

ประวัติความเป็นมาของการรถไฟแห่งประเทศไทย

แนวความคิดในเรื่องกิจการรถไฟในประเทศไทย อาจกล่าวได้ว่าเกิดจากการกระตุ้นของประเทศอังกฤษ ซึ่งเป็นประเทศแรกที่ริเริ่มการคมนาคมทางรถไฟขึ้นปรากฏหลักฐานตามประวัติศาสตร์ว่า เมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๓๔๔ สมเด็จพระนางเจ้าวิกตอเรียแห่งอังกฤษ โปรดเกล้าฯ ให้ นายแฮร์รี สมิท ปาร์คส์ (Harry Smith Parks.) เป็นราชทูตนำเครื่องราชบรรณาการมาถวายพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ ๔ เพื่อเจริญสัมพันธไมตรี ในจำนวนเครื่องราชบรรณาการนั้นมีรถไฟจำลองสองขบวนจากของจริง ประกอบด้วยรถจักรไอน้ำ พร้อมรถพ่วงครบขบวนเดินบนรางค้วยแรงไอน้ำ ทำนองเดียวกับรถไฟใหญ่ที่ใช้อยู่ในเกาะอังกฤษ ขบวนรถไฟจำลองนี้ สมเด็จพระนางเจ้าวิกตอเรียทรงมีพระราชประสงค์จะให้เป็นที่เครื่องกลพระราชนัดตพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ ๔ ให้ทรงศึกษาดำเนินกิจการรถไฟขึ้นในราชอาณาจักรไทยเช่นเดียวกับอังกฤษบ้าง ทั้งนี้เพื่อจะได้คิดต่อขอซื้อรถไฟจริงจากประเทศอังกฤษต่อไปเป็นมูลเหตุสำคัญ ปรากฏว่ารถไฟจำลองดังกล่าวยังผลให้เกิดความสนใจขึ้นในราชสำนัก และปวงชนชาวไทยสมัยนั้นอย่างยิ่ง

ในปี ๒๔๐๐ คณะราชทูตไทย ประกอบด้วยพระยามนตรีสุริยวงศ์ (ชุ่ม บุนนาค) เป็นราชทูต จมื่นสรรเพชรภักดี (เพ็ง เพ็ญกุล) เป็นอุปทูต จมื่นมณฑิรพิทักษ์ (ดวง) เป็นตรีทูต หม่อมราโชทัย (ม.ร.ว. กระจ่าง อิศรางกูร ณ อยุธยา) เป็นล่าม พร้อมด้วยเจ้านายที่

<sup>๑</sup> อ่ำรุ่ง โกมลวรธนะ, เจ้าฟ้ามงกุฎแห่งกรุงสยาม, (พระนคร : โรงพิมพ์พัฒนาการพิมพ์, ๒๕๐๖), หน้า ๑๐๒

<sup>๒</sup> อະนะ รมยานนท์, "การรถไฟในฐานะองค์การแห่งรัฐ", วารสารรถไฟ, (๔ : ๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๐๓) หน้า ๙๔



ผู้ติดตามรวมทั้งสิ้น ๒๔ คน<sup>๓</sup> เดินทางไปเจริญสัมพันธไมตรีกับอังกฤษ ระหว่างที่คณะราชทูต  
อยู่ในอังกฤษ ได้มีโอกาสเดินทางโดยทางรถไฟไปชมสถานที่ต่าง ๆ โดยเริ่มต้นเดินทางจาก  
ลอนดอนไปเมืองเบอร์มิงแฮม (Birmingham) แมนเชสเตอร์ (Manchester) จาก  
แมนเชสเตอร์ ไปยังลิเวอร์พูล (Liverpool) ซึ่งห่างกัน ๕๐ ไมล์ ตามเส้นทางที่ยอร์ช  
สเตเฟนสัน (George Stephenson) ผู้ให้กำเนิดรถไฟของโลกเป็นผู้สร้างขึ้นเมื่อปี ๑๘๒๕  
จากนั้นจึงเดินทางกลับเมืองแมนเชสเตอร์ แยกไปตามทางรถไฟอีกสายหนึ่งไปเมืองเซฟฟิลด์  
(Sheffield) เมืองเบอร์มิงแฮม แล้วกลับกรุงลอนดอน จากการที่ได้เดินทางไปยังสถานที่ต่าง  
ที่ต่าง ๆ โดยพาหนะรถไฟ ทำให้ตระหนักถึงคุณประโยชน์ของรถไฟว่า เป็นยานพาหนะที่ช่วย  
ส่งเสริมการอุตสาหกรรม การพาณิชย์กรรมของอังกฤษให้เจริญรุดหน้าไปอย่างรวดเร็ว ช่วย  
ส่งเสริมการขนส่งผู้โดยสารสินค้าและทรัพยากรธรณีให้แผ่ขยายติดต่อกันทั่วเกาะอังกฤษ ชุมมุก  
ต่าง ๆ ที่คณะราชทูตไทยได้พบเห็นในกรุงอังกฤษครั้งนั้น กระตุ้นเตือนให้พระบาทสมเด็จพระ  
เจ้าอยู่หัวแห่งราชอาณาจักรไทย และประชาชนชาวไทยเกิดความตื่นตัวเรื่องนี้อย่างยิ่ง

ในปี พ.ศ. ๒๔๐๑ ภายหลังที่คณะราชทูตไทยเดินทางกลับจากอังกฤษแล้ว มีสเตอร์  
แฮร์รี่ แห่งกรุงลอนดอน ได้มีหนังสือกราบบังคมทูลมายังพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาล  
ที่ ๔ ว่า ตามที่พระมหากษัตริย์ไทยทรงพระราชดำริเห็นชอบให้อังกฤษชุกคสองที่คอคอดกระ  
ของไทยเพื่อย่นระยะทางเดินเรือระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับทะเลจีนใต้แล้วเข้า ไม่ต้องเดิน  
เรืออ้อมไปทางแหลมมลายูนั้น บัดนี้ได้พิจารณาเห็นว่าการชุกคสองที่คอคอดกระจะต้องลงทุนมาก สมควร  
สร้างเส้นทางรถไฟข้ามคอคอดกระแทน ซึ่งขณะนี้ได้มีผู้ก่อตั้งบริษัทรถไฟสยาม (Siam railway  
Company) เตรียมที่จะดำเนินการขึ้นแล้วและบริษัทที่พร้อมที่จะจัดวิศวกร และรางเหล็กให้  
แก่รัฐบาลไทย ถ้าปรารถนาจะสร้างทางรถไฟไกลเคียงกับกรุงเทพฯ เมืองหลวงของไทยอีก  
ด้วย ขอเสนอของมีสเตอร์แฮร์รี่ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ

<sup>๓</sup> พระราชสาส์นถึงสมเด็จพระนางเจ้าวิคตอเรียมหาราชินี ลงวันจันทร์ เดือน ๕ ข้างขึ้น  
ปีมะเส็ง จ.ศ. ๑๒๑๕ (พ.ศ. ๒๔๐๐) พระราชหัตถเลขาพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้า  
อยู่หัว เล่ม ๒, (พระนคร : โรงพิมพ์คุรุสภา, ๒๕๐๐) หน้า ๑๘๕

ให้ทำร่างต่อไปว่า รัฐบาลไทยจะยอมรับให้บริษัทไฟสยามสร้างทางรถไฟ ข้ามคอคอดกระ  
 สำหรับการพาณิชย์ได้ แต่บริษัท ๆ จะต้องดำเนินการตามเงื่อนไขของไทยบางข้อ แต่เนื่อง  
 จากหลักฐานทางประวัติศาสตร์ชั้นนี้ได้ขาดหายไปบางส่วน จึงไม่ปรากฏความคืบหน้า แต่อาจ  
 สันนิษฐานได้ว่า ทางบริษัทไฟสยามคงจะประสบอุปสรรคอย่างอื่น หรือไม่สามารบริบ  
 ปฏิบัติตามเงื่อนไขบางข้อของไทยได้ กิจการรถไฟจึงไม่อุบัติขึ้นในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระ  
 พระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว

เอกสารบางชิ้นระบุว่า<sup>๕</sup> เหตุที่การรถไฟยังไม่ปรากฏขึ้นในรัชสมัยนี้ส่วนหนึ่งเนื่อง  
 มาจากการที่รัฐบาลไทยในสมัยนั้นยังไม่เชื่อว่ารถไฟเป็นของดี แม้ว่าบรรคการราชทูตไทยจะได้  
 พรรณาความดีของรถไฟไว้มาก มีชาวต่างประเทศเสนอโครงการสร้างทางรถไฟและโทรเลข  
 ในไทยหลายครั้ง แต่ไม่ได้รับความเห็นชอบจากรัฐบาล ข้อวินิจฉัยในที่ประชุมมุขมนตรีของ  
 รัชกาลที่ ๔ มีว่า

... เรื่องจะสร้างเรณูโรคและແຄລบແกรบให้เพ่นพ่านทั่วเมืองก็เป็นแต่จะพุดล่อให้ออก  
 เงินทำ จะไคบอภพวงโหเอาลาวมาขายทำสายແຄลบແกรบ และให้มารับจ้างเป็น  
 เอเชเนียร์ ฎินเงินเคื้อนเคื้อนละพันเหรียญ และจะไคสงแตร็องรถไฟ และเหล็กฟาก  
 ปทาง จะไคจ้างเจ็กเงินพวงทำงาน ในเรื่องรถไฟ และແຄลบແกรบนี้ มีผกราบหล  
 เซาซ หรือเขียนหนังสือมาดววยชักชวนในหลวงท่นทำในปีหนึ่งกวา ๒๐ ครั้ง เมืองไทยทำ  
 รถไฟขึ้น ก็จะไม่มีคนเคิน เพราะทางเคินคือล่าน้ำ ชูระเขาไม่รอนนักเขาไม่ยอมเสียคา  
 จางรถไฟให้ถึงແຄลบແกรบก็เหมือนกัน ...

ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พ.ศ. ๒๔๑๓ ไคทรงเสด็จ  
 ประพาสประเทศสิงคโปร์ ชวา และอินเดีย ซึ่งเริ่มมีการคมนาคมทางรถไฟแล้ว เมื่อ  
 เสด็จกลับจากการประพาสก็มีข่าวลือว่า รัฐบาลไทยกำลังดำริที่จะสร้างทางรถไฟขึ้นภายใน  
 ประเทศจากกรุงเทพฯ ไปนครราชสีมา เมื่อข่าวนี้แพรหลายออกไป ก็มีชาวยุโรปมา

<sup>๔</sup> ที่ระลึกในวันคล้ายสถาปนากิจการรถไฟครบรอบ ๗๒ ปี ๒๔๓๘ - ๒๕๑๒ , (พระนคร :  
 โรงพิมพ์การรถไฟ ๒๕๑๓) หน้า ๒๕

<sup>๕</sup> จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ , " สำนัจากพบ ๆ ท่านายกรัฐมนตรีเนื่องในวันครบรอบ  
 สถาปนาการรถไฟ ๖๔ ปี " ประมวลสุนทรพจน์ของจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ ๒๕๐๓ - ๒๕๐๔  
 (พระนคร : โรงพิมพ์สำนักทำเนียบนายกรัฐมนตรี ๒๕๐๔) หน้า ๓๕๘

คิดข้อเสนอขอรับเหมาก่อสร้างทางรถไฟให้แก่รัฐบาลไทย แต่เนื่องจากเศรษฐกิจของประเทศ ไม่อยู่ในฐานะที่อำนวยให้ รัชกาลที่ ๕ จึงยังไม่ทรงโปรดฯ ให้รับข้อเสนอโดยอ้างว่า <sup>๖</sup>

... ทางที่จะไปโคราช คอเวอเมนต์ของเรายังไม่ได้อคิดจะทำทางรถไฟแน่ที่เดียว เพราะยังไม่ทราบชัควา การจะมีประโยชน์อย่างไรบาง ทุนรอนที่จะทำการรถไฟก็กลัวว่าจะไม่มีผล จึงไต่ให้ขึ้นไปตรวจจุด คว้าจะตัดเป็นทางการหรือกรมเวระการใหญ่ จึงปรึกษากันคเพื่อต่อไปมีประโยชน์อย่างไร จึงจะเป็นทางรถไฟ ตามกำลังที่จะทำได้ แต่เวลานี้ยังไม่ต้องการคิดในเรื่องรถไฟก่อน ...

ระยนั้นอังกฤษเริ่มขยายอิทธิพลเข้ามาทางค่านเหนือของไทย ได้จัดตั้งสถานกงสุลประจำไว้ที่เชียงใหม่ ในปี ๒๔๒๕ รัฐบาลอังกฤษได้ส่งวิศวกรชื่อ โกลคูน (Colquhoun) และฮอลต์ ฮัลเลต (Holt Hellet) เข้ามาเจรจาขอสร้างทางรถไฟระหว่างพม่าติดต่อกับจีน ผ่านภาคเหนือของไทยทางจังหวัดตาก เพื่อใช้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าจากประเทศจีนมายังอินเดียให้สะดวกรวดเร็วและปลอดภัยยิ่งขึ้นไปอีก แต่รัฐบาลไทยได้พิจารณาแล้วเห็นว่า ถ้ายอมให้อังกฤษสร้างทางรถไฟสายนี้ขึ้นแล้ว ก็ จะแบ่งประเทศไทยออกเป็น ๒ ส่วน อาจเป็นเหตุให้ไทยต้องเสียดินแดนทางภาคเหนือ ประกอบกับผลประโยชน์ที่ได้รับจะตกอยู่กับอังกฤษแต่ผู้เดียว เพราะไม่ผ่านกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นเมืองหลวงของไทย ดังนั้นรัฐบาลไทยจึงปฏิเสธที่จะให้สัมปทานทางรถไฟสายนี้แก่อังกฤษ ต่อมาในปี ๒๔๒๕ ทางรถไฟสายแรกในไทยเริ่มมีเค้าโครงขึ้น เมื่อรัฐบาลไทยได้อนุมัติสัมปทานแก่บริษัทชาวเคนมาร์ค สร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-สมุทรปราการ ระยะ ๒๑ กิโลเมตร ทั้งนี้เพราะได้เล็งเห็นว่าทางรถไฟสายนี้จะอำนวยประโยชน์ทางเศรษฐกิจ และทางยุทธศาสตร์ เพราะการติดต่อระหว่างกรุงเทพฯ กับปากอ่าวแม่น้ำเจ้าพระยาที่สมุทรปราการนั้นเดิมกระทำได้โดยทางน้ำทางเดียว เมื่อมีทางรถไฟสายนี้ขึ้น การขนส่งผู้โดยสาร สินค้า ระหว่างเมืองหลวงกับปากอ่าว รวมทั้งการส่งกำลังทหารไปรักษาป้องกันก็ย่อมเป็นไปได้ทันกับความต้องการในยามฉุกเฉินด้วย แต่ถึงแม้

<sup>๖</sup>พระราชนิพนธ์รัชกาลที่ ๕ , จดหมายเหตุพระราชกิจประจำวัน ภาค ๒ , หน้า ๗๖ - ๗๗

บริษัทนี้จะได้รับอนุมัติสัมปทานแล้ว ก็ยังไม่สามารถดำเนินการก่อสร้างได้ เนื่องจาก  
 ชาติทุนทรัพย์ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ ๕ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ  
 ให้อยู่หมื่นทรัพย์ไปสมทบด้วยส่วนหนึ่ง เพื่อสนับสนุนโครงการอุตสาหกรรมที่เอกชนลงทุน  
 และจะเป็นประโยชน์แก่ประเทศ ทางรถไฟสายนี้เปิดดำเนินการเดินรถครั้งแรกเมื่อ  
 วันที่ ๑๑ เมษายน ๒๔๓๖ ซึ่งก็ถือเป็นเพียงรถไฟราษฎร์ของบริษัทเอกชนเท่านั้น

ทางรถไฟหลวงสายแรก

นอกจากอังกฤษที่พยายาเข้ามาแต่อยู่ที่พลในดินแดนไทยแล้ว ฝรั่งเศสก็พยายาม  
 ที่จะผนวกดินแดนฝั่งซ้ายของไทยตลอดแนวแม่น้ำโขงเป็นของตนให้ได้ พฤติการณ์ของ  
 ฝรั่งเศส กอปรกับระยะนั้นอังกฤษได้ อินเดีย พม่า มลายู และฝรั่งเศสก็ได้ดินแดนญวน  
 และเขมรเป็นอาณานิคม ทำให้รัฐบาลไทยเริ่มตระหนักว่า ชาตินาจอ่านาจออมปรารถนา  
 ที่จะได้ดินแดนไทยเข้าเป็นอาณานิคมด้วย เหตุนี้จึงทำให้รัฐบาลเล็งเห็นคุณประโยชน์ของ  
 การคมนาคมทางรถไฟ เพราะการคมนาคมของไทยในขณะนั้นมีแต่ทางเกวียน และแม่น้ำ  
 ลำคลอง ไม่เพียงพอแก่การบำรุงรักษาประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งภูมิประเทศทาง  
 ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นทางทุรกันดาร ต้องผ่านป่าเขาที่มีไข้ป่า และ  
 สัตว์ร้ายชุกชุม ราษฎรที่อยู่ห่างไกลออกไปจากเมืองหลวง มีจิตใจโน้มเอียงไปทางชาติ  
 ที่อยู่ใกล้เคียง สมควรที่จะสร้างทางรถไฟรัฐขึ้นในประเทศ ติดต่อกับมณฑลชายแดน  
 เหล่านี้ก่อนอื่น ดังนั้นในปี ๒๔๓๐ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ว่าจ้างคนและบริษัท  
 อังกฤษชื่อ เซอร์ แอนดรู คลาร์ก ( Sir Andrew Clark) และบริษัท ปันชาร์ด  
 แมกทักการ์ท โลเซอร์ (Messrs. Panchard Mac Taggart Lowther & Co., )  
 ทำการสำรวจ เรียกว่า "ปันชาร์ด เซอร์เว" เพื่อสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ถึง  
 เชียงใหม่ และมีทางแยกตั้งแต่เมืองสระบุรี ถึงนครราชสีมาสายหนึ่ง จากอุตรดิตถ์ ถึง

๗ ท่อมากรมรถไฟหลวงได้ซื้อสัมปทานรถไฟราษฎร์สายนี้ เมื่อสิ้นสุดสัมปทาน เมื่อ ๑๒  
 กันยายน ๒๔๓๘ ทางรถไฟสายนี้ยกเลิกไปในสมัยจอมพลสฤษดิ์ ขณะรัชดาเป็นนายก  
 รัฐมนตรีได้สั่งเลิกกิจการตั้งแต่ ๒ มกราคม ๒๕๐๓



ค่าบลท่าเคื่อ ริมฝั่งแม่น้ำโขงสายหนึ่ง และจากเชียงใหม่ ไปยังเชียงราย เชียงแสน หลวงอีกสายหนึ่ง การสำรวจเริ่มตั้งแต่กรุงเทพฯ ผ่านอยุธยา ลพบุรี นครสวรรค์ แพร่ ลำปาง ลำพูน เชียงใหม่ เชียงราย เชียงแสน และนครราชสีมา รวมระยะทาง ๑,๐๕๐ กิโลเมตร ค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น ๓๘,๒๑๔ ปอนด์ (๖๓๐,๐๐๐ บาท) คณะสำรวจได้ทำแผนผังพร้อมบัญชีงบประมาณการ เสนอต่อรัฐบาลในปี ๒๔๓๓

ระยะนั้นฝรั่งเศสเริ่มเข้ามามีบทบาทในไทยมากยิ่งขึ้น โดยปรากฏว่า กงสุลฝรั่งเศสที่นครราชสีมาได้ดำเนินการก่อกวนยุ้งอาญาประชาราษฎร์ทั้งชาวไทย และชาวต่างประเทศให้กระต้างกระเดื่องต่อรัฐบาลไทย ก่อสร้างสถานกงสุลหลังใหม่ เป็นอาคารตึกด้วยราคา ๓๐,๐๐๐ แฟรงค์ ให้สูงกว่าอาคารที่ทำการของรัฐบาลไทย ชักชวนให้ชาวจีนโอนสัญชาติไปอยู่ในบังคับฝรั่งเศส และโคกฉนวนยุ้งพลเมืองไทยว่า มณฑลนครราชสีมา เป็นนครเก่าแก่ของเขมรที่เคยรุ่งเรืองมาก่อน เพิ่งจะทรุดโทรมลง เพราะรัฐบาลไทยไม่เอาใจใส่ทำนุบำรุง โดยอ้างเหตุผลจากการที่ชาวเมืองพุกผาษาดลาวและเขมรกันเป็นส่วนมาก ภาษาไทยไม่มีใครฟังออก นอกจากเจ้าเมืองนครราชสีมา กับสมักรพรรคพวกเพียงไม่กี่คน การกระทำของฝรั่งเศสในนครราชสีมา เป็นจุดกระตุ้นให้รัฐบาลไทยพิจารณาเลือกสร้างทางรถไฟระหว่างนครราชสีมา - กรุงเทพฯ ก่อนสายอื่น ดังปรากฏความในประกาศพระบรมราชโองการสร้างทางรถไฟสยาม ตั้งแต่กรุงเทพฯ ถึงนครราชสีมา วันที่ ๑ มีนาคม ร.ศ. ๑๐๘ ( พ.ศ. ๒๔๓๓ )<sup>๑๐</sup>

<sup>๘</sup> "คำกราบบังคมทูลของมิสเตอร์เบทเก้ เนื่องในวันเปิดทางรถไฟหลวงสายแรก , ๒๖ มีนาคม ๒๔๓๘ " , หนังสือพิมพ์รถไฟ , ( ๒ : ๒๖ : มีนาคม ๒๔๓๘ )

<sup>๙</sup> การรถไฟ , เรื่องเติม , หน้า ๓๒

<sup>๑๐</sup> " ประกาศพระบรมราชโองการสร้างทางรถไฟสยามตั้งแต่กรุงเทพฯ ถึงนครราชสีมา " , ราชกิจจานุเบกษา , เล่ม ๘ แผนกที่ ๕๑ วันที่ ๒๒ มีนาคม ร.ศ. ๑๐๘ ( พ.ศ. ๒๔๓๓ )



... การสร้างถนนทางรถไฟ เดินไปมาในระหว่างหัวเมืองไกล เป็นเหตุให้ เกิดความเจริญแถบเมืองใดเป็นอย่างสำคัญอันหนึ่ง เพราะทางรถไฟอาจจะ ชักย่นหนทางหัวเมือง ซึ่งตั้งอยู่ไกลไปมาถึงกันยาก ใหญ่กลับเป็นหัวเมืองใกล้ ไป มาถึงกันได้โดยสะดวกเร็วพลัน การย้ายขนสินค้าไปมาซึ่งเป็นการลำบาก ก็ สามารถจะย้ายขนไปมาถึงกันได้โดยง่าย เมื่อเป็นดังนี้ หัวเมืองใดอุดมดี แต่ สินค้ายังไม่บริบูรณ์ เพราะซัดหนทางไปมายาก ไม่สามารถที่จะย้ายขนสินค้าที่ จะบังเกิดขึ้นไปค้าขายแลกเปลี่ยนกันกับหัวเมืองอื่นใด ก็คงมีผู้อุตสาหะ สร้างทำ และเพาะปลูกส่งสินค้าไ้มากขึ้น เป็นการเปิดโอกาสให้ อาณาประชาราษฎร์ มีทางค้ำจุนการทำมาหากินกว้างขวางออกไป และทำทรัพย์สินสมบัติกรุงสยามใหม่ก็มี ยิ่งขึ้นด้วย ทั้งเป็นคุณประโยชน์ในการบังคับบัญชาตรวจตราราชการบำรุงรักษาพระ ราชอาณาเขตต์ ในราษฎรอยู่เย็นเป็นสุขโดยสะดวก

อาไครยเหตุทั้งปวงนี้ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวจึงทรงพระราช คำริห์ พร้อมด้วยความคิดท่านเสนาบดีเห็นสมควร จะสร้างทางรถไฟ ตั้งแต่ กักรุงเพท ฯ ถึงเมืองนครราชสีมาเป็นสายแรก ...



" กรมรถไฟหลวง "

จากพระราชดำริที่จะสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา อันเป็น ทางรถไฟหลวงสายแรก ทำให้ทรงจัดตั้ง " กรมรถไฟ " ขึ้นเมื่อเดือนตุลาคม ๒๔๓๓ ตั้งสำนักงานอยู่ที่ ตำบลหัวลำโพง ใกล้เคียง ๆ ที่ทำการปัจจุบัน อยู่ในสังกัดของ กระทรวงโยธาธิการ<sup>๑๑</sup> วาจางนายเค เบทเก ( K. Bethge) ชาวเยอรมันมา เป็นเจ้ากรมรถไฟคนแรก กรมรถไฟที่จัดตั้งขึ้นมีหน้าที่จัดการทางรถไฟ ในราช อาณาจักรสยามโดยทั่วไป กับบังคับบัญชาตรวจตราทางรถไฟราษฎร ซึ่งได้โปรดเกล้า ฯ พระราชทานพระบรมราชานุญาตไปแล้ว รวมตลอดถึงรายที่ยังมีผู้มาขอรับพระราชทาน พระบรมราชานุญาตอยู่ ทั้งให้กรมรถไฟรับหน้าที่จัดการ ดูแลก่อสร้างทางรถไฟ สายนครราชสีมาด้วย<sup>๑๒</sup> กรมรถไฟได้ดำเนินการว่าจางนายยี มูเร

<sup>๑๑</sup> กระทรวงโยธาธิการภายหลังเปลี่ยนเป็นกระทรวงคมนาคม เมื่อ ๑ กันยายน พ.ศ. ๒๔๕๕ และใช้ชื่อนี้มาจนปัจจุบัน

<sup>๑๒</sup> หนังสือพิมพ์การรถไฟ ฯ , เรื่องเดิม , หน้า ๑๓๗

แคมป์เบลล์ (Mr. G. Murry Campbell) ชาวอังกฤษให้สร้างทางรถไฟสาย  
 นี้ ในวันที่ ๕ มีนาคม ๒๔๓๔ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้เสด็จ  
 พระราชดำเนินประกอบพระราชพิธีกระทำพระฤกษ์เริ่มสร้างทางรถไฟ บริษัทรับเหมา  
 ได้ดำเนินกิจการเรื่อยมาเป็นปกติ จากกรุงเทพฯ ผ่านพื้นที่ราบขึ้นไป จนถึงทางภูเขา  
 ในปี ๒๔๓๔ ซึ่งทางตอนนี้เป็นป่าไม้ปกคลุมมีคหิบบ มีไข้ป่าชุกชุมพืชเขาแถบนี้เดิม  
 เรียกว่า "คองพระยาไฟ" คนงานจีนที่มาจ้างทำการขุดคั้นถนนทาง และระเบิด  
 ภูเขาได้เจ็บป่วยล้มตายเป็นจำนวนมาก พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้  
 เสด็จไปทอดพระเนตรการก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ เปลี่ยนชื่อคอง "พระยาไฟ" เป็น  
 "คองพระยาเย็น" อุปสรรคในการก่อสร้างทำให้ทรงพระราชดำริว่า การก่อสร้างทาง  
 รถไฟสายนี้ยังไม่รู้คหน้าเท่าที่ควร จึงตรัสให้เลิกจ้างบริษัทรับเหมา และให้จ่ายเงิน  
 ค่าทำขวัญ และค่าเสียหายแก่ผู้รับเหมาเดิม รับโอนพนักงานชาวอังกฤษที่สมัครใจร่วม  
 ทำงานต่อไปกับกรมรถไฟ การก่อสร้างได้ดำเนินการมาถึง พ.ศ. ๒๔๓๕ แล้ว  
 เสร็จไปส่วนหนึ่ง พอที่จะเปิดการเดินรถได้ ในวันที่ ๒๖ มีนาคม จึงมีพระบรมราช  
 โองการโปรดเกล้าฯ ให้เปิดการเดินรถหลวงสายแรกในราชอาณาจักรตั้งแตกรุงเทพร  
 -อยุธยา ระยะทาง ๓๑ กิโลเมตร และถือเอาวันที่ ๒๖ มีนาคม ๒๔๓๕ เป็น  
 วันกำเนิดกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย ทางรถไฟสายนี้ไม่เพียงแต่เป็นส่วนหนึ่งของ  
 ทางรถไฟนครราชสีมาเท่านั้น แต่ยังเป็นทางรถไฟคั่นทางของสายเหนือ และฝ่าย  
 ตะวันออก ซึ่งจะต้องก่อสร้างโดยอาศัยส่วนที่สำเร็จนี้เป็นพื้นฐาน นับได้ว่าทางรถไฟ  
 สายนี้เป็นส่วนสำคัญที่สุดในพระราชอาณาเขต<sup>๑๔</sup>

<sup>๑๓</sup> ขุนจำรูญรถโกศล , " การรถไฟแห่งกรุงสยาม " , วารสารรถไฟ  
 ( ๑๒ : ๒ : เมษายน ๒๕๑๐ ) , หน้า ๒๕

<sup>๑๔</sup> " คำถวายบังคมทูลของเสนาบดีกระทรวงโยธาธิการ (พระเจ้าอนงยาเชอกรมหมื่น  
 พิทยลาภพฤฒิธาดา) เนื่องในวันเกิดทางรถไฟหลวงสายแรกกรุงเทพฯ - อยุธยา ๒๖  
 มีนาคม ๒๔๓๕ " , วารสารรถไฟ ( ๑๒ : ๒ : เมษายน ๒๕๑๐ )



ต่อมาในปี ๒๔๔๑ รัชกาลที่ ๕ ทรงมีพระราชประสงค์ เห็นสมควรให้สร้าง  
 ทางรถไฟ ทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อลงสู่ภาคใต้ของประเทศไทย จึง  
 โปรดเกล้า ฯ ให้กรมรถไฟดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟขึ้นเป็นตอนแรกจากสถานีธนบุรี  
 (บางกอกน้อย) ไปจนถึงเพชรบุรี ระยะทาง ๑๕๐ กิโลเมตร เปิดรับส่งคนโดยสาร  
 และสินค้า เมื่อวันที่ ๑ เมษายน ๒๔๔๖ ทางรถไฟสายนี้ตัดผ่านแหล่งชุมชนใหญ่ ๖ แห่ง  
 คือ กรุงเทพฯ พระปฐมเจดีย์ บ้านโป่ง โทธาราม ราชบุรี เพชรบุรี และอาจขยายไป  
 ถึงหัวเมืองฝ่ายใต้ที่เจริญไค<sup>๑๕</sup> ดังนั้นเพื่อเป็นการสะดวกในการควบคุมการดำเนินงาน  
 ก่อสร้างทางรถไฟสายนี้คือไปยังภาคใต้ ซึ่งมีหัวเมืองที่บริบูรณ์อยู่แล้ว ในปี ๒๔๕๒  
 จึงได้ให้แยกกรมรถไฟออกเป็น ๒ กรม คือ กรมรถไฟหลวงสายเหนือ มีสำนักงาน  
 อยู่ที่เดิม นายเค เบคเก คำรองตำแหน่งเจ้ากรม (Director General )  
 เป็นผู้บังคับบัญชาเรื่อยมา และอีกกรมหนึ่งคือ กรมรถไฟหลวงสายใต้ มีสำนักงานที่ทำการ  
 กรมอยู่ที่กรมปากคลองตลาดติดกับโรงเรียนราชินีล่างปัจจุบัน กรมรถไฟหลวงสายใต้  
 มีหน้าที่ควบคุม และอำนวยความสะดวกก่อสร้างทางรถไฟสายตะวันตกแม่น้ำเจ้าพระยา ต่อ  
 จากสถานีเพชรบุรีลงไป นายเอช กิตติน ชาวอังกฤษ เป็นนายช่างกำกับการ  
 (Controlling Engineer เทียบเท่าตำแหน่งเจ้ากรม ) เป็นผู้ควบคุมอำนวยการ  
 แต่ระบบการบริหารงานของทั้ง ๒ กรม ไม่ปรากฏหลักฐานพอจะค้นหาได้

ในการดำเนินงานกิจการรถไฟยุคต้นนี้ เจ้ากรมตลอดจนเจ้าหน้าที่ของกรม  
 รถไฟ คนงาน และนายช่างส่วนมากเป็นชาวต่างประเทศ เพราะคนไทยยังไม่สันตติ  
 ในอาชีพนี้ คนขับรถไฟ นายสถานี ก็เป็นชาวต่างประเทศ เช่น อินเดีย และชาว  
 ตะวันตก คนงานส่วนมากเป็นชาวจีน<sup>๑๖</sup> ครั้นเมื่อรัฐบาลไทยประกาศสงครามเข้าข้าง

<sup>๑๕</sup> " คำกราบบังคมทูลของพระเจ้าอนงยาเธอเจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัติวงศ์ เสนาบดี  
 กระทรวงโยธาธิการ เนื่องในโอกาสเปิดทางรถไฟสายใหญ่ ๑๕ มิถุนายน ๒๔๔๖ " ,  
วารสารรถไฟ , ( ๑๒ : ๔ : มิถุนายน ๒๕๑๐ ) , หน้า ๑๗

<sup>๑๖</sup> ขุนจำภูธรโลกศ . . . " การรถไฟแห่งกรุงสยาม " , วารสารรถไฟ  
 ( ๑๑ : ๑ : มีนาคม ๒๕๑๑ ) หน้า ๒๒

ฝ่ายสัมพันธมิตร ในสงครามโลกครั้งแรก เมื่อ ๒๒ กรกฎาคม ๒๔๕๕ ซึ่งตรงกับรัชสมัยของ พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงขณะนั้นว่างลง รัชกาลที่ ๖ ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระกำแพงเพชร อัครโยธิน รักษาการในตำแหน่งดังกล่าว ครั้นในวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๔๖๐ ก็ได้ตราพระราชกฤษฎีกาโปรดเกล้าฯ ให้ดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง ซึ่งเป็นคนไทยคนแรก ที่ดำรงตำแหน่งนี้ และเมื่อเข้าดำรงตำแหน่งเป็นผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงแล้ว ก็ได้ประกาศราชกฤษฎีการวมกรมรถไฟสายเหนือกับสายใต้เข้าเป็นกรมเดียวกัน เพื่อให้สะดวกแก่การ บังคับบัญชางานบริหาร และเพื่อให้เป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายยิ่งขึ้น นอกจากการรวมกิจการ รถไฟเข้าด้วยกันแล้ว ขนาดทางรถไฟ ซึ่งเดิม ๒ ฟุต ๖ นิ้ว เจ้าพระยา ไซขนาดแตกต่างกัน โดยฝั่งตะวันตกใช้ขนาดทาง ๑.๐๐ เมตร ฝั่งตะวันออกใช้ ๑.๔๑๕ เมตร ก็ได้ทรง เปลี่ยนให้มาเป็นขนาดเดียวกัน คือ ๑.๐๐ เมตร เหมือนกันทั้ง ๒ ฝั่ง <sup>๑๗</sup> ทั้งนี้เพราะ การไซขนาดต่างกัน ก่อให้เกิดความไม่สะดวกหลายประการ เช่น ทางฝั่งไม่สามารถจะใช้ เครื่องล้อเลื่อนร่วมกัน หรือสับเปลี่ยนหมุนเวียนกันใช้ ประกอบกับการรถไฟ ในประเทศใกล้เคียง เช่น มลายู อินโดจีน ซึ่งไทยอาจจะจัดให้เดินรถเชื่อมกันได้ ก็ใช้รางขนาด ๑.๐๐ เมตร ด้วยเหตุผลดังกล่าว จึงได้มีการเปลี่ยนรางให้เป็นขนาดเดียวกัน และสร้างสะพาน พระราม ๖ เพื่อเชื่อมทางทั้ง ๒ ฝั่ง

"กรมรถไฟแผ่นดิน" ๒๔๖๔ - ๒๔๗๕

ตั้งแต่ปี ๒๔๖๐ การบริหารงานของกรมรถไฟก็เป็นไปโดยมีระบบแน่นอนมากขึ้น และ มีการฝึกข้าราชการไทย ให้มีความรู้ความชำนาญ และจัดให้มีการสอบชิงทุนของกรมรถไฟ เพื่อ ไปศึกษาวิชาการรถไฟ และการพาณิชย์ ณ ต่างประเทศ เพื่อเข้ามาดำรงตำแหน่งสำคัญแทน ชาวต่างประเทศ ในปี ๒๔๖๔ ได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟ และทางหลวง ขึ้น ใช้เป็นฉบับแรก ระบุให้กิจการรถไฟหลวงเป็นสมบัติของแผ่นดิน อยู่ในบังคับบัญชาของ

<sup>๑๗</sup> คณะบรรณาธิการ, "เนื่องมาจากวันรถไฟ", สารสารรถไฟ ( ๖ : ๑ : มีนาคม ๒๕๐๔ ) หน้า ๔ และ ๕

" กรมรถไฟแผ่นดิน " มีเสนาบดีเจ้ากระทรวงกำกับการ<sup>๑๘</sup> กิจการรถไฟขึ้นอยู่กับผู้บัญชาการ ซึ่งขณะนั้นคือ พลเอกพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน และมีผู้ช่วยคือ รองผู้บัญชาการ หรือผู้ช่วยผู้บัญชาการ แบ่งหน้าที่ของกรมรถไฟแผ่นดินเป็นกองๆ มีตำแหน่งหัวหน้ากอง คือ

๑. นายช่างเอก กำกับการบำรุงทาง และสถานที่
๒. นายช่างกลเอก
๓. ผู้อำนวยการเดินรถ
๔. ผู้อำนวยการบัญชีใหญ่

หัวหน้ากองหนึ่ง ๆ รับผิดชอบในการงานสำหรับกองนั้น ๆ ตลอดทั้งทางรถไฟ เจ้าพนักงานกลางแปลงที่ประจำอยู่ตามแขวง และตำบลต่าง ๆ ต้องขึ้นต่อหัวหน้ากองโดยตรง และการทำงานทุกสิ่งทุกอย่างจะต้องเสนอขึ้นมาถึงผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้น เจ้าพนักงานเหล่านี้จะทำงานติดต่อกันโดยตรงกับเจ้าพนักงานอีกกองหนึ่งไม่ได้<sup>๒๐</sup> การงานทั้งสิ้นในระหว่างแผนกหนึ่งได้มารวมอยู่ที่หัวหน้ากอง ซึ่งนำเสนอผู้บัญชาการ แล้วส่งกลับออกไปตามลำดับ แยกไปตามกองที่เกี่ยวข้อง เจ้าพนักงานกลางแปลงจึงจะติดต่อกันได้

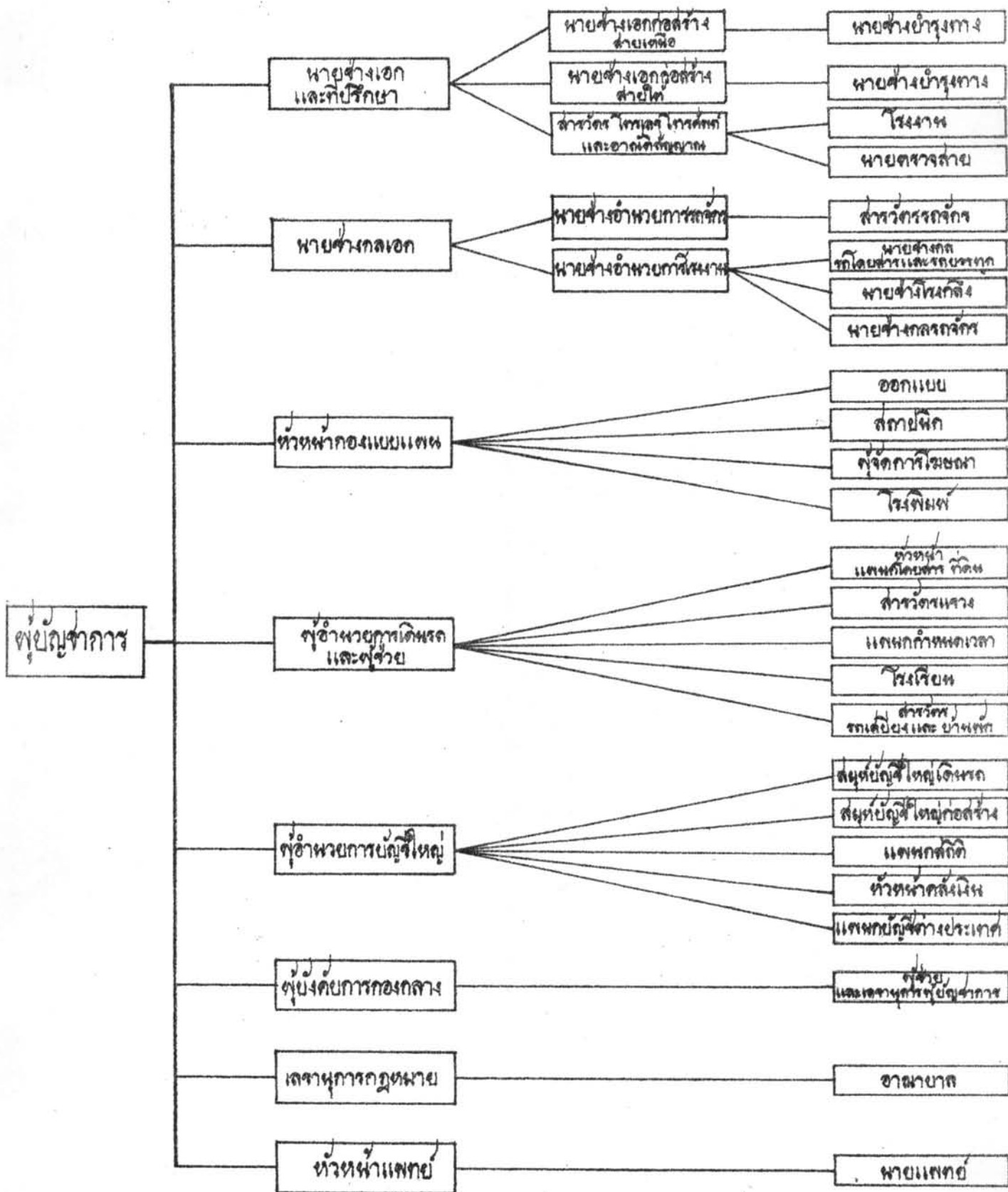
<sup>๑๘</sup> พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. ๒๔๖๔ , ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๓๘ , หน้า ๑๒๘ ( ๒๗ สิงหาคม ๒๔๖๔ ) , มาตรา ๘

<sup>๑๙</sup> เรื่องเดียวกัน, มาตรา ๑๐

<sup>๒๐</sup> พระลัญจกรมบรมสถาปนากิจการรถไฟหลวงครบรอบ ๕๐ ปี ( ๒๔๓๕ - ๒๔๘๕ ) (พระนคร : โรงพิมพ์การรถไฟ , ๒๔๘๖ ) , หน้า ๑๘

# แผนภูมิแสดงองค์การของกรมรถไฟหลวง

พ.ศ. 2460



ในคํานักกิจการรถไฟราษฎร อยู่ในความควบคุมของ "สภากรรมการรถไฟ" ซึ่งประกอบด้วยผู้บัญชาการรถไฟแผ่นดินเป็นประธาน หัวหน้ากองต่าง ๆ ของกรมรถไฟแผ่นดิน เป็นกรรมการโดยตำแหน่ง กับกรรมการอื่นตามที่ผู้บัญชาการแต่งตั้งขึ้น<sup>๒๑</sup> สภากรรมการรถไฟนี้มีหน้าที่เฉพาะในกิจการรถไฟราษฎรคือ

๑. พิจารณาเหตุผล ความเหมาะสมเพื่อทูลเกล้าถวายแด่พระมหากษัตริย์
๒. ร่างหนังสือสัญญาอนุญาตหรือสัมปทานอันจะพึงออกให้แก่ผู้รับอนุญาต
๓. สอดส่องควบคุมรถไฟราษฎรสายต่าง ๆ ให้ปฏิบัติงานภายในขอบเขตที่ได้รับอนุญาตตามหนังสือสัญญาอนุญาตหรือสัมปทาน

" กรมรถไฟหลวง " ( ๒๔๗๕ - ๒๔๗๗ )

ในสมัยรัชกาลที่ ๗ ภายหลังเปลี่ยนแปลงการปกครอง สภาผู้แทนราษฎรถวายคำปรึกษาให้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้า ฯ ทราพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวงแก้ไขเพิ่มเติม " ๒๔๗๕ ระบุให้รถไฟหลวงเป็นสมบัติของแผ่นดิน อยู่ในบังคับบัญชาของ "กรมรถไฟหลวง" เปลี่ยนกระทรวงเจ้าสังกัดจากกระทรวงโยธาธิการ มาขึ้นอยู่กับกระทรวงเกษตรพาณิชย์การ<sup>๒๒</sup> มีผู้บัญชาการเป็นหัวหน้าสูงสุดบริหารงานโดยรับผิดชอบต่อเสนาบดีเจ้ากระทรวงเกษตรพาณิชย์การ พระราชบัญญัติฉบับนี้มีบัญญัติให้จัดตั้ง "สภากรรมการรถไฟ" เพื่อคํานักกิจการรถไฟหลวง สภากรรมการรถไฟประกอบด้วยเสนาบดีกระทรวงเกษตรพาณิชย์การเป็นประธานผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงเป็นกรรมการร่วมกับกรรมการอื่น ๆ ซึ่งเป็นผู้ชำนาญอีก ๑๓ นาย กรรมการเหล่านี้อยู่ในตำแหน่งได้คราวละ ๔ ปี และประกาศตั้งเป็นคราว ๆ ไป สภากรรมการรถไฟนี้มีหน้าที่ให้คำปรึกษาในราชการสำคัญ ซึ่งเสนาบดีเจ้ากระทรวงต้องนำขึ้นเสนอในที่ประชุมสภากรรมการรถไฟ ได้แก่เรื่อง<sup>๒๓</sup>

<sup>๒๑</sup> " พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง ; พ.ศ. ๒๔๖๔ " มาตรา ๑๖๖

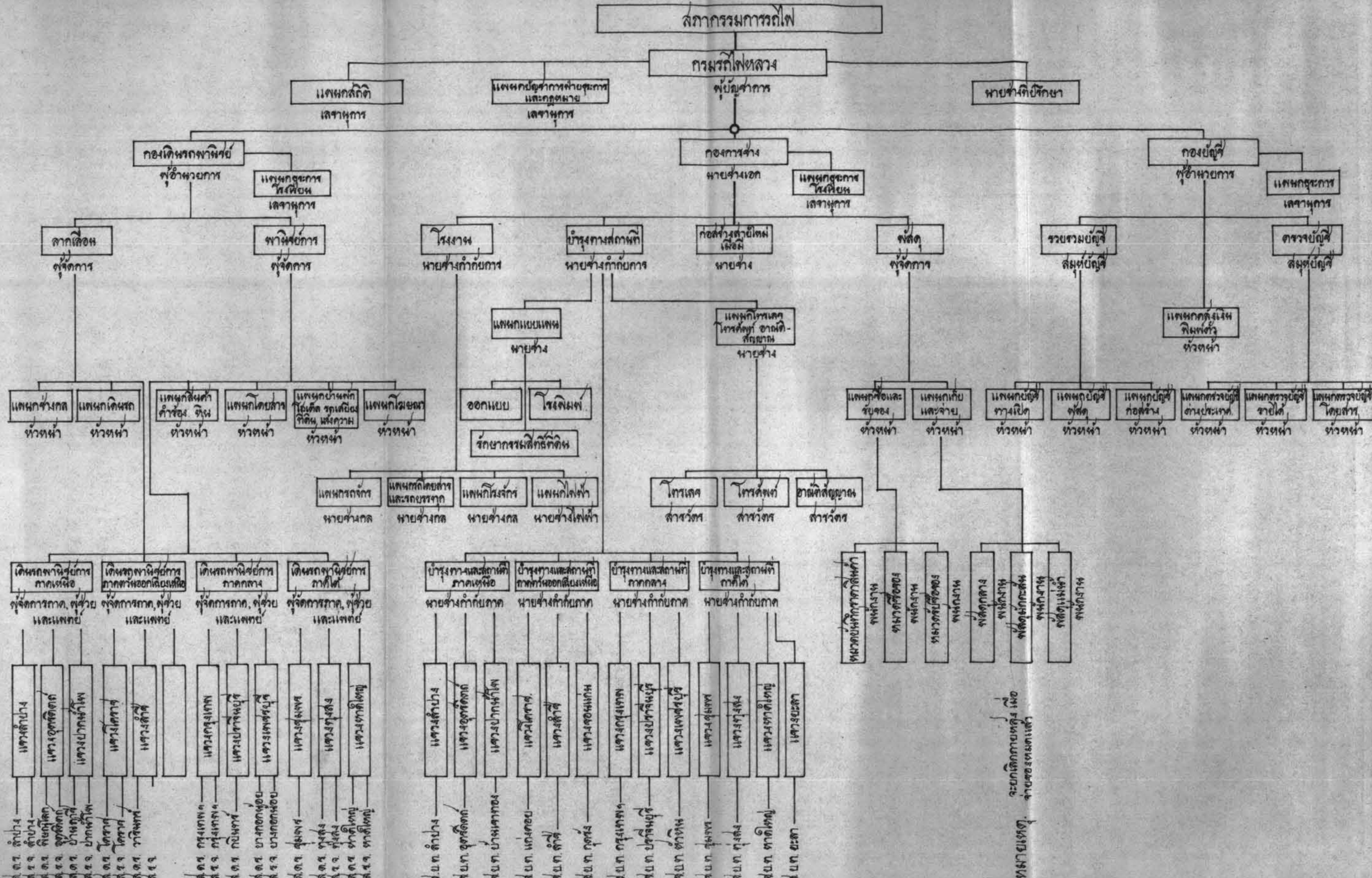
<sup>๒๒</sup> พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. ๒๔๗๕ ราชกิจจานุเบกษา , เล่ม ๔๙ , หน้า ๑๔๕ (๒๒ สิงหาคม ๒๔๗๕) , มาตรา ๓

<sup>๒๓</sup> เรื่องเดียวกัน มาตรา ๕



# แผนภูมิแสดงองค์การของกรมรถไฟหลวง

พ.ศ. ๒๔๗๕



หมายเหตุ: จะยกเลิกภายหลังเมื่อ  
จ่ายของหมดแล้ว



๑. จัดวางโครงการ และวางนโยบายของการรถไฟ
๒. วินิจฉัยการลงทุนใหม่
๓. วินิจฉัยงบประมาณประจำปี
๔. วินิจฉัยการทำหนังสือสัญญาจ้างเจ้าพนักงานผู้ชำนาญในวิชาการ
๕. กิจการอันกรมการรถไฟเสนอขึ้น และสภาไคลงมติให้ถือเป็นการสำคัญ

กิจการในข้อ ๑ - ๒ เมื่อสภากรมการรถไฟลงมติแล้ว ต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการราษฎรก่อนดำเนินการ

การบริหารงานในระยะนี้ เปลี่ยนจากระบบกอง มาสู่ระบบภาค เนื่องจากในระบบกองงานทั้งสิ้นจะต้องมารวมอยู่ที่บัญชาการเพียงผู้เดียว ซึ่งแม้ว่าจะสามารถเพียงใด ก็ย่อมจะทำงานให้ได้ดีทุกสิ่งไม่ได้ เพราะย่อมไม่สามารถล่วงรู้งานทุกอย่างได้โดยละเอียด นอกจากนั้นการทำงานในระบบกองก็ย่อมเป็นไปโดยล่าช้า เพราะต้องเสนอเรื่องกลับไปกลับมา ประกอบกับในระยะนี้กิจการรถไฟได้ก้าวหน้าขึ้นมาก มีทางรถไฟเพิ่มขึ้นอีกหลายสาย กรมรถไฟหลวงจึงแบ่งกิจการรถไฟทั่วราชอาณาจักรเป็น ๔ ภาค คือ

๑. ภาคกลาง
๒. ภาคเหนือ
๓. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
๔. ภาคใต้



มีหน่วยงานสำคัญ ๓ หน่วย ภาคใต้การปกครองและควบคุมของผู้บัญชาการรถไฟ คือ

๑. กองเดินรถพาณิชย์การ
๒. กองการช่าง
๓. กองบัญชี

และมี "แผนกสถิติ" และ "แผนกธุรการและกฎหมาย" ขึ้นอยู่กับผู้บัญชาการโดยตรง

กรมรถไฟ ๒๔๗๗ - ๒๔๘๔

ในปี ๒๔๗๗ รัชสมัยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวอานันทมหิดล ได้ตราพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟ และทางหลวง แก้ไขเพิ่มเติม ๒๔๗๗ เปลี่ยนให้ " กรมรถไฟ " ขึ้นอยู่กับกระทรวงเศรษฐกิจ มีอธิบดีเป็นหัวหน้าบัญชาการ อยู่ภายใต้ความบังคับบัญชา และรับผิดชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจ มี " คณะกรรมการรถไฟ " ( สภากรรมการรถไฟเดิม ) ประกอบด้วย

- ๑. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจ เป็นประธาน
- ๒. อธิบดีกรมรถไฟ เป็นกรรมการ
- ๓. อธิบดีกรมโยธาเทศบาล เป็นกรรมการ
- ๔. อธิบดีกรมไปรษณีย์โทรเลข เป็นกรรมการ
- ๕. ผู้แทนกระทรวงกลาโหม เป็นกรรมการ
- ๖. ผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศ เป็นกรรมการ
- ๗. ผู้แทนกระทรวงการคลัง เป็นกรรมการ
- ๘. ผู้แทนกระทรวงมหาดไทย เป็นกรรมการ

และกรรมการที่ได้รับแต่งตั้งอีก ๗ นาย เลือกจากผู้มีความรู้ความชำนาญในกิจการ ซึ่งเกี่ยวกับการรถไฟ หรือเกี่ยวกับกฎหมาย ตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจ ได้ประกาศตั้งขึ้นโดยได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี

คณะกรรมการรถไฟ ชุดนี้มีหน้าที่ควบคุมกิจการทั้งรถไฟราษฎร์และรถไฟหลวง คำนึงกิจการรถไฟราษฎร์ ควบคุมตามอำนาจหน้าที่ของสภากรรมการรถไฟ ตามพระราชบัญญัติ

๒๔ พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟ และทางหลวง แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. ๒๔๗๗  
ฉบับพระราชบัญญัติ เล่มที่ ๕๗ ตอนที่ ๕๒ ลงวันที่ ๒๑ เมษายน ๒๔๗๘

๒๕ เรื่องเดียวกัน มาตรา ๕

จัดวางการรถไฟและทางหลวง ๒๕๖๔ คำนึงกิจการรถไฟหลวง คณะกรรมการมีหน้าที่  
รับปรึกษาในเมื่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐการเสนอในเรื่อง ๒๖

- ๑. โครงการ และนโยบายของการรถไฟ
- ๒. การลงทุนใหม่
- ๓. งบประมาณประจำปี และ
- ๔. กิจการอย่างอื่นเกี่ยวกับการรถไฟ

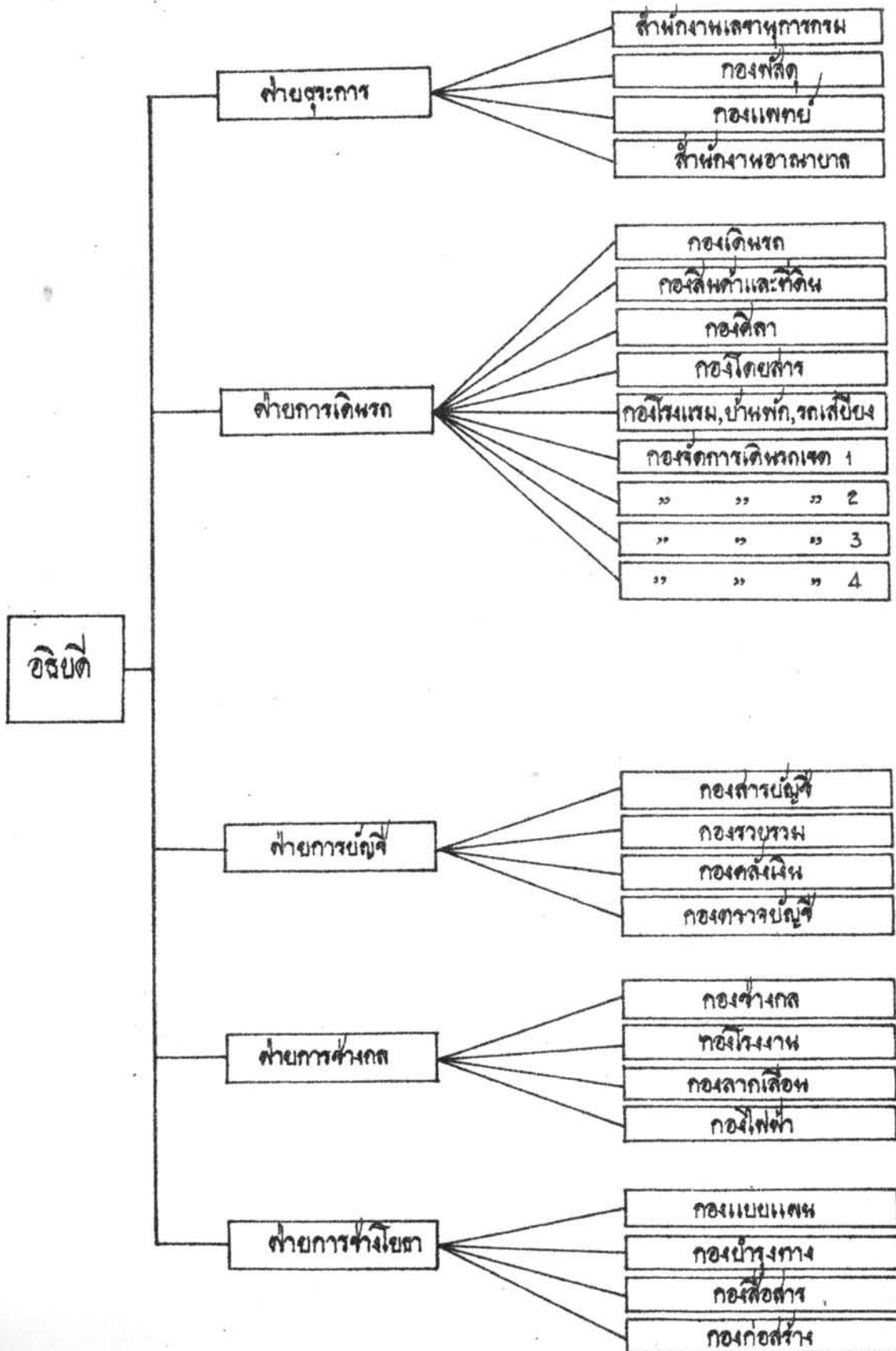
คณะกรรมการอาจร้องขอให้บุคคลภายนอกมาให้คำแนะนำและความเห็น และอาจ  
เชิญเจ้าหน้าที่ใด ๆ มาชี้แจงข้อความ หรืออาจตั้งอนุกรรมการขึ้นสอบสวนข้อความใด ๆ

ในระยะนี้ เริ่มมีปัญหาในการดำเนินงานแบบระบบภาค เนื่องจากกรมรถไฟจะ  
ต้องเสียเวลาอบรมบุคคล ซึ่งจะได้รับมอบหมายหรือแต่งตั้งให้เป็นหัวหน้ารับผิดชอบบริหาร  
งานตามภาคต่าง ๆ ให้เป็นผู้รอบรู้ และเชี่ยวชาญในงานทุกสาขาของกิจการรถไฟ ในปี  
๒๔๘๑ จึงได้มีพระราชกฤษฎีกาจัดวางระเบียบราชการสำนักงาน และกรมในกระทรวง  
เศรษฐการฉบับที่ ๘ เริ่มบังคับใช้ตั้งแต่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๔๘๑ แบ่งส่วนราชการของ  
กรมรถไฟออกเป็น ๕ หน่วย ขึ้นตรงอยู่ในความปกครองและความควบคุมดูแลของอธิบดีกรม  
รถไฟ คือ

- ๑. ราชการฝ่ายธุรการ
- ๒. ราชการฝ่ายการช่างโยธา
- ๓. ราชการฝ่ายการช่างกล
- ๔. ราชการฝ่ายการเดินรถ
- ๕. ราชการฝ่ายการบัญชี

# แผนภูมิแสดงองค์การของกรมรถไฟหลวง

พ.ศ. 2481



แต่ละฝ่ายมีหน่วยย่อยกระจายออกเป็นกองและแผนก ความคุมตลอคไปถึงงานท้องถิ่นที่เกี่ยวกับหน้าที่ของแต่ละฝ่ายโดยเฉพาะ การบริหารงานในระยะนี้ เป็นในทำนองระบบรวมงานอยู่ที่จุดกลาง โดยจัดระบบเป็นแบบกองอย่างเคิม เพราะผู้บริหารงานส่วนมากคุ้นเคยกับการบริหารงานตามระบบกอง และเป็นการแก้ปัญหาเกี่ยวกับตัวบุคคลในระบบภาค โดยการเลือกบุคคลผู้มีความรู้ความชำนาญในงานแต่ละสาขาเข้าประจำหน้าที่เป็นหน่วย ๆ ไป

การรถไฟแห่งประเทศไทย ( ๒๔๘๔ - ปัจจุบัน )

เนื่องจากสาเหตุของสงครามโลกครั้งที่ ๒ ทำให้กิจการรถไฟทรุดโทรมอย่างมาก ในปี ๒๔๘๔ ซึ่งเป็นปีที่ญี่ปุ่นเริ่มรุกเข้ามาในประเทศไทย กรมรถไฟมีขบวนรถไฟโดยสาร ๑๑๘ ขบวน ขบวนรถสินค้า ๒๔ ขบวน สถิติขนส่งผู้โดยสาร ๗,๗๒๐,๐๐๐ คน ขนส่งสินค้าเป็นจำนวน ๑,๘๐๐,๐๐๐ ตัน ระหว่างสงครามปี ๒๔๘๕ - ๒๔๘๖ ซึ่งเป็นช่วงเวลาญี่ปุ่นเข้ามาใช้กิจการรถไฟ ขบวนรถโดยสารลดลงเหลือ ๓๕ คัน รถสินค้าเพียง ๘ ขบวน รถจักรและล้อเลื่อนถูกนำไปใช้ในการสงคราม เมื่อสงครามยุติได้รับขบวนรถคืนมาบาง ขบวนรถโดยสารเพิ่มจำนวนเป็น ๖๒ ขบวน รถสินค้า ๒๐ ขบวน ทรัพย์สินของกรมรถไฟที่เสียหายไปเนื่องจากถูกระเบิดในระหว่างสงคราม คิดมูลค่าได้ประมาณ ๕๐๐ ล้านบาท สภาพเช่นนี้ทำให้รัฐบาลในสมัยนั้น โดยมีจอมพล ป. พิบูลสงคราม เป็นนายกรัฐมนตรี พยายามทุกวิถีทางที่จะปรับปรุงกิจการรถไฟ ให้ฟื้นฟูเข้าสู่ภาวะเคิมโดยเร่งด่วน เพื่ออำนวยความสะดวกและรวดเร็วแก่ประชาชนในการเดินทาง และขนส่งสินค้า ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญยิ่งในอันที่จะส่งเสริมความเจริญของชาติในค้ำนเศรษฐกิจ เพื่อให้เป็นไป

<sup>๒๗</sup> พันเอกแสง จุละจาริตต์, " คำปราศรัยเนื่องในวันพ้นจากตำแหน่ง และแต่งตั้ง นายอะนะ รมยานนท์, ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๑๔ ", วารสารรถไฟ, ( ๑๖ : ๑ : มีนาคม ๒๕๑๔ ), หน้า ๓๓

<sup>๒๘</sup> ขุนจ่าราษฎรโกลศล, " การรถไฟแห่งกรุงสยาม ", วารสารรถไฟ, ( ๑๒ : ๕ : กรกฎาคม ๒๕๑๐ ), หน้า ๓๑

ความวัตถุประสงค์ดังกล่าว รัฐบาลไทยได้ขอกู้เงินจากธนาคารโลกมาสมทบ เป็นจำนวนเงินกู้ครั้งแรก ( ๒๔๘๓ ) ๓,๐๐๐,๐๐๐ เหรียญอเมริกัน<sup>๒๕</sup> เพราะถ้าจะใช้แค่เพียงงบประมาณภายในประเทศแล้ว การบูรณะและปรับปรุงก็ย่อมเป็นไปได้ว่า ในการนี้คณะกรรมการสำรวจสภาพเศรษฐกิจแห่งธนาคารโลก ได้เสนอหลักการว่าควรจะพิจารณาจัดการรถไฟให้มีฐานะเป็นองค์การอิสระตามหลักสากลนิยม เพื่อให้การบริหารกิจการรถไฟเป็นไปได้โดยมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น รัฐบาลไทยพิจารณาแล้วเห็นสมควร จึงได้ดำเนินการเพื่อให้การรถไฟได้มีระบบบริหาร เป็นอิสระ โดยบทบัญญัติแห่งกฎหมาย ได้ตราพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย ๒๔๘๔ จัดตั้ง "การรถไฟแห่งประเทศไทย" ขึ้นเป็นเอกเทศ<sup>๓๐</sup> มีฐานะเป็นนิติบุคคล โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะ<sup>๓๑</sup>

ก. รับโอนกิจการของกรมรถไฟจากกรมรถไฟ กระทรวงคมนาคม

ข. จัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการรถไฟ เพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน และดำเนินการชุกิจอันเกี่ยวกับการขนส่งของการรถไฟ และชุกิจอื่น ซึ่งเป็นประโยชน์แก่กิจการรถไฟ อันได้แก่

๑. สร้าง ซ่อม จัดหา จำหน่าย เช่า ให้เช่า และดำเนินการเกี่ยวกับเครื่องใช้บริการ และความสะอาดต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ

๒. ซ่อม จัดหา เช่า ให้เช่า ถูกรรมสิทธิ์ ครอบครอง จำหน่าย หรือดำเนินการเกี่ยวกับทรัพย์สินใด ๆ

๓. กำหนดอัตราค่าการะการใช้รถไฟ บริการ และความสะอาดต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ และจัดระเบียบเกี่ยวกับวิธีชำระค่าการะการดังกล่าว

๒๕

ที่ระลึกันกรมรอบสถาปนากิจการรถไฟหลวง ๒๐ ปี, (พระนคร : โรงพิมพ์การรถไฟ), หน้า ๘

๓๐

พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.๒๔๘๔ ราชกิจจานุเบกษา, เล่ม ๒๘ ตอนที่ ๕๐ (๓๐ มิถุนายน ๒๔๘๔),

๓๑

เรื่องเดียวกัน มาตรา ๖



๔. จักรเย็บเกี่ยวกับความปลอดภัย การใช้รถไฟบริการ และ ความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ
๕. กู้ยืมเงิน
๖. รับส่งเงินทางรถไฟ
๗. รับขนส่งคนโดยสาร สินค้า พัสดุภัณฑ์ และของอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับกิจการรถไฟ

พระราชบัญญัติกิจการรถไฟ ๒๔๙๔ ให้อำนาจแก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ในการควบคุมกิจการโดยทั่วไปของการรถไฟ ฯ ผู้ปฏิบัติงานของการรถไฟเปลี่ยนฐานะจากการเป็นข้าราชการกรมรถไฟ มาเป็นลูกจ้างของการรถไฟ ไม่ขึ้นอยู่กับ ก.พ.บริหารงานเป็นอิสระ โดยมีผู้ว่าการเป็นผู้บริหารงานสูงสุด

สรุป

กิจการรถไฟในประเทศไทยแรกเริ่มของการสร้างทางรถไฟ อาจกล่าวได้ว่ามาจากอิทธิพลของต่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ โดยครั้งแรกในสมัยรัชกาลที่ ๕ อังกฤษมีนโยบายการพาณิชย์ ชักจูงให้ประเทศไทยเล็งเห็นความสำคัญของการคมนาคมทางรถไฟ แม้ว่ากิจการรถไฟจะยังไม่อุบัติขึ้นทันทีทันใด สมตามเจตน์จำนงของอังกฤษก็ตาม แต่เหตุการณ์ในสมัยรัชกาลที่ ๕ การแผ่ขยายอำนาจของชาวต่างประเทศมายังบริเวณอาณาเขตประเทศไทย ก็มีอิทธิพลพอที่ทำให้รัชกาลที่ ๕ ทรงดำริสร้างทางรถไฟขึ้นเพื่อให้เกิดการส่งเสริมความเจริญ ทั้งนี้เพื่อป้องกันไม่ให้ต่างประเทศเข้าครอบครองดินแดนที่อยู่ห่างไกลออกไปเป็นมูลเหตุสำคัญ

ประวัติความเป็นมาของกิจการรถไฟ ฯ ได้วิวัฒนาการมาเป็นลำดับจากกรมรถไฟ กรมรถไฟหลวง กรมรถไฟแผ่นดิน จนมาเป็น " การรถไฟ " มีลักษณะต้องตามสากลนิยม ถือเป็นองค์การเอกเทศ ทำให้การรถไฟ ฯ เปลี่ยนฐานะจากรัฐพาณิชย์ มาเป็นรัฐวิสาหกิจ สาธารณชนสงคมนาคน ในรูปธุรกิจขายบริการให้แก่ประชาชน มุ่งอำนวยความสะดวก และความสะดวกสบายให้แก่ประชาชน ตลอดจนเป็นผลในการป้องกันประเทศและพัฒนาประเทศชาติ

