช่วงล่าง) ใกล้กับพญาสัตบรรณ

เป็นพืชในวงศ์ Clusiaceae หรือวงศ์มังคุด มีชื่อวิทยาศาสตร์ว่า *Garcinia dulcis* (Roxb.) Kurz ถิ่นกำเนิดในเขตร้อนของทวีปเอเชีย เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นิวกินี และทวีปออสเตรเลีย ส่วนชื่อสามัญคือ Yellow Mangosteen

ลักษณะเด่น เป็นไม้ต้นไม่ผลัดใบ ต้นสูงได้ถึง 15 ม. เรือนยอดคล้ายรูปพีระมิด แผ่กิ่งก้านเป็นชั้น เปลือกต้นสีน้ำตาลคล้ำ แตกเป็นร่อง ใบเดี่ยวออกตรงข้ามกัน รูปขอบขนานแกมรูปใบหอก ปลายใบแหลม โคนใบมน แผ่นใบหนาเหมือนแผ่นหนัง สีเขียวเข้มเป็นมัน ก้านใบสั้น ช่อดอกแบบช่อกระจุก ออกตามข้อที่กิ่ง มี 3-5 ดอก สีขาวอมเหลืองอ่อน เป็นดอกแยกเพศอยู่บนต้นเดียวกัน ดอกตูมกลม ดอกบานขนาด 1-1.5 ซม. กลีบเลี้ยง 5 กลีบหนา ติดทนทานจนเป็นผล ส่วนกลีบดอกไม่พบ รังไข่คล้ายรูปคนโทเห็นเด่นชัด ออกดอกช่วงฤดูร้อน ผลรูปทรงกลม เส้นผ่านศูนย์กลาง 5 - 6 ซม. ผิวเป็นมัน เมื่อสุกเปลี่ยนเป็นสีเหลือง เนื้อสีเหลืองกินได้ รสเปรี้ยวอมหวาน เมล็ดแบน รูปรี มี 2 - 5 เมล็ด นำไปเพาะขยายพันธุ์ได้ เป็นผลไม้พื้นบ้านที่ปลูกเลี้ยงกันมาแต่โบราณ ปัจจุบันพบปลูกน้อยและหาได้ยาก ชอบดินชุ่มชื้น แสงแดดรำไร หากมีช่วงแห้งแล้งยาวนาน หลังให้น้ำจนชุ่มชื้น จะให้ดอกทันที

เกร็ดความรู้

- ชาวไทยในอดีตนิยมนำผลดิบมาปรุงอาหารให้รสเปรี้ยว และกินผลสุกเป็นผลไม้ ช่วยให้ชุ่มคอ และขับเสมหะ เปลือกต้นมีรสฝาด นำมาต้มกรองเอาแต่น้ำใช้ล้างแผล หรือสีย้อมผ้าให้สีน้ำตาล ปัจจุบันนำเนื้อผลสุกมากวนเป็นแยม
- กล่าวกันว่า หากปลูกมะปูดทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือของบ้าน จะช่วยให้เป็นคนช่างเจรจา พูดแต่สิ่งดีงาม



มะม่วง

พิกัดที่พบ ด้านข้างของวิหารหลวงพ่อนาคปรก ฝั่งซ้ายจำนวน 5 ต้น ต้นสูงกว่า 10 ม. ลำต้น มีเส้นผ่านศูนย์กลาง 50-60 ซม. เจ้าหน้าที่ มักเรียกว่า มะม่วงป่า มะม่วงกะล่อน มะม่วงชี้ได้ ส่วนพื้นที่อื่นที่พบเป็นมะม่วงอกร่องเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งคาดกันว่าเป็นต้นที่เกิดจากเมล็ดที่เจ้าหน้าที่กิน และนำมาทิ้งไว้จนเมล็ดงอกต้นเติบโตใหญ่ ผลิดอก ออกผลให้เจ้าหน้าที่ได้เก็บกิน

เป็นพืชในวงศ์ Anacardiaceae หรือวงศ์มะม่วง มีชื่อวิทยาศาสตร์ว่า *Mangifera indica* L. พบกระจายพันธุ์ในเขตร้อนของทวีปเอเชีย คาดว่า ปลุกในเมืองไทยมานานตั้งแต่สมัยพ่อขุนรามคำแหง มหาราช ดังที่ปรากฏในศิลาจารึกด้านที่ 3 ว่า “เบื้องตีนนอนเมืองสุโขทัย มีตลาดปสาน มีพระ อจนะ มีปราสาท มีป่าหมากพร้าว ป่าหมากกลาง มีไร่ มีนา มีถันถาน มีบ้านใหญ่บ้านเล็ก เบื้อง

ห้วนอนเมืองสุโขทัยนี้ มีกุฎิพิหาร ปุศุอยู่ มีสระตึงต มีป่าพร้าวปาลาง มีปาม่วง ปาขาม มีน้ำโคก มีพระขพุ...” โดยทั่วไปรู้จักกันในชื่อ มะม่วง หรือ มะม่วงสวน ภาคเหนือเรียกว่า หมักโม่ง ชื่อสามัญ เรียกว่า Mango Tree

ลักษณะเด่น เป็นไม้ต้น สูงได้ถึง 20 ม. เปลือก ต้นสีน้ำตาลคล้ำ เรือนยอดทรงกลม พุ่มใบแน่น เปลือกต้นสีน้ำตาลคล้ำ แตกเป็นร่อง ทุกส่วนของ ต้นมีน้ำยางใส ใบรูปใบหอกแกมรูปขอบขนาน ปลายใบเรียวแหลม โคนใบสอบแคบ แผ่นใบหนา สีเขียวเข้มเป็นมัน ช่อดอกช่อแบบช่อเชิงลดแยก แขนง มีทั้งดอกแยกเพศ ดอกสมบูรณ์เพศอยู่ใน ต้นเดียวกัน มีดอกย่อยเล็กจำนวนมาก มีกลิ่นหอม ผลค่อนข้างกลม ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 8 - 12 ซม. ผลสุกมีเนื้อนุ่ม

มะม่วงเป็นพืชที่ปลูกเลี้ยงและขยายพันธุ์ง่าย ด้วยเมล็ด สำหรับต้นที่ได้จากการเพาะเมล็ดจะมี ระบบรากแข็งแรงทนทานกว่าต้นที่ได้จากการทาบกิ่ง แต่หลังปลูก 7-10 ปี จึงเริ่มผลิดอกเป็นครั้งแรก

เกร็ดความรู้

- ยอดอ่อนในระยะใบเพสลาดและช่อดอกอ่อนกิน เป็นผักสดกับน้ำพริก หลน และอาหารรสจัดได้ หรือนำมาประกอบอาหารของชาวเหนือที่เรียกว่า ซำผักรสเปรี้ยวอมเผ็ด ให้พอสพรั่งสูง
- ด้านสมุนไพร เปลือกต้นแก้ท้องเสีย ริดสีดวงทวาร ขับเหงื่อแก้ไข้ ใบรักษาการอักเสบ แก้ท้องอืดเพื่อกดกแก้ท้องเสีย ช่วยขับปัสสาวะ นอกจากนี้เนื้อไม้ยังแข็งแรง ใช้ทำเฟอร์นิเจอร์หรือสร้างบ้านเรือนได้
- คนโบราณเชื่อว่า หากปลูกมะม่วงทางทิศใต้จะช่วย ให้เจ้าของบ้านร่ำรวย



มะฮอกกานีใบใหญ่

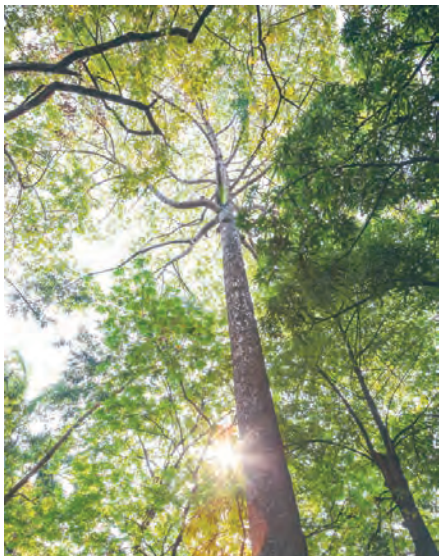
พิกัดที่พบ ด้านหน้าโรงอาหาร 2 พบเพียงต้นเดียว สูงกว่า 10 ม. เส้นผ่านศูนย์กลางลำต้น 50 - 60 ซม. เป็นพืชในวงศ์ Meliaceae มีชื่อวิทยาศาสตร์ว่า *Sweitenia macrophylla* King ถิ่นกำเนิดทางอเมริกาใต้บราซิล โบลิเวีย และเปรู ตอนเหนือของอเมริกากลางถึงเม็กซิโก หมู่เกาะฮาวาย และพบกระจายพันธุ์ในฟิลิปปินส์ และสิงคโปร์ มีชื่อสามัญหลายชื่อ เช่น Brazilian Mahogany, Broad-leaved Mahogany, False Mahogany, Honduras Mahogany

ลักษณะเด่น เป็นไม้ต้นไม่ผลัดใบ ต้นสูง 15-25 ม. เรือนยอดแผ่กว้าง พุ่มใบแน่นทึบ เปลือกต้นสีน้ำตาลเข้ม แตกเป็นสะเก็ด ใบประกอบแบบขนนกปลายคี่ ใบย่อย 3-8 คู่ รูปรีแกมรูปขอบขนาน ยาว 10-15 ซม. ปลายใบเรียวแหลม โคนใบสอบเบี้ยว แผ่นใบหนาสีเขียวเข้มเป็นมัน ช่อดอกแบบช่อแยกแขนง ออกที่ซอกใบใกล้ปลายกิ่ง มีดอกเล็ก ๆ จำนวนมาก กลีบดอกสีเหลืองอ่อนหรือเหลืองแกมเขียว มี 5 กลีบ ปลายกลีบมน กลีบดอกร่วงง่าย ดอกบานมีเส้นผ่านศูนย์กลาง 0.7 - 1.2 ซม. มีกลิ่นหอมอ่อน ๆ ออกดอกช่วงฤดูร้อนผลเป็นผลแห้งรูปไข่ ชี้ตั้งขึ้น เมื่อแก่มีสีน้ำตาล และแตกจากโคนเป็น 5 พู เปลือกผลหนาแข็ง ภายในมีเมล็ดแบนสีน้ำตาล มีปีกจำนวนมาก

มะฮอกกานีใบใหญ่เป็นไม้โตเร็ว ปลูกเลี้ยงง่าย ทนทาน ทนแล้งได้ดี นิยมปลูกประดับกันมาก แต่ควรปลูกในพื้นที่กว้างและห่างจากสิ่งก่อสร้าง

เกร็ดความรู้

- ไม่ควรปลูกบริเวณพื้นที่จอดรถ เพราะเปลือกผลแข็ง อาจร่วงหล่นทำความเสียหายได้
- มะฮอกกานีใบใหญ่ให้เนื้อไม้แข็งแรง ใช้ก่อสร้างบ้านเรือน ทำเฟอร์นิเจอร์ ทำเรือ และเครื่องดนตรี



ยางนา

พิกัดที่พบ บริเวณวิหารพระนาคปรก จำนวน 1 ต้น สูงกว่า 20 ม. เส้นผ่านศูนย์กลางลำต้นประมาณ 60 ซม.

เป็นพืชในวงศ์ Dipterocarpaceae หรือ วงศ์ยาง มีชื่อวิทยาศาสตร์ว่า *Dipterocarpus alatus* Vesque มีถิ่นกำเนิดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในไทยพบทั่วทุกภาค มีชื่อเรียกแตกต่างกัน ภาคกลางเรียก ยาง ยางนา ยางแม่น้ำ ยางหยวก ภาคเหนือเรียก ยางขาว ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เรียก ยางควาย วาลอย ภาคตะวันออกเรียก ยางเนิน ภาคใต้ เรียกว่า ยางดง ชันนา

ลักษณะเด่น เป็นไม้ต้นไม่ผลัดใบ ต้นสูงได้ถึง 50 ม. ลำต้นตรง เปลือกต้นสีน้ำตาลเทา โคนต้น มีพูพอนแผ่กว้าง เรือนยอดทรงกลม ใบเดี่ยวออก เรียงสลับ รูปขอบขนาน ปลายใบเรียว โคนใบสอบ ยอดอ่อนมีขนปกคลุม ใบแก่เรียบเกลี้ยง แผ่นใบ หนาเห็นเส้นใบชัดเจน ช่อดอกเป็นช่อกระจุก ออกที่ ชอกใบปลายกิ่ง ดอกย่อยจำนวนมาก ดอกสีชมพู เป็นดอกสมบูรณ์เพศ กลีบดอก 5 กลีบบิดเวียน โคนกลีบซ้อนเหลื่อม คล้ายกังหัน ออกดอกช่วง ปลายฤดูหนาวเข้าฤดูร้อน ผลเป็นผลแห้ง ทรงกลม มีครีบ 5 ครีบ ส่วนบนมีปีกรูปขอบขนาน 2 ปีก ยาว 10-12 ซม. สีน้ำตาลแดง นำไปขยายพันธุ์ได้

ยางนาปลูกเป็นไม้ประดับได้ ให้ร่มเงาดี แต่ ควรปลูกในพื้นที่กว้าง เพื่อให้ต้นเติบโตมีเรือนยอด ที่สวยงาม

เกร็ดความรู้

- ยางนาเป็นเนื้อไม้แข็งแรงที่คนไทยใช้ประโยชน์มา แต่อดีต ไม่ว่าจะเป็นใช้ก่อสร้างบ้านเรือน เครื่องเรือน รั้ว ใช้ทำเรือ หรือหมอนรางรถไฟ
- ด้านสมุนไพร เปลือกต้นนำมาต้มน้ำดื่มเป็นยา บำรุงร่างกาย บำรุงเลือด แก้ตับอักเสบ หรือใช้ทา หนองขณะร้อนๆ เป็นยาแก้ปวดตามข้อ ใบและ น้ำยางมีรสฝาดขม ใช้เป็นยาขับเลือด (ทำให้เป็น หมัน) หรือกินแก้ริดสีดวงทวาร หรือนำมาผสมกับ ขี้ผึ้งใช้ทาแผลเน่าเปื่อย หรือแผลพุพอง
- ด้านอุตสาหกรรม น้ำมันยางนำมาผสมกับยางไม้ ชนิดอื่น สำหรับยาเครื่องจักรกลป้องกันน้ำรั่ว หรือ ใช้อุดรอยรั่ว ทาไม้ ใช้ผสมขี้เลื่อยจุดไฟ หรือใช้ ทำได้จุดไฟส่องสว่าง (ของใช้สำหรับจุดไฟให้สว่าง หรือทำเป็นเชื้อเพลิง) ทำน้ำมันชักเงา หรือนำมาใช้ เป็นส่วนประกอบของผลิตภัณฑ์อื่น ๆ เช่น สีทาบ้าน หมึกพิมพ์



ยูคาลิปตัส

พิกัดที่พบ วิหารหลวงพ่อนาคปรก ใกล้กับต้นอินทนิลน้ำ และพื้นที่ร้างด้านหลัง

เป็นพืชในวงศ์ Myrtaceae ชื่อวิทยาศาสตร์ว่า *Eucalyptus camaldulensis* Dehnh. เป็นพืชถิ่นเดียวของทวีปออสเตรเลีย พบปลูกในเมืองไทยมานาน แต่ไม่ทราบแน่ชัดว่านำเข้ามาปลูกเมื่อใด ชื่อสามัญเรียกว่า Eucalyptus หรือ River Red Gum

ลักษณะเด่น เป็นไม้ต้นไม่ผลัดใบ ต้นสูงได้ถึง 20 เมตร เรือนยอดรูปกรวยแคบ พุ่มใบแน่นทึบ เปลือกต้นสีเทาสลับสีขาว เปลือกกล่อนเป็นแผ่น ใบเดี่ยวออกเรียงสลับ รูปใบหอกแคบยาวโค้งปลายเรียวแหลม โคนใบมนป้าน แผ่นใบหนา สีเขียวอมเทาเหลือบเงิน ก้านใบสีแดงเรื่อ ช่อดอกแบบช่อกระจุก ออกที่ซอกใบใกล้ปลายยอด ก้านช่อดอกสีแดงเรื่อ ดอกย่อยจำนวนมาก ดอกบานเส้นผ่านศูนย์กลาง 3 - 4 ซม. เกสรเพศผู้ยื่นยาวเห็นเด่นชัด เมื่อติดผลฐานรองดอกจะขยายขนาดขึ้น ผลเป็นฝัก ภายในมีเมล็ดรูปเหลี่ยม สีน้ำตาลจำนวนมาก ใช้ขยายพันธุ์ได้

ยูคาลิปตัสเป็นพืชที่ปลูกเลี้ยงง่าย ขยายพันธุ์ด้วยการเพาะเมล็ด หากปลูกเพื่อการค้าเป็นจำนวนมากนิยมขยายพันธุ์ด้วยการเพาะเลี้ยงเนื้อเยื่อ เพื่อให้ได้ต้นจำนวนมาก แข็งแรงทนทาน ทนแล้งและทนดินเค็มได้ดี

เกร็ดความรู้

- ยูคาลิปตัสที่ปลูกในเมืองไทยส่วนใหญ่ผู้นำมาต้นมาทำกระดาษ หรือใช้ในงานก่อสร้าง ทำเสาเข็ม หรือทำเครื่องเรือนต่าง ๆ ส่วนใบใช้สกัดน้ำมันหอมระเหยได้



ลั่นทมขาวพวง

พิกัดที่พบ ปลูกประดับทั่วทั้งพื้นที่เพราะปลูกและขยายพันธุ์ง่าย ต้นที่มีอายุมาก ลำต้นมีเส้นผ่านศูนย์กลาง 30 - 40 ซม.

เป็นพืชในวงศ์ Apocynaceae มีชื่อวิทยาศาสตร์ว่า *Plumeria obtusa* L. ถิ่นกำเนิดในประเทศเขตร้อนของทวีปอเมริกาเหนือและอเมริกาใต้ ในเมืองไทยคาดว่านำมาปลูกประดับมาตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยา เรียกกันว่า ลั่นทมขาว ลั่นทมขาวพวง จำปา จำปาลาว และจำปาหอม ส่วนชื่อสามัญเรียกว่า Frangipani, Pagoda Tree, Plumeria, Temple Tree, West Indian Jasmine

ลักษณะเด่น เป็นไม้ต้นผลัดใบ ต้นสูง 3-7 ม. เรือนยอดแผ่กว้างคล้ายร่ม ทุกส่วนมีน้ำยางสีขาว ใบเดี่ยวเรียงเวียนสลับถี่ที่ปลายกิ่ง รูปใบหอกแกมรูปขอบขนาน หรือรูปไข่กลับแกมรูปขอบขนาน ปลายใบมน โคนใบมนหรือสอบ แผ่นใบหนา ผิวใบด้านบนสีเขียวเป็นมันเห็นเส้นใบสีขาวชัดเจน ช่อดอกแบบช่อกระจุกออกที่ปลายกิ่ง มี 8 - 16 ดอก เส้นผ่านศูนย์กลางดอก 6-8 ซม. โคนกลีบดอกเชื่อมติดกันเป็นหลอด ภายในมีขน ปลายแยกเป็น 5 กลีบซ้อนเหลื่อมกัน สีขาว กลางดอกสีเหลือง มีกลิ่นหอม ออกดอกตลอดปี ผลแห้งแตกเป็นฝักคู่ เมล็ดแบนจำนวนมากและมีปีกสีขาวช่วยให้ปลิวไปตามลม

ลั่นทมขาวพวงชอบดินร่วนปนทราย แสงแดดตลอดวัน ทนร้อน ทนแล้ง ทนดินเค็ม แต่ไม่ทนน้ำท่วมขัง ขยายพันธุ์ได้ง่ายทั้งปักชำกิ่งและเพาะเมล็ด

เกร็ดความรู้

- เป็นดอกไม้ประจำประเทศลาว ในอดีตพบปลูกตามวัดหรือสถานที่ศักดิ์สิทธิ์ ไม่นิยมปลูกในบ้าน เพราะเข้าใจว่าเป็นพืชที่มีภูติผีปีศาจสิงสถิตอยู่
- สันนิษฐานว่า ชื่อลั่นทม มาจากคำว่า ลั่นระทม ซึ่งเป็นชื่อที่สมเด็จพระนารายณ์มหาราชทรงตั้งขึ้น จึงเชื่อว่าจะหมายถึงความโศกเศร้า ระทม ปัจจุบันตีความใหม่ว่า ลั่น หมายถึงละทิ้ง ระทมหมายถึงความโศกเศร้า รวมหมายถึงละทิ้งความโศกเศร้า ปัจจุบันนิยมปลูกในสวนสไตล์เมืองร้อนและเปลี่ยนชื่อเป็นลีลาวดี ทั้งยังมีหลายพันธุ์ ดอกหลายสีให้เลือกปลูก



สนทะเล

พื้กักที่พว ด้านข้างของศูนย์ซ่อมรถโดยสาร ลำต้น มีเส้นผ่านศูนย์กลางประมาณ 30 ซม.

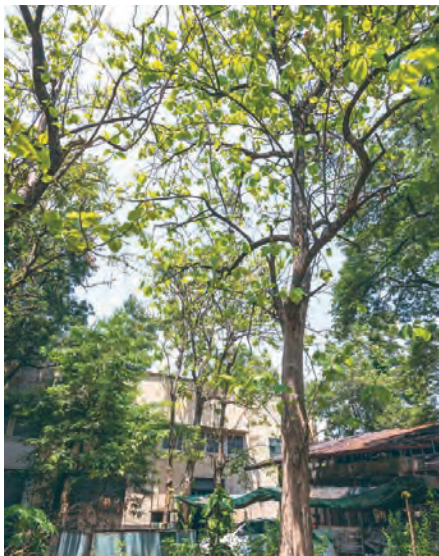
เป็นพืชในวงศ์ Casuarinaceae มีถิ่นกำเนิด ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และตะวันออกเฉียงเหนือ ของทวีปออสเตรเลีย มีชื่อสามัญว่า Australian Pine Tree, Beefwood, Common Ironwood, Queensland Swamp Oak, Sea Oak, Whistling Pine Tree มีชื่อวิทยาศาสตร์ว่า *Casuarina equisetifolia* J.R. & J.R.Forst เป็นไม้ต้นไม่ผลัดใบ ต้นสูง 15-35 ซม. เรือนยอดคล้ายรูปกรวยคว่ำ

แผ่กว้าง เปลือกต้นสีน้ำตาลเข้ม ใบเดี่ยว เรียงเวียน รอบข้อ ๆ ละ 6-8 ใบ ยอดอ่อนสีเหลือง ใบแก่ สีเขียวเข้ม ดอกแยกเพศ ดอกเพศผู้อยู่ปลายกิ่ง ดอกเพศเมียทรงกระบอก สีน้ำตาลอมเทา ผลรวม เรียงชิดกันเป็นก้อนกลม เมล็ดกลมรี มีปีก นำไปขยายพันธุ์ต่อได้

สนทะเลเป็นพรรณไม้ที่ปลูกประดับกันมานาน เพราะทนทาน ทนดินเค็มและทนแล้ง แต่โตช้า มีลักษณะคล้ายกับสนประดิพัทธ์ (*C. junghuniana*) ต่างกันที่ยอดอ่อนมีสีแดง และมักไม่ติดเมล็ด

เกร็ดความรู้

- ชื่อละตินสื่อถึงลักษณะใบที่ดูคล้ายกับพืชคล้าย เฟินสกุล *Equisetum*
- ลำต้นใช้ทำเสา ทำคอกสัตว์ ปัจจุบันพบปลูกเป็น ไม้กระถางบอนไซ



สัก

พิกัดที่พบ ปลูกทั่วพื้นที่ ทั้งด้านหน้าโรงเหล็ก ด้านหลังวิหารหลวงพ่อนาคปรก และด้านหน้าโรงซ่อมติเชลวรางและรถปรับอากาศ (ส่วนบน)

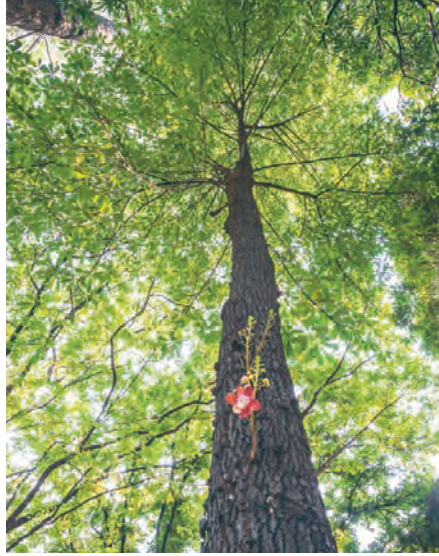
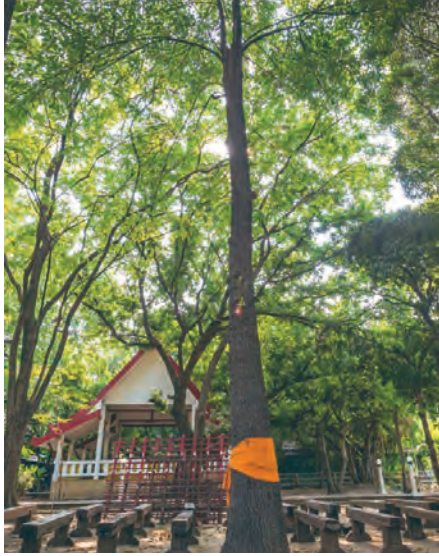
เป็นพืชในวงศ์ Lamiaceae (Labiatae) ถิ่นกำเนิดในเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในไทยพบตามป่าเบญจพรรณ และป่าดิบแล้งทางภาคเหนือ มีชื่อวิทยาศาสตร์ว่า *Tectona grandis* L.f. ชื่อสามัญเรียก Teak

ลักษณะเด่น เป็นไม้ต้นผลัดใบ ต้นสูงได้ถึง 40 ม. ทรงพุ่มโปร่ง เปลือกต้นสีน้ำตาลอมเทา ทุกส่วนมีขนสาขาสีน้ำตาลปกคลุม ใบเดี่ยวออกตรงข้าม สลับตั้งฉาก รูปไข่แกมรูปรี หรือรูปไข่ ปลายใบแหลม โคนบน แผ่นใบหนาเหมือนแผ่นกระดาษ มีขนสาขาสีน้ำตาลปกคลุม ช่อดอกแบบช่อแยกแขนงออกที่ซอกใบปลายกิ่ง ช่อขนาดใหญ่ ดอกย่อยจำนวนมาก สีขาวนวล มีกลิ่นหอมอ่อนๆ ออกดอกช่วงฤดูผล และติดผลในฤดูหนาว ผลทรงกลม เมื่อแก่มีสีน้ำตาลนำไปขยายพันธุ์ได้

สักชอบดินร่วนปนทราย ทนแล้ง ไม่ชอบดินแฉะ แสงแดดตลอดวัน โตช้า หากนำมาลัดมาเพาะ จะใช้เวลา 1-2 วันจึงเริ่มออก ปัจจุบันพบปลูกทั่วเมืองไทยยกเว้นภาคใต้ที่มีความชื้นในอากาศสูงซึ่งไม่เหมาะกับการเติบโตของต้นสัก

เกร็ดความรู้

- สักมีเนื้อไม้แข็งแรง โดยเฉพาะสักที่ปลูกทางภาคเหนือ หากปลูกในภูมิภาคอื่นเนื้อไม้จะมีคุณภาพลดลง ใช้ก่อสร้างบ้านเรือน หรือทำเฟอร์นิเจอร์
- มีบันทึกไว้ว่า ชื่อ “สัก” มาจากคำว่า สักกะ หมายถึง พระอินทร์ หากปลูกทางทิศเหนือ จะช่วยเสริมบารมีให้ผู้อาศัย



สาละลังกา

พิกัดที่พบ ลานบริเวณวิหารหลวงพ่อบ้านคปรก ต้นสูงประมาณ 15 เมตร เส้นผ่านศูนย์กลางลำต้นประมาณ 50 ซม.

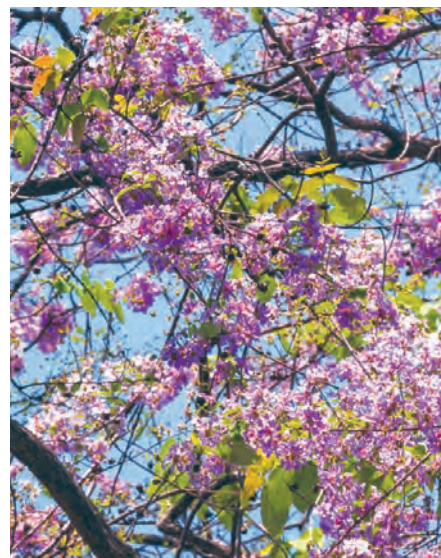
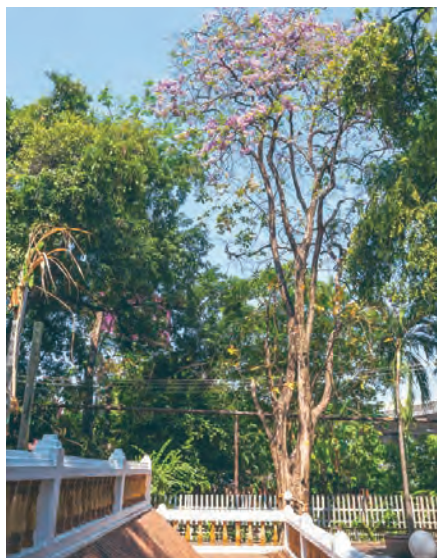
เป็นพืชในวงศ์ Lecythidaceae ถิ่นกำเนิดในทวีปอเมริกาเหนือและอเมริกาใต้ นำเข้ามาจากศรีลังกา จึงเรียกว่า สาละลังกา มีชื่อเรียกอีกชื่อว่า ลูกปืนใหญ่ ส่วนชื่อสามัญเรียก Cannon Ball Tree ส่วนชื่อวิทยาศาสตร์คือ *Couroupita guianensis* Aubl.

ลักษณะเด่น เป็นไม้ต้นผลัดใบ สูง 15-25 ม. เรือนยอดรูปไข่ เปลือกต้นสีน้ำตาลคล้ำ แตกเป็นร่องและเป็นสะเก็ด ใบเดี่ยวออกเวียนสลับกระจุกที่ปลายกิ่ง รูปขอบขนานหรือรูปใบหอกแกมรูปไข่ ปลายใบแหลม โคนใบสอบหรือมน ขอบใบจักตื้น เห็นเส้นใบชัดเจน ช่อดอกแบบช่อเชิงลด ออกตามลำต้น ช่อดอกโน้มลง ดอกสมบูรณ์เพศ ดอกบานเส้นผ่านศูนย์กลาง 5-10 ซม. ทอยบานจากโคนช่อไปหาปลายช่อ กลีบดอกหนา มี 4-6 กลีบ สีชมพูอมเหลืองหรือแดง ด้านในสีม่วงอ่อนอมชมพู เกสรเพศผู้อยู่กลางดอก โคนติดกัน ปลายแยกเป็นเส้นโค้งจำนวนมาก สีชมพูแกมเหลือง ออกดอกเกือบตลอดปีมีกลิ่นหอม ผลทรงกลม เส้นผ่านศูนย์กลาง 10-20 ซม. เปลือกแข็งสีน้ำตาลเมล็ดจำนวนมาก นำไปขยายพันธุ์ได้

สาละลังกานิยมปลูกประดับ แต่ควรปลูกในพื้นที่กว้าง ชอบแสงแดดตลอดวัน แต่โตช้า ขยายพันธุ์ด้วยการเพาะเมล็ด

เกร็ดความรู้

- สาละลังกาเป็นคนละชนิดกับต้นสาละอินเดียที่ในพุทธประวัติกล่าวว่า พระพุทธเจ้าเสด็จดับขันธปรินิพพานได้ต้นนี้
- มีบันทึกไว้ว่า ผลกินได้แต่ไม่เป็นที่นิยม ดอกมีกลิ่นหอมแต่บางคนว่ากลิ่นเหม็น ชาวพื้นเมืองลุ่มน้ำแอมะซอน นำสารสกัดจากเปลือกต้นมาใช้เป็นสมุนไพร ช่วยลดความดันโลหิต แก้ปวด แก้ท้องอืด บรรเทาอาการอักเสบ แก้ปวด ไข้หวัด ไข้มาลาเรีย



เสลา

พิกัดที่พบ ด้านข้างวิหารหลวงพ่อนาคปรก 2 ต้น ปลูกคู่กัน ลำต้นมีเส้นผ่านศูนย์กลางประมาณ 40 เซนติเมตร

เป็นพืชในวงศ์ Lythraceae มีชื่อวิทยาศาสตร์ว่า *Lagerstroemia loudonii* Teijsm. & Binn. ถิ่นกำเนิดในเขตร้อนของทวีปเอเชีย ในธรรมชาติพบตามป่าเบญจพรรณ ป่าดิบและป่าชายหาด ในไทยพบทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคตะวันออก และภาคกลางถึงจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มีหลายชื่อ ภาคกลางเรียก เสลา เสลาใบใหญ่ อินทรีชิด ภาคตะวันออก เรียกเหินเรือเรียก ตะแบกขน ภาคตะวันออกเรียก เกรียบ ตะเเกรียบ ส่วนชื่อสามัญเรียก Thai Bungor

ลักษณะเด่น เป็นไม้ต้นผลัดใบ สูง 15-25 ม. เรือนยอดรูปไข่ถึงทรงกลม เปลือกต้นสีน้ำตาลอมเทา แตกเป็นร่องสะเก็ด กิ่งก้านห้อยย้อย ใบเดี่ยวออกมาระนาบเดียว รูปไข่แกมรูปขอบขนาน ปลายเรียวแหลม เป็นติ่ง โคนใบมน แผ่นใบค่อนข้างหนา มีขนนุ่ม ทั้งสองด้าน ช่อดอกแบบช่อแยกแขนง ออกตามซอกใบใกล้ปลาย ช่อชูตั้ง ดอกย่อยจำนวนมากเป็นดอกสมบูรณ์เพศ เส้นผ่านศูนย์กลางดอก 3 - 4 ซม. กลีบเลี้ยง 5-8 กลีบ กลีบดอก 6 กลีบรูปกลมโคนกลีบคอด ขอบกลีบเป็นคลื่น กลีบบางยับย่น มีหลายสีทั้งสีม่วง ม่วงอมแดง ขาวหรือมีทั้งสีขาวและม่วงในต้นเดียวกัน ออกดอกช่่วงปลาย ฤดูหนาวต้นฤดูร้อน ผลทรงกลม เส้นผ่านศูนย์กลาง 1.5-2 ซม. เปลือกแข็ง เมื่อแก่เปลี่ยนเป็นสีน้ำตาลดำและแตกออกเป็น 5-6 พู เมล็ดจำนวนมาก สีน้ำตาลเข้มมีปีก ปลิวไปตามลม นำมาเพาะขยายพันธุ์ได้

เสลานิยมปลูกประดับตามสวนสาธารณะ พื้นที่กว้าง แข็งแรงทนทาน ทนแล้ง แต่โตช้า ไม้ทนน้ำท่วมขัง

เกร็ดความรู้

- เป็นพรรณไม้ประจำจังหวัดนครสวรรค์ และมหาวิทยาลัยนเรศวร จังหวัดพิษณุโลก
- เนื้อไม้แข็งแรง ใช้ก่อสร้างบ้านเรือน หรือทำงานแกะสลัก



หว่า

พิกัดที่พบ ด้านหน้าวิหารหลวงพ่อกษัตริย์ 1 ต้น ลำต้นมีเส้นผ่านศูนย์กลางประมาณ 50 ซม.

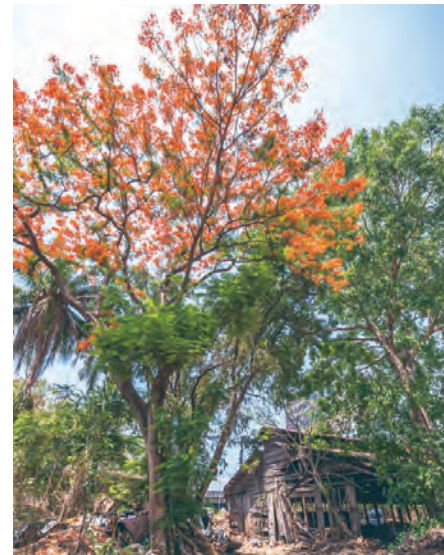
เป็นพืชในวงศ์ Myrtaceae มีชื่อวิทยาศาสตร์ว่า *Syzygium cumini* (L.) Skeel ถิ่นกำเนิดในประเทศแถบคาบสมุทรอินเดียถึงเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในเมืองไทยพบปลูกตามสวนผลไม้ ชาวเหนือมักเรียกว่า หว่าชี้พะพะ ชื่อสามัญเรียก Black Plum, Jambolan, Java Plum

ลักษณะเด่น เป็นไม้ต้นไม่ผลัดใบ ต้นสูงได้ถึง 30 เมตร เรือนยอดแผ่กว้าง ฟูมใบแน่น เปลือกต้นสีน้ำตาลอมเทา ขรุขระ ใบเดี่ยวออกตรงข้ามระนาบเดียว รูปไข่แกมรูปขอบขนาน ปลายแหลมถึงเรียวแหลม โคนใบป้าน แผ่นใบหนา ยอดอ่อนมีสีแดงเรื่อ ช่อดอกออกตามซอกใบใกล้ปลายกิ่ง เป็นช่อกระจะแยกแขนง ดอกย่อยจำนวนมาก เป็นดอกสมบูรณ์เพศ สีขาว เห็นเกสรเพศผู้สีขาวเด่นชัด ออกดอกช่วงต้นฤดูร้อน เมื่อติดผล ฐานรองดอกจะขยายขนาดขึ้น ผลรูปไข่ถึงรูปรี สีเขียว เมื่อสุกแก่สีม่วงแดงคล้ำ รสเปรี้ยวอมหวาน ภายในมีเมล็ดแข็ง 1 เมล็ด เป็นผลไม้พื้นบ้านที่บริโภคกันมาแต่โบราณ เมื่อกินแล้วลิ้นและปากจะมีสีคล้ำตามสีผล และยังเป็นแหล่งอาหารของนก กระรอก และค้างคาวในสวน นอกจากนี้ ยอดอ่อนกินเป็นผักสด กินกับน้ำพริกและอาหารรสจัด

หว่าปลูกเลี้ยงง่าย ทรงพุ่มใหญ่ ควรปลูกในพื้นที่กว้างและหมั่นตัดแต่งกิ่ง ชอบแสงแดดจัด ดินชุ่มชื้น ทนน้ำท่วมขัง

เกร็ดความรู้

- มีบันทึกไว้ว่า หว่าแพร่พันธุ์สู่ทวีปยุโรปโดยผู้อพยพชาวอินเดีย
- ผลสุกมีสารต้านอนุมูลอิสระสูง โดยเฉพาะวิตามินเอ บางท่านนำมาทำไวน์ ให้รสอร่อยไม่แพ้ไวน์องุ่น
- เนื้อไม้ทนทาน ชนพื้นเมืองใช้ทำเฟอร์นิเจอร์ก่อสร้างบ้านเรือน ใบมีกลิ่น นิยมใช้ใบแห้งมาบดหรือ



หางนกยูงฝรั่ง

พิกัดที่พบ ด้านหน้าโรงอาหาร 2 และพบกระจายพันธุ์ในพื้นที่ใกล้เคียง

เป็นพืชในวงศ์ Fabaceae (Leguminosae-Caesalpinioideae) มีชื่อวิทยาศาสตร์ว่า *Delonix regia* (Bojer ex Hook.) ถิ่นกำเนิดในมาดากัสการ์ ในเมืองไทยไม่ทราบแน่ชัดมานานำเข้ามาปลูกครั้งแรกเมื่อใด มีชื่อเรียกแตกต่างกันในแต่ละภูมิภาค ภาคกลางเรียก นกยูงฝรั่ง หางนกยูงฝรั่ง อินทรี ภาคเหนือเรียก ส้มพ้อหลวง ภาคใต้เรียก หงอนยูง ส่วนชื่อสามัญมีหลายชื่อเช่น Flameboyant Tree, Flame of the Forest, Peacock Flower

ลักษณะเด่น เป็นไม้ต้นผลัดใบ ต้นสูง 10-15 ม. เรือนยอดแผ่กว้างคล้ายรูปร่ม พุ่มใบโปร่ง เปลือกต้นสีน้ำตาลอ่อนถึงสีน้ำตาลเข้ม โคนต้นเป็นพูพอน ระบบรากแข็งแรง ใบประกอบแบบขนนกสองชั้นปลายคู่ เรียงสลับ ใบย่อยขนาดเล็กจำนวนมาก ช่อดอกแบบช่อเชิงหลั่นขนาดใหญ่ ออกที่ปลายกิ่ง ดอกย่อยจำนวนมาก เป็นดอกสมบูรณ์เพศมีหลายสีตั้งแต่สีแดงอมส้ม ส้ม เหลือง กลีบเลี้ยง 5 กลีบ กลีบดอก 5 กลีบ ขนาดไม่เท่ากัน โคนกลีบปากสีขาว ปลายกลีบปากสีขาวขอบสีแดงและมีลายริ้วสีแดงกระจายทั่ว ออกดอกช่วงฤดูร้อน ผลเป็นฝักแห้ง ยาว 40-60 ซม. เมื่อแก่เปลี่ยนเป็นสีน้ำตาลเข้มเกือบดำ เปลือกแข็งและแตกออก ภายในมีเมล็ดแบนรูปน้ำขอบขนานแบนสีน้ำตาลเข้ม ใช้น้ำยยพ่นได้

หางนกยูงฝรั่งเป็นไม้ประดับที่เหมาะสมปลูกในพื้นที่กว้าง ชอบแสงแดดจัด ทนร้อน ทนแล้ง และทนดินเค็มได้ดี

เกร็ดความรู้

- เป็นพรรณไม้ประจำมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ไม่ควรปลูกใกล้อาคารและสิ่งก่อสร้าง เพราะระบบรากขนาดใหญ่อาจทำความเสียหายเกิดขึ้นได้ และควรระวังฝักขนาดใหญ่ที่แข็ง เมื่อร่วงหล่นอาจได้รับอันตรายได้



หูกวาง

พื้กักัฟพ กระจายทั่วพื้นที่ เส้นผ่านศูนย์กลาง ลำต้นมีขนาดตั้งแต่ 10-30 ซม.

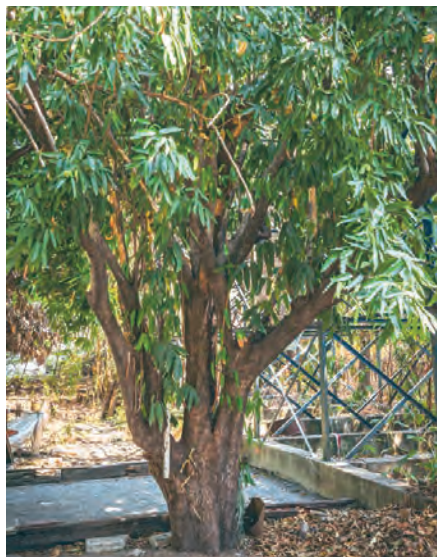
เป็นพืชในวงศ์ Combretaceae มีชื่อวิทยาศาสตร์ ว่า *Terminalia catappa* L. มีถิ่นกำเนิด ในเอเชียเขตร้อนและทางเหนือของทวีปออสเตรเลีย ในเมืองไทยพบกระจายพันธุ์อยู่ทั่วทุกภาค มีชื่อเรียก หลายชื่อ ภาคกลางเรียก หูกวาง ภาคใต้เรียก โคน ตัดมือ ตาปั้ง หลุมปั้ง ส่วนชื่อสามัญเรียก Bengal Almond, Indian Almond, Olive-bark Tree, Sea Almond, Singapore Almond, Tropical Almond

ลักษณะเด่น เป็นไม้ต้นผลัดใบ สูง 15-20 ม. เรือนยอดคล้ายพีระมิด แตกกิ่งก้านเป็นชั้น เปลือก ต้นสีน้ำตาลอมเทา เป็นร่องตื้น ๆ ใบเดี่ยวออกเวียน สลับ รูปไข่ ปลายมนเป็นติ่งแหลม โคนใบสอบเว้า แผ่นใบหนา สีเขียวเป็นมัน ใบแห้งมีสีเหลืองหรือ สีม่วงแดง ช่อดอกแบบช่อกระจุกจะทรงกระบอกออก ที่ซอกใบใกล้ปลายกิ่ง ยาว 8-12 ซม. ดอกเล็ก สีขาวนวล เป็นดอกสมบูรณ์เพศ ไม่มีกลีบดอก ออกดอกเดือนกุมภาพันธ์-เมษายน ผลรูปไข่หรือ รูปรีป้อมแบนเล็กน้อย ยาว 3-7 ซม. มีสันนูน สองด้าน สีเขียว เมื่อแก่เปลี่ยนเป็นสีเหลืองและ สีเขียวคล้ำ ภายในมีเมล็ดแข็งเพียงเมล็ดเดียว

หูกวางเป็นพืชที่แข็งแรงทนทาน เติบโตได้ใน ทุกสภาพพื้นที่ ต้องการแสงแดดตลอดวัน ทนดินเค็ม ทนแล้งขยายพันธุ์ด้วยการเพาะเมล็ด

เกร็ดความรู้

- ไม่ควรปลูกใกล้บ้านหรือสิ่งก่อสร้าง เพราะมีระบบ รากแผ่กว้าง อาจทำความเสียหายได้ นอกจากนี้ ยังมีเมล็ดแข็ง อาจทำอันตรายหรือทำความเสียหาย ได้ โดยเฉพาะบริเวณที่จอดรถ
- นิยมใส่ใบแห้งลงในโหลเลี้ยงปลากัดเพื่อบรรเทา การเกิดโรคที่เกิดจากเชื้อแบคทีเรีย เพราะมีสาร แทนนิน ที่ช่วยยับยั้งเชื้อแบคทีเรียในน้ำ



โสก

พิกัดที่พบ ด้านหน้าอาคาร 2465 คลังพัสดุโรงงาน จำนวน 2 ต้น ต้นสูง 3-5 ม.

เป็นพืชไม้ในวงศ์ Fabaceae (Leguminosae-Caesalpinioideae) หรือวงศ์ถั่ว มีชื่อวิทยาศาสตร์ว่า *Saraca indica* L. มีถิ่นกำเนิดในไทยและหมู่เกาะสุมาตรา มีชื่อเรียกหลายชื่อ ภาคกลางเรียก โสก อโศกน้ำ ภาคเหนือเรียก ส้มสุก ภาคใต้เรียก โสกน้ำ ชุมแสงน้ำ และมีชื่อสามัญว่า Asoka, Asoka Tree, Saraca, Sorrowless Tree

ลักษณะเด่น เป็นไม้ต้นไม่ผลัดใบ สูงได้ถึง 20 ม. เรือนยอดแผ่กว้าง พุ่มใบทึบ เปลือกต้นสีน้ำตาลเข้ม ใบประกอบแบบขนนกปลายคู่ มีใบย่อย 1-7 คู่ รูปใบหอก ปลายใบแหลม โคนใบสอบ ออกตรงข้ามกัน ยอดอ่อนสีแดงเรื่อ ช่อดอกแบบช่อกระจุก ออกตามซอกใบ สีส้ม โคนกลีบดอกเชื่อมติดกันเป็นหลอด ปลายแยกเป็น 5 กลีบ มีก้านเกสรเพศผู้ยื่นยาวจากดอกอย่างเด่นชัด กลิ่นหอมอ่อน ๆ ออกดอกช่วงเดือนมกราคมถึงกุมภาพันธ์ ผลเป็นฝักแบน ยาว ปลายมีติ่งแหลม เมื่อแก่สีน้ำตาลและแตกออก ภายในมีเมล็ดรูปรีแบน

โสกพบปลูกเลียงมานาน ในอดีตนิยมปลูกตามริมน้ำ หรือตามวัด เข้าใจว่าไม่นิยมมากนัก เพราะชื่อเรียก ปลูกเลี้ยงง่าย ชอบดินชุ่มชื้น แสงแดดครึ่งวัน ต้นที่ได้จากการเพาะเมล็ด ใช้เวลา 4-5 ปี จึงให้ดอกครั้งแรก

เกร็ดความรู้

- เป็นผักพื้นบ้านของชาวเหนือ นิยมนำใบอ่อนสีแดงมาปรุงในอาหารพื้นเมืองที่เรียกว่า “ซำผัก” หรือใส่ในแกงส้ม ลวกจิ้มน้ำพริก รสเปรี้ยวอมฝาด



อินทนิลน้ำ

พิกัดที่พบ บริเวณวิหารหลวงพ่อนาคปรก จำนวน 3 ต้น สูงประมาณ 10 ม. ลำต้นมีเส้นผ่านศูนย์กลางประมาณ 15 ซม.

เป็นพืชในวงศ์ Lythraceae มีชื่อวิทยาศาสตร์ว่า *Lagerstroemia speciosa* (L.) Pers. ถิ่นกำเนิดในเอเชียเขตร้อน พบตามที่ลุ่มริมน้ำใบป่าเบญจพรรณขึ้นและป่าดิบทั่วไป ส่วนชื่อสามัญเรียก Pride of India, Pyinma, Queen's Crape Myrtle, Queen of Flower

ลักษณะเด่น เป็นไม้ต้นผลัดใบ ต้นสูง 10-24 ม. เปลือกต้นเรียบ มีรอยด่างเป็นดวงสีขาวประอะตามลำต้น เรือนยอดทรงกลม ใบเดี่ยวออกตรงข้ามกัน รูปรี ถึงรูปขอบขนาน ปลายใบแหลมถึง โคนมน ช่อดอกแบบช่อแยกแขนงออกที่ปลายกิ่ง ชูตั้ง ยาว 10-50 ซม. มีดอกย่อยจำนวนมาก เป็นดอกสมบูรณ์เพศ ดอกบานเส้นผ่านศูนย์กลางประมาณ 6-8 ซม. มีหลายสีทั้งสีม่วง ม่วงอมชมพู ชมพู หรือขาว เกสรเพศผู้สีเหลืองมีจำนวนมาก เห็นเด่นชัด ผลเป็นฝักรูปไข่ เมื่อแก่เปลี่ยนเป็นสีน้ำตาล แตกเป็น 6 พู เมล็ดแบนสีน้ำตาลมีปีกที่ช่วยให้ปลิวไปตามลม ช่วยแพร่พันธุ์

อินทนิลน้ำปลูกเป็นไม้ประดับมานาน ขยายพันธุ์ด้วยการเพาะเมล็ด แข็งแรงทนทาน ทนแล้งได้ดี แต่โตช้า

เกร็ดความรู้

- ชื่อละติน *speciosa* มาจากภาษาละติน แปลว่า ดูโดดเด่น ดังลักษณะช่อดอก
- ต้นที่มีสีชมพูมักเรียกตะแบกอินเดีย ปัจจุบันมีอีกชนิดที่เรียกว่า “ม่วงสาหรี่” ซึ่งให้ดอกดก สีสดกว่าอินทนิลน้ำ คาดว่าเป็นลูกผสมของตะแบกกับอินทนิลน้ำ



อินทผลัม

พิกัดที่พบ พบเพียงต้นเดียว บริเวณด้านหน้าโรงเหล็ก เส้นผ่านศูนย์กลางลำต้นประมาณ 50 ซม. สูงประมาณ 10 ม.

เป็นพรรณไม้ในวงศ์ Arecaceae (Palmae) หรือวงศ์ปาล์ม มีชื่อวิทยาศาสตร์ว่า *Phoenix dyctylifera* L. ถิ่นกำเนิดในตะวันออกกลางและตอนเหนือของทวีปแอฟริกา มีชื่อสามัญว่า Date Palm

ลักษณะเด่น เป็นปาล์มลำเดี่ยวที่สูงได้ถึง 30 ม. บางต้นอาจแตกกอ ลำต้นมีเส้นผ่านศูนย์กลาง 30-50 ซม. ความสูงที่สวยงามอยู่ในช่วง 2 ม. ขึ้นไป เปลือกต้นสีน้ำตาลคล้ำ มีกาบใบติดอยู่ ใบประกอบแบบขนนก ใบย่อยพุ่งออกหลายทิศทาง สีเขียวอมเทา ทางใบยาว 3-5 เมตร ใบย่อยเรียวยาว ปลายใบแหลมแข็ง ช่อดอกแยกเพศอยู่ต่างต้นกัน ออกระหว่างกาบใบ ผลไม่ปรากฏ

อินทผลัมเป็นไม้ต่างประเทศที่มีผู้นำเข้ามาปลูกในเมืองไทยมานานกว่า 30 ปี ชอบแสงแดดตลอดวัน ทนแล้งได้ดี ทนดินเค็ม ขยายพันธุ์ด้วยการเพาะเมล็ด แต่ควรปลูกจำนวนมาก จึงสามารถติดผลได้

เกร็ดความรู้

- ชื่อละติน *dyctylifera* มาจากภาษาละติน แปลว่า คล้ายนิ้ว สื่อถึง ลักษณะผลที่ยาวคล้ายนิ้ว
- อินทผลัมที่ให้ผลมีเนื้อนุ่มรสหวานจัด คือ *P. dyctylifera* แต่อินทผลัมที่มีผลสีเหลืองเนื้อกรอบ รสหวานน้อยกว่า คาดว่าเป็นอีกชนิดหนึ่ง

เอกสารอ้างอิง

ชื่อพรรณไม้แห่งประเทศไทย เต็ม สมิตินันท์ ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.2557. สำนักงานหอพรรณไม้ สำนักวิจัยการอนุรักษ์ป่าไม้และพันธุ์พืช กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม: กรุงเทพฯ, 2557.

ไซมอน การ์ดเนอร์, ฟินดา ลีทิสสุนทร และก้องกานดา ชยามฤต. ไม้ป่าภาคใต้ เล่มที่ 3 (Mo-Z). กรุงเทพฯ: อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง จำกัด (มหาชน) 2561.

ฉิวลักษณ์ บุญนาค. ไม้ใหญ่ในบ้าน. คู่มือคนรักต้นไม้ชุดที่ 6 ลำดับที่ 52. กรุงเทพฯ: บ้านและสวน, 2555.

ราชบัณฑิตยสถาน. ศัพท์พจนานุกรม อังกฤษ-ไทย ฉบับราชบัณฑิตยสถาน. กรุงเทพฯ: ราชบัณฑิตยสถาน, 2546.

สารานุกรมไม้ประดับในประเทศไทย เล่ม 2 (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: บ้านและสวน, 2548.

อุไร จิรมงคลการ. พรรณไม้นามมงคล. คู่มือคนรักต้นไม้ชุดที่ 6 ลำดับที่ 58. กรุงเทพฯ: บ้านและสวน, 2556.

Harrison, Lorraine. RHS Latin for Gardener. England: Octopus Publisher Group Ltd., 2012.



พนักงานโรงงานมักกะสัน วาดโดยฐิติพงษ์ พูลทอง





“
 ทุกคนคิดถึงกับโรงงาน
 รักและห่วงหาพื้นที่แห่งนี้
 จากวันที่รุ่งเรือง
 จนถึงวันที่เหลือแต่ร่องรอย
 แห่งความทรงจำ
 วันนี้คุณทำเพื่อมัน ดีแล้วหรือยัง
 ”



ความทรงจำของคนโรงงานมักกะสัน

องค์ความรู้ด้านช่างฝีมือ ด้านช่างเทคนิค และด้านวิศวกรรม
ที่ถ่ายทอดจากรุ่นสู่รุ่น โดยบุคลากรการรถไฟแห่งประเทศไทย

ประเสริฐ ผิวพรรณ

รองวิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล ด้านโรงงาน

การได้มาทำงานอยู่ที่การรถไฟฯ ถือเป็นความภูมิใจ แต่การได้มาประจำอยู่ที่โรงงานมักกะสันนับเป็นความภูมิใจที่สุด เพราะมาอยู่ในจุดที่เราได้นำวิชาชีพมาใช้ มักกะสันเคยเป็นทั้งโรงเรียนและโรงงานที่ผลิตบุคลากรและเครื่องจักรสำคัญของประเทศ มาวันนี้ก็อยากเห็นการพัฒนาและการเปลี่ยนแปลงของโรงงานและการรถไฟฯ ไปในทิศทางที่ถูกที่ควร เพื่อให้เป็นสมบัติของชาติและให้ลูกหลานได้ใช้ต่อไปในอนาคต

นายพงษ์ภพ เปรมประkin

รักษาการหัวหน้าแผนกบริหารงานทั่วไปด้านโรงงาน

โรงงานมักกะสัน ฝ่ายการช่างกล การรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นอีกหน่วยงานหนึ่งที่มีความสำคัญอย่างมากในการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน ประเภทการซ่อมวาระหนัก (การซ่อมบำรุงครั้งใหญ่ทุกส่วน) และรถที่เกิดอุบัติเหตุหนัก ๆ ไม่ว่าจะเป็นรถจักร รถโดยสาร รถดีเซลราง หรือรถปรับอากาศ การซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อนของการรถไฟแห่งประเทศไทย จำเป็นต้องใช้พนักงานที่มีความรู้ความชำนาญ มีทักษะด้านช่างฝีมือ ด้านช่างเทคนิค และด้านวิศวกรรม ซึ่งกว่าที่บุคลากรของเรามาจะมีทักษะขนาดนี้ได้ก็ต้องไปรำเรียนและฝึกฝนจาก “โรงเรียนช่างฝีมือมักกะสัน การรถไฟแห่งประเทศไทย”

ขอเท้าความไปยังอดีตว่าโรงเรียนช่างฝีมือมักกะสัน การรถไฟแห่งประเทศไทย เริ่มก่อตั้งในปีพุทธศักราช 2491 เป็นช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ก่อนจะปิดตัวลงในพุทธศักราช 2519 และกลับมาเปิดการเรียนการสอนอีกครั้ง เมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน ปีพุทธศักราช 2532 ซึ่งในพุทธศักราช 2534 ได้รับพระมหากรุณาธิคุณจากพระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร พระราชทานชื่อใหม่ว่า “โรงเรียนช่างฝีมือพระดาบส การรถไฟแห่งประเทศไทย” นับแต่นั้นเป็นต้นมาได้เปิดการเรียนการสอนรวมทั้งหมด 12 รุ่น กระทั่งในพุทธศักราช 2546 โรงเรียนแห่งนี้ได้ปิดตัวลงอีกครั้ง อันเนื่องมาจากการต้องปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม พุทธศักราช 2541 เกี่ยวกับมาตรการแก้ไขปัญหของการรถไฟฯ ที่ต้องลดรายจ่ายด้านบุคลากร

จากอดีตจนถึงปัจจุบัน โรงเรียนแห่งนี้ได้ผลิตช่างฝีมือเพื่อปฏิบัติงานด้านการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อนเป็นจำนวนหลายพันคน บุคลากรเหล่านี้จึงเป็นกำลังสำคัญยิ่งของโรงงานมักกะสัน และการรถไฟฯ แม้โรงเรียนช่างฝีมือพระดาบสจะปิดตัวลงไปแล้ว แต่ยังคงมีศิษย์เก่าที่เป็นพนักงานช่างฝีมือ ปฏิบัติงานที่โรงงานมักกะสันและส่วนภูมิภาคอยู่เป็นจำนวนไม่น้อย ซึ่งได้กลายเป็นผู้ถ่ายทอดองค์ความรู้ให้แก่พนักงานในสายงานช่างฝีมือ ช่างเทคนิค และด้านวิศวกรรม เพื่อให้บริการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อนคงอยู่ การรถไฟฯ สืบไป

สมบุญ แดงอร่าม

พนักงานเกษียณ ที่ปรึกษาสหภาพรถไฟ

และกรรมการพิพิธภัณฑสถานไทย

ผมเข้ามาทำงานตั้งแต่ปี 2517 เป็นลูกจ้างชั่วคราวอยู่ฝ่ายช่างกล ต่อมา การรถไฟฯ เปิดรับสมัครพนักงานฝ่ายโยธา ผมมาสอบและได้ทำในส่วนของการก่อสร้างที่ของการรถไฟฯ ตอนนั้นเวลาสอบคัดเลือกคนเข้าทำงานจะใช้วิธีแบกไม้หมอนรถไฟแข่งกัน ทำเวลาตามที่กรรมการคุมสอบกำหนด บอกเลยหนักมาก แบกจนตัวลั่น แต่ด้วยความที่เราอยากทำงานที่นี้ก็ต้องอดทน เลยมีแรงฮึดที่จะแบกและทำเวลาได้ดี จึงได้รับคัดเลือกเข้ามา”

ผมทำทุกอย่างตั้งแต่ตอนน้ำตัน ส้วมเต็ม ทำมาเรื่อยจนถึงปี 2533 ผมย้ายไปอยู่หัวลำโพงก็ทำหน้าที่เหมือนเดิม หลังคำสั่งงานรวกก็ขึ้นขึ้นไปซ่อมจนการรถไฟฯ เปิดสอบตำแหน่งกลการช่างปี 2539 ก็ไปสอบ เขาเอา 3 ตำแหน่ง ผมสอบติด 1 ใน 3 แล้วได้ย้ายกลับไปอยู่โรงงานมักกะสันในปี 2542 พุดง่าย ๆ ว่าตั้งแต่เข้างานการรถไฟฯ มาจนถึงปี 2539 ผมยังไม่ได้บรรจุ แต่เป็นเพราะว่าใจรักการรถไฟฯ ทำให้ผมอดทนจนได้รับการบรรจุงานในที่สุด

44 ปีที่อยู่ในโรงงานมักกะสันถือเป็นเวลาเกือบทั้งชีวิตของผม ถ้าใจไม่รักอยู่ไม่ได้ขนาดนี้ แม้วันนี้ผมจะเกษียณไปแล้ว แต่ก็ยังเวียนมาดูแลมาช่วยน้องๆ ในบางเรื่อง อยากฝากถึงน้อง ๆ ว่า “คนเราต้องมีความมุมานะ ตั้งใจทำในสิ่งที่รักให้ดี แล้ววันหนึ่งสิ่งนั้นจะตอบสนองเราเอง”

โรงงานมักกะสันเป็นโรงงานที่ซ่อม หรือสร้างได้หมด ถึงจะใช้เครื่องมือเครื่องมือนานา แต่ถ้าพูดถึงฝีมือเชิงช่าง ที่นี้เราทำได้หมด เรายังโรงหล่อ โรงเครื่องมือกล มีช่างมากประสบการณ์ หากได้รับการสนับสนุนที่ดี ผมว่าโรงงานมักกะสันจะพัฒนาและก้าวหน้าไปได้มากกว่านี้

รัชพงศ์พิรัช แนวนิวณ

พนักงานเทคนิค 6

ผมเป็นนักเรียนโรงเรียนช่างฝีมือพระดาบส รุ่นที่ 6 มีพ่อเป็นคนรถไฟอยู่โรงรถจักร ก่อนจะมาสอบที่นี่ ผมอยากเรียนช่างนอกมากกว่า แต่พ่อผมเห็นแล้วว่าที่นี่น่าจะเหมาะกับผม ก็เลยมาตามคำบอกของพ่อ ผมตั้งใจที่เชื่อพ่อ ทำให้ผมได้มีโอกาสอยู่ตรงจุดนี้ ผมยังได้ขอทุนไปเรียนต่อจนจบปริญญาตรี ถือว่าการรถไฟให้โอกาสในการสร้างคน โรงงานมักกะสันเปรียบเหมือนต้นน้ำที่หล่อเลี้ยงชีวิตเรา ผมอยากเห็นมักกะสันเป็นปอดของคนกรุงเทพฯ อยากเห็นโรงงานมักกะสันเป็นโรงงานประวัติศาสตร์ที่ยังมีชีวิตอยู่ อยากให้คนภายนอกเข้ามาเรียนรู้ผ่านสิ่งที่พวกเราทำงาน ผมภูมิใจที่ได้มีส่วนช่วยให้ประชาชนได้เดินทางบนพื้นฐานของความปลอดภัย แม้ว่าอาจยังดูไม่ดีในสายตาของบางคน แต่เราก็ไม่เคยท้อครับ

.....

ปิยวัฒน์ อนุศิลป์

ช่างระดับ 6 โรงงานผลิตอุปกรณ์เหล็ก

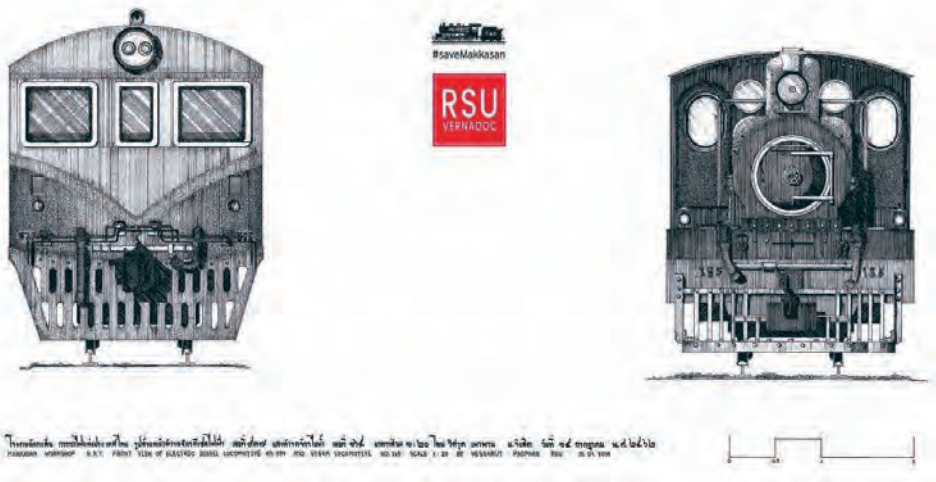
พ่อผมเป็นพนักงานการรถไฟอยู่ก่อนแล้ว ตอนเด็ก ๆ เดินตามพ่อมาที่โรงงาน เห็นพี่ ๆ อา ๆ ลุง ๆ ทำงานกัน เราชอบมาดูมาเล่นตามประสาเด็ก พอโตขึ้นก็สอบติดโรงเรียนช่างฝีมือพระดาบส เรียนจบก็ถูกส่งตัวมาอยู่หน่วยงานนี้ ตลอดระยะเวลา 24 ปี ของการทำงานที่เดินเวียนอยู่ในโรงงานมักกะสัน จากที่ไม่เป็นอะไรเลย วันนี้ผมสามารถถอดรื้อ ประกอบ ซ่อม สร้าง ทำได้หมด เพราะหมั่นสังเกตในสิ่งที่รุ่นพี่ทำ ผมคิดเสมอว่าคนเราจะดีและโตได้ก็ต้องรู้จักใฝ่รู้ อดทน อย่างเวลาเราเข้างาน ไม่ใช่จะทำงานได้เลย ต้องจุดไฟรอเวลาให้อุณหภูมิของไฟคงที่ แล้วจึงนำเหล็กไปเผาไฟ กว่าจะได้แบบสักเส้นที่สมบูรณ์แบบ ต้องเสียเหงื่อไปเท่าไร ต้องอดทนรอสีของเหล็กว่าดีได้หรือยัง ถามว่าเบื่อไหม ผมไม่เบื่อ อาจเป็นเพราะผมชอบงานที่ทำด้วยเครื่องมือบางตัวใช้มานานเป็นร้อยปีก็เสื่อมสภาพลง ผมใช้เวลาว่างมารื้อดูว่าชิ้นไหนซ่อมได้สร้างใหม่ได้ ก็ทำ ปรากฏว่าพอทำแล้วใช้ได้ก็เริ่มสนุกที่เราสามารถซ่อมแซมเครื่องมือเครื่องใช้ในโรงงานให้กลับมาใช้ได้อีกครั้ง ถ้าถามว่านี่คือความภูมิใจไหม ตอบได้เลยครับว่า ใช่ และทำให้ผมมีความผูกพันกับที่นี่

สุวิธ สุมานนท์

พนักงานเกษียณ

ผมอยู่โรงงานมักกะสันมา 37 ปี เป็นนักเรียนวิศวกรรมรถไฟ คุณพ่อก็เป็นพนักงานการรถไฟฯ ผมกับคุณพ่อทำงานด้วยกัน เราเป็นพนักงานเทคนิค ทำด้านการซ่อมบำรุง ตำแหน่งสุดท้ายก่อนเกษียณคือสารวัตรด้านเทคนิค ทุกวันที่เราทำงานเราคิดเสมอว่ากำลังทำงานบริการสังคม มักกะสันคือกระดูกสันหลังของการขนส่งทางราง เป็นกลไกหลักในการซ่อมบำรุงรถไฟทุกขบวน และการขนส่งทางรางก็ถือเป็นกระดูกสันหลังของประเทศ นี่คือความสำคัญของการรถไฟ และนี่คือจิตวิญญาณของคนรถไฟ ผมภูมิใจในงานที่ทำ เพราะถือว่าผมมีส่วนช่วยในการพัฒนาประเทศชาติ สิ่งที่ยอยากเห็นต่อไปคือการมีสถาบันวิจัยและพัฒนาายกระดับการเรียนการสอนให้เกิดขึ้นในองค์กร ในอดีตเราสามารถสร้างรถไฟได้ ในอนาคตเราก็ต้องพัฒนารถไฟได้ เพื่อให้เป็นไปในทิศทางที่ดีขึ้น นี่คือนสิ่งที่ผมหวังว่า จะเกิดขึ้นแม้ผมจะเกษียณไปแล้วก็ตาม

.....





ประคอง โฟธิคะบุษ

พนักงานเทคนิค 6

พ่อแม่ผมเป็นพนักงานกันถนนอยู่การรถไฟฟ้า พอมักเปิดสอบเข้าโรงเรียนช่างฝีมือพระดาบส ผมก็มาสอบ ปรากฏว่าสอบติดได้เข้าเรียน ปีแรกนี้เรียนทฤษฎีล้วน ๆ พอปีสองเริ่มเน้นช่าง ช่วงปี 2535 ผมฝึกงานที่โรงงานล้อ จากนั้นนั้นจนถึงวันนี้ ผมก็ยังคงอยู่ที่โรงล้อเหมือนเดิม แต่ไม่เคยเบื่อเลย งานเทคนิคมีเรื่องและปัญหาให้เราต้องตามปรับแก้ไข ตลอด สนุกดี ผมมองว่าเป็นงานที่ทำหาย ไม่ว่าจะ เป็นรถที่เกิดอุบัติเหตุ ตกราง อากาศจะหนักแค่ไหน เราสามารถจัดการซ่อมสร้างให้ออกมาในสภาพเหมือนใหม่ได้ตลอดเวลา ผมอยู่มาถึงขนาดนี้แล้ว ไม่เคยคิดไปไหน การรถไฟฟ้า มีให้เราหมดทุกอย่าง การรถไฟฟ้าสร้างคนสร้างครอบครัว

ปัจจุบันมีการสั่งซื้อเครื่องดันล้อเข้ามา มีการพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ ๆ ช่างที่นี่เลยไม่รู้สึกขาดหรือ ด้อยกว่าช่างที่อื่น ๆ เลย ปัญหาที่ประสบคือตอนนี้ เราขาดคน แต่งานมีปริมาณมาก ผมจึงอยากให้ เปิดโรงเรียนช่างฝีมือพระดาบสอีกครั้ง เพราะกว่าจะ สร้างคนคนหนึ่งขึ้นมาต้องใช้เวลาในการเรียนรู้งาน มากครับ หน้าที่หลัก ๆ ของผมตอนนี้คือคุมส่วนงาน ความปลอดภัยรถไฟ ซึ่งถือเป็นหัวใจของการรถไฟฟ้า เหมือนกันนะครับ ถ้าล้อหลวมรถไฟก็ตกราง จาก คนที่ไม่ค่อยละเอียดก็ต้องมาเป็นคนละเอียด กับ อีกงานเป็นงานถอดเพลาล้อ เป็นงานที่ทำหายมาก เช่นกัน ทุกวันนี้เวลาไปไหนมาไหนเห็นรถไฟทุก ขบวนแล้วผมภูมิใจนะ เพราะทุกคันผ่านมือผ่านตา ผมหมดแล้ว เห็นผู้โดยสารเดินทางด้วยความ ปลอดภัย แค่นี้ผมก็ดีใจแล้ว

ลัดดาวัลย์ ไชยสาส์น

พนักงานบัญชี 6

มีหน้าที่ดูแลการเบิกจ่ายสวัสดิการค่ารักษา พยาบาลของพนักงานปัจจุบันและพนักงานที่เกษียณ ไปแล้วค่ะ ทำมา 27 ปีแล้ว ตอนนั้นการรถไฟฟ้า เปิดสอบรับวุฒิ ม.3 แล้วเราสอบติดสำรอง ชื่อใหม่ ว่ารอเป็นตัวสำรองเกือบ ๆ ปี วันที่การรถไฟฟ้า เรียกให้ มาทำงานดีใจมาก ใครจะรู้ว่าจากแคชเชียร์ประจำ ห้างสรรพสินค้าจะมาเป็นพนักงานบัญชีได้ เราทำงาน ด้วยความตั้งใจมาโดยตลอด จากคนที่ไม่มีอะไรเลย จนมีทุกวันนี้ได้ ช่วงทำงานแรก ๆ ที่โรงงานมักกะสัน บรรยากาศก็เครียดมากค่ะ ส่วนใหญ่ก็เป็นช่างผู้ชาย เยอะมาก ผู้หญิงที่โรงงานนั้นมีน้อย หากถามว่าอะไร ที่ทำให้เราทำงานอยู่ที่นี่ได้นานถึงเพียงนี้ ก็อาจอยู่ที่ ความสบายใจ ไม่มีแรงกดดันภายนอกที่ทำให้เรา เครียดขณะทำงาน ทำให้เราทำงานได้เต็มที่ ไม่คิด จะย้ายหรือไปอยู่ที่ไหนอีกเลย แม้ว่ารายได้จะไม่สูง นักแต่รักก็พอ อย่างน้อยยังมีสวัสดิการที่ดี ทำให้ เราบริหารค่าใช้จ่ายได้ มีสิ่งหนึ่งที่อยากขอคืออยาก ให้โรงงานมักกะสันมีสภาพแวดล้อมที่ดีกว่านี้ คิดว่า ที่นี่จะสวยงามมากกว่านี้ค่ะ

จิรวัฒน์ ผลดี

ช่างฝีมือ 4

ผมเป็นลูกหลานการรถไฟฟ้า ครับ ที่บ้านผมทำมา ตั้งแต่รุ่นปู่รุ่นพ่อแล้ว ผมมาเรียนโรงเรียนช่างฝีมือ พระดาบส รุ่นที่ 3 ทำงานได้ 25 ปีแล้ว ผมทำ เครื่องยนต์มาโดยตลอด แล้วฝึกงานก็อยู่ที่หน่วยงานนี้ ผมมีความถนัดด้านเครื่องยนต์ปั่นไฟเข้าคอมพิวเตอร์ ของรถโดยสารปรับอากาศ ผมภูมิใจมากที่ได้ ทำงานที่โรงงานมักกะสัน เพราะถ้าผมไม่ได้ อยู่ ในรั้วของการรถไฟฟ้า ผมก็คงไม่มีรากฐานชีวิตที่มั่นคง แบบนี้ ผมมีความสุขในทุกเรื่อง เพราะว่าเรามีหน้าที่ การงานที่ดีตรงนี้ แม้จากบุคลิกของผมที่ดูเหมือน คนไม่ได้อยู่ในกรอบของกฎระเบียบ แต่เป็นเพราะ ความอบอุ่นจากเพื่อนร่วมงาน ทำให้ผมไม่รู้สึกถึง การควบคุมครับ

อพรรัตน์ ลากพุด

พนักงานเทคนิค

ผมทำงานที่นี่มา 10 ปีแล้วครับ เรียนจบที่ โรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ ก่อนหน้านั้นผมเคยเป็นลูกจ้าง โรงงานมักกะสันมาก่อน แล้วมีรุ่นพี่ที่โรงงานพามา สมัครเรียนที่โรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ เลยมีโอกาสได้ เข้าสู่โลกของการรถไฟฟ้าแบบเต็มตัว เรียนจบแรก ๆ มาเป็นนายตรวจ มีหน้าที่ตรวจสอบชิ้นงานที่ผลิต ในโรงงาน คล้าย ๆ งาน QC ครับ และถ้าว่างจาก งานตรวจบางครั้งก็ลงมือซ่อมเองบ้าง ผมมาอยู่ที่การ รถไฟฟ้าแบบตัวคนเดียว ไม่มีญาติพี่น้องทำงานที่นี่ เลย ที่โรงงานมักกะสันสอนให้ผมมีวิชาชีพ ได้เจอ พี่ ๆ น้อง ๆ เพื่อนร่วมงานที่ดี รู้สึกได้ถึงความอบอุ่น ผมชอบบรรยากาศในการทำงานที่โรงงานมักกะสัน อย่างหลังโรงงานที่ผมทำอยู่ก็มีต้นไม้สูงใหญ่มาก ดูเป็นธรรมชาติดี ทั้งที่อยู่กลางเมืองกรุงเทพฯ ผมได้ แต่หวังว่าวันหนึ่งโรงงานมักกะสันจะได้เป็นศูนย์กลาง ของการซ่อมและสร้างที่ดีที่สุดในประเทศ

เกษม กองอินทร์

สารวัตรงานผลิตอุปกรณ์หลัก

ผมเข้าบรรจุที่โรงงานมักกะสันเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2525 เรียนโรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ รุ่นที่ 39 ตอนนั้นเป็นช่างชั้น 3 อยู่โรงผลิตยางและ พลาสติก พอมีตำแหน่งว่างที่โรงเหล็กก็เลยสอบ เลื่อนชั้นและย้ายมาอยู่ที่โรงเหล็กนี้ ทำหน้าที่ผลิต อุปกรณ์รถจักรส่งให้ศูนย์ซ่อมรถจักร รถโดยสาร

ผมเข้ามาอยู่ในการรถไฟฟ้า โดยไม่มีพ่อแม่หรือ ญาติพี่น้องทำอยู่ที่นี้เลย ปัจจุบันอีกไม่กี่ปีก็เกษียณ แล้ว ในชีวิตนี้ผมภูมิใจที่ได้ทำงานการรถไฟฟ้า ซึ่งถือ เป็นส่วนหนึ่งในการขับเคลื่อนอันยิ่งใหญ่ มีน้อยคน ที่จะมีโอกาสเข้ามาอยู่ตรงจุดนี้ เราเป็นผู้ผลิตแบบ ทำสปริง ทดสอบความแข็งแรง เหล็กเสียบแทง ห้ามล้อก็ผลิตที่เรา ทุกส่วนมีความสำคัญหมด ดังนั้น ของทุกอย่างที่ผลิตออกมาก็นี้ต้องดีมีคุณภาพเพราะ หมายถึงเราต้องดูแลความปลอดภัยของผู้โดยสาร ทุกคนรวมถึงเจ้าหน้าที่ด้วย

ศุภชัย ชัยมันคง

ผู้ช่วยสารวัตรงานซ่อมส่วนบนรถโดยสาร

และรถปรับอากาศ

ผมเป็นศิษย์เก่าโรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ รุ่นที่ 39 ผมเรียนสายช่างมาจากเทคนิคนครปฐม สาขาช่างกลโรงงาน พอเรียนจบพี่ชายก็แนะนำให้มาสอบที่การรถไฟฯ ตอนนั้นปี 2524 หลักสูตร 1 ปี พอเรียนจบโรงเรียน วิศวกรรมรถไฟ ผมก็ได้เข้ามาเป็นช่างฝีมือที่โรงงานมักกะสัน ช่วงนั้นมีการสร้างรถโดยสารปรับอากาศ บนท.ป. (ใบกึ่งนอนโทปรับอากาศ) หลังคาเหลี่ยม พวกผมเป็นคนสร้างเอง นี่คือการภาคภูมิใจของผมว่าที่โรงงานมักกะสันแห่งนี้สามารถสร้างรถโดยสารได้ ยกเว้นโครงแคร่กับล้อที่เราต้องสั่งมาจากเมืองนอกและยังคงใช้มาจนถึงปัจจุบัน

ชีวิตการทำงานในโรงงานมักกะสันจะมีการเรียนงานไปยังหน่วยงานอื่น ๆ ทำให้ผมได้รับความรู้ในสายงานด้านอื่นด้วย ผมว่าเป็นข้อดี เราจะได้รู้ขอบข่ายประเภทไหน อย่างผมไปฝึกโรงโลหะแผ่นมาแล้ว เรียนรู้ทั้งกระบวนการ จากนั้นไปฝึกประกอบตัวรถโดยสาร จุดนี้แหละที่ทำให้ผมรู้ว่าผมชอบทำอะไร กว่า 38 ปีที่อยู่ตรงนี้ผมบอกได้เลยว่าการรถไฟฯยิ่งใหญ่มากในสายตาผม ให้ชีวิตที่ดีกับผมและครอบครัว แม้ไม่ได้รวย แต่การรถไฟฯได้สร้างเราเป็นคนที่มีสมบูรณ์แบบในแบบที่เป็นได้ครับ

uwkw จันทรีย์

ตั้งแต่ผมเป็นนักเรียนโรงเรียนช่างฝีมือพระดาบส จนถึงตอนนี้ก็ปาเข้าไป 23 ปีแล้วครับที่อยู่โรงงานมักกะสัน ปู่กับพ่อเป็นพนักงานการรถไฟฯ ผมเห็นมาตั้งแต่เด็กเลยชอบที่จะมาเรียนรู้และทำงานที่นี่หน้าที่ของผมคือผลิตชิ้นส่วนอุปกรณ์ของตัวรถไฟที่มีวัสดุเป็นหลัก ทำตามใบงานไม่ว่าจะซ่อมหรือสร้างขึ้นใหม่ ผมบอกได้เลยว่าผมประทับใจในชิ้นงานที่ผมสามารถผลิตและทำออกมาได้ตามเป้าหมายหรือตามใบสั่งงานที่หัวหน้าแจกมาให้ ภูมิใจที่ได้เป็นส่วนหนึ่งของการรถไฟฯ เท่านี้ผมก็มีความสุขแล้วครับ

ศิริศักดิ์ วงษ์งาม

ช่างฝีมือ 6

ด้วยความที่เป็นลูกของคนโรงงานมักกะสันอยู่แล้ว จึงอยากทำงานที่นี่ โดยเริ่มจากการเป็นนักเรียนโรงเรียนช่างฝีมือพระดาบส ถึงตอนนี้ก็อยู่มา 25 ปีแล้ว ในความทรงจำแรกเริ่มที่จำได้เกี่ยวกับมักกะสันคือแม่มักให้มาตามพ่อตอนเย็นๆ แล้วเราก็ต้องไปที่ป้อมรักษาการณ์เพื่อที่เขาประกาศผ่านไมค์ให้ ก็ได้เข้ามาในโรงงานบ้าง เลยได้รู้ว่าที่นี่ทั้งซ่อมและเคยสร้างรถไฟเอง เป็นโรงงานรถไฟที่ใหญ่ที่สุดในเอเชียมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 ก็ถือเป็นความภูมิใจ

สำหรับผม หนึ่งในความประทับใจที่มีต่อที่นี่คือความเป็นพี่เป็นน้องของคนโรงงานมักกะสัน มีพี่ๆ คอยๆ หูล่อหลอมให้เราเป็นช่างรถไฟที่แท้จริง เป็นความรู้ที่ส่งต่อกันรุ่นสู่รุ่น ซึ่งไม่ว่าจะได้ในโรงเรียนหรือตัวเราใด ๆ แม้แต่ทุกวันนี้ผมยังมีเรื่องให้ต้องเรียนรู้เพิ่มเติมเหมือนกัน เพื่อจะได้ไปสอนน้องๆ ต่อก็ยังสนุกและมีความสุขเสมอที่ได้เข้ามาทำงานในนี้

การทำงานเป็นช่างซ่อมรถไฟเป็นสิ่งที่ต้องทุ่มเทมาก เพราะถ้าเราทำไม่ดี ตัวเราไม่ได้เป็นอะไร แต่รถนั้นบรรทุกผู้โดยสาร แล้วถ้ารถไม่ดี คนที่ชีวิตที่ต้องมาเสี่ยงเพราะเราทำงานแบบส่งๆ ไป เราเลยทำแบบนั้นไม่ได้ คนรถไฟทุกคน ไม่ว่าจะเป็นตำแหน่งใด ๆ ต่างก็เป็นฟันเฟืองที่ขับเคลื่อนรถไฟไทยให้ออกไปวิ่งได้อย่างมีคุณภาพและปลอดภัย เราถือว่างานของเราคือการ “รับใช้ประชาชน” เหมือนกัน เพราะรถไฟเป็นการขนส่งที่ราคาย่อมเยา ทุกคนสามารถใช้บริการได้ พวกเราที่โรงงานมักกะสันและการรถไฟฯ ก็มีหน้าที่ซ่อมสร้างดูแลและพัฒนาระบบรถไฟให้ดียิ่งๆ ขึ้นไป ประชาชนจะได้มีคุณภาพชีวิตที่ดีเช่นกัน

สุดท้ายเมื่อมองกลับมาที่ตัวโรงงานมักกะสัน ความเป็นพื้นที่คนทำงานที่เก่าแก่ เป็นที่รวมของคนเก่งๆ ในวิชาชีพนี้ บรรยากาศการทำงานที่เกิดขึ้นจึงสร้างเอกลักษณ์ให้ที่นี่เป็นเหมือนชุมชนไปแล้ว โรงงานก็เหมือนหมู่บ้าน และที่นี่ก็คือหมู่บ้านของคนรถไฟนั่นเอง

ศุภกร ธวัชกัญญ์

วิศวกร กองซ่อมรถจักร ศูนย์ซ่อมรถจักร

เคยทำงานเป็นวิศวกรมาก่อน แล้วค่อยมาทำงานที่โรงงานมักกะสันแห่งนี้ แต่จริงๆ ก็เป็นนักเรียนโรงเรียนวิศวกรรมรถไฟและเคยฝึกงานที่โรงงานมักกะสันด้วย ซึ่งถ้าถามถึงความผูกพัน ก็เรียกได้ว่ามีสมาธิมากในครอบครัวเป็นคนรถไฟมาตั้งแต่รุ่นทวด

แรกเข้ามาเป็นช่างเทคนิคก็จะรับผิดชอบงานการซ่อมเป็นหลัก แต่ภายหลังเลื่อนขั้นมาเป็นวิศวกรก็จะมีสีโคงงานที่กว้างกว่าเดิม คือต้องดูทั้งเรื่องตัวงานและการจัดการคนที่ทำงานให้มีประสิทธิภาพไปด้วยกัน ในหน่วยงานก็จะดูแลทั้งรถโดยสารและรถสินค้า

กับโรงงานมักกะสันนั้นต้องบอกว่ารู้สึกผูกพันตั้งแต่สมัยเป็นนักเรียนวิศวกรรมรถไฟแล้ว ผมยังจำได้ว่ามีป้ายหนึ่งเขียนว่า “รถไฟคือชีวิต จงอุทิศเพื่อการรถไฟฯ” สิ่งนี้เหมือนเป็นประโยคที่แท่นจิตวิญญาณของคนการรถไฟฯ ได้ดี สำหรับผมแล้วประโยคนี้เหมือนบอกกล่าวๆ ว่าเรากำลังทำงานเพื่อประชาชนอยู่ รถไฟเป็นสิ่งที่มีเพื่อบริการประชาชน ถ้าเรารู้สึกตัวเองเพื่อการรถไฟฯ ก็ไม่ต่างกับเรากำลังอุทิศตัวทำงานเพื่อประชาชนเช่นเดียวกัน

ผมเชื่อเหลือเกินว่าทุกคนในนี้สามารถพูดได้เต็มปากเลยว่าเขารักโรงงานมักกะสัน แต่ในแง่ผมที่จะพาให้โรงงานยังคงเดินหน้าต่อไปได้เราควรจะต้องทำอะไร สมมุติของเราก็คือถ้าโรงงานยังสามารถดำเนินการได้ สามารถรองรับหัวรถจักรรุ่นใหม่ๆ ได้ คุณค่าของโรงงานรถไฟก็จะไม่ใช่แค่ความผูกพันแต่ยังมีประโยชน์ใช้งานได้ ในหน่วยงานจึงเริ่มมีความคิดปรับปรุงระบบการทำงานให้รับกับหัวรถจักรในอนาคต เช่น การดำเนินการขออนุมัติการปรับปรุงรถสะพานเลื่อนที่เอาไว้ยกรถไฟให้มีประสิทธิภาพรองรับหัวรถจักรที่กำลังจะเข้ามา ก็จะทำให้โรงงานสามารถใช้งานได้แม้จะเข้าสู่ยุคสมัยใหม่แล้วก็ตาม เป็นการพาโรงงานที่เรารักไปสู่อนาคตอย่างเป็นรูปธรรม





กิตติพันธ์ ศรีประเสริฐ

พนักงานเทคนิค 6

หลังจากเรียนที่โรงเรียนช่างฝีมือพระดาบสแล้ว ผมก็ไปเรียนเทคนิคปริญญาตรีเพิ่มเติม แล้วกลับมาเริ่มงานเป็นพนักงานเทคนิคที่นี่ ความรับผิดชอบหลักคือส่วนล่างทั้งหมด ตั้งแต่โบกี้เฟรมลงมา ด้วยความที่ทำมาหลายปี ก็มีความชำนาญเรื่องระบบเครื่อจักร ล้อเลื่อน เรื่องพวกนี้มียาละเอียดที่ส่งผลกระทบต่อภาพรวมทั้งหมดได้ เช่น เรื่องเบาะน้ำมันที่จะส่งน้ำมันล้อเลี้ยงชุดล้อ ราคาหลักร้อย แต่ถ้าไม่ใส่ใจดูแลก็อาจลามไปเป็นปัญหาหลักแสนหลักล้านได้ ทุกส่วนจึงต้องใส่ใจให้ทำงานร่วมกัน เพราะมีความสำคัญทั้งหมด

ตอนที่เข้ามาก็ยังทันเจอรุ่นใหญ่ ๆ กับที่นี้เราประทับใจความเป็นรุ่นพี่รุ่นพี่ คือผู้ใหญ่กับน้อง ๆ ที่เพิ่งก้าวเข้ามา เขาจะมองเหมือนเราเป็นคนในครอบครัวคุยกันได้ มีความเป็นกันเอง มีระบบอาวุโส พอที่พี่เขาสอนงานเรา ถึงจะมีการดูเราบ้าง แต่ความรู้สึกเป็นครอบครัวตรงนี้ก็ทำให้เราไม่เก็บไปเป็นอารมณ์มันทำงานกันง่าย ซึ่งความรู้ต่าง ๆ ที่ได้ก็มาจากประสบการณ์ของพี่ ๆ ทุกคนที่อยู่ในโรงงานมักกะสันแห่งนี้

ที่นี่เหมือนเป็นโรงผ่าตัดใหญ่เพราะสามารถแยกทุกส่วนของรถไฟออกมาจัดการได้ ถ้าในสายงาน Locomotive แล้ว ก็ต้องเป็นพื้นที่ที่รวมคนเก่ง ๆ เข้าไว้ด้วยกัน ซึ่งในอนาคตถ้าจะเกิดการเปลี่ยนแปลงก็อยากให้ออกไปเลย 10-20 ปี จะเปลี่ยนกันอย่างไร จะได้เตรียมตัวกันได้ จะเปลี่ยนผ่านบุคลากรและองค์ความรู้กันอย่างไร สุดท้ายเชื่อว่าทุกคนพร้อมจะเดินหน้าไปด้วยกันอยู่แล้ว

เบราวี เมืองสกลชัย

พนักงานเทคนิค 4

ทำงานที่นี้มาตั้งแต่ปี 2558 รวมแล้วเกือบ 5 ปี งานที่ทำส่วนใหญ่คือการเดินระบบไฟฟ้าในตัวรถวงจรขับเคลื่อนและพวกแสงสว่างต่าง ๆ ผมจะทำงานให้เร็วมากกว่าเลยเหมือนทำงานคนเดียวไม่เหมือนทีมอื่น

ส่วนที่ชอบนอกจากจะได้กลับบ้านเพราะโชคติดบรุษแล้วก็ได้บ้านพักเลย อีกเรื่องก็คงเป็นความอบอุ่นแบบที่แบบน้องของหน่วยงานในนี้ โดยเฉพาะในช่วงประเพณีแห่หลวงพ่อ

แม้ผมจะเพิ่งมาทำงานได้ไม่นาน แต่ก็ได้ยืมที่คนรอบรู้มาให้ปรับที่นี้เป็นพื้นที่สีเขียว ผมคิดนะครับว่าถ้าเราทำให้พื้นที่ในนี้สะอาดกว่านี้ จัดการแบ่งพื้นที่ให้คนนอกเข้ามาใช้ประโยชน์ได้ด้วยก็คงดี อยากให้ที่นี้อยู่คู่กับกรุงเทพฯต่อไป

.....

สุภาพ อุ่นวิเศษ

ผู้ช่วยสารวัตรงานล้อ

พอชวนผมมาสมัครสอบโรงเรียนช่างฝีมือพระดาบสจริง ๆ แล้วตอนนั้นก็ไม่ได้อยากเข้าหรอก ผมยังอยากเที่ยวเล่นอยู่ แต่พอได้ายกรายเข้ามาสู่รั้วการรถไฟแล้ว ถึงตอนนี้ก็ 28 ปีแล้วครับ นี่ยังไม่รวมถึงตอนที่ผมยังเด็ก ๆ เดินตามพ่อมาโรงงานด้วย ผมโชคดีที่เรียนจบมาแล้วไม่ต้องหางาน เงินเดือนพอได้ สวัสดิการพอดี ผมอยู่ได้ตามอัธยาศัย ไม่เดือนร้อนอะไร ถ้าวันหนึ่งผมสามารถเปลี่ยนอะไรได้

ผมอยากเปลี่ยนมักกะสันให้ดูดีกว่านี้ โลกเราเปลี่ยนแปลงไปไวมาก โดยส่วนตัวผมอยากให้พื้นที่มักกะสันเป็นพื้นที่อนุรักษ์ หรืออาจปรับให้เข้ากับสภาพสังคมในปัจจุบัน สามารถทำเป็นพื้นที่ทำงานและขณะเดียวกันก็สามารถให้ความรู้แก่บุคคลภายนอกได้ ทุกวันนี้ผมภูมิใจในสิ่งที่ทำ บางครั้งอาจมีข้อใจบ้าง แต่อะไรที่ไม่ดีก็ต้องจบให้ได้ จะไม่เอาความคิดลบกลับบ้าน ผมเชื่อว่าโรงงานมักกะสันดีได้มากกว่านี้ ถ้าพวกเราทุกคนร่วมแรงร่วมใจกันพัฒนาครับ

สมศักดิ์ เอกฉันท

พนักงานเทคนิค 8 ช่างยานการอาวุโส

ทำงานที่นี้มา 37 ปีแล้ว มีหน้าที่รับส่งล้อจากหน่วยงานภายนอกเข้ามาเปลี่ยนแวนใหม่ คือเอามาบำรุงให้เป็นของใหม่ รับเข้าหรือส่งออกก็จะเป็นผมที่รับเรื่อง

ผมเรียนวิศวกรรมรถไฟ รุ่นที่ 39 เมื่อปี 2525 แล้วก็อยู่ที่นี้เรื่อยมาจนถึงตอนนี้ สิ่งที่เปลี่ยนแปลงไปก็คงจะเป็นเครื่องมือเครื่องมือที่ใช้ทำงาน เพื่อให้งานมีประสิทธิภาพดีขึ้นเรื่อย ๆ อีกอย่างระบบรางก็มีการเปลี่ยนแปลงไป เราต้องทำล้อที่เข้าได้กับระบบใหม่ ๆ หรือระบบที่แตกต่างไปในแต่ละพื้นที่

ความผูกพันกับงานตรงนี้เลยเป็นเรื่องของการที่ทุกคนจะต้องช่วยกัน ยิ่งหน่วยนี้จะเป็นชิ้นส่วนที่หนักคือล้อ ก็ต้องช่วยกันยกช่วยกันทำ ตอนเราเข้ามาเป็นเด็กก็ต้องเข้าหาผู้ใหญ่ ตอนนั้นเราเป็นผู้ใหญ่ที่คอยสอนเด็ก ๆ รายละเอียดในเครื่องกลต่าง ๆ มีการปรับเปลี่ยนมาตลอดเหมือนโรงงานเติบโตไปกับเรา เราโตขึ้น โรงงานก็โตมาด้วยกัน เวลามาทำงานก็ภูมิใจ เราเห็นชีวิตในนี้ ถ้าโรงงานจะเติบโตไปได้อีกก็คงจะดี

.....

ธนวัฒน์ รัตนบุญกรม

ช่างฝีมือ 5

ทำงานที่นี้มาได้ 25 ปีแล้ว เริ่มต้นจากเป็นนักเรียนในโรงเรียนช่างฝีมือพระดาบส รุ่นที่ 4 ก็เข้ามาทำงานเป็นช่างยนต์ก่อน แล้วหน่วยงานนี้ขาดคนก็เลยมาทำอยู่ในส่วนของระบบห้ามล้อจนถึงทุกวันนี้

ชอบแต่ก่อนที่คนเยอะกว่านี้ เดินแทบจะชนกัน ดูคึกคัก เป็นบรรยากาศของโรงงานจริง ๆ ซึ่งประสิทธิภาพการทำงานก็ดีกว่าตอนนี้อย่างแน่นอนว่างานเยอะกว่าจำนวนคน เพราะรถไฟก็เหมือนสวัสดิการของคนในประเทศ เป็นการเดินทางที่ทุกคนเอื้อถึงได้ เราจึงอยากทำให้ดีที่สุด

เรารักอาชีพนี้เพราะว่าเราทำไปแล้วรถได้ออกไปวิ่ง ได้ใช้งานจริง แล้วไม่เกิดอุบัติเหตุ เราก็ภูมิใจว่าหน่วยงานของเราทำให้คนได้เดินทางอย่างปลอดภัยจะรถไฟหรือรถไฟฟ้าเสียเงินก็ต้องปลอดภัยได้มาตรฐานเดียวกัน

กิตติวัฒน์ เต่าวิเศษ

ช่างเทคนิค

ผมเคยฝันอยากทำงานเป็นช่างมาตั้งแต่เด็ก ๆ แล้ว ก่อนหน้านั้นผมเคยมาฝึกงานที่โรงงานมักกะสันด้วย แล้วก็ไปเป็นช่างของศูนย์รถยนต์ กระทั่งกลับมาทำงานที่นี่อีกครั้ง งานหลัก ๆ เป็นการประกอบเครื่องยนต์เพื่อปั่นกระแสไฟฟ้าในรถดีเซลไฟฟ้า แล้วส่งไฟฟ้าไปหล่อเลี้ยงพวกระบบไฟและระบบแอร์อีกทอดหนึ่ง

การเปลี่ยนงานจากช่างศูนย์ซ่อมรถยนต์มาทำงานเป็นช่างการรถไฟฯ มีความแตกต่างกันค่อนข้างมาก การจัดการกับเครื่องยนต์รถไฟมีรายละเอียดเยอะกว่า เราไม่มีประสบการณ์ก็ต้องให้พวกพี่ ๆ รุ่นใหญ่ช่วยสอน ประสบการณ์เหล่านี้อยู่ในงานที่ทำ ไม่ได้มีสอนในโรงเรียนหรือตำรา ช่วยงานอยู่ 2-3 ปี เขาก็เริ่มปล่อยให้ลงมือทำเอง

ความสุขจากการทำงานตรงนี้คือการได้ทำงานในองค์กรที่มีความสุข ได้ทำในสิ่งที่ผมเติบโตมา เพราะที่บ้านก็เป็นครอบครัวการรถไฟฯ และความวิเศษของโรงงานมักกะสันก็เป็นเสน่ห์อย่างหนึ่งที่ทำให้รู้สึกดีทุกครั้งที่ได้มาทำงาน

อีกไม่นานนี้ผมน่าจะได้บรรจุแล้ว ซึ่งอาจขอย้ายไปเป็นช่างเทคนิคประจำขบวนรถดูบ้าง จะได้เดินทางหาประสบการณ์ไปพร้อมกับขบวนรถ ได้เดินทางไปในที่ต่าง ๆ ด้วย

ประมาณ ทองคำเปลว

ช่างฝีมือ 6

เป็นนักเรียนโรงเรียนช่างฝีมือพระดาบส รุ่นที่ 3 เริ่มงานโดยเป็นผู้ช่วยในการรื้ออุปกรณ์ห้ามล้อรถจักร แล้วก็อยู่ที่หน่วยงานนี้มาตั้งแต่นั้น จนตอนนี้ก็เป็นหัวหน้าช่างแล้ว ถ้าถามว่าผูกพันกับที่นี่ไหม ต้องเริ่มจากตาแล้วต่อมาก็คือพ่อกับแม่ก็เป็นคนที่ทำงานในการรถไฟฯ เราเองก็เลยอยากมาทำงานที่นี่ด้วย

ทำงานเดิมมานานถึง 25 ปี แต่บอกได้เลยว่าไม่มีเบื่อ เพราะแม้จะเป็นเบรกด่วนตัวเดิม ๆ แต่เราก็ต้องมีการพัฒนาฝีมือของตัวเองให้ดียิ่ง ๆ ขึ้นไปด้วย งานจะได้มีประสิทธิภาพ จากเดิมคือรื้อประกอบบำรุงรักษา แล้วติดตั้งก่อนจะทดสอบบนตัวรถ เราก็เริ่มทำอุปกรณ์ทดสอบไว้ภายในหน่วยงาน เพื่อจะได้มีมาตรฐานที่ดีและทดสอบประสิทธิภาพของอุปกรณ์ห้ามล้อได้ดีขึ้น งานทั้งระบบก็จะดีขึ้นไปด้วย เหมือนเราตั้งใจทำส่วนนี้ให้ดี การดูแลรักษารถไฟของทั้งโรงงานก็จะดีไปพร้อม ๆ กัน

กับโรงงานเองก็ทำงานมานาน รู้สึกเสียตายถ้าเกิดว่าโรงงานจะต้องมีการปรับเปลี่ยนหรือต้องแยกย้ายกันไปในอนาคต เพราะเชื่อว่าการทำงานหรือการใช้ชีวิตตรงนี้จะไม่เหมือนเดิม ผมอยากบอก ว่าสถานที่กับโรงงานมีคุณค่าอยู่ในตัวเอง และผมเชื่อว่าคุณค่าของมักกะสันนั้นไม่ได้มีแต่ความเป็นโรงงาน แต่คือผู้คนที่นี่ทำงานอยู่ในนี้มากว่า

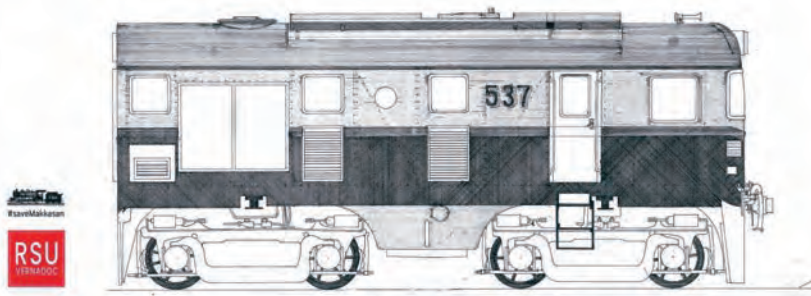
ทองเกี้ยว

ช่างฝีมือ หัวหน้าช่างเตาอัดบล็อกล้อ

เลือกมาอยู่ที่นี่เพราะชอบเครื่องกล เริ่มจากเป็นนักเรียนโรงเรียนช่างฝีมือมักกะสันเมื่อปี 2518 แล้วก็มาเริ่มทำงานเมื่อ 40 ปีก่อน หน่วยงานนี้ต้องทำงานกับเครื่องมือกลและเป็นเครื่องมือขนาดใหญ่ ตอนสมัยเริ่มทำก็เป็นงานพวกขึ้นล้อ กวาดโรงงาน สมัยนั้นคืองานเยอะมาก คนเต็มหน่วยงาน เปิดเครื่องที่นี้เสียงดังกระหึ่มเลย ก็ฝึกฝนตัวเองจนที่ ๆ ในโรงงานให้ขึ้นเครื่องกล ซึ่งก็เปลี่ยนมาแล้ว 7-8 เครื่อง พอช่วงหลัง ๆ ก็ย้ายไปอยู่เตา เป็นเตาเผาอัดบล็อกล้อ ก็อยู่ตรงนั้นมาจนถึงตอนนี้

พูดได้เลยว่าที่นี่ไม่เคยด้อยกว่าใครนะ อาจมีบ้างที่ตอนนี้ขาดบุคลากร แต่เรื่องฝีมือลายมือนี้เชื่อได้ ทำมาจากช่างนอกในนี้ก็ต้องเอามาแก้ เพราะมีประสบการณ์ที่ถ่ายทอดกันมา เราไม่ได้เป็นแคพนักงานแต่เราเป็นคนรถไฟที่มีความภูมิใจในการทำงานตรงนี้ ทำล้อออกไปนี่เหมือนของใหม่เลย เพราะในอดีตเราเคยเป็นถึงโรงผลิตด้วยซ้ำ

ผ่านมา 40 ปี อยากบอกว่าเราไม่เคยรู้สึกเหนื่อยกับงานเลย เพราะพวกเราภาคภูมิใจในงานไม่เคยมีกรณีที่เราแก้ไม่ได้ เราทำได้หมดทุกแบบจริง ๆ ความรู้ต่าง ๆ ตรงนี้เหมือนเป็นสถาบันหนึ่ง ถ้าเป็นไปได้อีกอยากให้รักษากันไว้ แม้ปีหน้าจะเกษียณอายุแล้ว ก็คงต้องฝากน้อง ๆ รุ่นต่อไปให้รักษาความภาคภูมิใจนี้เอาไว้แทนเรา



คณะผู้จัดทำ

• เจ้าของโครงการ

การรถไฟแห่งประเทศไทย

1 ถนนรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

• ที่ปรึกษาโครงการ

นายนิรุฒ มณีพันธ์

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

ผศ.ดร.ศิริพงศ์ พฤทธิพันธุ์

รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน

• บรรณาธิการบริหาร

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์

หัวหน้ากองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว

• กองบรรณาธิการ

กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว

• ฝ่ายประสานงาน

นางศุภมาส ปลื้มกุศล หัวหน้างานเผยแพร่เอกสาร

นางอภาพันธุ์ สวัสดิ์ พนักงานบริหารงานทั่วไป 6

• ฝ่ายภาพ

การรถไฟแห่งประเทศไทย

• วาดภาพ

นักศึกษาศาสาวิชาสถาปัตยกรรมและการวางแผน

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

RSU VERNADOC

โดยคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

มหาวิทยาลัยรังสิต

• ข้อมูล

รองศาสตราจารย์ปริญญา ชูแก้ว

นายสินวัตร ธีระพงษ์รามกุล

นายศิริพงษ์ จันทา พนักงานเทคนิค 8 ศูนย์วิศวกรรมเครื่องกลฯ

ทีมงานกองบริหารงานทั่วไป (ด้านโรงงาน) ฝ่ายการช่างกล

• ความคิดริเริ่มสร้างสรรค์และจัดทำ

บริษัทอมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง จำกัด (มหาชน)



๑๑๑ ปี
โรงงานมักกะสัน



การรถไฟแห่งประเทศไทย

เลขที่ 1 แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

www.railway.co.th

Call Center : 1690