

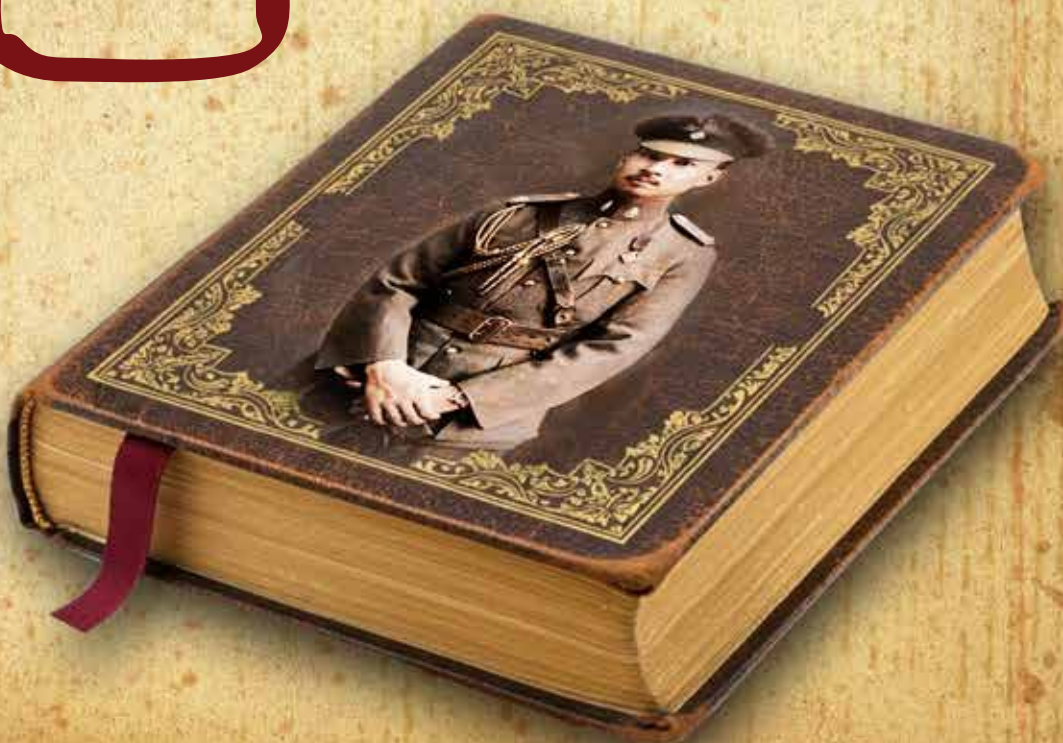


เอกสารเผยแพร่เพื่อการประชาสัมพันธ์
ฉบับที่: ๔/๒๕๖๘

ชีวประวัติประเทศไทย
และการสื่อสาร คมกาศ และบ้านเมือง
ระหว่าง พ.ศ. ๒๔๖๐-๒๔๗๕

ผ่านพระกรรณียกิจ
พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน
เนื่องในโอกาสวัน

บุรณิก



๑๔ กันยายน ๒๕๖๘



พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ

กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน

ทรงเป็นผู้ดำเนินการสื่อสารคมนาคม และบ้านเมือง
ทรงประสบความสำเร็จเป็นอย่างมากในการนำวิทยาการ
ของโลกตะวันตกมาปรับปรุงเพื่อความเจริญก้าวหน้าของประเทศ

พระองค์ทรงมีพระวิริยอุตสาหะ ทดมเททรงงาน
ด้วยพระสติปัญญา พระปรีชาสามารถ ทรงอุทิศพระวรกาย
และตั้งพระทัยในการพัฒนาประเทศให้เจริญรุ่งเรือง
ทั้งด้านการทหารช่าง การพาณิชย์ การสื่อสาร การคมนาคม
การไฟฟ้า การท่องเที่ยว และที่สำคัญคือ
การพัฒนากิจการรถไฟไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย

น้อมสำนึกในพระกรุณาธิคุณ

พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน

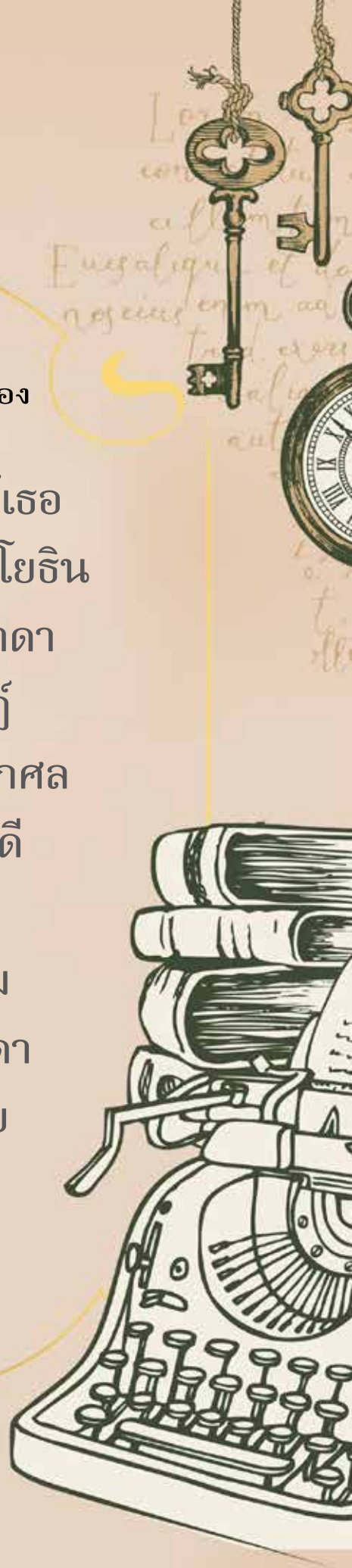
ผู้ที่ได้ทรงสร้างสิ่งต่าง ๆ ไว้ให้กับบ้านเมือง
มาตลอดพระชนม์ชีพของพระองค์ แบบที่ไม่น่าจะเชื่อว่าชีวิตของคนคนหนึ่ง
จะสามารถสร้างคุณูปการไว้ให้ประเทศไทยได้มากมายถึงเพียงนี้
วารสารรถไฟสัมพันธ์ฉบับนี้ รวบรวมข้อมูลไว้เพื่อให้ทุกท่าน
ได้ศึกษาและยึดถือเป็นแบบอย่างในการใช้ชีวิตประจำวัน
และทำงานด้วยความซื่อสัตย์ จงรักภักดีต่อชาติบ้านเมือง
และเพื่อให้พระเกียรติคุณของพระองค์ยังคงอยู่สืบไป

บรรณาธิการ



พระราชประวัติและผลงานของ

พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ
กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน
ประชาธิปไตยนทรเจษฎา
ปิยมหาราชวงศ์วิศิษฎ์
อเนกยন্ত্রวิจิตรกฤตยโกศล
วิมลรัตนมหาโยธาธิบดี
ราชรุณธรรมโหฬาร
พาณิชยการคมนาคม
อุดมรัตนตรัยสรณธาดา
มัททวเมตตาสวาศรัย
ฉัตรชัยดิลกบพิตร





ยืนจากซ้าย:

- ๑ พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหมื่นพิไชยมหินหโรตธ
- ๒ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้าสมมติวงศ์วโรทัย กรมขุนศรีธรรมราชธำรงฤทธิ์
- ๓ พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงนครไชยศรีสุรเดช
- ๔ พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงสิงหวิกรมเกรียงไกร
- ๕ พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว
- ๖ พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน
- ๗ พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์
- ๘ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้าจักรพงษ์ภูวนาถ กรมหลวงพิษณุโลกประชานาถ

นั่งจากซ้าย:

- ๙ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้าบริพัตรสุขุมพันธุ์ กรมพระนครสวรรค์วรพินิต
- ๑๐ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว
- ๑๑ พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมหมื่นสรรควิสิยหอบดี
- ๑๒ สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้ายุคลทิฆัมพร กรมหลวงลพบุรีราเมศวร์



พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว
ทรงฉายพระรูปพร้อมพระราชโอรสที่ทรงศึกษาอยู่ในยุโรป พ.ศ. ๒๔๔๐

พระประวัติ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน



พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชร
อัครโยธิน (กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน) ประสูติ
เมื่อวันจันทร์ เดือน ๓ ขึ้น ๔ ค่ำ ปีมะเส็ง ตรงกับ
วันที่ ๒๓ มกราคม พ.ศ. ๒๔๒๔ ทรงมีพระนามเดิมว่า
“พระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร” ทรงเป็นพระราชโอรส
พระองค์ที่ ๓๕ ในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้า
เจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๕ กับเจ้าจอมมารดาวาด ในสกุล
“กัลยาณมิตร” ราชินิกุล

ทรงศึกษาที่โรงเรียนพระตำหนักสวนกุหลาบ
ในพระบรมมหาราชวัง โดยมีพระยาโอวาทวรกิจ
(แก่น) เป็นผู้ถวายพระอักษร ต่อมาใน พ.ศ. ๒๔๓๖
เสด็จเดินทางไปศึกษาในยุโรปพร้อมกับพระเจ้าลูกยาเธอ
เจ้าฟ้าบริพัตรสุขุมพันธุ์ และหม่อมเจ้าอีก ๓ องค์ และ
เข้าศึกษาที่โรงเรียนแฮร์โรว์ ประเทศสหราชอาณาจักร
ในปี พ.ศ. ๒๔๓๙ และจากนั้นเข้าศึกษาวิชาวิศวกรรม
ที่ทรินิตี้คอลเลจ มหาวิทยาลัยเคมบริดจ์ ตลอดจน
ศึกษาด้านวิชาการทหารช่างที่ซัทแทม



โรงเรียนพระตำหนักสวนกุหลาบ ในพระบรมมหาราชวัง

HRH Prince Burachat Chaiyakorn was the 35th son of
His Majesty King Chulalongkorn (Rama V) and
the Noble Consort Wad of the "Kalyanamitra" royal family.

เมื่อสำเร็จการศึกษาเสด็จกลับประเทศไทย และเสกสมรสในปี พ.ศ. ๒๔๔๘ กับพระเจ้าวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าหญิงประภาวสีทิธินมุล

ในระหว่างทรงดำรงพระยศทหารเป็นนายพันเอก ระหว่างปี พ.ศ. ๒๔๔๙ ทรงมีตำแหน่งเป็นจเรทหารช่าง ต่อมาใน พ.ศ. ๒๔๕๑ ดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการ กองพลที่ ๑ รักษาพระองค์ พร้อมกับยังดำรงตำแหน่ง จเรทหารช่าง มีพระยศทหารเป็นนายพลตรี



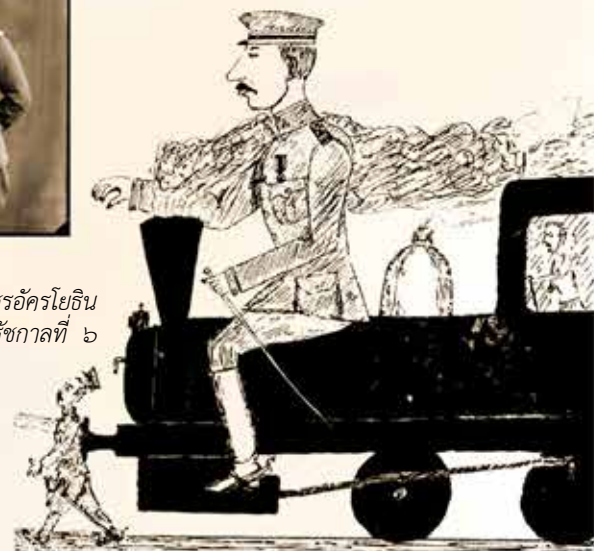
พ.ศ. ๒๔๕๙ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๖ ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทาน เลื่อนยศขึ้นเป็นนายพลโท เลื่อนตำแหน่งขึ้น เป็นแม่ทัพกองทัพน้อยที่ ๑ แต่ยังคงรั้งตำแหน่ง ผู้บัญชาการกองพลที่ ๑ รักษาพระองค์และจเรทหารช่าง ต่อไป



ครั้น พ.ศ. ๒๔๖๐ มีการตราพระราชกฤษฎีกา ก็ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ดำรงตำแหน่ง ผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง เพิ่มขึ้นจากตำแหน่ง ประจำในทางการทหารอีกตำแหน่งหนึ่ง



ภาพ : ภาพล้อ
กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน
ผู้พระหัตถ์ในหลวงรัชกาลที่ ๖



Upon completing his education, he returned to Thailand and, in 1905, he was married to HRH Princess Prabhavasit Narumol.



พ.ศ. ๒๔๔๘-๒๔๖๐

ก่อนเข้ารับตำแหน่งผู้บัญชาการ กรมรถไฟหลวง

ตั้งแต่เมื่อ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงเข้ารับราชการทหารจนถึงก่อนช่วงที่จะทรงเข้ารับตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง งานด้านทหารช่างเป็นตำแหน่งหน้าที่หลักของพระองค์ ที่สร้างชื่อเสียงและผลงานไว้แก่ราชการเป็นอย่างมาก โดยทรงดำรงตำแหน่งเป็นจเรทหารช่างยาวนานกว่า ตำแหน่งอื่นใด เป็นการปฏิบัติหน้าที่ในสายงานที่ตรงกับสาขาวิชาที่ทรงเรียนรู้มา และมีในบางครั้งที่มีโอกาสดำรงตำแหน่งด้านยุทธการโดยตรงคือ ตำแหน่งแม่ทัพ กองทัพที่ ๑ หรือผู้บัญชาการกองพลที่ ๑ ในระยะเวลาสั้น ๆ (พ.ศ. ๒๔๕๑-๒๔๕๖) ซึ่งเป็นระยะที่ทางราชการขาดแคลนนายทหารสัญญาบัตรที่มีความรู้ในการ จัดกองทัพน้อยใหม่ ประกอบกับทรงเป็นพระเจ้าลูกยาเธอในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวพระองค์เดียวที่ได้รับการศึกษาในวิชาการทหารช่าง จากประเทศตะวันตกโดยตรง พระองค์จึงเป็นทรัพยากรบุคคลที่มีค่าต่อประเทศยิ่ง ในยุคสมัยที่ประเทศไทยกำลังพัฒนาและต้องการบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ เฉพาะด้าน

ทรงมีความรู้ความสามารถด้านการสื่อสารคมนาคม การใช้เครื่องมือวิทยุสื่อสาร “โทรเลขไม่มีสาย” ซึ่งนับว่าเป็นสิ่งใหม่สำหรับคนไทยในสมัยนั้น ทรงสนพระทัย ในการทดลองการบิน ซึ่งในระยเวลานั้นในปี พ.ศ. ๒๔๔๖ ได้มีการคิดค้น ยานพาหนะทางอากาศขึ้นในประเทศตะวันตก รวมถึงความรู้ในการสร้างทางรถไฟ ซึ่งในขณะทรงดำรงตำแหน่งจเรทหารช่าง ได้รับพระมหากรุณาธิคุณจาก พระบาท สมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ให้เป็นแม่กองอำนวยการสร้างทางรถไฟขนาดเล็ก เชื่อมเส้นทางระหว่างพระราชวังสนามจันทร์กับพระปฐมเจดีย์ จังหวัดนครปฐม ใน พ.ศ. ๒๔๕๕ เพื่อให้ข้าราชการและประชาชนสามารถเดินทางไปได้สะดวก ในการนมัสการพระปฐมเจดีย์ ตลอดจนให้บริการรับส่งผู้โดยสารและบรรทุกสินค้า ป้อนรถไฟหลวง

His primary position was in military engineering, where he made reputation and significant contributions to the government. He served as the Inspector-General of Military Engineers for a longer period than any other positions, a duty that directly aligned with his field of study.



กตสวศุหัยอัทท การปกครองภูมิภาค สุราษฎร์ธานี

บทบาทและผลงานด้านการสื่อสารคมนาคมของ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ปรากฏในรัชสมัย พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว และ พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว นโยบายการสื่อสารคมนาคม ในรัชสมัยรัชกาลที่ ๖ มีพระราชประสงค์ในการเพิ่มประสิทธิภาพ การปกครองหัวเมืองในส่วนภูมิภาคให้เข้าสู่อำนาจของรัฐบาลกลาง อย่างสมบูรณ์ยิ่งขึ้นโดยในช่วงต้นรัชกาลระหว่าง พ.ศ. ๒๔๕๓-๒๔๕๖ รัฐบาลได้วางโครงการพัฒนาหัวเมืองมณฑลชั้นนอก ได้แก่ มณฑลอีสาน มณฑลพายัพ มณฑลอุดร และมณฑลปัตตานี โดยการ สร้างเส้นทางคมนาคมต่าง ๆ เพื่อขยายความเจริญของตัวเมือง เช่น สร้างสะพาน ขุดคลอง ซึ่งเป็นการแก้กฏเส้นทางรถไฟ และเชื่อมโยง การคมนาคมระหว่างส่วนกลางกับหัวเมือง

From 1910 to 1913, the government initiated the outer provincial towns development project. This involved constructing various transportation routes, like bridges and canals, to expand urban growth. These efforts supported the railway lines and connected central transportation with the provincial towns.

สถานการณ์การเมื่อ ระหว่างประเทศ

ในช่วงสมัยรัชกาลที่ ๖ รัฐบาลไทยยังตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของความหวาดกลัวการแทรกแซงทางการเมืองของประเทศมหาอำนาจ ทั้งมีบทเรียนจากการคุกคามของอังกฤษและฝรั่งเศสในรัชกาลก่อน รัฐบาลจึงจำต้องหาทางป้องกันแก้ไขล่วงหน้า และเร่งรีบทำนุบำรุงเส้นทางคมนาคมให้สะดวกรวดเร็ว โดยเฉพาะในด้านกิจการรถไฟ เพื่อประโยชน์ทางยุทธศาสตร์และการรักษาเอกราชของชาติ อีกทั้งพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงมีพระบรมราโชบายที่จะนำประเทศเข้าสู่สังคมนานาชาติในฐานะที่ทัดเทียมกับอารยประเทศ โดยการขยายทางรถไฟในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และสายตะวันออกเชื่อมโยงกับพรมแดนอินโดจีน ที่อรัญประเทศภายหลังสงครามโลกครั้งที่ ๑ ด้วยเงินทุนของประเทศไทยเอง ไม่ยอมรับความช่วยเหลือเงินกู้จากต่างประเทศ เป็นการป้องกันไม่ให้ฝรั่งเศสเข้าแทรกแซงกิจการภายในของไทยในทางหนึ่ง

อำนาจการบริหารกิจการสื่อสารคมนาคมไทย ในช่วงต้นรัชกาลที่ ๖ ตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของชาวตะวันตก รัฐบาลไทยขาดอิสระในการควบคุมนโยบาย โดยเฉพาะในการบริหารกิจการรถไฟ โดยในขณะนั้นทางรถไฟสายเหนือของไทยอยู่ภายใต้การบังคับบัญชาของผู้บริหารชาวเยอรมัน Mr. Luis Weiler ส่วนเส้นทางสายใต้อยู่ในความรับผิดชอบของผู้บังคับบัญชาชาวอังกฤษ Mr. Henry Gittins อีกทั้งยังมีชาวตะวันตกชาติอื่น ๆ เข้ารับราชการในตำแหน่งสำคัญ ๆ ในกรมรถไฟหลวง และกรมไปรษณีย์โทรเลข

ไทยยังขาดแคลนบุคลากรและจำเป็นต้องพึ่งกำลังชาวตะวันตก อิทธิพลของชาวตะวันตกจึงยังแผ่ปกคลุมอยู่ในหน่วยงานราชการที่สำคัญของไทย

รัฐบาลจึงให้ความสำคัญต่อการพัฒนากิจการรถไฟเนื่องจากสามารถให้ประโยชน์ในด้านเศรษฐกิจ การปกครอง และยุทธศาสตร์การทหาร โดยที่การสร้างและบำรุงรักษานนทลวงยังเป็นการเน้นให้สามารถสนับสนุนกิจการรถไฟอีกด้วย



ลูอิส ไวเลอร์ (Luis Weiler)

รัฐบาลในพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว มีนโยบายที่จะเปิดรับวิทยาการอันทันสมัยของโลก ตะวันตกมาปรับปรุงความเจริญก้าวหน้าของประเทศ เพื่อนำประเทศเข้าสู่สังคมนานาชาติอารยประเทศ โดยพลเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระกำแพงเพชร อัครโยธิน ทรงก้าวเข้ามามีบทบาทในการจัดการในด้านสื่อสารคมนาคมของประเทศนานับประการในเวลาต่อมา

The government prioritized railway business development due to its economic, administrative, and military strategic benefits.

Furthermore, the construction and maintenance of highways were also emphasized to support the railway business.



ประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๖๐-๒๔๗๕ กิจการรถไฟไทยรุ่งเรือง

เมื่อวันที่ ๕ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๖๐ พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงเข้ารับตำแหน่ง ผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง โดยนับเป็นคนไทยคนแรกที่ได้รับตำแหน่งหัวหน้าปกครองสูงสุดของรถไฟไทย

ภารกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟนำโดยการบริหารของ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ตั้งแต่ในระยะ ๕ ปีแรก ระหว่าง พ.ศ. ๒๔๖๐-๒๔๖๕ เป็นการปฏิรูปกิจการกรมรถไฟตามพระบรมราโชบายของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว เป็นที่สำเร็จลุล่วงหลายประการ นับตั้งแต่การดำเนินนโยบายรวมกรมรถไฟสายเหนือและสายใต้ให้เป็นกรมเดียวกันภายใต้อำนาจการบริหารที่เป็นอิสระของคนไทย ตลอดจนสร้างความเป็นปึกแผ่นในการบริหารโดยออกกฎหมายควบคุมกิจการรถไฟภายในประเทศ หรือพระราชบัญญัติจัดวางระเบียบการเดินรถไฟและทางหลวง พ.ศ. ๒๔๖๔

ตลอดระยะเวลาที่ทรงรับผิดชอบงานสื่อสารคมนาคม กรมรถไฟแผ่นดินได้ขยายเส้นทางรถไฟในส่วนภูมิภาคออกไปจนถึงหัวเมืองไกล ๆ ซึ่งอยู่บริเวณชายแดน ทำให้สามารถเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งระหว่างเมืองหลวงกับหัวเมืองส่วนภูมิภาคได้สะดวกเป็นผลดีต่อบ้านเมืองทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม และการเมืองการปกครอง

Throughout his tenure overseeing communications and transportation, the Royal State Railways expanded its network into distant provincial towns, located on border areas. This facilitated transportation connects between the capital and the regions, benefiting the country economically, socially, politically and governmentally.

การขยายเส้นทางรถไฟทางใหม่ประเทศมณฑลยี่หน
พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน
ทรงริบผิดชอบงานก่อสร้างมหาดม ระหว่าง พ.ศ. ๒๔๖๐-๒๔๗๕



ทางรถไฟสายเหนือ ได้สร้างต่อจากเด่นชัยและลำปางจนถึง
เชียงใหม่ และสามารถเปิดเดินอย่างเป็นทางการ เมื่อ พ.ศ. ๒๔๖๔

ทางรถไฟสายใต้ สร้างต่อจากสถานีอุตะเถาและชุมทางหาดใหญ่
จนถึงปาดังเบซาร์ ทำให้สามารถเชื่อมต่อกับทางรถไฟทางด้านตะวันตก
ของแหลมมลายู ได้เมื่อ พ.ศ. ๒๔๖๑ และอีกสายหนึ่งจากหาดใหญ่ถึง
สุไหงโก-ลก เชื่อมเส้นทางรถไฟสายตะวันออกของแหลมมลายู
เมื่อ พ.ศ. ๒๔๖๔

ทางรถไฟสายตะวันออก จากเส้นทางกรุงเทพ-ฉะเชิงเทรา
ได้ขยายต่อไปจนถึงอรัญประเทศ เชื่อมกับทางรถไฟของอินโดจีน และ
เปิดเดินตลอดทั้งสายเฉพาะในเขตแดนไทย เมื่อ พ.ศ. ๒๔๖๙

ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ จากเส้นทางกรุงเทพ-
นครราชสีมา ได้ขยายต่อไปจนถึงอุบลราชธานี และเปิดเดินทางอย่างเป็นทางการเมื่อ พ.ศ. ๒๔๗๓ อีกสายหนึ่งจากนครราชสีมา แยกไปขอนแก่น
เปิดเดินเมื่อ พ.ศ. ๒๔๗๔



ทางขนาดแคบ ๑ เมตรเท่ากันทั่วประเทศ

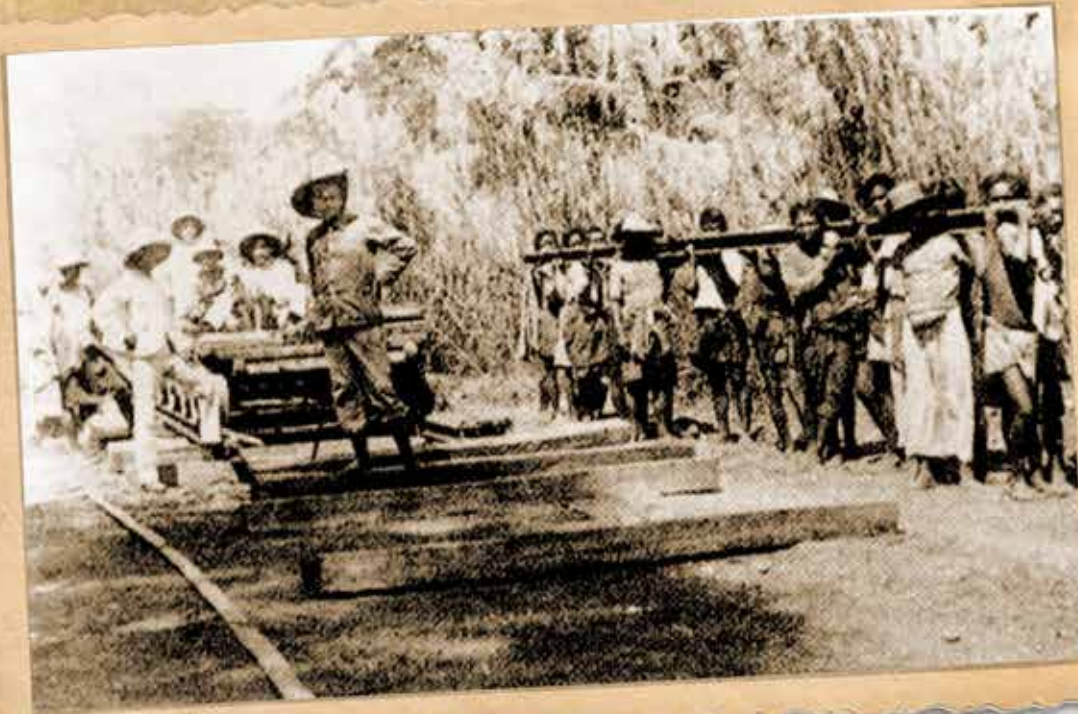
นอกจากนี้ ยังมีงานสำคัญ ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขยายเส้นทางรถไฟซึ่งเกิดจากพระดำริและการควบคุม การดำเนินงานของพระองค์ ได้แก่ การเปลี่ยนระบบรางรถไฟโดยใช้ทางขนาดแคบ ๑ เมตรเท่ากันทั่วประเทศ การสร้างสะพานพระราม ๖ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเชื่อมทางรถไฟสายใต้และสายเหนือเข้าด้วยกัน การขุดเจาะอุโมงค์ขุนตานที่มีความยาว ๑,๓๕๒.๓๐ เมตร การก่อสร้างทางรถไฟเพิ่มในเส้นทางสายเหนือทำให้สามารถเดินรถไฟสายเหนือได้ตลอดจนถึงเชียงใหม่ ตลอดจนการนำรถจักรดีเซลซึ่งมีกำลังแรงกว่ารถจักรไอน้ำที่ใช้อยู่ในขณะนั้นมาทดลองวิ่งเป็นครั้งแรกเมื่อ พ.ศ. ๒๔๗๑

เมื่อสิ้นสุดสมัยการบริหารของ พลเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ใน พ.ศ. ๒๔๗๕ เส้นทางรถไฟภายในประเทศได้แผ่ขยายออกไปจนนับความยาวระยะทางขณะนั้นได้ทั้งสิ้น ๒,๙๙๖ กิโลเมตรโดยขบวนรถโดยสารและรถสินค้าตามสถิติใน พ.ศ. ๒๔๗๕ มีจำนวนถึง ๑๐๓ ขบวน และ ๒๔ ขบวนตามลำดับ



รถจักรดีเซล เอส แอล เอ็ม วินเตอร์เทอร์ รุ่น ๒๑ - ๒๒ เป็นรถจักรดีเซลรุ่นแรกๆที่นำมาใช้ในเมืองไทย





การสร้างทางรถไฟสาย กรุงเทพ-นครราชสีมา



ความเปลี่ยนแปลง ด้านเศรษฐกิจการค้า

ตั้งแต่ทศวรรษที่ ๑๙๒๐ หรือช่วงปีพ.ศ. ๒๔๖๓-๒๔๗๒ รถไฟสายนครราชสีมา ซึ่งเปิดเดินรถแล้ว ในขณะนั้น ช่วยให้เกิดการหมุนเวียนสินค้าใหม่จากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อมีการสร้างต่อขยายทางรถไฟไปยังอุบลราชธานีและขอนแก่น ทำให้สามารถขนส่งสินค้าจากพื้นที่ห่างไกลได้มากยิ่งขึ้น ในบรรดาสินค้าเหล่านั้นมีปริมาณการขนส่งสินค้าหลัก คือ ข้าว สุกกร และไม้ เพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก

The extension of the railway lines to
Ubon Ratchathani and Khon Kaen increased
the capacity to transport goods from more remote areas.

หนึ่งในบทบาทสำคัญของรถไฟไทยจึงเป็นการขนส่งผลผลิตทางการเกษตรจากด้านในแผ่นดินมาสู่กรุงเทพฯ ในปี พ.ศ. ๒๔๗๘ มีถึงประมาณ ๓๗๐,๐๐๐ ตัน โดยราว ๘๐% ของการขนส่งข้าว เป็นการส่งจากด้านในแผ่นดินมายังกรุงเทพฯ เฉพาะจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือมายังกรุงเทพฯ คิดเป็นปริมาณครึ่งหนึ่งของปริมาณการขนส่งข้าวทางรถไฟทั้งหมด

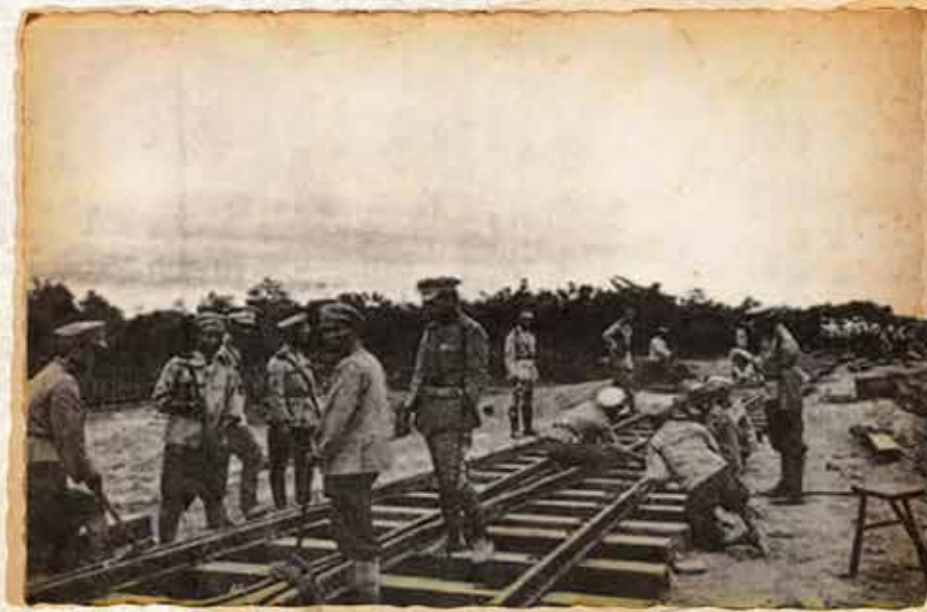


ผ่านชุมชนตลาดพ่อค้าชาวจีน
ปัจจุบัน คือ บริเวณถนนโพธิ์กลาง จังหวัดนครราชสีมา



การเริ่มสร้างทางรถไฟ

ผลผลิตทางการเกษตรเหล่านี้ นอกจากสุกรที่โดยหลักแล้วใช้บริโภคในกรุงเทพฯ สินค้าอื่นล้วนถูกส่งออกไปยังต่างประเทศ โดยการขนถ่ายขึ้นเรือโดยใช้กรุงเทพฯ เป็นเมืองท่า



ทหารช่างรถไฟ กำลังวางรางรถไฟที่ท่าช้าง จังหวัดนครราชสีมา
โดยเริ่มสร้างขยายต่อกจากนครราชสีมาไปอุบลราชธานี เมื่อปี พ.ศ. ๒๔๖๐

One of the key roles of Thai railways was the transportation of agricultural produce from inland areas to Bangkok.



ทำให้ยุคสมัยนั้นภาคเหนือและภาคตะวันออก
เฉียงเหนือทำหน้าที่เป็นพื้นที่ในการติดต่อค้าขาย
รองจากกรุงเทพฯ

ดังเช่นการสร้าง ตลาดฉัตรไชย เป็นตลาด
สำหรับชุมชนตำบลหัวหิน ใกล้สถานีรถไฟและ
วัดหัวหิน โดยตลาดเดิมสันนิษฐานว่าเป็นโรงตลาดไม้
สร้างขึ้นราว พ.ศ. ๒๔๖๙ ต่อมาใน พ.ศ. ๒๔๗๓
พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชร
อัครโยธิน สภานายกกรรมการสภาจัดการบำรุงสถานที่
ชายทะเลทิศตะวันตก มีพระดำริสร้างตลาดขึ้นใหม่
เป็นอาคารโถงชั้นเดียว โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก
ทั้งหลัง ไม่ใช่ไม้เป็นวัสดุก่อสร้างเลยเพื่อป้องกันอัคคีภัย
เป็นอาคารที่ก่อสร้างด้วยระบบการก่อสร้างสมัยใหม่
การก่อสร้างตลาดฉัตรไชยแล้วเสร็จในเวลาเพียง
สามเดือน เปิดใช้งานในช่วงกลาง พ.ศ. ๒๔๗๓ นั้นเอง

รถไฟมีบทบาทในการชักนำผลผลิตข้าวจาก
โรงสีในจังหวัดต่าง ๆ เข้าสู่กรุงเทพฯ จำนวนมาก
ยังทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของสภาพชุมชน ดังที่
พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชร
อัครโยธิน ได้ทรงบันทึกรายงานการตรวจราชการ
ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ.
๒๔๗๑ ว่า “...ได้สังเกตดูบ้านเมืองในเขตที่รถไฟผ่านไป
เจริญขึ้นอย่างรวดเร็ว แม้แต่รถไฟยังไม่ทันถึงก็ตั้ง
อยู่ข้างโรงแถวเตรียมการรับรถไฟอยู่แล้ว...” ทั้งนี้ส่วนใหญ่
เป็นชาวจีนที่อพยพเข้าไปพร้อมกับการขยายเส้นทางรถไฟ
โดยตั้งจวนรับซื้อข้าวเปลือกอยู่ริมสถานีรถไฟในเขต
จังหวัดนครราชสีมา ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ สุรินทร์ และ
อุบลราชธานี

ในขณะที่ในภาคเหนือ เมื่อทางรถไฟได้ขยาย
ถึงเชียงใหม่ใน พ.ศ. ๒๔๖๔ ได้ส่งผลให้การผลิตข้าว
เพื่อขนส่งทางรถไฟเข้ากรุงเทพฯ มีจำนวนมากขึ้น
เช่นกัน และเกิดโรงสีบริเวณใกล้สถานีรถไฟเชียงใหม่
หลายแห่ง

เมื่อขายข้าวได้มากขึ้นในแต่ละปี ก็ส่งผลให้ชาวนามีเครื่องใช้อำนวยความสะดวกในชีวิตประจำวันเพิ่มขึ้นด้วย เช่น เริ่มใช้น้ำมันก๊าดแทนน้ำมันจากต้นยาง ใช้ไม้ขีดไฟแทนตะบันไฟ ใช้เหล็กแท่งจากต่างประเทศเป็นมิด พรว้า จอบ เสียม แทนการสกัดจากภูเขา เป็นต้น ทั้งนี้รถไฟมีส่วนอย่างมากในการนำสินค้าเหล่านี้ มาบริการประชาชนในภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ด้วยพระอุปนิสัยส่วนพระองค์ของ พลเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ที่ทรงเปี่ยมไปด้วยความวิริยอุตสาหะ ความกระตือรือร้น ความซื่อสัตย์ ทรงมีพระวิสัยทัศน์



ที่กว้างไกล และคำนึงถึงผลประโยชน์ส่วนรวมเป็นสำคัญ ตลอดจนความสามารถของพระองค์ที่เกิดจากการเข้ารับผิดชอบในสายงานที่ทรงศึกษามาโดยตรง และเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปในหมู่ผู้บริหารชั้นสูงในขณะนั้น ยังผลให้ทรงสามารถนำความเจริญก้าวหน้ามาสู่กิจการรถไฟของประเทศได้เป็นอย่างมาก จนกระทั่งกรมรถไฟแผ่นดินได้ชื่อว่า **“เป็นหน่วยราชการที่ใหญ่และมีประสิทธิภาพในการบริหารมากที่สุดในสมัยนั้น”** ที่ช่วยอำนวยความสะดวกต่อบ้านเมืองทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง การปกครอง



สถานีรถไฟเชียงใหม่หลังแรกเปิดใช้เมื่อปี พ.ศ.๒๔๖๔



วัฒนธรรมการไปพักตากอากาศ

อิทธิพลของความรู้และวัฒนธรรมตะวันตก หลังไหลมาตั้งแต่รัชสมัย พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เป็นต้นมา “การตากอากาศชายทะเล” เป็นสิ่งหนึ่งที่แพร่เข้ามาพร้อมกับชาวตะวันตก ความรู้ทางการแพทย์สมัยใหม่ และการคมนาคมทางรถไฟ

ทางรถไฟสายใต้ซึ่งสร้างสำเร็จในสมัยรัชกาลที่ ๖ ได้นำความเปลี่ยนแปลงที่สำคัญสู่บ้านแหลมหิน (ต่อมาเรียกหัวหิน) หมู่บ้านชาวประมงเล็ก ๆ ที่สันนิษฐานว่าเริ่มมีผู้คนมาอยู่อาศัยตั้งแต่ในสมัยรัชกาลที่ ๓ โดยที่สถานีหัวหิน สร้างขึ้นใน พ.ศ. ๒๔๕๔ และได้รับพระมหากรุณาธิคุณจาก พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ที่ทรงเสด็จพระราชดำเนินในพิธีเปิดการเดินทางระหว่างสถานีชะอำถึงสถานีหัวหิน ในวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๔๕๔

พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระนเรศรวรฤทธิ์ กับ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชร

อัศโรยธิน ได้เสด็จออกไปพบว่าที่บ้านแหลมหิน มีหาดทรายชายทะเลงดงามสงบเงียบและอากาศดี จึงเริ่มมีการสร้างพระตำหนักบังกะโลประทับร้อน เป็นการชั่วคราวขึ้นที่นั่น โดยมีพระบรมราชวงศ์เสด็จไปพักผ่อนหลายครั้ง การก่อสร้างตำหนักบ้านพัก ทำให้ต่อมาบ้านแหลมหินกลายเป็นชุมชนขึ้นมา จนเป็นตำบลหัวหิน มีผู้คนมาอยู่มากขึ้น เจริญขึ้น จึงมีการยกฐานะเป็นกิ่งอำเภอหัวหิน

นอกเหนือจากบ้านพักร้อนที่ถูกจำกัดแต่เฉพาะผู้มีฐานะ กรมรถไฟหลวง จึงได้สร้างบ้านพักจำนวน ๑๙ ห้องให้เช่าเช่นกันในที่ดินของกรมรถไฟหลวง โดยมีการบันทึกไว้ว่า “มีผู้เช่าเต็มอยู่เสมอ” กิจการบ้านพักหัวหินอำนวยความสะดวกอย่างมากให้แก่ผู้ที่ไม่มีบ้านพักชายทะเลเป็นของตนเอง เพื่ออำนวยความสะดวกมากยิ่งขึ้น กรมรถไฟหลวงจึงได้จัดตั้งกองโฮเต็ลขึ้นในปี พ.ศ. ๒๔๖๕

พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชร อัครโยธิน ซึ่งดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง ในขณะนั้น ได้มีบัญชาให้สร้างสถานโฮเต็ลขึ้น ตามพระบรมราชโองการของ พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว และจัดให้มีอาหารจำหน่าย และมีพนักงานบริการพร้อมสรรพ จัดทำสนามกอล์ฟ และสนามเทนนิส

นับเป็นกิจการโฮเต็ลที่ดำเนินงานด้วยวิธีใหม่ สถานโฮเต็ลหรือ “โฮเต็ลหัวหิน” นี้มีชื่อเสียงโด่งดังยิ่งขึ้น เมื่อมีการตั้งแผนกโฆษณาในกรมรถไฟหลวงเมื่อ พ.ศ. ๒๔๖๗ เพื่อโฆษณาชักชวนชาวต่างชาติที่อยู่ใกล้เคียง และนักท่องเที่ยวในภาคพื้นยุโรปและอเมริกามาเที่ยวยัง ประเทศสยาม โดยสมุดนำเที่ยวที่ผลิตขึ้นโดยแผนกโฆษณา ในขณะนั้นบรรยายถึงหัวหินไว้ว่า



“...Hua Hin, Which is the seaside resort is soon reached and if one has the time it should be favourite with a visit. The sea is some 10 minutes quiet walk from the railway station and situated right on the beach are furnished bungalows which can be rented by applying to the Traffic Superintendant at Bangkok. Here in addition to excellent sea bathing, one may shoot leopards, deers, hares and doves, but except for the latter, guides must be obtained...”



โฮเต็ลหัวหินในยุคแรกเริ่มออกแบบโดย Mr. A. Rigazzi สถาปนิกชาวอิตาลีเลียนประจํากรมรถไฟ เป็นอาคารครึ่งตึกครึ่งไม้ ๒ ชั้น มีห้องพักจำนวน ๑๔ ห้อง และส่วนบริการอื่น ๆ ได้แก่ โถงพักผ่อน ห้องอาหาร บาร์ ห้องบิลเลียด รวมทั้งห้องเก็บเสื้อผ้า ounge ไลน์ อยู่ใต้อาคาร ระเียงขนาดใหญ่ ทั้งด้านทางเดิน และด้านริมทะเล ห้องพักแต่ละห้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกทันท้สมัครบถ้วน เช่น ไฟฟ้า พัดลม และเครื่องสุขภัณฑ์ในห้องน้ำ ส่วนห้องอาหาร เสิร์ฟอาหารฝรั่งด้วยชุดอาหารเครื่องเคลือบแบบตะวันตก และเครื่องเงินประทับตรากรมรถไฟ ที่สั่งมาจากยุโรป ทดลองให้แขกพักเป็นครั้งแรก เมื่อวันที่ ๒๖ ตุลาคม พ.ศ. ๒๔๖๕



สะพานพระพุทธรยอดฟ้า

พัฒนาระบบทางหลวงไทย

เมื่อ ๓๐ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๖๐ มีการเปลี่ยนแปลงการบริหารงานกรมทาง โดยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดเกล้าฯ ให้ยกกรมทางไปขึ้นกับกรมรถไฟหลวงในบังคับบัญชาของพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน

รัชกาลที่ ๖ ทรงมีพระบรมราชวินิจฉัยว่า **“...การงานของกรมทางกับกรมรถไฟหลวง ซึ่งเป็นในเวลานี้สมควรจะทำการรวมกันได้ เพื่อความสะดวกแก่ราชการและการประหยัดพระราชทรัพย์ใช้จ่ายให้น้อยลง ทั้งการแลกเปลี่ยนอินยิเนียนายช่างก็จะสะดวกขึ้น...”**

ทั้งนี้ ดังที่ได้กล่าวข้างต้นถึงการพยายามลดบทบาทข้าราชการในกรมต่าง ๆ รวมถึงกรมทาง ซึ่งเป็นชาวต่างชาติอยู่เป็นจำนวนมาก เป็นปัจจัยหนึ่งของการเปลี่ยนแปลงในครั้งนี้

แม้ภายใต้สภาพที่ทรุดโทรมและงบประมาณที่จำกัด แต่ก็เกิดการพัฒนาจากเส้นทางถนนหลวงที่มีอยู่เดิม ๗๗๕ กิโลเมตร ได้เป็นระยะทาง ๑,๘๒๑ กิโลเมตร ในช่วงสิ้นสมัยบริหารงานของพระองค์

ได้มีการนำวิศวกรคนไทยที่มีฝีมือจากกรมทางมาช่วยในกิจการรถไฟ เกิดการถ่ายทอดความรู้ของหน่วยราชการทั้งสองและแก้ไขปัญหาการขาดแคลนวิศวกรในขณะนั้น อีกทั้งได้ทรงริเริ่มนำความรู้ในเทคนิควิทยาการแผนใหม่ของประเทศตะวันตกมาใช้ในการพัฒนาถนนและทางหลวง ซึ่งก่อนหน้านั้นการสร้างเส้นทางคมนาคมในประเทศไทยห่างไกลจากมาตรฐานตามหลักวิชาการอยู่มากโดยถนนทั่วไปมีสภาพเป็นเส้นทางที่โรยด้วยกรวดหินธรรมดา ไม่มีทางระบายน้ำและขาดความมั่นคงแข็งแรง พระองค์ได้ทรงเรียบเรียง **“สมุดคู่มือในการสร้างและบำรุงทาง พ.ศ. ๒๔๖๑”** ขึ้น เพื่อวางหลักเกณฑ์เป็นบรรทัดฐานให้ข้าราชการทางและเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองที่มีส่วน

เกี่ยวข้องได้ใช้เป็นแนวทางปฏิบัติให้ถูกต้องตามหลักวิชาการแผนใหม่ ซึ่งนับว่ามีกฎเกณฑ์หลายประการที่เป็นมาตรฐานใกล้เคียงกับในปัจจุบัน ไม่ว่าจะเป็นการกำหนดเขตถนน การทำทางระบายน้ำ การใช้วัสดุในการปรับพื้นถนน หรือความลาดชันและความหักเหของเส้นทาง และกำหนดเขตที่ดินหวห้ามสองข้างทางรวม ๓๐ เมตร สำหรับการขยายในอนาคต รวมถึงการอนุญาตให้สัมปทานสร้างทางแก่เอกชน

การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมของเมือง ยังมีโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่สำคัญยิ่งอีกโครงการหนึ่ง คือ การก่อสร้างสะพานพระพุทธยอดฟ้าข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาจากฝั่งพระนครที่ปลายถนนตรีเพชรไปยังฝั่งธนบุรีที่วัดประยุรวงศาวาส สะพานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการสร้าง ปฐมบรมราชานุสรณ์ เพื่อเป็นที่ระลึกถึงวาระครบรอบ ๑๕๐ ปี แห่งการสถาปนากรุงเทพมหานครและพระบรมราชจักรีวงศ์ ใน พ.ศ. ๒๔๗๕ โดยที่ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ขณะทรงดำรงตำแหน่งเสนาบดีกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม ทรงเสนอความเห็นต่อที่ประชุมคณะกรรมการสร้างปฐมบรมราชานุสรณ์ ว่านอกเหนือจากการสร้างพระบรมรูปพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกแล้ว ทรงเห็นว่า

“ไม่มีอะไรดีไปกว่าที่จะสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาอีกสะพานหนึ่ง เป็นสะพานที่ ๒ สำหรับทางรถและคนเดินในศูนย์กลางแห่งพระนครเพื่อเชื่อมการคมนาคมระหว่างจังหวัดพระนครและธนบุรี ซึ่งเป็นสถานที่ใกล้พระนครและมีคนอาศัยอยู่เป็นอันมาก ในขณะที่ทำดังนี้ จะเท่ากับขยายพระนครขึ้นยิ่งกว่าเก่าอีกถึง ๑ ใน ๓”

ทรงมีพระวินิจฉัยว่า **“...การมีสะพานอันงดงามแม่น้ำใหญ่ ๆ เป็นการเชิดหน้าชูตาทุกคนที่สำคัญ และจะไม่เป็นที่สงสัยเลยว่า สะพานที่จะสร้างเมื่อคิดให้เป็นรูปร่างและสร้างในทำเลที่เหมาะสมแล้ว ก็จะเพิ่มพูนความมั่งคั่งของภูมิประเทศของกรุงเทพมหานครขึ้นอีกมากจะเป็นที่ชื่นชมยินดีแห่งประชาชนชาวสยาม และจะเป็นเครื่องหมายสมัยด้วยอีกประการหนึ่ง...”** และยิ่งทรงย้ำว่า **“การก่อสร้างสะพานพระพุทธยอดฟ้านี้จักมีประโยชน์อย่างยิ่ง ทั้งแก่การเดินทางไปมาระหว่างพระนครกับธนบุรี การเดินรถราง การประปา การบำรุงการค้าขาย โดยที่ความสะดวกของการคมนาคมซึ่งได้จากสะพานนี้ จะทำให้เกิดความกระตือรือร้นในการ town planning แลสร้างถนนกับการเชื่อมโยงรถไฟโดยรอบ”** โดยที่ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน โปรดให้กองแบบแผนกรมรถไฟหลวงร่างโครงการ (general plan) สำหรับสะพานขึ้น ท้ายสุดบริษัทดอร์แมน ลอง (Dorman Long & Co. Ltd.) ประเทศอังกฤษเป็นผู้ผ่านการคัดเลือกให้ดำเนินการสร้างสะพาน

การก่อสร้างสะพานที่สำคัญอีกสะพานหนึ่งคือ สะพานกษัตริย์ศึก เป็นสะพานข้ามทางรถไฟและคลองผดุงกรุงเกษมที่ตำบลยศเส กรมรถไฟหลวงออกแบบและก่อสร้างขึ้นเพื่อแยกการสัญจรบนถนนบำรุงเมืองตอนนอก (ถนนพระรามที่ ๑) ให้ยกเลิกอ้อมข้ามเส้นทางรถไฟสายเหนือ



Another important bridge construction was the Kasat Suck Bridge, which spans the railway tracks and Phadung Krung Kasem canal in the Yotse sub-district.

นอกจากนี้ ยังมีทางหลวงสายสำคัญในภาคต่าง ๆ ที่สร้างเสร็จ ภายใต้การบริหารงานของ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชร อัครโยธิน ก่อนจะทรงพ้นจากตำแหน่งใน พ.ศ. ๒๔๗๕ ได้แก่



ภาคเหนือ เส้นทางลำปาง-เชียงใหม่-แม่สาย ระยะทาง ๒๗๖ กิโลเมตร เส้นทางเด่นชัย-แพร่-น่าน ระยะทาง ๘๓ กิโลเมตร และเส้นทางสวรรคโลก-สุโขทัย-ตาก ระยะทาง ๓๘ กิโลเมตร รวมทั้งเส้นทางสายอื่นๆ เช่น เชียงใหม่-ลำพูน และเชียงใหม่-สันกำแพง เป็นต้น

ภาคอีสาน ทางหลวงสายสำคัญได้แก่ เส้นทางอุดรธานี-สกลนคร-นครพนม มีความยาว ๒๕๒ กิโลเมตร และขอนแก่น-อุดรธานี-หนองคาย ระยะทาง ๑๗๔ กิโลเมตร เป็นต้น

ภาคกลาง ทางหลวงสายตะพานหิน-เพชรบูรณ์ มีความยาว ๑๐๖ กิโลเมตร ฉะเชิงเทรา-ชลบุรี ๑๓๔ กิโลเมตร และกรุงเทพ-สมุทรปราการ ๒๖ กิโลเมตร เป็นต้น

ภาคใต้ ทางหลวงสายสำคัญได้แก่ เส้นทางตรัง-ทุ่งสง-นครศรีธรรมราชมีระยะทาง ๑๓๕ กิโลเมตร ควนเนียง-สตูล ๘๓ กิโลเมตร และปัตตานี-ยะลา ระยะทาง ๔๒ กิโลเมตร เป็นต้น

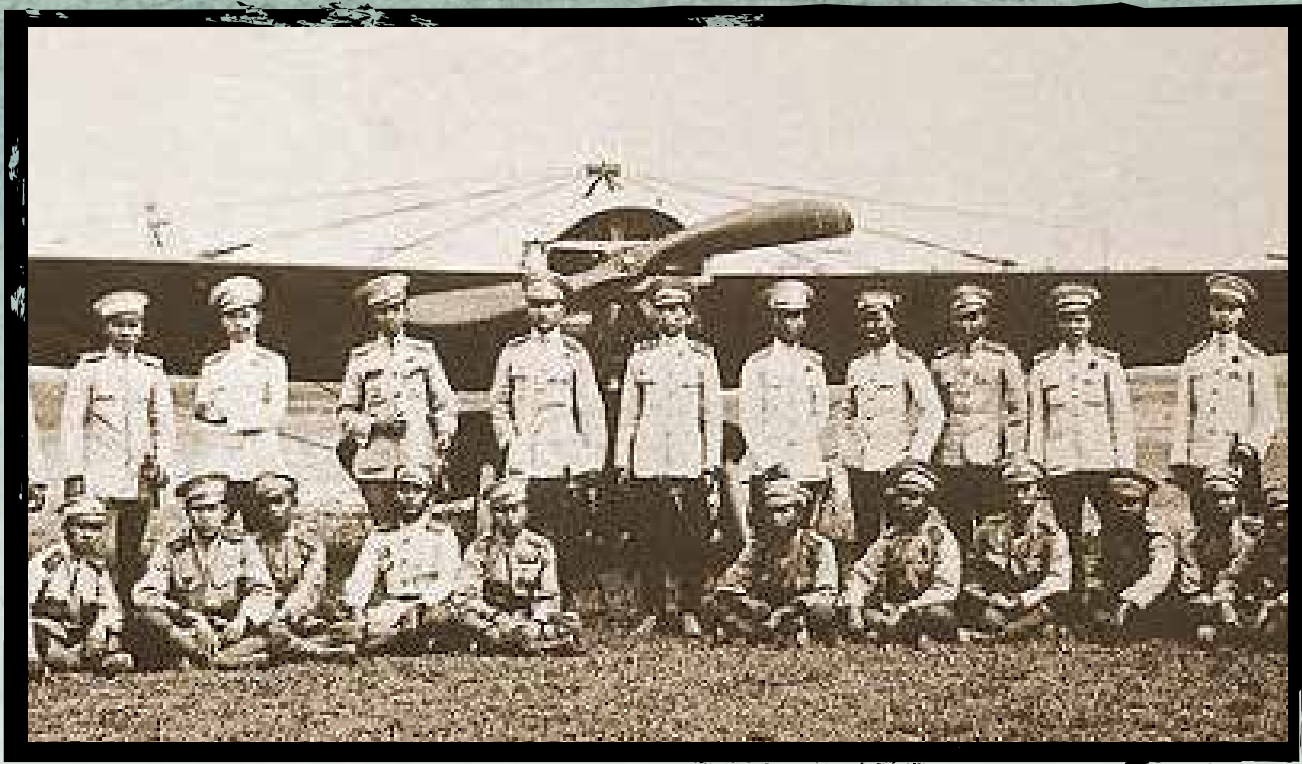


กิจการบินพาณิชย์ ระหว่างประเทศเป็นครั้งแรก

ก่อนที่ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระ
กำแพงเพชรอัครโยธิน จะทรงดำรงตำแหน่งเสนาบดี
กระทรวงพาณิชย์และคมนาคม ในรัชสมัย พระบาท
สมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ประเทศไทยยังไม่ได้เปิด
สายการบินพาณิชย์ติดต่อกับประเทศใด แต่ก็ประสบ
ความสำเร็จในการจัดการบินพาณิชย์ภายในประเทศ
ในแถบหัวเมืองอีสาน ตั้งแต่ในรัชสมัย พระบาทสมเด็จพระ
มงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว



กรมอากาศยานและกรมไปรษณีย์โทรเลข
ได้ร่วมกันทดลองขนส่งไปรษณีย์ทางอากาศเป็นครั้งแรก
ในเส้นทางกรุงเทพ - จันทบุรี เมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์
พ.ศ. ๒๔๖๒ ต่อมาใน พ.ศ. ๒๔๖๕ จึงได้เปิดเดิน
เส้นทางการบินเพื่อรับส่งไปรษณีย์อากาศในหัวเมือง
มณฑลอีสานที่อยู่นอกเส้นทางรถไฟอย่างเป็นทางการ
ได้แก่ เส้นทางนครราชสีมา-ร้อยเอ็ด-อุบลราชธานี
และอีกสายหนึ่งเปิดในปีต่อมา คือ นครราชสีมา-
ร้อยเอ็ด-อุดรธานี-หนองคาย



ครั้นเมื่อทรงเข้าดำรงตำแหน่งเสนาบดีกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม เมื่อ พ.ศ. ๒๔๖๙ ได้ทรงวางรากฐานการสื่อสารคมนาคมของประเทศในด้านนี้ โดยทรงเริ่มเปิดสายการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศเป็นครั้งแรก โดยการร่วมลงทุนกับฝรั่งเศสในการเปิดเส้นทางบินย่างกุ้ง-พินธุโลก-วิญ และอนุญาตให้เนเธอร์แลนด์เปิดเส้นทางบินประจำระหว่างอินเดียและชวา พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ผู้เป็นเสนาบดีรับผิดชอบโดยตรง ได้ทำการเจรจาบรรลุข้อตกลงและช่วยให้ไทยได้รับประโยชน์จากการเปิดสายการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศได้ตามประสงค์



การรับช่วงไปรษณีย์อากาศจากยุโรปแต่ละเที่ยวบิน ทำให้ต่างฝ่ายต่างนำตัวอย่างสินค้าเข้ามาเผยแพร่เป็นจำนวนมาก ทำให้สังคมโลกรู้จักประเทศไทยมากขึ้น ก่อให้เกิดประโยชน์ด้านเศรษฐกิจและการเมืองระหว่างประเทศเป็นอันดับต่อมา

ทั้งนี้ทรงเห็นว่าวิธีการที่ดีที่สุดคือการจัดดำเนินงานในรูปของบริษัทการบินพาณิชย์พลเรือน โดยเริ่มทำทีละเล็กทีละน้อยพอสมควรแก่ฐานะการเงินของประเทศในขณะนั้น แล้วจึงค่อยขยายต่อไปในอนาคต

ผลจากการบรรลุข้อตกลงการจัดการบินพาณิชย์ร่วมกับฝรั่งเศส ทำให้ไทยจัดตั้ง **“บริษัท เดินอากาศ จำกัด”** ขึ้น โดยกระทรวงพาณิชย์และคมนาคมได้ออกสัมปทานให้สิทธิ์ดำเนินการเป็นเวลา ๒๕ ปี ตั้งแต่ พ.ศ. ๒๔๗๕-๒๕๐๐ ใช้เครื่องบินเล็กชนิด ๓ เครื่องยนต์ ทำด้วยโลหะจากประเทศเยอรมนี ที่เรียกว่า พุสมอธ (Puss Moth) ซึ่งเป็นเครื่องบินขนาดเล็กที่บรรจุผู้โดยสารได้เพียง ๔-๕ คน ทั้งนี้ วัตถุประสงค์สำคัญมุ่งที่การส่งพัสดุไปรษณีย์และตัวอย่างสินค้ามากกว่าผู้โดยสาร และใช้นักบินจากกรมอากาศยานทั้งหมด



การดำเนินงานของพระองค์ให้ความสำคัญทางเศรษฐกิจและการพาณิชย์เป็นหลัก และประโยชน์ทางทหารเป็นผลพลอยได้และมีความสำคัญรองลงมา บรรลุเป้าหมายในการแสวงผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจและการพาณิชย์ ซึ่งนับเป็นการวางนโยบายที่ถูกต้องตามหลักการจัดวิสาหกิจโดยแท้จริง ตลอดจน กลายเป็นรากฐานในการจัดการสื่อสารคมนาคมของประเทศในด้านนี้ในเวลาต่อมา



การบรรลุข้อตกลงในการจัดการบินพาณิชย์ โดยการรับรองให้สัตยาบันต่อกันกับประเทศฝรั่งเศส ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ในกิจการสื่อสารคมนาคมของประเทศด้านการบิน นั่นคือ มีการจัดตั้งบริษัทการบินพาณิชย์ของไทยขึ้นเป็นครั้งแรกเพื่อรับส่งผู้โดยสารและไปรษณีย์อากาศตามข้อตกลง ตลอดจนมีการจัดการภาคพื้นดิน หรือ Infrastructure ได้แก่ การสร้างสนามบิน สถานีตรวจอากาศ และสถานีวิทยุตามจุดต่าง ๆ ในเส้นทางการบินภายในประเทศ สะท้อนถึงแนวพระดำริและพระปรีชาสามารถของพลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ที่ผลักดันให้การเปิดสายการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศครั้งนี้ประสบผลสำเร็จ

A major transformation occurred in Thailand's communication and transportation business concerning aviation. For the first time, a Thai commercial airline company was established to transport passengers and airmail.



การเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ ของการไปรษณีย์โทรเลข และวิทยุกระจายเสียง

พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชร อัครโยธิน ทรงเป็นผู้บริหารที่นำความเจริญก้าวหน้าทางเทคโนโลยีในสาขาการสื่อสารคมนาคมมาสู่ประเทศ ด้วยการใช้ความรู้และประสบการณ์ที่ได้รับจากการศึกษาในประเทศตะวันตก ตลอดจนลักษณะนิสัยส่วนพระองค์ที่ทรงเป็นผู้สนพระทัยใฝ่หาความรู้และติดตามความเคลื่อนไหวในวิทยาการอันทันสมัยของโลกโดยตลอดมา ทรงมีพระดำริว่าการสื่อสารคมนาคมในด้านไปรษณีย์โทรเลขจะอำนวยประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศเป็นอย่างมาก และไม่อาจจรั้งรอการปรับปรุงขยายงานได้เหมือนเช่นด้านอื่น ๆ

ในสมัยที่ทรงดำรงตำแหน่งเสนาบดีกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม งานในหน้าที่ที่ทรงรับผิดชอบและให้ความสำคัญอีกประการหนึ่ง คือ การพัฒนากิจการของกรมไปรษณีย์โทรเลขได้แก่ การไปรษณีย์โทรเลข โทรศัพท์ และการวางรากฐานกิจการวิทยุกระจายเสียง บทบาทของพระองค์ในแต่ละด้านดังกล่าว สะท้อนการนำความรู้ในวิทยาการของโลกตะวันตกมาใช้ปรับปรุงความเจริญก้าวหน้าของประเทศ และได้ส่งผลมายังกิจการสื่อสารคมนาคมของประเทศในปัจจุบัน

การขยายตัวของงานสื่อสารคมนาคมด้านไปรษณีย์โทรเลขในช่วงเวลาที่ทรงดำรงตำแหน่งเสนาบดีกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม สามารถขยายที่ทำการไปรษณีย์และโทรเลขกระจายออกไปอย่างกว้างขวางทั่วราชอาณาจักร ทั้งที่ทำการของกรมไปรษณีย์โทรเลขเอง ที่ทำการไปรษณีย์อนุญาต

รถไฟ และที่ทำการไปรษณีย์อนุญาตเอกชน รวมทั้งสิ้น ไม่ต่ำกว่า ๕๐๐ แห่งทั่วประเทศ โดยให้บริการ รับฝากส่งจดหมาย พัสดุ ธนาณัติ และโทรเลข ตลอดจน เปิดบริการติดต่อสื่อสารทางโทรศัพท์และวิทยุโทรเลข ทั้งภายในและภายนอกประเทศอย่างกว้างขวาง

งานบริการรับฝากไปรษณีย์ภัณฑ์ในสมัยนั้น มีทั้งชนิดธรรมดาและลงทะเบียน ทั้งภายในประเทศ และต่างประเทศ ซึ่งรัฐบาลได้เปิดบริการกับ ประเทศยุโรป อเมริกา อินเดีย และแอฟริกา รวมถึงประเทศใกล้เคียง โดยการขนส่งทางรถไฟ ไปป็นิ่ง และส่งต่อทางเรือไปจนถึงยุโรป ในสมัยนั้น มีบริการพัสดุไปรษณีย์เก็บเงิน หรือแบบเรียกเก็บปลายทาง และนำส่งให้แก่ผู้ฝากส่งทางไปรษณีย์ธนาณัติ ซึ่งค่อนข้างได้รับความนิยมจากพ่อค้าประชาชน เป็นอย่างมาก นอกจากนั้นยังมีบริการรับฝากธนาณัติ ทั้งในประเทศและต่างประเทศอีกด้วย

การตั้งที่ทำการไปรษณีย์อนุญาตเอกชน เป็นการแก้ปัญหาสถานที่ทำการไปรษณีย์ของ ราชการที่มีจำนวนน้อย ไม่เพียงพอต่อการให้บริการ ประชาชน แม้ว่าจะมีการจัดตั้งที่ทำการไปรษณีย์ ตามสถานีรถไฟต่าง ๆ เพิ่มแล้วก็ตาม เป็นการนำ

ระบบไปรษณีย์อนุญาตเอกชนมาใช้ ในปลายปี พ.ศ. ๒๔๖๙ เป็นการให้เอกชนเป็นตัวแทนจัดการไปรษณีย์ โทรเลขที่อาคารร้านค้าของตน โดยได้รับค่าตอบแทน จากรัฐบาลเป็นรายเดือน และได้รับค่าส่วนลดบริการ ต่าง ๆ เป็นการลดภาระค่าใช้จ่ายให้แก่รัฐบาลได้เป็น อย่างดี

กิจการโทรเลขไทยในสมัยนั้น แบ่งเป็นกิจการ โทรเลขชนิดมีสาย ซึ่งต้องวางเสาและสายโทรเลข ตามถนนหลวงและทางรถไฟ กับโทรเลขที่ไม่ใช้สาย ที่เรียกว่าวิทยุโทรเลข

บริการโทรเลขในช่วงแรกยังคงไม่เป็นที่นิยม เนื่องจากมีราคาที่สูง ดังนั้น ใน พ.ศ. ๒๔๗๐ จึงมีการ ปรับราคาค่าบริการโทรเลขเพื่อให้ประชาชนใช้กัน นิยมแพร่หลายมากยิ่งขึ้น ลดเหลือค่าละ ๘ สตางค์

ในขณะเดียวกันกรมไปรษณีย์โทรเลขพยายาม เร่งนำระบบสื่อสารทางวิทยุโทรเลข หรือโทรเลข ไร้สายมาใช้ โดยในด้านนี้ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงให้ความสนใจ และศึกษาค้นคว้าในการสื่อสารคมนาคมประเภทนี้ มาโดยตลอด จนกระทั่งทรงสามารถประดิษฐ์เครื่อง รับส่งวิทยุโทรเลขด้วยพระองค์เองสำเร็จ เมื่อปี



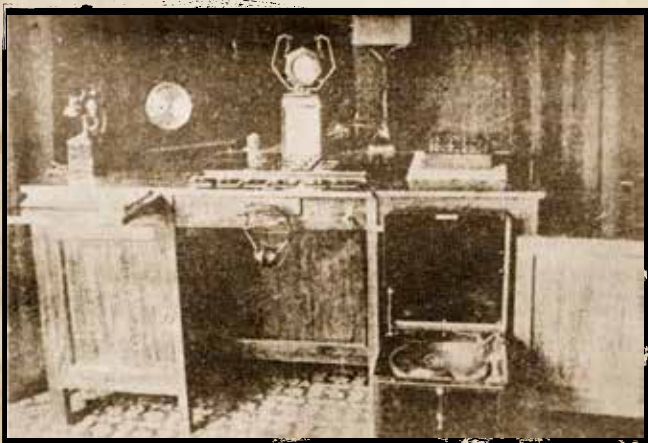
He took an interest in and studied telecommunications. He eventually succeeded in inventing his own radio telegraph transceiver in 1925. He named it the "Jor Chor 1" radio.

พ.ศ. ๒๔๖๘ โดยขนานนามว่า เครื่องวิทยุแบบ “จ.ช. ๑” ย่อมาจาก จเรช่างทหารบก ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อทางราชการทหารเป็นอย่างมาก

เครื่องรับส่งวิทยุโทรเลขที่พลเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงประดิษฐ์ขึ้น ใช้ส่วนประกอบจากต่างประเทศ สามารถรับส่งได้ไกลถึง ๓๕๐ กิโลเมตร เท่ากับเครื่องวิทยุโทรเลขที่มีกำลังสูงสุดของบริษัท Marconi (มาร์โคนี) ซึ่งกระทรวงกลาโหมใช้อยู่ในขณะนั้น แต่ทรงใช้แรงไฟน้อยกว่าทำให้มีน้ำหนักเบา จึงเป็นประโยชน์ต่อทางราชการทหาร และยังมีราคาถูกกว่าเครื่องของมาร์โคนีมาก โดยลงทุนเพียง ๔๗๘ บาท ๔๕ สตางค์ ในขณะที่เครื่องของมาร์โคนีมีราคาสูงถึง ๙,๒๔๗.๗๙ บาท

งานบริการโทรเลขของกรมไปรษณีย์โทรเลขในขณะนั้น นอกจากจะรับส่งโทรเลขไปยังท้องที่ต่าง ๆ แล้ว ยังให้ประโยชน์ต่อการเดินเรือเป็นอย่างมาก ในการแจ้งการเข้าออกของเรือเดินทะเล ช่วยลดอันตรายจากการเดินเรือและให้ความสะดวกต่อพ่อค้าบนฝั่ง

ในวันที่ ๑๕ มกราคม พ.ศ. ๒๔๗๑ นั้น กรมไปรษณีย์โทรเลขสามารถเปิดการสื่อสารทางวิทยุโทรเลขโดยตรงกับยุโรปได้เป็นครั้งแรกผ่านเครื่องส่งชนิดความถี่สูง (คลื่นสั้น) กำลังส่ง ๒๐,๐๐๐ วัตต์ของบริษัท Telefunken โดยการติดต่อสื่อสารระหว่างกรุงเทพฯ กับเบอร์ลิน กระทำได้ภายในช่วงเวลาไม่กี่นาที



ปรากฏว่าในสมัยนั้น มีการใช้โทรศัพท์กันภายในประเทศแล้ว โดยเริ่มจากระบบการวางสายเคเบิลใต้ดิน ใต้น้ำ และทางอากาศ มีชุมสายโทรศัพท์กลางที่ตำบลวัดเลียบ โดยติดตั้งเครื่องโทรศัพท์สาธารณะแบบออโตเมติก ชนิดหยอดเหรียญประจำไว้ ณ ที่ทำการไปรษณีย์ทุกแห่งและย่านชุมชนต่าง ๆ ในกรุงเทพฯ แต่ยังคงใช้ไม่สะดวกนักเนื่องจากเป็นระบบที่ต้องต่อสายเข้าที่ทำการกลางก่อนที่ผู้พูดจะติดต่อถึงกัน โดยในปีที่พลเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงเข้าควบคุมการบริหารงาน มีจำนวนเครื่องโทรศัพท์ที่ติดตั้งตามสถานที่ต่าง ๆ รวมทั้งเครื่องส่วนตัวที่กรมไปรษณีย์โทรเลขให้เอกชนเช่า ไม่ต่ำกว่า ๒,๐๐๐ เครื่องทั่วราชอาณาจักรแต่ความจำเป็นต้องใช้ยังจำกัดเฉพาะในหมู่พ่อค้ามากกว่าประชาชนทั่วไป ส่วนใหญ่อยู่ตามท้องที่ต่าง ๆ ในกรุงเทพฯ และหัวเมืองไกล ๆ ที่เป็นศูนย์กลางการค้าและธุรกิจการลงทุน ได้แก่ ภูเก็ต กัวปา เชียงใหม่ ลำปาง และยังคงไม่มีการติดตั้งในจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเลย

ใน พ.ศ. ๒๔๗๓ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงอนุมัติให้กรมไปรษณีย์โทรเลขตั้งชุมสายโทรศัพท์กลางขึ้นอีกแห่งที่ตำบลบางรัก โดยวางสายเคเบิลใต้ดินเชื่อมต่อชุมสายโทรศัพท์กลางวัดเลียบ

ในปี พ.ศ. ๒๔๗๔ ไทยสามารถเปิดการสื่อสารทางวิทยุโทรศัพท์ระหว่างประเทศ กรุงเทพฯ-เบอร์ลินได้เป็นครั้งแรก หลังจากที่เคยตกลงกันเป็นที่เรียบร้อยโดยอัตราราคา ๑๒๐ ฟรังก์ทองต่อ ๓ นาที ในเวลาใกล้เคียงกัน ทางกรมไปรษณีย์โทรเลขก็ได้เปิดการติดต่อกับประเทศใกล้เคียงและประเทศตะวันตกอีกหลายประเทศในลำดับต่อมา ได้แก่ ฟิlipปินส์ ชวา มลายู สิงคโปร์ อังกฤษ สหรัฐอเมริกา และแคนาดา



กล่าวได้ว่า กิจกรรมวิทยุโทรศัพท์ที่ได้รับการวางรากฐานเป็นอย่างดีในช่วงเวลาเพียงไม่กี่ปีที่พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงเข้ารับผิดชอบ โดยสามารถติดต่อสื่อสารกับประเทศไกล ๆ ได้อย่างเป็นผล

ส่วนกิจการวิทยุกระจายเสียง นับเป็นอีกงานสื่อสารโทรคมนาคมที่ถือกำเนิดและริเริ่มโดยตรงจากพลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ยังผลให้การสื่อสารด้านนี้ขยายตัวอย่างรวดเร็วในไทย ในเวลาต่อมา

ในขณะนั้นวิทยาการด้านวิทยุกระจายเสียงยังนับเป็นของใหม่ โดยเริ่มมีขึ้นเป็นครั้งแรกสำหรับโลกตะวันตก เมื่อ พ.ศ. ๒๔๖๓

พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงสนพระทัยต่องานสื่อสารคมนาคมที่ทันสมัยในแขนงต่าง ๆ อยู่เสมอ ทรงทดลองตั้งเครื่องส่งวิทยุกระจายเสียงขนาดเล็กส่วนพระองค์ขึ้น

ที่วังบ้านดอกไม้ ซึ่งเป็นที่ประทับของพระองค์ ให้ชื่อสถานีว่า “HS ๑ PJ” เป็นผลสำเร็จ ต่อมาทรงริเริ่มจัดตั้งสถานีทดลองอย่างเป็นทางการขึ้นที่ตึกกรมไปรษณีย์โทรเลขบริเวณหน้าวัดเลียบในพ.ศ. ๒๔๗๑ เรียกชื่อสถานีว่า “HS ๔ PJ” นับเป็นครั้งแรกที่ไทยมีการส่งกระจายเสียงทางวิทยุ คาดว่าในขณะนั้นเครื่องรับวิทยุในประเทศมีอยู่ไม่เกิน ๑๐ เครื่อง ไม่นับรวมเครื่องรับของทางราชการทหารบก ทหารเรือ และกรมไปรษณีย์โทรเลข

ต่อมาใน พ.ศ. ๒๔๗๒ เมื่อ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน เสด็จไปราชการทางยุโรป ทรงมีโอกาสดำเนินงานทางเทคนิคของสถานีวิทยุกระจายเสียงหลายแห่ง และมีพระดำริที่จะจัดตั้งสถานีวิทยุเป็นการถาวรขึ้นภายในประเทศ ซึ่งสามารถส่งชนิดคลื่นสั้นและคลื่นยาวรวมอยู่ในสถานีเดียวกันได้ ทรงพิจารณาเลือกเครื่องส่งของ philips radio ซึ่งมีกำลังส่งทางอากาศ ๒.๕ กิโลวัตต์ในราคา ๘๐,๐๐๐ บาท นำมาติดตั้งที่พระราชวังพญาไท กำหนดให้เป็นสถานีวิทยุถาวรแห่งแรกของประเทศ ชื่อว่า “สถานีวิทยุกรุงเทพฯ ที่พญาไท” (Radio Bangkok at Phayathai) ซึ่งมีพิธีเปิดอย่างเป็นทางการในพระราชพิธีฉัตรมงคลในรัชกาลพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อวันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๔๗๓ โดยได้ถ่ายทอดกระแสพระราชดำรัสเปิดสถานีจากพระที่นั่งอมรินทรวินิจฉัยในพระบรมมหาราชวัง เป็นที่ปรีดิ์ปิติแต่พสกนิกรโดยทั่วถึงกัน

As for radio broadcasting, it was another telecommunication work that was directly originated and initiated by General HRH Prince Krom Phra Kamphaengphet Akkarayothin. This resulted in the rapid expansion of this form of communication in Thailand thereafter.



ทรงวางรากฐานให้หุ้บารุงกิจการคลัง ออมสินให้เป็นปึกแผ่นมั่นคง

พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว เป็น
ผู้พระราชทานกำเนิด การคลังออมสินของประเทศไทย
โดยทรงตราเป็นพระราชบัญญัติขึ้นเรียกว่า “พระราชบัญญัติ
คลังออมสิน พุทธศักราช ๒๔๕๖”

โดยเมื่อ พ.ศ. ๒๔๗๑ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ
กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน กราบบังคมทูลชี้แจงเรื่อง
การรับโอนงานคลังออมสิน จากกระทรวงพระคลัง
มหาสมบัติ มาเป็นภารกิจให้พระองค์ทรงจัดทำนั้น
โดยจะให้กรมไปรษณีย์โทรเลขรับงานมาทำ

สาเหตุที่โอนงานคลังออมสินนั้น ก็เนื่องด้วย
พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงพระราชดำริ
ที่จะเปลี่ยนแปลงวิธีการดำเนินการให้ประชาชนได้รับ
ความสะดวกยิ่งขึ้นเหมือนกับที่ประเทศอื่นกระทำกันอยู่

เมื่อทราบวัตถุประสงค์แล้วพลเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอ
กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน จึงทรงตั้งโปรแกรม
การทำงานขึ้น ทั้งแผนกฎหมาย แผนกตรวจเตรียม
งานการ โดยมีการส่งข้าราชการกรมรถไฟหลวง ๓ นาย
กรมไปรษณีย์โทรเลข ๓ นายไปฝึกงานคลังออมสิน
ที่ประเทศออสเตรีย รวมถึงส่งข้าราชการจากกรม
ไปรษณีย์โทรเลข ๒ นายไปศึกษาดูงานจากกรมพระคลัง
มหาสมบัติเพื่อให้ได้ความชำนาญ และแผนกโฆษณา
มีการจัดทำใบปลิว แลงในหนังสือพิมพ์จดหมายเหตุ
รายวัน ชักจูงโน้มน้าวราษฎรในการประหยัดทรัพย์ให้ดี

เมื่อวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๔๗๒ กรมไปรษณีย์
โทรเลขรับโอนงานคลังออมสินจากกรมพระคลัง
มหาสมบัติ พระองค์ทรงอำนวยความสะดวกให้งานดำเนิน
ก้าวหน้าขึ้นสู่แนวทางแห่งความเจริญเป็นลำดับ ซึ่ง
คลังออมสินในสมัยนั้น คือ ธนาคารออมสินในปัจจุบัน

He directed the work to progress gradually
towards prosperity, with the Savings Bank of that era
being the Government Savings Bank of today.



ก่อตั้งหน่วยผลิตภาพยนตร์ของ แห่งแรกในโลก

ในระหว่างที่ทรงศึกษาในต่างประเทศช่วงปี พุทธศักราช ๒๔๓๘ - ๒๔๔๙ เป็นช่วงที่ภาพยนตร์ ซึ่งเป็นประดิษฐกรรมใหม่ล่าสุดของโลก พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ซึ่งทรงสนพระทัยการถ่ายภาพนิ่งอยู่แล้ว จึงสนพระทัย ในเรื่องการถ่ายภาพยนตร์ ทรงเริ่มถ่ายภาพยนตร์ สมัครงานจนทรงมีชื่อเสียงเป็นที่รู้จักในวงการ ภาพยนตร์สมัครงานในประเทศอังกฤษ



[ตัดหัวต่อหัว]

ฟิล์ม ๑๖ มม. / ขาวดำ / เจียบ / ๑๐ นาที

ปีสร้าง [๒๔๗๐ - ๒๔๗๓]

ผู้สร้าง พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน

เมื่อ พ.ศ. ๒๔๕๑ ในงานออกร้านประจำปี ของวัดเบญจมบพิตร ทรงออกร้านจัดแสดงระบบ รางรถไฟฟ้าจำลองและภาพยนตร์ขนาดเล็ก ต่อมา เมื่อได้ทรงเป็นผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง จึงทรง จัดตั้งกองภาพยนตร์เผยแพร่ข่าวขึ้นในกรมรถไฟหลวง ซึ่งกล่าวได้ว่าเป็นหน่วยผลิตภาพยนตร์ของรัฐ แห่งแรกในโลก ทำหน้าที่เป็นเสมือนศูนย์ผลิต ภาพยนตร์ของชาติและเป็นพื้นฐานสำคัญในการ พัฒนาอุตสาหกรรมภาพยนตร์ของชาติใน พ.ศ. ๒๔๗๓ พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณา โปรดเกล้าฯ ให้จัดตั้ง “สมาคมภาพยนตร์สมัครเล่น แห่งสยาม” ขึ้น และสมาคมต้องยุติไปหลังจากเกิด การเปลี่ยนแปลงการปกครอง โดยภาพยนตร์สมัครเล่น ของ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชร อัครโยธิน ทรงใช้เรียกภาพยนตร์ที่ทรงถ่ายเองหรือ ที่โปรดให้ข้าราชการบริพารถ่ายว่า “บ้านดอกไม้ฟิล์ม” หมายถึงภาพยนตร์ของบ้านวังดอกไม้ ซึ่งเป็นชื่อของวัง ที่ประทับ และมีตราเทวดาอัญเชิญฉัตร อันเป็นตรา ประจำพระองค์ และเป็นตราของภาพยนตร์ด้วย

He called the films he shot himself or had his royal staff shoot them as "Ban Dok Mai Film".

This namesignified "films from Ban Wang Dok Mai," which was the name of his residential palace.

พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน

ทรงประสบความสำเร็จเป็นอย่างมากในการนำวิทยาการของโลกตะวันตกมาปรับปรุงเพื่อความเจริญก้าวหน้าของประเทศ แม้จะต้องทรงเผชิญกับปัญหาอุปสรรคนานาประการ ภาระหน้าที่ของพระองค์ก็ล้วนบรรลุลำหมายตามแนวพระดำริแทบทุกประการ

ด้วยคุณลักษณะนิสัยส่วนพระองค์ที่ทรงเป็นผู้สนพระทัยใฝ่หาความรู้และติดตามความเคลื่อนไหวในวิทยาการอันทันสมัยของโลก โดยตลอดมา ส่งผลให้หน้าที่รับผิดชอบของพระองค์มีส่วนผลักดันให้วิทยาการด้านต่าง ๆ ของประเทศขยายตัวอย่างรวดเร็ว อีกทั้งทรงปรีชาสามารถในการเจรจาต่อรองผลประโยชน์กับประเทศมหาอำนาจ ไม่ว่าจะเป็นอังกฤษ ฝรั่งเศส หรือเยอรมนี

ทรงเป็นตัวแทนของผู้บริหารรุ่นใหม่ที่ยพยายามนำความคิดและระบบการทำงานแบบใหม่มาใช้ในการพัฒนาประเทศ ยังผลกระทบต่อนักบริหารที่ยังคงยึดถือตามระเบียบเดิม หรือยึดกุมในผลประโยชน์ของกลุ่มตน

ทรงมีความคล่องตัวและความเป็นอิสระในการทำงานท่ามกลางสถานการณ์ในช่วงเริ่มต้นที่ทรงเข้าบริหารงานประเทศและกรมรถไฟ ซึ่งบีบคั้นให้ต้องดำเนินการอย่างรวดเร็วและทันต่อเหตุการณ์

ตลอดระยะเวลาปฏิบัติราชการในระหว่างรัชสมัยของ พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว และ พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงบุกเบิกกรุยทาง วางรากฐาน และพัฒนาประเทศจนเจริญก้าวหน้าไว้หลากหลายสาขา ด้วยทรงทุ่มเทพระวรกายในการทรงงานอย่างหนักจนเกิดผลประโยชน์ต่อประเทศชาติและประชาชนชาวไทยสืบเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน





คณะกรรมการและคณะผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการ

นายจิรุตม์ วิศาลจิตร	ประธานกรรมการรถไฟ
นายวิม รุ่งวัฒนจินดา	กรรมการรถไฟ
นายคันสนะ สุริยะโยธิน	กรรมการรถไฟ
นางสาวศุภรศิริ อภิภูวนาวัฒน์	กรรมการรถไฟ
นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย	กรรมการรถไฟ
นายอาทิตย์ สุริยาภิวัฒน์	กรรมการรถไฟ
นายอารีศักดิ์ เสถียรภาพอยู่พร	กรรมการรถไฟ
นายวิทิศ อัมระปาล	กรรมการและเลขานุการ

คณะผู้บริหาร

นายวิทิศ อัมระปาล	ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายจรูญ รุ่งฐานิย์	รองผู้ว่าการฯ
นายเอก สิทธิเวดิน	รองผู้ว่าการฯ
นายอวิรุทธ์ ทองเนตร	รองผู้ว่าการฯ
นายสุชีพ สุขสว่าง	รองผู้ว่าการฯ
นายอนันต์ โพธิ์นัมแดง	รองผู้ว่าการฯ
นายอนันต์ เจนงามกุล	รองผู้ว่าการฯ
นายธรากร อินทรม	รองผู้ว่าการฯ
นายไพฑูรย์ มงคลศุภวาท	ผู้ช่วยผู้ว่าการฯ
นายไชยเชษฐา แซ่จิว	ผู้ช่วยผู้ว่าการฯ
นางธนาพรณัฐ รุ่งเรืองระยับ	ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี
นายก่อพงศ์ สุทธิกรณ์	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล
นายอุดม เหมมาเพชร	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา
นายสมหมาย จิตภักดี	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณ

นายชูเกียรติ สีสาวจรจิต	ผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ
นางลัดดาวัลย์ ถาวร	ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน
นางสาวมณฑาบุญจันทร์ ศรีวิลาส	ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
-รอรการแต่งตั้ง-	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพยากร
นางสาวชุติมา วงศ์ศิวัชวิลาส	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน
นายอรรถพล เก่าประเสริฐ	วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
นายสุโข จเจริญผล	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ
นายประสิทธิ์ ถาวร	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร
นางกนกวรรณ สุวรรณกนิษฐ	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า
นายวิระชัย ถาวร	ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
นางสินีนาถ เสียงเสนาะ	หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา
นายวุฒิโก วะขิงเงิน	หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟ
นพ.องอาจ จริยาสถาพร	หัวหน้าสำนักงานแพทย์
นางนันทา ก้อนนาค	หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ
นายพลายงาม ศิริจันทร์	หัวหน้าสำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจ-การเดินรถ
-รอรการแต่งตั้ง-	หัวหน้าสำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง
นายสืบ ประทุมศิริ	หัวหน้าสำนักงานอาณานิคม
นายกิตติศักดิ์ ไชยนาเคนทร์	ผู้อำนวยการสถาบันฝึกอบรมระบบราง
นายชัชวาลย์ กนิษฐาชน	ผู้ตรวจการรถไฟ ๑
นายปิยนุตร ไตวิจารณ์	ผู้ตรวจการรถไฟ ๒
นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์	ผู้ตรวจการรถไฟ ๓
นายสายัณห์ หงสกุล	ผู้ตรวจการรถไฟ ๔

เจ้าของ

บรรณาธิการ	การรถไฟแห่งประเทศไทย
กองบรรณาธิการ	นางนันทา ก้อนนาค
ฝ่ายประสานงาน	หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ
	บริษัท เออาร์ไอพี จำกัด (มหาชน)
	นางศุภมาส ปลื้มกุล
	นายสัญญา สวัสดิ์
	นางอาภาพันธุ์ สวัสดิ์
	นายกลัวัฒน์ ใจธรรม
	นายสุกุมิตร ชาติประเสริฐ
	นายชนพงศ์ สุขสวัสดิ์ ณ อยุธยา
	นายอินันต์ พันธชา

ฝ่ายภาพ

กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว

ฝ่ายจัดส่ง

บริษัท เออาร์ไอพี จำกัด (มหาชน)

กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว

รับ-ส่ง สปต.๑ ฝ่ายบริการโดยสาร

ฝ่ายสมาชิก

หมวดสัมภาระ สถานีกรุงเทพ

การรถไฟแห่งประเทศไทย

เลขที่ ๑ แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ ๑๐๓๓๐

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๒๐ ๔๒๗๑

ออกแบบและผลิต

บริษัท เออาร์ไอพี จำกัด (มหาชน)

๙๙/๑๖-๒๐ ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง

เขตดินแดง กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

โทรศัพท์ ๐ ๒๖๓๒ ๓๔๐๐ ต่อ ๔๗๐๒

บรรณานุกรม

กัลยาณิวัฒนา กรมหลวงนราธิวาสราชนครินทร์ สมเด็จพระเจ้าพี่นางเธอเจ้าฟ้าฯ (๒๕๔๔).

จุฬาลงกรณ์ราชสันตติวงศ์ พระนามพระราชโอรส พระราชธิดา และพระราชนัดดา.

พิมพ์ครั้งที่ ๔. กรุงเทพมหานคร: บรรณกิจ ๑๙๙๑.

การรถไฟแห่งประเทศไทย. (๒๕๒๙). บุคลากรหลัก (ครั้งที่ ๑). กรุงเทพฯ: บริษัท ประยูรวงศ์ จำกัด.

บัณฑิต จุลาลย์. (ม.ป.ป.). โยเดลหัวหินแห่งสยามประเทศ. กรุงเทพฯ: ภาพพิมพ์

วิทยา ปานะบุตร. (๒๕๒๙). พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน กับงานด้านการสื่อสารคมนาคม (พ.ศ. ๒๕๒๐ - ๒๕๓๕). วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชาประวัติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ พระนครศิริ. (ม.ป.ป.). มหามกุฏราชวิทยาลัย

วันที่ ๗ พฤษภาคม ๒๕๓๔ วันประสูติพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระนครสวรรค์วรพินิต

ผู้บัญชาการกรมศิลปากรพระองค์แรก. สืบค้นจาก <https://www.finearts.go.th/pranakomkeereemuseum/view/๒๗๑๖๐>

พิริศรี โปวทอง. (๒๕๖๓). สถาปัตยกรรมวัดพระปกเกล้าฯ. กรุงเทพฯ: สถาบันพระปกเกล้า.

สุริรัตน์ วงศ์เสียม. (๒๕๔๕). เกิดพระเกียรติราชสกุลจักรี (ครั้งแรก). กรุงเทพฯ:

บริษัท อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์ พับลิชชิ่ง จำกัด (มหาชน).

อิจิโร คาอิซากิ. (๒๕๖๒). ย้อนรอยรถไฟไทย: สืบสานและต่อยอด ประวัติศาสตร์รถไฟ

ในราชอาณาจักรไทย. (มูทิตา พานิช, แปล). กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาฯ.

ขงฉภง



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