



วารสารรถไฟสัมพันธ์

เอกสารเผยแพร่เพื่อการประชาสัมพันธ์

ฉบับที่ 3 : ปี 2564





บทบรรณาธิการ

นับแต่วันอันเป็นปฐมฤกษ์ของการเปิดเดินรถไฟในแผ่นดินไทยเป็นครั้งแรก เมื่อพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 เสด็จพระราชดำเนินทรงประกอบพระราชพิธีเปิดการเดินรถไฟ ระหว่างสถานีกรุงเทพ - สถานีอยุธยา เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2439 และถือเป็นวันกำเนิดกิจการรถไฟของประเทศไทยสืบมาจนถึงปัจจุบัน กิจการรถไฟนับได้ว่ามีอายุกว่า 124 ปี ผ่านมาแล้วทั้งในยุคที่รุ่งเรืองที่สุด จนได้ชื่อว่าเป็นกิจการรถไฟที่เจริญที่สุดในเอเชียอาคเนย์ ยุคที่ต้องประสบภัยสงครามและยุคแห่งการฟื้นฟูพัฒนากิจการ

สิ่งสำคัญควบคู่กับกิจการตลอดมา และมีบทบาทเกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิดกับประชาชนผู้ใช้บริการ จนถือเป็นเอกลักษณ์ของกิจการรถไฟด้วยนั้น ก็คือ บรรดารถจักรและรถฟ่วงต่างๆ จาารถจักรคันแรกที่กรมรถไฟได้นำมาใช้งานล้วนมีวิวัฒนาการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ตามความเจริญทางเทคโนโลยี ที่นับวันจะก้าวหน้าต่อไปอย่างไม่หยุดยั้ง การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวจึงเป็นส่วนหนึ่งของประวัติศาสตร์ที่ควรจารึกไว้ เพื่อเป็นอนุสรณ์แก่ชนรุ่นหลังได้มีโอกาสศึกษา

ก่อนที่จะถึงรถจักรและรถฟ่วงต่าง ๆ จะเหลือแต่ชื่อ "วารสารรถไฟสัมพันธ์" ฉบับนี้ จึงขอรวบรวมรถจักรไอน้ำที่ยังคงอยู่และติดตั้งแสดงอยู่ตามสถานที่ต่างๆ ผมหวังว่า จะเป็นอีกหนึ่งบันทึกหน้าสำคัญในประวัติศาสตร์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้ประโยชน์ในการศึกษาค้นคว้าของคนรุ่นใหม่ในอนาคต

นายเอกริช ศรีอาระยันพงษ์
บรรณาธิการ

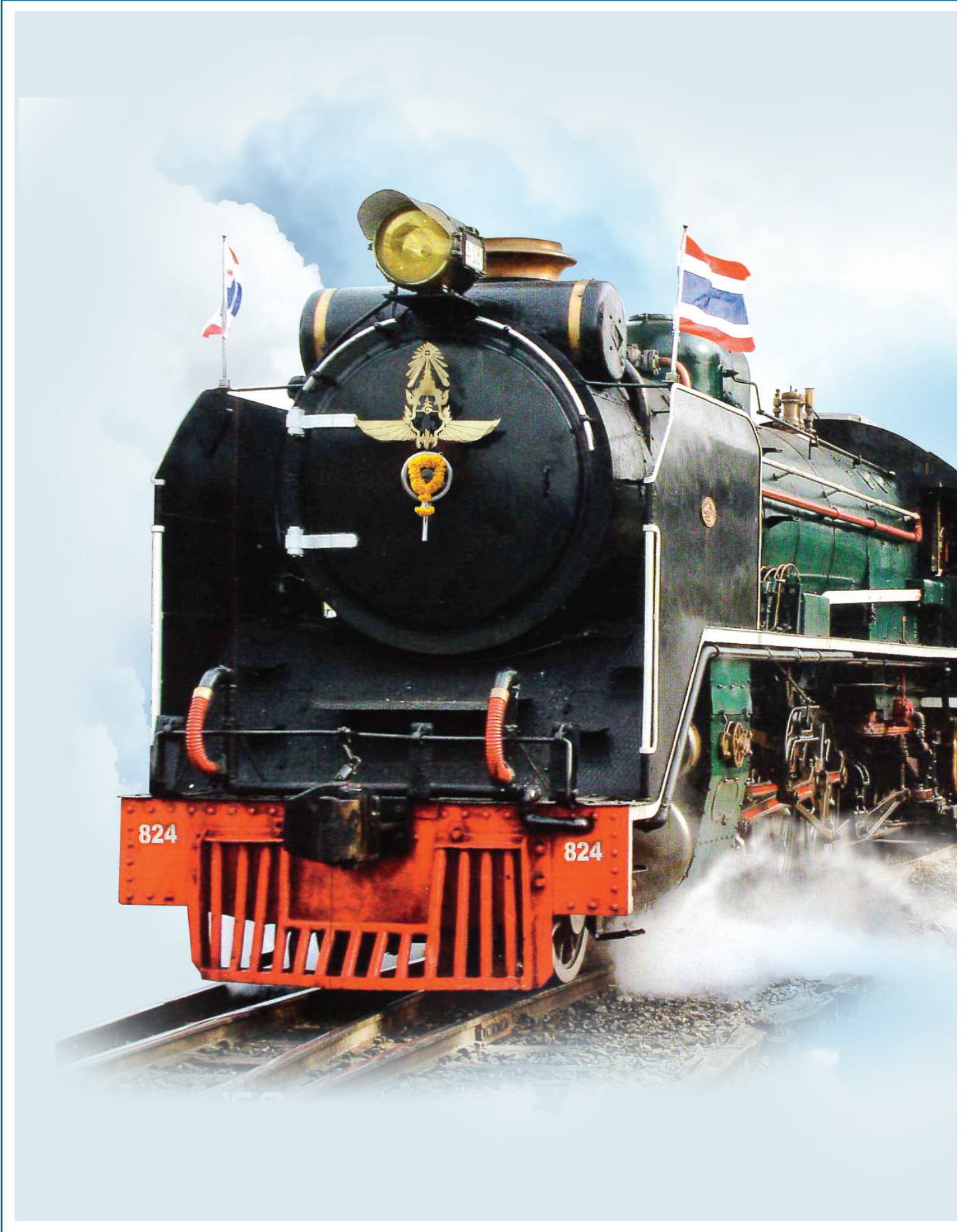
รถจักร ประวัติศาสตร์

การรถไฟฯ ได้กำหนดโครงการใช้รถจักรดีเซลลากจูงขบวนรถต่างๆ แทนรถจักรไอน้ำ เริ่มตั้งแต่ปี 2504 เป็นต้นมา นายอาชว์ กุญชร ณ อยุธยา รองผู้ว่าการด้านการกิจการเดินรถและขนส่ง ซึ่งในขณะเริ่มโครงการดำรงตำแหน่งวิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล ได้พิจารณาเห็นว่า ตามโครงการนี้รถจักรไอน้ำของการรถไฟฯ จะถูกทยอยเลิกใช้และลดจำนวนลงเป็นลำดับ จนในที่สุดก็จะมีเหลืออยู่เลยแม้แต่คันเดียว ในเมื่อการดำเนินงานในโครงการได้เสร็จสิ้นโดยสมบูรณ์ นำเสียดายอย่างยิ่งที่ต่อไปจะไม่ได้มีโอกาสได้พบเห็นรถจักรไอน้ำ ซึ่งได้รับใช้งานรถไฟมาด้วยดีตั้งแต่แรกเริ่มก่อตั้งกิจการรถไฟพิจารณาเห็นว่าสมควรที่จะได้จัดให้มีการเก็บรักษารถจักรไอน้ำที่ดัดบัญชีเลิกใช้การแล้วไว้เป็นรถประวัติศาสตร์ เพื่อเป็นอนุสรณ์ของการรถไฟฯ และเพื่ออนุชนรุ่นหลังจะได้มีโอกาสพบเห็นและทราบวาระรถจักรไอน้ำที่ใช้ในกิจการรถไฟของประเทศเราเป็นแบบใด ขนาดใด มีลักษณะรูปร่างอย่างไรบ้าง ตลอดจนระบบกลไกของรถจักรดังกล่าวนี้เป็นไปในลักษณะใด ในขั้นแรกจึงได้มีการสั่งให้กองโรงงานมักกะสันจัดการซ่อมรถจักรไอน้ำที่ดัดบัญชีเลิกใช้การแล้วรุ่นละ 1 คัน เก็บรวบรวมรักษาไว้ในโรงงานมักกะสันเพื่อนำไปจัดแสดงในพิพิธภัณฑ์รถไฟต่อไป

เนื่องจากรถจักรไอน้ำที่เลิกใช้งานมีเป็นจำนวนมาก พันเอก แสง จุละจาริตต์ ผู้ว่าการรถไฟฯ ในสมัยนั้น ได้พิจารณาเห็นว่านอกจากจำนวนรถจักรไอน้ำที่จะจัดเข้าเก็บรักษาไว้ในพิพิธภัณฑ์รถไฟแล้ว สมควรที่จะคัดเลือกทำการตกแต่งเพื่อนำไปติดตั้งไว้ตามสถานีรถไฟสำคัญที่ซึ่งรถจักรไอน้ำเคยไปใช้งานในขบวนนั้นๆ ทั้งย่านการเดินรถ สวนสาธารณะ และสถานที่อื่นๆ ที่เหมาะสม จึงให้ฝ่ายการช่างกลดำเนินการตกแต่งและทยอยจัดส่งรถจักรไอน้ำประวัติศาสตร์ไปติดตั้งตามสถานีรถไฟต่างๆ สถานที่สำคัญบางแห่ง และบางคันมีเอกชนได้จัดซื้อไปอนุรักษ์ไว้ โดยปัจจุบันมี ดังนี้

สายเหนือ ได้แก่ สถานีเชียงใหม่ บ้านสวนรถไฟฟรีสอร์ท จ.เชียงใหม่ สถานีนครลำปาง สถานีศิลาอาสน์ สถานีพิษณุโลก สถานีนครสวรรค์ สถานีลพบุรี สถานีชุมทางบ้านภาชี
สายตะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่ สถานีอุบลราชธานี สถานีนครราชสีมา ออราฟาร์ม จ.ขอนแก่น
สายใต้ ได้แก่ สถานีสุโขทัย สถานีปัตตานี สถานีชุมทางหาดใหญ่ สถานีชุมทางทุ่งสง สถานีชุมพร เขาฟ้าชี จ.ระนอง อุทยานวิทยาศาสตร์พระจอมเกล้า ห้วยกอ จ.ประจวบคีรีขันธ์ สถานีหัวหิน ค่ายภาณุรังษี จ.ราชบุรี สถานีกาญจนบุรี สะพานแควใหญ่ น้ำตกไทรโยคน้อย หอภาพยนตร์ฯ ศาลายา เจษฎาเทคนิคมิวเซียม จ.นครปฐม
สายตะวันออก ได้แก่ สถานีบึงหมื่นบุรี สถานีฉะเชิงเทรา สยามคันทรี่คลับ จ.ชลบุรี
กรุงเทพมหานคร ได้แก่ สถานีกรุงเทพ โรงงานมักกะสัน สวนวชิรเบญจทัศ (สวนรถไฟ) สถานีธนบุรี (โรงพยาบาลศิริราช) หอเกียรติภูมิรถไฟ สวนจตุจักร





คงไม่มีใครที่เฝ้าในตอนนี้ ที่มีอายุยืนยาวถึง 124 ปี แล้วพอจะเล่าเรื่องราวเกี่ยวกับรถไฟไทยให้พวกเราฟังได้ มีเพียงคำบอกเล่าและการบันทึกข้อมูลที่ถูกถ่ายทอดเรื่องราวทางประวัติศาสตร์อันทรงคุณค่าของพาหนะที่เปรียบเสมือนเส้นเลือดใหญ่ที่ขับเคลื่อนเรื่องราวที่ร้อยเรียงผ่านเมืองน้อยใหญ่จากเหนือจรดใต้เข้าไว้ด้วยกัน

หากอนุชนคนรุ่นหลังจะได้เรียนรู้รากเหง้าของประวัติศาสตร์จากภาพถ่าย หนังสือ สมุดบันทึก นิตยสาร หรือเว็บไซต์ต่างๆ ก็จำเป็นเหลือเกินที่ 'วารสารรถไฟสัมพันธ์' จะต้องร่วมบันทึกและทำหน้าที่ถ่ายทอด เรื่องราวของขบวนรถจักรและรถต่อพ่วงต่างๆ หลากหลายประเภทเพื่อให้ทุกคนได้ทำความรู้จัก รัก ห่วงแหน และอยากมีส่วนร่วมในการพัฒนารailไทยต่อไปเมื่อ พ.ศ. 2398 สมเด็จพระราชินีนาถวิกตอเรีย แห่งประเทศอังกฤษได้โปรดให้เซอร์ จอห์น เบริง เป็นคณะอุปทูตอัญเชิญพระราชสาส์นและเครื่องราชบรรณาการ "รถไฟเล็ก" นำมาถวายแด่พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 เพื่อเป็นเครื่องถวายเป็นพระราชกุศลให้ทรงสถาปนากิจการรถไฟขึ้นในราชอาณาจักรไทยเหมือนอย่างในประเทศอังกฤษบ้าง และปรากฏว่าเป็นที่สนใจในราชสำนักและประชาชนชาวไทยในสมัยนั้นเป็นอย่างยิ่ง

สำหรับรถไฟเล็กนี้ ได้จำลองโดยการย่อบางส่วนมาจากรถจักรไอน้ำและรถพ่วงโบกี้ ซึ่งเป็นของจริงที่ใช้อยู่ในประเทศอังกฤษในเวลานั้น เป็นหัวรถจักรไอน้ำชนิดมีปล่องสูง และมีรถพ่วงครบขบวน วิ่งบนรางได้เหมือนของจริง โดยรถไฟเล็กดังกล่าวปัจจุบันอยู่ในพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ

ต่อมา ในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 พระองค์ทรงตระหนักถึงความสำคัญของการคมนาคมในด้านการรถไฟ ทรงมีพระราชดำริเห็นว่าการสร้างหนทางรถไฟ เดินไปมาระหว่างหัวเมืองไกล เป็นเหตุให้เกิดความเจริญแก่บ้านเมืองได้เป็นอย่างดี เพราะรถไฟอาจจะชกย่นย่อหนทางหัวเมือง ซึ่งอยู่ไกลไปมาถึงกันได้ยาก ให้กลับเป็นหัวเมืองใกล้ ไปมาถึงกันได้สะดวกเร็วพลัน การขนส่งสินค้าไปมา ซึ่งเป็นการลำบาก ก็สามารถจะย้าย ขนไปมาถึงกันได้โดยง่าย

เป็นการเปิดโอกาสให้อาณาประชาราษฎร์มีทางทำมาหากินกว้างขวางออกไป และเป็นคุณประโยชน์ในการบังคับบัญชา ตรวจตราราชการบำรุงรักษาพระราชอาณาเขตให้ราษฎรอยู่เย็นเป็นสุขได้โดยสะดวก พระองค์จึงทรงมีพระราชดำริสร้างรถไฟตั้งแต่กรุงเทพฯ ถึงเมืองนครราชสีมาเป็นสายแรกก่อน เพื่อรักษาเอกราชของชาติไว้

ในปี พ.ศ. 2439 การก่อสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา สำเร็จบางส่วนพอที่จะเปิดการเดินรถได้ ดังนั้น ในวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 จึงเสด็จพระราชดำเนินมาทรงประกอบพระราชพิธีเปิดการเดินรถไฟหลวงสายแรก ระหว่างสถานีกรุงเทพ - อยุธยา ระยะทาง 71 กิโลเมตร และถือเป็นวันสถาปนากิจการรถไฟสืบต่อมา

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

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



รถจักรไอน้ำ



Sถจักรไอน้ำที่ยังขับเคลื่อนโลดแล่น ส่งเสียงพูน พูน ฉีกฉีก ให้เราจะได้เห็นกันบ่อยๆ คงจะเป็นในฉากภาพยนตร์ย้อนยุคสักเรื่อง ซึ่งอาจจะเป็นที่มาของความฝันของใครหลายคนว่าอยากลองนั่งรถไฟแบบนี้สักครั้งหนึ่ง ซึ่งในปัจจุบันการรถไฟฯ ก็ได้อนุรักษ์และสามารถใช้งานได้ จำนวน 5 คัน เพื่อใช้สำหรับลากจูงขบวนรถที่จัดเดินในโอกาสพิเศษในวันสำคัญต่างๆ เท่านั้นแต่ก่อนจะไปสัมผัสรถจักรไอน้ำในตำนานกัน เราอยากให้ทุกคนได้รู้จักที่มาที่ไปของพวกเขาเหล่านั้นกันก่อน

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

ในขณะนั้น การวางรากฐานของล้อเลื่อน โดยเฉพาะรถจักรนั้น ยังไม่ได้กำหนดให้แน่นอน คงมีเพียงหมายเลขประจำรุ่น แต่มีหลักบางประการที่ถือเป็นการเริ่มแรกของการวางมาตรฐานได้ เช่น การกำหนดลักษณะของล้อเลื่อน กลไกเปิดปิดล้อเลื่อน เป็นต้น

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

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



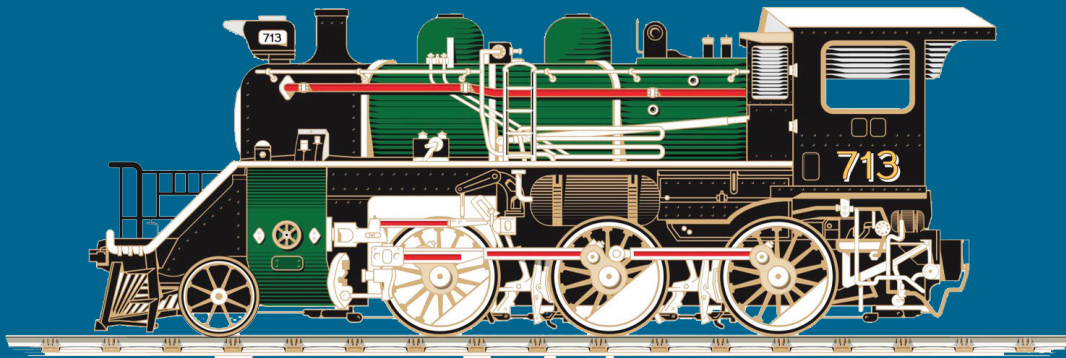
ในปี พ.ศ. 2439 เป็นปีที่มีการเปิดการเดินรถไฟหลวงสายแรกของประเทศไทย ได้ใช้รถจักรไอน้ำหมายเลข 1 - 2 ซึ่งเป็นรถจักรถึงน้ำพร้อมรถลำเลียง ลากจูงขบวนรถไฟปฐมฤกษ์เมื่อวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 ระหว่างสถานีกรุงเทพ - กรุงเทพ (อยุธยา) ระยะทาง 71 กิโลเมตร ต่อจากนั้นอีก 2 วัน คือ วันที่ 28 มีนาคม พ.ศ. 2439 กรมรถไฟก็ได้เปิดการเดินรถระหว่างสถานีกรุงเทพ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

ในปี พ.ศ. 2440 กรมรถไฟได้จัดหารถจักรเพิ่มขึ้นอีก 2 คัน สำหรับใช้ในการก่อสร้างและสับเปลี่ยน คือ รถจักรหมายเลข 9 - 10 เป็นรถจักรแบบถังน้ำ และหลังจากนั้นมาก็ได้ทยอยจัดหาใช้งานเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ รถจักรไอน้ำที่มีการใช้งานตั้งแต่แรกเริ่มจนถึงปี พ.ศ. 2464 ซึ่งเป็นปีที่มีการเปลี่ยนแปลงขนาดทางทั่วประเทศเป็นขนาด 1.00 เมตร

หลังจากปี พ.ศ. 2464 เป็นต้นมา กรมรถไฟได้จัดหารถจักรสำหรับขนาดทาง 1.00 เมตร มาใช้งาน ส่วนรถจักรสำหรับขนาดทางมาตรฐานเดิมที่มีอยู่ หากยังมีอายุการใช้งานไม่มากนัก ก็จะถูกดัดแปลงขนาด ส่วนคันใดที่มีอายุการใช้งานไม่คุ้มที่จะดัดแปลงก็ปลดระวางเลิกใช้งานไป

รถจักรไอน้ำที่นำมาใช้งานแบ่งได้เป็น 4 ชนิด คือ

1. ชนิดแปซิฟิก (4 - 6 - 2) ใช้ทำการลากจูงขบวนรถโดยสารทั้งด่วนและเร็ว รดรวมขนาดเบาในทางราบ
2. ชนิดมิกาดู (2 - 8 - 2) ใช้ทำการลากจูงขบวนรถสินค้าหนักทั้งในทางราบและภูเขา รดรวมในทางภูเขา และรดรวมขนาดหนัก ทั้งในทางราบและภูเขา
3. ชนิดคอนโซลิตชัน (2 - 8 - 0) ใช้ทำการลากจูงขบวนรถรวม รดสินค้าในทางภูเขา
4. ชนิดการ์ตต์ เป็นรถ 2 เครื่องต่อกัน จัดล้อแบบ 2 - 8 - 2 + 2 - 8 - 2 ใช้ทำการลากจูงขบวนรถสินค้าในทางภูเขา



● รถจักรไอน้ำ การ์ดัด หมายเลข 457

สร้างโดย : บริษัท เฮนเซล แอนด์ ซอร์น
ประเทศเยอรมนี

ใช้การ : พ.ศ. 2479

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่หน้าสถานีกาญจนบุรี
จังหวัดกาญจนบุรี

457



รถจักรไอน้ำ การ์ดัด เป็นรถจักรที่มีขนาดใหญ่และทรงพลังมากที่สุด ใช้งานหลักในการลากจูงรถสินค้า สำหรับใช้ในทางกว้าง 1.00 เมตร อีกทั้งมีราคาสูงในยุคนั้น ภายหลังที่ประเทศไทยเริ่มปลดระวางรถจักรไอน้ำ ได้มีการนำ "การ์ดัด" ที่เหลืออยู่คันสุดท้าย ออกมาจัดแสดงไว้ที่สถานีรถไฟกาญจนบุรี เพื่อใช้ในการจัดแสดงบริเวณสถานีรถไฟกาญจนบุรี และกลายเป็นแหล่งดึงดูดนักท่องเที่ยวจวบจนปัจจุบัน

ระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 กรมรถไฟประสบความเสียหายเป็นอย่างมาก เมื่อสงครามยุติลงจึงขาดแคลนรถจักรและล้อเลื่อนที่จะนำมาใช้งาน ดังนั้น ในปี พ.ศ. 2489 สหประชาชาติจึงได้จำหน่ายรถจักรเหลือใช้จากสงครามให้แก่กรมรถไฟ จำนวน 68 คัน (รุ่นเลขที่ 380 - 447) เพื่อบรรเทาความขาดแคลนดังกล่าว รถรุ่นนี้เป็นชนิดมิกาดู (2 - 8 - 2) มีชื่อเรียกเฉพาะว่า รถจักร แมคคอร์เธอร์ นอกจากนั้นก็เป็นรถจักรเหลือใช้จากสงครามของฝ่ายญี่ปุ่นที่นำมาใช้ในเอเชียอาคเนย์ และรถจักรของการรถไฟสหพันธ์มลายูที่ฝ่ายญี่ปุ่นนำมาใช้ในประเทศไทยในระหว่างสงคราม

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

รถจักรไอน้ำ

ทำงานอย่างไร



การขับเคลื่อนของรถจักรไอน้ำ ทำงานได้โดยอาศัย น้ำกับเชื้อเพลิงจากถ่านหิน ฟืน หรือน้ำมัน ซึ่งจะบรรจุในรถลำเลียง (Tender) ด้านหลังส่วนหัวรถจักร เพื่อนำไปทำการเผาผลาญในเรือนไฟ (Firebox) ซึ่งอยู่ในส่วนหน้าของหัวรถจักร โดยที่หน้าห้องนั้นจะต้องมีเจ้าหน้าที่ (Fireman) คอยดูการทำงานของเรือนไฟ ในขณะที่มีคนขับทำหน้าที่ต่างหากอีกหนึ่งคน

ลมที่สูบขึ้นมาจากใต้ท้องรถ จะช่วยให้ไฟติดอยู่ตลอดเวลา

ความร้อนจากเรือนไฟ จะส่งผ่านไปยังท่อเหล็กจำนวนมากที่ร้อนกระจายอยู่ในตัวหม้อน้ำ (Boiler) ทำให้น้ำที่บรรจุอยู่ภายในเกิดความร้อน และเกิดเป็นแรงดันไอน้ำ และลำเลียงไอน้ำออกมาผ่านกระบอกสูบ (Cylinders)

ทั้งนี้ จะมีทวารนิรภัย (Safety Valve) ช่วยปลดปล่อยแรงดัน เพื่อไม่ให้ความร้อนภายในหม้อน้ำมีมากเกินไปจนเกิดการระเบิด ซึ่งในการใช้งานรถจักรไอน้ำในยุคแรกๆ ก็เคยเกิดอุบัติเหตุจากการระเบิดมาแล้ว

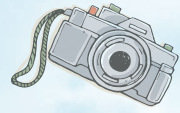
โดยไอน้ำความร้อนจากตัวถังจะส่งผ่านไปยังกล่องลูกสูบที่ติดอยู่ทั้งสองข้างรถหัวรถจักร ประกอบด้วย ก้านสูบ (Piston) เชื่อมต่ออยู่กับคันชักล้อ (Driving Rod) ซึ่งเป็นกลไกทำให้ล้อเคลื่อนไปข้างหน้านั่นเอง เมื่อลูกสูบทำงานขับเคลื่อนล้อเรียบร้อยแล้ว ที่สุดท้ายไอเสียก็จะถูกปล่อยออกมา รวมกันกับควันที่ถูกปล่อยออกมาจากเรือนไฟ แล้วออกมาพร้อมๆ กันทางช่องปล่องควันบนหัวรถจักร





รถจักรไอน้ำนำเที่ยว

1 ปี มีแค่ 6 วันเท่านั้น



เมืองไทยมีสถานที่ท่องเที่ยวสวยงาม จนเป็นที่กล่าวขานกันไปทั่วโลก
การรถไฟแห่งประเทศไทย ร่วมส่งเสริมภาพลักษณ์อันงดงามของประวัติศาสตร์อันยาวนาน
พร้อมกับสร้างความประทับใจในการเดินทางท่องเที่ยวของเมืองไทย
ด้วยขบวนรถจักรไอน้ำสุดพิเศษ 5 คัน โดยสามารถร่วมเดินทางเป็นขบวนพิเศษ
นำเที่ยวได้ในวันสำคัญต่างๆ ปีละ 6 ครั้ง คือ

- | | |
|--|---|
| <p>❶ วันที่ 26 มีนาคม วันสถาปนากิจการรถไฟ</p> <p>❷ วันที่ 3 มิถุนายน วันเฉลิมพระชนมพรรษา สมเด็จพระนางเจ้าสุทิดา พัชรสุธาพิมลลักษณ พระบรมราชินี</p> <p>❸ วันที่ 28 กรกฎาคม วันเฉลิมพระชนมพรรษา พระบาทสมเด็จพระปรเมนทรรามาธิบดีศรีสินทรมหาวชิราลงกรณ พระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว</p> | <p>❹ วันที่ 12 สิงหาคม วันเฉลิมพระชนมพรรษา สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง และวันแม่แห่งชาติ</p> <p>❺ วันที่ 23 ตุลาคม วันปิยมหาราช</p> <p>❻ วันที่ 5 ธันวาคม วันคล้ายวันพระราชสมภพ พระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช บรมนาถบพิตร วันชาติ และวันพ่อแห่งชาติ</p> |
|--|---|



สามารถเข้าไปดูรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ เว็บไซต์การรถไฟแห่งประเทศไทย www.railway.co.th
หรือโทรสอบถามได้ที่ ศูนย์บริการลูกค้าสัมพันธ์ 1690 ตลอด 24 ชั่วโมง

รถจักรไอน้ำแบบแปซิฟิก หมายเลข 824 และ 850 เป็นรถจักรไอน้ำที่ถูกใช้การหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 เพื่อทดแทนรถจักรที่เสียหายจากสภาวะสงคราม ซึ่งเป็นการส่งรถจักรไอน้ำเข้ามาใช้งานเป็นครั้งสุดท้าย โดยรถจักรรุ่นนี้ส่งมาใช้งาน จำนวน 30 คัน (รุ่นเลขที่ 821 - 850) ระหว่าง พ.ศ. 2492 - 2493 สร้างโดยสมาคมอุตสาหกรรมรถไฟแห่งประเทศไทย มีการจัดวางล้อแบบ 4 - 6 - 2 เรียกว่า "แปซิฟิก" คือ มีล้อนำ 4 ล้อ ล้อกำลัง 6 ล้อ ล้อตาม 2 ล้อ ใช้สำหรับลากจูงขบวนรถที่ใช้ความเร็ว น้ำหนักน้อย

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



824

รถจักรไอน้ำ แปซิฟิก หมายเลข 824

สร้างโดย : สมาคมอุตสาหกรรมรถไฟแห่งประเทศไทย
ประเทศญี่ปุ่น
ใช้การ : พ.ศ. 2493
ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร
ปัจจุบัน : ใช้ทำขบวนรถพิเศษนำเที่ยว
ในโอกาสพิเศษที่สำคัญๆ ปีละ 6 ครั้ง

850

● **รถจักรไอน้ำ แปซิฟิก หมายเลข 850**

สร้างโดย : สมาคมอุตสาหกรรมรถไฟแห่งประเทศไทย
ประเทศญี่ปุ่น

ใช้การ : พ.ศ. 2494

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ใช้ทำขบวนรถพิเศษนำเที่ยว
ในโอกาสพิเศษที่สำคัญๆ ปีละ 6 ครั้ง



สวหมายเลข 850 นั้น ถูกนำมาใช้งานเมื่อเดือนมีนาคม พ.ศ. 2494 เป็น 1 ใน 5 คันของรถจักรไอน้ำต้นแบบจากผู้ผลิตที่ติดตั้งระบบการใช้น้ำมันเตาเป็นเชื้อเพลิงในการเผาไหม้แทนฟืน เพื่อลดปัญหาการขาดแคลนไม้ฟืน

ในปี พ.ศ. 2555 การรถไฟฯ ได้ทำการซ่อมบำรุงหนักทุกส่วนของรถจักรไอน้ำ 2 คันนี้ โดยเปลี่ยนหม้อน้ำใหม่เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อการใช้งาน ทั้งยังติดตั้งระบบห้ามล้อใหม่จากเดิมที่เป็นระบบสูญญากาศให้เป็นระบบลมอัด เพื่อความคล่องตัวในการจัดรถฟ่วงที่ใช้ห้ามล้อระบบลมอัดได้ด้วย ซึ่งลดปัญหาการจัดหารถฟ่วงที่นำมาต่อขบวนได้เป็นอย่างดี โดยนำมาใช้การอีกครั้งในการเดินรถพิเศษวันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2555

ปัจจุบัน รถจักรไอน้ำทั้ง 2 คัน ถูกเก็บรักษาอยู่ที่ “โรงรถจักรธนบุรี” เพื่อใช้ในการกิจการลากจูงขบวนรถที่จัดเดินในโอกาสพิเศษต่างๆ รวมถึงการถ่ายทำภาพยนตร์อีกด้วย

ข้อมูลรถจักรไอน้ำแปซิฟิก หมายเลข 824 และ 850

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

รถจักรไอน้ำ โมกุล C56 หมายเลข 713

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

ใช้การ : พ.ศ. 2477

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ใช้ประกอบการแสดง แสงสีเสียง
เนื่องในงานสัปดาห์สะพานข้ามแม่น้ำแคว

713



953

715

รถจักรไอน้ำ มิกาโด หมายเลข 953

สร้างโดย : สมาคมอุตสาหกรรมรถไฟแห่งประเทศไทย
ประเทศญี่ปุ่น

ใช้การ : พ.ศ. 2493

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ใช้ทางบวนรถพิเศษนำเที่ยว
ในโอกาสพิเศษที่สำคัญๆ ปีละ 6 ครั้ง

รถจักรไอน้ำ โมกุล C56 หมายเลข 715

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

ใช้การ : พ.ศ. 2477

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ใช้ประกอบการแสดง แสงสีเสียง
เนื่องในงานสัปดาห์สะพานข้ามแม่น้ำแคว

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

รถจักรไอน้ำ

ในส่วนจัดแสดง

ในปี 2504 ด้วยประวัติศาสตร์อันทรงคุณค่าของรถจักรไอน้ำ การรถไฟฯ มีแนวคิดที่จะจัดตั้งพิพิธภัณฑ์รถไฟ และอนุรักษ์รถจักรไอน้ำเพื่อเก็บรักษาและนำไปติดตั้งตามสถานีสำคัญๆ ที่รถจักรแต่ละชนิดเคยใช้งานในเขต/แขวงนั้นๆ ติดตั้งในย่านการเดินรถใหญ่ๆ ได้แก่ สถานีเชียงใหม่ ลำปาง ศีลาอาสน์ พิษณุโลก นครสวรรค์ ลพบุรี ชุมทางบ้านภาชี อุบลราชธานี นครราชสีมา โรงรถจักรบางซื่อ สถานีฉะเชิงเทรา บริเวณหัวสะพานข้ามแม่น้ำแควของสถานีกาญจนบุรี สถานีหัวหิน ชุมพร นครศรีธรรมราช หาดใหญ่ โคกโพธิ์ และสถานีสุโขทัย เพื่อเป็นอนุสรณ์อันทรงคุณค่าของอนุชนรุ่นหลัง

7

รถจักรไอน้ำ สูงเนิน หมายเลข 7

ใช้การ : พ.ศ. 2438

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 60 เซนติเมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่ที่สถานีมักกะสัน

* ไม่ปรากฏแน่ชัดว่าบริษัทใดเป็นผู้สร้าง

แต่บริษัท โรเบิร์ต ฮัดสัน แอนด์ โก เป็นผู้แทนจำหน่าย

9

รถจักรไอน้ำ สูงเนิน หมายเลข 9

ใช้การ : พ.ศ. 2438

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 60 เซนติเมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่หน้าสถานีชุมพร

* ไม่ปรากฏแน่ชัดว่าบริษัทใดเป็นผู้สร้าง

แต่บริษัท โรเบิร์ต ฮัดสัน แอนด์ โก เป็นผู้แทนจำหน่าย

รถจักรไอน้ำ ไฟร์ วิลเลด สวิกเซอร์ (สูงเนิน)

สร้างโดย : บริษัท เกียวซัน โคเกียว แห่งฟูกูจิม่า
ประเทศญี่ปุ่น

ใช้การ : พ.ศ. 2492

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 60 เซนติเมตร

ปัจจุบัน : ตั้งอยู่ ณ โรงงานมักกะสัน

กรุงเทพฯ

31

32

รถจักรไอน้ำ ไฟร์ วิลเลด สวิกเซอร์ (สูงเนิน)

สร้างโดย : บริษัท เกียวซัน โคเกียว แห่งฟูกูจิม่า
ประเทศญี่ปุ่น

ใช้การ : พ.ศ. 2492

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 60 เซนติเมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่บริเวณ

หน้าสถานีชุมทางหาดใหญ่

33

รถจักรไอน้ำ ไฟร์ วิลเลด สวิกเซอร์ (สูงเนิน)

สร้างโดย : บริษัท เกียวซัน โคเกียว แห่งฟูกูจิม่า
ประเทศญี่ปุ่น

ใช้การ : พ.ศ. 2492

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 60 เซนติเมตร

ปัจจุบัน : ตั้งอยู่ ณ หอเกียรติภูมิรถไฟไทย

สวนจตุจักร กรุงเทพฯ

รถจักรไอน้ำสำหรับทางกว้าง 60 เซนติเมตร มีหลายคันที่ใช้ในประเทศไทย อาทิ ไฟร์-คัปเปิลอร์ (4-Coupled) รุ่นหมายเลข 1 ที่สั่งซื้อจากประเทศอังกฤษ ใช้การในปี พ.ศ. 2456 รวมถึงรถจักรไอน้ำ นตท. เลขที่ 6 รุ่นหมายเลข 5 - 6 ซึ่งใช้สำหรับเจ้าหน้าที่ในการตรวจทาง ในปี พ.ศ. 2439 นอกจากสูงเนินแล้วยังมี ไฟร์วิลเลด สวิกเซอร์ (สูงเนิน) รุ่นหมายเลข 31 - 33 สร้างโดยบริษัท เกียวซัน โคเกียว แห่งฟูกูจิม่า ประเทศญี่ปุ่น ใช้งานในปี พ.ศ. 2492

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

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

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

สร้างโดย : บริษัท บรูซ อิเลคตริกอล
ประเทศอังกฤษ
ใช้การ : พ.ศ. 2454
ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร
ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่ ณ โรงงานมักกะสัน กรุงเทพฯ

54

61

63

161

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

สร้างโดย : บริษัท บรูซ อิเลคตริกอล เอนยีนยี่ริง
ประเทศอังกฤษ
ใช้การ : พ.ศ. 2454
ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร
ปัจจุบัน : ตั้งแสดงบริเวณ สวนสาธารณะใกล้กับ
สถานีกันทรบุรี จังหวัดปราจีนบุรี
(พร้อมวงเวียนกลับรถจักร)

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

สร้างโดย : บริษัท นอร์ท บริทิช โลโคโมทีฟ,
แอทลาส เวิร์ค ประเทศอังกฤษ
ใช้การ : พ.ศ. 2456
ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร
ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่บริเวณด้านหน้าสถานีลพบุรี
จังหวัดลพบุรี

● **รถจักรไอน้ำ เก็น วิลเลอร์ (E Class)
หมายเลข 165**

สร้างโดย : บริษัท นอร์ท บริติช โลโคโมทีฟ,
แอทลาส เวิร์ค ประเทศอังกฤษ
ใช้การ : พ.ศ. 2456
ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร
ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่ภายในโรงงานมักกะสัน
กรุงเทพฯ

165



**รถจักรไอน้ำ เก็น วิลเลอร์ (E Class)
หมายเลข 171**

สร้างโดย : บริษัท นอร์ท บริติช โลโคโมทีฟ,
ไฮด์ปาร์ค ประเทศอังกฤษ
ใช้การ : พ.ศ. 2458
ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร
ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่หน้าสถานีนครสวรรค์
จังหวัดนครสวรรค์

171



175

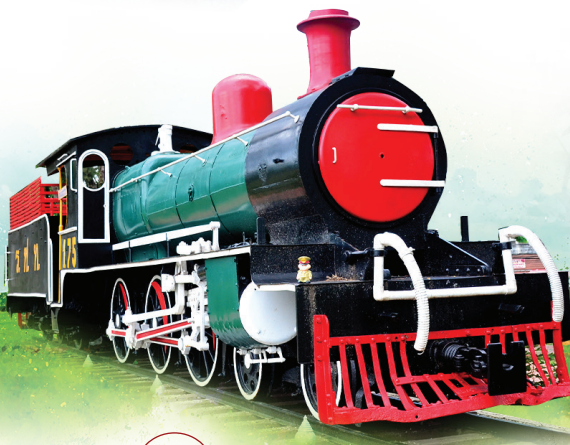
**รถจักรไอน้ำ เก็น วิลเลอร์ (E Class)
หมายเลข 175**

สร้างโดย : บริษัท นอร์ท บริติช โลโคโมทีฟ, ไฮด์ปาร์ค
ประเทศอังกฤษ
ใช้การ : พ.ศ. 2462
ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร
ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่บริเวณสวนสาธารณะข้าง
สถานีสุโขทัย-ลพ จังหวัดนราธิวาส

177

**รถจักรไอน้ำ เก็น วิลเลอร์ (E Class)
หมายเลข 177**

สร้างโดย : บริษัท นอร์ท บริติช โลโคโมทีฟ, ไฮด์ปาร์ค
ประเทศอังกฤษ
ใช้การ : พ.ศ. 2462
ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร
ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่หน้าสถานีชุมทางบ้านภาชี
จังหวัดพระนครศรีอยุธยา



รถจักรไอน้ำ เก็น วิลเลอร์ (E Class) หมายเลข 178

สร้างโดย : บริษัท นอร์ท บริติช โลโคโมทีฟ,
ไฮด์ปาร์ค ประเทศอังกฤษ
ใช้การ : พ.ศ. 2462
ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร
ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่บริเวณด้านหน้าสถานี
ชุมพร จังหวัดชุมพร

178



รถจักรไอน้ำ เก็น วิลเลอร์ (E Class) หมายเลข 180

สร้างโดย : บริษัท นอร์ท บริติช โลโคโมทีฟ,
ไฮด์ปาร์ค ประเทศอังกฤษ
ใช้การ : พ.ศ. 2462
ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร
ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่บริเวณด้านหน้าสถานี
อุบลราชธานี จังหวัดอุบลราชธานี

180



181

รถจักรไอน้ำ เก็น วิลเลอร์ (E Class) หมายเลข 181

สร้างโดย : บริษัท นอร์ท บริติช โลโคโมทีฟ,
ไฮด์ปาร์ค ประเทศอังกฤษ
ใช้การ : พ.ศ. 2462
ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร
ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่หน้าสถานีพิษณุโลก
จังหวัดพิษณุโลก



182

รถจักรไอน้ำ เก็น วิลเลอร์ (E Class) หมายเลข 182

สร้างโดย : บริษัท นอร์ท บริติช โลโคโมทีฟ,
ไฮด์ปาร์ค ประเทศอังกฤษ
ใช้การ : พ.ศ. 2462
ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร
ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่บริเวณ
ด้านหน้าสถานีชุมทางอะเซ็ทรา
จังหวัดอะเซ็ทรา



● รถจักรไอน้ำ เก็น วิลเลอร์ (E Class) หมายเลข 183

สร้างโดย : บริษัท นอร์ท บริติช โลโคโมทีฟ,
ไฮด์ปาร์ค ประเทศอังกฤษ

ใช้การ : พ.ศ. 2462

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่บริเวณด้านหน้าสถานีปัตตานี (โคกโพธิ์)
จังหวัดปัตตานี



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

226

● รถจักรไอน้ำ แอปซิฟิก (บอลด์วิน) หมายเลข 226

สร้างโดย : บริษัท บอลด์วิน โลโคโมทีฟ เวิร์ค
ประเทศสหรัฐอเมริกา

ใช้การ : พ.ศ. 2468

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่ภายในอุทยาน
วิทยาศาสตร์ห้วยกอ
จังหวัดประจวบคีรีขันธ์



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

● รถจักรไอน้ำ แอปซิฟิก (บอลด์วิน) หมายเลข 235

สร้างโดย : บริษัท บอลด์วิน โลโคโมทีฟ เวิร์ค
ประเทศสหรัฐอเมริกา

ใช้การ : พ.ศ. 2469

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่หน้าสถานีชุมพร
จังหวัดชุมพร



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

สร้างโดย : บริษัท บอลด์วิน โลโคโมทีฟ เวิร์ค
ประเทศสหรัฐอเมริกา

ใช้การ : พ.ศ. 2471

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่บริเวณด้านข้างสถานีชุมทางหาดใหญ่
จังหวัดสงขลา

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

สร้างโดย : บริษัท แฮนโนเวอร์เช แมชชีนเนนเบรอ
ประเทศเยอรมนี

ใช้การ : พ.ศ. 2471

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่บริเวณด้านหน้าสถานีนครราชสีมา
จังหวัดนครราชสีมา

244



261



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

สร้างโดย : บริษัท แฮนโนเวอร์เช แมชชีนเนนเบรอ
ประเทศเยอรมนี

ใช้การ : พ.ศ. 2471 - 2472

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่บริเวณทางเข้าเจษฎาเทคนิคมิวเซียม
จังหวัดนครปฐม

263



274

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

สร้างโดย : บริษัท แฮนโนเวอร์เช แมชชีนเนนเบรอ
ประเทศเยอรมนี

ใช้การ : พ.ศ. 2471 - 2472

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่บริเวณด้านข้างสถานีศิลาอาสน์
จังหวัดอุดรธานี



รถจักรไอน้ำ แปซิฟิก (ฮาโนแมก) หมายเลข 277

สร้างโดย : บริษัท แอนโนเวอร์เซ แมชชีนเนนเบรอ
ประเทศเยอรมนี

ใช้การ : พ.ศ. 2471 - 2472

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่ภายในสวนสาธารณะ
ของเทศบาลทุ่งสง ใกล้กับสถานีชุมทางทุ่งสง
จังหวัดนครศรีธรรมราช



277

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

ข้อมูลโดย : รัชต์ รัตนวิจารณ์ ท้าวทองไหล

รถจักรไอน้ำ แปซิฟิก (ฮาโนแมก) หมายเลข 278

สร้างโดย : บริษัท แอนโนเวอร์เซ แมชชีนเนนเบรอ
ประเทศเยอรมนี

ใช้การ : พ.ศ. 2471 - 2472

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่ภายในโรงงานมักกะสัน
กรุงเทพฯ



278

รถจักรไอน้ำ แปซิฟิก (ฮาโนแมก) หมายเลข 279

สร้างโดย : บริษัท แอนโนเวอร์เซ แมชชีนเนนเบรอ
ประเทศเยอรมนี

ใช้การ : พ.ศ. 2471 - 2472

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่บริเวณด้านหน้าสยามคันทรีคลับ
จังหวัดชลบุรี



279



305

รถจักรไอน้ำ มิกาดอ (บอลด์วิน) หมายเลข 305

สร้างโดย : บริษัท บอลด์วิน โลโคโมทีฟ เวิร์ค
ประเทศสหรัฐอเมริกา

ใช้การ : พ.ศ. 2466 - 2468

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่บริเวณด้านหน้าสถานีหัวหิน
จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

● รถจักรไอน้ำ คอนโซลิเดชัน (สวีดส์) หมายเลข 336

สร้างโดย : บริษัท สวิส โลโคโมทีฟ แอนด์ แมชีนเวิร์คส์
ประเทศสวีตเซอร์แลนด์
ใช้การ : พ.ศ. 2455 - 2458
ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร
ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่ภายในโรงงานมักกะสัน กรุงเทพฯ

336



● รถจักรไอน้ำ คอนโซลิเดชัน (สวีดส์) หมายเลข 340

สร้างโดย : บริษัท สวิส โลโคโมทีฟ แอนด์ แมชีนเวิร์คส์
ประเทศสวีตเซอร์แลนด์
ใช้การ : พ.ศ. 2455 - 2458
ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร
ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่บริเวณด้านหน้าสถานีเชียงใหม่
จังหวัดเชียงใหม่

340



702

● รถจักรไอน้ำ โมกุล (C56) หมายเลข 702

สร้างโดย : บริษัท มิตรชุนิชิ, คาวาซากิ,
นิปปอน, ชาร์โย คิซา โซโซ โคซา
ประเทศญี่ปุ่น
ใช้การ : พ.ศ. 2477
ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร
ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่บริเวณน้ำตกไตรโยคน้อย
จังหวัดกาญจนบุรี



714

รถจักรไอน้ำ โมกุล (C56) หมายเลข 714

สร้างโดย : บริษัท มิตรชุนิชิ, คาวาซากิ, นิปปอน,
ชาร์โย คิซา โซโซ โคซา
ประเทศญี่ปุ่น
ใช้การ : พ.ศ. 2477
ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร
ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่บริเวณอนุสรณ์ปฐมฤกษ์รถไฟหลวง
สถานีกรุงเทพ



รถจักรไอน้ำ โมกุล (C56) หมายเลข 719

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

ใช้การ : พ.ศ. 2478

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่บริเวณสะพานข้ามแม่น้ำแคว
จังหวัดกาญจนบุรี

719**รถจักรไอน้ำ โมกุล (C56) หมายเลข 728**

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

ใช้การ : พ.ศ. 2478

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่บริเวณด้านหน้า
สถานีนครลำปาง จังหวัดลำปาง

728**725****รถจักรไอน้ำ โมกุล (C56) หมายเลข 725**

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

ใช้การ : พ.ศ. 2478

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่พิพิธภัณฑ์ศาลเจ้ายาคุสุ
กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น

**733****รถจักรไอน้ำ โมกุล (C56) หมายเลข 733**

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

ใช้การ : พ.ศ. 2478

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่ภายในโรงงานมักกะสัน
กรุงเทพฯ



● รถจักรไอน้ำ โมกุล (C56) หมายเลข 738

สร้างโดย : บริษัท คีชา โซโซ โคชา, นิปปอน ชาร์โย,
มิตซูบิชิ, คาวาซากิ ประเทศญี่ปุ่น
ใช้การ : พ.ศ. 2478
ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร
ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่ภายในหอภาพยนตร์แห่งชาติ
พุทธมณฑลสาย 5
จังหวัดนครปฐม

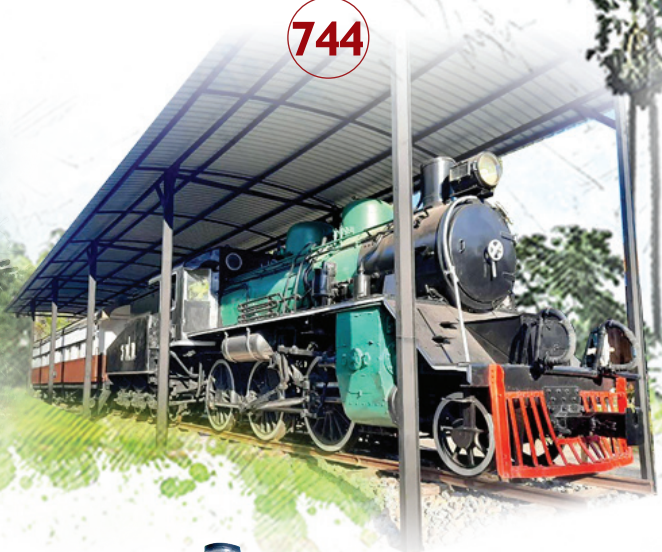
738



รถจักรไอน้ำ โมกุล (C56) หมายเลข 744

สร้างโดย : บริษัท คีชา โซโซ โคชา, นิปปอน ชาร์โย,
มิตซูบิชิ คาวาซากิ
ประเทศญี่ปุ่น
ใช้งาน : พ.ศ. 2478
ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร
ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่ที่ บ้านสวนรถไฟรอสอร์ท
จังหวัดเชียงใหม่

744



756



รถจักรไอน้ำ เท็น วิลเลอร์ (C52) หมายเลข 756

สร้างโดย : บริษัท เวอร์คสปูร์ แอนด์ เบเยอร์ ฟิค็อค
ประเทศเนเธอร์แลนด์
ใช้การ : พ.ศ. 2460 - 2464
ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร
ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่ภายในเจดพิพิธภัณฑ
ทหารช่าง ค่ายภาณุรังษี
จังหวัดราชบุรี

804



รถจักรไอน้ำ แปซิฟิก (พี คลาส) หมายเลข 804

สร้างโดย : บริษัท คิกซัน นอร์ท บริติช โลโคโมทีฟ
ประเทศอังกฤษ
ใช้การ : พ.ศ. 2459 - 2461
ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร
ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่บริเวณสะพานข้ามแม่น้ำแคว
จังหวัดกาญจนบุรี

810

รถจักรไอน้ำ แปซิฟิก (พี คลาส) หมายเลข 810

สร้างโดย : บริษัท คิกชิน นอร์ท บริติช โลโคโมทีฟ คัมปะนี
ประเทศอังกฤษ

ใช้งาน : พ.ศ. 2459 - 2461

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่ที่ ออรัฟาร์ม อ.เวาสวนกวาง
จังหวัดขอนแก่น

**รถจักรไอน้ำ มิกาโด หมายเลข 943**

สร้างโดย : สมาคมอุตสาหกรรมรถไฟแห่งประเทศไทย
ประเทศญี่ปุ่น

ใช้งาน : พ.ศ. 2493

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่ภายในสวนวชิรเบญจทัศ
(สวนรถไฟ) กรุงเทพฯ



943

รถจักรไอน้ำ มิกาโด หมายเลข 950

สร้างโดย : สมาคมอุตสาหกรรมรถไฟ
แห่งประเทศไทย ประเทศญี่ปุ่น

ใช้งาน : พ.ศ. 2493

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่หน้าอาคาร

สถานีธนบุรี (เดิม)

โรงพยาบาลศิริราช กรุงเทพฯ



950

รถจักรไอน้ำ มิกาโด หมายเลข 962

สร้างโดย : สมาคมอุตสาหกรรมรถไฟแห่งประเทศไทย
ประเทศญี่ปุ่น

ใช้งาน : พ.ศ. 2493

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่หน้าอาคารพิพิธภัณฑ์
สงครามโลกครั้งที่ 2 บ้านเขาฟ้าสี
จังหวัดระนอง



962

รถจักรไอน้ำ เท็น วิลเลอร์ (C52) รุ่นเลขที่ 751 - 757

เป็นรถจักรไอน้ำที่กองทัพญี่ปุ่นใช้ในเส้นทางแหลมมลายู-พม่า ในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2

รถไฟสาย แม่กลอง

เป็นเส้นทางรถไฟที่ไม่มีต้นทางอยู่ที่สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) แต่เป็นอีกหนึ่งเส้นทางรถไฟที่คนไทยคุ้นเคยเป็นอย่างดี รถไฟสายแม่กลอง ปัจจุบันไม่เพียงแต่เป็นเส้นทางสัญจรเท่านั้น ยังมีวิถีชีวิตที่กลายเป็นแลนด์มาร์กสำคัญสร้างชื่อเสียงโด่งดัง ดึงดูดนักท่องเที่ยวจากทั่วโลกได้มากมาย ให้มาสัมผัสวัฒนธรรมการค้าขายของคนในพื้นที่ อย่างตลาดร่มหุบ

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

การเดินรถไฟในครั้งนั้น แต่ละบริษัทต่างดำเนินกิจการกันเอง โดยมีสถานีปลายทางขนส่งต่อเนื่องกันที่ “แม่น้ำท่าจีน” ผู้โดยสารและสินค้าที่จะเดินทางหรือขนส่งต่อจากรถไฟของอีกบริษัทหนึ่ง ไปในเส้นทางของอีกบริษัทหนึ่ง จะลงรถไฟที่สถานีมหาชัยแล้วลงเรือข้ามแม่น้ำท่าจีนไปยังสถานีบ้านแหลม หรือถ้าจะไปมหาชัยก็ต้องข้ามเรือจากสถานีบ้านแหลมไปยังสถานีมหาชัย

ต่อมาในวันที่ 12 กรกฎาคม 2450 ได้มีการรวมกิจการเดินรถไฟของทั้ง 2 บริษัทเข้าด้วยกัน และได้รับพระบรมราชานุมัติเป็นทางการโดยใช้ชื่อเรียกว่า “บริษัทรถไฟแม่กลองทุนจำกัด” เมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2451 รวมระยะทางรถไฟทั้ง 2 สาย รวม 66.9 กิโลเมตร และทางบริษัทได้มีการนำเงื่อนไขมาเปิดให้บริการ รับ - ส่งผู้โดยสารและสินค้า ข้ามแม่น้ำท่าจีนเชื่อมระหว่างทางรถไฟทั้ง 2 ฝ่าย

ในการดำเนินงานระยะต่อมา เมื่อได้รับความนิยมจากประชาชนมากขึ้น ทางบริษัทได้จัดเดินรถรางไฟฟ้าบนทางรถไฟจากสถานีคลองสานถึงสถานีวัดไทร ระยะทาง 7.6 กิโลเมตร ตั้งแต่วันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2468 เป็นต้นมา และในปี 2470 ได้ขยายกิจการเดินรถรางไฟฟ้าบนทางรถไฟจากสถานีวัดไทรไปจนถึงสถานีวัดสิงห์อีก 1 กิโลเมตร

นับว่าการรถไฟฯ ได้นำความเจริญเข้ามาสู่ประชาชน ตามเส้นทางรถไฟสายนี้เป็นอย่างมาก โดยมีสถานีคลองสานเป็นศูนย์กลางเชื่อมระหว่างฝั่งธนบุรีกับฝั่งพระนคร

เนื่องจากทางรถไฟสายนี้ ได้รับพระราชนุมัติไม่พร้อมกัน เมื่อสัมปทานทางรถไฟทั้ง 2 สายระหว่างสถานีคลองสาน - สถานีมหาชัย และ สถานีบ้านแหลม - สถานีแม่กลอง หมดยุคของรัฐบาล จึงได้รับซื้อกิจการมาดำเนินการเอง ตั้งแต่วันที่ 8 พฤษภาคม 2489 โดยสังกัดขึ้นอยู่กับกรมรถไฟ มีชื่อเรียกว่า “องค์การรถไฟสายแม่กลอง” มีคณะกรรมการควบคุมอำนวยการ มีอธิบดีกรมรถไฟเป็นประธานกรรมการโดยตำแหน่ง และมีผู้จัดการเป็นผู้รับผิดชอบบริหารงาน เหมือนเมื่อครั้งยังเป็นของบริษัท เมื่อกรมรถไฟเปลี่ยนฐานะเป็น “การรถไฟแห่งประเทศไทย” แล้ว กระทรวงคมนาคมได้มีคำสั่งให้องค์การนี้รวมกับการรถไฟฯ ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2495 ในฐานะเป็นสำนักงานหนึ่งของการรถไฟฯ เรียกว่า “สำนักงานรถไฟสายแม่กลอง” แต่ยังบริหารงานตามแบบเดิม

ต่อมากระทรวงคมนาคมได้มีคำสั่งให้สำนักงานรถไฟสายแม่กลอง รวมกิจการกับการรถไฟฯ ในวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2498 โดยปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับของการรถไฟฯ ทุกประการจนถึงทุกวันนี้

รถจักรสายแม่กลอง

29

วารสารรถไฟฉบับพิเศษ

รถจักรไอน้ำ เคราส์ (รถไฟสายแม่กลอง)

หมายเลข MRC 2

สร้างโดย : บริษัท เคราส์ ออฟ มิวนิค
ประเทศเยอรมนี

ใช้การ : พ.ศ. 2446 - 2449
ในเส้นทางสายแม่กลอง

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่บริเวณปากน้ำสมุทรปราการ

รถจักรไอน้ำ เคราส์ (รถไฟสายแม่กลอง)

หมายเลข MRC 3

สร้างโดย : บริษัท เคราส์ ออฟ มิวนิค
ประเทศเยอรมนี

ใช้การ : พ.ศ. 2446 - 2449
ในเส้นทางสายแม่กลอง

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่หน้าสยามคันทริคลับ
จังหวัดชลบุรี



5

รถจักรไอน้ำไพล์ วิลเลอร์ (รถไฟสายแม่กลอง)

หมายเลข MRC 5

สร้างโดย : บริษัท เคราส์ ออฟ มิวนิค
ประเทศเยอรมนี

ใช้การ : พ.ศ. 2448 - 2450
ในเส้นทางสายแม่กลอง

ขนาดทาง : ใช้ในทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่หน้าโรงรถจักรดีเซล บางซื่อ
กรุงเทพฯ

รถจักรไอน้ำไพล์ วิลเลอร์ (รถไฟสายแม่กลอง)

หมายเลข MRC 7

สร้างโดย : บริษัท เคราส์ ออฟ มิวนิค
ประเทศเยอรมนี

ใช้การ : พ.ศ. 2448 - 2450
ในเส้นทางสายแม่กลอง

ปัจจุบัน : ตั้งแสดงอยู่หน้าตึกบัญชาการ การรถไฟฯ
กรุงเทพฯ

7

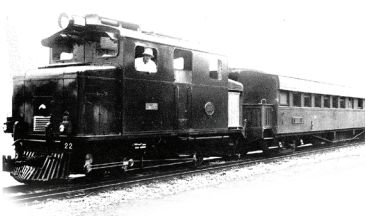
MRC ที่ขึ้นหมายเลขประจำรถคันนั้น ย่อมาจาก The Maeklong Railway Company

รถจักรดีเซล

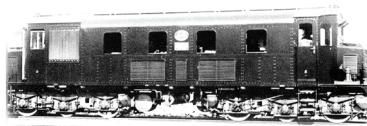
เมื่อวิวัฒนาการของรถจักรไอน้ำได้ดำเนินการพัฒนามาจนถึงจุดสูงสุดของประสิทธิภาพในการใช้งานแล้ว ก็ไม่สามารถเพิ่มประสิทธิภาพทางด้านกำลังงานให้สูงขึ้นไปอีกได้แล้ว ประกอบกับการค้นคว้าเครื่องกำเนิดพลังงานกลขึ้นใหม่ เรียกว่าเครื่องยนต์ดีเซล และมีผู้ทดลองนำเครื่องยนต์ชนิดนี้มาใช้ในรถจักร จึงเกิดการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ขึ้นในวงการรถไฟทั่วโลก โดยเลิกใช้รถจักรไอน้ำและหันมาใช้รถจักรดีเซลแทน ด้วยเหตุผลที่ว่ารถจักรดีเซลนั้นสามารถให้กำลังลากจูงสูง และมีความเร็วสูงขึ้น ขณะที่สิ้นเปลืองเชื้อเพลิงน้อยกว่ารถจักรไอน้ำ

ประเทศไทยเป็นประเทศแรกในทวีปเอเชียที่ให้ความสนใจในการใช้รถจักรดีเซล ด้วยพระดำริริเริ่มของ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงในขณะนั้น พระองค์ทรงเล็งเห็นการณ์ไกล อย่างไรก็ตาม การดำเนินหักท้วงจากบุคคลในวงการต่างๆ มิได้เป็นอุปสรรคต่อความคิดริเริ่มของพระองค์ท่าน ซึ่งกาลเวลาก็ได้พิสูจน์แล้วว่า พระดำริของพระองค์ท่านก่อคุณประโยชน์และสร้างความเจริญก้าวหน้าให้กับกิจการรถไฟของไทยมากเพียงใด ทั้งนี้ เพื่อเป็นอนุสรณ์ถวายแด่พระองค์ท่าน บรรดารถจักรดีเซลไฟฟ้าที่มีชื่ออยู่ในกิจการทุกคัน จึงได้รับการขนานนามว่า “บุรฉัตร” พร้อมทั้งติดแผ่นวงกลมจารึกพระนาม “บุรฉัตร” ประกอบด้วยเครื่องหมายประจำพระองค์ไว้ทุกคัน

เริ่มด้วยในปี 2464 กรมรถไฟหลวงได้ออกสอบราคาารถจักรดีเซล ขนาดกำลัง 1,000 แรงม้า ไปยังบริษัทผู้ผลิตในยุโรป แต่ยังมีได้ตกลงซื้อ จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2471 จึงได้สั่งซื้อรถจักรดีเซลขนาดกำลัง 180 แรงม้า จำนวน 2 คัน มาใช้งานเป็นรุ่นแรกในประเทศไทยและเป็นรายแรกในทวีปเอเชีย รถจักรรุ่นนี้สร้างโดย บริษัท สวิส โลโคโมทีฟ แอนด์ แมชชีนเวอร์ควินเตอร์เธอร์ ประเทศสวิตเซอร์แลนด์



เอส.แอล.เอ็ม วินเตอร์เธอร์
S.L.M Winterthur
พ.ศ. 2471



ซูลเซอร์
SULZER
พ.ศ. 2474



ฟริชส์
FRICHS
พ.ศ. 2474



ดาเวนพอร์ต
DAVENPORT
พ.ศ. 2495



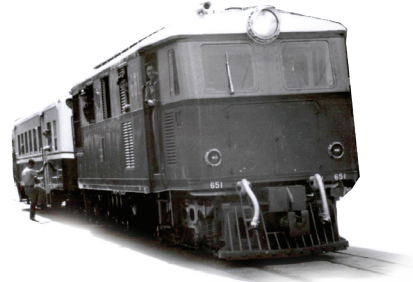
เฮนเซล
HENSCHEL
พ.ศ. 2498



ฮิตาชิ
HITACHI
พ.ศ. 2501



โครงการ "บูรณิตร" การรถไฟฯ ได้จัดทำขึ้นเพื่อเป็นที่ระลึกถึงพระเกียรติคุณของเสด็จในกรมฯ ที่ทรงเป็นผู้ริเริ่มนำรถจักรดีเซลไฟฟ้ามาใช้งานครั้งแรกในกิจการรถไฟหลวง เป็นแห่งแรกของทวีปเอเชีย ดังนั้นเมื่อปี พ.ศ.2490 ได้มีงานฉลองกิจการรถไฟครบถึงศตวรรษ หรือ 50 ปี จึงได้ริเริ่มสร้างแผ่นตราวงกลมจารึกพระนาม "บูรณิตร" โดยใช้แบบอย่างบนเหรียญเบิกทาง ใส่มุตเกลียวติดไว้ที่ด้านข้างของตัวรถจักรดีเซลไฟฟ้าทุกคัน เพื่อให้เรียกรถจักรดีเซลไฟฟ้าว่า "รถจักรบูรณิตร" ตอนแรกๆ แผ่นตราบูรณิตรได้หล่อด้วยบรอนซ์ในโรงงานมักกะสัน เพราะเมื่อลงพื้นด้วยสีแดง - น้ำหมาก ซึ่งเป็นสีสัญลักษณ์เดิมของกรมรถไฟหลวงแล้ว จะสามารถขจัดความเสียหายและตัวอักษรบูรณิตรให้ขึ้นเงางามได้ดีมาก ต่อมาภายหลังเกิดเป็นที่พิสมัยของเหล่าโมยขโจรจึงต้องเปลี่ยนมาทำด้วยเหล็กหล่อ โดยรถจักรดีเซลไฟฟ้าคันแรกที่ได้ติดแผ่นตรา "บูรณิตร" คือ รถจักรดีเซลซูลเซอร์ หมายเลข 651



เฮนเซล
HENSCHEL
พ.ศ. 2507



จี.อี.
G.E.
พ.ศ. 2507



ฮันสเลต
HUNSLET
พ.ศ. 2508



กรุ๊ป
KRUPP
พ.ศ. 2512



อัลสคอม
ADD.
พ.ศ. 2528



เฮนเซล
HAS.
พ.ศ. 2529



ฮิตาชิ
HITACHI
พ.ศ. 2536



จีอีเอ
GEA.
พ.ศ. 2538



ซีเอสอาร์
CSR.
พ.ศ. 2558





นับตั้งแต่ปีพุทธศักราช 2439 ที่เกิดการเดินรถ
ไฟฟ้ในประเทไทย จวบจนปัจจุบัน ถือเป็น
เวลาอันแสนยาวนานสำหรับการให้บริการขนส่ง
ประชาชน ทั้งระยะใกล้ ระยะไกล แน่่อนว่าในหุยุคสมัยที่
เปลี่ยนผ่าน ความเปลี่ยนแปลงทุกอย่างเกิดขึ้น พร้อมกับการ
พัฒนา เติบโตของผู้นคน และสังคม

โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง หรือ รถไฟสายสีแดง
ถือเป็นอีกหนึ่งหน้าประวัติศาสตร์ของการพลิกโฉม
การให้บริการของ ‘การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย’ อยู่เคียงข้าง
ประชาชนเสมอมา เพื่อพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมระบบ
ขนส่งทางรางให้มีประสิทธิภาพ และให้บริการประชาชน
อย่างทั่วถึง การให้บริการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง(สายสีแดง) เป็นการ
เดินรถด้วยระบบไฟฟ้าที่มีความทันสมัย รถจักร - รถพ่วง
จึงเปลี่ยนรูปแบบใหม่ทั้งหมด มีความทันสมัยเพื่อ
รองรับการเป็นผู้ให้บริการระบบรางที่ดีที่สุดอาเซียน
ในปี 2570 ด้วยคุณลักษณะของวัสดุขบวนรถเป็น
Aluminum Double Skin อีกทั้งมีการออกแบบ
รถไฟฟ้าจาก บริษัท ฮิตาชิ จำกัด (Hitachi Ltd.)
ซึ่งเป็นหนึ่งในสมาชิกของกลุ่มกิจการร่วม MHSC
ร่วมกับ บริษัท มิตซูบิชิ เฮฟวี่ อินดัสตรีส์ จำกัด (Mitsubishi
Heavy Industries Ltd.) และ ซุมิโตโม คอร์ปอเรชั่น
(Sumitomo Corporation) ที่คำนึงถึงสภาพอากาศ
ของประเทศไทย ภายในขบวนรถจึงมีเครื่องปรับอากาศ
ตู้ละ 2 เครื่อง และใช้ ‘กระจกสี’ สำหรับทำหน้าต่างรถไฟ
เพื่อลดปริมาณแสงแดดที่จะส่องผ่านเข้ามาภายในตู้รถ
นับเป็นอีกหนึ่งในแนวคิดการออกแบบที่ช่วยลดความร้อน
ภายในตู้รถไฟ ยิ่งไปกว่านั้น ยังออกแบบให้ตู้รถแต่ละขบวนมี
3 ประตู และเพิ่มจำนวนที่นั่ง เพื่อให้ผู้โดยสารนั่งได้สบายขึ้น
รวมทั้งมีหน้าต่างขนาดใหญ่ ผู้โดยสารมองเห็นทัศนียภาพ
ภายนอกจากมุมสูงได้มากขึ้น





ขบวนรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) มี 2 รูปแบบ คือ รถไฟฟ้าชนิด 6 ตู้ต่อขบวน วิ่งให้บริการสายบางซื่อ - รัชสีท รองรับผู้โดยสารได้สูงสุด 1,710 คนต่อเที่ยว และรถไฟฟ้าชนิด 4 ตู้ต่อขบวน วิ่งให้บริการสายบางซื่อ - คลองจั่น รองรับผู้โดยสารได้สูงสุด 1,120 คนต่อเที่ยว มีความเร็วสูงสุดที่ 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ที่สำคัญเมื่อโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รัชสีท เปิดให้บริการ จะสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารจากรัชสีทสู่บางซื่อไม่น้อยกว่า 306,608 คนต่อวัน แน่นอนว่าจะสามารถช่วยเชื่อมต่อการเดินทางกับโครงข่ายคมนาคมรูปแบบอื่นๆ ของประเทศ ให้มีความสะดวก รวดเร็วและคล่องตัว ถือเป็นก้าวสำคัญในการเปิดมิติใหม่ของการคมนาคมทางราง ที่สำคัญยังเป็นส่วนสำคัญที่จะยกระดับระบบรางของไทยให้ก้าวสู่การเป็นผู้นำในภูมิภาคอาเซียนในอนาคตอีกด้วย

การรถไฟแห่งประเทศไทย ยืนยันเสมอที่จะอยู่เคียงข้างการเดินทางขนส่งทางราง พร้อมกับเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ ปรับปรุง และพัฒนาทุกส่วนของรถไฟให้เกิดความปลอดภัย สะดวกสบาย และคุ้มค่ามากที่สุด





คณะกรรมการและคณะผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย



คณะกรรมการ (ณ ตุลาคม 2563)

นายจิรุตม์ วิศาลจิตร	ประธานกรรมการรถไฟฯ
นายอานวย ปริมวงศ์	กรรมการรถไฟฯ
นางสาวไตรภพย์ ศิวะกฤษณ์กุล	กรรมการรถไฟฯ
นายพนิจ พัวพันธ์	กรรมการรถไฟฯ
นายศุภศิริ บุญญเศรษฐ์	กรรมการรถไฟฯ
นายนิรุฒ มณีพันธ์	กรรมการและเลขาธิการ

คณะผู้บริหาร (ณ ตุลาคม 2563)

นายนิรุฒ มณีพันธ์	ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายเอก สิกธิวงคิน	รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน
นายพีระเดช หงษ์วิทย	รองผู้ว่าการกลุ่มยุทธศาสตร์
นายอวิรุทธ์ กองเนตร	รองผู้ว่าการกลุ่มอำนวยการ
นายจรูญ รุ่งขำนิย	รองผู้ว่าการกลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน
นายสุจิตต์ เชาว์ศิริกุล	รองผู้ว่าการกลุ่มบริหารรถไฟฯ
นายสุชีพ สุพสว่าง	รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ
นายศิริพงษ์ พุกฤทธิ์พันธุ์	รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน
นางสาวเจษฎาพร ยุทธนวิบูลย์ชัย	ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านบริหาร
นายอนันต์ โพธิ์นิ่มแดง	ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ
นายลัดดา ละอองกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี
นายวัชรชานู สิริสุวรรณทัศน	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล
นายไพฑูรย์ สุจิรังกุล	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา
นายไชยเชษฐ ชาญจิ๋ว	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม
นางฐานันท์ เสงี่ยม	ผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ

นางสาวชุติมา วงศ์ศิ่ว-วิลาศ	ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน
นายวรพจน์ เกียรติรัตน์	ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
นายประยูร สุขคำเนิน	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพย์สิน
นายสมยุทธ์ เรืองงาม	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน
นายสุรเดช ธูปะวิโรจน์	วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
นายจตุกร อินทรชม	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ
นายประสิทธิ์ ดาวร	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร
นายสิทธิชัย บุญเสริมสุข	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า
นายไพฑูรย์ มงคลศุภวาท	ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
นางสาวชุติมา จตุรงค์ศรี	หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา
นายบุญเลิศ ตันตวิญญูพงศ์	หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า
นพ.องอาจ จริยาสาธิต	หัวหน้าสำนักงานแพทย์
นางสาวนันทาทกาญจน์ ศรีวิลาศ	หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ
นางสาวกานต์ศรี ทองพูล	หัวหน้าสำนักงานศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟ
นางสาวจิตรเลขา เดชเจริญ	หัวหน้าสำนักงานบริหารพื้นที่ตลาด
นายพลายงาม ศรินนทร์	หัวหน้าสำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ
นายณัฏฐ ภูเต็ง	หัวหน้าสำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง
นายสมบุญ ฤทธิวิรุฬห์	หัวหน้าสำนักงานอาณานิคม
นายปิยนุตร ไตรวิจารณ์	หัวหน้าสำนักงานจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน
พล.ต.ต.อำนาจ ไตรพงษ์	ผู้บังคับกองตำรวจรถไฟ
นายมนัญ มณีจักร	ผู้ตรวจการรถไฟ 1
นายราชพลлак ชื่นปรีชา	ผู้ตรวจการรถไฟ 2
(รองการแต่งตั้ง)	ผู้ตรวจการรถไฟ 3
นายโอกาส ตีรมาศเสถียร	ผู้ตรวจการรถไฟ 4

เจ้าของ	การรถไฟแห่งประเทศไทย
บรรณาธิการบริหาร	นายเอกธิษ ศรีอาระยันพงษ์
	ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์
บรรณาธิการพิเศษ	นายพิเชษฐ ชาญนิคม
	หัวหน้างานควบคุมการเดินรถ
กองบรรณาธิการ	บริษัท คอร์แอนด์พีค จำกัด
ฝ่ายประสานงาน	นางศุภมาส ปลื้มกุล
	นางอาภาพันธุ์ สวัสดิ์
ฝ่ายภาพ	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว
	กองประชาสัมพันธ์
	บริษัท คอร์แอนด์พีค จำกัด
ฝ่ายจัดส่ง	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว

รับ-ส่ง ๗๒๒.๑	ฝ่ายบริการโดยสาร
หมวดสัมภาระ- สถานีกรุงเทพ	
กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว	
การรถไฟแห่งประเทศไทย	
เลขที่ 1 แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330	
โทรศัพท์ 0 2220 4271	
ออกแบบและผลิต	บริษัท คอร์แอนด์พีค จำกัด
27 ซอยเจริญนคร 14 ถนนเจริญนคร	
แขวงคลองตันใต้ เขตคลองสาน กรุงเทพฯ 10600	
โทรศัพท์ 0 2861 0674	
โทรสาร 0 2861 0675	



การรถไฟแห่งประเทศไทย

เลขที่ 1 แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

www.railway.co.th

Facebook : ทีมพิธการรถไฟแห่งประเทศไทย

Call Center : 1690