



๑๔ กันยายน ๒๕๖๔

๘๕ ปี วันบูรฉัตร

บทบรรณาธิการ

พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงเป็น “บิดาแห่งกิจการรถไฟยุคใหม่” ด้วยคุณูปการที่ทรงได้สร้าง บุกเบิก และวางรากฐานไว้ให้กับรถไฟไทย จนทำให้เกิดการพัฒนาทั้งในด้านการคมนาคม และพระกรณียกิจด้านต่าง ๆ จนได้รับยกย่องให้เป็น “บิดา” ในด้านต่าง ๆ อาทิ บิดาแห่งทหารสื่อสาร บิดาแห่งวิทยุกระจายเสียงไทย บิดาแห่งทหารช่าง บิดาแห่งการโรงแรม บิดาแห่งการโฆษณา เป็นต้น

ความมุ่งมั่น ไม่ย่อท้อต่อการทำงานที่ยากลำบาก พระจริยวัตร และภารกิจอันทรงคุณค่านานัปการของพระองค์ ได้ประทับติดตรึงอยู่ในใจของ “คนรถไฟ” ด้วยทั้งทรงเป็นแบบอย่างของนายช่าง และแบบอย่างของการเป็นข้าราชการ ที่เห็นประโยชน์ของประเทศและประชาชนเป็นที่ตั้ง ซึ่งคนรถไฟได้ดำเนิน เจริญรอยตามแนวทางการบริหารงานและการปฏิบัติงานของพระองค์เสมอมา ด้วยสำนึกยิ่งในพระกรุณาธิคุณ

๑๔ กันยายน ซึ่งเป็น “วันบูรฉัตร” ในปีนี้เป็นวาระครบรอบ ๘๕ ปี ของการสิ้นพระชนม์ คณะผู้บริหาร พนักงานและลูกจ้างการรถไฟฯ ทุกคนพร้อมเพรียง เทิดพระเกียรติ น้อมรำลึกถึงพระกรุณาธิคุณในพลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน และพร้อมเดินหน้าสืบทอดตามพระปณิธาน ในการพัฒนากิจการรถไฟไทยให้เจริญก้าวหน้าสืบไป

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์
บรรณาธิการ





บทนำ

พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงเป็นพระราชโอรสในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๕ ทรงปฏิบัติราชการและวางรากฐานการพัฒนาในด้านต่าง ๆ ให้กับประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านคมนาคมและการรถไฟฯ

ด้วยวิชาการช่างและวิศวกรรมที่ทรงได้รับความไว้วางพระราชหฤทัยจากพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๕ ให้ได้รับการส่งเสริมเล่าเรียน และด้วยพระปรีชาสามารถและความมุ่งมั่นส่วนพระองค์ในการศึกษาอย่างจริงจังในวิทยาการอันก้าวหน้าใหม่ๆ ของโลก ทำให้ประเทศไทยในยุค “เสด็จในกรมฯ” พระองค์นี้ มีความเจริญทัดเทียมนานาประเทศตะวันตก ไม่ว่าจะเป็นด้านการคมนาคมขนส่ง การสื่อสาร วิทยุ โทรทัศน์ โรงแรม และกระทำการบิน เรียกว่าล้ำหน้าประเทศอื่น ๆ ในละแวกใกล้เคียง ทั้งยังทรงต้องนำพาประเทศไปสู่การพัฒนาในขณะที่ต้องเผชิญหน้ากับลัทธิจักรวรรดินิยมและสงครามโลก

ในรัชสมัยล้นเกล้ารัชกาลที่ ๖ และ ๗ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ยังทรงได้รับความไว้วางพระทัยจากพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว พระบรมเชษฐาธิราชในการรับหน้าที่สำคัญในราชการแผ่นดิน รวมถึงได้รับผิดชอบในหน้าที่อันสำคัญต่าง ๆ ในการบริหารราชการต่อในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวอย่างต่อเนื่อง

การวางรากฐานดังกล่าวข้างต้น เป็นปัจจัยสำคัญยิ่ง ในการนำพาประเทศไทยสู่ความเจริญก้าวหน้า และพัฒนาดังเช่นในปัจจุบัน



General Prince Krom Phra Kamphaengphet Akarayothin made many important contributions to Thailand with his technical and engineering skills that he had studied from abroad and with his talent and determination to study the new latest technologies. Thailand in the era of “His Royal Highness” flourished equally as the western countries in the fields of railways, communications, radios, televisions, hotels and even aviation. He also led the country towards the development while facing imperialism and the World War.





เกียรติพระประวัติ

พลเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ประสูติเมื่อวันจันทร์ เดือน ๓ ขึ้น ๔ ค่ำ ปีมะเส็ง ตรงกับวันที่ ๒๓ มกราคม พ.ศ. ๒๔๒๔ ทรงมีพระนามเดิมว่า “พระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร” ทรงเป็นพระราชโอรสองค์ที่ ๓๕ ในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๕ กับเจ้าจอมมารดาวาด ในสกุล “กัลยาณมิตร” ราชนิกุล

ทรงศึกษาที่โรงเรียนพระตำหนักสวนกุหลาบ ในพระบรมมหาราชวัง โดยมีพระยาโอวาทวรภิกข (แก่น) เป็นผู้ถวายพระอักษร ต่อมาในปี พ.ศ. ๒๔๓๖ เสด็จเดินทางไปศึกษาในยุโรป พร้อมกับพระเจ้าลูกยาเธอเจ้าฟ้าบริพัตรสุขุมพันธุ์ และหม่อมเจ้าอีก ๓ พระองค์ และเข้าศึกษายังโรงเรียนแฮร์โรว์ ประเทศสหราชอาณาจักร ในปี พ.ศ. ๒๔๓๘ และจากนั้นเข้าศึกษาวิชาวิศวกรรมที่ตริไนตี้คอลเลจ มหาวิทยาลัยแคมบริดจ์ และศึกษาด้านวิชาการทหารที่ซัทแทม

ทรงเสด็จกลับยังประเทศไทยและทรงรับสัญญาบัตรเป็นนายพันตรี ในปี พ.ศ. ๒๔๔๗ ทรงอภิเษกสมรสในปี พ.ศ. ๒๔๔๘ กับพระเจ้าวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าหญิงประภาวสินธุฉินมุต ได้รับการสถาปนาเป็น กรมหมื่นกำแพงเพชรอัครโยธิน และสถาปนาพระตำหนักเป็นจเรทหารช่าง และผู้ช่วยกรมยุทธนาธิการในปี พ.ศ. ๒๔๔๘ ทรงดำรงพระยศทหารเป็นนายพลตรีในปี พ.ศ. ๒๔๕๑ และเลื่อนพระยศเป็นนายพลโท ในปี พ.ศ. ๒๔๕๕

ในปี พ.ศ. ๒๔๕๕ ซึ่งอยู่ในช่วงระหว่างการเกิดสงครามโลกครั้งที่ ๑ พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดเกล้าฯ ให้ทรงดำรงตำแหน่งจเรทหารช่าง ควบคู่ไปกับตำแหน่งแม่ทัพกองทัพน้อยที่ ๑ และ ผู้บัญชาการกองพลที่ ๑ รักษาพระองค์ และได้รับสถาปนาพระอิสริยยศเป็นกรมขุน จนกระทั่งในปี พ.ศ. ๒๔๖๐ ได้รับการแต่งตั้งเป็นผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงชั่วคราว ซึ่งนับเป็นคนไทยคนแรกที่ได้รับตำแหน่งผู้บัญชาการสูงสุดของกรมรถไฟหลวง

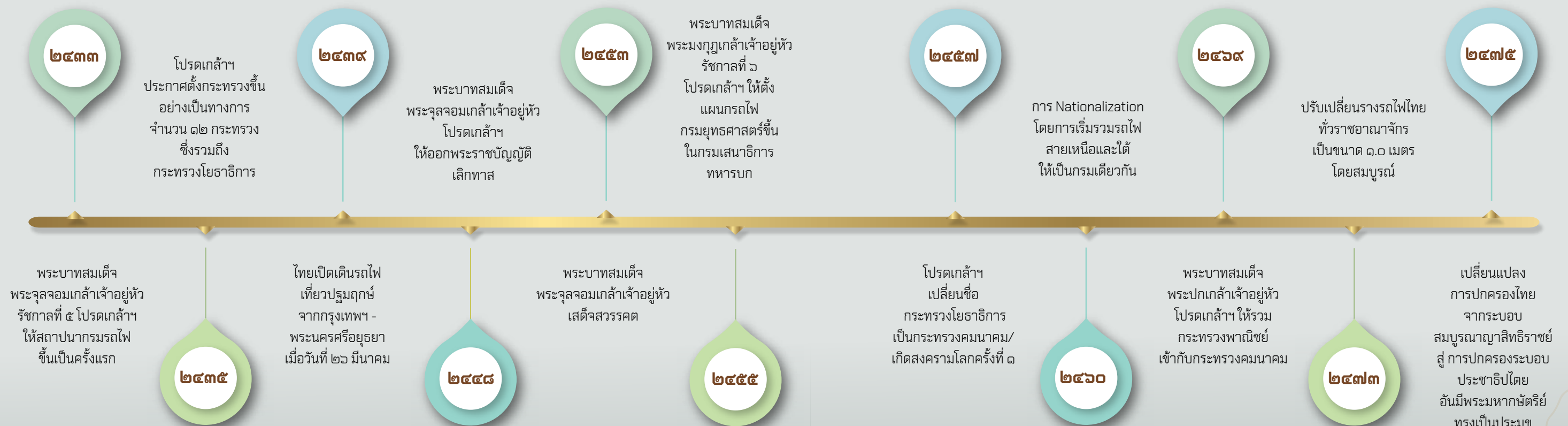
ในปี พ.ศ. ๒๔๖๒ ทรงพระอิสริยยศเป็นพลเอก และต่อมาทรงได้รับการเลื่อนพระอิสริยยศ เป็นกรมหลวง และดำรงตำแหน่งเสนาบดีกระทรวงพาณิชย์และคมนาคมในปี พ.ศ. ๒๔๖๕ และ ๒๔๖๘ ตามลำดับ ทรงได้รับการเลื่อนพระอิสริยยศเป็นพระเจ้าพี่ยาเธอ กรมพระ ในพระราชทินนามเดิมในปี พ.ศ. ๒๔๗๒ และดำรงตำแหน่งอภิรัฐมนตรีอีกตำแหน่งหนึ่ง

ทรงเป็นผู้มีส่วนจัดตั้งสมาคมโรตารีขึ้นในกรุงเทพฯ และได้ทรงเป็นนายกสมาคมโรตารี ตลอดเวลาที่ทรงรับราชการเป็นระยะเวลาเกือบ ๓๐ ปี เป็นเวลาทรงงานรับผิดชอบการสื่อสารคมนาคม และรถไฟถึง ๑๕ ปี

เสด็จสิ้นพระชนม์ในปี พ.ศ. ๒๔๗๙ รวมพระชันษาได้ ๕๔ ปี ๗ เดือนกับ ๒๒ วัน ณ ประเทศสิงคโปร์ ทรงมีพระโอรสและธิดา ในราชสกุล “ฉัตรชัย” รวม ๑๑ องค์

General Prince Krom Phra Kamphaengphet Akarayothin was born on 23rd January 2424 B.E. and his old name was Prince Purachatra Jayakara. He was the 35th son of King Chulalongkorn (Rama V of Siam) and the Royal Concubine, Chao Chom Manda Wad. He married with Princess Prabhavasidhi Narumala in 2448 B.E. and had 11 sons and daughters in the royal family namely “Chatchai”. He got promoted to be “Prince of Krom Phra” in 2472 B.E. and he worked for the government agency for almost 30 years. He died in 2479 B.E. at the age of 54 years 7 months and 22 days in Singapore.

เหตุการณ์สำคัญที่เกิดขึ้นในประเทศไทยในช่วงเวลาที่พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงรับราชการตำแหน่งต่าง ๆ



ทรงประทับอยู่ในดวงใจคนไทยเสมอมา

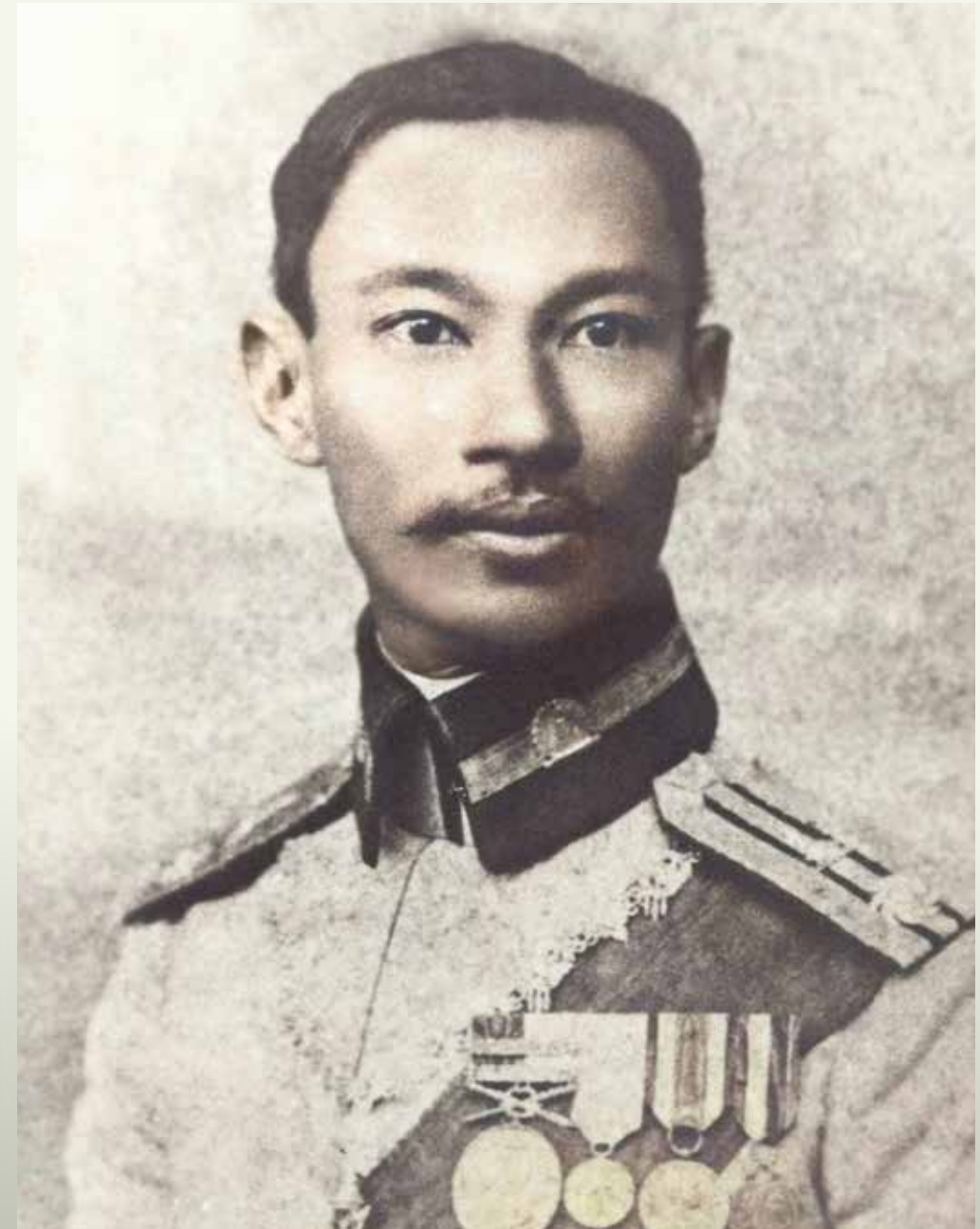
ในบรรดาสมเด็จพระเจ้าฟ้าและพระราชโอรสในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน คือหนึ่งพระองค์ที่ได้ปฏิบัติหน้าที่ราชการในตำแหน่งที่สำคัญ อีกทั้งมีพระกรณียกิจเป็นที่ประจักษ์แก่ปวงชนสยาม เป็นหนึ่งในผู้ที่ได้วางรากฐานการพัฒนาในด้านต่างๆ ของประเทศ ไม่ว่าจะเป็นด้านการบิน การวิทยุโทรทัศน การรถไฟ กระทั่งการออมสิน ในยุคนานาประเทศในยุโรปและอเมริกากำลังพัฒนาด้านวิทยาการไปอย่างก้าวไกล แต่สยามสามารถจะประกาศขีดถึงความเท่าเทียมนานาประเทศในยุคสมัยเดียวกัน

พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ประทับอยู่ในดวงใจชาวไทย สืบเนื่องจากการกิจ และพระกรณียกิจของพระองค์ การทุ่มเทเสียสละเพื่อประเทศชาติ อันเกิดจากการได้รับการอบรมกล่อมเกลามาตั้งแต่ยังทรงพระเยาว์ ให้ทรงยึดประโยชน์แผ่นดินไทยเป็นที่ตั้ง ส่งผลให้ตลอดพระชนม์ชีพของพระองค์ อุทิศไปกับการบำเพ็ญพระกรณียกิจที่เกิดประโยชน์ต่อชาติบ้านเมือง

นับแต่ได้รับการศึกษาในด้านการช่าง และวิศวกรรมทหาร บวกกับความสามารถส่วนพระองค์ในศาสตร์ต่างๆ ทรงเป็นผู้นำ ผู้บุกเบิก ในการนำวิทยาการล้ำหน้าในโลกมาใช้ในประเทศ โดยทรงเชื่อมั่นในศักยภาพของคนไทย ในการปฏิบัติหน้าที่สำคัญในราชการไม่แพ้ผู้ชำนาญต่างชาติ และยังเป็นที่ยอมรับโดยทั่วกันว่า ในภารกิจต่าง ๆ ทรงลงมือปฏิบัติด้วยพระองค์เอง ไม่ว่าจะต้องเสด็จไปในสถานที่อันยากลำบาก

ทรงสร้างสายสัมพันธ์อันดีกับนานาประเทศ ผ่านอัจฉริยภาพด้านภาษาศาสตร์ และการสื่อสาร นอกจากนี้ ยังเป็นที่เลื่องลือถึงควมมีระเบียบของพระองค์ในการจัดการงาน จัดระเบียบสิ่งต่าง ๆ ให้แล้วเสร็จทันตามกำหนดที่หมายไว้ และเหนือสิ่งอื่นใด พระองค์มีพระวิสัยทัศน์และพระปณิธานในการยกระดับคุณภาพชีวิตคนไทย ไม่ว่าจะเป็นปศุสัตว์ในระดัชนชั้นใดก็ตาม

ต่อจากนี้ คือเรื่องราวที่ได้มีการถ่ายทอดและถูกกล่าวถึง ทั้งจากพระราชดำรัสของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ผู้เป็นพระบิดา และทั้งจากเหตุการณ์บันทึก สื่อเผยแพร่ที่ปศุสัตว์ในทุกลมุ่เหล่าได้ประสบ ที่จะบ่งบอกและเป็นสักขีพยานในสิ่งทั้งหลายที่ได้กล่าวไปข้างต้น อันเป็นเหตุให้ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงเป็นที่รักและอยู่ในดวงใจของคนไทยเสมอมา



General Prince Krom Phra Kamphaengphet Akarayothin still lived in Thai hearts. His dedication and sacrifice to the country came from the nurture since he was young because he was taught to seize the benefits of the country. He believed in the potential of Thai people and built a good relationship with other countries through his communication genius. He was neat and organized and had a vision and determination to improve the quality of life for all Thai people..



His diligence, determination, and a love of knowledge shined and showed to his father's eyes as the message according to the royal letter No. 4 dated 3rd September 121 R.E. after having met in 2445 B.E. saying: "...Both you and a father have seen the work that we will be able to do. I do see your thoughts and kindness. Truth be told, the father is very happy and so sure that you will be able to do things that benefit the country more or less in the future."



“แน่ว่าเจ้าจะได้ทำการเป็นประโยชน์แก่บ้านเมือง ไม่มากนักน้อยในภานา”

พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน เป็นหนึ่งในบรรดาพระราชโอรสที่ได้รับการสนับสนุนและมอบหมายจากพระราชบิดาให้ศึกษาเล่าเรียนวิชาการในต่างประเทศ เพื่อนำความรู้ที่ได้กลับมาใช้ประโยชน์ในการพัฒนาบ้านเมือง

ตั้งข้อความบางตอนจากจดหมายเหตุพระราชกิจรายวัน พระราชินีพินธ์ ในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ภาคว.๑๒ ลำเนาพระราชหัตถเลขาพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ฉบับที่ ๒ เขียนจากพระที่นั่งบรมนาคมสธณีย์ วันที่ ๒๘ สิงหาคม ร.ศ. ๑๑๕ ซึ่งอยู่ในช่วงเวลาที่พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน กำลังศึกษาวิชาวิศวกรรมที่ตริณิต์คอลเลจ มหาวิทยาลัยเคมบริดจ์ และวิชาทหารช่างที่ซัทแทม มีข้อความว่า

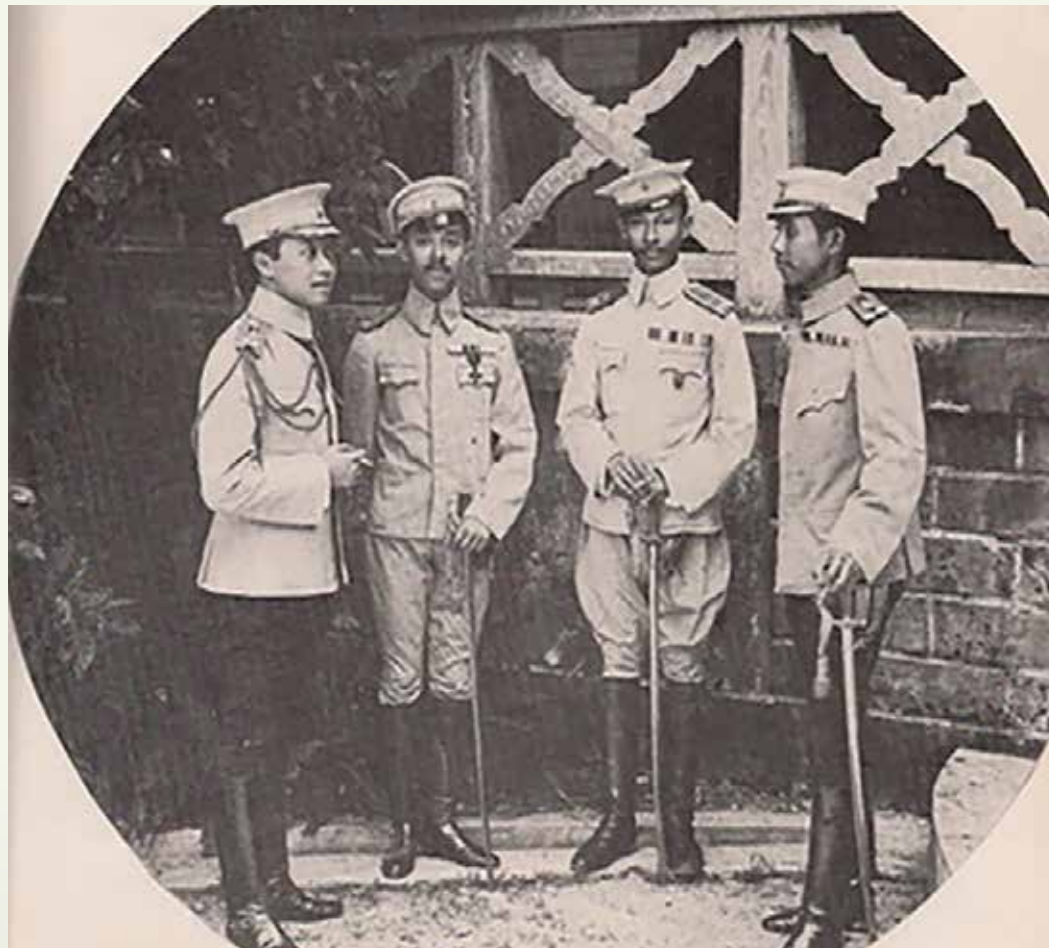
“พ่อมีความยินดีที่ได้รู้จากรายงานว่าการเล่าเรียนได้ดำเนินไปโดยสะดวก เจ้าได้อุสหาเล่าเรียนด้วยความพยายามเป็นอันมาก...แล้วในเวลาเล่าเรียน จะเป็นที่ดีใจมากเมื่อจะได้เข้ามาอีกคน ๑ ซึ่งหวังใจว่าจะไม่เข้ามาอนเปลืองเงินที่ไปเรียน และเปลืองเข้าสุกที่กลับมากิน ขอให้ตั้งใจว่ากลับมาจะต้องมาทำงาน ไม่ใช่มาอนหาความสุข พ่อถึงอยู่บ่อย ๆ แต่เมื่อไม่ได้บอกให้รู้ ก็ดูเงียบไป และหวังใจว่าบัดนี้คงจะแข็งแรงดีขึ้นกว่าแต่ก่อนมาก”

ยังมีข้อความที่ปรากฏในพระราชหัตถเลขาฉบับที่ ๓ ลงวันที่ ๔ พฤษภาคม ร.ศ. ๑๒๐ ตอนหนึ่งว่า

“...จะกล่าวได้อย่างเดียวแต่ว่าในเมืองเราเวลานี้ ไม่ได้ต้องการอะไรยิ่งกว่าคนมีความรู้ ซึ่งจะบรรจุน่าที่ยังต้องการอีกเป็นอันมาก ถ้าสำเร็จการเล่าเรียนเข้ามาได้เท่าใดก็ยิ่งดี เดียวนี้เจ้าก็โตมากแล้วขอให้ระวังรักษาตัวประพฤติให้ดี อย่าปล่อยน้ำใจให้หลงไปในความสนุกจนเหลือเกินได้”*

เป็นที่ประจักษ์เสมอมาว่า พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงปลูกฝัง ฝักฝัง เลี้ยงดูกลมเกลียวพระราชโอรสที่ได้โอกาสเข้ารับการศึกษาระดับสูงอย่างเป้นมั่นเป้นเหมาะในการกลับมารับใช้ประเทศชาติ อย่างเต็มกำลัง โดยเห็นประโยชน์ของแผ่นดินเป็นที่ตั้ง

* จดหมายเหตุพระราชกิจรายวัน พระราชินีพินธ์ในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ภาคว.๑๒ ในงานพระราชทานเพลิงพระศพ พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน เมื่อวันที่ ๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๔๗๙ ณ พระเมรุวัดเทพศิรินทราวาส, (พระนคร : โรงพิมพ์เดลิแมส, ๒๔๗๙), หน้า ๑๙



โดยในขณะที่กำลังอยู่ในวัยศึกษาเรียนรู้ ผู้คนรายล้อมได้ตั้งข้อสังเกตเป็น
อย่างดีถึงความตั้งใจมั่นในการศึกษาของพระองค์เจ้าชาย บุรฉัตรไชยากร ในฐานะ
เด็กต่างประเทศที่มีความสามารถยอดเยี่ยมไม่แพ้เด็กชาวอังกฤษเอง จนกระทั่งพระองค์
ได้รับตำแหน่งเป็นหัวหน้า (Monitor) อยู่ในคณะผู้บังคับการ (Headmaster's
House) พระองค์ยังทรงมีเพื่อนนักเรียนแฮร์โรว์มากมาย ซึ่งเมื่อต่างเติบโตก็ได้รับ
ตำแหน่งสูง ๆ อันเป็นประโยชน์ในการติดต่อราชการของพระองค์เป็นอย่างยิ่ง

ความขยันหมั่นเพียรมุ่งมั่น รักในความรู้ ฉายแววในพระองค์ จนเป็นที่ประจักษ์
ต่อสายพระเนตรของพระราชบิดา ดังข้อความตามพระราชหัตถเลขาใน ฉะบับที่ ๔
ลงวันที่ ๓ กันยายน ร.ศ. ๑๒๑ ภายหลังได้เสด็จพบปะกัน ในปี พ.ศ. ๒๔๔๕ ว่า

“...ทั้งตัวเจ้าแลพ่อเจ้าได้เห็นการอันจะได้มาทำภายน่า พ่อได้เห็น
ความคิดและน้ำใจเจ้าอย่างไร ความจริงขอบอกว่าพ่อมีความชื่นใจ
เป็นอันมาก แน่ใจว่าเจ้าจะได้ทำการเป็นประโยชน์แก่บ้านเมือง
ไม่มากนักน้อยในภายน่า”*



General Prince Krom Phra Kamphaengphet Akarayothin visited the countryside from north to south including
the rural areas frequently throughout his life. He also travelled to Europe, America, Malaya, Sumatra, Australia and
the Philippines. Those who followed him closely, as well as those who saw and met him, were well aware of his relentless
hard work wherever he was.

* จดหมายเหตุพระราชกิจรายวัน พระราชทานในพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ภาค ๑๒ ในงานพระราชทานเพลิงพระศพ พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน
เมื่อวันที่ ๒ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๔๗๙ ณ พระเมรุวัดเทพศิรินทราวาส, (พระนคร : โรงพิมพ์เดลิแมส, ๒๔๗๙), หน้า ๒๐

๓

“อะไรที่ฝรั่งทำได้ คนไทยก็ทำได้”

ความสงสัยใคร่รู้ การลงมือทดลองสิ่งใหม่เสมอ เป็นพระจริยวัตรส่วนพระองค์ที่เป็นที่รู้จักในบรรดาเหล่าคนใกล้ชิด ซึ่งพระจริยวัตรนี้นำมาซึ่งความเชื่อมั่นในศักยภาพของคนไทย ที่พระองค์เชื่อว่ามีไม่แพ้ชาวต่างชาติ จนทำให้เกิดการเริ่มวิทยาการใหม่ต่าง ๆ ในประเทศไทยในลำดับต่อมา

พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินเองทรงไม่ลังเลที่จะทดลองหรือลงมือทำการใด ๆ ที่เป็นวิทยาการนำสมัย เมื่อเข้ามาปฏิบัติราชการก็ทรงผลักดันให้คนไทยรับตำแหน่งหน้าที่สำคัญ ๆ

แม้ในกิจที่ไม่ใช่พระราชภารกิจหลัก เป็นกิจส่วนพระองค์ของพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว เช่น การสร้างโรงภาพยนตร์เฉลิมกรุง (ซึ่งเป็นโรงภาพยนตร์ทันสมัยโรงแรกของไทย) ก็ยังเกิดขึ้นจากการอาศัยความรู้จัดสร้าง และควบคุมของ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินเอง ที่ทรงสนพระทัยในการถ่ายรูป และถ่ายภาพยนตร์ ตลอดจนมีความชำนาญในสาขานั้น ๆ ด้วย

ในปี พ.ศ. ๒๔๗๑ หนังสือ “From South Africa to Australia” ระบุในบทความที่ชื่อ “The Kingdom of Siam” สรรเสริญความดีงามของรถไฟไทยอันเกิดจากการพัฒนาของพระองค์ และยกย่อง พลเอก กรมหลวงกำแพงเพชรอัครโยธินไว้เป็นอย่างยิ่ง เรียกพระองค์ท่านว่าเป็น “The Popular and Progressive Administrator”

จึงไม่ต้องสงสัยว่า ทรงเป็นคนไทยคนแรกที่ได้ทดลองขึ้นเครื่องบินในปี พ.ศ. ๒๔๕๔ ในยุคที่เพิ่งแรกเริ่มมีการทดลองขับเครื่องบินกันในโลก หรือทรงส่งลายพระหัตถ์ข้ามทวีป จากประเทศเยอรมนีมาประเทศไทยทางวิทยุ ซึ่งเป็นวิทยุภาษาไทยแผ่นแรกของโลก ในปี พ.ศ. ๒๔๗๔ และอื่น ๆ อีกมาก ดังจะกล่าวถึง “ครั้งแรก” ของพระองค์ในบทถัดไป



๓

“ไม่ว่าจะอยู่ในประเทศใด แม้แต่บนรถ หรือในเรือ เสด็จพ่อทรงทำงานอย่างหนักเสมอ”

พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน เสด็จไปทรงงานต่างจังหวัดเหนือจรดใต้ รวมถึงประพาสยังสถานที่ห่างไกลบ่อยครั้ง ตลอดพระชนม์ชีพทั้งในยุโรป อเมริกา มลายู สุมาตรา ออสเตรเลีย และฟิลิปปินส์ ผู้ที่ได้ตามเสด็จโดยใกล้ชิด ตลอดจนผู้ที่ได้พบพระองค์จะทราบดีว่าทรงงานหนักอยู่เป็นประจำ ไม่ว่าพระองค์อยู่แห่งหนใด

ในปี พ.ศ. ๒๔๖๓ พระวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าหญิงมยุรฉัตร พระธิดาพระองค์ใหญ่ตามเสด็จขึ้นรถไฟไปลงเรือเดินสมุทรที่ป็นัง เพื่อทอดพระเนตรกิจการรถไฟในยุโรป อังกฤษ ฝรั่งเศส อิตาลี เดนมาร์ก ฮอลันดา เบลเยียม สวิตเซอร์แลนด์ และเยอรมนี โดยได้ “ทบทวนเรื่องก่อสร้างสะพานพระราม ๖ และสร้างรถเสียบึงกับรถนอนชั้น ๑ มาเพื่อใช้กับรถด่วนเดินทางไกล” ในครั้งนั้น เขียนไว้ในหนังสือ “ชีวิตในต่างประเทศ” บรรยายถึงเหตุการณ์ในตอนนั้นว่า

“ไม่ว่าจะอยู่ในประเทศใด แม้แต่บนรถ หรือในเรือ เสด็จพ่อทรงทำงานอย่างหนักเสมอ ต้องมีเลขานุการตามเสด็จด้วยคนหนึ่งทุกคราว และยังต้องจ้างนักขบวนพิมพ์ดีดหญิงเพิ่มอีก ๑ หรือ ๒ คน เข้าขึ้นก็ทอดพระเนตรหนังสือต่าง ๆ ที่มีผู้ส่งมาติดต่อ รวมทั้งจดหมายจากเมืองไทย แล้วรับสั่งคำบอกให้นักขบวนเลขจดไปพิมพ์ถวาย

เพื่อเซ็นพระนาม เลขานุการครานั้นได้แก่พระยาสุภดิการบรรจง นายช่างใหญ่ของ กรมรถไฟ ก็มีหน้าที่นัดหมายให้พ่อค้า หรือผู้จะมา ติดต่อกับการซื้อเครื่องอุปกรณ์ต่างๆสำหรับกรมรถไฟควรมาเฝ้าเวลาใด เมื่อใด แล้วแต่กรณี ส่วนมากหลังอาหารกลางวัน เมื่อเสด็จพ่อ เสร็จการบัญชางานซิดเขียน และส่งจดหมายไปทิ้งไปรษณีย์แล้ว ก็มักจะเสด็จไปตามโรงงานต่าง ๆ จนบ่ายหรือเย็นจึงเสด็จกลับ ถ้าเป็นโรงงานทำเครื่องจักรหรือรถไฟ ข้าพเจ้าไม่ได้ตามเสด็จด้วย เพราะดูแล้วไม่รู้เรื่องส่วนมากนายอันต้องมีหน้าที่สะพายกล้องถ่ายรูป ถ่ายหนึ่งตามเสด็จติดพระองค์อยู่เสมอ**



“มีพักต้องร้อนถึงเสนาบดีให้ชักช้าเสียเวลา”

การเสด็จไปประกอบพระราชกรณียกิจยังทุกแห่งหน นับเป็นหลักฐานหนึ่ง ที่บ่งชี้ชัดถึงพระประสงค์ในการลงมือปฏิบัติงานต่าง ๆ ให้ลุ่ล่งด้วยพระองค์เอง มากกว่าจะมอบหมายภารกิจต่าง ๆ ให้บริวาร

ในปี พ.ศ. ๒๔๖๕ ที่ออกเสด็จตรวจทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือและ อินโดจีน โดยเป็นการเดินทางสำรวจเส้นทางคมนาคม และการต่อเชื่อมทางในประเทศ ให้สะดวกขึ้น และเพื่อดูสู่ทางการติดต่อกับอินโดจีนตามที่ฝรั่งเศสขอให้ไทยทำทาง รถไฟไปบรรจบกัน พระองค์เจ้าหญิงมยุรฉัตร ได้ทรงบันทึกถึงตอนนีไว้ว่า

“พระประสงค์ของเสด็จพ่อ คือ ต้องการทอดพระเนตรภูมิประเทศ ด้วยพระองค์เอง เพื่อวินิจฉัยว่าควรปฏิบัติไปในวิธีใด จึงจะไม่สิ้นเปลือง รายจ่ายของแผ่นดินจนเกินไป ถึงแม้จะต้องเดินทางบุกป่าฝ่าดง ก็ไม่ทรงย่อท้อต่อความลำบากตรากตรำ แทนที่จะบรรทมที่วัง ให้สบายพระทัย โดยใช้ผู้อื่นที่อยู่ใต้บังคับบัญชาไปตรวจงานแทน เสด็จพ่อก็ไม่โปรดที่จะทำเช่นนั้น”

ซึ่งเป็นไปในทำนองเดียวกันกับบทพรรณนาธิการซึ่งตีพิมพ์ในหนังสือพิมพ์ “บางกอกการเมือง” เมื่อวันที่ ๒๒ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๖๖ ว่า

“พระเจ้าน้องยาเธอ กรมหลวงกำแพงเพชรอัครโยธิน ผู้บัญชาการ กรมรถไฟแผ่นดินเวลานี้ พระองค์ทรงพระปรีชาสามารถหลักแหลม ราชการในหน้าที่ของพระองค์ท่านถึงจะยากเย็นหนักหนาอย่างไร พระองค์ ก็ทรงบัญชาให้ลุ่ล่งไปได้โดยสำเร็จเด็ดขาด มีพักต้อง

ร้อนถึงเสนาบดีให้ชักช้าเสียเวลา ดังนั้นราชการในกรมรถไฟแผ่นดิน และกรมทาง จึงเจริญขึ้นรวดเร็วเห็นปานฉะนี้**

นอกจากนี้ในการบริหารราชการนั้น นับแต่แรกที่ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน เข้าดำรงตำแหน่งและปฏิบัติราชการในกรมรถไฟ ทุกคนทราบกันดีว่า ทรงฝึกให้ข้าราชการไทย มีความสามารถในกิจการรถไฟ โดยการ “แนะนำสั่งสอนด้วยพระองค์เอง” อีกด้วย



“ยากที่หาผู้ใดเสมอเหมือนหรือแม้แต่จะใกล้เคียง”

เฉกเช่นสมเด็จพระเจ้าฟ้าเทพทุกพระองค์ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ได้รับการศึกษานานาภาษาตั้งแต่ยังทรงพระเยาว์ โดยเริ่มศึกษาทั้งภาษาอังกฤษ และภาษาฝรั่งเศส เมื่อพระชนม์อายุได้ ๑๔ ปี แต่เนื่องด้วยพระอัจฉริยภาพและพระปรีชาญาณในการนำมาใช้ในสถานการณ์ ต่าง ๆ ทำให้ผู้ที่ได้พบปะพระองค์รวมถึงบุคคลสำคัญของโลก ล้วนชื่นชม ในพระอัจฉริยภาพ และพระอัจฉริยภาพ ด้านภาษาศาสตร์ของพระองค์

พระอัจฉริยภาพ ด้านภาษาศาสตร์และการสื่อสารของพระองค์ ย่อมเป็น หนึ่งในหัวใจสำคัญ ในการเชื่อมความสัมพันธ์ ในการดำเนินงานการในกิจการ ด้านต่างประเทศ เพื่อพัฒนาประเทศไทยในด้านต่าง ๆ ต่อไปนั่นเอง

ในปี พ.ศ. ๒๔๖๓ ที่ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน เสด็จเยือนพระราชสำนักเบลเยียม และเข้าเฝ้าพระราชและพระราชินีอย่างไพรเวท เป็นพระองค์เจ้าหญิงมยุรฉัตรเช่นกันที่ได้บันทึกไว้ว่า

“คิง แอลเบิร์ต มีพระราชอัจฉริยภาพสุขุมเยือกเย็นและสนุกสนาน... ภาษาที่ใช้เป็นภาษาฝรั่งเศสตลอดเวลาเสด็จพ่อรับสั่งภาษานี้เก่งมาก จึงสนทนากับพระราชและพระราชินีอย่างสะดวกสบายไม่เคอะเขิน**

ทั้งนี้ ในบันทึกเรื่อง “ข้าพเจ้าเข้าเฝ้าเสด็จในกรม” โดยหลวงสิทธิดุริตภาษ (สิทธิ วรมิตร) กล่าวถึง พระปรีชาสามารถของพระองค์ในการ “Dictate” หนังสือไว้ว่า

“ทรงแตกฉานและสันทัดในภาษาอังกฤษเป็นอย่างยิ่ง”

“มีหลายครั้งที่ข้าพเจ้าจดตัวเลขเกือบจะไม่ทันตามที่ทรง dictate ที่ค่อนข้างจะเร็วแต่ขัดถ้อยขัดคำ และจะทรง dictate ได้เรื่อยไป เสมอเราท่านใช้ภาษาไทย ซึ่งทั้งนี้แสดงให้เห็นถึงความเป็นอัจฉริยะ



ในทางภาษาศาสตร์ของพระองค์ท่านยากที่หาผู้ใดเสมอเหมือน หรือแม้แต่จะใกล้เคียง”*

ทั้งนี้ มีบันทึกเล่าสู่กันฟังว่า เจ้าหน้าที่กรมรถไฟหลวงคนใดที่ได้ออกเดินทางกับพระองค์ นอกจากจะถูกทดสอบความสามารถด้านการเดินทางแล้ว ยังเป็นโอกาสที่ได้ฝึกฝนภาษาอังกฤษกับพระองค์ เพราะจะโปรดใช้ภาษาอังกฤษ โดยที่ “ทำให้ข้าราชการรถไฟตั้งแต่หัวหน้าเสมียนขึ้นไปเก่งภาษาอังกฤษกันมาก”

๒

“ความโดดเด่นเรื่องระเบียบ ในยุคของเสด็จในกรมฯ”

ในบันทึก “นักเรียนรถไฟคนสุดท้ายของเสด็จในกรม” โดย อาชว์ ภูษธร ณ ออยุธยา ฉายให้เห็นภาพส่วนหนึ่งของ “กรมรถไฟหลวงในสมัยเสด็จในกรมฯ” ว่ามีการรักษาความสะอาดเรียบร้อยเป็นอย่างมาก มีความตอนหนึ่งว่า

“กรมรถไฟหลวงในสมัยเสด็จในกรมฯ มีความมีระเบียบวินัย ความสะอาดสะอ้านของรถจักรไอน้ำ รถโดยสารโดยเฉพาะรถนอน และรถเสบียงชั้นหนึ่ง รถนอน (บนอ.) และรถนั่งชั้นหนึ่ง (บชอ., บอท.) มีมุ้งกางกันยุง เพราะยังไม่รู้จัก D.D.T ผมจำได้ไม่ลืมเลยเมื่อขึ้นไปรับประทานอาหารบนรถเสบียงจะพบแต่สิ่งที่น่ารับประทานและน่าดื่ม

ทั้งนั้น เครื่องใช้ จาน ชาม ช้อนส้อม มีด ถ้วยแก้ว และแจกันปักดอกไม้ มีตราครุฑรถไฟหลวง อย่างที่ปรากฏอยู่บนเหรียญเบิกทางทุกชิ้น ถ้วยแก้วรูปทรงกระบอกบาง และใส่แจ้วดุษฎีแก้วเจียรนัย จะไม่พบรอยนิ้วมือที่ปากถ้วยแก้วเลย วิธีเช็ดถ้วยแก้ว ใช้ผ้าลินินขาวอย่างที่ใช้ในโรงแรมและภัตตาคารชั้นหนึ่งในประเทศยุโรป”*



ความใส่ใจในทุกรายละเอียด ความเป็นระเบียบเรียบร้อยทุกกระเปียดนี้ ในทุกการงานของ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน นั้นเป็นที่เล่าลือ ซึ่งไม่ใช่เพียงระเบียบทางกายภาพ ในการจัดสรรสิ่งต่าง ๆ แต่หมายถึงระเบียบเรียบร้อยในการบริหารจัดการเรื่องต่าง ๆ ของพระองค์อันเป็นที่ประจักษ์แก่คนทั่วไปด้วย

ในประกาศแต่งตั้งเลื่อนพระอิสริยยศ พระองค์ขึ้นเป็นกรมหลวงในปี พ.ศ. ๒๔๖๕ มีเนื้อความตอนหนึ่งว่า

“ในระยะเวลาที่พระเจ้าน้องยาเธอ กรมขุนกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงรับราชการเป็นผู้บัญชาการ กรมรถไฟแผ่นดินและกรมทาง ได้ทรงจัดราชการให้เป็นปึกแผ่น เจริญมั่นคงยิ่งขึ้นเป็นอันมาก คือ ได้จัดวางระเบียบการสำรวจทำทะเบียนที่ดินของกรมรถไฟ เพื่อรักษาผลประโยชน์และสมบัติของแผ่นดินไทย ให้เป็นหลักฐานยิ่งขึ้น และได้ทรงจัดการก่อสร้างทางรถไฟสายใต้ ให้เป็นอันบรรลุแล้วเสร็จตามกำหนดที่ได้มุ่งหมายไว้ในหนังสือสัญญา”



* บุรฉัตรรำลึก โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย, (กรุงเทพฯ : บริษัท ประยูรวงศ์ จำกัด), หน้า ๔๑

* บุรฉัตรรำลึก โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย, (กรุงเทพฯ : บริษัท ประยูรวงศ์ จำกัด), หน้า ๑๒๔

เห็นได้ว่า ในทุกกิจการงานของพระองค์นับแต่งานเล็กไปจนถึงงานใหญ่ ล้วนถูกริเริ่มและถูกบริหารจัดการให้สำเร็จลุล่วงเป็นไปตามเป้าหมายอย่างเป็นระเบียบเรียบร้อย



“กรรมกรไทยจะต้องได้ค่าแรงงานสูงสุดในแหลมทอง”

สืบเนื่องจากพระปณิธานของ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชร อัครโยธิน นับแต่แรกเริ่ม ในการมุ่งเห็นประโยชน์ของแผ่นดินเป็นหลัก ส่งผลให้ทุกพระกรณียกิจของพระองค์ ยังผลแก่คุณภาพชีวิตของพสกนิกรในทุกระดับ อีกทั้งความไม่ถือพระองค์ และน้ำพระทัยต่อผู้ประกอบกรณียกิจไม่ว่าจะในตำแหน่งใด อาชีพใดก็ตาม

ทรงมีพระปณิธานในการให้ “ข้าราชการไทยจะต้องได้รับพระราชทานเงินเดือน สูงสุด และกรรมกรไทยจะต้องได้ค่าแรงงานสูงสุดในแหลมทอง” โดยจากประวัติศาสตร์ที่บันทึกไว้ ระบุถึงค่าแรงงานของกรรมกรไทยในสมัย “เสด็จในกรมฯ” มีอัตราคนละ ๕๐ สตางค์ต่อวัน ในขณะที่ค่าแรงงานของกรรมกรในประเทศ มลายู ญวน เขมร และพม่า ได้ประมาณวันละ ๓๐ สตางค์ต่อคนเท่านั้น

ทั้งนี้ หลังสงครามโลกครั้งที่สองสิ้นสุดลง ไทยถูกบีบคั้นทางเศรษฐกิจ โดยอังกฤษบังคับตั้งราคาเงินบาทใหม่เดิม ๑๑ บาทต่อ ๑ ปอนด์อังกฤษ เป็น ๖๐ บาท ต่อ ๑ ปอนด์อังกฤษ

นอกจากทรงประสงค์จะเห็นคนไทยอยู่ดีมีสุขผ่านการพัฒนาประเทศในด้านต่าง ๆ พร้อมด้วยวิทยาการสมัยใหม่แล้ว ยังทรงมีน้ำพระทัยอันงดงาม ในอันจะผดุง สัมพันธภาพของข้าราชการใหญ่น้อยเข้าไว้ด้วยกัน ไม่ว่าจะอยู่ในตำแหน่งใดก็ตาม โดยทรงเป็นผู้ก่อกำเนิดชักนำให้ข้าราชการผู้ใหญ่ ผู้น้อย ในกรมรถไฟหลวงให้มีความรู้สึกฉันมิตรซึ่งกันและกัน มีความเป็นน้ำหนึ่งใจเดียวกัน ร่วมมือกันปฏิบัติ ราชการโดยไม่เกี่ยงงอน โดยมีผู้ตั้งข้อสังเกตว่าพระองค์ทรงวางนโยบายให้ทางหลวง ช่วยป้อนสินค้าและผู้โดยสารให้รถไฟ ไม่ใช่แย่งกันกับรถไฟ เป็นต้น

ทั้งนี้ ภายในกรมรถไฟ ภายใต้การบริหารของพระองค์ เปี่ยมไปด้วยความรู้สึกฉันมิตรซึ่งกันและกัน ร่วมมือปฏิบัติราชการโดยมิให้เป็นไปเยี่ยงนายกับบ่าว มีความร่วมเป็นน้ำหนึ่งใจเดียวของข้าราชการกรมรถไฟนับแต่สมัยที่พระองค์ ทรงบังคับบัญชา



ทรงวางรากฐานความเจริญให้ราชอาณาจักรไทย

เป็นที่ประจักษ์โดยทั่วกันว่า พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงเป็นผู้มีคุณูปการต่อกิจการต่าง ๆ ของไทยในหลากหลายด้านเนื่องด้วยทรงเปี่ยมไปด้วย พระปรีชาสามารถอันมากหลาย ด้วยความที่พระองค์ทรงมีความสนพระทัยในหลายสิ่ง หลายอย่าง และทรงศึกษาเรียนรู้ในสิ่งนั้น ๆ อย่างลึกซึ้ง ด้วยความมานะอดสาหะและ เพียรพยายาม อีกทั้งทรงมองการณ์ไกล และมีแนวคิดอันทันสมัยที่จะนำพาประเทศไทย ให้พัฒนาก้าวไกลทันอารยประเทศในโลกตะวันตก

นับได้ว่า พระองค์ทรงเป็นผู้บุกเบิกหลายสิ่ง หลายอย่าง หลายกิจการ ให้เกิดขึ้นครั้งแรก ในประเทศไทย ด้วยทรงเห็นแก่ประโยชน์ของบ้านเมืองเป็นสำคัญ จนได้รับการเชิดชู สรรเสริญ ในฐานะเป็นผู้วางรากฐานสำคัญในการพัฒนาประเทศไทย นับตั้งแต่อดีต จวบจนปัจจุบัน และ พร้อมก้าวสู่อนาคต



คนไทยคนแรกที่ได้รับตำแหน่ง หัวหน้าปกครองสูงสุดของรถไฟไทย

ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงมีพระบรมราโชบายที่จะให้คนไทยเข้าควบคุมและจัดบริหารกิจการรถไฟแทนที่ชาวตะวันตก เพื่อความเป็นอิสระและความเป็นเอกภาพในการบริหาร โดยรวมกรมรถไฟสายเหนือและสายใต้ให้เป็นกรมเดียวกัน พร้อมทั้งกำจัดอิทธิพลชาวตะวันตกในกรมรถไฟให้หมดสิ้นไป บุคคลผู้ที่ได้รับภาระสำคัญดังกล่าว นอกจากจะต้องเป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ในด้านกิจการรถไฟแล้ว ยังจะต้องเป็นผู้มีความเข้าใจในยุทธศาสตร์การทหาร เศรษฐกิจ และการพาณิชย์ ตลอดจนรอบรู้ในสถานการณ์ทางการเมืองระหว่างประเทศในขณะนั้นอีกด้วย ซึ่งล้วนแต่เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการบริหารกิจการรถไฟและความมั่นคงของประเทศทั้งสิ้น

ในฐานะที่ พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงมีคุณลักษณะดังกล่าว เกือบโดยทุกประการ อีกทั้งยังทรงเป็นพระเจ้าน้องยาเธอเพียงพระองค์เดียวที่ได้รับการศึกษาในวิชาการช่างจากประเทศตะวันตก กระทั่งเมื่อทรงเข้ารับราชการก็ได้รับความไว้วางพระราชหฤทัยให้ดำรงตำแหน่งสำคัญเรื่อยมา ประกอบกับทรงแสดงให้เห็นอย่างเด่นชัดว่า เป็นผู้ที่สนพระทัยต่อการปรับปรุงการสื่อสารคมนาคมของประเทศในด้านต่างๆ โดยตลอดมา ดังนั้น เมื่อวันที่ ๕ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๖๐ จึงมีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงเข้ารับตำแหน่ง “ผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง” โดยให้พ้นจากตำแหน่ง “จเรทัพบก” ตามพระราชกระแสที่ว่า “...ฉันเห็นว่าจำเป็นต้องขอให้เธอใช้กำลังกายและกำลังสติปัญญาในทางรถไฟมากที่สุด...” “ผู้ที่จะเป็นจเรทัพบกหาตัวแทนพอได้...” แต่ทั้งนี้ยังคงให้ทรงอยู่ในตำแหน่ง “จเรทหารช่าง” ตามเดิม เพื่อป้องกันมิให้งานการช่างทหารต้องล้มครืนลง เนื่องจากไม่อาจหาผู้มีความเหมาะสมมาแทนพระองค์ในเวลาอันได้

พระองค์ได้ทรงเป็นผู้ก่อกำเนิดชักนำให้ข้าราชการผู้ใหญ่ ผู้น้อยในกรมรถไฟหลวงให้มีความรู้สึก ฉันทมิตรซึ่งกันและกัน มีความเป็นน้ำหนึ่งใจเดียวกัน ร่วมมือกันปฏิบัติราชการโดยไม่เกี่ยงงอน พระองค์ทรงจัดการไม่แต่ให้การคมนาคมโดยทางรถไฟติดต่อเชื่อมถึงกันได้โดยสะดวก แต่ภายในราชอาณาจักรไทยเท่านั้น ยังทรงเป็นผู้นำชื่อเสียงและเกียรติคุณของกรมรถไฟแห่งราชอาณาจักรไทย ไปอุโฆษในต่างประเทศ จนได้รับความยกย่องในสมรรถภาพและประสิทธิภาพว่า เป็นกรมรถไฟไทยที่ไม่ต้องใช้วิศวกรชาวต่างประเทศ เป็นเหตุให้ประชาชนตาดิในนานาประเทศสนใจในการเดินทางท่องเที่ยว หรือเพื่อธุระอย่างอื่นเข้ามาในราชอาณาจักรไทยกันมากมาย และไม่เฉพาะแต่รถไฟเท่านั้น ที่พระองค์ได้ทรงกอบเกื้อ หรือปลูกปล้ำทะนุบำรุงให้รุ่งเรืองวัฒนา มา แต่สมัยนั้นจนกาลบัดนี้ ถึงในด้านอื่น ๆ เกี่ยวกับการคมนาคมของประเทศทุกสาขา พระองค์ก็ได้ทรงฟื้นฟูให้ก้าวหน้าทันสมัยด้วยเหมือนกัน

รถจักรดีเซลรุ่นแรกในประเทศไทยและรายแรกในทวีปเอเชีย

การที่กรมรถไฟหลวง ได้นำเอารถจักรดีเซลมาใช้ในปี พ.ศ. ๒๔๗๑ ก็ด้วยพระดำริริเริ่มของเสด็จในกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง และทรงเป็นบูรพาจารย์และผู้ประสิทธิ์ประสาททราบความเจริญพัฒนาของกิจการรถไฟแห่งชาติสืบมาจนทุกวันนี้



โดยพระองค์ทรงสั่งซื้อรถจักรดีเซลมีกำลัง ๑๘๐ แรงม้า ส่งผ่านกำลังด้วยการกล จำนวน ๒ คัน รถจักรรุ่นนี้สร้างโดย บริษัท สวิส โลโคโมทีฟ แอนด์ แมชชีนเวอร์ค แห่งประเทศสวิตเซอร์แลนด์ โดยนำมาใช้เป็นรถจักรสำหรับสับเปลี่ยนและลากจูงขบวนท้องถิ่นรอบกรุงเทพฯ อันนับได้ว่าเป็นการนำเข้ามาใช้การเป็นรุ่นแรกในประเทศไทย และนับเป็นรายแรกในทวีปเอเชีย

เห็นได้ว่าพระองค์ท่าน นอกจากจะทรงเป็นวิศวกรโดยอาชีพแล้ว ยังทรงเป็นนักกำหนดนโยบาย เศรษฐกร และผู้บริหารที่เล็งเห็นการณ์ไกล แม้ว่าจะได้รับการทักท้วง ตาหนิจากวงการหลายแห่ง เมื่อกรมรถไฟหลวง ได้นำเอารถจักรดีเซลดังกล่าวมาใช้งาน ซึ่งก็เป็นสิ่งธรรมดาที่จะต้องประสบกันทั่วไป ในเมื่อการนำเอาสิ่งของใหม่ยังไม่เป็นที่รู้จักหรือเห็นคุณค่า โดยแพร่หลายมาก่อน แต่ก็หาได้เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินการ และความริเริ่มของพระองค์ท่านไม่ ทั้งนี้ กาลเวลาได้พิสูจน์ให้แลเห็นอยู่ในปัจจุบันว่า ข้อดำริริเริ่มของพระองค์ท่านมิได้ผิดพลาดแต่อย่างใด เพื่อเป็นอนุสรณ์ถวายเป็นพระองค์ท่าน บรรดารถจักรดีเซลไฟฟ้าที่มีใช้การอยู่ เริ่มแต่รถจักรที่กล่าวข้างต้น จึงได้รับการขนานนามว่า “บุรฉัตร” โดยรถจักรดีเซลไฟฟ้าทุกคัน ได้รับการติดแผ่นวงกลมจารึกนาม บุรฉัตรและเครื่องหมายประจำพระองค์ไว้ที่หัวรถจักรทุกคันอีกด้วย



คนไทยคนแรกที่ได้ขึ้นเครื่องบิน

ในบรรดาสิ่งประดิษฐ์และวิทยาการที่เจริญก้าวหน้าของโลกตะวันตกนั้น กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงมีความเห็นว่าการสื่อสารคมนาคมโดยใช้ยานพาหนะทางอากาศเป็นความเจริญอันยิ่งใหญ่อย่างหนึ่งของมนุษย์ โดยมีการคิดค้นยานพาหนะทางอากาศขึ้นในประเทศตะวันตก



ใน พ.ศ. ๒๔๔๖ ทำให้เกิดความตื่นตัวต่อสิ่งประดิษฐ์ใหม่นี้จึงเริ่มแพร่ขยายออกไปอย่างกว้างขวาง กระทั่งในปี พ.ศ. ๒๔๕๓ มีนักบินชาวฝรั่งเศส ได้แสดงการบินขึ้นเครื่องบินเป็นครั้งแรก ในประเทศไทย ที่สนามม้า สระปทุม (บริเวณราชกรีฑาสโมสร ในปัจจุบัน)

ครั้นอีกหนึ่งปีต่อมาใน พ.ศ. ๒๔๕๔ นายวัน เดอ บอน (Van der Born) นักบินชาวเบลเยียมได้นำเครื่องบินมาสาธิตให้ประชาชนที่สนามราชกรีฑาสโมสรอีกครั้งหนึ่ง ซึ่งขณะนั้น กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินในฐานะจเรทหารช่างได้ทรงศึกษาหลักการทำงานของเครื่องยนต์กลไกและการขับเครื่องบินมาบ้างแล้ว จึงทรงทดลองโดยสารเครื่องบินดังกล่าวต่อหน้าพระพักตร์ของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ซึ่งเป็นการแสดงความกล้าหาญเพื่อเป็นเกียรติของคนไทย ได้เสด็จขึ้นบินโดยประทับคู่ไปกับนายวัน เดอ บอน นักบินผู้ขับขึ้นเหาะเหินขึ้นไปบนอากาศ และร่อนเวียนสนามม้าเป็นเวลา ๓ นาที ๔๕ วินาที จนได้ชื่อว่าทรงเป็นคนไทยคนแรกที่มีโอกาสได้ขึ้นเครื่องบิน ในขณะนั้นทางกระทรวงกลาโหมมีโครงการที่จะนำสิ่งประดิษฐ์ใหม่นี้มาใช้ในกิจการของกองทัพ ดังนั้นจึงมอบหมายให้ทรงเป็นธุระจัดการในเรื่องนี้ ซึ่งต่อมาได้ทรงจัดซื้อเครื่องบินลำดังกล่าวไว้เพื่อศึกษา

ในราคาเจ็ดหมื่นบาท

ต่อมา กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงพยายามศึกษาค้นคว้าในเทคนิควิทยาการการบินเพิ่มขึ้น โดยทรงสนับสนุนให้มีการทดลองการบินอยู่เสมอ ๆ ตามโอกาสอันสมควร ในเดือนมีนาคม พ.ศ. ๒๔๕๖ ทรงนำนักบินชาวฝรั่งเศสและรัสเซียมาสาธิตแสดงการบินต่อหน้าพระพักตร์พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว อีกครั้งหนึ่งที่พระราชวังสนามจันทร์ ทำให้ทรงได้ความรู้ในการนำเครื่องบินขึ้นลงและเทคนิคการขับเครื่องบินในระยะความสูงต่ำระดับต่าง ๆ และในที่สุดด้วยความพยายามของพระองค์ที่จะวางรากฐานการสื่อสารคมนาคมของประเทศในด้านนี้ ประจวบกับรัฐบาลมีนโยบายที่จะพัฒนาความเข้มแข็งของกองทัพโดยเปิดรับวิทยาการของโลกตะวันตก ดังนั้นในวันที่ ๒๙ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๕๖ พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงโปรดเกล้าฯ ให้กระทรวงกลาโหมจัดตั้งแผนกการบินทหารบกขึ้นในบังคับบัญชาของจเรทหารช่าง ซึ่งถือว่าเป็นความสำเร็จเบื้องต้น



ของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินที่ทรงสามารถผลักดันให้มีการวางรากฐานกิจการการบินขึ้นในประเทศเป็นผลสำเร็จ ทรงให้มีสนามบินทดลองขึ้นที่โรงเรียนพลตระเวนในบริเวณราชกรีฑาสโมสร เรียกว่า “สนามบินสระปทุม” ซึ่งนับว่าเป็นสนามบินแห่งแรกของไทย จนกระทั่งเมื่อสนามบินดอนเมืองบริเวณทุ่งบางเขนได้สร้างสำเร็จ แผนกการบินทหารบกจึงได้ย้ายมาประจำ ณ สนามบินแห่งใหม่นี้ ตั้งแต่วันที่ ๑ มีนาคม พ.ศ. ๒๔๕๗ เป็นต้นมา ซึ่งจะอำนวยประโยชน์ต่อทางทหารในการป้องกันภัยทางอากาศและเป็นสนามบินพาณิชย์ในอนาคต

วิทยุภาพภาษาไทยแผ่นแรกของโลก

พลเอก กรมหลวงกำแพงเพชรอัครโยธิน ส่งลายพระหัตถ์ข้ามทวีป จากประเทศเยอรมันมาประเทศไทยทางวิทยุ เป็นวิทยุภาพภาษาไทยแผ่นแรกของโลก มีใจความว่า

“ข้าพเจ้าเชื่อว่า รูปนี้เป็นรูปแรกที่ได้ส่งในโลกนี้ตรงเป็นภาษาไทย การที่ส่งได้เช่นนี้หมายเป็นเครื่องแสดงแน่นอน วิธีส่งโทรเลขเป็นลายมือผู้ส่ง อันจะสำคัญสำหรับการพาณิชย์ในภายหน้า บุรฉัตร”



พระองค์ทรงทดลองรับส่งวิทยุโทรศัพท์ข้ามทวีป โดยได้รับส่งจากเมืองเนาเวิน กราบบังคมทูลมายังพระราชวังไกลกังวลโดยผ่านกรุงเทพฯ ขอพระบรมราชานุญาตในเรื่องจะคิดขยายการวิทยุโทรศัพท์ระหว่างประเทศไทยกับยุโรป โดยกะประมาณว่าจะต้องใช้เงินซื้อเครื่องราว ๒๕,๐๐๐ บาท ได้มีพระราชดำรัสตอบอนุญาตให้ดำเนินการได้ ได้ทรงบันทึกไว้ในจานเสียงว่า ถึงพูดห่างไกลราวกับคนละโลก ก็ยังได้ยินชัดเจนดี

โรงแรมห้วยหินแห่งแรกของประเทศไทย

ก่อนที่กรมรถไฟจะเปิดโรงแรมในแต่ละแห่งนั้น มักจะเปิดเป็นบ้านพักทดลองก่อนซึ่งหากที่ใดเหมาะสมก็ให้เปิดให้เป็นโรงแรมใหญ่ในเวลาต่อมา ซึ่งในครั้งนั้นเมื่อหมอสอนศาสนาคณะเพรสไบทีเรียน ไปสร้างบ้านพักขึ้นที่สถานีหนองแก พลเอก กรมหลวงกำแพงเพชรอัครโยธินได้เสด็จไปดูและเห็นว่าบริเวณนี้มีหาดทรายสวยงามมาก จึงให้สร้างบ้านพักแรมขึ้นที่ห้วยหินใกล้ ๆ กับหนองแก เพื่อให้ข้าราชการสามารถไปพักแรมได้ในราคาย่อมเยา จากนั้นจึงได้สร้างขึ้นเป็นโรงแรมใหญ่โต เรียกกันในชื่อ “โรงแรมห้วยหิน” ซึ่งมีสนามกอล์ฟห้วยหินอันเลื่องลือชื่อจนใคร ๆ ที่ไปห้วยหินต้องไม่พลาดที่จะไปตีกอล์ฟที่นั่น



ต่อมากรมรถไฟได้รับพระบรมราชานุญาตให้ใช้วังพญาไทเป็นโรงแรมได้ ซึ่งเป็นที่โปรดปรานของนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศเป็นอย่างมาก อีกทั้งเสด็จในกรมฯ ยังได้จัดให้มีการอบรมให้แก่คนไทย เกี่ยวกับวิธีรับแขก วิธีจัดโต๊ะ วิธีเดินโต๊ะ ฯลฯ ทำให้คนไทยได้รู้ถึงวิชาการโรงแรมมากยิ่งขึ้น ซึ่งเมื่อมีโรงแรมเอกชนเพิ่มมากขึ้น บรรดาผู้ที่ได้รับการอบรมเหล่านี้ต่างก็ได้มีตำแหน่งก้าวหน้าขึ้นจนเป็นหัวหน้าห้องอาหารของโรงแรมเหล่านั้นในเวลาต่อมา



สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งแรก เจ้าอมต๋อฝั่งธนบุรี-พระนคร

ลองนึกภาพยุคสมัยที่การเดินทางไปไหนต่อไหนยังทำได้ยากลำบาก ในปี พ.ศ. ๒๔๖๖



กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ได้ทรงวางหีบพระฤกษ์ ในการเริ่มก่อสร้าง “สะพานพระราม ๖” ต้นแบบของสะพานลอยข้ามทางรถไฟ และยังเป็นสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งแรก ที่เชื่อมต่อฝั่งธนบุรี และฝั่งพระนครถึงกัน โดยครั้งแรกออกแบบให้เป็นสะพานรถยนต์ข้ามขนานไปกับทางรถไฟ ต่อมาได้ย้ายถนนรถยนต์ออกเพื่อทำเป็นทางคู่แล้วสร้าง

สะพานพระราม ๗ คู่ขนานให้รถยนต์วิ่งข้ามแทน

นอกจากสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งแรก พระองค์ยังทรงเป็นผู้ผลักดันให้สร้างสะพานกษัตริย์ศึก ซึ่งนับเป็นสะพานลอยข้ามทางรถไฟแห่งแรกของประเทศไทย เพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัดไม่คล่องตัวในกรุงเทพฯ ในสมัยนั้น อันเนื่องมาจากสถานีกรุงเทพมีรถไฟเข้าออกหนาแน่นเป็นอย่างมาก

นอกจากนี้ พระองค์ยังทรงอยู่เบื้องหลังการสร้างสะพานพระพุทธยอดฟ้า หรือชื่อ



อย่างเป็นทางการ “สะพานปฐมบรมราชานุสรณ์” ซึ่งเป็นสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งที่ ๒ โดยใช้เทคโนโลยีก่อสร้างที่ทันสมัยที่สุดในขณะนั้น นั่นคือตอนกลางสะพานสามารถยกขึ้นได้ด้วยแรงไฟฟ้า เพื่อให้เรือขนาดใหญ่แล่นผ่านได้ จึงไม่แปลกที่ พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงเป็นที่ขนานนามในนาม “บิดาแห่งงานวิศวกรรมโยธา”

กิจการสถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งแรกของไทย “สถานีวิทยุกรุงเทพฯ ที่พญาไท”

ด้วยความสนพระทัยส่วนพระองค์เป็นอย่างมาก รวมถึงการมุ่งมั่นศึกษาด้วยพระองค์เองในด้านการสื่อสาร ทั้งวิทยุกระจายเสียง โทรทัศน์ และภาพยนตร์ พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงเป็นบุคคลผู้ริเริ่มนำวิทยาการด้านการสื่อสารเข้ามาใช้ในการพัฒนาประเทศ หนึ่งในนั้นคือการตั้งเครื่องส่งวิทยุกระจายเสียงทดลองขนาดเล็ก โดยส่งเครื่องวิทยุกระจายเสียงคลื่นสั้นเข้ามาทดลองในประเทศไทยเป็นครั้งแรก และการเปิดกิจการส่งวิทยุกระจายเสียงเป็นครั้งแรกในปี พ.ศ. ๒๔๗๓ ใช้ชื่อสถานีว่า “สถานีวิทยุกรุงเทพฯ ที่พญาไท” ตั้งอยู่ที่วังพญาไท มอบหมายให้อยู่ในความรับผิดชอบของกรมไปรษณีย์โทรเลข

เมื่อวันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๔๗๓ “สถานีวิทยุกรุงเทพฯ ที่พญาไท” เริ่มออกอากาศอย่างเป็นทางการ โดยอัญเชิญกระแสพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๗ ที่พระราชทานในงานพระราชพิธีฉัตรมงคลจากพระที่นั่งอมรินทรวินิจฉัย



มไทยสุริยพิมาน ในพระบรมมหาราชวัง มาถ่ายทอดเสียงทางวิทยุให้ประชาชนได้รับฟังเป็นครั้งแรกนับเป็นการถ่ายทอดเสียงทางวิทยุเพื่อสาธารณะครั้งแรกในประวัติศาสตร์ไทย ต่อมาภายหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง ในสมัยจอมพล ป.พิบูลสงครามดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรี ได้โอนย้ายสถานีดังกล่าว มาสังกัดกรมโฆษณาการ และเปลี่ยนชื่อเป็น “สถานีวิทยุกรุงเทพฯ” ในปี

พ.ศ. ๒๔๘๒ ก่อนจะเปลี่ยนอีกครั้งเป็น “สถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย” ในปี พ.ศ. ๒๔๘๔ หลังจากมีประกาศรื้อนิยามฉบับที่ ๑ เปลี่ยนชื่อประเทศจากสยามเป็นไทย เมื่อวันที่ ๒๔ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๘๒

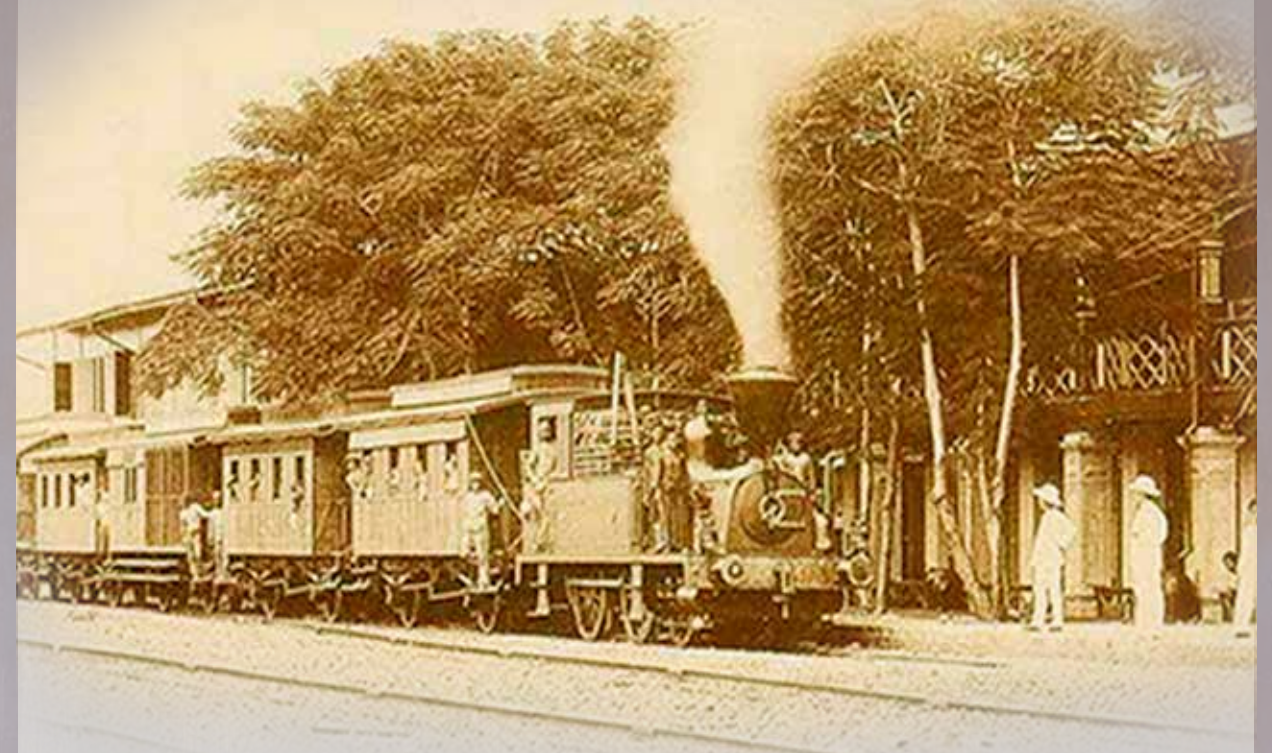
จากอันนาห์ สู่อันนี้



ตลอดระยะเวลา ๑๕ ปีที่ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชร อัครโยธิน ทรงบริหารกิจการรถไฟได้ทรงวางรากฐานไว้ให้กับความเป็นปึกแผ่นของรถไฟไทย ทั้งยังส่งผลต่อไปสู่การพัฒนาด้านคมนาคม เศรษฐกิจ ฯลฯ มากมายให้กับประเทศ การสืบสาน พัฒนาการ และความเจริญของรถไฟไทยในปัจจุบัน นับว่าเป็นผลมาจากการริเริ่มของพระองค์

• ความเป็นเอกภาพของรถไฟไทย

ย้อนไปในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว สภาพการบริหารกิจการรถไฟไทยนับว่ายังขาดความเป็นอิสระและไม่เป็นเอกภาพเท่าที่ควร เนื่องจากอำนาจการควบคุมทางรถไฟสายเหนือและสายใต้ ไม่ได้รวมศูนย์อยู่ในบังคับบัญชาของผู้บริหารเพียงผู้เดียว ทว่าขึ้นตรงอยู่กับข้าราชการเยอรมันและอังกฤษ การรวมกรมรถไฟสายเหนือและใต้ให้เป็นกรมเดียวกัน สัมฤทธิ์ผลได้ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๖ ภายใต้การบริหารโดย กรมหมื่นกำแพงเพชรอัครโยธิน ซึ่งเข้ามารับตำแหน่งผู้บัญชาการ



กรมรถไฟหลวงในปี พ.ศ. ๒๔๖๐ พร้อมกับพระบรมราโชบายในการให้คนไทยเข้าควบคุมและจัดบริหารจัดการรถไฟไทยแทนที่ชาวตะวันตก นับว่าพระองค์ทรงรับภาระหน้าที่สำคัญในการ “Nationalization” ประเทศไทย ในช่วงเวลานั้น ซึ่งไม่เพียงอาศัยพระปรีชาสามารถทางด้านกิจการรถไฟ แต่จำเป็นต้องอาศัยการรอบรู้ในสถานการณ์ทางการเมืองระหว่างประเทศด้วย

• การออกกฎหมายควบคุมกิจการรถไฟภายในประเทศ

นับแต่แรกเริ่มที่กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงเข้ามารับราชการบริหารรถไฟไทย ทรงพบว่าภารกิจที่สำคัญอีกประการหนึ่งที่ต้องรับดำเนินการ คือ การสร้างความเป็นปึกแผ่นให้แก่กิจการรถไฟไทย ตามพระบรมราโชบายของพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ด้วยการออกกฎหมายควบคุมกิจการรถไฟภายในประเทศ เพื่อให้มีระเบียบแผนและมีแนวทางปฏิบัติที่แน่นอน นับตั้งแต่การจัดซื้อที่ดิน การก่อสร้างและบำรุงทาง การขนส่งบรรทุกสินค้า ตลอดจนการรักษาความปลอดภัยแก่สาธารณะชน



ร่างพระราชบัญญัติตามแนวพระราชดำรินี้ แล้วเสร็จทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษในปี พ.ศ. ๒๔๖๒ และนำขึ้นทูลเกล้าฯ รัชกาลที่ ๖ ตลอดจนประกาศพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติ จัดวางระเบียบการเดินรถไฟและทางหลวงขึ้นเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม พ.ศ. ๒๔๖๔ โดยมีหลักการสำคัญในการควบคุมกิจการรถไฟของรัฐ ควบคุมรถไฟเอกชน และควบคุมทางหลวงแผ่นดินและทางราษฎร์

• การเปลี่ยนแปลงขนาดรางรถไฟเป็นทางแคบ

นับเป็นการตัดสินใจครั้งสำคัญของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ในการเปลี่ยนแปลงขนาดรางรถไฟไทยใหม่ ให้เป็นขนาดเดียวกันทั่วประเทศ และเป็นระบบเดียวกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้สามารถเดินรถเชื่อมต่อถึงกันได้ตลอดสาย

รถไฟไทยในยุคแรกเริ่มของสายเหนือและใต้ มีขนาดรางไม่เท่ากัน ขนาดรางของทางรถไฟสายใต้ในขณะนั้น มีขนาดกว้าง ๑ เมตร โดยเป็นระบบเดียวกับทางรถไฟของสหพันธรัฐมลายู ในขณะที่ทางเหนือใช้รางมาตรฐานขนาดกว้าง ๑.๔๓๕ เมตร ตามแบบเยอรมัน ต่อมาเมื่อพระองค์ทรงตัดสินใจให้เชื่อมทางรถไฟ สายตะวันออก

ติดต่อกับอินโดจีน และดำเนินการสร้างเส้นทางช่วงแปดริ้ว-ปราจีนบุรี เมื่อปี พ.ศ. ๒๔๖๒ จึงให้มีการริเริ่มสร้างเป็นรางกว้างขนาด ๑ เมตร ให้เป็นระบบเดียวกับอินโดจีน เป็นผลให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางในช่วงกรุงเทพฯ-แปดริ้ว ให้เป็นรางขนาด ๑ เมตร ด้วยเช่นกัน ดังนั้น นับแต่นั้นมา กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน จึงทรงมีพระดำริให้เปลี่ยนทางรถไฟภายในประเทศให้เป็นรางขนาด ๑ เมตร ให้เหมือนกันทั้งหมด เพื่อประโยชน์ในการขยายเส้นทางเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านในอนาคตนั่นเอง

ทั้งนี้ การกิจในการเปลี่ยนรางรถไฟทั้งประเทศเป็นทางขนาดกว้าง ๑ เมตร เสร็จสมบูรณ์ในปี พ.ศ. ๒๔๗๓



• ความเจริญ กระจายตามราง สู่ภูมิภาค

ตลอดระยะเวลา ๑๕ ปีที่ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงบริหารกิจการรถไฟ กรมรถไฟแผ่นดินได้ขยายเส้นทางรถไฟในส่วนภูมิภาคออกไปจนถึงหัวเมืองไกล ๆ ที่อยู่ติดชายแดน ทำให้สามารถเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งระหว่างเมืองหลวงกับส่วนภูมิภาคได้โดยสะดวก ส่งผลต่อการพัฒนาประเทศทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม และการเมืองการปกครอง โดยที่การขยายเส้นทางรถไฟภายในประเทศตลอดสมัยที่กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงรับผิดชอบ ระหว่างปี พ.ศ. ๒๔๖๐-๒๔๗๕ ได้แก่ ทางรถไฟสายเหนือ สร้างต่อจากเด่นชัยและลำปางจนถึงเชียงใหม่ เปิดเดินอย่างเป็นทางการในปี พ.ศ. ๒๔๖๔ ทางรถไฟสายใต้ สร้างต่อจากสถานีอยู่ตะเภา และชุมทางหาดใหญ่จนถึงปาดังเบซาร์



ทำให้สามารถเชื่อมต่อกับทางรถไฟทางด้านตะวันตกของแหลมมลายู ในปี พ.ศ. ๒๔๖๑ และอีกสายหนึ่งจากหาดใหญ่ถึงสุโขทัย-โกลก เชื่อมเส้นทางรถไฟสายตะวันออกของแหลมมลายูในปี พ.ศ. ๒๔๖๔

ทางรถไฟสายตะวันออก จากเส้นทางกรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา ได้ขยายต่อไปจนถึงอรัญประเทศ เชื่อมกับทางรถไฟของอินโดจีน เปิดเดินตลอดทั้งสายเฉพาะในเขตแดนไทยในปี พ.ศ. ๒๔๖๕ และทางรถไฟ สายตะวันออกเฉียงเหนือ จากเส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ได้ขยายต่อไปจนถึงอุบลราชธานี และเปิดเดินอย่างเป็นทางการในปี พ.ศ. ๒๔๗๓ อีกสายหนึ่งจากนครราชสีมา แยกไปขอนแก่น เปิดเดินรถในปี พ.ศ. ๒๔๗๔ ซึ่งภายหลังปี พ.ศ. ๒๔๗๕ เส้นทางรถไฟภายในประเทศได้ขยายออกไปอีกจำนวนหนึ่งจนใกล้เคียงกับเส้นทางรถไฟในปัจจุบัน



คณะกรรมการและคณะผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการ

นายจิรุตม์ วิศาลจิตร	ประธานกรรมการรถไฟ
นายกรณินทร์ กาญจน์มัย	กรรมการรถไฟ
นายอานวย ปรีมนวงศ์	กรรมการรถไฟ
นางสาวไตรทิพย์ ศิวะกฤษณ์กุล	กรรมการรถไฟ
นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย	กรรมการรถไฟ
นายพิณิจ พัวพันธ์	กรรมการรถไฟ
นางศุภรศิรี บุญญเศรษฐ์	กรรมการรถไฟ
นายนิรุฒ มณีพันธ์	กรรมการและเลขานุการ

คณะผู้บริหาร

นายนิรุฒ มณีพันธ์	ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายเอก สิกธิวัติน	รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพยากร
นายพระเดช หนูขวัญ	รองผู้ว่าการกลุ่มยุทธศาสตร์
นายอวิรุทธ์ ทองเนตร	รองผู้ว่าการกลุ่มอำนวยการ
นายจร รุ่งฐานิย์	รองผู้ว่าการกลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน
นายสุจิตต์ ชาติศิริกุล	รองผู้ว่าการกลุ่มบริหารรถไฟฟ้า
นายสุชีพ สุขสว่าง	รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ
นายศิริพงษ์ พฤทธิพันธุ์	รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน
นางสาวชุติมา วงศ์ศิ่ววิลาส	ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านบริหาร
นายอนันต์ โพธิ์นันท	ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ
นางลัดดา ละอองกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี
นายวัชรชาญ สิริสุวรรณทัศน์	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล
นายไพฑูรย์ สุธีรังกุล	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา
นายไชยเชษฐ ชาญ	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม
นางฐานิยา เดชอุดม	ผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ

นางสาวเจษฎาพร ยุทธนวิบูลย์ชัย	ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน
นายวรพจน์ เทียบรัตน์	ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
นายประยูร สุขดำเนิน	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพยากร
นายสมยุทธ์ เรือนงาม	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน
นายสุรเดช ธูปะวีโรจน์	วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
นายฐาตุร อินทรหม	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ
นายประสิทธิ์ ทาว	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร
นายสิทธิชัย บุญเสริมสุข	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า
นายไพฑูรย์ มงคลสุขวาร	ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
นางสาวชุติมา จตุรนต์รัตน์	หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา
นายบุญเลิศ ดันติวิญญูพงศ์	หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า
นพ.องอาจ จริยาสาธิต	หัวหน้าสำนักงานแพทย์
นางสาวมณฑาทิพย์ ศรีวิลาส	หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ
นางสาวกานต์รวี กองพล	หัวหน้าสำนักงานศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟ
นางสาวจิตรเลขา เดชเจริญ	หัวหน้าสำนักงานบริหารพื้นที่ตลาด
นายพลายงาม ศรินทร	หัวหน้าสำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ
นายณัชพล ภู่อึ้ง	หัวหน้าสำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง
นายสมบุญ ฤทธิ์วิรุฬห์	หัวหน้าสำนักงานอาณานิคม
(รองการแต่งตั้ง)	หัวหน้าสำนักงานจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน
พล.ต.ต.อำนาจ ไตรพจน์	ผู้บังคับกองตำรวจรถไฟ
นายมนัญ มณีจักร	ผู้ตรวจการรถไฟ ๑
นายราชพัลลภ ชื่นปรีชา	ผู้ตรวจการรถไฟ ๒
นายปิยนุตร์ โตวิจารณ์	ผู้ตรวจการรถไฟ ๓
นายโอภาส ติรมาศเสถียร	ผู้ตรวจการรถไฟ ๔

เจ้าของ บรรณาธิการ	การรถไฟแห่งประเทศไทย นายเอกกริช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์	ฝ่ายสมาชิก	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว การรถไฟแห่งประเทศไทย เลขที่ ๑ แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ ๑๐๓๐๐ โทรศัพท์ ๐ ๒๒๐ ๔๒๗๑
กองบรรณาธิการ ฝ่ายประสานงาน	บริษัท คอร์เอนด์ฟิค จำกัด นางศุภมาส ปัสสัมกุล นางอาภาพันธุ์ สวัสดิ์ นายกลวิวัฒน์ ใจธรรม นายอัมรินทร์ ภมรพล นายภาสกร ไสยสุวรรณ	ออกแบบและผลิต	บริษัท คอร์เอนด์ฟิค จำกัด ๒๗ ซอยเจริญนคร ๑๔ ถนนเจริญนคร แขวงคลองตันใต้ เขตคลองสาน กรุงเทพฯ ๑๐๖๐๐ โทรศัพท์ ๐ ๒๒๖ ๐๖๗๔ โทรสาร ๐ ๒๒๖ ๐๖๗๕
ฝ่ายภาพ	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว กองประชาสัมพันธ์ บริษัท คอร์เอนด์ฟิค จำกัด		
ฝ่ายจัดส่ง	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว รับ-ส่ง พ.บ.๑ ฝ่ายบริการโดยสาร หมวดสัมภาระ สถานีกรุงเทพ		



การรถไฟแห่งประเทศไทย

เลขที่ ๑ แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ ๑๐๓๓๐
www.railway.co.th Facebook : ทีมพิทักษ์การรถไฟแห่งประเทศไทย
Call Center : ๑๖๙๐