

สถานีรถไฟ

บันทึกความทรงจำ ความผูกพัน
และการเปลี่ยนแปลง





การรถไฟแห่งประเทศไทย
State Railway of Thailand

สถานีรถไฟ
บันทึกความทรงจำ ความผูกพัน
และการเปลี่ยนแปลง

คำนำ

ในปัจจุบัน การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ให้บริการขบวนรถไฟครอบคลุมทั่วทุกภูมิภาคของประเทศไทย เริ่มตั้งแต่เส้นทางสายเหนือ จากสถานีกรุงเทพถึงสถานีเชียงใหม่ สายตะวันออกเฉียงเหนือ แยกจากเส้นทางสายเหนือที่สถานีชุมทางบ้านภาชี มุ่งสู่ปลายทางที่สถานีอุบลราชธานี และสถานีหนองคาย โดยแยกจากกันอีกครั้งที่สถานีชุมทางถนนจิระ และเชื่อมกับทางรถไฟของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เส้นทางสายใต้ไปสุดปลายทางที่สถานีสุโขทัย โดยมียางแยกหลายแห่ง เช่น เส้นทางสู่สถานีน้ำตก (สายมรณะ) เส้นทางสู่สถานีสุพรรณบุรี เส้นทางสู่สถานีกันดั้ง เส้นทางสู่สถานีนครศรีธรรมราช และเส้นทางสู่สถานีป่าดงเบขาร์ เป็นต้น ส่วนในเส้นทางสายตะวันออก แยกจากเส้นทางสายเหนือที่ยมราช สุดปลายทางที่สถานีอรัญประเทศ โดยมีทางแยกที่สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา ไปยังจังหวัดชายทะเลตะวันออก

นอกจากเส้นทางรถไฟสายหลักแล้ว การรถไฟแห่งประเทศไทยยังมีทางรถไฟสายรอง ได้แก่ สายวงเวียนใหญ่-มหาชัย และสายบ้านแหลม-แม่กลอง ซึ่งทางรถไฟทั้งสองสายไม่มีทางเชื่อมกับเส้นทางหลักจากสถานีกรุงเทพ

ตามเส้นทางรถไฟมีสถานที่ที่ผู้โดยสารจะสามารถขึ้นลงขบวนรถได้คือ สถานีรถไฟ ซึ่งทั่วประเทศมีอยู่ทั้งสิ้น 442 สถานีด้วยกัน มีป้ายหยุดรถ และที่หยุดรถรวมกันอีกกว่า 200 แห่ง กระจายอยู่ตามเส้นทางต่างๆ ซึ่งความสำคัญของสถานี นอกจากจะเป็นที่สำหรับหยุดขบวนรถเพื่อรับส่งผู้โดยสารและสินค้าแล้ว ยังช่วยควบคุมความเรียบร้อยในการเดินรถให้เป็นไปอย่างสะดวกและปลอดภัย รวมทั้งยังเป็นจุดรอหลิขของขบวนรถโดยกำหนดเป็นระยะทางระหว่างสถานี 2 แห่งข้างเคียงกัน ซึ่งมีระยะห่างตั้งแต่ไม่ถึง 1 กิโลเมตร ไปจนถึงตอนท้ายที่สุดในประเทศคือ 78 กิโลเมตร (ชุมทางหนองปลาดุก-สุพรรณบุรี)

หนังสือ สถานีรถไฟ บันทึกความทรงจำ ความผูกพัน และการเปลี่ยนแปลงเล่มนี้ จึงถูกจัดทำขึ้นโดยตั้งใจให้เป็นแหล่งรวบรวมภาพถ่าย ข้อมูลที่ตั้ง ตลอดจนเรื่องราว และเหตุการณ์สำคัญของสถานีรถไฟทุกแห่งทั่วประเทศ ที่ยังคงใช้การอยู่ในปัจจุบัน ผมหวังเป็นอย่างยิ่งว่า หนังสือเล่มนี้จะบันทึกทางประวัติศาสตร์ที่สำคัญของสถานีรถไฟทั่วประเทศไทย ซึ่งต่อไปในภายภาคหน้าสถานีรถไฟอาจจะมีการพัฒนาการทำให้แตกต่างออกไปจากภาพปัจจุบัน หนังสือเล่มนี้เป็นหลักฐานอ้างอิงชิ้นสำคัญที่บันทึกเรื่องราวและรูปลักษณ์ ตลอดจนชีวิตการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในช่วงทศวรรษนี้ได้เป็นอย่างดี

นายนิรันดร์ จันทรธาดา

ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ

การรถไฟแห่งประเทศไทย





สาร

นายยุทธนา ทัพเจริญ

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



นับตั้งแต่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงพระราชทานกำเนิดกรมรถไฟหลวงในวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 เพื่อแสดงถึงความสนใจอารยประเทศ และให้พสกนิกรของพระองค์ ได้เดินทางไปมาหาสู่กันอย่างสะดวกสบาย ส่งผลให้ความเจริญได้แผ่ขยายจากพระนครสู่หัวเมืองอันห่างไกล และในรัชกาลต่อมา ทางรถไฟได้ต่อขยายจนมีเครือข่ายโยงใยครอบคลุมทั่วทั้งพระราชอาณาจักร นับตั้งแต่ที่รถไฟขบวนแรกได้เคลื่อนจากสถานีกรุงเทพระัฐธานีถึงท่าเรือกรุงเทพ เมื่อวันที่ 114 ในปีพุทธศักราช 2554

เพื่อเป็นการเฉลิมพระเกียรติ ในวโรกาสที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงเจริญพระชนมายุครบ 7 รอบ ในปี พ.ศ. 2554 นี้ การรถไฟแห่งประเทศไทย มีความยินดีเป็นอย่างยิ่งที่ได้นำเสนอหนังสือเล่มนี้ อันรวบรวมประวัติศาสตร์ของรถไฟไทย ผ่านทางสถานีรถไฟต่างๆ ทั่วประเทศ ซึ่งสถานีรถไฟบางแห่ง พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ได้เสด็จพระราชดำเนินทรงเยี่ยมเยียนพสกนิกรของพระองค์โดยขบวนรถไฟพระที่นั่ง ไม่ว่าจะเป็นขบวนไกลสักเพียงใด พนักงานของการรถไฟล้วนแล้วแต่มีความปลาบปลื้มใจที่ได้ถวายงานในการเสด็จพระราชดำเนินทุกครั้ง

ทุกท่านคงจะประจักษ์แก่ใจได้ว่า ไม่มีที่แห่งใดในพระราชอาณาจักรที่พระเจ้าอยู่หัวจะไม่เสด็จพระราชดำเนินไปไม่ถึง ไม่ว่าจะเป็นไกล หรือยากลำบากสักเพียงใด ในการนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทย ขอดำเนินตามเบื้องพระยุคลบาท ในการให้บริการแก่พี่น้องประชาชนชาวไทย ไม่ว่าจะเป็นเขตเมืองหรือท้องถิ่นที่ทุรกันดารเท่าไร เรายังคงมุ่งมั่นที่จะให้บริการแก่ประชาชนอย่างเต็มที่และเต็มที่แก่สิ่งความสามารถ ดังจะเห็นได้จากสถานีรถไฟต่างๆ ที่นำเสนออยู่ในหนังสือเล่มนี้ บางแห่งตั้งอยู่ใจกลางเมือง บางแห่งตั้งอยู่ในตัวอำเภอ ขณะที่หลายแห่งตั้งอยู่ในหมู่บ้าน ซึ่งการคมนาคมทางอื่นไม่ใคร่สะดวกนัก รถไฟจึงเป็นทางเลือกที่ดีที่สุดในการเดินทาง

หนังสือเล่มนี้ถือเป็นเล่มแรกที่รวบรวมพัฒนาการของสถานีรถไฟทั้งหมด ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงให้เหมาะสมกับสภาพชุมชนในปัจจุบัน รวมไปถึงขยายขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารในอนาคตต่อไป





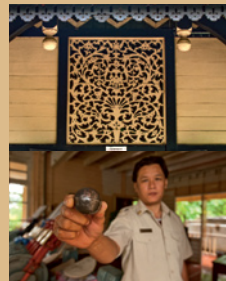


เส้นทางรถไฟสายตะวันออกถึงเหนือ	
สายอยุธยา-นครราชสีมา	52
ขยายเส้นทางรถไฟหลวงขึ้นปกเกล้านครราชสีมา	
สายนครราชสีมา-อุบลราชธานี	72
เส้นทางสายแอ่งวายุธรรม อีสานใต้	
สายชุมทางถนนจิระ-หนองคาย	88
เส้นทางรถไฟเชื่อมมิตรภาพไทย-ลาว	
สายชุมทางแก่งคอย-ชุมทางบัวใหญ่	108
จากโครงการนครหลวงพระบุรีถึง เขื่อนสายเหนือสายใต้	



คำนำ	2
สาร ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งประเทไทย	4
ประวัติรถไฟฟ้าไทย	
- จุดประกายรถไฟฟ้าขนส่ง	10
- พระราชทานกำเนิดรถไฟฟ้าสายแรกในสยาม	12
- ครอบรวมกิจการรถไฟฟ้าสายเหนือและสายใต้เข้าด้วยกัน	17
- จากกรมรถไฟหลวง สู่ การรถไฟฟ้าขนส่งประเทไทย	19
- พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ กับกระแสดีของพระราชดำเนิตรงานรถไฟฟ้า	20
- การรถไฟฟ้าในยุคปัจจุบัน	23
สถาบันยกรรมอาคารสถานิตรฟ	
- การแบ่งระดับชั้นสถานิตรฟ	24
- ลักษณะทางสถาบันยกรรม	27
- คุณค่าทางศิลปกรรม ประวัติศาสตร์และสถาบันยกรรมของอาคารสถานิตรฟ	29
- สิ่งควรรู้ในสถานิตรฟ	31
สายกรุงเทพ-กรุงเทพ	32
เมื่อแรกสถานิตรฟในสยาม	

เส้นทางรถไฟสายเหนือ	
สายชุมทางบ้านภาชี-ปากน้ำโพ	116
เปิดประตูสู่เมืองสี่แคว	
สายปากน้ำโพ-อุตรดิตถ์ และบ้านตารา-สวรรคโลก	132
เลาะสายแม่น้ำโขง ขึ้นภูทอกเหนือตอนล่าง	
สายศิลาอาสน์-เชียงใหม่	154
เจาะอุโมงค์ ข้ามเขา มุ่งหน้าสู่ล้านนา	





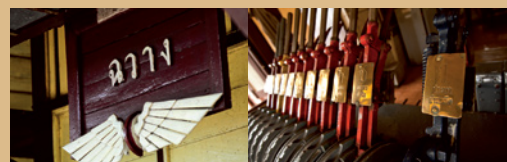
เส้นทางรถไฟสายตะวันออก-ตะวันตก

สายมักกะสัน-อรัญประเทศ	180
เชื่อมพระนคร สู่ถนนลพบุรีราชนั	
สายฉะเชิงเทรา-บางตาพูด	192
เส้นทางเลียบชายทะเลตะวันออก	
สายพหลโยธิน-แม่น้ำ ศรีราชา-แหลมฉบัง และคลองสีบแก้ว-แก่งคอย	200
เส้นทางรถไฟขบวนเคลื่อนเศรษฐกิจของชาติ	
สายวงเวียนใหญ่-มหาชัย และบ้านแหลม-แม่กลอง	206
เส้นทางอาหารทะเลจากเมืองสองสมุทร	
สายธนบุรี และชุมทางบางซื่อ-เพชรบุรี	216
กำเนิดรถไฟสายใต้	
สายชุมทางหนองปลาดุก-น้ำตก และสุพรรณบุรี	230
ทางรถไฟสายมรณะ และเส้นทางลัดสายเหนือ สายใต้	



เส้นทางรถไฟสายใต้

สายเพชรบุรี-ชุมพร	242
รถไฟสายใต้สองเส้นทาง สร้างเข้าหากันที่ชุมพร	
สายชุมพร-ชุมทางทุ่งสง	258
สร้างทางรถไฟให้คนสาย โดยความช่วยเหลือจากชาวจีนแห่งสยาม	
สายชุมทางทุ่งสง-ป่าดงเบขาร์	278
ข้ามเทือกเขาบรรทัด ลอดอุโมงค์ช่องเขา สู่ใต้ทะเล	
สายหาดใหญ่-สุโขทัยไกล	290
ผูกสัมพันธ์ 3 จังหวัดชายแดนใต้	
สายชุมทางเขาชุมทอง-นครศรีธรรมราช	300
เปิดประตูเมืองนครฯ	
สายชุมทางทุ่งสง-กันตัง	304
เชื่อมเมืองท่าการค้าของพระยาภิรมย์ฯ สู่ปลายทางฝั่งทะเลอันดามัน	



Directory

อำนวยการผลิต และคณะผู้จัดทำ

310

328

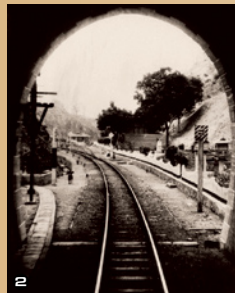


ប្រឡង
រាំភ្លើង



ประวัติ รถไฟไทย

จุดประกายรถไฟแห่งสยาม



นับจากการประดิษฐ์คิดค้นรถไฟขึ้นมาใช้เป็นยานพาหนะที่สำคัญของโลกที่สหราชอาณาจักรในปี พ.ศ. 2368 ซึ่งตรงกับสมัยต้นรัชกาลที่ 3 ของประเทศสยามในขณะนั้น และได้เปิดทางรถไฟสายแรกที่มีการนำหัวรถจักรไอน้ำมาใช้ คือรถไฟสายสตอกตัน-ดาร์ลิงตัน (Stockton and Darlington) และแพร่หลายไปทั่วเกาะอังกฤษ และทั่วทั้งทวีปยุโรปในเวลาต่อมา กระทั่งปี พ.ศ. 2398 สมเด็จพระราชินีวิกตอเรียแห่งสหราชอาณาจักร ได้โปรดให้ เซอร์ จอห์น เบาริง เจ้าเมืองฮ่องกง เป็นราชทูตเข้ามาเจริญทางพระราชไมตรี ในโอกาสนั้นคณะราชทูตได้นำเครื่องราชบรรณาการมาถวายแด่ พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 ซึ่งหนึ่งในเครื่องราชบรรณาการนั้นคือ “รถไฟเล็ก” ที่ได้จำลองโดยการย่อส่วนมาจากรถจักรไอน้ำ และรถพ่วง 4 โบกี้ ที่ใช้วิ่งอยู่ในประเทศอังกฤษสมัยนั้น รถไฟเล็กชุดดังกล่าวปัจจุบันจัดแสดงอยู่ในพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ พระนคร และรถไฟเล็กที่สมเด็จพระราชินีวิกตอเรียพระราชทานมานี้เอง คงจะเป็นเครื่องดลพระราชหฤทัยของสองพระองค์ คือพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ให้ทรงสนพระทัยในเรื่องรถไฟ และทำให้ทรงคิดสถาปนากิจการรถไฟขึ้นในราชอาณาจักรไทย ในเวลาต่อมา

- ❶ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พระผู้พระราชทานกำเนิดรถไฟหลวงแห่งสยามประเทศ
- ❷ ขบวนรถไฟออกจากอุโมงค์ขุนตาน
- ❸ ด้านหน้าสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง)





พระราชทานกำเนิดรถไฟสายแรกในสยาม

ในสมัยรัชกาลที่ 5 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้เสด็จประพาสเมืองสิงคโปร์ และเมืองปัตตาเวียหรือชวา เมื่อ พ.ศ. 2413 และในปี พ.ศ. 2418 พระองค์ได้เสด็จประพาสอินเดีย ซึ่งในการเสด็จทั้งสองครานั้น พระองค์ได้ทอดพระเนตรการสร้างรถไฟที่เมืองปัตตาเวีย และได้ประทับรถไฟในประเทศอินเดีย จนเป็นที่ประทับใจพระราชหฤทัย และประกอบกับเหตุการณ์ทางด้านการเมือง สืบเนื่องมาจากนโยบายขยายอาณานิคมของอังกฤษและฝรั่งเศส แม้มาครอบคลุมบริเวณแหลมอินโดจีน พระองค์ทรงตระหนักถึง

ความสำคัญของการคมนาคมโดยเส้นทางรถไฟ เพราะการใช้แต่ทางเกวียนและแม่น้ำลำคลองเป็นหลักนั้น ไม่เพียงพอแก่การบำรุงรักษาพระราชอาณาเขต ราษฎรที่อยู่ห่างไกลจากเมืองหลวง ก็จะมีจิตใจโน้มเอียง ไปทางประเทศใกล้เคียง สมควรที่จะสร้างทางรถไฟขึ้นในประเทศเพื่อติดต่อกับมณฑลชายแดนอื่น ทั้งนี้ เพื่อสะดวกแก่การปกครอง ตรวจตราป้องกันการค้าฝิ่น และการเปิดพื้นที่ให้ประชาชนพลเมืองเข้าบุก ร้างดงพง ทำให้พื้นที่ว่างเปล่าเกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจของประเทศ และจะเป็นเส้นทางขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าไปมาถึงกันได้ดียิ่งขึ้น ซึ่งทำให้ พระองค์ทรงตระหนักถึงความสำคัญของการคมนาคมทางรถไฟตั้งแต่นั้นมา

ทว่ากิจการรถไฟของไทยดั้งเดิมได้ถือ กำเนิดขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2429 โดยรัฐบาลสยาม ได้ให้สัมปทานแก่บริษัทชาวเดนมาร์ก สร้าง ทางรถไฟสายแรกจากกรุงเทพมหานครถึง สมุทรปราการ เป็นระยะทาง 21 กิโลเมตร รู้จักกันในนาม ทางรถไฟสายปากน้ำ ซึ่ง ปัจจุบันได้ทำการรื้อถอนจนหมดสิ้นแล้ว

ต่อมาใน พ.ศ. 2430 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงได้มีพระราช โองการสำรวจพื้นที่เพื่อทำการสร้างทาง รถไฟหลวงขึ้น ดังมีข้อความตอนหนึ่งใน ประकाศว่า

“สมเด็จพระปรมินทรมหาจุฬาลงกรณ์ พระจุลจอมเกล้า เจ้ากรุงสยาม ได้ทรงโปรดเกล้าฯ พระราชทานพระบรมราชานุญาต ให้ เลฟ เดแนเน ยเนอราล เซอร์ แอดุลลา กรอยลคินชเนีย กับนายห้างวิลเลียม เฮนรี ปันชาด วิลเลียมเบล แมกคัตตาคัดมรานซิส วิลเลียมเลาเทอ แลวิลเลียม ชาร์ลส์ ปันชาด



- ❶ พระเจ้าลูกยาเธอพระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง ชาวไทยพระองค์แรก พระบิดาแห่งการรถไฟสมัยใหม่
- ❷ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จพระราชดำเนิน ทรงทอดพระเนตรพระฤกษ์ เปิดเดินรถไฟหลวงสายแรก วันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439
- ❸ พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ครั้งดำรงพระอิสริยยศ สยามมกุฎราชกุมาร เสด็จพระราชดำเนิน แทนพระองค์ ทรงทอดพระเนตรเปิดเดินรถไฟสายปากคลองสาร-บนาชัย เมื่อวันที่ 4 มกราคม พ.ศ. 2447

- ❶ กุญแจ (ไประยชัย) รถขนส่งไปกับขบวนรถไฟ
 ณ สถานีกรุงเทพ ❷ ขบวนรถด่วนสายเหนือ เข้า
 เทียบชานชาลาสถานีขุนตานหลังไฟไหม้ในปี พ.ศ. 2503
 ❸ พระพุทธเจ้าหลวง เสด็จพระราชดำเนินสู่จังหวัด
 ราชบุรีโดยทางรถไฟ

เหล่านี้ เตรียมทำการสำรวจทางรถไฟใหญ่ที่จะไปจากกรุงเทพฯ ถึงเมืองนครเชียงใหม่ ผ่านไปตามทาง
 บางปะอิน กรุงเทพฯ และตามฝั่งซ้ายลำน้ำป่าสัก ไปยังพระพุทธบาทเมืองลพบุรี เมืองนครสวรรค์ เมืองอุตรดิตถ์
 เมืองแพร่ เมืองนครลำปาง แลเมืองลำพูน แลมีทางแยกตามนี้คือ ตั้งแต่เมืองสระบุรีไปถึงเมืองนครราชสีมา
 ตั้งแต่เมืองอุตรดิตถ์ ไปยังตำบลท่าเตื่อ และตั้งแต่เมืองนครเชียงใหม่ ไปยังเมืองเชียงรายและเชียงแสน”



เมื่อได้สำรวจเส้นทางต่างๆ แล้ว รัฐบาลพิจารณาเห็นว่าจุดแรกที่สมควรจะสร้างทางรถไฟเชื่อมกับเมืองหลวงของไทยก่อนอื่นคือ นครราชสีมา ดังนั้นในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2433 จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ก่อตั้งกรมรถไฟขึ้น สังกัดอยู่ในกระทรวงโยธาธิการ มีพระเจ้านั่งยาเธอ เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ ทรงเป็นเสนาบดี และนาย เค. เบ็ทเก (K. Bethge) ชาวเยอรมัน เป็นเจ้ากรมรถไฟ พร้อมกันนั้นได้เปิดประมูลสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ-นครราชสีมา เป็นสายแรก ณ ที่ทำการรถไฟกรุงเทพ ปรากฏว่า มิสเตอร์ จี. มูเรแคมป์เบล แห่งอังกฤษ เป็นผู้ประมูลได้ในราคาต่ำสุด โดยเสนอราคาเป็นเงิน 9,956,164 บาท จากนั้นได้มีพระบรมราชโองการ ประกาศสร้างทางรถไฟสยาม จากกรุงเทพฯ ถึงนครราชสีมา เมื่อวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2433 ดังมีข้อความตอนหนึ่งว่า

“พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่ มีพระราชหฤทัยรำพึงถึงเหตุการณ์ ซึ่งจะทรงหนุนบำรุงกรุงสยามให้รุ่งเรืองเจริญไพบูลย์ยิ่งขึ้นไป ทรงพระราชดำริเห็นว่า การสร้างหนทางรถไฟเดินไปมาระหว่างหัวเมืองไกล เป็นเหตุให้เกิดความเจริญแก่บ้านเมืองได้เป็นอย่างดีอีกอันหนึ่ง เพราะทางรถไฟอาจจะชักย่นหนทางหัวเมือง ซึ่งตั้งอยู่ไกลไปมาถึงกันยาก ให้กลับเป็นหัวเมืองใกล้ ไปมาถึงกันได้สะดวกเร็วพลัน การย้ายขนสินค้าไปมา ซึ่งเป็นการค้าขาย ก็สามารถจะย้ายขนไปมาถึงกันได้โดยง่าย... เป็นการเปิดโอกาสให้อาณาประชาราษฎร มีทางตั้งการทำการหาหากินกว้างขวางออกไป แลทำทรัพย์สมบัติกรุงสยามให้มากมิ่งขึ้น ด้วยทั้งเป็นคุณประโยชน์ในการบังคับบัญชา ตรวจตราราชการ บำรุงรักษาพระราชอาณาเขต ให้ราษฎรอยู่เย็นเป็นสุขชาติได้โดยสะดวก อาไศรยเหตุทั้งปวงนี้ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว จึงทรงพระราชดำริห์ พร้อมด้วยความคิดท่านเสนาบดีเห็นสมควรจะสร้างทางรถไฟ ตั้งแต่กรุงเทพฯ ถึงเมืองนครราชสีมาเป็นสายแรก...”

ในการก่อสร้างนั้น ปรากฏว่าได้กำหนดงบประมาณไว้ไม่เกิน 200,000 ชั่ง และกำหนดเวลาสร้างตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ. 2434 ให้แล้วเสร็จใน พ.ศ. 2439

ในที่สุด การสร้างทางรถไฟหลวงสายแรกก็ได้เริ่มต้นขึ้น โดยกระทรวงโยธาธิการ เจ้าสังกัดกรมรถไฟได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้ว่าจ้าง มิสเตอร์ จี. มูเรแคมป์เบล ซึ่งเป็นพ่อค้าใหญ่ในประเทศอังกฤษ เป็นผู้ทำทางรถไฟสายแรก โดยกำหนดวันที่ 9 มีนาคม พ.ศ. 2434 เป็นวันที่จะเริ่มพูนดินถมทางรถไฟ โดยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร ก็ได้เสด็จพระราชดำเนินมาประกอบพระราชพิธีทำพระฤกษ์ เริ่มการสร้างทางรถไฟหลวง ณ ปราสาทที่ฝั่งคลองผดุงกรุงเกษม ตรงข้ามวัดเทพศิรินทราวาส อันเป็นที่ทำการของการรถไฟแห่งประเทศไทยในปัจจุบันนี้

หลังจากที่ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงประกอบพิธีสร้างทางรถไฟหลวงสายแรกแล้ว การก่อสร้างทางรถไฟหลวงสายแรก ก็ได้ดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง ต่อมาอีก 5 ปีเศษ การสร้างทาง





รถไฟหลวงสายแรกก็ได้สำเร็จลงตอนหนึ่ง คือตั้งแต่กรุงเทพถึงกรุงเก่า เป็นระยะทาง 79 กิโลเมตร สิ้นเงินค่าก่อสร้างประมาณ 480,000 บาท

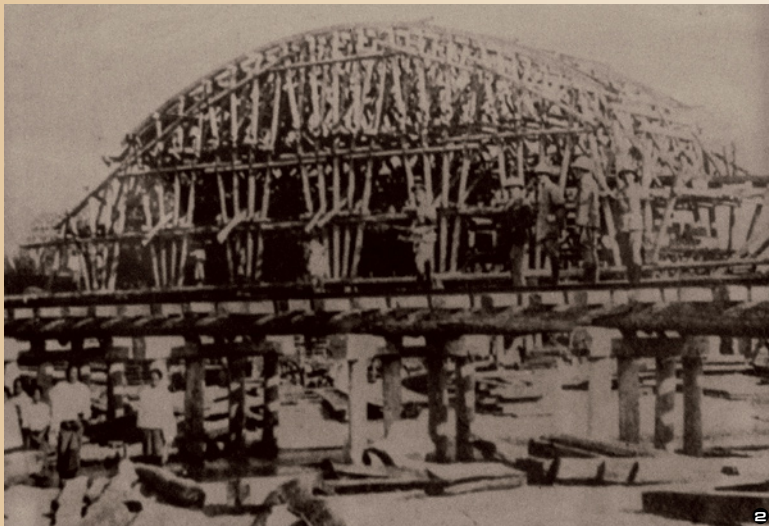
ดังนั้นจึงจัดให้มีพระราชพิธีเปิดทางรถไฟสายนครราชสีมา ระหว่างกรุงเทพกับกรุงเก่าขึ้น ในวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 โดยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้เสด็จพระราชดำเนินมาในพระราชพิธีฯ ทรงตรึงหมุดที่รางทองรางเงิน ข้างเหนือให้ติดกับหมอนไม้มรดิศาตเงิน มีอักษรจารึกเป็นพระฤกษ์ แล้วทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระบรมวงศานุวงศ์ ข้าราชการ และทูตานุทูต ทั้งชายหญิง ช่วยกันตรึงต่อไปจนเสร็จทั้ง 2 ราง ซึ่งนับว่าทางรถไฟในระหว่างกรุงเทพกับกรุงเก่าติดต่อกันแล้วตั้งแต่บัดนั้นเป็นต้นมา

ในคราวนั้นยังทรงประทับขบวนรถไฟพระที่นั่ง ซึ่งนับเป็นรถไฟโดยสารขบวนแรกที่เคลื่อนออกจากกรุงเทพฯ วิ่งผ่านสถานีรายทางซึ่งตกแต่งประดับประดาด้วยธงและโคมไฟตามลำดับ จนถึงพลับพลาหลวง สถานีพระราชวังบางปะอิน ที่นี้ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงเสด็จพระราชดำเนินมาเสวยพระกระยาหารกลางวัน พร้อมด้วยพระบรมวงศานุวงศ์ ข้าราชการชั้นผู้ใหญ่ผู้น้อย และทูตานุทูต หลังจากนั้นพระองค์ได้เสด็จพระราชดำเนิน ขึ้นประทับรถไฟพระที่นั่งไปยังจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เพื่อไปทรงกระทำพิธีเปิด ศาลาว่าการรัฐบาล แล้วจึงประทับรถไฟพระที่นั่งกลับกรุงเทพฯ ในวันเดียวกัน

ถัดมาอีก 2 วัน คือวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ. 2439 กรมรถไฟก็ได้เปิดการเดินรถไฟโดยสารระหว่างกรุงเทพกับกรุงเก่าขึ้น โดยจัดรถไฟวิ่งไปกลับวันละ 4 ขบวน คือ ขบวนรถไฟวิ่งไปกลับ เทียวเช้า 2 ขบวน และเทียวเย็น 2 ขบวน

อีกหนึ่งปีต่อมาในปี พ.ศ. 2440 เมื่อทางรถไฟสร้างเสร็จถึงแก่งคอย กรมรถไฟก็ได้จัดการเดินรถไฟจากอยุธยาต่อไปถึงแก่งคอย และหลังจากนั้นอีก 4 ปี ทางรถไฟสายนครราชสีมา ซึ่งเป็นทางรถไฟหลวงสายแรกของเมืองไทย ก็สร้างเสร็จลงสมบูรณ์ทั้งสาย โดยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงเสด็จพระราชดำเนินเปิดทางรถไฟสายนี้ เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2443 ทางรถไฟสายนครราชสีมา มีระยะทางทั้งหมด 265 กิโลเมตร เป็นทางขนาด 1.435 เมตร สิ้นเงินค่าก่อสร้างทั้งสิ้น 17,585,000 บาท คิดเฉลี่ยค่าก่อสร้าง กิโลเมตรละ 66,360 บาท

ในปี พ.ศ. 2446 รัฐบาลไทยได้กู้เงินจากประเทศอังกฤษ เพื่อก่อสร้างทางรถไฟทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อเชื่อมกับทางรถไฟของสหพันธรัฐมลายู ดังนั้นจึงเป็นเส้นทางรถไฟที่สร้างด้วยความกว้างขนาด 1.00 เมตร และเป็นต้นกำเนิดของ กรมรถไฟสายใต้ ที่วิ่งบรรจงที่มีขนาดความกว้างไม่เท่ากับรถไฟสายแรก



ควมบรมกัการรทไฟสายเหนือและสายใต้เข้าด้วยกัน

หลังจากที่พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 เสด็จเสด็จถว้ยราชสมบัติแทนพระบรมราชชนก ก็ได้ทรงพิจารณาเห็นว่ากิจการของกรมรถไฟสายเหนือและกรมรถไฟสายใต้ ซึ่งแยกกันอยู่ไม่สะดวกแก่การบังคับบัญชาและบริหารงาน ตลอดจนไม่เป็นการประหยัดค่าใช้จ่าย ดังนั้นเมื่อวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2460 จึงได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้รวมกิจการรถไฟทั้ง 2 กรม เข้าเป็นกรมเดียวกัน เรียกว่า “กรมรถไฟหลวง” กับได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระเจ้าอนงยาเธอพระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ขึ้นดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงพระองค์เจ้า

๑ ขบวนรถด่วนเชียงใหม่ทำขบวนจากสถานีแม่ตานน้อยเข้าสู่อุโมงค์ขุนตาน ๒ ขณะก่อสร้างสะพานขาบฏ สะพานรถไฟแห่งเดียวที่สร้างด้วยปูนซีเมนต์ ๓ พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงคุมงานก่อสร้างอุโมงค์ขุนตาน

❶ ขบวนรถรวมสินค้า ข้ามสะพานห้าหอ
ในเขตดอนยูนตาน ❷ สะพานแควใหญ่ หลังได้รับ
การบูรณะก่อนเปิดใช้ในเส้นทางสายชุมทาง
หนองปลาตึก-น้ำตก ❸ หัวรถจักรไอน้ำยุคแรก
สำหรับทางขนาด 1.435 เมตร ❹ โรงซ่อมรถไฟ
มักกะสัน สร้างเมื่อปี พ.ศ. 2484



เมื่อ พ.ศ. 2463 เริ่มมีแนวคิดที่จะเชื่อมทางรถไฟทั้ง 2 สายเข้าด้วยกัน ดังนั้นกรมรถไฟหลวงจึงเริ่มทำการเปลี่ยนขนาดความกว้างของรางทั่วประเทศ ให้เป็นทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร แบบค้อยเป็นค้อยไป พ.ศ. 2469 มีการก่อสร้างสะพานพระรามที่ 6 เพื่อเชื่อมทางรถไฟสายเหนือและสายใต้เข้าด้วยกันสำเร็จ โดยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงเสด็จพระราชดำเนินด้วยขบวนรถไฟพระที่นั่ง ทรงประกอบพระราชพิธีเปิดสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งนี้ และจากนั้นเป็นต้นมา ทางรถไฟทั่วประเทศไทยจึงใช้ความกว้าง 1.00 เมตร มาจนถึงปัจจุบัน

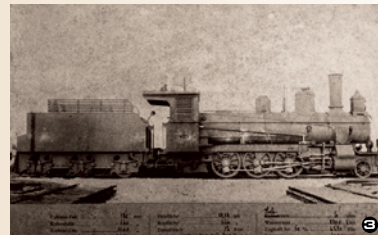
ในสมัยที่พระเจ้าบรมวงศ์เธอฯ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงเป็นผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงอยู่นั้น ทรงเล็งเห็นการไกล และทรงตระหนักดีว่าการใช้รถจักรไอน้ำลากจูงขบวนรถ นอกจากจะไม่สะดวกและไม่ประหยัดแล้ว ลูกไฟที่กระจัดกระจายออกมา ยังเป็นอันตราย ทั้งต่อเจ้าพนักงานของกรมรถไฟ และชาวบ้านที่อาศัยอยู่สองข้างทาง พระองค์จึงทรงสั่งรถจักรดีเซล จำนวน 2 คัน จากสวีเดนแลนด์เข้ามาใช้เป็นครั้งแรก

รถจักรดีเซลไฟฟ้าคันแรก เลขที่ 21 ได้ออกวิ่งรับใช้ประชาชนเมื่อ พ.ศ. 2471 ปัจจุบันรถจักรประวัติศาสตร์คันนี้ยังคงอยู่ และทางกรมรถไฟได้นำมาติดตั้งที่พิพิธภัณฑ์รถไฟ เพื่อให้อนุชนรุ่นหลังได้ศึกษาหาความรู้ต่อไป และเนื่องจากพระองค์ทรงเป็นผู้ให้กำเนิดรถจักรดีเซลขึ้นในเมืองไทย รถจักรดีเซลทุกคันที่ใช้การอยู่ในการรถไฟฯ ขณะนี้จึงได้ประดับเครื่องหมาย “บุรฉัตร” อันเป็นพระนามของพระองค์ ติดที่ด้านข้างของรถจักรดีเซลทุกคันที่ส่งเข้ามา เพื่อเป็นการรำลึกและเทิดพระเกียรติแห่งพระองค์ท่านสืบไป

จากกรมรถไฟหลวง สู่ การรถไฟแห่งประเทศไทย

สำหรับกิจการรถไฟในสมัยพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช รัชกาลที่ 9 ช่วงระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 กิจการรถไฟประสบภัยสงครามอย่างหนัก ทรัพย์สินทั้งทางอาคาร และรถจักรล้อเลื่อน ได้รับความเสียหายมาก จำต้องเริ่มบูรณะฟื้นฟูให้กลับสู่สภาพเดิมโดยเร็ว ถ้าจะอาศัยเงินทุนจากงบประมาณของรัฐแหล่งเดียวจะไม่ทันการ รัฐบาลจึงต้องขอู้เงินจากธนาคารโลกมาสมทบ ในระหว่างเจรจาเงินนั้น ธนาคารโลกได้เสนอให้รัฐปรับปรุงองค์กรของกรมรถไฟหลวงให้มีอิสระกว่าที่เป็นอยู่ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการบริหารกิจการรถไฟในเชิงธุรกิจ

จอมพล ป. พิบูลสงคราม ซึ่งดำรงตำแหน่งเป็นนายกรัฐมนตรีในขณะนั้น มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งประกาศใช้ในราชกิจจานุเบกษา เลขที่ 40 หมวด ก ฉบับพิเศษ ลงใน





วันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2494 และให้ประกาศใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม ปีเดียวกัน ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงถูกจัดตั้งขึ้นอย่างเป็นทางการ โดยเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปโภค สังกัดกระทรวงคมนาคม และให้มีการโอนกิจการ ทรัพย์สิน หนี้สิน สิทธิ หน้าที่ต่างๆ รวมไปถึงพนักงาน ลูกจ้าง และสายงานทั้งหมดของกรมรถไฟหลวง ไปอยู่ในการดำเนินงานของ การรถไฟแห่งประเทศไทย ตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา

พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว กับการเสด็จพระราชดำเนินโดยทางรถไฟ

พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช ได้ทรงผูกพันกับรถไฟมาตั้งแต่ครั้งทรงพระเยาว์ โดยในปี พ.ศ. 2431 การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ทูลเกล้าฯ ถวายขบวนรถไฟจำลองซึ่งเดินด้วยไอน้ำเหมือนของจริงแด่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวอานันทมหิดล และพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช

เมื่อครั้งทรงประทับอยู่ ณ ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ พระองค์ได้ทรงเสด็จพระราชดำเนินเพื่อร่วมทดสอบห้วงจักรซูลเซอร์ หมายเลข 651 ที่การรถไฟฯ ได้สั่งซื้อ จากสถานิคุร์ (Chur) ถึงสถานิซังต์มอริตซ์ (St. Moritz) ด้วยพระองค์เอง และเมื่อเสด็จนิวัติพระนคร พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ได้ทรงเสด็จพระราชดำเนินโดยขบวนรถไฟพระที่นั่งหลายคราด้วยกัน ซึ่งพอจะสรุปพระราชกรณียกิจ ที่เสด็จพระราชดำเนินโดยขบวนรถไฟพระที่นั่งได้ดังนี้

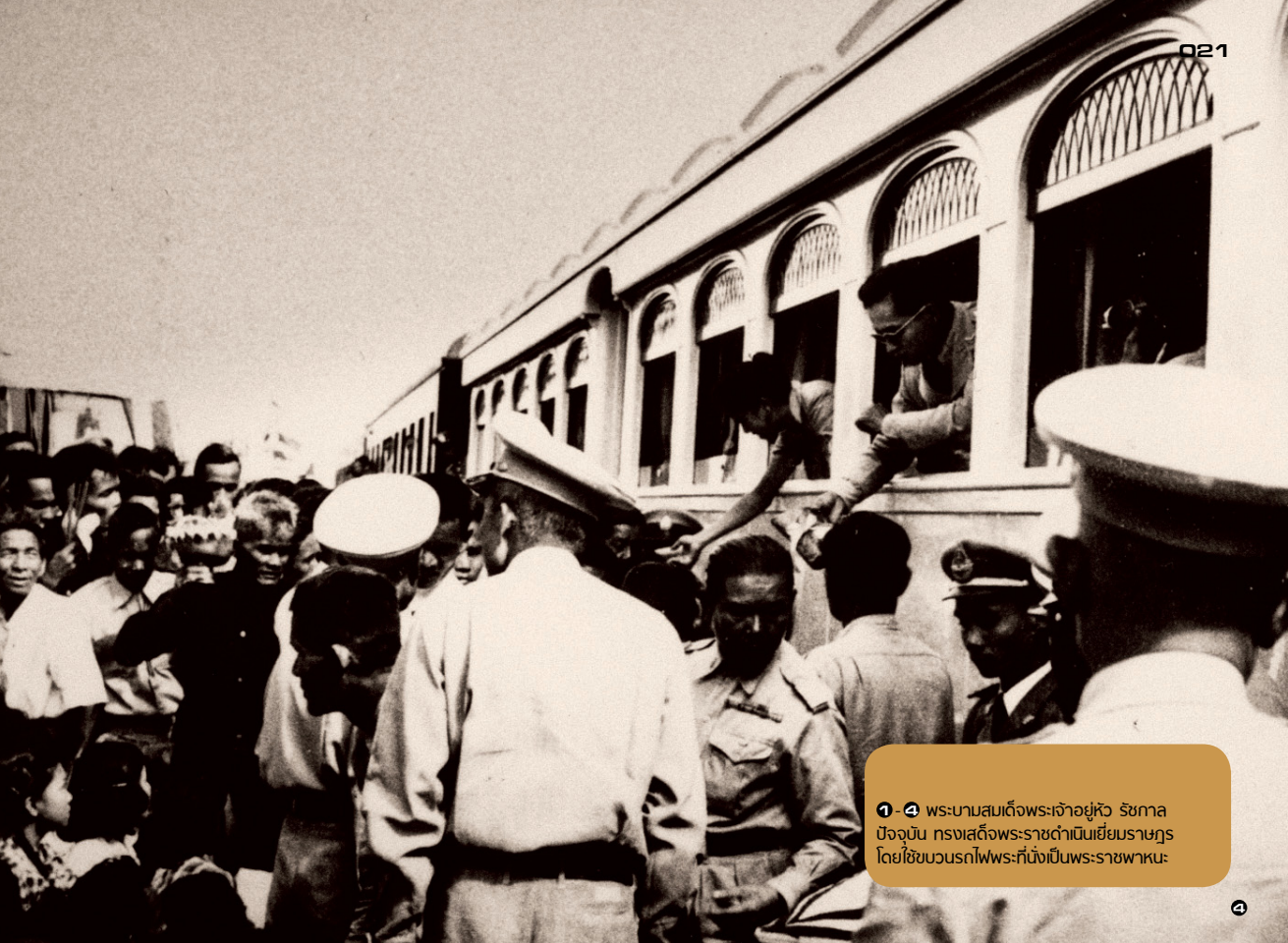
วันที่ 29 เมษายน พ.ศ. 2493 หลังจากทรงอภิเษกสมรส 1 วัน พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว พร้อมด้วยสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ ทรงเสด็จแปรพระราชฐาน ณ พระราชวังไกลกังวล อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

วันที่ 2-20 พฤษภาคม พ.ศ. 2498 ทรงเสด็จพระราชดำเนินเยี่ยมเยียนพสกนิกรทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

วันที่ 7 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2500 เสด็จพระราชดำเนิน ทรงประกอบพิธีเปิดเขื่อนเจ้าพระยา จังหวัดชัยนาท

วันที่ 8 มิถุนายน พ.ศ. 2500 ทรงเสด็จกลับจากแปรพระราชฐาน จากพระราชวังไกลกังวล อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ด้วยขบวนรถไฟพระที่นั่ง

วันที่ 6-28 มีนาคม พ.ศ. 2502 ทรงเสด็จพระราชดำเนินเยี่ยมเยียนพสกนิกรจังหวัดต่างๆ ภาคใต้



๑-๔ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รัชกาล
ปัจจุบัน ทรงเสด็จพระราชดำเนินเยี่ยมราษฎร
โดยใช้ขบวนรถไฟพระที่นั่งเป็นพระราชพาหนะ



- ❶ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงเปิดพระบัญชา
เมื่อรถไฟพระที่นั่งเทียบชานชาลา ❷ ราษฎรเฝ้ารอ
รับเสด็จ เมื่อขบวนรถไฟพระที่นั่งเทียบชานชาลา
❸ รถจักรไอน้ำ รอรับการบำรุงรักษา ณ โรงงาน
มักกะสัน ❹ ย่านสถานีกรุงเทพในอดีต เมื่อมอง
จากสะพานกษัตริย์ศึก

วันที่ 16 มกราคม พ.ศ. 2505 ทรงนำเสด็จพระราชดำเนินสมเด็จพระเจ้าเฟรเดริกที่ 9 พร้อมด้วยสมเด็จพระราชินีอินกริด แห่งเดนมาร์ก ทรงเปิดฟาร์มโคนมไทย-เดนมาร์ก ณ อำเภอท่าวุ้ง จังหวัดสระบุรี

วันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2506 ทรงเสด็จแปรพระราชฐาน ณ พระราชวังไกลกังวล อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และทรงเสด็จกลับโดยขบวนรถไฟพระที่นั่งในวันที่ 2 พฤษภาคม พ.ศ. 2506

วันที่ 26 ตุลาคม พ.ศ. 2506 ทรงเสด็จถวายผ้าพระกฐิน และเยี่ยมเยียนพสกนิกรในจังหวัดกาญจนบุรี นับเป็นครั้งแรกที่การรถไฟฯ ได้จัดขบวนรถดีเซลรางพระที่นั่งถวาย แทนโบกี้รถไฟพระที่นั่ง

วันที่ 16 พฤศจิกายน พ.ศ. 2507 ทรงเสด็จถวายผ้าพระกฐิน ณ วัดแก้วพิจิตร จังหวัดปราจีนบุรี

วันที่ 19 มีนาคม พ.ศ. 2508 ทรงเสด็จแปรพระราชฐาน ณ พระราชวังไกลกังวล อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และเสด็จกลับในวันที่ 6 มิถุนายน พ.ศ. 2508

วันที่ 3 มิถุนายน พ.ศ. 2509 ทรงเสด็จบำเพ็ญพระราชกุศล ณ วัดโสธรวราราม จังหวัดฉะเชิงเทรา

วันที่ 31 มกราคม-3 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2510 ทรงเสด็จพระราชดำเนินเยี่ยมเยียนผู้ประสบอุทกภัยทางภาคใต้

วันที่ 23 พฤษภาคม พ.ศ. 2510 ทรงเสด็จบำเพ็ญพระราชกุศล เนื่องในวันวิสาขบูชา ณ วัดพระบรมธาตุไชยา จังหวัดสุราษฎร์ธานี

วันที่ 19 กันยายน พ.ศ. 2513 ทรงเสด็จพระราชดำเนินเยี่ยมเยียนราษฎรที่อำเภอพรหมพิราม จังหวัดพิษณุโลก

วันที่ 30 สิงหาคม-3 กันยายน พ.ศ. 2515 ทรงเสด็จแปรพระราชฐาน ณ จังหวัดยะลา

วันที่ 22-23 พฤษภาคม พ.ศ. 2517 ทรงเสด็จเททองหล่อพระประธานวัดโคกเมรุ จังหวัดนครศรีธรรมราช และทรงเสด็จกลับไปประทับแรม ณ พระราชวังไกลกังวล อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

วันที่ 4 สิงหาคม พ.ศ. 2517 ทรงเสด็จแปรพระราชฐานไปยังพระตำหนักทักษิณราชินีเวสต์ จังหวัดนราธิวาส ระหว่างนั้น ในวันที่ 25 สิงหาคม พ.ศ. 2517 ทรงเสด็จแปรพระราชฐานไปยังโรงงานปูนซีเมนต์ทุ่งสง และทรงเสด็จกลับพระตำหนักทักษิณราชินีเวสต์ในวันที่ 28 สิงหาคม พ.ศ. 2517 ก่อนจะทรงเสด็จกลับพระนครในวันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2517

หลังจากนั้นทรงวางแผนจากการเสด็จพระราชดำเนินโดยทางรถไฟ จนกระทั่งวันที่ 5 กรกฎาคม พ.ศ. 2531 ทรงเสด็จพระราชดำเนินประกอบพระราชพิธีขบวนเสด็จพระบรมกษัตริย์ในอดีต เนื่องในวโรกาสมหามงคลสมัยพระราชพิธีรัชมังคลาภิเษก ณ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

การรถไฟในยุคปัจจุบัน

ปัจจุบันการรถไฟฯ มีระยะทางที่เปิดการเดินทางแล้ว รวมทั้งสิ้น 4,346 กิโลเมตร โดยเป็นทางคู่ช่วง สถานีกรุงเทพ-สถานีรังสิต ระยะทาง 31 กิโลเมตร และเป็นทางสามช่วง สถานีรังสิต-สถานีชุมทางบ้านภาชี ระยะทาง 59 กิโลเมตร โดยมีเส้นทาง ดังนี้

ทางสายเหนือถึงสถานีเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ และสถานีสวรรคโลก จังหวัดสุโขทัย ระยะทาง 751 กิโลเมตร

ทางสายใต้ เริ่มต้นจากสถานีธนบุรีถึงสถานีสุโขทัย อำเภอสว่างโฮง จังหวัดนราธิวาส ระยะทาง 1,143 กิโลเมตร และสถานีปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา ระยะทาง 974 กิโลเมตร ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับทางรถไฟของประเทศมาเลเซียไปถึงยังประเทศสิงคโปร์ และสถานีกันตัง อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง ระยะทาง 850 กิโลเมตร และสถานีนครศรีธรรมราช จังหวัดนครศรีธรรมราช ระยะทาง 816 กิโลเมตร

ทางสายตะวันออกถึงสถานีอรัญประเทศ อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ระยะทาง 255 กิโลเมตร และจังหวัดระยอง ที่นคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด สถานีมาบตาพุด ระยะทาง 200 กิโลเมตร

ทางสายตะวันออกเฉียงเหนือถึงสถานีอุบลราชธานี อำเภอวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี ระยะทาง 575 กิโลเมตร และจังหวัดหนองคาย และต่อจากหนองคายไปยังสถานีท่าแขก (สปป.ลาว) ระยะทาง 627.5 กิโลเมตร

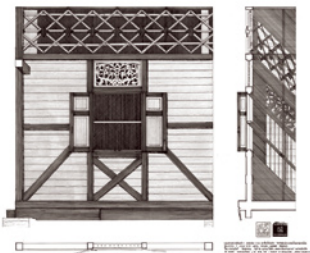
ทางสายตะวันตก จากสถานีธนบุรีถึงสถานีน้ำตก อำเภอไทรโยค จังหวัดกาญจนบุรี ระยะทาง 194 กิโลเมตร และถึงสถานีสุพรรณบุรี จังหวัดสุพรรณบุรี ระยะทาง 157 กิโลเมตร

ทางสายแม่กลอง ช่วงสถานีวงเวียนใหญ่-สถานีมหาชัย ระยะทาง 31 กิโลเมตร และช่วงสถานีบ้านแหลม-สถานีแม่กลอง ระยะทาง 34 กิโลเมตร

นอกจากนี้ยังมีการสร้างทางอีกหลายเส้นทาง อาทิ สถานีชุมทางคลองสิบเก้า-สถานีชุมทางบ้านภาชี-สถานีชุมทางแก่งคอย-สถานีศรีราชา-สถานีแหลมฉบัง-สถานีชุมทางเขาจิระชัย-สถานีมาบตาพุด



ตลอดระยะเวลา 114 ปี ของกิจการการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีการก่อสร้าง ปรับปรุง ต่อเติม ยกเลิกการใช้งาน และรื้อถอนอาคาร สถานีรถไฟ เส้นทางรถไฟ และสิ่งก่อสร้างอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น สะพาน โรงรถจักร ที่ทำการรับส่งสินค้า ถังน้ำรถจักร และบ้านพักพนักงานรถไฟ เป็นต้น ปัจจุบันเส้นทางรถไฟทั่วประเทศมีความยาวทั้งสิ้น 4,034 กิโลเมตร และมีสถานีรถไฟจำนวน 442 สถานี อาคารสถานีรถไฟหลายแห่งได้รับการดูแลรักษาในฐานะมรดกทางประวัติศาสตร์สถาปัตยกรรมของชาติ แต่ยังมีอาคารสถานีรถไฟอีกเป็นจำนวนมากที่อยู่ในสภาพทรุดโทรม และอาจมีการรื้อถอนลงโดยที่ยังไม่ได้มีการสำรวจและระบุคุณค่าความสำคัญ ดังนั้นการศึกษอาคารสถานีรถไฟเพื่อหาแนวทางอนุรักษ์และพัฒนาที่เหมาะสมจึงมีความจำเป็น และควรได้รับการกำหนดเป็นนโยบายที่การรถไฟแห่งประเทศไทยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำมาปฏิบัติตามได้



สถาปัตยกรรมอาคารสถานีรถไฟ

การแบ่งระดับชั้นสถานีรถไฟ

ปัจจุบัน การรถไฟแห่งประเทศไทยได้แบ่งระดับชั้นของสถานีรถไฟออกเป็น 4 ระดับชั้น คือ สถานีรถไฟชั้นพิเศษ (1 สถานี) สถานีรถไฟชั้น 1 (84 สถานี) สถานีรถไฟชั้น 2 (98 สถานี) และสถานีรถไฟชั้น 3 (259 สถานี) ไม่นับรวมสถานีหลวงจิตรลดา การแบ่งระดับชั้นสถานีรถไฟได้มีการปรับปรุงแก้ไขหลายครั้ง เพื่อให้เหมาะสมกับการเปลี่ยนแปลงของรายได้จากการโดยสาร จำนวนประชากรในชุมชนรอบๆ สถานีรถไฟ จำนวนผู้ใช้บริการของสถานีรถไฟ และความสำคัญในการเดินทาง ระดับชั้นของสถานีรถไฟแต่ละระดับมีรายละเอียดดังนี้ คือ

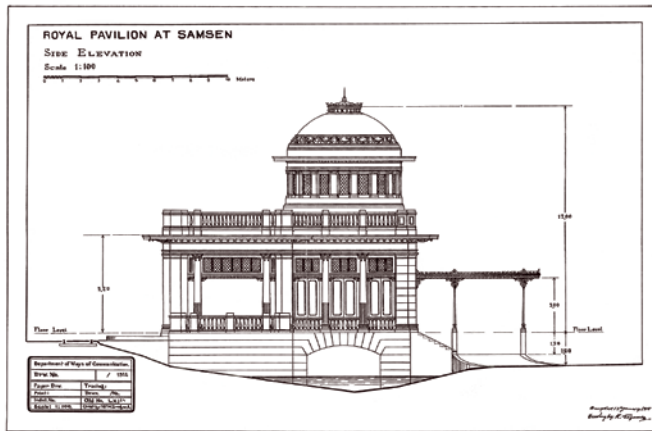


รูปด้านภายในโรงพักคอยอาคารสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร



รูปด้านหน้าของอาคารสถานีกันตัง อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง

แบบขยายหน้าต่าง อาคารสถานีแม่ทะ อำเภอกอแม่ทะ จังหวัดลำปาง
(ภาพถ่าย: นายธนภัทร์ สังขสุวรรณ บันทึกคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิต)



รูปด้านข้างอาคารสภานิหลวงจิตรลดา ตั้งอยู่ที่หิระวันออกของพระตำหนักจิตรลดารโหฐาน ถนนสวรรคโลก แขวงสวนจิตรลดา เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร

X. G. (1914) R. G. (1914)

สถานีรถไฟชั้นพิเศษ มี 1 แห่ง คือ สถานีกรุงเทพ เนื่องจากเป็นสถานีรถไฟที่มีความสำคัญในด้านการขนส่ง ผู้โดยสารและสินค้ามากที่สุด ภายในย่านสถานีกรุงเทพ ประกอบด้วยอาคารสถานีกรุงเทพ บริเวณถึงเก็บและจ่าย น้ำมันเชื้อเพลิง อาคารบำรุงรักษารถดีเซลราง อาคารที่ทำการเดินรถ อาคารตำรวจรถไฟ ดึงที่ทำการรถไฟ สโมสรรถไฟ และตึกพัสดุ อาคารสถานีกรุงเทพเป็น อาคารขนาดใหญ่ รูปแบบสถาปัตยกรรมแบบตะวันตก

ประกอบด้วยอาคาร 3 ส่วนที่ต่อเชื่อมกัน คือ โถงระเบียบ ด้านหน้าสถานีด้านทิศใต้ โถงพักคอยผู้โดยสารและ ขานชาลา และอาคารยาวด้านทิศตะวันออกซึ่งชั้นบน เคยใช้เป็นโรงแรมราชธานี

สถานีรถไฟชั้น 1 ตั้งอยู่ในเขตอำเภอเมืองและ อำเภอขนาดใหญ่เป็นส่วนใหญ่ สถานีรถไฟหลายแห่งเป็น สถานีรถไฟขนาดใหญ่ที่มีความสำคัญในด้านการขนส่ง ผู้โดยสารและสินค้า เช่น สถานีนครลำปาง พิชญ์โลก

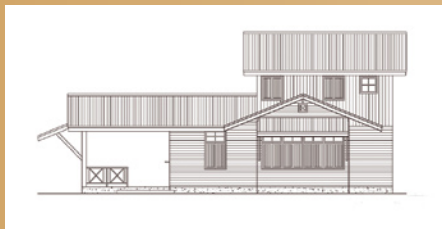
แก่งคอย ชุมพร อุบลราชธานี และนครราชสีมา เป็นต้น ภายในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟเหล่านี้ประกอบด้วยอาคาร สถานีรถไฟ หอสัญญาณ ที่ทำการตำรวจรถไฟ โรงเก็บ น้ำมัน โรงกำเนิดไฟฟ้า โรงเก็บสินค้า สถานพยาบาล อาคารโรงซ่อมรถจักร ถังเก็บน้ำสำหรับเติมน้ำมันรถจักรไอน้ำ ขานชาลาขนส่งสินค้า กลุ่มบ้านพักพนักงานรถไฟ และ สโมสรรถไฟ บางย่านสถานีรถไฟมีโรงเก็บสินค้า กลุ่ม ดึงแถวให้เข้าของการรถไฟแห่งประเทศไทยอีกด้วย เช่น ย่านสถานีศิรินทรมิ และอุทุมพรพิสัย เป็นต้น ลักษณะ ทางสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีรถไฟชั้น 1 มีความหลากหลายทั้งด้านขนาด รูปแบบ วัสดุ และการ ตกแต่ง อาคารสถานีรถไฟหลายแห่งเป็นอาคารดั้งเดิม ที่สามารถรักษาองค์ประกอบสถาปัตยกรรมสำคัญเอาไว้ได้ และมีอาคารสถานีรถไฟที่สร้างขึ้นแทนอาคารเดิม ที่ถูกทำลายจากสงครามมหาเอเชียบูรพา เช่น อาคาร สถานีนครสวรรค์ ชุมทางบ้านภาชี เด่นชัย หัวหิน และ อุทยา เป็นต้น

สถานีรถไฟชั้น 2 ตั้งอยู่ในเขตอำเภอขนาดใหญ่ เป็นส่วนใหญ่ เช่น สถานีบางปะอิน สูงเนิน น้ำพอง บ้านป็น สุพรรณบุรี ชองแคว วัดเจ็วราย พิชัย และเมือง พล เป็นต้น ภายในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟประกอบด้วย อาคารสถานีรถไฟ บ้านพักนายสถานีรถไฟและพนักงาน รถไฟ สำหรับย่านสถานีรถไฟที่มีความสำคัญในด้านการเดินรถ เช่น ย่านสถานีบ้านป็น และลำชี เป็นต้น นอกจากอาคารสถานีรถไฟ บ้านพักนายสถานีรถไฟ และพนักงานรถไฟแล้ว ยังมีอาคารที่ทำการต่างๆ หอ สัญญาณประจกผล และถังเก็บน้ำสำหรับเติมน้ำมัน



ไอน้ำ อาคารสถานีรถไฟของสถานีรถไฟชั้น 2 มีทั้งที่สร้างก่อนและหลังสงครามมหาเอเชียบูรพา ลักษณะทางสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีรถไฟส่วนใหญ่เป็นแบบมาตรฐานชั้นเดียว และแบบมาตรฐานสองชั้นสร้างด้วยไม้ และคอนกรีตเสริมเหล็ก ผังพื้นที่ของอาคารสถานีรถไฟเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าขนานไปกับชานชาลาและรางรถไฟ พื้นที่ภายในประกอบด้วยที่พักผู้โดยสาร ห้องขายตั๋ว มุขอาณัติสัญญาณ และห้องทำงานนายสถานี สำหรับอาคารสถานีรถไฟไม้แบบมาตรฐานชั้นเดียวขนาดกลางและใหญ่จะมีห้องเก็บของ ห้องทำงาน และห้องซังน้ำหนักเพิ่มขึ้นมา

สถานีรถไฟชั้น 3 ตั้งอยู่ในเขตอำเภอขนาดเล็ก และเขตชนบทเป็นส่วนใหญ่ เช่น สถานีพระแก้ว ฤๅดจิก คีรีรัฐนิคม สุรนารายณ์ คลองมะพลับ และบ้านทับช้าง



รูปด้านหน้าของอาคารสถานีคลองมะพลับ
อำเภอศรีนคร จังหวัดสุโขทัย

เป็นต้น ภายในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟโดยทั่วไปประกอบด้วยอาคารสถานีรถไฟ บ้านพักนายสถานีรถไฟและพนักงานรถไฟ สำหรับย่านสถานีรถไฟที่มีความสำคัญในการเดินทาง เช่น ย่านสถานีห้างฉัตร ชุมทางบ้านดารา และกันดั่ง เป็นต้น นอกจากอาคารสถานีรถไฟ บ้านพักนายสถานีรถไฟ และพนักงานรถไฟแล้ว ยังมีอาคารที่ทำการต่างๆ เช่น ที่ทำการนายตรวจทางที่ทำการนายตรวจรถไฟ หรือที่ทำการนายตรวจสายตั้งอยู่ในพื้นที่ด้วย อาคารสถานีรถไฟของสถานีรถไฟชั้น 3 มีทั้งที่สร้างก่อนและหลังสงครามมหาเอเชียบูรพา ลักษณะทางสถาปัตยกรรมมีความหลากหลาย ทั้งด้าน

รูปด้านหน้าของอาคารสถานีศาลายา
อำเภอพุทธมณฑล จังหวัดนครปฐม

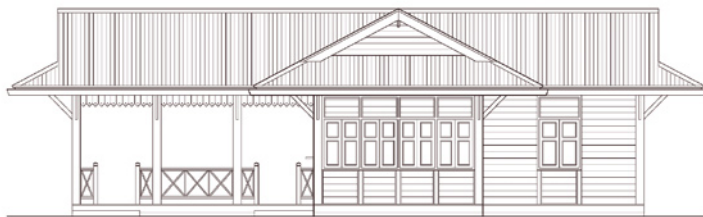


ขนาด รูปแบบ วัสดุ และการตกแต่ง อาคารสถานีนรตไฟ ส่วนใหญ่เป็นแบบมาตรฐานชั้นเดียว และแบบมาตรฐานสองชั้น อาคารสถานีนรตไฟหลายแห่งเป็นอาคารดั้งเดิมที่สามารถรักษารูปแบบสถาปัตยกรรมสำคัญเอาไว้ได้ และมีอาคารสถานีนรตไฟที่สร้างขึ้นแทนอาคารสถานีนรตไฟไม้ที่ถูกรื้อลง

การแบ่งระดับชั้นสถานีนรตไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทยทำให้จำนวนพนักงานรถไฟ และงบประมาณในการดูแลรักษาอาคารสถานีนรตไฟ และสิ่งปลูกสร้างอื่นๆ ภายในพื้นที่ย่านสถานีนรตไฟแต่ละแห่งแตกต่างกัน ปัจจุบัน อาคารสถานีนรตไฟหลายแห่งได้รับการดูแลรักษาเป็นอย่างดี แต่ยังมีอาคารสถานีนรตไฟอีกเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอาคารสถานีนรตไฟไม้แบบมาตรฐานชั้นเดียว และแบบมาตรฐานสองชั้น ตั้งอยู่ในเขตอำเภอขนาดเล็ก และเขตชนบทเป็นส่วนใหญ่ ที่มีสภาพทรุดโทรม และอาจถูกรื้อถอนลง นอกจากนี้ อาคารสถานีนรตไฟเก่า เช่น แม่พริก และสงขลา เป็นต้น ที่พบว่ายังไม่มีนโยบายในการอนุรักษ์และพัฒนาแต่อย่างใด

ลักษณะทางสถาปัตยกรรม

อาคารสถานีนรตไฟมีความหลากหลาย ทั้งในด้านขนาดของตัวอาคาร วัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง รวมทั้งรูปแบบทางสถาปัตยกรรมซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 กลุ่ม คือ อาคารสถานีนรตไฟที่มีลักษณะแบบผสมผสานรูปแบบจากยุโรป อาคารสถานีนรตไฟที่มีลักษณะแบบไทยประยุกต์ และอาคารสถานีนรตไฟที่มีลักษณะแบบสมัยใหม่ โดยแต่ละรูปแบบมีรายละเอียดดังต่อไปนี้ คือ

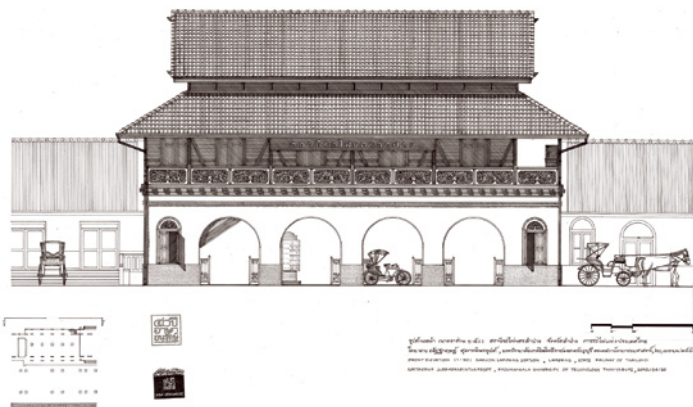


รูปถ่ายหน้าของอาคารสถานีห้วยขยง อำเภอวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี

อาคารสถานีนรตไฟที่มีลักษณะแบบผสม

ผสมรูปแบบจากยุโรป เป็นอาคารสถานีนรตไฟที่ได้รับการออกแบบโดยชาวต่างชาติในระยะเริ่มแรกของกิจการรถไฟไทย เช่น นายมาร์โก ตามานโย และนายเอริกาสี สถาปนิกชาวอิตาลี และนายเอิร์นส์ อัลท์มานน์ หนึ่งในวิศวกรชาวเยอรมันผู้ดูแลโครงการรถไฟ เป็นต้น หลังจากสงครามมหาเอเชียบูรพาในปี พ.ศ. 2488 ได้มีการก่อสร้างอาคารสถานีนรตไฟขึ้นใหม่แทนอาคารเดิมซึ่งถูกทำลาย อาคารสถานีนรตไฟใหม่ที่ได้รับการออกแบบโดยสถาปนิกไทย เช่น หม่อมเจ้าโสมถียร วรวรธนา นายถาวร บุญยเกตุ และนายไชยวัฒน์ อัดชู เป็นต้น อาคารสถานีนรตไฟที่มีลักษณะแบบผสมผสานรูปแบบจากยุโรปมีทั้งอาคารที่สร้างด้วยไม้และอาคารก่ออิฐฉาบปูน ลักษณะทางสถาปัตยกรรมที่สำคัญ คือ มีการใช้

โค้ง (Arch) ประดับประดาด้วยปูนปั้น ไม้ฉลุลวดลายอดจั่ว เจริงชายและค้ำยัน หลังคาแบบปั้นหย้า หลังคาจั่ว หรือแบบผสมระหว่างจั่วและปั้นหย้า โดยมีความลาดประมาณ 30 องศา วัสดุผนังหลังคาเดิมเป็นกระเบื้องว่าว ประดับและหน้าต่างเป็นบานไม้ อาคารสถานีนรตไฟที่มีลักษณะแบบผสมผสานรูปแบบจากยุโรปถูกสร้างขึ้นมากที่สุดในประเทศ กระจายตัวอยู่บนเส้นทางรถไฟทุกสาย รูปแบบและขนาดแตกต่างกันตามประโยชน์ใช้สอยและแนวคิดของผู้ออกแบบ เช่น อาคารสถานีบ้านปิน กันตัง ราชบุรี เพชรบุรี พิจิตร กรุงเทพ อยู่ยง ห้วยหิน ลำปาง พิษณุโลก และชุมพร เป็นต้น รวมทั้งอาคารสถานีนรตไฟที่ไม้แบบแบบมาตรฐานชั้นเดียว และแบบมาตรฐานสองชั้น เช่น อาคารสถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ ชุมทางเขาชุมทอง ลำพูน กาญจนบุรี ผาคัน



รูปถ่ายช่างอาคารสถานีนครลำปาง อำเภอเมือง จังหวัดลำปาง (ภาพ: นายบัญญัติกุกกฤษณ์ ศุภกรพันธุ์อุปถัมภ์ อาจารย์ประจำคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคล รัตนบุรี)

ช่องแค พระแก้ว ปางปวย แม่ทะ สูงเนิน ศิริรัฐนิคม บ้านหินโคน กุดจิก ความหินมัย และบ้านตาคลี เป็นต้น **อาคารสถานีรถไฟที่มีลักษณะแบบไทยประยุกต์** เป็นอาคารสถานีรถไฟขนาดใหญ่ที่สร้างขึ้นแทนอาคารสถานีรถไฟเดิมที่มีขนาดเล็ก มีสภาพทรุดโทรม หรือถูกทำลายในช่วงสงครามมหาเอเชียบูรพา อาคารสถานีรถไฟรูปแบบนี้ได้รับการออกแบบโดยสถาปนิกชาวไทย เช่น หม่อมเจ้าโสมยากร วรวรรณ นายประยูร ศรีสำราล และนายถาวร บุญยเกตุ เป็นต้น

ลักษณะทางสถาปัตยกรรมที่สำคัญ คือ โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก หลังคาทรงจั่วแบบไทย และไม่เน้นการตกแต่งมากนัก อาคารสถานีรถไฟในกลุ่มนี้ ได้แก่ อาคารสถานีเชียงใหม่ นครปฐม ลพบุรี โพธาราม ศิลาอาสน์ ชุมทางแก่งคอย ตรัง อุบลราชธานี อรัญประเทศ และเชียงราก เป็นต้น

อาคารสถานีรถไฟที่ได้รับอิทธิพลมีลักษณะแบบสมัยใหม่ เป็นอาคารสถานีรถไฟที่สร้างขึ้นแทนอาคารสถานีรถไฟเดิมที่มีขนาดเล็ก มีสภาพทรุดโทรม

หรือถูกทำลายในช่วงสงครามมหาเอเชียบูรพา หรืออยู่ในโครงการรถไฟยกระดับโฮปเวลล์ (Hopewell) โครงการรถไฟรางคู่จากสถานีหัวหมากถึงสถานีชุมทางฉะเชิงเทรา และโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) อาคารสถานีรถไฟรูปแบบนี้ได้รับการออกแบบโดยสถาปนิกชาวไทย เช่น หม่อมเจ้าโสมยากร วรวรรณ หลวงสุขวัฒน์สุนทร นายประยูร ศรีสำราล และนายวราธรรม กิจนา เป็นต้น ลักษณะทางสถาปัตยกรรมที่สำคัญ คือ อาคารไม่เน้นการตกแต่ง มีความเรียบง่าย ใช้เหล็ก กระเบื้องคอนกรีตเสริมเหล็กเป็นวัสดุหลัก อาคารสถานีรถไฟในกลุ่มนี้ ได้แก่ อาคารสถานีวัดจันทราลัย มักกะสัน ชุมทางบางซื่อ ดอนเมือง เด่นชัย ดะพานหิน สุราษฎร์ธานี ชุมทางบ้านภาษี นครสวรรค์ อุดรธานี สุรินทร์ ศรีสะเกษ บุรีรัมย์ ชุมทางถนนจรเข้ ชุมทางบัวใหญ่ คลองหลวง แพร่ ท่าเรือ ชุมแสง ชุมทางคลองสิบเก้า และหัวหมาก เป็นต้น

ลักษณะทางสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีรถไฟแสดงให้เห็นถึงความหลากหลายของรูปแบบ วัสดุ วิธีการก่อสร้าง แนวคิดของผู้ออกแบบ และสภาพเศรษฐกิจ สังคมของประเทศไทยในแต่ละช่วงเวลา อาคารสถานีรถไฟหลายแห่งได้รับการสำรวจ บันทึก ระบุคุณค่าความสำคัญ และดูแลรักษาเป็นอย่างดี แต่ยังมีอาคารสถานีรถไฟอีกหลายแห่งโดยเฉพาะที่สร้างด้วยไม้ที่พบว่ายังไม่มีการดำเนินการปรับปรุงฟื้นฟูใดๆ และอาจต้องมีการรื้อถอนลงโดยที่ยังไม่มีการสำรวจ บันทึก การวิเคราะห์ และระบุคุณค่าทางประวัติศาสตร์สถาปัตยกรรม

คุณค่าทางศิลปกรรม ประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรม ของอาคารสถานีรถไฟ

อาคารสถานีรถไฟทั้ง 442 สถานี กระจายตัวอยู่ ทั่วภูมิภาคของประเทศ มีลักษณะทางสถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์ความเป็นมา คุณค่าทางจิตใจที่มีต่อชุมชน แตกต่างกันไป ดังนั้นการสำรวจ และบันทึกข้อมูลทาง กายภาพ การวิเคราะห์และระบุคุณค่าด้านต่างๆ จึงมี ความสำคัญ โดยข้อมูลที่ได้จะนำไปใช้ในการพิจารณา ระดับการอนุรักษ์และพัฒนาที่เหมาะสมต่อไป สำหรับการ ระบุคุณค่าความสำคัญของอาคารสถานีรถไฟนั้น จะพิจารณาจากคุณค่าทางด้านศิลปกรรม คุณค่าทาง ประวัติศาสตร์ และคุณค่าทางสถาปัตยกรรม รายละเอียดของคุณค่าในแต่ละด้านมีดังนี้ คือ



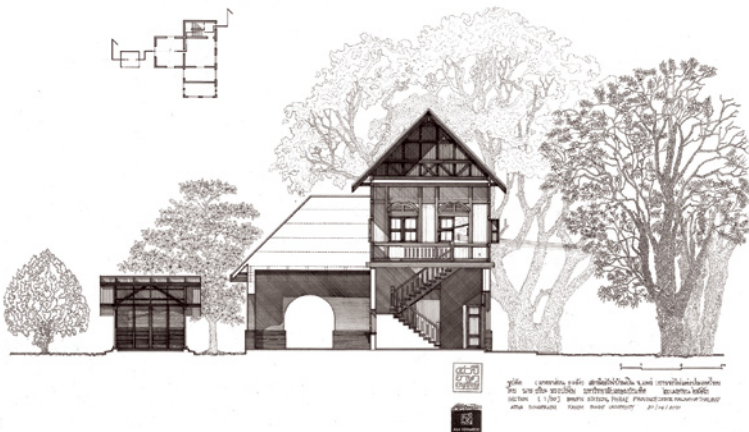
รูปด้านหน้าอาคารสถานีแม่: อำเภอแม่ทะ จังหวัดลำปาง (ภาพ: นายอนันท์ หันคำวงศ์ นักศึกษา คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนครสวรรค์)

1. คุณค่าทางด้านศิลปกรรม อาคารสถานีรถไฟจะต้องแสดงให้เห็นถึงการออกแบบที่มีเอกลักษณ์ มีมือช่างที่ประณีตงดงาม และไม่สามารถที่จะสร้างทดแทน หรือหาใหม่ได้

2. คุณค่าทางประวัติศาสตร์ อาคารสถานีรถไฟจะต้องแสดงให้เห็นว่ามีความเกี่ยวข้องกับบุคคลสำคัญทาง ประวัติศาสตร์ เหตุการณ์สำคัญทางประวัติศาสตร์ของ พื้นที่ และสามารถเป็นตัวกลางในการเชื่อมโยงปัจจุบัน กับเหตุการณ์ในประวัติศาสตร์ได้อย่างเป็นรูปธรรม

3. คุณค่าทางสถาปัตยกรรม อาคารสถานีรถไฟจะต้องแสดงให้เห็นถึงการพัฒนาและแนวคิดของสถาปนิก ผู้ออกแบบ ลักษณะสถาปัตยกรรมที่มีรูปแบบเฉพาะ สื่อ ถึงความคิดสร้างสรรค์ และมีคุณค่าทางด้านเศรษฐกิจ ที่สามารถนำมาปรับเปลี่ยนประโยชน์ใช้สอยสนองความ ต้องการของคนในปัจจุบันได้

ปัจจุบัน อาคารสถานีรถไฟหลายหลังที่มีคุณค่า ทางด้านศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรม ได้มีการศึกษาและบันทึกไว้ในเอกสาร อาคารบางหลัง



รูปด้านอาคารสถานีบ้านปิน อำเภอลอง จังหวัดแพร่ (ภาพ: นายอริยะ ทรงประไพ อาจารย์ประจำคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต)

ได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นโบราณสถานของชาติ ได้แก่ อาคารสถานบางกอกน้อย (ธนบุรีเดิม) อาคารสถานสงขลาเก่า และอาคารสถานกันตัง ส่วนสมาคมสถาปนิกสยามในพระบรมราชูปถัมภ์ได้มอบรางวัลอนุรักษ์ศิลปะสถาปัตยกรรมดีเด่นให้กับอาคารสถานเชิงใหม่ นครลำปาง กรุงเทพฯ หัวหิน แม่จาง ปางปวย แก่งหลวง แม่ทะ และห้างฉัตร อย่างไรก็ตามยังมีอาคารสถานรถไฟอีกมากที่ยังไม่ได้มีการสำรวจ บันทึกและระบุ

ความสำคัญควรค่าแก่การอนุรักษ์ เช่น อาคารสถานพิจิตร บ้านปิ่น สุราษฎร์ธานี มักกะสัน บางซื่อ ราชบุรี เพชรบุรี ดอนเมือง บุรีรัมย์ วัดจันทาราย และชุมพร เป็นต้น รวมทั้งอาคารสถานรถไฟที่เป็นไม้แบบมาตรฐานชั้นเดียว และแบบมาตรฐานสองชั้น ที่สร้างก่อนและหลังสงครามมหาเอเชียบูรพา

นอกจากการระบุคุณค่าทางด้านศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรมของอาคารสถานรถไฟ

แล้ว ในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟแต่ละแห่งยังมีสิ่งก่อสร้างอื่นๆ เช่น บ้านพักพนักงานรถไฟ หอสัญญาณประแจกล ที่ทำการต่างๆ อาคารที่ทำการแพทย์ อาคารโรงรถจักร และถังน้ำรถจักร เป็นต้น รวมทั้งชุมชนดั้งเดิมที่มีความเกี่ยวพันทางด้านจิตใจ เศรษฐกิจสังคมกับกิจการรถไฟ สะพานเหล็กและคอนกรีตที่อยู่บนเส้นทางรถไฟ ที่ควรได้มีการสำรวจและบันทึกข้อมูลและระบุคุณค่าความสำคัญด้วยเช่นกัน ผลสรุปของการระบุคุณค่าความสำคัญจะนำไปสู่วิธีการรักษาคุณค่าในด้านความแท้และบูรณภาพ โดยกระบวนการสงวนรักษาบูรณะ ปรับปรุงเปลี่ยนแปลงการใช้สอย หรือสร้างขึ้นใหม่ในการดำเนินการเพื่อรักษาคุณค่าความสำคัญนั้นจะต้องมีแผนงาน งบประมาณ ระบบการพิจารณาและตัดสินใจ รวมทั้งบุคลากรผู้รับผิดชอบโครงการที่มีความชัดเจน สามารถตรวจสอบได้

ที่มา : การอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานรถไฟในฐานะมรดกทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมของไทย. หน้าจั่วว่าด้วยประวัติศาสตร์สถาปัตยกรรมและสถาปัตยกรรมไทย ฉบับที่ 8 เดือนกันยายน 2554-สิงหาคม 2555 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

ขอขอบคุณ

ทนายเส้นจากโครงการ ASA VERNADOC โดยสมาคมสถาปนิกสยามในพระบรมราชูปถัมภ์, ผศ.สุดจิต สนั่นไหว และชมรมอนุรักษ์สถาปัตยกรรม มหาวิทยาลัยรังสิต

ขอขอบคุณบทความจากนายปริญญา ชูแก้ว



รูปตัดและรูปด้านหน้าบางส่วนอาคารสถานสงขลาเก่า อำเภอเมือง จังหวัดสงขลา (ภาพ: นายศุภชัย ภิรมย์ราช นักศึกษาคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิต)

สิ่งควรรู้ในสถานีรถไฟ

นอกจากตัวอาคารสถานี ป้ายบอกชื่อสถานี ป้ายบอกสถานีถัดไป ขานชาลาสำหรับเทียบขบวนรถไฟแล้ว ในตัวสถานีรถไฟเองยังมีสิ่งที่คุณรู้อื่นๆ อีกด้วย

จุดกึ่งกลางสถานี คือพิภพที่ตั้งของสถานี ซึ่งนับระยะทางเป็นกิโลเมตร + เมตร จากสถานีกรุงเทพ (กิโลเมตรที่ 0+000) ซึ่งจุดนี้เอง เป็นจุดที่นายสถานีจะต้องออกมาต้อนรับและส่งขบวนรถ ทั้งขบวนรถที่หยุดรับส่งและขบวนรถที่วิ่งผ่าน

ระบบอาณัติสัญญาณ ในปัจจุบันสถานีรถไฟทั่วประเทศใช้ระบบอาณัติสัญญาณที่

ต่างกันไป ระบบที่ใหม่และทันสมัยที่สุด คือระบบไฟสี ควบคุมด้วยระบบคอมพิวเตอร์ผ่านศูนย์ควบคุมที่เรียกว่า CTC เปรียบได้กับสัญญาณไฟจราจรของรถยนต์ แต่ระบบที่ถือว่าคลาสสิกและปลอดภัยที่สุดมาแต่เดิมคือระบบสัญญาณทางปลา และระบบลูกศรทางสะดวก ซึ่งเราจะพบได้ในสถานีที่อยู่ห่างไกลจากกรุงเทพมหานคร

เครื่องออกลูกศรทางสะดวก และห้วงทางสะดวก แต่ละสถานีจะต้องติดต่อประสานงานกับสถานีข้างเคียง เพื่อทำการขอทาง และให้มันใจว่าไม่มีขบวนอื่นโดยอยู่ในตอน (ช่วงระหว่างสถานีทั้งสอง) เมื่อได้ทางสะดวกแล้ว เครื่องจะออกลูกศรทาง ซึ่งระบุชื่อสถานีต้นทางและปลายทางไว้ให้เจ้าหน้าที่นำใส่ห้วงทางสะดวก แขนไว้บนเสา เมื่อขบวนรถมาถึงพนักงานรถจักร จะส่งคืนห้วงทางสะดวกที่ได้รับมอบมาจากสถานี ก่อนหน้าให้กับเจ้าหน้าที่สถานี และจะรับห้วงใหม่เพื่อเดินทางสู่สถานีถัดไป

ห้องควบคุมประจำ เป็นเครื่องกำหนดทิศทางว่าจะให้รถไฟเดินในรางใด และให้สัญญาณทางปลา เพื่อให้ขบวนรถไฟเข้าหรือออกสถานี บางสถานีจะมีห้องควบคุมประจำ อยู่ในบริเวณเดียวกับห้องทำงานของนายสถานี แต่ในสถานีใหญ่ๆ ที่มีราง



จำนวนมาก จะมีหอคอยสำหรับควบคุมและแจ้งหนึ่งหลัง เพื่อสะดวกแก่พนักงานในการมองเห็นการทำงานของเสาสัญญาณ และคอมพิวเตอร์ติดตั้งอยู่บริเวณรางแยก

ข้อบังคับระเบียบการเดินรถ การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ให้คำจำกัดว่า สถานี หมายถึง สถานีที่แห่งใดแห่งหนึ่งซึ่ง

เปิดรับส่งผู้โดยสารและหรือสินค้า และเป็นสถานที่ซึ่งมีนายสถานีประจำอยู่และอนุญาตให้รถเดินไปตามระเบียบการเดินรถ

อนึ่ง การรถไฟแห่งประเทศไทย เรียกชื่อสถานีแต่ละแห่งโดยไม่มีคำว่ารถไฟ เช่น สถานีกรุงเทพ สถานีเชียงใหม่ และสถานีหัวหมาก เป็นต้น



032 กรุงเทพ-กรุงเทพ

พระนครศรีอยุธยา

ปทุมธานี

นนทบุรี

กรุงเทพมหานคร

กรุงเทพ (หัวลำโพง)

กรุงเทพ-กรุงเทพ

เมื่อแรกมีรถไฟในสยาม

หลังจากที่บริษัทเอกชนได้เปิดเดินขบวนรถไฟสายปากน้ำได้ 3 ปี รถไฟหลวงสายแรกก็ได้ถือกำเนิดขึ้นในสยามประเทศ จากสถานีกรุงเทพถึงสถานีกรุงเทพ หรือในปัจจุบันคือสถานีอยุธยา โดยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ทรงตัดสินพระทัยใช้รางขนาด 1.435 เมตร ตามแบบยุโรป แทนที่จะใช้รางขนาด 1.00 เมตร ตามอย่างรัฐในอาณานิคมรอบข้าง แผ่นดินสยาม ด้วยหมายพระทัยจะให้พวกฝรั่งนักล่าอาณานิคม มองว่า สยามเป็นอารยประเทศเช่น ยุโรป เจ้าอาณานิคม





1001 สถานีกรุงเทพ ๑-๔



26 มีนาคม พ.ศ. 2439 หลังจากที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงประกอบพระราชพิธีเปิดสถานีหัวลำโพง และทรงดอกหมุดเพื่อเปิดเดินขบวนรถไฟสายกรุงเทพ-กรุงเทพอย่างเป็นการแล้ว พระองค์จึงเสด็จพระราชดำเนินด้วยขบวนรถไฟพระที่นั่งเดียวปฐมฤกษ์ ทำขบวนด้วยรถจักรไอน้ำคู่สี่ ที่ทรงสั่งซื้อมาจากประเทศเยอรมนี สู่สถานีบางปะอิน เพื่อทรง

เปิดพลับพลาที่ประทับสถานีบางปะอิน ก่อนที่จะทรงเสด็จพระราชดำเนินไปประทับพักผ่อนสำราญพระราชอุทยานที่พระราชวังบางปะอิน และเสด็จพระราชดำเนินกลับกรุงเทพในวันเดียวกัน

จากนั้นเป็นต้นมา กรมรถไฟหลวงได้เปิดเดินขบวนรถไฟโดยสารสายกรุงเทพ-กรุงเทพ วันละ 4 เที่ยว (ไป 2 เที่ยว และกลับอีก 2 เที่ยว) โดยมีสถานีรถไฟให้บริการ



ทั้งสิ้น 6 สถานี ได้แก่ กรุงเทพฯ บางซื่อ หลักสี่ คลอง
รังสิต หลักหก และบางปะอิน ก่อนจะขยายเส้นทางสู่
กรุงเทพฯ หรือสถานีอยุธยาในเวลาต่อมา

ขบวนรถไฟจากกรุงเทพฯ เกือบทุกขบวน ยังคงตั้งต้น
จากสถานีกรุงเทพฯ หรือที่ชาวบ้านทั่วไปรู้จักกันในชื่อ
สถานีหัวลำโพง เช่นเดิม ด้วยเอกลักษณ์โดมโค้งขนาดใหญ่
เห็นเด่นแต่ไกล ไม่ว่าใครที่พบเห็นก็จะจดจำได้อย่าง

ชัดเจน และภายในที่โอ่อ่า มีขนาดอาคารรองรับการโดยสารถึง
12 ขบวนขบวน สมกับเป็นสถานีหลักของรถไฟไทย เพียงแต่
อย่างก้าวเข้าไป เราจะพบกับร้านรวงมากมาย และช่อง
จำหน่ายตั๋วที่เรียงกันอย่างเป็นระเบียบอยู่ตรงหน้าห้อง
ประชาสัมพันธ์ที่ใช้เป็นจุดนัดพบ ในขณะเดียวกัน และ
ที่สถานีแห่งนี้ซึ่งนอกจากขบวนรถไฟทางไกลแล้ว ยัง
มีสถานีรถไฟฟ้ามหานครหัวลำโพง และเป็นต้นทางของ



รถประจำทางหลายสาย เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางแก่ผู้ที่ต้องการต่อรถไปยังสถานที่ต่างๆ

พื้นที่ที่ได้สัญญาตงออกเดินทาง ขบวนรถจะเคลื่อนตัวผ่านด้านหลังของตึกบัญชาการการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งใช้เป็นย่านจอดรถโดยสารที่รอเวลาในการทำขบวนลงเทียบขบวนขาลาสถานี เพื่อให้บริการผู้โดยสารผ่านหอประแจจตรลดา หรือที่ตั้งสถานีหลวงจิตรลดา ซึ่งเดิกรหลายคนบนขบวนรถต่างพากันสงสัยว่า สถานีสวยงามตามศิลปกรรมแบบตะวันตกนี้ เหตุใดจึงไม่มีรถขบวนใดหยุดรับส่งผู้โดยสารเลย ก็ด้วยเพราะสถานีแห่งนี้ใช้สำหรับเทียบขบวนรถไฟพระที่นั่ง สำหรับพระเจ้าอยู่หัวและพระบรมวงศานุวงศ์เท่านั้น ส่วนขบวนรถโดยสารทั่วไป จะไปแวะรับผู้โดยสาร ณ ที่หยุดรถยมราช ป้ายหยุดรถรามาริบัติ สถานีสามเสน และชุมทางบางซื่อ 1 แยกเข้าทางรถไฟสายเหนือ ขบวนรถไฟจะแล่นขนานไปกับถนนวิภาวดีรังสิต มุ่งหน้าขึ้นเหนือไปด้วยกันตั้งแต่วัดเสมียนนารี ผ่านสถานีบางเขน สถานีหลักสี่ไปจนถึงสถานีดอนเมือง หลังจากนั้นทางรถไฟจะค่อยๆ โค้งออกจากถนนวิภาวดีรังสิต ประหนึ่งว่าพาผู้โดยสารหนีจากความคับคั่งวุ่นวายในเมืองกรุง มุ่งหน้าสู่ท้องทุ่งอันเขียวชอุ่ม แต่ที่จริงแล้ว นั่นคือ พันธกิจของรถไฟหลวง คือมุ่งหน้าเข้าหาหมู่บ้านและชุมชน เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้แก่ผู้โดยสาร

นับตั้งแต่ออกจากสถานีรังสิต ก็จะเห็นทิวทัศน์ของทุ่งข้าวอันอุดมสมบูรณ์ สมดังคำว่า แหล่งอู่ข้าวอู่น้ำของสยาม สลับกับด้านหลังของย่านนิคมอุตสาหกรรม

ซึ่งตั้งอยู่ไม่ห่างจากทางรถไฟนัก ที่ทำหน้าที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศควบคู่ไปกับย่านเกษตรกรรม เข้าสู่สถานีเชียงราก จากสถานีขนาดเล็กได้ถูกต่อเติมเป็นสถานีใหญ่ เพื่อครั้งหนึ่งเคยอำนวยความสะดวกให้แก่นักกีฬาและกองเชียร์ ในการเดินทางสู่ศูนย์กีฬามหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ในการแข่งขันกีฬาเอเชียนเกมส์ ครั้งที่ 13 ที่กรุงเทพมหานครเป็นเจ้าภาพ และเดินทางสัปดาห์ต่อไปตามทุ่งนาและหมู่บ้านในเขตจังหวัดปทุมธานี ผ่านสถานีเชียงรากน้อย สถานีคลองพุทรา ก่อนนำขบวนเข้าสู่สถานีบางปะอิน ในเขตจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ซึ่งเราจะได้เห็นพลับพลาประดับตั้งแต่ครั้งสมเด็จพระพุทธเจ้าหลวงทรงเสด็จพระราชดำเนินกับขบวนรถไฟเที่ยวปฐมฤกษ์ ตั้งแต่นั้นจนปัจจุบัน ก่อนจะโค้งเข้าสู่สถานีบ้านโพ และนำขบวนลอดใต้สะพานรถยนต์ข้ามเข้าเทียบขบวนขาลาสถานีกรุงเก่า หรือสถานีอยุธยาในปัจจุบัน สถานีแห่งนี้เป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งอีกแห่งหนึ่ง เพราะตั้งอยู่ติดกับแม่น้ำป่าสักเพียงแค่นี้ไม่กี่ก้าว ก็สามารถเดินลงเรือข้ามฟากสู่เกาะเมืองอยุธยา เยี่ยมชมโบราณสถานได้อย่างง่ายดาย หรือไม่มีก็มิ ด้กฏ หน้าบ รถรับจ้างซึ่งเป็นเอกลักษณ์ของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา จอดรอให้บริการแก่ผู้โดยสารจำนวนมากมายี่ตี่ด้านหน้าสถานี และทุกวันนี้ เรายังสามารถรำลึกความหลังครั้งเปิดเดินขบวนรถไฟเที่ยวปฐมฤกษ์ได้ กับขบวนรถจักรไอน้ำพิเศษ กรุงเทพ-อยุธยา ซึ่งทางการรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดเดินขึ้นในวันเดียวกับที่รถไฟหลวงได้ถือกำเนิดขึ้นเป็นครั้งแรก คือวันที่ 26 มีนาคม อีกด้วย

1001 สถานีกรุงเทพ ๑-๔



กว่าจะเป็นสถานีหัวลำโพง

ย้อนไปเมื่อคราว พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ทรงมีพระบรมราชโองการ ลงวันที่ 1 มีนาคม พุทธศักราช 2433 (ร.ศ. 109) ให้สร้างทางรถไฟสาย จากกรุงเทพฯ ถึงนครราชสีมา ครั้นถึงวันที่ 9 มีนาคม พ.ศ. 2434 เวลา 17:00 นาฬิกาเศษ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พร้อมด้วยสมเด็จพระบรมโอรสาธิราช เจ้าฟ้ามหาวชิรุณหิศ สยามมกุฎราชกุมาร ได้เสด็จพระราชดำเนินมาทรงประกอบพิธีกระทำพระฤกษ์เริ่มการสร้างทางรถไฟหลวงในราชอาณาจักรไทย โดยทรงนำกลองเหนือแผ่นดินที่จุดพลุฯ แล้วทรงใช้เสียมเงินขนาดเล็กตักดินเทลง

ในเกวียนขนาดเล็กพอสสมควร แล้วโปรดให้สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ ทรงใส่เกวียนลำเลียงดินพระฤกษ์ไปตามรางที่ทอดไปโดยทางปรา เมื่อถึงที่จะสร้างทางรถไฟแล้ว พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงเสด็จพระฤกษ์ลงมบริวณนั้น แล้วคนงานทั้งหลายได้ลงมือขุดดินตามทางที่กรมโยธาธิการได้ปักกรุยไว้

ต่อจากนั้นมาอีก 5 ปี การก่อสร้างทางรถไฟหลวงสายนครราชสีมา ซึ่งเป็นสายแรกในราชอาณาจักรไทยก็สำเร็จพอที่จะเปิดการเดินทางได้ ดังนั้นในวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 เวลา 11:00 น. พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว พร้อมด้วย

สมเด็จพระนางเจ้า พระบรมราชินีนาถ ได้เสด็จมาประกอบพระราชพิธีเปิดการเดินทางรถไฟหลวงสายแรกในราชอาณาจักรไทย โดยประทับตรงที่ได้ทรงถมดินซึ่งทรงขุดไว้เมื่อครั้งแรกเริ่มสร้างทางรถไฟในพิพิธศักราช 2434 นั้น แล้วทรงกระทำพระฤกษ์ตรึงตะปูหมุดที่รางทอง รางเงิน ส่วนด้านเหนือให้ติดกับหมอนไม้ริมคาคาดเงิน มีอักษรจารึก ส่วนทางด้านใต้ สมเด็จพระนางเจ้า พระบรมราชินีนาถเป็นผู้ทรงตรึง และได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระบรมวงศานุวงศ์ ข้าราชการ และชาวต่างประเทศ ทั้งชายและหญิง ซึ่งมาประชุมอยู่ ณ ที่นั้น ช่วยกันตรึงต่อไปจนเสร็จทั้ง 2 ราง นับได้ว่าทางรถไฟหลวงระหว่างกรุงเทพมหานครและพระนครศรีอยุธยา ระยะทาง 71 กิโลเมตร ได้เชื่อมติดต่อกันแล้วตั้งแต่บัดนั้น เมื่อขบวนรถไฟที่จะใช้เป็นพระราชพาหนะนำเสด็จพระราชดำเนินเปิดการเดินทางเป็นพระฤกษ์เข้าจอดหน้าพลับพลาแล้ว พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวก็เสด็จพระราชดำเนินไปยังขบวนรถไฟทรงเจิมรถพระที่นั่ง จากนั้นขบวนรถไฟได้เคลื่อนไปยังจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เพื่อเปิดการเดินทางรถไฟหลวงสายแรกในราชอาณาจักรเป็นปฐมฤกษ์ ต่อจากนั้นในวันที่

24 มีนาคม พ.ศ. 2439 จึงเป็นการเดินทางขบวนรถไฟโดยสารและสินค้า ซึ่งเมื่อแรกเปิดเดินรถไฟนั้น สถานีกรุงเทพมีขนาดสำหรับบริการผู้โดยสารเพียง 2 ขบวนเท่านั้น

สถานีกรุงเทพ หรือที่รู้จักกันทั่วไปว่า สถานีหัวลำโพง ต้องรองรับปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นทุกวัน ในที่สุดก็ได้มีการริเริ่มก่อสร้างสถานีหลังใหม่ ในปลายสมัยรัชกาลที่ 5 เมื่อปี พ.ศ. 2453 จนแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 25 มิถุนายน พ.ศ. 2459 โดยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้เสด็จทรงกระทำพิธีเปิดขึ้นสัญลักษณ์รถไฟให้รถไฟขบวนแรกเข้าสู่สถานีกรุงเทพ

ต่อมาในรัชสมัยรัชกาลที่ 6 สถานีกรุงเทพแห่งนี้ ได้เป็นสถานีที่ให้บริการด้านการขนส่งสินค้าและขนส่งมวลชน เนื่องจากมีการขยายตัวด้านการโดยสารและการขนส่งสินค้ามากขึ้น แต่ด้วยเนื้อที่อันจำกัดเพียง 120 ไร่เศษของสถานีกรุงเทพ ทำให้ต้องย้ายกิจการขนส่งสินค้าไปยังย่านสินค้าพลหโยธินตั้งแต่ปี พ.ศ. 2503 โดยได้ทำการปรับปรุงสถานีกรุงเทพให้เป็นสถานีรถไฟสำหรับบริการด้านขนส่งมวลชนเพียงอย่างเดียว ทั้งนี้เพื่อให้เพียงพอต่อการรองรับจำนวนผู้โดยสารทั่วประเทศ



ปัจจุบันสถานีกรุงเทพหลังเดิมได้ถูกรื้อถอนออกไปแล้ว และมีการก่อสร้างสถานีกรุงเทพหลังใหม่ ซึ่งห่างจากสถานีเดิมไปทางทิศใต้ประมาณ 500 เมตร พื้นที่ตั้งอยู่ในท้องที่แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร

สถานีกรุงเทพเป็นสถานีรถไฟขนาดใหญ่ สร้างตามมาตรฐานยุโรป คือแบ่งเป็นสองส่วนหลัก ได้แก่ อาคารมุขหน้า มีลักษณะเหมือนระเบียงยาว และตัวอาคารสถานี เป็นอาคารขนาดใหญ่ ทรงโดมสโกลีอิดาเลียนผสมผสานกับศิลปะยุคเรอเนสซองส์ ซึ่งมีความคล้ายคลึงกับสถานีรถไฟแฟรงก์เฟิร์ตของประเทศเยอรมนี ภายในประดับด้วยหินอ่อน ไม้สลักลายนูน และกระจกสีที่ช่องระบายนอากาศทั้งด้านหน้าและด้านหลัง บริเวณกึ่งกลางยอดโดมสถานีติดตั้งนาฬิกาขนาดใหญ่ที่สังเคราะห์ขึ้นโดยเฉพาะ มีเส้นผ่านศูนย์กลางถึง 160 เซนติเมตร

นอกจากนี้บริเวณด้านหน้าของสถานีกรุงเทพก็มีการจัดสวนหย่อมและน้ำพุ สำหรับเป็นที่พักผ่อนหย่อนใจของประชาชน และเพื่อเป็นการรำลึกถึงพระมหากษัตริย์อันล้นพ้นขอพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ข้าราชการการรถไฟจึงได้รวบรวมทุนทรัพย์เพื่อจัดสร้างอนุสาวรีย์พระบรม

ฉายาลักษณ์ด้านข้างแบบลายนูนของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว น้อมเกล้าฯ อุทิศส่วนกุศลถวายแด่พระบาทสมเด็จพระพุทธเจ้าหลวง

สถานีกรุงเทพในปัจจุบัน

สถานีรถไฟอันเก่าแก่และสวยงามแห่งนี้ ปัจจุบันกลายเป็นศูนย์กลางการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟ ในแต่ละวันจะมีขบวนรถไฟเข้าออก ประมาณ 200 ขบวน และมีผู้โดยสารจำนวนนับหมื่นคน โดยเฉพาะในช่วงวันหยุดนักขัตฤกษ์ เช่น เทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ เข้าพรรษา หรือตรุษจีน ก็จะมีผู้คนหลั่งไหลมาใช้บริการที่สถานีกรุงเทพแห่งนี้เรือนแสนคน ทำให้สถานีแห่งนี้คึกคักตั้งแต่เวลาที่รถไฟขบวนแรกลงเทียบชานชาลา ในเวลาประมาณ คติ 3 ไปจนถึงรถขบวนสุดท้ายออกจากหัวลำโพงในเวลาเกือบเที่ยงคืน ภาพที่เห็นจนชินตาคือ ผู้โดยสารต่างหอบข้าวของเดินผ่านช่องจำหน่ายบัตรโดยสาร ก่อนจะเข้าไปที่ชานชาลาที่ขบวนรถตัวเองจอดเทียบอยู่

สถานีกรุงเทพได้รับการปรับปรุงเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพการโดยสารมากยิ่งขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการขยายความยาวของชานชาลา หรือก่อสร้างชานชาลาพร้อมหลังคาคลุมชานชาลาเพิ่มเติม ปรับปรุงห้องจำหน่าย



ตั๋ว โดยแยกเป็นห้องจำหน่ายตั๋ว และห้องจำหน่ายตั๋วล่วงหน้า ภายในอาคารของสถานีก็มีการปรับปรุงพื้นที่ 2 ข้างของห้องโถงอาคารเป็นร้านค้า ร้านอาหาร เครื่องดื่ม อุปกรณ์การเดินทาง หนังสือ และร้านขายยา โดยมีชั้นลอยสำหรับเป็นที่นั่งคอยของผู้โดยสาร ที่นั่งด้านซ้ายและขวาของสถานีได้รับการตกแต่งด้วยภาพเขียนสีน้ำ เป็นภาพของสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของประเทศไทย เช่น พระบรมมหาราชวัง ตลาดน้ำ เขาวัง ภูกระดึง หาดสมิหลา เป็นต้น

นอกจากนี้ยังมีการให้บริการด้านการท่องเที่ยวและอื่นๆ อย่างครบครัน ไม่ว่าจะเป็นบริษัทรับจองโรงแรม ตัวเครื่องบินบริการแลกเปลี่ยนเงินตรา ตู้เอทีเอ็ม และ

ห้องละหมาด ไว้สำหรับอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้มาใช้บริการ และที่สำคัญบริเวณห้องโถงผู้โดยสารก็มีการติดเครื่องปรับอากาศ และเครื่องฟอกอากาศเย็นผ้าตลอดทั้งวัน

จากเดิมที่มีเพียง 2 ชานชาลา ปัจจุบันการรถไฟได้จัดสร้างชานชาลาให้บริการผู้โดยสารเพิ่มเป็น 12 ชานชาลา ในปัจจุบันสถานีกรุงเทพร่วมกับรถไฟฟ้ามหานครหรือรถไฟฟ้าใต้ดิน (MRT) ก่อสร้างทางเชื่อมต่อสถานีที่บริเวณถนนพระรามที่ 4 ทั้งนี้เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้มาใช้บริการตลอดจนประชาชนที่สัญจรไปมา เรียกได้ว่าสถานีแห่งนี้ เป็นจุดเชื่อมต่อของรถไฟยุคแรกและรถไฟยุคอนาคตเลยทีเดียว

สถานีหลวงจิตรลดา

สถานีหอประแจจิตรลดา หรือสถานีหลวงจิตรลดา ตั้งอยู่ที่สถานีออกของพระตำหนักจิตรลดารโหฐาน ถนนสวรรคโลก แขวงสวนจิตรลดา เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร อาคารหลังปัจจุบันนี้สร้างขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2464 ในสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ทั้งนี้เพื่อทดแทนอาคารไม้หลังเดิมที่สร้างมาตั้งแต่สมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 โดยก่อสร้างเป็นอาคารคอนกรีตชั้นเดียว ตามสถาปัตยกรรมยุโรปสไตล์อิตาเลียนในยุคเรอเนสซองส์ ตัวอาคารมีพื้นที่ 760 ตารางเมตร เสาอาคารถูกออกแบบเป็นเสาคู่ประดับครุฑพ่าห์ที่มุมทั้งสี่ของเพดาน วางตัวอาคารสง่างามและกลมกลืนไปกับแนวดันไม้อันร่มรื่นริมฝั่งถนน

หลายครั้งหลายคราในอดีต พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวและพระบรมวงศานุวงศ์ทรงใช้สถานที่แห่งนี้เป็นจุดเริ่มต้นในการเสด็จพระราชดำเนินไปประกอบพระราชกรณียกิจหรือการเสด็จประพาสทางรถไฟ อีกทั้งยังเคยใช้เป็นสถานที่ต้อนรับพระราชอาคันตุกะ เช่น ประธานาธิบดีซูการ์โนแห่งประเทศอินโดนีเซีย ประธานาธิบดีอาร์ตูโร ฟรอนดีซีแห่งประเทศอาร์เจนตินา พระเจ้าเฟรเดอริกที่ 9 แห่งประเทศเดนมาร์ก เป็นต้น









1004 สถานีสามเสน ๕-๖
 1007 สถานีชุมทางบางซื่อ ๑ ๑-๒
 1007 สถานีชุมทางบางซื่อ ๒ ๓-๔





1



2



3



- 1011 สถานีบางเขน ❶
- 1015 สถานีพหลกสี ❷
- 1017 สถานีดอนเมือง ❸
- 1021 สถานีรังสิต ❹





1022 สถานีเชียงราก ๑-๒

1024 สถานีเชียงรากน้อย ๔

1026 สถานีคลองฟุทรา ๓



สถานีบางปะอิน

สถานีบางปะอิน หรือพลับพลาสถานีบางปะอิน ตั้งอยู่ที่ตำบลบ้านเลน อำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ถือเป็นสถานีรถไฟพิเศษแห่งแรกที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 พระพุทธภานุโปรดเกล้าฯ ให้สร้างขึ้น เพื่อใช้ในการเสด็จพระราชดำเนินแปรพระราชฐานมาประทับที่พระราชวังบางปะอิน

ตัวพลับพลาสร้างด้วยไม้สักทั้งหลัง ตามสถาปัตยกรรมแบบตะวันตก เหนือประตู



หน้าต่างประดับกระจกสีที่นำเข้ามาจากอิตาลี สถานีบางปะอินแห่งนี้ นับเป็นสถานีที่มีความสำคัญยิ่ง ทั้งในด้านการรถไฟ และประวัติศาสตร์ เมื่อเส้นทางรถไฟสายแรกของประเทศไทย สายกรุงเทพ-นครราชสีมา สร้างมาถึงสถานีอยุธยา พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงทรงประกอบพิธีเปิดการเดินทางรถไฟอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 ในวันเดียวกันนี้ พระองค์ทรงเสด็จพระราชดำเนินมาเปิดพลับพลาสถานีบางปะอินแห่งนี้ในเวลา 13:00 น. ก่อนจะประทับขบวนรถไฟพระที่นั่งต่อไปยังสถานีกรุงเก่า

ในปัจจุบัน แม้ว่าสถานีบางปะอินจะไม่ใช่อู่สถานีใหญ่ และมีขบวนรถผ่านเพียงไม่กี่ขบวนเท่านั้นที่หยุดรับส่ง แต่นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเที่ยวพระราชวังบางปะอินโดยทางรถไฟยังคงให้ความสนใจในพลับพลาประดับกระจกสีแห่งนี้

เนื่องจากสถานีบางปะอินอยู่ห่างจากพระราชวังบางปะอินเพียง 2 กิโลเมตร นักท่องเที่ยวจึงนิยมเดินทางโดยรถไฟเพื่อมาเยี่ยมชมพระราชวังโบราณที่สร้างขึ้นตั้งแต่สมัยอยุธยา ในรัชสมัยของสมเด็จพระเจ้าปราสาททอง อันมีความสำคัญทางประวัติศาสตร์แห่งนี้







1029 สถานีบ้านโพ ①-③

1031 สถานีอยุธยา ④-⑥







เส้นทางรถไฟ 

สายตะวันออกเจียงเหนือ

นครราชสีมา

หนองแขวง
บ้านกระโถน
หมอนทองโบรมย์
ท่าช้าง
บ้านพระยา
บ้านพระไวย
ขุนทางถนนระริะ
กุยหลาย
นครราชสีมา
โคกกรวด
สูงเนิน
คอกสอาด
คูดจิก
สีบัว
หนองน้ำขุ่น
คลองโพธิ์
ลาดบัวขาว
คลองขนานจิตร
จันทัก
อินม่วง
ปากช่อง
อินเฒ่า
บึงหว้า
ปางอโศก
กลางดง
พาส่ง
บ้านกระเบา
แก่งคอย
ผืนลับ
เขาสูง
หินช้อน

สระบุรี

นครนายก

หนึ่งปีหลังจากที่เดินรถจากสถานีกรุงเทพ-กรุงเทพฯ กรมรถไฟหลวงได้ขยายเส้นทางต่อสู่สถานีแก่งคอยได้สำเร็จ พร้อมทั้งก็ได้มีการขยายเส้นทางเดินรถขึ้นอีก จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2443 ทางรถไฟสายกรุงเทพ-นครราชสีมา จึงได้แล้วเสร็จลงอย่างสมบูรณ์ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้เสด็จพระราชดำเนินเพื่อทรงเปิดเส้นทางรถไฟสายนี้อีกครั้ง เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2443 รวมระยะทางทั้งสิ้น 265 กิโลเมตร ใช้งบประมาณในการก่อสร้างทั้งหมด 17,585,000 บาท

หนึ่งปีหลังจากที่เดินรถจากสถานีกรุงเทพ-กรุงเทพฯ
กรมรถไฟหลวงได้ขยายเส้นทางต่อสู่สถานี
แก่งคอยได้สำเร็จ พร้อมๆ กับได้มีการขยาย
เส้นทางเดินรถขึ้นอีก จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2443
ทางรถไฟสายกรุงเทพ-นครราชสีมา จึงได้
แล้วเสร็จลงอย่างสมบูรณ์ พระบาทสมเด็จพระ
จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้เสด็จพระราชดำเนิน
เพื่อทรงเปิดเส้นทางรถไฟสายนี้อีกครั้ง
เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2443 ระยะเวลา
ทั้งสิ้น 265 กิโลเมตร ใช้งบประมาณในการ
ก่อสร้างทั้งหมด 17,585,000 บาท



๒



๓



4

นับวันทางฝรั่งเศสจะยิ่งแผ่ขยายอิทธิพล โดยตั้งท่าจะขยายดินแดนจากฝั่งขวาของแม่น้ำโขง เข้ามาในเขตของสยามประเทศ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงตระหนักถึงภัยข้อนี้เป็นอย่างดี จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้เร่งขยายเส้นทางรถไฟสู่มณฑลนครราชสีมาโดยไว เพื่อให้พระราชอำนาจจากพระนครแผ่ขยายถึงดินแดนอีสานได้อย่างทั่วถึง ทั้งยังเป็นการเชื่อมหัวเมืองอีสานไม่ให้ขาดการติดต่อจากพระนครอีกทางหนึ่ง

ในระหว่างการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายนี้ อุปสรรคสำคัญเมื่อออกจากสถานีแก่งคอยไปแล้ว ไม่มีทางหลีกเลี่ยงที่จะต้องสร้างทางรถไฟข้ามเทือกเขาแดงพญาไฟ บริเวณเนินเขาบันไดม้า ซึ่งตั้งขวางกั้นระหว่างภาค

1032 สถานีบ้านม้า ๑-๒

1033 สถานีนาบพระจันทร์ ๓-4



ซ้ายก็ตกเหว จะเลี้ยวขวาก็เจอผาเขา ยากที่จะป็น จำต้องตัดต้นตะเคียนต้นนี้ออก พอเริ่มตัดต้นตะเคียนก็มีคนล้มตายลงเรื่อยๆ จนไม่มีใครกล้าตัดต่อ นายช่างฝรั่งเป็นชาติที่ไม่เชื่อเรื่องผีสา่งอยู่แล้วก็จะตัดให้ได้ ทั้งคนงานในคณะสำรวจซึ่งส่วนมากเป็นคนไทยและจ้างคนมามากมาย แต่ไม่มีใครกล้าตัด ความทราบถึง



ตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคกลาง ซึ่งต้องอาศัยความชำนาญของวิศวกรในการคำนวณการวางเส้นทางไม่ให้ลาดชันจนเกินไปนัก อีกทั้งในบริเวณดังกล่าวที่ทุกขุมไปด้วยไข้ป่า ทำให้ฝรั่งที่สำรวจเส้นทาง รวมไปถึงคนงานที่ก่อสร้าง ต่างเจ็บป่วยล้มตายเป็นจำนวนมาก จนชาวบ้านพากันหวาดกลัวและรำลึกถึงอาถรรพณ์ไปต่างๆ นานา โดยเฉพาะอาถรรพณ์ผาเสด็จ

เมื่อคณะสำรวจมาถึงบริเวณผาเสด็จ ก็พบต้นตะเคียนต้นหนึ่งมีขนาด 3 คนโอบ หากจะเลี้ยวไปทาง

พระเจ้าย้อยหัวรัชกาลที่ 5 ที่ทำทางรถไฟไม่สำเร็จเพราะมีอุปสรรคดังกล่าว รัชกาลที่ 5 ทรงตัดสินพระทัยจะเสด็จไปทอดพระเนตรด้วยพระองค์เอง

พระพุทธเจ้าหลวงทรงเสด็จมาทางรถไฟที่ยังสร้างไม่เสร็จเรียบร้อยดี แต่ก็แล่นได้ พระองค์ทรงมาประทับที่สถานีกาลางดง ซึ่งทางข้างหน้านั้นมีผาสูง รัชกาลที่ 5 ก็ทรงบวงสรวงตะเคียนต้นนั้น เพื่อขอขมาลาโทษแก่เจ้าที่เจ้าทางเพื่อที่จะทำทางรถไฟต่อไป พอตกลงเดินก็ได้อนุทวอด ผิปา นางไม่มาพูดกันว่า "เจ้าบ้านครองเมือง



1035 สถานีพระแก้ว ๑-๒
1036 สถานีชุมทางบ้านภาชี ๓-๔

2001 สถานีหนองกวย ๑-๒
2002 สถานีหนองแขง ๓
2004 สถานีหนองสีดา ๔



เขามาขอให้เราเสียเถะ พระบารมีพระเจ้าอยู่หัวมี
บุญญาธิการมากนัก ข้าจำเป็นต้องให้เขา แล้วไปหา
ที่อยู่ใหม่”

ตั้งแต่นั้นมาการโค่นต้นไม้และการสร้างทางรถไฟ
ก็เสร็จลงด้วยดี พระองค์ทรงเปลี่ยนชื่อใหม่เพื่อความ
เป็นสิริมงคล จากดงพญาไฟ มาเป็นดงพญาเย็น และ
ได้ทรงจารึกพระปรมาภิไธย จ.ป.ร. ไว้ที่หินก้อนใหญ่ที่

ผาเสด็จแห่งนี้ ทางรถไฟจึงสามารถตัดข้ามเขามายัง
นครราชสีมาได้สำเร็จ

ขบวนรถไฟสายอีสานเคลื่อนขบวนออกจากสถานี
อยุธยา ขบวนรถไฟยังคงคดเลาะไปตามทุ่งนาเขียวขจี
ที่ตัดเลาะไปตามหมู่บ้านระหว่างทาง เพื่ออำนวยความสะดวก
ให้ผู้โดยสารที่ระบบการขนส่งสาธารณะทาง
รถยนต์ยังไม่สะดวกเท่าที่ควร ผ่านสถานีบ้านม้า สถานี

มาบพระจันทร์ และสถานีพระแก้ว ซึ่งล้วนแล้วแต่เป็นหมู่บ้านเล็กๆ ในเขตจังหวัดพระนครศรีอยุธยา **สู่สถานีชุมทางบ้านภาชี** ซึ่งเป็นชุมทางใหญ่ระหว่างทางรถไฟสายเหนือและสายอีสาน ภาพคุ้นตาที่เราเห็นกันทุกวันนี้คือ พ่อค้าแม่ค้าแบกถาดที่เต็มไปด้วยถ้วยพลาสติกขนาดเล็ก บรรจุโอศกริมกะทิสดหวานมัน ราคาถ้วยละ 5 บาท ชูขายอยู่ตามขอบหน้าต่างของขบวนรถไฟทุกขบวนที่หยุดรับส่งผู้โดยสารที่นี่

จากนั้นขบวนรถจะแยกเข้าสู่เส้นทางสายอีสานผ่าน**สถานีหนองกวย** สถานีสุดท้ายในเขตจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ก่อนจะเข้าสู่เขตจังหวัดสระบุรี **สถานีหนองแขง สถานีหนองสีดา และสถานีบ้านปึกอแป็ก** ซึ่งแม้ชื่อจะฟังไม่คุ้นหู แต่มันยังฟังดูตลกอีกต่างหาก แต่สถานีนี้เป็นจุดขนถ่ายขบวนรถน้ำมัน ทั้งขบวนรถน้ำมันดิบ และขบวนรถน้ำมันสำเร็จรูปจากโรงกลั่น และคลังน้ำมันผู้ให้บริการทั่วประเทศไทย

มุ่งหน้าเข้าสู่**สถานีสระบุรี** จะมีใครเลยที่รู้ว่ากะหรี่ปั๊บนั่นชื่อของจังหวัด มีต้นกำเนิดอยู่ที่ตลาดด้านหลังสถานีแห่งนี้ จากนั้นขบวนรถไฟจะเข้าสู่**สถานีหนองบัว** ซึ่งตั้งอยู่ในชุมชนเล็กๆ กลางทุ่งนา

สถานีชุมทางแก่งคอยซึ่งเป็นชุมทางใหญ่อีกแห่งบนเส้นทางสายนี้ เพราะมีทางแยกออกไปถึงสี่ทิศทางได้แก่ ทิศใต้มุ่งหน้าสู่สายหลักทางชุมทางบ้านภาชี และสายวิหารแดง คลองสิบเก้า ส่วนทางทิศเหนือมีอีกสองเส้นทาง สายบนผ่านทางลำธารายถ่มมุ่งหน้าสู่ชุมทางบัวใหญ่ และสายล่างผ่านปากช่องมุ่งหน้าสู่นครราชสีมา ไม่มีวันไหนที่ยานสถานีแก่งคอยจะว่างเปล่า เพราะ

นอกจากขบวนรถโดยสารแล้ว ยังมีขบวนรถสินค้าที่จะมาหยุดที่นี่เพื่อทำการเช็คและเติมน้ำมันหัวรถจักรเพื่อทำขบวนต่อไปยังปลายทาง ณ โรงรถจักรแก่งคอย

เมื่อออกจากชุมทางแก่งคอย ขบวนรถจะมุ่งหน้าสู่**สถานีมาบกระเบา** ซึ่งเป็นที่ตั้งจุดขนถ่ายปูนของเครือซิเมนต์ไทย เข้าสู่**สถานีผาเสด็จ** ซึ่งพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ได้เคยเสด็จพระราชดำเนินมาด้วยพระองค์เอง ก่อนที่จะเริ่มได้ความสูงของเทือกเขาแดงพญาเย็น ตั้งแต่**สถานีหินลับ**



๓



4

2005 สถานีบ้านปึกเป็ก ①
 2007 สถานีสระบุรี ⑤
 2009 สถานีหนองบัว ②-③
 2011 สถานีชุมทางแก่งคอย ④-⑤



①



②

สถานีที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ เพราะเมื่อวันที่ 23 ตุลาคม พ.ศ. 2476 ได้มีการปะทะกันระหว่างทหารฝ่ายรัฐบาล นำโดย พันตรีหลวงวิวัฒน์โยธา ปะทะกับแม่ทัพของฝ่ายกบฏคือ พันเอกพระยาศรีสิทธิสงคราม (ดิน ทาราบ) จนเป็นเหตุให้แม่ทัพฝ่ายกบฏถูกยิงเสียชีวิตที่สถานีรถไฟแห่งนี้เอง

ขบวนรถเดินทางสู่สถานีม่วงเหล็ก ซึ่งตั้งอยู่กลางตัวอำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี ก่อนจะลัดเลาะเข้าไปในเขตป่าไม้ ผ่านสถานีกลางดง สถานีปางอโศก และเข้าสู่เขตจังหวัดนครราชสีมา ที่สถานีบ้านไผ่มา เข้าสู่สถานีปากช่อง ซึ่งถือเป็นประตูสู่อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ สถานีชุมม่วง สถานีจันทัก ซึ่งจากจุดนี้ขบวนรถไฟจะแล่นลัดเลาะไปตามความโค้งของอ่างเก็บน้ำเขื่อนลำนะคง จนถึงจุดสูงสุดของเส้นทาง ทางช่วงนี้ในฤดูน้ำหลาก เราสามารถชมทิวทัศน์ที่ขบวนรถค่อยๆ ไต่ระดับความสูงลัดเลาะไปตามอ่างเก็บน้ำขนาดใหญ่ ผ่านสถานีคลองขานาจิตร ที่ตั้งอยู่เหนืออ่างเก็บน้ำพอดี เรืออู่ปอนึ่ง สถานีคลองไผ่ ก็ได้เวลาที่ขบวนรถจะค่อยๆ สดระดับลงเขาสู่สถานีลาดบัวขาว สถานีบ้านใหม่ลำโรง และสถานีหนองน้ำชุม เข้าสู่อำเภอสีคิ้ว ซึ่งมีสถานีสีคิ้วเป็นสถานีใหญ่ระดับอำเภอ

เมื่อออกจากสีคิ้วไปเส้นทางรถไฟจะเป็นทางราบ เพราะขบวนรถเดินอยู่ในเขตที่ราบสูงโคราช ผ่านสถานีโคกสะอาด เข้าสู่สถานีสูงเนิน ในเขตอำเภอสูงเนิน จากนั้นจะเข้าสู่สถานีภูผาฉิม สถานีโคกกรวด และสถานีภูบาลาต ซึ่งเป็นสถานีขนาดเล็ก สถานีสุดท้าย ก่อนจะเข้าสู่สถานีนครราชสีมา ซึ่งเป็นสถานีหลัก ตั้งอยู่บน



③

ถนนมุขมนตรี กลางตัวเมืองนครราชสีมา ขบวนรถไฟสายอีสานทุกขบวนที่เดินทางในเส้นทางสายชุมทางแก่งคอย สถานีชุมทางถนนจิระ จะหยุดรับส่งผู้โดยสารที่สถานีแห่งนี้ เพื่อทำการตรวจเช็คขบวนรถเต็มขบวน ก่อนจะเดินทางต่อสู่สถานีปลายทางต่อไป เพราะที่สถานีแห่งนี้เป็นที่ตั้งของโรงรถจักรนครราชสีมา ซึ่งแต่เดิมจะมีการเปลี่ยนรถจักรทำขบวนที่สถานีนี้ แต่ปัจจุบันสมรรถนะของหัวรถจักรสามารถเดินทางได้จนถึงจุดหมายปลายทาง จึงเพียงแค่เปลี่ยนชุดพนักงานควบคุมรถ และตรวจเช็คสภาพเท่านั้น 🚂







2082 สถานีมาบกระเบา ๔-๕

2083 สถานีพาสาด ๑-๒

2084 สถานีหินลับ ๓



2088 สถานีกลางดง ๒-๓

2086 สถานีม่วงเหล็ก ๖

2089 สถานีปางอโศก ๗

2091 สถานีบันไดม้า ๔-๕

2093 สถานีปากช่อง ๑







1



3



2



4



- 2095 สถานีฉะเชิงเทรา ๕-๗
 2096 สถานีจันทบุรี ๕
 2097 สถานีคลองขาม ๓
 2100 สถานีคลองโพธิ์ ๑-๒
 2101 สถานีลาดบัวขาว ๔



1



3



2



4



- 2102 สถานีบ้านใหม่สำโรง ๔
- 2103 สถานีหนองน้ำขุ่น ๕-๖
- 2105 สถานีสีคิ้ว ๒-๓
- 2106 สถานีโคกสะอาด ๗
- 2107 สถานีสูงเนิน ๑





5



6

- 2109 สถานีจุดจิก ①-②
 2111 สถานีโคกกรวด ③-④
 2113 สถานีภูเขาลาด ⑤-⑦



7



1



4



2



3



5



2114 สภานันครราชสีมา ๑-๕



เขตอีสานใต้เป็นแอ่งอารยธรรมขนาดใหญ่
มีชุมชนตั้งบ้านเรือนมาแต่โบราณ และได้
ขยายตัวเติบโตขึ้นตามลำดับ แต่อย่างไร
ก็ตามการขนส่งสารณะทางถนนยัง
ไม่ครอบคลุมเพียงพอสำหรับประชาชน
กรมรถไฟหลวงจึงได้ขยายเส้นทางรถไฟ
จากสถานีนครราชสีมา ผ่านในเขต
จังหวัดบุรีรัมย์ สุรินทร์ และศรีสะเกษ
สู่ปลายทางที่อำเภอวารินชำราบ
จังหวัดอุบลราชธานี

เริ่มต้นที่จังหวัดนครราชสีมา ห่างกันเพียงไม่กี่
กิโลเมตรยังมีสถานีรถไฟอีกแห่งที่ตั้งอยู่ในเขตเทศบาล
เมืองนครราชสีมา ได้แก่ สถานีชุมทางถนนจิระ ซึ่งเป็น
จุดแยกสู่เส้นทางสายขบวนบัวใหญ่-หนองคาย และ



- 2211 สถานีบ้านพะเนา ๔
 2213 สถานีท่าช้าง ๑
 2215 สถานีหนองมนไรมย์ ๒-๓

ขนาดเล็กจะตั้งอยู่ในหมู่บ้านที่ห่างไกลจากถนนสายหลัก และตั้งอยู่กลางตัวอำเภอ เพื่อให้ประชาชนในเส้นทาง ซึ่งมีทั้งนักเรียน แม่ค้า และประชาชนทั่วไป สามารถเดินทางไปติดต่อราชการ และทำงาน หรือค้าขาย โดยทางกรรรถไฟฯ มีขบวนรถท้องถิ่น และขบวนรถเร็ว เดินทางตามเวลาที่ผู้โดยสารจะสามารถเข้าไปประกอบกิจกรรมของตัวเองได้อย่างสะดวก โดยมีสถานีต่างๆ

ในเขตจังหวัดบุรีรัมย์ ดังนี้ สถานีหนองกระเทียม สถานีลำปลายมาศ สถานีทะเมนชัย สถานีบ้านแสลงพัน สถานีบ้านหนองตาต ก่อนจะเข้าสู่สถานีบุรีรัมย์ ที่ตั้งอยู่กลางเมืองบุรีรัมย์ แม้ว่าจะไม่ใช่สถานีชุมทาง แต่ที่สถานีบุรีรัมย์แห่งนี้มีทางแยกสู่สถานหินเขากระโดง ซึ่งการรถไฟฯ จะใช้เป็นทางสำหรับรถบรรทุกหินที่ใช้ในงานโยธาทางรถไฟ

ปลายทางที่สถานีอุบลราชธานีอีกเส้นทางหนึ่ง จากนั้น ขบวนรถไฟจะให้บริการในทุกอำเภอ และแทบทุกตำบล ในเขตจังหวัดนครราชสีมา เริ่มต้นตั้งแต่สถานีบ้านพะเนา เข้าสู่เขตอำเภอเฉลิมพระเกียรติที่สถานีบ้านท่าช้าง สถานีหนองมนไรมย์ และเขตอำเภอจักราช ที่สถานีจักราช สถานีบ้านหินโคน สถานีหินดาด และสถานีห้วยแถลง ซึ่งเป็นสถานีสุดท้ายของจังหวัดนครราชสีมาในเส้นทางสายนี้

ก่อนเข้าสู่เขตจังหวัดบุรีรัมย์ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสถานี





- 2217 สถานีจักราช ๕-๗
 2220 สถานีบ้านหินโคน ๑
 2222 สถานีหินดาด ๕
 2224 สถานีห้วยแถลง ๕-๘
 2227 สถานีหนองกระเทียม ๕

เมื่อออกจากสถานีบุรีรัมย์แล้ว ขบวนรถไฟจะแล่นผ่านสถานีหัวราช สถานีกระสัง และสถานีหนองแดง ซึ่งเป็นสถานีสุดท้ายในเขตจังหวัดบุรีรัมย์ ก่อนจะเข้าสู่อำเภอเมืองสุรินทร์ที่สถานีลำชี ที่แม้ว่าจะเป็นสถานีเล็กๆ แต่ก็เป็นต้นทางสำหรับขบวนรถท้องถิ่นถึง 2 ขบวน ทั้งเที่ยวขึ้นสู่สถานีสำโรงทาบ และเที่ยวลงสู่สถานีนครราชสีมา จากนั้นขบวนรถไฟจะเข้าสู่สถานีสุรินทร์ ซึ่งตั้งอยู่กลางตัวจังหวัดสุรินทร์ ภาพที่พบเห็นทุกวันคือช่วงเช้าและเย็น จะมีรถสองแถวหลายสิบคัน



ตั้งแถวรอรับผู้โดยสารที่เดินทางมาโดยรถไฟสู่อำเภอต่างๆ ที่ทางรถไฟยังเข้าไปไม่ถึง

เช่นเดียวกับจังหวัดอื่นๆ สถานีรถไฟในเขตจังหวัดสุรินทร์ ยังคงรับใช้พี่น้องประชาชนในการเดินทางไปประกอบภารกิจในตัวเมืองช่วงเช้า และสามารถเดินทางกลับบ้านในดอนเียนได้ โดยมีสถานีต่างๆ ดังต่อไปนี้ สถานีบุตาธิ สถานีเมืองที สถานีเกาะดอนค้อ สถานีสิขรภูมิ ที่เป็นสถานีใหญ่อีกแห่งหนึ่ง ซึ่งนอกจากผู้โดยสารที่เป็นคนท้องถิ่นแล้ว ก็มีรถสองแถวท้องถิ่น



มาจอดรอรับนักท่องเที่ยวไปเที่ยวชมปราสาทศิขรภูมิ และหมู่บ้านทอผ้าไหมเขวาสินรินทร์ ต่อไปยังสถานีบ้านกะลัน และสถานีสำโรงทาบ ซึ่งเป็นสถานีสุดท้ายในเขตจังหวัดสุรินทร์

สถานีหัวทับทัน เป็นสถานีแรกในเขตจังหวัดศรีสะเกษ ทันทีที่รถไฟเข้าเทียบชานชาลาสถานี จะได้กลิ่นหอมอบอวนของไถ่ย่างไม้มะดัน ซึ่งเป็นของกินขึ้นชื่อประจำอำเภอ และหากโดยสารมากับขบวนรถไฟ





เราก็ไม่จำเป็นต้องลงจากขบวนรถเพื่อไปหาซื้อ แต่จะมีแม่ค้าหลายคนนำไถ่อย่างขึ้นมารับบริการกันถึงบนขบวนรถ ได้รับประทานพร้อมข้าวเหนียวหนึ่งร้อนๆ ที่ห่อด้วยใบบัว รับรองว่าอร่อยเกินคำบรรยาย

ก่อนถึงสถานีอุทุมพรพิสัย ขบวนรถไฟจะผ่านปราสาทหินวัดสระกำแพงใหญ่ ปราสาทขอมโบราณสมัยพระเจ้าสุริยวรมันที่ 1 ซึ่งสามารถชมได้จากบนรถไฟ แต่ถ้าอยากชมอย่างใกล้ชิดก็สามารถลงที่สถานีนี้แล้วเดินเข้าไปเพียง 400-500 เมตรเท่านั้น

ก่อนถึงตัวจังหวัดศรีสะเกษ ขบวนรถไฟจะผ่านสถานีบ้านนิยม และเข้าสู่สถานีศรีสะเกษ ซึ่งเช่นเดียวกับสถานีระดับจังหวัดในภูมิภาคนี้ คือตั้งอยู่กลางตัวเมืองเช่นกัน จากนั้นขบวนรถไฟจะออกเดินทางสู่สถานีหนองแขวง สถานีบ้านค้อ สถานีกันทรารมย์ ซึ่งมีความสำคัญคือ เมื่อคราวที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว พร้อมด้วยสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์พระบรมราชินีนาถ เสด็จพระราชดำเนินทรงเยี่ยมราษฎรในภาคอีสานโดยขบวนรถไฟพระที่นั่ง พระองค์ทรงเสด็จลงประทับที่





- 2229 สถานีลำปลายมาศ ๔-๕
- 2231 สถานีกระเมนชัย ๑
- 2233 สถานีบ้านแสงพัน ๒
- 2234 สถานีบ้านหนองตาต ๓



สถานีกันทรารมย์แห่งนี้ และเปิดโอกาสให้พสกนิกรเข้า
เผื่ออย่างใกล้ชิด เมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน พ.ศ. 2489

เมื่อออกจากกันทรารมย์แล้ว ขบวนรถไฟจะเข้าสู่
เขตจังหวัดอุบลราชธานี ซึ่งส่วนแล้วแต่อยู่ในเขตของ
อำเภอวารินชำราบทั้งสิ้น เริ่มสถานีแรกที่สถานีห้วย
ขยุง สถานีบึงหวาย ซึ่งแต่เดิมมีทางแยกสำหรับขน
สินค้าจากเรือ ที่จอดเทียบในแม่น้ำมูลที่สถานีโพธิ์มูล
ซึ่งปัจจุบันเลิกใช้เส้นทางสายนี้ไปตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2497
และสถานีสุดท้ายในเส้นทางสายอีสานใต้คือ สถานี
อุบลราชธานี ตั้งอยู่ในเขตอำเภอวารินชำราบเช่นเดียวกับ
สถานีอื่นๆ ซึ่งผู้โดยสารที่จะเดินทางเข้าตัวจังหวัด
อุบลราชธานี จะมีรถสองแถว และรถสามล้อตุ๊ก จอด
รอให้บริการอยู่พร้อมที่หน้าสถานี

สุดท้ายรายการอีสานใต้จะเป็นที่ตั้งของโรงรถจักร
อุบลราชธานีซึ่งรับหน้าที่ตรวจเช็คขบวนรถทุกขบวนที่เดิน
ทางมาถึงสถานีอุบลราชธานีและจัดรถจักรออกทำขบวน
สำหรับผู้โดยสารที่จะมุ่งหน้าล่องสู่พระนครต่อไป 🚆





- 2236 สถานีบุรีรัมย์ ๑-๒
 2239 สถานีหัวยราช ๖-๗
 2243 สถานีกระสัง ๓
 2244 สถานีหนองเต็ง ๔-๕



- 2246 สถานีลำชี ๕
 2248 สถานีสุรินทร์ ๑-๓
 2250 สถานีบุพผาธิ ๗
 2252 สถานีเมืองคี่ ๔-๕









- 2254 สถานีกะโดนค้อ ๖-๗
 2256 สถานีศรีบุญมี ๔-๕
 2258 สถานีบ้านกะลัน ๒-๓
 2261 สถานีสำโรงทาบ ๘-๙
 2264 สถานีหัวขันธ์กัน ๑





- 2267 สถานีอุทุมพรพิสัย ①-②
 2270 สถานีบ้านเนียม ⑤, ⑦
 2273 สถานีศรีสะเกษ ⑥, ⑧
 2277 สถานีหนองแวง ③-④
 2279 สถานีบ้านค้อ ⑨





2281 สถานีกันทรารมย์ ๓-๔
 2285 สถานีห้วยขยุง ๑
 2288 สถานีบึงหวาย ๒
 2290 สถานีอุบลราชธานี ๕-๖







ทางรถไฟสายอีสานตอนใต้ได้รับความนิยมาากจากประชาชน
ในเส้นทางเป็นอย่างมาก ในที่สุดกรมรถไฟหลวงได้มีดำริ
ที่จะขยายเส้นทางสู่อีสานตอนบน ได้แก่ ขอนแก่น อุดรธานี
และหนองคาย และยังได้สร้างทางรถไฟข้ามแม่น้ำโขงสู่ประเทศลาว
เป็นการเชื่อมมิตรภาพระหว่างบ้านพี่เมืองน้องให้แน่นแฟ้นมากขึ้น





เมื่อ พ.ศ. 2479 พร้อมกับที่มีการสร้างทางรถไฟต่อจากสุรินทร์ถึงวารินชำราบในเส้นทางอีสานตอนใต้ กรมรถไฟหลวงได้สร้างทางแยกจากจังหวัดนครราชสีมาที่สถานีนครราชสีมา 2 ต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็นสถานีชุมทางถนนจิระสู่สถานีบัวใหญ่ แต่เกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 ขึ้นเสียก่อน โครงการรถไฟสู่อีสานเหนือจึงจำเป็นต้องพักเอาไว้ก่อน

จนกระทั่งอีก 10 ปีให้หลัง เมื่อ พ.ศ. 2489 จึงมีการทบทวนโครงการรถไฟหลวงสายอีสานเหนือ และขยายเส้นทางต่อจากสถานีบัวใหญ่ไปถึงสถานีอุดรธานี และสามารถขยายเส้นทางไปจนถึงชายแดนประเทศไทยที่จังหวัดหนองคายจนครบเส้นทาง เมื่อ พ.ศ. 2509

ใน พ.ศ. 2534 มีการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 1 เชื่อมเทศบาลเมืองหนองคายเข้ากับกำแพงนครเวียงจันทน์ ซึ่งบนสะพานได้มีการวางรางรถไฟขนาดกว้าง 1.00 เมตร รอไว้ด้วย เมื่อวันที่ 5 มีนาคม พ.ศ. 2552 สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ได้เสด็จพระราชดำเนินทรงเปิดการเดินรถไฟระหว่างประเทศ จากสถานีหนองคาย-สถานีท่าวานลำปาง และทรงเสด็จพระราชดำเนินข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาวโดยขบวนรถไฟพระที่นั่งเป็นปฐมฤกษ์

สถานีชุมทางถนนจิระ เป็นจุดเริ่มต้นของเส้นทางรถไฟสายนี้ โดยขบวนรถสายหนองคายจะแยกขึ้นเหนือลัดเลาะไปตามหมู่บ้านต่างๆ ที่อยู่รายทาง เพื่อทำหน้าที่

2115 สถานีชุมทางถนนจิระ 1-4

ขนส่งผู้โดยสารและสินค้าเข้าสู่ตัวจังหวัดนครราชสีมาไปยังสถานีบ้านเกาะ สถานีหนองแมว สถานีโนนสูง สถานีดงพลอง สถานีบ้านมะค่า สถานีพลสงคราม สถานีบ้านดอนใหญ่ สถานีเมืองคอง และสถานีโนนทองหลาง จากนั้นเข้าสู่สถานีชุมทางบัวใหญ่ ซึ่งเป็นชุมทางรถไฟอีกแห่งหนึ่ง และสถานีหนองบัวลาย ซึ่งเป็นสถานีสุดท้ายในเขตจังหวัดนครราชสีมา



สถานีหนองมะเชื้อ เป็นสถานีแรกในเขตจังหวัดขอนแก่น ก่อนที่จะผ่านสถานีเมืองพล สถานีบ้านหัน สถานีบ้านไผ่ สถานีบ้านแฮด และสถานีท่าพระ ยกเว้นสถานีเมืองพลและบ้านไผ่ ที่เป็นสถานีที่ตั้งอยู่ในตัวอำเภอ สถานีอื่นๆ ในเส้นทางล้วนแล้วแต่เป็นสถานีที่ตั้งอยู่ในหมู่บ้าน เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสารในการเดินทางมาประกอบภารกิจในตัวเมืองแทบทั้งสิ้น โดยจะขบวนรถจะสามารถเดินทางเข้ามาถึงสถานีขอนแก่น ซึ่งตั้งอยู่ใจกลางเมือง

สถานีสำราญ แม้จะเป็นเพียงสถานีเล็กๆ แต่มีความสำคัญเพราะเป็นจุดขนถ่ายก๊าซธรรมชาติ ที่ขนส่ง

โดยทางรถไฟจากคลังก๊าซที่บางละมุง เพื่อให้บริการแก่ผู้บริโภคทางภาคอีสานตอนบน สถานีโนนพยอม สถานีน้ำพอง สถานีห้วยเสียว และสถานีเขาสวนกวางเป็นสถานีสุดท้ายในเขตจังหวัดขอนแก่น

ในเขตจังหวัดอุดรธานี เริ่มต้นที่สถานีเล็กๆ ในหมู่บ้านคือ สถานีโนนสะอาด สถานีห้วยเก็ง ก่อนจะเข้าสู่สถานีระดับตัวอำเภอคือ สถานีกุมภวาปี ผ่านสถานีเล็กๆ คือ สถานีห้วยสามพาด สถานีหนองตะไก้ และสถานีหนองขอนกว้าง ปิดท้ายในเขตจังหวัดอุดรธานีที่สถานีตัวจังหวัดเองคือ สถานีอุดรธานี

ในเขตจังหวัดหนองคายมีเพียง 2 สถานีด้วยกันคือ สถานีนาทา และสถานีหนองคาย ซึ่งได้มีการย้ายสถานีออกมาจากตัวจังหวัดที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำโขง มาตั้งอยู่ที่แห่งใหม่เพื่อรองรับกับเส้นทางรถไฟที่จะขึ้นสู่สะพานมิตรภาพไทย-ลาว ข้ามแดนสู่สถานีท่าหาล้าง ในเขตประเทศลาว 🇹🇭





2117 สถานีบ้านเกาะ ๔-๗
2121 สถานีหนองแมว ๑-๘





- 2122 สถานีโนนสูง ๔-๕
 2124 สถานีบ้านดงพลอง ๘-๙
 2126 สถานีบ้านมะค่า ๖-๗
 2128 สถานีพลสงคราม ๑-๓







- 2129 สถานีบ้านดอนใหญ่ ๑-๒
 2131 สถานีเมืองคง ๘
 2133 สถานีโนนทองหลาง ๘-๔
 2136 สถานีชุมทางบัวใหญ่ ๕-๗





- 2139 สถานีหนองบัวลาย ๓-๔
 2142 สถานีหนองมะเชื้อ ๑-๒
 2144 สถานีเมืองพล ๗-๘
 2149 สถานีบ้านหัน ๕-๖





5



6



7



8



9





2152 สถานีบ้านไฟ ①, ③
 2156 สถานีบ้านแอด ⑤
 2160 สถานีท่าพระ ②, ④
 2163 สถานีขอนแก่น ⑥-⑧





- 2166 สถานีสำราญ ①
2170 สถานีโนนพยอม ④-⑤
2172 สถานีน้ำพอง ②
2174 สถานีหัวยี่สิบ ③
2177 สถานีเขาสวนกวาง ⑥



2



3



4



5



6



- 2181 สถานีโนนสะอาด ๕-๖
- 2183 สถานีห้วยทัง ๑-๒
- 2186 สถานีกุ่มกวาปี ๓
- 2188 สถานีห้วยสามพาด ๗
- 2190 สถานีหนองตะโก ๘
- 2194 สถานีหนองขอนกว้าง ๔



5



6



7



8



1

2195 สถานีอุดรธานี 1-3

2207 สถานีนาทา 4-5



2



3



4



2209 สถานีหนองคาย ๑-๕
สะพานมิตรภาพไทย-ลาว ๖-๘





ชัยภูมิ

เพื่อประโยชน์ทางยุทธศาสตร์ในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 รัฐบาลไทยจึง
มีโครงการสร้างเมืองหลวงแห่งใหม่ที่นครเพชรบูรณ์ โดยเริ่มก่อสร้าง
ทางรถไฟเพื่อเดินทางไปยังเมืองใหม่ที่จะสร้างขึ้น โดยผ่านยังเขตอำเภอ
ชัยบาดาล จังหวัดลพบุรี แต่ด้วยเหตุผลด้านยุทธศาสตร์ซึ่งต้องการเส้นทาง
อีกสายสำหรับขบวนรถขึ้นภาคอีสาน แทนที่เส้นทางสายแก่งคอย-มวกเหล็ก
ที่มีความลาดชันมาก จึงเปลี่ยนเส้นทางเข้าสู่สถานีบัวใหญ่แทน





ช่วงสถานีแก่งคอยถึงสถานีปากช่อง ที่มีความลาดชันสูงและโค้งแคบ จึงหันมาซื้อที่ดินโครงการเส้นทางสายแก่งคอย โดยโอนโฉนดที่ดินตามเส้นทางที่เคยสำรวจเดิมช่วงจากแก่งคอยถึงสถานีลำน้ำราชนัน และแก้แบบโดยสร้างเส้นทางผ่านทิวเขาพังเหย เข้าสู่จังหวัดชัยภูมิ แล้วตัดเข้าสู่สถานีบัวใหญ่ โดยเริ่มการก่อสร้างตอนแรกในปี พ.ศ. 2493

กู่กานตะวันระหว่างทางสู่เขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ ①
 2012 สถานีบ้านช่องไถ่ ②
 2017 สถานีหินซ้อน ④
 2020 สถานีแก่งเสือเต้น ③
 จุดชมวิวยเขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ ⑤

พ.ศ. 2487 กรมรถไฟหลวงทำการสำรวจเส้นทาง โดยแบ่งออกเป็น 2 สาย คือ จากแก่งคอยเลียบบนแม่น้ำป่าสักสู่อำเภอวิเชียรบุรี และอีกสายหนึ่งจากอำเภอหล่มเก่า-เพชรบูรณ์ มาบรรจบกัน แต่ด้วยภาวะสงครามก่อให้เกิดปัญหาเศรษฐกิจขึ้น ทำให้โครงการเส้นทางสายแก่งคอย เพชรบูรณ์ ถูกระงับไป แต่อีก 5 ปีต่อมาเกิดปัญหาการขนส่งสินค้าที่มีเกินความสามารถของเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ ประกอบกับเส้นทาง





1



2

- 2024 สถานีโคกสูง ①
- 2026 สถานีสุรนารายณ์ ⑦
- 2033 สถานีสำนารายณ์ ②
- 2038 สถานีเฟ่นดินทอง ⑤
- 2042 สถานีโคกคลี ③
- 2045 สถานีช่องสำราญ ④-⑤

วันที่ 4 มกราคม พ.ศ.2499 จอมพล ป.พิบูลย์สงคราม อดีตนายกรัฐมนตรี ได้เปิดเส้นทางช่วงแรกจากสถานี ขุนทางแก่งคอยถึงสถานีสุรนารายณ์ ระยะทาง 61 กิโลเมตรแรก จนกระทั่งวันที่ 19 สิงหาคม พ.ศ.2510 ทางรถไฟสายนี้จึงแล้วเสร็จสมบูรณ์ โดยจอมพล สฤษดิ์ ธนะรัชต์ นายกรัฐมนตรี เดินทางโดยขบวนรถไฟเที่ยว พิเศษ เพื่อเปิดเส้นทางสายดังกล่าว ระยะทางรวมทั้งสิ้น 247 กิโลเมตร

ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยให้บริการขบวน รถท้องถิ่นเส้นทางสายนี้ โดยมีต้นทางที่**สถานีขุนทาง แก่งคอย** จังหวัดสระบุรี แยกจากทางรถไฟสาย นครราชสีมาเดิม **สถานีบ้านช่องไผ่** ซึ่งนานๆครั้งจะมี ขบวนรถปูนซีเมนต์มาจอดเพื่อรอรับปูนในเส้นทาง ผ่านทุ่ง

ข้าวโพดเข้าสู่**สถานีหินซ้อน** ซึ่งในช่วงฤดูหนาวของทุกปี ทุ่งข้าวโพดใกล้กับสถานีนี้จะแปรสภาพกลายเป็น ทุ่งทานตะวันเหลืองอร่าม ก่อนจะเข้าสู่**สถานีแก่งเสือเต้น ที่หยุดรถไฟเขื่อนป่าสักชลสิทธิ์** ซึ่งสร้างขึ้นเมื่อมีการ สร้างเขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ขึ้นขวางแม่น้ำป่าสัก จากนั้น ขบวนรถไฟจะข้ามสะพานรถไฟยกระดับที่ทอดข้าม อ่างเก็บน้ำของเขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ รอยต่อระหว่างจังหวัด สระบุรีและลพบุรี ซึ่งเรียกขานกันว่า “ทางรถไฟลอยน้ำ” ก่อนจะถึง**สถานีโคกสูง** สถานีรถไฟที่สร้างขึ้นใหม่ เพื่อทดแทนสถานีเดิมที่ถูกน้ำท่วมเมื่อมีโครงการสร้าง เขื่อนป่าสักชลสิทธิ์

จากนั้นขบวนรถไฟจะเดินทางเข้าสู่อำเภอย้ายบาดาล จังหวัดลพบุรี ที่**สถานีสุรนารายณ์** และ**สถานีสำนารายณ์**



3



4



6



5

ซึ่งตั้งอยู่ในตัวอำเภอชัยบาดาล แล้วจึงเดินทางสู่สถานี
แผ่นดินทอง และสถานีโคกศรี ก่อนที่ขบวนรถจะค่อยๆ
ไต่ระดับความสูงของเขาพังเหย และลอดอุโมงค์แห่งเดียว
ในภาคอีสานคือ อุโมงค์เขาพังเหย ที่มีความยาว
ประมาณ 230 เมตร เข้าสู่สถานีช่องสำราญ สถานีแรก
ของจังหวัดชัยภูมิ

โดยมากสถานีรถไฟในจังหวัดชัยภูมิจะตั้งอยู่ที่ตัวอำเภอ
เป็นส่วนใหญ่ แม้ว่าบางแห่ง เช่น สถานีบ้านอะตะแบก
ซึ่งตั้งอยู่ในอำเภอสหัสขันธ์ จะไม่ได้ใช้ชื่อตามอำเภอก็ตาม
แต่อย่างไรก็ตาม ก็ยังมีสถานีเล็กๆ ในหมู่บ้าน เช่น สถานี



7





- 2049 สถานีบ้านวระแบก (เทพสถิต) ๕
 2052 สถานีห้วยยาจิว ๑-๒
 2057 สถานีป่าหนือจรงค์ ๗
 2062 สถานีจัตุรัส ๓
 2066 สถานีหนองฉิม ๘
 2072 สถานีบ้านเหลื่อม ๖
 2076 สถานีหนองพลวง ๔



ห้วยยาจิว สำหรับรองรับการโดยสารของคนท้องถิ่น
 เช่นกัน จากนั้นขบวนรถจะเข้าสู่สถานีป่าหนือจรงค์
 สถานีจัตุรัส ซึ่งตั้งอยู่ใกล้กับตัวจังหวัดชัยภูมิมาก
 ที่สุด และสถานีหนองฉิม ที่เป็นสถานีสุดท้ายใน
 เขตจังหวัดชัยภูมิ ก่อนเข้าสู่เขตจังหวัดนครราชสีมา
 ที่สถานีบ้านเหลื่อม และสถานีหนองพลวง แล้วมุ่งสู่
 ปลายทางของเส้นทางที่สถานีชุมทางบัวใหญ่ เชื่อมกับ
 เส้นทางรถไฟสายหนองคายที่สถานีแห่งนี้ 🚆





เส้นทางรถไฟ 
สายเหนือ

หลังจากเปิดการเดินทางรถไฟ
สายอีสานได้ระยะหนึ่ง กรมรถไฟหลวง
จึงมีดำริที่จะขยายเส้นทางรถไฟต่อไป
ยังดินแดนล้านนาทางภาคเหนือของ
สยามประเทศ โดยให้ทำทางแยกจาก
เส้นทางสายกรุงเทพ-นครราชสีมา
ที่สถานีเขานาบ้านภาชี

ในช่วงแรกได้มีการสร้างทางจากสถานีกรุงเทพ ไปจนถึงสถานีลพบุรี ซึ่งเริ่มสำรวจมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2442 ดังความในกระแสพระราชดำรัสของพระบาท สมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 เนื่อง ในวโรกาสงานเฉลิมพระชนมพรรษา ปี พ.ศ. 2442 ตอนหนึ่งว่า "...ทางซึ่งแยกไปลพบุรี อันจะเป็นต้น ทางสายเหนือ ได้ทำการเสริมดินเกือบจะถึงเมือง ลพบุรีแล้ว..." และได้เปิดใช้งานเส้นทางช่วงบ้าน ภาษีลพบุรี ระยะทาง 43 กิโลเมตร เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2444

วันเฉลิมพระชนมพรรษา ในปี พ.ศ. 2448 ทรงมีพระราชดำรัสตอนหนึ่งว่า "...ส่วนรถไฟหลวงสายเหนือ ได้วางรางสำเร็จแล้วถึงปากน้ำโพ จะได้เปิดใช้การในเร็วนี้ ทางรถไฟที่จะทำขึ้นในอีกสายหนึ่ง





ตั้งแต่กรุงเทพฯ ไปถึงแม่น้ำบางปะกง ก็ได้ตรวจกรุยทางสำเร็จแล้ว... เมื่อพิจารณาเห็นว่ารถไฟเป็นของที่เกิดผลกำไรในการทำ แลประเทศอื่นๆ ก็ย่อมกู้เงินมาก่อนสร้างทางรถไฟโดยมาก จึงตกลงให้เงินต่างประเทศมาสำหรับใช้ก่อสร้างทางรถไฟอย่างประเทศอื่น การกู้เงินต่างประเทศที่เมืองเราทำเป็นครั้งแรกในปีนี้ สำเร็จได้เป็นอย่างดีดังประสงค์..." และพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงเสด็จพระราชดำเนินเปิดเส้นทางรถไฟสายเหนือ จากสถานีชุมทางบ้านภาชี-สถานีปากน้ำโพ เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ.2448 รวมระยะทางทั้งสิ้น ประมาณ 160 กิโลเมตร ในโอกาสนี้ พระพุทธเจ้าหลวงทรงเสด็จพระราชดำเนินด้วยขบวนรถไฟพระที่นั่ง จนสุดปลายทางที่สถานีปากน้ำโพ และประทับเรือพระที่นั่งเพื่อประพาสสมณทลพ่ายต่อไป



เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2451 เมื่อคราวที่พระราชชายา เจ้าดารารัศมี เสด็จนิวัตินครเชียงใหม่ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงเสด็จพระราชชายา ณ สถานีสามเสน และโปรดเกล้าฯ ให้สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ ดารานฤนาถ ทรงตามเสด็จพระราชชายาโดยขบวนรถไฟพระที่นั่ง ถึงยังปลายทาง

1036 สถานีชุมทางบ้านภาชี ①
1037 สถานีหนองวัวซอ ②-③





สถานีปากน้ำโพ ซึ่งการเสด็จพระราชดำเนินครั้งนั้น ใช้เวลาถึง 2 เดือนกับ 9 วัน กว่าจะถึงนครเชียงใหม่ และเมื่อพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จสวรรคต พระราชชายา เจ้าดารารัศมี ได้กราบบังคมทูลลา พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จนิวัตินครเชียงใหม่โดยทางรถไฟอีกครา

เมื่อมีขบวนรถเดินมากขึ้นระหว่างสถานีกรุงเทพและชุมทางบ้านภาชี กรมรถไฟหลวงจึงมีดำริที่จะให้ก่อสร้างทางคู่ขึ้นในช่วงดังกล่าว โดยให้ขบวนรถเที่ยวขึ้นเดินทางหนึ่ง และขบวนรถเที่ยวล่องเดินอีกทาง เพื่อไม่ต้องเสียเวลาในการรอทาง โดยได้ก่อสร้างตอนแรก จากกรุงเทพ-คลองรังสิต แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2474 และเสร็จสมบูรณ์จนเปิดเดินรถได้ทั้งเส้นทางเมื่อวันที่ 24 มิถุนายน พ.ศ. 2485 และได้พัฒนาเป็นทางสามในเวลาต่อมา

ทางรถไฟในช่วงนี้ได้ทอดผ่านจังหวัดต่างๆ ถึง 4 จังหวัด ได้แก่ พระนครศรีอยุธยา สระบุรี ลพบุรี และนครสวรรค์ เมื่ออ้อมรอยจากอาหารการกินหลากหลายที่**สถานีชุมทางบ้านภาชี** ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ขบวนรถไฟค่อยๆ เคลื่อนตัวสู่**สถานีหนองวัวซอ** และ**สถานีท่าเรือ** ซึ่งเป็นสถานีสุดท้ายในเขตจังหวัดพระนครศรีอยุธยา สำหรับตัวสถานีท่าเรือดูจะแปลกตากว่าสถานีแห่งอื่น เนื่องจากมีการยกกระดานสูงกว่าระดับถนนมาก เพื่อให้ทอดรับกับสะพานข้ามแม่น้ำป่าสักซึ่งอยู่ไม่ไกลจากสถานีมากนัก

จากนั้นขบวนรถไฟจะเข้าสู่เขตจังหวัดสระบุรีที่**สถานีบ้านหมอ** **สถานีหนองโดน** และ**สถานีบ้านกัก** ซึ่งทั้ง 3 สถานีอยู่ในเขตของอำเภอพระพุทธบาททั้งสิ้น ก่อนจะเข้าสู่เขตจังหวัดลพบุรีที่**สถานีบ้านป่าหยา** เป็นสถานีแรก

สถานีลพบุรี ตั้งอยู่กลางตัวเมืองลพบุรีใกล้กับโบราณสถานหลายแห่ง เช่น วัดมหาธาตุ พระนารายณ์ราชนิเวศน์ ซึ่งเมื่อขบวนรถจอดเทียบสถานีจะได้รับการต้อนรับจากฝูงลิงหลายสิบตัว และเมื่อขบวนรถออกจากสถานีรถไฟไปได้ไม่นาน ทางรถไฟจะแล่นชิดกับศาลพระกาฬ และพระปรางค์สามยอด ก่อนที่ขบวนรถจะมุ่งหน้าสู่**สถานีท่าแค** **สถานีโคกกระเทียม** และ**สถานีหนองเต่า** ซึ่งในอดีตที่สถานีแห่งนี้เคยมีทางแยกสู่เหมืองแร่เหล็กเขาทับควาย แต่ปัจจุบันไม่เหลือซากการอีกต่อไป คงไว้แต่สะพานข้ามคลองอนุศาสน์นั้นให้เห็นเป็นอนุสรณ์

จากนั้นขบวนรถจะผ่าน**สถานีหนองทรายขาว** เข้าสู่**สถานีบ้านหมี่** ซึ่งเป็นสถานีระดับอำเภอที่มีผู้โดยสารขึ้นลงอย่างคึกคัก และตัวสถานีก็มีการตกแต่งอย่าง

สวยงามจนได้รับรางวัลยอดเยี่ยมระดับแขวงมาแล้ว เมื่อออกจากสถานีบ้านหมี่ ขบวนรถไฟจะแล่นกลับเข้าสู่ทุ่ง่อ่งอีกครั้ง ไปยัง**สถานีห้วยแก้ว** **สถานีจันทน์** ซึ่งเป็นสถานีแรกในเขตจังหวัดนครสวรรค์ และเป็นที่ตั้งของชุมชนโบราณ มีการขุดพบเครื่องใช้ดีกดาบรรพในบริเวณทางรถไฟใกล้สถานีนี้มาแล้ว

สถานีช่องแค **สถานีโพนทอง** เป็นสถานีขนาดเล็ก ที่มักมีขบวนรถสินค้ามาจอดขนถ่ายปูนซีเมนต์อยู่เป็นประจำ ก่อนจะถึงสถานีระดับอำเภออีกแห่งคือ **สถานีบ้านตาคลี** จากนั้นขบวนรถจะออกเดินทางสู่**สถานีดงมะกุ**

1039 สถานีท่าเรือ ①-③





สถานีหัวเวียง สถานีเล็กๆ ที่มีความสำคัญมากในอดีต อันเป็นต้นทางของรถไฟเล็กชนพื้นที่ใช้ทางกว้างขนาด 60 เซนติเมตร เปิดใช้งานเมื่อ พ.ศ. 2450 และต่อมาในปี พ.ศ. 2483 เมื่อความต้องการพินสำหรับรถจักรไอน้ำมีมากขึ้นจึงได้มีการขยายขนาดรางไปจนถึงตลาดท่าเตี๋ย เมื่อถึงยุครถจักรดีเซล ทางสายนี้ก็ค่อยๆ หมดความสำคัญไปจนกระทั่ง พ.ศ. 2507 จึงประกาศยกเลิกการเดินรถ และคันทางรถไฟ ได้กลายเป็นทางหลวงสาย 3329 มาจนปัจจุบัน



ก่อนถึงเมืองนครสวรรค์ ขบวนรถไฟจะผ่านสถานีหนองโพ สถานีหัวจัว สถานีเนินมะกอก และสถานีเขาทอง เข้าสู่สถานีนครสวรรค์ ซึ่งเป็นสถานีที่อยู่ห่างไกลจากตัวเมือง แต่เดิมชื่อว่า สถานีหนองปลิง จนกระทั่งเมื่อมีการย้ายสถานีประจำจังหวัดจากสถานีปากน้ำโพออกมา ที่นี้จึงได้เปลี่ยนชื่อเป็นสถานีนครสวรรค์ตามชื่อจังหวัด นอกจากชานชาลาสำหรับขบวนรถโดยสารแล้ว ที่สถานีนครสวรรค์แห่งนี้ยังมีจุดขนถ่ายก๊าซสำหรับขบวนรถก๊าซธรรมชาติอีกด้วย

ด้วยความที่แม่น้ำเจ้าพระยาขวางกั้น ทางรถไฟแรกเริ่มจึงสุดสายที่สถานีปากน้ำโพ ซึ่งเปิดบริการมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2442 ที่นี้เคยมีฐานะเป็นสถานีประจำจังหวัดมาก่อน ชำียงมีทางแยกลงไปยังท่าข้ามริมแม่น้ำเจ้าพระยาสำหรับขนถ่ายสินค้าอีกด้วย

ด้วยความที่สถานีแห่งนี้เคยดังอยู่สุดปลายรางมาก่อน ที่นี้จึงเป็นที่ตั้งของโรงรถจักรปากน้ำโพ ซึ่งในปัจจุบันคือที่ทำการ สारวตรรถพ่วงปากน้ำโพ นั่นเอง







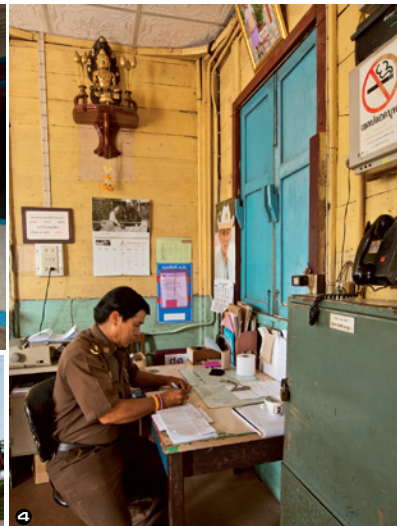
1047 สถานีบ้านกล้วย ①-②
1048 สถานีบ้านป่าหวาย ③
1050 สถานีลพบุรี ⑤-⑦
ขบวนรถไฟเล่นผ่านพระปรางค์สามยอด ④





- 1051 สถานีท่าแค ❶
- 1053 สถานีโคกกระเทียม ❷
- 1055 สถานีหนองเต่า ❸
- 1056 สถานีหนองทรายขาว ❹
- 1058 สถานีบ้านหมี่ ❷-❸
- 1059 สถานีห้วยแก้ว ❶-❷







- 1061 สถานีจันเสน ๔-๕
- 1063 สถานีช่องแค ๘-๙
- 1066 สถานีโพนทอง ๑
- 1067 สถานีบ้านตาคลี ๖-๗
- 1069 สถานีดงมะกู ๒-๓



- 1070 สถานีหัวหวาย ๕-๖
 1072 สถานีหนองโพ ๑-๒, ๔
 1074 สถานีหัวจั่ว ๘
 1076 สถานีเนินมะกอก ๘
 1079 สถานีขาทอง ๗



1



3



2



4







1082 สถานีนครสวรรค์ ๑-๓

1083 สถานีปากน้ำโพ ๔-๖



ปากน้ำโพ-อุตรดิตถ์ /
บ้านตารา-สวรรคโลก
เลาะเลียบบแม่น้ำปิง ขึ้นสู่ภาคเหนือตอนล่าง



ปลายรัชสมัยของสมเด็จพระพุทธเจ้าหลวง รัชกาลที่ 5 ทางรถไฟสายเหนือ ได้ขยายเส้นทางเลียบแม่น้ำปิง เริ่มจากสถานีปากน้ำโพ จังหวัดนครสวรรค์ สู่จังหวัดพิจิตร พิจนุโลก และอุตรดิตถ์ โดยดำเนินการก่อสร้างเป็นตอนๆ เช่นเดียวกับช่วงแรก ซึ่งพระองค์ทรงมีกระแสพระราชดำริเมื่อคราวงานเฉลิมพระชนมพรรษา พ.ศ.2449 ความตอนหนึ่งว่า *“...การรถไฟสายเหนือ ได้เปิดขบวนแล้วถึงปากน้ำโพ แลยังกำลังวางรางต่อไปในตมเมืองพิจนุโลก สายตะวันออกที่จะทำไปแม่น้ำบางปะกง ได้ถมดินสำเร็จมากแล้ว... ได้ตรวจทางรถไฟ หมายจะทำต่อไป จากเมืองพิจนุ แยกไปเมืองสวรรคโลกสายหนึ่ง จากเมืองนครชัยศรีขึ้นไปเมืองสุพรรณบุรี แลเมืองอุทัยธานีอีกสายหนึ่ง...”*



ในวันที่ 24 มกราคม พ.ศ. 2451 ทางรถไฟช่วงแรกถึงสถานีพิษณุโลกได้เปิดให้บริการ และได้ขยายเส้นทางไปยังสถานีชุมทางบ้านดารา เข้าสู่เขตจังหวัดอุดรดิตถ์ ซึ่งแล้วเสร็จในอีก 10 เดือนต่อมา

นอกจากนี้ทางรถไฟสายเหนือยังมีการทำทางแยกไปยังสายสวรรคโลก เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่อำเภอสำคัญที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำยม อันมีปลายทางที่สวรรคโลก ระยะทาง 29 กิโลเมตร ซึ่งแล้วเสร็จและเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 15 สิงหาคม พ.ศ. 2453

ปรากฏในกระแสพระราชดำรัสตอนหนึ่ง เมื่อคราวเสด็จออกมหาสมาคม ในวโรกาสเฉลิมพระชนมพรรษา ปี พ.ศ. 2452 ความว่า “...การสร้างรถไฟในระหว่างปีนี้ รถไฟสายเหนือตอนตั้งแต่เมืองพิษณุโลก จนถึงบ้านดารา แขวงเมืองพิจัยทำแล้วสำเร็จ ได้เปิดใช้แต่เดือนพฤศจิกายน ศก 127... แลทางรถไฟแยกจากบ้านดาราไปถึงเมืองสวรรคโลก อีกสายหนึ่ง ก็ได้ทำสำเร็จ จะได้เปิดในเร็วนี้ นี่เอง ในศกนี้ได้ให้เริ่มลงมือสร้างรถไฟสายได้อีกสายหนึ่ง...”

เมื่อไม่ได้ใช้รถจักรไอน้ำทำพาบวน สถานีปากน้ำโพ จึงถูกลดระดับความสำคัญลง เป็นเพียงสถานีระดับอำเภอ เมื่อขบวนรถไฟออกจากที่นี่แล้ว จะผ่านทะเลสาบน้ำจืดที่ใหญ่ที่สุดในภาคกลาง ซึ่งผู้โดยสารสามารถลงเที่ยวได้ที่สถานีบึงบอระเพ็ด ก่อนที่จะผ่านสถานีระดับ

1084 สถานีกับกฤษ ๑-๒
1226 สถานีบึงบอระเพ็ด ๑-๔

ตำบลหลายแห่ง ประกอบด้วย สถานีทับกฤษ สถานีคลองปลากด และเข้าสู่สถานีระดับอำเภอที่สถานีชุมแสง ผ่านสถานีวังกร่าง และสถานีที่อยู่กลางตัวอำเภออีกแห่งคือ สถานีบางมูลนาก ซึ่งมีของกินขึ้นชื่อคือ ทอดมันปลากราย และส้มจี๊ด (มะม่วงกวน) ที่วางขายอยู่ด้านหลังสถานีรถไฟ จากนั้นจะเข้าสู่สถานีหอไกร และสถานีดงตะขบ ต่อไป





1

สถานีตะพานหิน อยู่ในอำเภอตะพานหินซึ่งใหญ่ที่สุดในจังหวัดพิจิตร ทั้งยังเป็นจุดขึ้นรถไฟของผู้อยู่อาศัยจากต่างอำเภอ เช่น มัคค้อ โพธิ์ประทับช้าง รวมไปถึงอำเภอชนแดน อำเภอหนองไผ่ จังหวัดเพชรบูรณ์

จากนั้นขบวนรถไฟจะผ่านสถานีห้วยเกตุ สถานีหัวดง และสถานีวังกรด ก่อนเข้าสู่สถานีพิจิตร ซึ่งอยู่ในตัวจังหวัดพิจิตร สถานีท่าเรือ เป็นสถานีรถไฟสุดท้ายในเขตจังหวัดพิจิตร จากนั้นขบวนรถไฟจะเข้าสู่สถานีบางกระทุ่ม สถานีแม่เหียบ และสถานีบ้านใหม่ ในเขตของจังหวัดพิษณุโลก

สถานีบึงพระ แม้จะเป็นสถานีเล็กๆ แต่ก็เป็นที่

ถ่ายน้ำมันจากแหล่งน้ำมันลานกระบือ จังหวัดกำแพงเพชร และเข้าสู่สถานีพิษณุโลก ซึ่งอยู่ใจกลางเมือง และที่นี่ยังเป็นสถานีรถไฟแห่งสุดท้ายที่ใช้ระบบสัญญาณไฟสีและประแจแบบอัตโนมัติ

เมื่อออกจากสถานีพิษณุโลก อาณัติสัญญาณของเส้นทางรถไฟจะเปลี่ยนจากแบบไฟสีเป็นระบบทางปลาสู่สถานีบ้านเด็งหนาม สถานีบ้านดง สถานีแควน้อย และสถานีพรหมพิราม ซึ่งเป็นอาคารสถานีแบบสองชั้นดั้งเดิม ที่ยังคงอนุรักษ์สถาปัตยกรรมเอาไว้อย่างสมบูรณ์ ผ่านสถานีหนองตม และสถานีบ้านบึง ออกจากสถานีแห่งนี้ไปขบวนรถไฟจะเข้าสู่เขตจังหวัดอุตรดิตถ์



2



3



4



5

ในเขตจังหวัดอุดรดิตถ์ สถานีรถไฟแห่งแรกที่ขบวน
รถเที่ยวขึ้นจะผ่านคือ สถานีบ้านโดน เข้าสู่สถานีพิชัย
และสถานีไร่อ้อย

ขบวนรถไฟทำขบวนข้ามสะพานประมินทร์ สะพาน
รถไฟขนาดใหญ่ที่สุดในเส้นทางสายเหนือที่สร้างใน



6

1086 สถานีคลองปลากด 2-3

1088 สถานีชุมแสง 1

1091 สถานีวังกร่าง 4-6



สมัยรัชกาลที่ 5 เพื่อข้ามแม่น้ำน่าน มีความยาวทั้งสิ้น 262.40 เมตร ก่อสร้างเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2452 และพระราชทานนามว่า สะพานปรมิตร คู่กับ สถานีชุมทางบ้านดารา ตามพระนามของพระยาเจ้าดารารัศมี ซึ่งแต่เดิมเป็นเพียงจุดเดิมพื้นสำหรับรถจักรไอน้ำเท่านั้น สถานีนี้เป็นชุมทางรถไฟแห่งเดียวในภาคเหนือ โดยที่มีทางแยกสายหนึ่งมุ่งหน้าขนานกับแม่น้ำน่าน ให้บริการผู้โดยสารที่อาศัยอยู่ริมฝั่งแม่น้ำยม ผ่านสถานีคลองมะพลับ และสุดปลายทางที่สถานีสวรรคโลก สองสถานีในเขตจังหวัดสุโขทัย

ในเส้นทางสายหลักเมื่อออกจากชุมทางบ้านดารา แล้ว ขบวนรถจะผ่านสถานีท่าสัก สถานีตรอน และสถานีวังกะพี

กระทั่ง พ.ศ. 2452-2453 ทางกรมรถไฟหลวงได้จัดสร้างสถานีอุตรดิตถ์ขึ้น ในบริเวณที่เป็นป่าช้าหลังวัดท่าถนน สถานีนี้ใช้เป็นที่ตั้งของกองควบคุมการเดินรถทำหน้าที่ควบคุมการเดินรถตั้งแต่สถานีชุมทางบ้านภาชี จนถึงสถานีเชียงใหม่ ทั้งยังเป็นที่ตั้งของโรงรถจักรอุตรดิตถ์ รับหน้าที่ดูแลขบวนรถในเส้นทางสายเหนืออีกด้วย 🇹🇭



4

1093 สถานีบางมูลนาก ⑥-⑦

1095 สถานีหอไกร ⑤

1097 สถานีดงตะขบ ①-②

1099 สถานีสะพานหิน ③-④



5



6



7









1107 สถานีพิจิตร ๑-๔



- 1109 สถานีทำฟ้อ ๔
 1111 สถานีบางกระทุ่ม ๖-๗
 1112 สถานีแม่เกียบ ๑-๓
 1116 สถานีวังพระ ๕





4



5



6



7

- 1114 สถานีบ้านใหม่ ๑-๓
 1118 สถานีพิษณุโลก ๕-๗
 1119 สถานีบ้านตาดึงหนาม ๔









- 1121 สถานีบ้านจุ่ม ๔
 1122 สถานีแควน้อย ๕-๖
 1125 สถานีพรมพืระม ๗-๘
 1127 สถานีหนองตม ๑-๓

- 1130 สถานีบ้านบึง ๕
 1131 สถานีบ้านโคก ๑-๒
 1134 สถานีพิชัย ๕-๖
 1136 สถานีไร่อ้อย ๔







1



2

1137 สถานีชุมทางบ้านดารา ๕-๖

1139 สถานีคลองมะพลับ ๗

1143 สถานีสวรรคโลก ๘-๙

1144 สถานีท่าสัก ๑-๔

สะพานประมิตรโกสัฒนินิคมทางบ้านดารา 4



3



4







6



7



9



8

1146 สถานีรถไฟ ๑-๓

1148 สถานีรถไฟ ๔-๕

1150 สถานีรถไฟ ๖-๑

เจาะอุโมงค์ ข้ามเขา มุ่งหน้าสู่ล้านนา

การสร้างทางรถไฟเมื่อออกจาก
อุตรดิตถ์ไปแล้ว มีอุปสรรคสำคัญ
ที่ทำให้การก่อสร้างต้องล่าช้าออกไป
ประการแรกคือ สภาพภูมิประเทศที่เป็น
ภูเขาสลับซับซ้อนตลอดเส้นทาง และ
ประการที่สองคือ การเกิดสงครามโลก
ครั้งที่ 1 ที่สยามมีทีท่าว่าจะเข้ากับฝ่าย
สัมพันธมิตร

การก่อสร้างทางรถไฟสายเหนือนี้ เจ้าหน้าที่กรมรถไฟ ตั้งแต่วิศวกร ไปจนถึงคนงาน และช่าง ส่วนมากจะเป็นชาวต่างประเทศ เนื่องจากคนไทยยังไม่สนใจเทคโนโลยี ทางราชการได้เริ่มลงมือสำรวจเพื่อสร้างทางรถไฟสายเหนือขึ้น โดยมีวิศวกรชาวเยอรมันชื่อ มิสเตอร์ เอมีล โฮเซนโฮเฟอร์ ซึ่งเข้ามารับราชการในกรมรถไฟหลวงเมื่อปลายรัชกาลที่ 5

ทางรถไฟสายเหนือสร้างจากกรุงเทพฯ ขึ้นมาจนถึง
อุตรดิตถ์ก็ต้องหยุดชะงัก เนื่องจากภูมิประเทศในแถบนี้
เป็นภูเขาสูงและมืดโหมก นับตั้งแต่เขาลูก ที่เป็นพรมแดน
ระหว่างอุตรดิตถ์และแพร่ โดยเฉพาะอุบลรัตน์ใหญ่
หลวงของการสร้างทางระหว่างลำปางมาเชียงใหม่ คือ





จะต้องทำการขุดเจาะภูเขาขุนด่าน ซึ่งอยู่บนสันเขาผีปันน้ำ
เขตรอยต่อระหว่างจังหวัดลำปางและจังหวัดลำพูน

งานสำรวจและขุดเจาะถ้ำขุนด่านใช้เวลาถึง 11 ปี
จึงแล้วเสร็จ งานขุดเจาะเริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ.2450 แล้ว
เสร็จในปี พ.ศ.2461 โดยขุดเจาะจากภายนอกทั้งสอง
ด้านเข้าไปบรรจบกันตรงกลาง ใช้ช่างชาวเยอรมันและ
กรรมกรชาวจีนหลายพันคน กรรมกรชาวจีนจำนวนมาก
ล้มตายลงที่นี้ด้วยโรคอหิวาต์และไข้มาลาเรีย ส่วนงาน
เจาะภายในอุโมงค์นั้นใช้กรรมกรชาวอีสานกับคนพื้นเมือง
เนื่องจากชาวจีนไม่ยอมทำงานในอุโมงค์ เพราะมีความ
เชื่อว่าในอุโมงค์เป็นที่สิงสถิตของภูติผีปีศาจ

เมื่อเริ่มทำการขุดเจาะอุโมงค์ขุนด่านได้ไม่นาน ก็เกิด
สงครามโลกครั้งที่ 1 เสียก่อน มีสเตอร์ เอมิล ไอเซน
โฮเฟอร์ ถูกจับตัวเป็นเชลยศึกในฐานะชนชาติศัตรู ถูก
ขังในเมืองไทยนาน 6 เดือนแล้วถูกส่งต่อไปยังประเทศ
อินเดียอีก 2 ปี จากนั้นจึงถูกส่งกลับประเทศเยอรมัน



ในปี พ.ศ.2463 ต่อมาในปี พ.ศ.2472 จึงได้กลับมา
เมืองไทยอีกครั้งและพำนักอยู่ในเมืองไทยจนถึงวันที่ 5
สิงหาคม พ.ศ.2505 จึงเสียชีวิต

ความยากลำบากในการสร้างทางรถไฟจากลำปางมา
เชียงใหม่ นอกจากเสียเวลาในการขุดเจาะอุโมงค์ขุนด่าน
นานถึง 11 ปีแล้ว บริเวณนี้ยังมีหุบเขาลึกอยู่หลายที่ ใน
การสร้างทางรถไฟจะต้องใช้โครงเหล็กต่อจากพื้นด้าน
ล่างขึ้นไปให้ไต่ระดับทางรถไฟ เช่น ที่สะพานเหวลึก
หรือสะพานหอยสูง ซึ่งอยู่ทางตอนใต้ของอุโมงค์ขุนด่าน
ไปเล็กน้อย สะพานนี้สร้างในตอนทางโค้งเวลาที่รถไฟ
วิ่งผ่านจะต้องชะลอความเร็ว เพราะนอกจากจะโค้ง
แล้วยังสูงอีกด้วย



- อุโมงค์ยาพลึง ①
1151 สถานีลำปาง ④
1154 สถานีบ้านด่าน ②-③
1157 สถานีปางต้นผึ้ง ⑤



หลังจากทางรถไฟสายเหนือถูกสร้างมาถึงเชียงใหม่ ทำให้การเดินทางจากกรุงเทพฯ ขึ้นมาเชียงใหม่ใช้เวลาไม่นานเหมือนแต่ก่อน ผู้คนจำนวนมากหันมาใช้บริการของรถไฟจึงทำให้แต่ละขบวนแออัดไปด้วยผู้โดยสาร จนบางครั้งต้องออกแรงปีนขึ้นไปบนหลังคาก็มี หลังจากนั้นทางมณฑลพายัพจึงได้สร้างสถานีรถไฟประจำเชียงใหม่ขึ้น ชาวบ้านเรียกสถานีนี้ว่า “สถานีปายราง” หมายถึงที่สิ้นสุดของรางรถไฟ หลังการก่อสร้างสถานีรถไฟเชียงใหม่เสร็จก็ได้มีพิธีเปิดทำการเดินรถไฟสายเหนือขึ้นเมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2464

สถานีศิลปะาสาน ถูกสร้างขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2501 เรียก

กันว่าสถานีอุดรดิตถ์ใหม่ เพื่อทดแทนสถานีอุดรดิตถ์แห่งเดิมที่ถูกวาระระเบิด โดยสร้างเป็นสถานีปัตยกรรมแบบล้านนาประยุกต์ แต่ด้วยความที่สถานีแห่งใหม่อยู่ห่างจากตัวเมืองมาก จึงได้มีการสร้างสถานีอุดรดิตถ์ขึ้นมาใหม่ในบริเวณที่ตั้งเดิม อย่างไรก็ตามสถานีศิลปะาสานก็ได้ถูกลดลำดับความสำคัญลงแต่อย่างใด เนื่องจากเป็นแหล่งเดิมเชื้อเพลิงให้หัวรถจักร ตั้งแต่ครั้งยังใช้รถจักรไอน้ำ จนถึงยุครถจักรดีเซล นอกจากนี้ยังเป็นสถานีที่ตัดขาดโดยสาร์ ก่อนที่จะขึ้นทางเขาอิกด้วย ขบวนรถไฟเริ่มต้นได้ขึ้นเขาอย่างช้าๆ สู่สถานีบ้านด่าน สถานีปางต้นผึ้ง ซึ่งถือเป็นจุดเริ่มต้นของเขาวงกต





ที่ตั้งขบวนกันระหว่างจังหวัดอุดรดิตถ์ และจังหวัดแพร่ ซึ่งวิศวกรชาวเยอรมันได้ออกแบบให้เจาะอุโมงค์ถึง 2 แห่งด้วยกันคือ อุโมงค์ปางตูปชอบ มีความยาว 120.09 เมตร เมื่อออกจากอุโมงค์แห่งนี้ก็จะเห็นป้ายเข้าเขตจังหวัดแพร่ จากนั้นขบวนรถไฟต้องลอดผ่านอุโมงค์เขาพลึงทียาว 362.44 เมตร จึงจะถึงสถานีห้วยไร่

สถานีเด่นชัย ซึ่งเป็นสถานีประจำจังหวัดแพร่ในขณะนี้ เดิมมีโครงการจะให้เป็นชุมทางรถไฟแห่งที่สองในภาคเหนือ เพราะที่นี่จะมีทางแยกเส้นทางสายเด่นชัย-เชียงราย

- 1160 สถานีห้วยไร่ ๑-๔
 อุโมงค์ปางตูปชอบ ๕
 1161 ป้ายหยุดรถไฟกเล็ดดาว ๖
 1164 สถานีเด่นชัย ๑-๒





นอกจากสถานีปากป๋วยไป จะเป็นช่วงที่มีทิวทัศน์สวยงามที่สุดอีกแห่งของเส้นทางสายนี้ เพราะขบวนรถไฟจะโค้งเลาะไปตามแม่น้ำยม ผ่านสถานีแก่งหลวง ซึ่งสถานีรถไฟแห่งนี้ได้รับรางวัลอนุรักษ์ศิลปะสถาปัตยกรรมดีเด่นประจำปี พ.ศ. 2554 จนถึงสถานีบ้านปิน ซึ่งเป็นสถานีประจำอำเภอเกลออง จังหวัดแพร่ เมื่อออกจากสถานีนี้ไป ขบวนรถไฟจะผ่านอุโมงค์แห่งที่ 3 ของเส้นทางคือ อุโมงค์ห้วยแม่ลาน ที่มีความยาว 130.20 เมตร ก่อนจะถึงสถานีผาคัน

นอกจากสถานีแก่งหลวงที่ผ่านมาแล้ว ยังมีสถานีปางป๋วย สถานีแม่จาง ในเขตอำเภอมะเมาะ จังหวัดลำปาง ซึ่งถูกสร้างขึ้นในระหว่างปี พ.ศ. 2457-2459 ด้วยแบบก่อสร้างสถาปัตยกรรมในรูปแบบเดียวกัน โดยเป็นการออกแบบผสมผสานระหว่างศิลปะแบบตะวันตกและท้องถิ่นล้านนาได้อย่างงดงามลงตัว ลักษณะอาคารเป็นไม้ชั้นครึ่งตั้งอยู่บนตอม่อคอนกรีต และมีบางส่วนตั้งอยู่บนผนังก่ออิฐฉาบปูน อาคารมีผังพื้นเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า พื้นที่ใช้สอยประกอบด้วยที่ทำการนายสถานี ซึ่งมีตู้เครื่องอาณัติสัญญาณอยู่ด้านหน้า โดยตู้เครื่องอาณัติสัญญาณนี้ ได้รับการออกแบบโดยสถาปนิกชื่อนิจ หิรัญจิระนันท์ ในปี พ.ศ. 2495 ยกเว้นที่แต่อาคารสถานีรถไฟปางป๋วยที่ไม่ได้มีการต่อเติมตู้เครื่องอาณัติสัญญาณนี้

ส่วนท้ายของห้องที่ทำการนายสถานีมีบันไดคอนกรีตจำนวน 5 ขั้น สำหรับเดินขึ้นห้องนอนของนายสถานี ด้านหลังของห้องนอนของนายสถานีมีระเบียงไม้ ส่วนพักคอยอยู่ด้านข้างของที่ทำการนายสถานี และด้านหน้าของ



1165 สถานีปากป่าน ๔
 1167 สถานีแก่งหลวง ๑-๓
 1176 สถานีผาคัน ๖-๗
 อุโมงค์ห้วยแม่ลาน ๕



ห้องนอนของนายสถานี สำหรับอาคารสถานีรถไฟเหล่านี้
 ไม่มีห้องน้ำภายในตัว หลังคาอาคารสถานีเป็นหลังคาจั่ว
 มุงด้วยกระเบื้องลอนคู่ ปรุฉดูและหน้าต่างเป็นบาน
 ลูกฟักไม้ เหนือบานประตู่ หน้าต่าง ยอดจั่ว เจียงชาย
 ค้ายัน และหน้าต่างจำหน่ายตั๋ว ประดับด้วยไม้ฉลุลาย
 สภาพของอาคารทั่วไปอยู่ในสภาพดี



สถานีแม่เมาะ สถานีประจำอำเภอ ซึ่งแต่เดิมคึกคักด้วยขบวนรถไฟผ่านหินจากเหมืองแม่เมาะ ซึ่งปัจจุบันเลิกใช้งานไปแล้ว ก่อนจะเข้าสู่สถานีศาลาตลาด ส่วน **สถานีแม่ทะ** ก็เป็นอีกแห่งที่ได้รับรางวัลอนุรักษ์ศิลปะสถาปัตยกรรมดีเด่นประจำปี พ.ศ. 2554 และเริ่มเข้าสู่เขตอำเภอเมืองที่ **สถานีหนองวัวเฒ่า**

สถานีนครลำปาง สร้างขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2458 ตัวอาคารมีรูปแบบการก่อสร้างผสมผสานกันระหว่างสถาปัตยกรรมไทยล้านนา กับสถาปัตยกรรมยุโรป เป็นอาคาร 2 ชั้น ครึ่งตึกครึ่งไม้ ชั้นบนเป็นที่ทำการสารวัตรเดินรถลำปาง ส่วนชั้นล่างเป็นที่ทำการของสถานี รั้วระเบียงอาคารชั้นบนและเหนือวงกบประตูและหน้าต่างเป็นไม้ฉลุสวยงาม ส่วนทางเข้าห้องโถงชั้นล่างซึ่งเป็นห้องจำหน่ายตั๋ว และทางขึ้นชั้นบนเป็นประตูรูปโค้งขนาดใหญ่ สถานีนครลำปางได้รับการดูแลและบำรุงรักษาอย่างสม่ำเสมอตลอดมา ทำให้ยังคงรูปแบบและเอกลักษณ์เดิมอย่างครบ



ถ้วนสมบูรณ์ จนได้รับการคัดเลือกจากคณะกรรมการอนุรักษ์สถาปัตยกรรมแห่งชาติเป็นอาคารอนุรักษ์ดีเด่น ประเภทอาคารสถาบันและสาธารณะประจำปี พ.ศ. 2536 ในอดีตเป็นศูนย์กลางของรถไฟที่จะต่อไปยังนครเวียงพางค์ จุดเด่นอีกอย่างคือ ที่หน้าสถานีแห่งนี้ยังมีที่จอดรถม้า ซึ่งเป็นเอกลักษณ์ของจังหวัดด้วย

เมื่อออกจากนครลำปาง ขบวนรถที่มีหน่วยลากจูงสูงๆ จะได้รับรถจักรช่วยทำการที่สถานีรถไฟแห่งนี้ เพื่อช่วยในการลากจูงขบวนรถขึ้นสู่ตอนขุนตาน ผ่าน **สถานีห้างฉัตร** **สถานีปางม่วง** และ **สถานีแม่ตานน้อย** ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของตอนขุนตาน ขบวนรถไฟจะทำขบวนข้ามสะพานข้ามเหวถึง 3 แห่ง ได้แก่ สะพานคอมโพสิต สร้างขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2510 เพื่อทดแทนสะพานห้าหอที่ไม่ปลอดภัยและไม่คุ้มค่าต่อการบูรณะ อีกทั้งเป็นทางโค้งบนสะพาน โดยสร้างดอม่ือเป็นคนกริดเสริมเหล็ก มีความยาวทั้งสิ้น 120 เมตร





สะพานสามห่อ ซึ่งสร้างขึ้นตั้งแต่ พ.ศ. 2458 พร้อมๆ กับเส้นทางสายนี้ มีความยาวทั้งสิ้น 142 เมตร และมีการบูรณะครั้งใหญ่ในปี พ.ศ. 2510 โดยมีการเสริมหอสูงขึ้นเพื่อรองรับน้ำหนักอีกหนึ่งหอ แต่ยังคงเรียกกันว่าสะพานสามห่อดั้งเดิม และสะพานสองหอ ซึ่งสร้างขึ้นในคราวเดียวกัน มีความยาวทั้งสิ้น 110 เมตร และได้รับการบูรณะโดยเสริมหอสูงขึ้นตรงกลางเช่นเดียวกับสะพานสามห่อ เมื่อปี พ.ศ. 2510

เมื่อพ้นสะพานหอสูงทั้ง 3 แห่ง ขบวนรถไฟจะเข้าสู่อุโมงค์ขุนตาน ซึ่งเป็นอุโมงค์ที่ยาวที่สุดในประเทศ มีความยาวถึง 1,352.15 เมตร ตั้งอยู่ในพื้นที่อุทยานแห่งชาติดอยขุนตาล ระหว่างอำเภอห้างฉัตร จังหวัดลำปาง และพื้นที่ที่พนักอุโมงค์ด้านทิศเหนือ ก็จะเข้าสู่อำเภอแม่ทา จังหวัดลำพูน เริ่มก่อสร้างเมื่อ พ.ศ. 2450 แล้วเสร็จ พ.ศ. 2461 โดยการรถไฟหลวงแห่งกรุงสยาม ที่มีพลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ พระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน เป็นผู้บัญชาการ และมีนายช่างชาวเยอรมันชื่อ เอมีล ไอเซนโฮเฟอร์ เป็นผู้ควบคุมการก่อสร้างทั้งหมด ใช้เวลาสร้างทั้งหมด 11 ปี ค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น 1,362,050 บาท ปลายอุโมงค์ทางทิศเหนือจะเป็นที่ตั้งของ สถานีขุนตาน ซึ่งเป็นจุดสูงสุดบนเส้นทางสายนี้

นอกจากสถานีขุนตาน ก่อนเข้าสู่สถานีท่าขมิฐ ขบวนรถไฟจะข้ามสะพานท่าขมิฐ ซึ่งเป็นสะพานคอนกรีตสีขาว แทนที่จะเป็นเหล็กเหมือนสะพานอื่น แต่ด้วยภาวะเหล็กขาดแคลนอันเนื่องมาจากประเทศในยุโรปเข้าสู่ภาวะสงครามโลกครั้งที่ 1 กรมรถไฟหลวงจึงไม่สามารถสั่ง



5



6



7



1

1182 สถานีแม่จาง ①-④

1184 สถานีแม่มาะ ⑤

1187 สถานีศาลาพาลาด ⑥-⑦



2



3



4

เหล็กมาเพื่อสร้างได้ ต้องอาศัยการคำนวณที่แม่นยำ ในการสร้างสะพานคอนกรีตแทน

ในเขตจังหวัดลำพูน ยังมีสถานีสาลาแม่ทาสถานีหนองหล่ม สถานีลำพูน และสถานีป่าสัก ก่อนจะเข้าสู่เขตจังหวัดเชียงใหม่ที่สถานีสารภี และสถานีเชียงใหม่ ซึ่งอาคารสถานีเชียงใหม่หลังแรก สร้างเป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็กชั้นเดียว ถือได้ว่าเป็นอาคารที่สวยงามมาก เพราะเป็นประตูผ่านเข้าออกระหว่างเชียงใหม่กับต่างจังหวัดที่มีคนใช้กันมากที่สุด โดยสถานีเชียงใหม่หลังแรกนั้นเคยถูกใช้เป็นที่พักเสด็จ พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 และสมเด็จพระนางเจ้ารำไพพรรณี เมื่อครั้งเสด็จพระราชดำเนินประพาสสมณชลพายัพ

ในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 สถานีรถไฟเชียงใหม่หลังนี้ ถูกเครื่องบินของฝ่ายสัมพันธมิตรทิ้งระเบิดพัง

พินาศไปพร้อมกับชีวิตคนนับร้อย รวมทั้งอาคารบ้านเรือน โกดังเก็บสินค้าที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงราบเรียบไปหมดเมื่อวันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2486 หลังจากสถานีเชียงใหม่ถูกระเบิด ทางราชการต้องประกาศงดใช้สถานีรถไฟแห่งนี้ไปหลายปี ผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถไฟต้องไปขึ้นลงที่สถานีป่าสัก จังหวัดลำพูนแทน ต่อมาเมื่อสงครามสงบแล้วจึงได้สร้างสถานีรถไฟขึ้นมาใหม่ในที่เดิมและใช้มาจนถึงปัจจุบัน 🚂



6



5



7



1

- 1189 สถานีแม่ทะ ①-②
 1192 สถานีหนองวัวเฒ่า ③
 1196 สถานีห้างฉัตร ④-⑥
 1198 สถานีปางม่วง ⑦-⑧



2



3









1



3



4



2



5



สะพานหอสุง ①

1201 สถานีแม่ตานน้อย ②

1204 สถานีขุนตาน ③-⑤





สะพานทางบก ๑
1206 สถานีทางบก ๒-๕







1208 สถานีศาลาแม่ท่า ๑-๒
 1212 สถานีหนองหล่ม ๓-๕
 1216 สถานีลำพูน ๖-๑๐



1218 สถานีป่าเลา ๑-๒
1220 สถานีสารภี ๓-๔
1222 สถานีชียงใหม่ ๕-๖



1



๓



๒



4







เส้นทางรถไฟ



สายตะวันออก-ตะวันตก



สืบเนื่องด้วยพระพุทราจำหลวง ทรงโปรดเกล้าฯ ให้จัดการปกครอง
แบบมณฑลเทศาภิบาล เมื่อปี พ.ศ. 2435 โดยรวมหัวเมืองตะวันออก
4 หัวเมืองใหญ่ ได้แก่ ปราจีนบุรี นครนายก พนมสารคาม และฉะเชิงเทรา
เข้าเป็นมณฑลปราจีนบุรี จึงได้ทรงโปรดเกล้าฯ ให้กรมรถไฟสายเหนือ
สร้างเส้นทางรถไฟสายตะวันออก แยกจากเส้นทางสายหลักที่หอประแจ
ยมราช มุ่งหน้าสู่สถานีแปดริ้ว โดยหมายให้เป็นเส้นทางเชื่อมพระนครกับ
มณฑลปราจีนบุรีได้สะดวกยิ่งขึ้น จนกระทั่งการก่อสร้างทางรถไฟแล้วเสร็จ
จึงได้มีการย้ายที่ทำการมณฑล มาอยู่ที่เมืองแปดริ้ว ตั้งแต่วันที่ พ.ศ. 2445



ต่อมาในปี พ.ศ. 2460 หลังจากได้มีการรวมกรมรถไฟสายเหนือเข้ากับกรมรถไฟสายใต้แล้ว พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงโปรดเกล้าฯ ให้พระเจ้าบรมวงศ์เธอ พระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ซึ่งทรงดำรงตำแหน่ง ผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง ได้ทรงบุกเบิกเส้นทางรถไฟสายตะวันออกจากสถานีแปดริ้วต่อเนื่องไปยังสถานีอรัญประเทศ พร้อมทั้งเชื่อมกับเส้นทางของการรถไฟกับพม่าที่บ้านคลองลึก

โดยได้เปลี่ยนขนาดของรางที่ใช้อยู่เป็นทางกว้างขนาด 1.00 เมตร แบบเดียวกับที่ใช้ในประเทศเพื่อนบ้านของเรา ซึ่งได้รับความร่วมมือจากกองพันทหารช่างที่ 2 กรมทหารบกที่ 3 รับผิดชอบการก่อสร้างในช่วงแปดริ้ว-ปราจีนบุรี นอกเหนือจากนั้น กรมรถไฟหลวงเป็นผู้รับผิดชอบงานก่อสร้างเองทั้งสิ้น

โดยในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2467 ได้มีการทดลองเปิดเดินขบวนรถจากแปดริ้ว-กบินทร์บุรี ระยะทาง

- 3001 สถานีมักกะสัน ๒
- 3009 สถานีคลองตัน ๑
- 3010 สถานีหัวหมาก ๔
- 3012 สถานีบ้านกุ่มช้าง ๓





100 กิโลเมตร และเปิดเดินรถจากสถานีภินทรบุรี-อรัญประเทศ เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน พ.ศ.2469 อย่างไรก็ตาม ไม่ปรากฏว่าการเดินขบวนรถระหว่างประเทศร่วมกัน จนกระทั่งวันที่ 22 เมษายน พ.ศ.2498 ทว่าหลังจากที่มีการประชุมเพื่อให้มีการเปิดเดินขบวนรถไฟระหว่างประเทศร่วมกัน จากสถานีอรัญประเทศถึงสถานีพระตะบอง จึงเริ่มมีการทดลองเปิดเดินขบวนรถระหว่างประเทศเป็นครั้งแรก และได้ขบวนเมื่อวันที่ 27 ตุลาคม พ.ศ.2504 ไม่ปรากฏการเดินขบวนรถระหว่างประเทศไทย-กัมพูชาอีกเลย จนกระทั่งอีกเกือบ 10 ปี

ต่อมา ขบวนรถระหว่างประเทศไทยกลับมาให้บริการอีกครั้งจนถึง พ.ศ. 2517 การเดินขบวนรถระหว่างประเทศได้ยุติลงเป็นการถาวร เนื่องจากทางการรถไฟกัมพูชาได้รื้อรางจากพระตะบองถึงบ้านปอยเปตออกจนหมดสิ้น ทุกวันนี้ รถไฟสายตะวันออกเกือบทุกขบวนจะจอดเทียบรอรับผู้โดยสารในชานชาลาที่ 6 ของสถานีกรุงเทพ ทั้งนี้ที่เคลื่อนตัวออกจากต้นทางสู่สถานีหอประแจยมราช ขบวนรถจะทำขบวนเข้าสู่รางทางด้าน





ชาวสุุด และเลี้ยวขวากผ่านถนนสายต่างๆ แม้การจราจรจะคับคั่งเพียงใด เหล่ารถยนต์ก็อย่างทั้งหลายก็ต้องหยุดเพื่อหลีกเลี่ยงให้ขบวนรถไฟส่อเหล็กได้เคลื่อนผ่านจุดตัด ซึ่งมีหลายต่อหลายแห่งได้ถูกใช้เป็นที่หยุดรถเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสาร จากที่หยุดรถพญาไท ขบวนรถไฟยุคดั้งเดิม และขบวนรถไฟยุคใหม่ที่ใช้ไฟฟ้าวิ่งอย่าง Airport Rail Link จะวิ่งขนานกันไปฝ่ายหนึ่งเดินรถที่ระดับพื้นดิน อีกขบวนวิ่งบนทางยก

- 3014 สถานีลาดกระบัง ๕
- 3015 สถานีหัวตะเข้ ๔
- 3017 สถานีคลองหลวงแพ่ง ๕
- 3019 สถานีเปรม ๒
- 3021 สถานีคลองบางพระ ๗
- 3023 สถานีชุมทางชะเชิงเทรา ๕, ๘
- 3107 ป้ายหยุดรถพระจอมเกล้า ๑





ระดับ โดยมีจุดเชื่อมต่อเป็นระยะ ที่สถานีมีกักสัน ขบวนรถจะผ่านสถานที่สำคัญยิ่งต่อเหล่าม้าเหล็กยุค ดั้งเดิม นั่นคือโรงงานรถไฟมีกักสัน ซึ่งเป็นศูนย์กลาง การซ่อม-สร้างอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับรถไฟ พุดง่าย ๆ ว่า เป็น โรงพยาบาลของเหล่าม้าเหล็กแบบดั้งเดิมที่ชำรุด หรือ เสียหายจากการทำงานหนักเพื่อรับใช้ประชาชน และ จากอุบัติเหตุต่างๆ ระหว่างการทำขบวน ส่วนสถานีถัดไป คือ สถานีคลองตัน เป็นที่ตั้งของ ARL Depot บ้าน ของม้าเหล็กยุคใหม่ ที่มีหน้าที่ขนส่งผู้โดยสารเดินทาง ตรงสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ออกจากจุดนี้ไป ขบวนรถไฟจะเดินทางสู่ซานเมือง ด้านตะวันออกของกรุงเทพฯ ซึ่งใช้ขบวนรถไฟในการเดินทางเข้าสู่ใจกลางเมือง ได้แก่ สถานีหัวหมาก สถานี บ้านทับช้าง สถานีลาดกระบัง ซึ่งล้วนแล้วแต่มีการ ปรับปรุงสถานีขึ้นใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับขบวนรถไฟไฟฟ้า ท่าอากาศยานที่มาร่วมใช้พื้นที่ทางด้านทิศเหนือของ ทางรถไฟ โดยเฉพาะที่สถานีลาดกระบัง ซึ่งเป็นสถานี สุดท้ายก่อนที่ขบวนรถไฟทั้งสองระบบจะแยกจากกัน ทางรถไฟฯ ได้จัด Shuttle Train เพื่อขนส่งผู้โดยสาร ไปยังสถานีใกล้เคียง





- 3055 สถานีบางน้ำเปรี้ยว ①
- 3057 สถานีชุมทางคลองสีกา ⑥-⑦
- 3059 สถานีโยทะกา ②-③
- 3061 สถานีบ้านสร้าง ④-⑤

ป้ายหยุดรถพระจอมเกล้า โดยสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง และการรถไฟให้ความสำคัญกับบรรดานักเรียน นักศึกษา จึงสร้างเป็นป้ายหยุดรถสำหรับเยาวชนเหล่านี้ขึ้น และอาจกล่าวได้ว่าเป็นป้ายหยุดรถที่คึกคักที่สุดแห่งหนึ่ง เพราะมีผู้โดยสารผลัดเปลี่ยนมาใช้บริการอย่างเนืองแน่นตลอดทั้งวัน ซึ่งนักศึกษาบางคนจะโดยสารรถไฟลงที่ **สถานีหัวตะเข้** ซึ่งใกล้กับอาคารเรียนมากกว่า และที่สถานีนี้เองเราจะเห็นขบวนรถไฟคอนเทนเนอร์จอดรอทางเพื่อเข้าไปยัง **สถานีขนถ่ายสินค้าลาดกระบัง ICD**



- 3064 สถานีบ้านปากพลี ๑
 3066 สถานีปราจีนบุรี ๕-๖
 3068 สถานีโคกมะกอก ๒-๓
 3070 สถานีประจันตคาม ๔

เมื่อออกจากสถานีหัวตะเข้ เราไม่อาจลืมว่า ครั้งหนึ่งรถไฟเคยเป็นการเดินทางที่สะดวกที่สุด ทั้งสำหรับนักเรียน นักศึกษา ไปจนถึงชาวบ้าน เพราะตัวสถานีที่ตั้งอยู่ริมคลอง และกลางเรือสวนไร่นา เรียกได้ว่าสามารถนั่งเรือจากคลองต่างๆ ก็มาถึงสถานีรถไฟตามเส้นทางได้แก่ คลองหลวงแพ่ง เปรัง คลองบางพระ และต่อขบวนรถเข้ากรุงเทพฯ เดินทางไปท่ารถที่ตัวอำเภอหรือตัวจังหวัดที่ สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา ซึ่งจะมีทางแยกออกไปยังเส้นทางสายหลักคือ สายอรัญประเทศ และเส้นทางสายใหม่ คือ สายสิดหีบ-มาบตาพุด ตามเส้นทางสายหลัก ขบวนรถจะเดินทางสู่สถานี



บางน้ำเปรี้ยว สถานีชุมทางคลองลิกแก้ว ซึ่งในอดีตเป็นเพียงสถานีเล็กๆ แต่ต่อมาได้ขยายสถานีเพื่อรองรับเส้นทางขนส่งสินค้าสายใหม่ และสถานีโยทะกา ซึ่งเป็นสถานีสุดท้ายในเขตจังหวัดฉะเชิงเทรา

จากนั้นรถไฟสายนี้จะเข้าสู่เขตจังหวัดปราจีนบุรีที่สถานีบ้านสร้าง ก่อนจะวกเข้าไปในเขตจังหวัดนครนายกเล็กน้อย ที่สถานีหนึ่งเดียวของจังหวัดในเส้นทางสายนี้คือ สถานีบ้านปากพลี ซึ่งแม้จะเป็นสถานีเล็กๆ แต่ก็ได้รับรางวัลสถานีสวยงาม 3 ปีซ้อน สถานีปราจีนบุรีเป็นสถานีรถไฟระดับจังหวัด ตั้งอยู่ในเขตเทศบาลเมืองปราจีนบุรี ซึ่งมีสถานีรถไฟถัดไป ได้แก่ สถานีโคกมะกอก สถานีประจันตคาม สถานีบ้านดงบัง สถานีกบินทร์บุรี ซึ่งที่นี่เคยเป็นที่ตั้งของโรงรถจักรในสมัยที่ยังใช้หัวรถจักรไอน้ำในการทำขบวน มีวียนกลับรถจักรที่ปัจจุบันเลิกใช้ไปแล้ว เมื่อออกจากสถานีนี้ไปหนองสังจะเป็นสถานีสุดท้ายในเขตจังหวัดปราจีนบุรี



ในเขตจังหวัดสระแก้ว สถานีแรกในเส้นทางคือ สถานีบ้านแก้ง สถานีสระแก้ว ซึ่งแม้จะเป็นสถานีระดับจังหวัด แต่ก็ไม่ได้มีขนาดใหญ่เหมือนสถานีของจังหวัดอื่นๆ เข้าสู่ สถานีวัฒนานคร และสถานีสุดท้ายในเส้นทางคือ สถานีวัดรัฐประเทศ ถือเป็นสุดปลายรางฝั่งตะวันออก ซึ่งแต่เดิมเคยมีการเดินรถถึงบ้านคลองลึก ซึ่งเป็นชายแดนเชื่อมกับประเทศกัมพูชา เมื่อ พ.ศ. 2504 เคยมีขบวนรถไฟเชื่อมระหว่างสองประเทศแต่ก็ได้ยกเลิกไปเมื่อปี พ.ศ. 2517 และไม่มีการเดินรถถึงชายแดนอีกจนถึงปัจจุบัน 🚆





3072 สถานีบ้านดงบัง 4-6

3075 สถานีภักขิษฐ์บุรี 7-8

3078 สถานีหนองสัง 3

3083 สถานีบ้านแก้ง 1-2









3087 สถานีสระแก้ว ①, ③
 3094 สถานีวัฒนานคร ②, ④
 3100 สถานีอุบลราชธานี ⑤-⑥





จะเชิงทรา-มาบตาพุด

เส้นทางเลียบชายทะเลตะวันออก

แม้ว่าเส้นทางรถไฟเลียบบชายทะเล
ตะวันออกสายนี้จะเป็นเส้นทางสายสั้นๆ
ระยะทางเพียงไม่ถึง 200 กิโลเมตร
แต่เป็นเส้นทางรถไฟสายเศรษฐกิจ
สำคัญสายหนึ่ง ที่ดินรกร้าง
ชายทะเลตะวันออกของไทยสายนี้
ได้รับการปรับปรุงเป็นทางแยก
จากเส้นทางหลักสายตะวันออก
(กรุงเทพ-อรัญประเทศ) ที่สถานี
ชุมทางฉะเชิงเทรา



เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ.2512 รัฐบาลได้ออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินในจังหวัดฉะเชิงเทรา และจังหวัดชลบุรี เพื่อก่อสร้างทางรถไฟระหว่างสถานีฉะเชิงเทรา-สัตหีบ ในปี พ.ศ.2514-2520 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ทำการสำรวจ วางแนวเขต และเวนคืนที่ดินในบริเวณแนวที่จะก่อสร้าง และได้เริ่มก่อสร้างในปี พ.ศ. 2524 จนแล้วเสร็จในปี พ.ศ.2528

ต่อมาวันที่ 19 สิงหาคม พ.ศ.2538 ได้มีพิธีเปิดทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกอย่างเป็นทางการ หลังทางรถไฟช่วงชุมทางคลองสิบเก้า-ชุมทางแก่งคอย สร้างแล้วเสร็จ โดยมีสมเด็จพระญาณสังวร สมเด็จพระสังฆราช สกลมหาสังฆปริณายก ทรงเป็นประธานในพิธีเปิด และทรงรับมอบที่สถานีฐานสงวรามจากนายเสมอ เขาวัว ผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย



- 3026 สถานีดอนสินนท์ ๕
- 3029 สถานีพานทอง ๔
- 3032 สถานีชลบุรี ๓
- 3036 สถานีชุมทางศรีราชา ๑-๒





1

ในสมัยนั้น โดยในวันเปิดเส้นทางดังกล่าว ทางการรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดเดินขบวนรถพิเศษสำหรับพิธีเปิดเส้นทางในครั้งนั้น ด้วยดีเซลรางปรับอากาศสปริงเกอร์ใหม่เอี่ยมอีกด้วย

ปัจจุบันเราสามารถเดินทางได้ด้วยขบวนรถธรรมดาที่ 283 กรุงเทพ-บ้านพลูด่างหลวง ซึ่งเป็นขบวนรถโดยสารเพียงขบวนเดียวที่ให้บริการในเส้นทางสายนี้ แต่ทว่าในเส้นทางกลับคลาคล่ำไปด้วยรถสินค้าที่มีเดินแทบไม่ขาด



2



3



4

ระยะ เมื่อออกจากสถานีชุมทางฉะเชิงเทรา มุ่งหน้าข้ามแม่น้ำบางปะกงที่สถานีแปดริ้วเดิม ซึ่งปัจจุบันถูกลดฐานะเป็นเพียงที่หยุดรถ จากนั้นขบวนรถไฟข้ามสะพานยกระดับรถไฟที่ยาวที่สุดในประเทศไทย มุ่งหน้าสู่สถานีตามเส้นทาง ได้แก่ สถานีดอนสนธิในเขตอำเภอ



3034 สถานีบางพระ ๑-๒
3039 สถานีบางละมุง ๓-๕



1



3

- 3041 สถานีพัทยา 1-2
3043 สถานีบ้านห้วยขวาง 7-8
3045 สถานีชุมทางเขาชีจรรย์ 5-6



2



4

บ้านโพธิ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา ก่อนเข้าสู่เขตจังหวัดชลบุรี ที่สถานีพานทอง เข้าสู่สถานีชลบุรี สถานีบางพระ และสถานีชุมทางศรีราชา ซึ่งทำหน้าที่ส่งขบวนรถเข้าสู่ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง มุ่งหน้าสู่เมืองชายทะเลตะวันออก ผ่านสถานีบางละมุง ซึ่งเป็นจุดขนถ่ายแก๊สจากคลังก๊าซบางละมุงของการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทยไปยังทั่วประเทศ สถานีพัทยา ซึ่งตั้งอยู่ระหว่างพัทยาเหนือ และพัทยากลางในเขตเมืองพัทยา ที่สถานีนี้เราจะได้เห็นภาพของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศมารอขึ้นขบวนรถไฟกันอย่างคึกคัก วิ่งผ่านด้านหลังตลาดน้ำสีลาดถึงสถานีบ้านห้วยขวาง

ป้ายหยุดรถวัดญาณสังวราราม (อดีตสถานีวัดญาณสังวราราม) ซึ่งตั้งอยู่บริเวณทางเข้าวัดญาณสังวราราม ความพิเศษของป้ายหยุดรถนี้คือ สร้างขึ้นด้วยเงินบริจาคของผู้นับถือศาสนาทั่วประเทศ ผนวกกับงบประมาณของทางการรถไฟฯ อีกส่วนหนึ่ง นอกจากนี้ยังมีอาคารสำคัญทางประวัติศาสตร์หลังหนึ่ง เพราะเป็นที่ตั้งของ

พลับพลารับเสด็จในสมัยรัชกาลที่ 6 ที่แต่เดิมตั้งอยู่ ณ สนามกอล์ฟสุณย์ผีกการรถไฟ ที่ตั้งไว้จนปัจจุบัน

จากนั้นขบวนรถจะเดินทางสู่สถานีชุมทางเขาชีจรรย์ ซึ่งเป็นทางแยกเข้าสู่ท่าเรือน้ำลึกดังเดิมอีก 2 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือน้ำลึกสัตหีบ ผ่านทางสถานีบ้านพลูดาวหลวง ซึ่งเป็นปลายทางของขบวนรถโดยสารขบวนเดียวของเส้นทางสายนี้ ก่อนจะต่อเข้าไปในเขตของกองทัพเรือ ที่ครึ่งหนึ่งเคยมีขบวนรถไฟสำหรับการจัดงานชุมนุมลูกเสือโลก แล่นไปจนเกือบสุดปลายทางที่ท่าเรือสัตหีบ ซึ่งปัจจุบันไม่ได้ใช้งานแล้ว

เส้นทางแยกอีกแห่งได้เปิดให้บริการในคราวเดียวกัน คือเส้นทางที่มุ่งหน้าเข้าไปในเขตของจังหวัดระยอง ผ่านสถานีบ้านฉาง มุ่งหน้าสู่ปลายทางที่สถานีมาบตาพุด ที่ตั้งอยู่ในเขตของนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ซึ่งในเส้นทางสายนี้จะมีรถสินค้าผ่านเข้าไปเพียงเดือนละ 1 ขบวนเท่านั้น สุดปลายทางที่ท่าเรือมาบตาพุด (ปัจจุบันไม่ได้ใช้การแล้วเช่นกัน) 🚂





1



3



2



4

- 3047 สถานีบ้านพลูตาหลวง ①
 3110 สถานีบ้านพลู ③-④
 3115 สถานีบ้านตาฟุด ⑤-⑦
 3123 ที่หยุดรถวัดญาณสังวราราม ②





พหลโยธิน-แม่น้ำ / ศรีราชา-แหลมฉบัง / คลองสิบเก้า-แก่งคอย

เส้นทางรถไฟขับเคลื่อนเศรษฐกิจของชาติ



เส้นทางรถไฟสายย่อยๆ 3 สาย ที่มีระยะทางรวมกันแค่ 90 กิโลเมตรเศษ แม้เป็นเส้นทางที่ไม่มีรถรับส่งผู้โดยสารเป็นประจำ แต่กลับมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศอย่างมาก เพราะเป็นเส้นทางที่ทำหน้าที่ขนส่งพลังงาน เชื้อเพลิง ไม่ว่าจะเป็นน้ำมัน และก๊าซธรรมชาติ จากแหล่งผลิตสู่โรงกลั่น จากโรงกลั่นสู่คลังเก็บ และขนส่งไปสู่ผู้บริโภค หรือแม้แต่ทำหน้าที่ขนส่งค่าสารพัดชนิดจากประเทศไทยส่งออกสู่ชาวโลก และยังรับหน้าที่ขนส่งค่าจากทั่วโลกสู่ประเทศไทยอีกด้วย



เส้นทางทั้ง 3 สายนี้ คือ

1. เส้นทางสายพหลโยธิน-มักกะสัน-แม่น้ำ ทำหน้าที่เชื่อมโยงกลางกรุงเทพฯ กับท่าเรือคลองเตย และโรงกลั่นน้ำมันย่านบางจาก
2. เส้นทางสายลานสินค้าลาดกระบัง-ศรีราชา-แหลมฉบัง ทำหน้าที่ขนส่งสินค้าสู่ท่าเรือน้ำลึกแห่งที่สองของไทย
3. เส้นทางสายชุมทางคลองสิบเก้า-ชุมทางแก่งคอย ทำหน้าที่ร่นระยะทางของขบวนรถสินค้า และขบวนรถขนส่งพลังงาน จากเมืองท่าชายทะเลตะวันออกสู่ภาคอีสาน และภาคเหนือของไทย

แรกเริ่มมีการเดินขบวนรถสินค้า การขนถ่ายสินค้า จะทำกันในบริเวณย่านสถานีกรุงเทพ ต่อมาเนื่องจากบริเวณสถานีกรุงเทพคับแคบ ไม่สะดวกในการรับส่งสินค้า ซึ่งนับวันจะเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าที่จะส่งออกไปต่างประเทศ หรือสั่งซื้อจากต่างประเทศโดยทางเรือเดินทะเล ดังนั้นเพื่ออำนวยความสะดวก



1231 สถานีพหลโยธิน ๑-๒
3002 สถานีแม่น้ำ ๓-๔

3037 สถานีแหลมฉบัง ๑-๒
3118 สถานีอรัญฯ ๔-๕





สะดวกแก่ผู้ให้บริการ และการขนส่งวัสดุสิ่งของที่สั่งซื้อจากต่างประเทศของกรมรถไฟหลวงเอง จึงได้สร้างย่านขนส่งสินค้าพลโยธินขึ้น เพื่อบรรเทาความคับคั่งของย่านสถานีกรุงเทพ พร้อมกับทางรถไฟแยกจากสถานีมักกะสัน บนเส้นทางสายตะวันออกไปยังริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณท่าเรือคลองเตย ระยะทางยาวประมาณ 5 กิโลเมตรเศษ เส้นทางสายนี้ก่อสร้างแล้วเสร็จและเริ่มเปิดการเดินรถ เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2452 ในตอนแรกเป็นทางขนาดกว้าง 1.435 เมตร

ต่อมาได้แปลงขนาดเป็น 1.00 เมตร เช่นเดียวกับเส้นทางสายอื่นๆทั่วประเทศ

ในปี พ.ศ. 2491 มีแนวคิดที่จะก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกขึ้นอีกแห่งหนึ่ง เพราะตระหนักว่าท่าเรือกรุงเทพมีลักษณะที่ไม่สอดคล้องต่อการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในระยะยาวได้อย่างเต็มที่ จึงมีแนวคิดที่จะก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกขึ้นอีกแห่ง โดยรัฐบาล จอมพล ป. พิบูลสงคราม ได้พิจารณาให้มีการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกที่ศรีราชา อย่างไรก็ดี โครงการดังกล่าวได้ถูกระงับ เพราะสภาพ

ความผันผวนทางเศรษฐกิจและปัญหาด้านแหล่งเงินทุนกระทั่ง พ.ศ. 2521 จึงได้มีการออกพระราชบัญญัติเวนคืนที่ดิน เพื่อเริ่มต้นการก่อสร้างท่าเรืออย่างเป็นทางการจนแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2534 และเพื่อตอบสนองการขนถ่ายสินค้า การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้รับมอบหมายให้วางรางเข้าไปยังท่าขนถ่ายสินค้าในท่าเรือพาณิชย์แห่งใหม่นี้ด้วย

พร้อมๆ กันกับเส้นทางสายฉะเชิงเทรา-สัตหีบ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ตัดทางรถไฟสายชุมทางคลองสิบเก้า-ชุมทางแก่งคอย ผ่านในเขตของอำเภอองครักษ์ จังหวัดนครนายก และอำเภอวังธารแดง จังหวัดสระบุรี เพื่อเป็นเส้นทางสำหรับรถสินค้าจากภาคตะวันออกมุ่งตรงสู่ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยไม่ต้องเข้าเขตของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรที่คับคั่ง เส้นทางสายดังกล่าวได้เปิดให้บริการในวันที่ 19 สิงหาคม พ.ศ. 2538

จากย่านสินค้า สถานีพลโยธิน ซึ่งครั้งหนึ่งเคยมี



ขบวนรถโดยสารให้บริการไปยังจังหวัดพิษณุโลก และ อุดรธานี ขบวนรถสินค้าจะวิ่งผ่านสถานีบางซื่อ จาก เส้นทางสายหลักจนถึงหอประแจจิตรลดา แยกเข้าเส้นทางสายตะวันออก ก่อนจะถึงสถานีมักกะสันประมาณ 100 เมตร จะมีประแจตัวแรกแยกออกจากทางสายหลัก ผ่านด้านหลังสถานีมักกะสัน ขบวนไปกับทางด่วนเฉลิมมหานคร (ทางด่วนบางนา-ดินแดง) เข้าสู่บริเวณถนน เชื้อเพลิง ซึ่งเป็นที่ตั้งของ **สถานีแม่น้ำ** ความพิเศษของสถานีแห่งนี้คือ จะมีถนนเชื้อเพลิงกั้นกลางระหว่าง

ตัวสถานีกับรางรถไฟ ซ้ำยังมีรั้วรอบขอบชิด ซึ่งถ้าไม่สังเกตดีๆ จะไม่ทราบเลยว่านี่คือสถานีรถไฟ และจากที่นี่ จะมีทางแยกอีก 2 สายเข้าสู่ท่าเรือคลองเตย (ท่าเรือใหม่) และโรงกลั่นน้ำมันบางจาก



ทางแยกจากสถานีชุมทางศรีราชาเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อการขนส่งสินค้านี้ ขบวนรถหลักในเส้นทางที่ใช้คือขบวนรถคอนเทนเนอร์ ซึ่งเดินวันละหลายเที่ยว จากย่านสถานีขนส่งสินค้าลาดกระบัง หรือที่เรียกย่อๆกันว่า ICD เดินทางตามเส้นทางสายสัดหีบตรงสู่ **สถานีแหลมฉบัง** ซึ่งมีความคึกคักไม่แพ้เส้นทางสายหลักที่มีผู้โดยสารใช้บริการเลยทีเดียว เพราะบ่อยครั้งมากที่จะไม่เห็นขบวนรถสินค้าจอดรอเพื่อเข้าออกยังท่าเรือ และคลังน้ำมันศรีราชา

สายชุมทางคลองสิบเก้า-ชุมทางแก่งคอย แยกออกมาจากสายปราชญ์-อรุณประเทศ ที่สถานีรถไฟชุมทางคลองสิบเก้าเข้าสู่เขตจังหวัดนครนายกที่ **สถานีองครักษ์** และ**สถานีวิหารแดง** จังหวัดสระบุรี ซึ่งน้อยคนนักจะทราบว่าในเส้นทางสายนี้มีอุโมงค์รถไฟคอนกรีตแห่งเดียวในประเทศไทย ได้แก่ **อุโมงค์พระพุทธราย** ที่เจาะทะลุเขาพระพุทธราย บริเวณใกล้ **สถานีใหญ่** ที่ซ่อนตัวอยู่กลางป่าอุทยานแห่งชาติเขาสมหลั่น แม้แต่ชาวบ้านบางคนเองยังไม่ทราบว่าใกล้หมู่บ้านตัวเองมีสถานีรถไฟตั้งอยู่ 📍



3120 สากีวิหารแดง ①-③

อุโมงค์พระพุทธราย ④

3121 สถานีใหญ่ ⑤-⑥

วังเวียนใหญ่-มหาชัย/ บ้านแหลม-แม่กลอง

เส้นทางอาหารทะเลจากเมืองสองสมุทร

เส้นทางรถไฟจากวังเวียนใหญ่ไปจนถึงมหาชัย ชาวพังงนบุรีเรียกขานกันจนติดปากว่า “รถไฟสายแม่กลอง” เพราะทำหน้าที่รับส่งผู้โดยสารจากสมุทรสาคร และสมุทรสงคราม เข้าสู่กรุงเทพฯ แม้ว่าจะไม่มีทางเชื่อมกับทางรถไฟสายหลัก แต่เส้นทางสายนี้ทำหน้าที่ขนส่งอาหารทะเลสดใหม่ตรงจากท่าเทียบเรือประมงเข้าสู่กรุงเทพฯ นับจากอดีตจนถึงปัจจุบัน





เมื่อแรกสร้าง ทางรถไฟสายนี้ทำการเดินรถโดยบริษัทเอกชนคือ บริษัท รถไฟฟ้าจีนทุน จำกัด ชื่อเดิมคือ บริษัท ทำจีน เรวเว่ กัมปนี ลิมิเตด ทุน จำกัด ได้รับสัมปทานเดินรถ 40 ปี ตั้งแต่วันที่ 17 พฤษภาคม พ.ศ. 2444 จนถึงปี พ.ศ. 2484 และจากสถานีปากคลองสานมาถึงสถานีมหาชัย อำเภอเมืองสมุทรสาคร มีระยะทางทั้งสิ้น 33.1 กิโลเมตร

พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ขณะนั้นดำรงพระอิสริยยศเป็น สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชสยามมกุฎราชกุมาร เสด็จพระราชดำเนินแทนพระองค์ มาเปิดเส้นทางปากคลองสาน-มหาชัย เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2447 และเปิดให้บริการประชาชนตั้งแต่วันที่ 4 มกราคม พ.ศ. 2448 ต่อมาในปี พ.ศ. 2448 บริษัท รถไฟแม่กลองทุน จำกัด

นายสถานีให้สัญญาณรถไฟเคลื่อนขบวนออกจากสถานีแม่กลอง ๑
5001 สถานีวังเวียนใหญ่ ๒-๔



ได้รับสัมปทานเดินรถช่วงที่สอง จากสถานีบ้านแหลม ซึ่งอยู่ฝั่งตรงข้ามกับสถานีมหาชัย ถึงสถานีแม่กลอง อำเภอเมืองสมุทรสงคราม ระยะทางทั้งสิ้น 33.8 กิโลเมตร เริ่มเดินรถตั้งแต่วันที่ 10 มิถุนายน พ.ศ. 2448 จนถึงปี พ.ศ. 2488 เป็นระยะเวลา 40 ปี

ต่อมาบริษัท รถไฟฟ้าเงินทุน จำกัด และบริษัท รถไฟแม่กลองทุน จำกัด ได้รับพระบรมราชานุญาตให้รวมเป็นบริษัทเดียวกัน ใช้ชื่อว่า บริษัท รถไฟแม่กลองทุน จำกัด ซึ่งเดินรถจนกระทั่งหมดสัมปทานในปี พ.ศ. 2488 จึงได้ขายกิจการให้กับกรมรถไฟ ภายใต้โครงสร้างรถไฟสายแม่กลอง และเปลี่ยนสถานะเป็น สำนักงานรถไฟสายแม่กลอง เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2495

จากนั้นรวมกิจการเข้ากับการรถไฟแห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2498

ปัจจุบันเส้นทางช่วงสถานีปากคลองสานถึงสถานีวงเวียนใหญ่ ไม่มีการเดินรถมาตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2504 สืบเนื่องจากมติคณะรัฐมนตรีในรัฐบาลจอมพล สฤษดิ์ ธนะรัชต์ เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน พ.ศ. 2502 โดยยังคงวางรถไฟไว้แต่ให้ร่ายางมะตอยปิดทับ

ทางรถไฟสายแม่กลองนี้ ไม่มีเส้นทางเชื่อมต่อกับรถไฟสายอื่น ทำให้การขนส่งขบวนรถเพื่อซ่อมบำรุง ต้องบรรทุกขบวนรถจากสถานีซ่อมบำรุงที่สถานีบางกอกน้อยหรือสถานีมักกะสันลงแพขนานยนต์ แต่ในปัจจุบันใช้วิธีการยกขึ้นรถยนต์ก่อนจะไปยังกองรางรถไฟที่สถานีปากท่อ จังหวัดราชบุรี นอกจากนี้มีการตั้งแขวงดีเซลรางสมุทรสาคร ทำหน้าที่ซ่อมขบวนรถดีเซลรางที่ให้บริการในเส้นทางสายนี้ด้วยตนเองอีกทางหนึ่ง

ทุกวันนี้เส้นทางรถไฟสายแม่กลองยังคงทำหน้าที่รับส่งผู้โดยสาร จากชานเมืองด้านจังหวัดสมุทรสงคราม และสมุทรสาคร โดยมีขบวนรถดีเซลรางออกจากสถานีวงเวียนใหญ่ ที่จอดตัวอยู่กลางตลาด วันละหลายเที่ยว ซึ่งจะมีความถี่มากขึ้นในช่วงเวลาเร่งด่วนยามเช้า และช่วงเลิกงาน ภาพที่เห็นจินตาคือ ผู้โดยสารลงจากรถประจำทาง หรือรถแท็กซี่ แล้ววิ่งไปขึ้นขบวนรถที่จอดอยู่ที่ชานชาลา จากนั้นขบวนรถจะรับผู้โดยสารที่สถานีตลาดพลู ก่อนจะผ่านป้ายหยุดรถตามเส้นทาง

สถานีวัดสิงห์ และสถานีรางโพธิ์ เป็นเพียง 2 สถานีในเส้นทางที่มีรางหลัก และมีเจ้าหน้าที่สำหรับ





5003 สถานีลาดพลู ①-②
5008 สถานีวัดสิงห์ ③
5012 สถานีรางไทร์ ④



คุมประแจ รวมไปถึงนายสถานีทำหน้าที่โบกธงรับส่ง ขบวนรถ เพราะขบวนรถดีเซลรางจะมาเข้าหลักกันที่ สถานีแห่งนี้ ก่อนจะสุดปลายรางกลางตลาดมหาชัย ซึ่งแต่เดิมมีการวางรางเข้าไปจนถึงท่าเทียบเรือประมง เพื่อสะดวกแก่การขนส่งอาหารทะเลเข้าสู่พระนคร แต่ในปัจจุบันแม้ว่ารางรถไฟจะสุดสายอยู่แค่สถานีมหาชัย ที่ตั้งอยู่กลางตลาด แต่ภาพของพ่อค้าอาหารทะเลแบก สิ่งไหมที่เต็มไปด้วยถุงหอยปูปลา ขึ้นขบวนรถไฟก็มีให้เห็นไม่เว้นแต่ละวัน

จากสถานีมหาชัย บริษัทเดินเรือข้ามฟากจะจัดเรือ รอร์รับผู้โดยสารข้ามแม่น้ำท่าจีน ที่ขวางกั้นทางรถไฟ ทั้งสองช่วงออกจากกัน มุ่งตรงสู่สถานีบ้านแหลม ทุก เวลาที่ขบวนรถไฟช่วงที่สองคือ บ้านแหลม-แม่กลอง พร้อมจะออกเดินทาง แม้ว่าขบวนรถไฟในตอนนี้จะให้ บริการไม่ดีเหมือนกับตอนมหาชัย-วงเวียนใหญ่ เพราะ ข้อจำกัดของสภาพทางที่ไม่สามารถจัดหลักกันได้ แต่ ก็มีได้ทำให้ผู้โดยสารน้อยลงแต่อย่างใด

ขบวนรถไฟจากสถานีบ้านแหลม จะวิ่งทะลุป้ายายเลน

สู่หมู่บ้านหลายแห่งตลอดระยะทาง 30 กิโลเมตร ผ่าน นาเกลือที่หาชมไม่ได้ในเมืองกรุง ก่อนจะวิ่งผ่านกลาง ตลาดที่พ่อค้าแม่ค้ามักยกแผงลอยมาตั้งขายกันบน ทางรถไฟ ถือโอกาสช่วงที่ขบวนรถไฟไม่ค่อยจะเดินรถ จนได้รับการเรียกขานว่า ตลาดร่มหุบ หรือ ตลาดรถไฟ ก่อนที่ขบวนรถจะแล่นเข้าสู่ สถานีแม่กลอง ซึ่งตั้งอยู่ ริมแม่น้ำแม่กลองเพียงไม่กี่ร้อยเมตรเท่านั้น 🚂



5019 สถานีบ้านแหลม ๑-๕





สถานีแม่กลอง

MAEKLONG STATION

5032 สถานีแม่กลอง ๑-๕





เมื่อทางรถไฟสายแรกใกล้จะแล้วเสร็จถึงจังหวัด นครราชสีมา และการรถไฟสายเหนือก็ได้แกว่งทาง เส้นทางไปจนถึงเกือบจังหวัดลพบุรีแล้ว พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ทรงมีพระราชดำริว่า ทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาสมควรมีการสร้างทางรถไฟลงไปทางใต้ด้วย





4002 สถานีธนบุรี ①
4004 สถานีชุมทางดงลิงชัน ④
4005 สถานีบางบำหรุ ②-③

ใน พ.ศ. 2443 รัฐบาลไทยได้เริ่มต้นเจรจาทำสัญญา
กับอังกฤษ และในที่สุดได้ตกลงทำสนธิสัญญากรุงเทพฯ
ในวันที่ 10 มีนาคม พ.ศ. 2452 สนธิสัญญานี้มีความ
สำคัญสรุปได้ว่า ไทยยอมยกสิทธิการปกครองและการ
บังคับบัญชาเหนือดินแดนไทรบุรี กลันตัน ตรังกานู ปะลิส
และเกาะใกล้เคียงให้แก่อังกฤษ อังกฤษยินยอมให้คนไทย
บังคับจัดทะเบียนหลังวันทำสัตยาบันในสนธิสัญญานี้
อยู่ในอำนาจของศาลไทย แต่ศาลอังกฤษมีสิทธิเรียกคดีมา
พิจารณาได้จนกว่าไทยจะประกาศใช้ประมวลกฎหมาย
ครอบครัวตามหลักสากล อังกฤษยอมยกเลิกปฏิญญา
ลับที่ทำไว้กับไทยใน พ.ศ. 2440 และยอมให้ไทยกู้เงิน
4,630,000 ปอนด์สเตอร์ลิง มาสร้างรถไฟสายใต้ โดย
มีเงื่อนไขว่าเบิกได้ไม่เกินปีละ 750,000 ปอนด์สเตอร์ลิง
ในอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4 ต่อปี และเริ่มก่อสร้าง



เส้นทางได้ในปี พ.ศ. 2444 โดยเริ่มต้นที่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ใกล้ปากคลองบางกอกน้อย เรือยไปจนถึงจังหวัดเพชรบุรี เป็นระยะทางประมาณ 150 กิโลเมตร โดยการก่อสร้างเป็นแบบ Meter Gauge ด้วยทางกว้างขนาด 1.00 เมตร และใช้รางขนาด 40 ปอนด์ แบบเดียวกับทางรถไฟของสหพันธรัฐมลายู

เมื่อวันที่ 19 มิถุนายน พ.ศ. 2446 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงเสด็จพระราชดำเนินเปิดการเดินทางของรถไฟสายใต้ และได้ประทับขบวนรถไฟพระที่นั่งจากสถานีกรุงเทพไปยังจังหวัดเพชรบุรีอีกด้วย

เมื่อแรกนั้น ขบวนรถไฟสายใต้ทุกขบวนจะมีต้นทาง-ปลายทางที่สถานีธนบุรี (เดิม) จนกระทั่งมีการก่อสร้างสะพานพระราม 6 ซึ่งถือเป็นสะพานข้าม

แม่น้ำเจ้าพระยาแห่งแรกสำเร็จ เป็นการเชื่อมทางรถไฟสายเหนือและสายใต้เข้าด้วยกัน รถไฟสายใต้จึงได้มีการเปลี่ยนต้นทาง-ปลายทางไปยังสถานีกรุงเทพบ้าง แต่กระนั้น ก็ยังมีขบวนรถไฟสายใต้อีกหลายขบวน ที่มีต้นทางและปลายทางที่สถานีธนบุรี

เดิมทีเดียวอาคารสถานีบางกอกน้อย (ชื่อเมื่อแรกตั้ง) มีใช้ตัวอาคารอย่างที่เห็นในปัจจุบัน ซึ่งอาคารดั้งเดิมของสถานีบางกอกน้อยนั้น ถูกระเบิดของสัมพันธมิตรทำลายลงเมื่อครั้งสงครามโลกครั้งที่ 2 ต่อมาได้มีการก่อสร้างขึ้นใหม่ด้วยสถาปัตยกรรมแบบใหม่ ซึ่งมีความโดดเด่นและสวยงามอย่างยิ่ง ตัวอาคารก่อสร้างจากอิฐสีแดง มีหอนาฬิกาดังตระหง่านเห็นได้ชัดเจน และตั้งชื่ออย่างเป็นทางการว่า สถานีธนบุรี





4008 สถานีศาลารมณพน์ ๕

4009 สถานีศาลา ๔

4010 สถานีวัดสุวรรณ ๑

4012 สถานีวัดจิวราย ๒-๘

4013 สถานีนครชัยศรี ๖-๗



ในช่วงประมาณปี พ.ศ.2542 รัฐบาลสมัยนายชวน หลีกภัย ได้มีโครงการปรับปรุงอาคารสถานีธนบุรีและพื้นที่โดยรอบ ทำให้ในช่วงระยะเวลาหนึ่ง การรถไฟได้สร้างสถานีรถไฟอีกแห่งหนึ่งขึ้นมาเพื่อใช้เป็นที่รับส่งผู้โดยสารทดแทนสถานีธนบุรี ตั้งชื่อว่า สถานีบางกอกน้อย เป็นสถานีชั้น 4 (ชื่อเดียวกับสถานีรถไฟหลวงสายใต้ในอดีตก่อนที่จะถูกทำลายจาก





1



2



3

สงคราม) ห่างจากสถานีธนบุรี 0.866 กิโลเมตร แต่ขณะนั้นสถานีธนบุรีก็ยังเปิดจำหน่ายตั๋วและเปิดทำการตามปกติ แต่ผู้โดยสารต้องเดินทางมาขึ้นลงขบวนรถที่สถานีใหม่ แต่โครงการดังกล่าวประสบปัญหาอย่างมากเนื่องจากไม่สะดวกสำหรับผู้โดยสาร โดยเฉพาะผู้โดยสารที่เดินทางมาขึ้นรถข้ามฟากจากท่าพระจันทร์ ทำให้หยุดชะงักไปที่สุด

ในปี พ.ศ. 2546 ในรัฐบาลของ พ.ต.ท. ทักษิณ ชินวัตร มีช่วงระยะเวลาสั้นๆ ที่การรถไฟได้นำขบวนรถโดยสารเข้ามาหยุดรับส่งผู้โดยสารที่อาคารสถานีธนบุรีเหมือนเดิม แต่เมื่อการรถไฟได้มอบที่ดินบริเวณสถานีธนบุรีจำนวน 33 ไร่ แก่คณะแพทยศาสตร์ศิริราชพยาบาล ทำให้การรถไฟไม่เดินรถเข้าสถานีธนบุรีเป็นการถาวร ตั้งแต่วันที่ 4 ตุลาคม พ.ศ. 2546 จึงใช้สถานีบางกอกน้อยที่สร้างใหม่เป็นต้นทาง-ปลายทาง และเปลี่ยนชื่อเป็น **สถานีธนบุรี** มาจนปัจจุบัน

สิ่งหนึ่งที่น่าสนใจของสถานีธนบุรี คือเรื่องระบบอาณัติสัญญาณ ปัจจุบันนี้สถานีธนบุรี เป็นสถานีรถไฟแห่งเดียวในกรุงเทพฯ ที่ยังคงใช้สัญญาณประจำที่ ชนิดหางปลา (ปัจจุบันสัญญาณหางปลายยกเลิกการใช้งานแล้ว แต่ยังคงตั้งอยู่) นอกจากนี้บริเวณใกล้เคียงยังมีโรงรถจักรธนบุรี ซึ่งเป็นสถานีบำรุงรักษา ข้อมแมมรถจักรดีเซลและรถพ่วงที่สำคัญแห่งหนึ่งของการรถไฟฯ และยังเป็นที่เกิดบริการรถจักรไอน้ำที่เหลืออยู่ของการรถไฟฯ ซึ่งยังคงใช้การได้ จำนวน 5 คัน ได้มีการนำมาวิ่งลากจูงขบวนรถพิเศษในโอกาสสำคัญอยู่เป็นประจำ

จากสถานีธนบุรีขบวนรถไฟจะเดินทางสู่สถานี



- 4014 สถานีท่าเดาเลบ ๒
- 4015 สถานีต้นสำโรง ๑
- 4016 สถานีนครปฐม ๔-๕
- 4018 สถานีโพรงมะเดื่อ ๖
- 4019 สถานีคลองบางตาล ๓

ชุมทางดลิ่งชัน โดยสถานีดลิ่งชันเดิมนั้นได้เปลี่ยนเป็นสถานีชุมทางเมื่อ พ.ศ. 2469 เมื่อมีการสร้างทางรถไฟเชื่อมระหว่างเส้นทางรถไฟสายเหนือและสายใต้ โดยสร้างทางแยกข้ามคลองบางกอกน้อยอยู่สถานีบางบำหรุ แต่เดิมมีจุดประสงค์เพื่อเป็นจุดส่งแร่ลิกไนต์เข้าสู่โรงไฟฟ้าพระนครเหนือ แต่ปัจจุบันได้รื้อถอนรางไปแล้ว

จากสถานีบางบำหรุ รถไฟจะข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่สะพานพระราม 6 สะพานรถไฟข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งแรกของประเทศไทย ลงนามในสัญญาก่อสร้างในเดือนเมษายน พ.ศ. 2465 โดยเริ่มการก่อสร้างเมื่อ



เดือนธันวาคม พ.ศ. 2465 วางหีบพระพุทธรูปเมื่อวันที่ 6 เมษายน พ.ศ. 2466 โดยกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว

เส้นทางนี้สร้างเพื่อเชื่อมทางรถไฟฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา โดยให้บริษัท เล เอ ตาบริดจิมองด์ ไลเด ประเทศฝรั่งเศส เป็นผู้รับเหมา

สะพานสร้างเสร็จในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2469 ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว และได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ พระราชทานนามว่า “สะพานพระราม 6” ซึ่งหมายถึงพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 และทรงโปรดเกล้าฯ ประกอบพิธีเปิดสะพานให้ขบวนรถไฟเดินรถผ่านข้ามเป็นปฐมฤกษ์ใน



- 4020 สถานีขุนทางหนองปลาตุก ๕-๖
- 4079 สถานีบ้านโป่ง ๗
- 4081 สถานีนครชุมน์ ๘
- 4082 สถานีคลองตากุด ๔
- 4083 สถานีพชรบุรี ๑-๒



ในไม่ช้า จากนั้นขบวนรถจะผ่านสถานีท่าแฉลบ และสถานีต้นสำโรง เป็นสถานีต่อไป

สถานีนครปฐม ตั้งอยู่กลางเมืองจึงสะดวกแก่การเดินทางของผู้โดยสาร ซึ่งเราสามารถมองเห็นองค์พระปฐมเจดีย์ สัญลักษณ์ของจังหวัด เด่นแต่ไกล และตั้งอยู่ห่างจากตัวสถานีเพียงแค่คลองกั้นเท่านั้น เมื่อออกจากสถานีนี้ไป เราจะผ่านที่หยุดรถพระราชวังสนามจันทร์ ซึ่งเดิมมีพลับพลาพระมงกุฎเกล้าฯ เป็นพลับพลาจตุรมุข สร้างขึ้นในสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว เดิมมีชื่อว่า "พลับพลาสนามจันทร์" พลับพลานี้มีไว้รับเสด็จในโอกาสที่พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงเสด็จประพาสทอดพระเนตรกองเสือป่าและลูกเสือทั่วประเทศทำการฝึกซ้อมยุทธวิธีเป็นประจำทุกปี ก่อนจะถึงสถานีโพรงมะเดื่อ เข้าสู่จังหวัดราชบุรี สถานีคลองบางตาล ซึ่งขึ้นชื่อว่าเป็นหมู่บ้านที่ทำไถอย่างเข้มข้น ก่อนเดินทางถึงสถานีชุมทางหนองปลาดุก สถานี

วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2469 สู่สถานีชุมทางบางซื่อ 2 ซึ่งสร้างขึ้นใหม่สำหรับขบวนรถไฟสายใต้ เพื่อลดความคับคั่งของสถานีชุมทางบางซื่อ

ก่อนจะมีการตัดถนนเพชรเกษมและถนนบรมราชชนนี การสัญจรของผู้คนจะใช้ทางเรือเป็นหลัก ดังนั้นขบวนรถไฟจะมุ่งหน้าหาชุมชนและคลองชลประทาน จากชุมทางตลิ่งชัน เมื่อขบวนรถไฟพ้นจากเขตกรุงเทพฯ สถานีต่อไปคือ ศาลาธรรมสพน์ และศาลายา ซึ่งเป็นสถานีแรก of จังหวัดนครปฐม ปัจจุบันนอกจากจะอำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสารย่านพุทธมณฑล ที่กลายเป็นชุมชนใหญ่ ยังเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่มหาวิทยาลัยมหิดล ซึ่งตั้งอยู่ติดกับตัวสถานีอีกทางหนึ่ง

จากนั้นขบวนรถไฟจะเดินเลียบคลองมหาสวัสดิ์ ผ่านสถานีวัดสุวรรณ สถานีวัดจิวราย และข้ามสะพานเสาวภา ซึ่งทอดตัวข้ามแม่น้ำนครชัยศรี (แม่น้ำท่าจีน) ทันทีที่ลงจากสะพาน เราจะเห็นฟาร์มเลี้ยงหมูจำนวนมาก ซึ่งเป็นสัญลักษณ์ว่าเราจะเข้าสู่สถานีนครชัยศรี





ชุมทางที่มีทางแยก เป็นจุดเริ่มต้นสู่เส้นทางรถไฟสาย กาญจนบุรี และเส้นทางรถไฟสายสุพรรณบุรี

สถานีบ้านโป่ง เป็นสถานีรถไฟที่คึกคักที่สุดแห่งหนึ่ง เพราะผู้โดยสารที่จะเดินทางไปจังหวัดกาญจนบุรีจะต้องมาลงที่นี่เพื่อต่อรถยนต์ รวมทั้งเป็นย่านสำหรับขนส่งสินค้าใหญ่ของจังหวัดราชบุรี ต่อมาในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 ทหารญี่ปุ่นได้ใช้สถานีบ้านโป่งเป็นที่ลี้ภัยเชลยศึกจากคุกชางฮี้ เพื่อมาสร้างทางรถไฟสายมรณะ จากนั้นขบวนรถไฟจะเคลื่อนผ่านไปตามชุมชนโบราณ ได้แก่ สถานีนครชุมน์ สถานีคลองตาต สถานีโพธาราม สถานีเจ็ดเสมียน และสถานีบ้านกล้วย

จากนั้นขบวนรถไฟจะเข้าสู่ตัวเมืองราชบุรี ข้ามสะพานจุฬาลงกรณ์ ที่ทอดตัวข้ามแม่น้ำแม่กลอง สะพานนี้สร้างขึ้นในปี พ.ศ. 2444 เดิมเป็นสะพานที่มีทั้งทางรถไฟและถนน เช่นเดียวกับสะพานพระราม 6



แต่ต่อมาปริมาณรถยนต์คับคั่งมากขึ้นจึงมีการก่อสร้างสะพานธนบุรีขึ้นคู่ขนาน แทนป้ายหยุดรถสะพานจุฬาลงกรณ์ ซึ่งครั้งหนึ่งเคยได้รับการก่อตั้งเป็นสถานีชื่อว่า **สถานีราชบุรี** เพราะการสัญจรในสมัยก่อนใช้แม่น้ำเป็นหลัก แต่สถานีราชบุรีอยู่ห่างไกลจากแม่น้ำและไม่สะดวกแก่การเดินทางต่อเนื่องกับสถานีราชบุรี แต่เดิมสถานีนี้เป็นจุดเติมน้ำ เติมน้ำมันให้แก่อารถจักรไอน้ำ และยังเป็นที่เปลี่ยนรถจักรทำบวน จึงยังมีถึงน้ำและวงเวียนกลับริตจักรปรากฏให้เห็นอยู่ ที่สถานีแห่งนี้ครั้งหนึ่งสมเด็จพระพุทธเจ้าหลวงทรงเสด็จประพาสต้นด้วยขบวนรถไฟชั้น 3 ร่วมกับชาวบ้านทั่วไป

จากนั้นทางรถไฟจะวิ่งขนานไปกับถนนเพชรเกษมสู่สถานีบ้านคูบัว สถานีบ่อตะคร้อ สถานีปากท่อ ซึ่งแม้ว่าที่นี่จะเป็นสถานีรถไฟชั้น 3 แต่ก็มีความสำคัญเนื่องจากใช้เป็นจุดขนถ่ายขบวนรถที่จะใช้เดินรถในสายแม่กลอง และสายมหาชัย โดยจะนำขบวนรถมาขนถ่ายขึ้นรถยนต์ที่สถานีนี้ ก่อนจะเข้าสู่สถานีบางเค็ม เป็นสถานีสุดท้ายในเขตจังหวัดราชบุรี

สถานีเขาย้อย เป็นสถานีแรกในเขตเพชรบุรี ก่อนจะทำขบวนสู่สถานีหนองปลาไหล สถานีบางจาก และ**สถานีเพชรบุรี** ที่ตั้งอยู่ติดแม่น้ำเพชร ซึ่งเป็นปลายทางของทางรถไฟสายใต้ในช่วงแรก

- 4085 สถานีเจ็ดเสมียน ④
- 4087 สถานีบ้านกล้วย ①
- 4088 ป้ายหยุดรถสะพานจุฬาลงกรณ์ ⑤
- 4089 สถานีราชบุรี ②-③

4090 สถานีบ้านคูบัว ๖-๗

4091 สถานีบ่อตะคร้อ ๒

4093 สถานีปากท่อ ๕

4095 สถานีบางเค็ม ๔-๕

4097 สถานีเขาชัย ๑





3



6



4



5



7





4098 สถานีหนองปลาไหล ๑

4099 สถานีบางจาก ๒-๕

4101 สถานีเพชรบุรี ๕-๑





ชุมทางหนองปลาตุก- น้ำตก / สุพรรณบุรี

ทางรถไฟสายมรณะ
และเส้นทางลัดสายเหนือ สายใต้



เส้นทางสายกาญจนบุรี เป็นที่รู้จักกันดี
ในนาม เส้นทางรถไฟสายมรณะ
สร้างขึ้นในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2
ใช้เวลาในการสร้างเพียง 1 ปี นับตั้งแต่
เดือนตุลาคม พ.ศ. 2485 ถึงเดือน
ตุลาคม พ.ศ. 2486 เพื่อใช้เป็นเส้นทาง
ยุทธศาสตร์ผ่านประเทศพม่า หลังสงคราม
ทางรถไฟบางส่วนถูกรื้อทิ้ง บางส่วน
จมอยู่ใต้อ่างเก็บน้ำเขื่อนวชิราลงกรณ์
ทางรถไฟสายนี้ถือเป็นอนุสรณ์ให้รำลึก
ถึงเหตุการณ์สงครามในครั้งนั้น ซึ่งเกิด
จากน้ำพิกน้ำแรงในการบุกเบิกก่อสร้าง
โดยทหารเชลยศึกฝ่ายสัมพันธมิตรที่
กองทัพญี่ปุ่นเกณฑ์มา กว่าจะแล้วเสร็จ
ก็เกิดความสูญเสียอย่างมากมาย

ทางรถไฟสายนี้เริ่มต้นจากสถานีชุมทางหนองปลาดุก อำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี ผ่านจังหวัดกาญจนบุรี ข้ามแม่น้ำแควใหญ่ด้วยสะพานข้ามแม่น้ำแคว โดยมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันตกจนถึงด่านเจดีย์สามองค์ มีปลายทางที่เมืองทันบูซายัต ประเทศพม่า ทางรถไฟสายมรณะมีความยาวจากสถานีหนองปลาดุกถึงทันบูซายัตรวม 415 กิโลเมตร เป็นทางรถไฟอยู่ในเขต

ประเทศไทยประมาณ 303.95 กิโลเมตร และอยู่ในเขตพม่า 111.05 กิโลเมตร มีสถานีจำนวน 37 สถานี ทางรถไฟสายนี้สร้างขึ้นในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 โดยใช้แรงงานเชลยศึกฝ่ายสัมพันธมิตรและกรรมกรชาวเอเชียที่กองทัพญี่ปุ่นเกณฑ์มาสร้าง เพื่อใช้เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ผ่านประเทศพม่า ปัจจุบันเส้นทางนี้ไปสุดปลายทางที่บ้านท่าเสาหรือสถานีน้ำตก



สาเหตุที่ทางรถไฟสายนี้ได้ชื่อว่า เส้นทางรถไฟสายมรณะ ก็เพราะว่าในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 กองทัพญี่ปุ่นได้เกณฑ์เชลยศึกฝ่ายสัมพันธมิตร ได้แก่ ทหารชาวอังกฤษ อเมริกัน ออสเตรเลีย ฮอลันดา และ นิวซีแลนด์ ประมาณ 61,700 คน และกรรมกรชาวจีน

ลูกตรางางสะดวงแบบที่ใช้ในสายกาญจนบุรี ①
4044 สถานีสระโกสินารายณ์ ②-③



ญวน ชาว มลายู ไทย พม่า อินเดีย อีกจำนวนมาก มา
ก่อสร้างทางรถไฟสายยุทธศาสตร์ผ่านไปยังประเทศ
พม่า เพื่อลำเลียงอาวุธยุทโธปกรณ์ รวมทั้งกำลังพล
เพื่อจะไปโจมตีพม่าและอินเดียต่อไป ซึ่งขณะนั้นเป็น
ดินแดนอาณานิคมของอังกฤษ เส้นทางช่วงหนึ่งจะต้อง
ข้ามแม่น้ำแควใหญ่ จึงต้องมีการสร้างสะพานขึ้น การ
สร้างสะพานและทางรถไฟสายนี้เต็มไปด้วยความยาก

ลำบาก ความทารุณของสงคราม และโรคภัย ตลอด
จนการขาดแคลนอาหาร ทำให้เชลยศึกจำนวนมาก
หมื่นคนต้องเสียชีวิตลง

เมื่อออกจากสถานีชุมทางหนองปลาตูก ขบวนรถไฟ
จะแยกเข้าไปยังเส้นทางสายกาญจนบุรี มีป้ายบอกระยะ
ทางว่า อีก 128 กิโลเมตรจะถึงสถานีน้ำตก สถานีแรก
ในเส้นทางคือสถานีสระโกสินารายณ์ ซึ่งแต่เดิมชื่อว่า



4048 สถานีน้ำเรื่อน้อย ๑-๒
4057 สถานีกาญจนบุรี ๓-๕



4

สถานีบ้านโป่งใหม่ ก่อนจะเข้าสู่เขตจังหวัดกาญจนบุรี
ที่หิยุตรถลูกแก และสถานีท่าเรือน้อย

สถานีกาญจนบุรี ซึ่งเป็นสถานีประจำจังหวัด ไม่ไกลนัก
จากสถานีเป็นที่ตั้งของสุสานทหารสัมพันธมิตรบ้านดอนรัก
ที่พำนักสุดท้ายของทหาร 6,982 นาย จากนั้นเส้นทาง
รถไฟจะโค้งสู่ม่านน้ำแม่กลอง ก่อนถึงสะพานข้ามแม่น้ำแคว
เป็นที่ตั้งของป้ายหยุดรถสะพานแควใหญ่ ซึ่งมีรถไฟ
สมัยสงครามตั้งแสดงอยู่จุดจีโอทีกกลางแจ้ง จากนั้น
ขบวนรถไฟจะทำการข้ามสะพานแควใหญ่ ซึ่งสร้างด้วย
เหล็กกล้าจากเมืองปัดดาเวีย และได้รับความเสียหาย
จากการทิ้งระเบิดของสัมพันธมิตร ทางกรมรถไฟหลวง
ได้ซ่อมแซมให้กลับมาใช้ได้ดังเดิมเมื่อ พ.ศ. 2489

ขบวนรถไฟจะเคลื่อนผ่านสถานีวังเย็น หรือสถานี
ห้วยโป่งเดิม สถานีท่ากิเลน ซึ่งตั้งอยู่ใกล้กับปราสาท
เมืองสิงห์ จากจุดนี้ขบวนรถไฟจะเดินผ่านจุดที่ทิวทัศน์
สวยที่สุดอีกแห่งของเส้นทาง คือบริเวณสะพานไม้ถ้ำ



5

กระแซ เส้นทางรถไฟลัดเลาะริมหน้าผายาวประมาณ 450 เมตร ถ้าหากผู้โดยสารต้องการชมสะพานแห่งนี้ ก็สามารถลงรถที่ป้ายหยุดรถสะพานถ้ำกระแซ หรือ สถานีวังโพ ซึ่งอยู่ในเขตอำเภอไทรโยคได้

ต่อให้ขบวนรถจะมุ่งหน้าขึ้นเขาสู่สถานีน้ำตก ซึ่งเป็นสถานีปลายทางของขบวนรถธรรมดา ยกเว้นขบวน รถดีเซลรางน้ำเที่ยว จะไปสุดปลายทางบนที่หยุดรถ น้ำตกไทรโยคน้อยแทน

ทางแยกอีกเส้นทางหนึ่งจากชุมทางหนองปลาดุก มุ่งหน้าสู่สถานีสุพรรณบุรี ด้วยระยะทาง 78 กิโลเมตร จึงถือเป็นช่วงที่สถานีรถไฟห่างที่สุดในประเทศไทย แต่ เดิมเส้นทางรถไฟสายนี้เป็นโครงการเชื่อมเส้นทางรถไฟ จากภาคใต้สู่ภาคเหนือ โดยไม่ผ่านกรุงเทพฯ ซึ่งจะไป เชื่อมเส้นทางรถไฟสายเหนือที่สถานีบ้านป่าหาวาย

โครงการนี้เริ่มก่อสร้างช่วงแรกจากกรุงเทพฯ-สุพรรณบุรี เริ่มเดินรถในวันที่ 16 มิถุนายน พ.ศ.2506 ในสมัย จอมพล สฤษดิ์ ธนะรัชต์ และโครงการก็สิ้นสุด เพียงเท่านั้น ไม่ได้มีการก่อสร้างเพิ่มเติม ต่อมาจังหวัด สุพรรณบุรีเห็นว่าตัวสถานีอยู่ลึกจากถนนมาก ไม่สะดวก ต่อการเข้าถึง ทางกรมรถไฟจึงสร้างที่หยุดรถมาลัยแมน ขึ้นริมถนนมาลัยแมน

แต่เดิมจะมีสถานีศรีสำราญอยู่ในเส้นทาง เพื่อความสะดวกในการจัดหลักขบวนรถ แต่ต่อมาถูกลดฐานะเป็นเพียงป้ายหยุดรถ จึงเหลือเพียงสถานีสุพรรณบุรีเพียง สถานีเดียวเท่านั้นในเส้นทางสายนี้ 🚆



4059 ทิพยธรตชาปูน ๒

4058 ป้ายหยุดรถสะพานแควใหญ่ ๓-๕

4063 สถานีวังเย็น ๑



4069 สถานีท่ากิเลน ๔

4072 ป้ายหยุดรถสะพานท่ากระแซะ ๑-๓

4073 สถานีวังโพ ๕-๗









6



7



8



9

ขบวนรถนำเที่ยวกรุงเทพ-น้ำตกไทรโยคน้อย 1, 4
 ป้ายหยุดรถน้ำตกไทรโยคน้อย 5
 กุ้งนาริมทางรถไฟสายสุพรรณบุรี 6
 4042 สถานีสุพรรณบุรี 7-9
 4077 สถานีน้ำตก 2-3

เส้นทางรถไฟ
สายใต้







เพชรบุรี

ประจวบคีรีขันธ์

ชุมพร

เพชรบุรี-ชุมพร

รถไฟสายใต้สองเส้นทาง สร้างเข้าหากันที่ชุมพร

หลังจากที่เส้นทางเดินรถไฟเปิดให้บริการไปจนถึงจังหวัดเพชรบุรีแล้ว กรมรถไฟหลวงสายใต้ได้วางแผนโครงการสร้างทางรถไฟต่อไปเพื่อให้เชื่อมกับการรถไฟมลายู โดยอาศัยเงินกู้จากรัฐบาลอังกฤษ กำหนดให้สร้าง 3 เส้นทางพร้อมๆ กัน เส้นทางแรกสร้างจากสถานีเพชรบุรีลงไปถึงสถานีชุมพร





การก่อสร้างเส้นทางเริ่มขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2452 โดยแบ่งการก่อสร้างเป็นช่วงๆ ในช่วงแรกเริ่มก่อสร้างจากสถานีเพชรบุรีถึงสถานีบ้านชะอำ ซึ่งเป็นเมืองท่าตากอากาศทางชายทะเล โดยได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 9 มิถุนายน พ.ศ. 2454 จากนั้นจึงขยายเส้นทางสู่หัวหินในอีก 5 เดือนต่อมา และต่อมาย้ายเส้นทางต่อไปเรื่อยๆ จนกระทั่งถึงสถานีชุมพร เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2459

เมื่อออกจากสถานีเพชรบุรี ขบวนรถไฟจะทำการขบวนข้ามแม่น้ำเพชรบุรี มุ่งหน้าสู่สถานีเขาทมิฬ สถานีหนองไผ่

เหลือง ซึ่งตั้งอยู่ในเขตอำเภอบ้านลาด สถานีหนองจอก ในเขตอำเภอยายาง สถานีหนองศาลา สถานีชะอำ หรือแต่เดิมชื่อว่าสถานีบ้านชะอำ ตามชื่อดาบลงหนึ่งในอำเภอนายาง (เมื่อแรกตั้งสถานี) ในปัจจุบันจะคึกคักทุกครั้งที่มีขบวนรถธรรมดาจากกรุงเทพ และธนบุรี เข้าเทียบชานชาลา เพราะเราจะได้ยินเสียงร้องเรียกผู้โดยสารของบรรดารถรับจ้างที่รอขนส่งผู้โดยสารไปยังชายหาดชะอำ จากนั้นขบวนรถไฟจะเดินทางสู่สถานีห้วยทรายเหนือ สถานีห้วยทรายใต้ และลอดใต้ทุ่งคัง

4104 สถานีชะอำ ๔

4105 สถานีหนองไผ่เหลือง ๑-๓



หัวหิน ซึ่งเป็นอุโมงค์รถไฟแห่งเดียวที่มีได้สร้างตลอดได้
ภูเขา แต่ตลอดได้ทางวิ่งของสนามบินบ่อฝ้าย

สถานีหัวหิน อาคารสถานีรถไฟหัวหินเป็นอาคาร
ครึ่งตึกครึ่งไม้ รับอิทธิพลจากสถาปัตยกรรมวิกตอเรีย
ได้รับยกย่องให้เป็นอาคารอนุรักษ์ ซึ่งอาคารที่เห็นใน
ปัจจุบันสร้างขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2469 โดยพระเจ้าพี่ยาเธอ
กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน เมื่อครั้งทรงดำรงตำแหน่ง
ผู้บังคับบัญชาการรถไฟ ซึ่งได้จากการยกอาคารไม้ที่จะ



ใช้ในงานสยามรัฐพิพิธภัณฑ์ ที่มีแผนจะจัดที่สวนลุมพินี
เมื่อปลายปี พ.ศ. 2468 แต่ไม่ได้มีการจัดจริงเนื่องจาก
พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จสวรรคต
และพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวมีพระราช
กระแสรับสั่งให้เลิกจัดงานดังกล่าว

อีกสิ่งหนึ่งที่ทำให้นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาว
ต่างประเทศต่างพากันแวะเวียนมาเยี่ยมชมสถานีรถไฟ
แห่งนี้ก็คือ “พลับพลาพระมงกุฎเกล้าฯ” เป็นพลับพลา
จตุรมุขสร้างขึ้นในสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้า
เจ้าอยู่หัว เดิมมีชื่อว่า “พลับพลาสนามจันทร์” ตั้งอยู่
บริเวณสนามจันทร์ จังหวัดนครปฐม พลับพลาแห่งนี้
มีไว้ในการที่ พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่
หัวเสด็จประทับทอดพระเนตรกองเสือป่าและลูกเสือ
ทั่วประเทศทำการฝึกซ้อมยุทธวิธีเป็นประจำทุกปี หลัง
จากสิ้นรัชสมัยพระองค์ การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้
ทำการรื้อถอนมาเก็บไว้เพื่อรำลึกถึงพระมหากษัตริย์คุณ
ของพระองค์





- 4107 สถานีหนองจอก ๖-๗
- 4108 สถานีหนองสาหลา ๑
- 4111 สถานีชะอำ ๘-๙
- 4114 สถานีห้วยทรายเหนือ ๒-๓
- 4115 สถานีห้วยทรายใต้ ๔-๕



ต่อมาในปี พ.ศ. 2511 สมัยพันเอก แสง จุลจาริตต์ เป็นผู้ว่าการรถไฟฯ ได้พิจารณาเห็นว่า ควรนำเครื่องอุปกรณ์ก่อสร้างของพลับพลาสนามจันทร์มาปลูกสร้างขึ้นใหม่ที่หัวหิน เพื่อเป็นที่ประทับขึ้นและลงรถไฟของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว

เมื่อปี พ.ศ. 2463 การเดินทางโดยรถไฟจากกรุงเทพฯ ไปหัวหินเป็นที่แพร่หลายมากขึ้น หมุนขึ้นสูง และเชื้อพระวงศ์ พากันหาซื้อที่ดินริมชายทะเลไว้สร้างบ้านพักตากอากาศ สมเด็จพระกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน

จึงทรงดำริที่จะสร้างโรงแรมรถไฟไว้เป็นที่พักสำหรับตากอากาศเพื่อบริการผู้โดยสาร โดยออกแบบเป็นอาคารครึ่งตึกครึ่งไม้แบบวิคตอเรียเช่นเดียวกับอาคารสถานี โดยตั้งอยู่ริมชายหาดหัวหิน เปิดให้บริการเมื่อปี พ.ศ. 2466 ปัจจุบันบริหารงานโดยกลุ่มบริษัทโรงแรมโซฟิเทล แต่ยังคงรักษาลักษณะดั้งเดิม แม้กระทั่งกระจกสีประดับสัญลักษณ์ล้อปิก ส่วนสวยแบบเดิม และยังมีพิพิธภัณฑ์แสดงเครื่องใช้ไม้สอยในยุคที่ยังคงเป็นโรงแรมรถไฟแต่เดิม

ขบวนรถนำเที่ยวหัวหิน-สวนสนประดิพัทธ์ ๑

4118 สถานีหัวหิน ๒-๕

4119 สถานีหนองแก ๓-๖

4121 สถานีเขาเต่า ๔-๗



1



4



2



3

นอกจากอาคารสถานีและตัวโรงแรมแล้ว พระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร ได้ทรงสร้างแหล่งซื้อปิ้งย่างอันสมัยไว้ที่กลางเมืองหัวหิน ระหว่างเส้นทางจากสถานีรถไฟไปยังโรงแรมคือตลาดนัดรถไฟ โดยสร้างเป็นโดมโค้ง 7 โค้งเรียงต่อกันเพื่อเป็นสัญลักษณ์ว่า ตลาดแห่งนี้สร้างในสมัยของรัชกาลที่ 7

จากนั้นขบวนรถไฟจะเดินเลียบตามชายฝั่งทะเลของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์สู่สถานีหนองแก สถานีเขาเต่า สถานีวังก้ง ซึ่งแต่เดิมจะเป็นจุดขนถ่ายกองกำลังของ



5

ศูนย์การทหารราบ ค่ายธนะรัชต์ และเป็นจุดเดิมน้ำเดิมพินของหัวรถจักรไอน้ำ เนื่องจากตัวสถานีตั้งอยู่ใกล้กับแม่น้ำ ก่อนเข้าสู่สถานีปรานบุรี สถานีหนองคาย สถานีสามร้อยยอด สถานีสามกระทาย ตามเรื่องเล่าของตำบลที่ว่า มีการขุดทองได้มากถึงคนละ 3 สหพาย (แต่เดิมชื่อ สถานีสังกระทาย) จากนั้นจะเข้าสู่สถานีกุยบุรี สถานีบ่อนอก สถานีทุ่งมะเเฒ่า และสถานีคันกระได

สถานีประจวบคีรีขันธ์ ก่อนเข้าสู่สถานีเราจะเห็นสัญลักษณ์ของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์คือ เขาช่องกระจกเด่นมาแต่ไกล ส่วนสถานีหนองหิน เป็นอีกสถานีหนึ่งที่นักท่องเที่ยวเดินทางมาสูดกลิ่น 5 อ่าวมะนาว และเป็นสถานีที่ตั้งอยู่บริเวณส่วนที่แคบที่สุดของประเทศ จากนั้นจะผ่านที่หยุดรถไฟวังก์ ซึ่งที่นั่นเราจะมองเห็น

รถจักรประวัติศาสตร์ 2 คัน คือ รถจักรไอน้ำบอลวิน หมายเลข 226 คันที่ลากจูงขบวนรถไฟพระที่นั่งของพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ในคราวเปิดสะพานพระราม 6 และรถจักรดีเซลฟรีซ หมายเลข 551





ซึ่งเป็นรถจักรดีเซลไฟฟ้ารุ่นแรกๆของการรถไฟฯ ตั้งแสดงอยู่ในเขตอุทยานวิทยาศาสตร์หว่ากอ

สถานีในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ยังมีสถานีวังด้วน สถานีห้วยยาง สถานีทุ่งประดู่ สถานีทับสะแก สถานีดอนทราย สถานีบ้านกรูด สถานีนาผักขวาง สถานีบางสะพานใหญ่ สถานีชะมวง สถานีบางสะพานน้อย และสถานีสุดท้ายในเขตจังหวัดประจวบคีรีขันธ์คือ สถานีห้วยลึก

จังหวัดชุมพร เริ่มจากสถานีเขาไชยราช สถานีมาบอำมฤต สถานีคลองวังช้าง และสถานีปะทิว ซึ่งคึกคัก



ไปด้วยนักศึกษาจากสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าฯ วิทยาเขตชุมพร ตัวอาคารสถานีถูกตกแต่งขึ้นใหม่ มีคอมพิวเตอร์ และตู้หนังสือ อันเป็นแหล่งรวมความรู้ สำหรับบริการผู้โดยสารและบุคคลทั่วไป



- 4123 สถานีวังพอง ①-③
- 4124 สถานีปรานบุรี ⑥
- 4126 สถานีหนองคาย ⑧
- 4128 สถานีสามร้อยยอด ⑤
- 4130 สถานีสามกระชาย ④
- 4133 สถานีกุยบุรี ⑦

สถานีบ้านคอกม้า สถานีสะพลี และสถานีนาชะอัง เป็นอีก 3 สถานี ก่อนที่ขบวนรถจะเข้าสู่เขตเมืองชุมพร โดยมีสถานีชุมพรเป็นสถานีหลัก ซึ่งสถานีแห่งนี้เอง ที่ทางรถไฟจากสถานีอุตะเถา (หาดใหญ่เดิม) และทางรถไฟจากสถานีเพชรบุรี สร้างมาบรรจบกันครบทั้งสายในปี พ.ศ. 2459 โดยในปีเดียวกัน กรมรถไฟหลวง ได้ทดลองเปิดเดินขบวนรถผ่านกรุงเทพ-ปาดังเบซาร์ แต่ขบวนรถดังกล่าวจะมาหยุดค้างคืนที่สถานีชุมพร เนื่องจากเหตุผลด้านความปลอดภัยในการเดินขบวนรถ ตอนกลางคืน ดังนั้นทางสถานีจึงสร้างบ้านพักผู้โดยสารรถไฟไว้ใกล้กับสถานี กระทั่ง พ.ศ. 2465 จึงมีการเดินขบวนรถยามค่ำคืนเป็นครั้งแรก สถานีชุมพรก็ยังคงใช้เป็นจุดสำหรับเติมน้ำเติมน้ำมันของขบวนรถผ่านทางไกลสายใต้ และเป็นที่เติมน้ำมันขบวนรถมาจนทุกวันนี้ 🚂





1



2



3

- 4135 สถานีบ่อนอก 1-2
- 4138 สถานีทุ่งมะเภา 3
- 4140 สถานีคันกระโด 7
- 4142 สถานีประจวบคีรีขันธ์ 5-6
- 4144 สถานีหนองหิน 3-4
- 4146 สถานีวังด้วน 16
- 4149 สถานีห้วยยาง 3



4







- 4152 สถานีทุ่งปรอดู๋ ⑥
 4153 สถานีทับสะแก ④-⑤
 4154 สถานีดอนทราย ①
 4158 สถานีบ้านกรูด ③
 4161 สถานีนาฬิกาขวง ⑦
 4163 สถานีบางสะพานใหญ่ ②
 4165 สถานีชะมวง ⑧-⑨





1



2



3

- 4167 สถานีบางสะพานน้อย ๓
- 4169 สถานีห้วยสัก ๕
- 4172 สถานีเขาไชยราช 4
- 4175 สถานีมาบอำมฤต 1-2
- 4178 สถานีคลองวังช้าง 6-7
- 4179 สถานีปะทิว 8-9



4





4181 สถานีบ้านคอกม้า ๕
 4182 สถานีสะพาน ๑-๘
 4184 สถานีนาชะอัง ๔
 4186 สถานีชุมพร ๘-๘





5



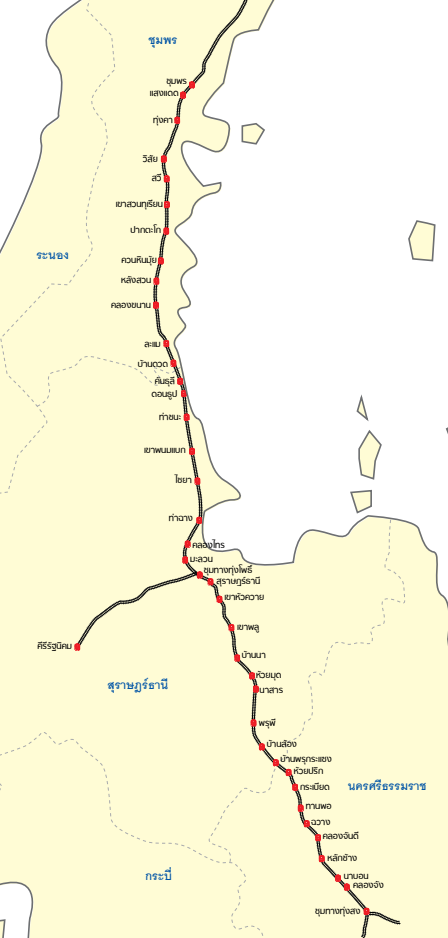
6



7



8



ชุมพร-ชุมทางทุ่งสง

สร้างทางรถไฟให้ครบสาย
โดยความช่วยเหลือจากชาวจีนแห่งสยาม

เส้นทางรถไฟสายใต้ตอนสุดท้าย เชื่อมทางรถไฟจากภาคใต้ตอนล่างที่สร้างขึ้นมาจากสถานีอุตะภา และสร้างลงมาจากสถานีเพชรบุรี ซึ่งเส้นทางสายนี้ได้รับความช่วยเหลือจากชาวจีนที่ทำการค้าในสยาม นำโดย พระยารัษฎานุประดิษฐ์ มหิศรภักดี และหลวงนิพัทธ์จีนนคร โดยอาศัยความสัมพันธ์อันแน่นแฟ้นของพ่อค้าชาวจีนในพื้นที่เป็นผู้รับเหมาในท้องถิ่น





4187 สถานีแสงแดด ๑-๒

4189 สถานีทุ่งคา ๓-๔

เมื่อ พ.ศ. 2454 ขุนนางชาวจีนในพื้นที่ภาคใต้ เริ่มเสนอให้พ่อค้าชาวจีนในพื้นที่จัดหารัฐก่อสร้าง เหล็กตลอดจนแรงงานชาวจีนที่อพยพเข้ามาพึ่งพระบรมโพธิสมภาร โดยที่พระยารัษฎาฯ เป็นธุระในการจัดหาเรือสำเภา เพื่อรับแรงงานจากเมืองจีนตรงสู่สยามประเทศ การก่อสร้างใช้เวลาประมาณ 5 ปี จึงสามารถเปิดให้บริการได้เต็มระบบ ตั้งแต่สถานีธนบุรี-สุโขทัยไปทั่วโลก และมีทางแยกสู่สายกันตัง และสายนครศรีธรรมราช ซึ่งหลังจากก่อสร้างเสร็จ ทางรัฐบาลสยามได้ให้สิทธิแรงงานชาวจีนที่เข้ามาใช้แรงงานเป็นกรรมกรได้ตั้งรกรากในสยามประเทศ โดยเกิดเป็นชุมชนใหม่ขึ้นริมทางรถไฟ ตั้งแต่จังหวัดเพชรบุรีเรื่อยมา และหนาแน่นในเขตจังหวัดสุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช

เมื่อรับน้ำมันจากสถานีชุมพร พร้อมทั้งเปลี่ยนพนักงานทำขบวนชุดใหม่แล้ว ขบวนรถไฟสายใต้ก็เคลื่อนตัวออกจากสถานีชุมพร สู่สถานีแสงแดด สถานีทุ่งคา





1



สถานีวิสัย ที่ยังคงอยู่ในเขตอำเภอเมืองชุมพร ก่อนจะ
ถึงสถานีสวี สถานีเขาสวนทุเรียน สถานีปากตะโก
และสถานีควนหินม้าย ในเขตอำเภอสวี

สถานีหลังสวน แต่เดิมเป็นสถานีระดับจังหวัด
เพราะมีการตั้งจังหวัดหลังสวนเป็นจังหวัดหนึ่งของ
มณฑลชุมพร และได้มีการยุบรวมกันเป็นจังหวัดชุมพร
และลดฐานะลงเป็นอำเภอหลังสวน เมื่อ พ.ศ. 2475 ที่นี้

เคยเป็นจุดขนถ่ายผลไม้เพื่อขึ้นสู่พระนคร

ในเขตจังหวัดชุมพร ขบวนรถไฟต้องได้จะผ่าน
สถานีคลองขนาน สถานีละแม และสถานีบ้านดวง
เป็นสถานีสุดท้าย

จากนั้นมาเข้าเขตจังหวัดสุราษฎร์ธานีที่อำเภอท่าชนะ
สถานีคันธูลี สถานีคลองรูป สถานีท่าชนะ เขตอำเภอ
ไชยา ที่สถานีเขาพนมแบก สถานีไชยา ก่อนเข้าสู่
สถานีท่าฉาง และสถานีคลองโทร ในเขตอำเภотаฉาง

เขตอำเภอพุนพิน จะมีสถานีมะลวน เป็นสถานีแรก
ต่อด้วยสถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ ซึ่งสถานีนี้เป็นจุด
เริ่มต้นทางรถไฟสายสุราษฎร์ธานี-ท่าฉาง ซึ่งทางกรมรถไฟ
หลวงดำริจะสร้างตั้งแต่ พ.ศ. 2481 แต่กระทำการเพียงการ
เวนคืนที่ดินและเริ่มก่อสร้างได้เล็กน้อย ก็เกิดสงครามโลก
ครั้งที่ 2 เสียก่อน การสร้างทางสายนี้จึงระงับไป

กระทั่งปี พ.ศ. 2494 จึงได้กลับมาก่อสร้างเส้นทาง
สายนี้อีกครั้ง จากสถานีบ้านทุ่งโพธิ์ไปจนถึงสถานี

4191 สถานีวิสัย ①-②

4194 สถานีสวี ④

4196 สถานีเขาสวนทุเรียน ③

4199 สถานีปากตะโก ⑤-⑥



4



5



6



ศิริรัฐนิคม เป็นระยะทาง 31 กิโลเมตร และเปิดให้ใช้เพื่อการโดยสารได้ในปี พ.ศ. 2499 และยังมีได้มีการก่อสร้างเพิ่มเติมมาจนทุกวันนี้ โดยมีสถานีรถไฟในตอนเพียง 1 สถานีเท่านั้น

ขบวนรถไฟข้ามแม่น้ำดาป็นสะพานจุลจอมเกล้า สะพานอีกแห่งหนึ่งที่สร้างขึ้นโดยมีทางรถไฟและทางรถยนต์ใช้ร่วมกัน จนเมื่อมีการสร้างสะพานแห่งใหม่จึงได้งดใช้ถนนบนสะพานแห่งนี้เป็นทางสัญจร แต่ยังคงเหลือร่องรอยของถนนเคียงคู่กับทางรถไฟ มิได้ถูกรื้อทิ้ง

เช่นสะพานแห่งอื่นๆ จากนั้นจะถึงสถานีสุราษฎร์ธานี เดิมชื่อว่าสถานีพุนพิน เนื่องจากที่ตั้งของสถานีมีได้อยู่ในอำเภอเมืองสุราษฎร์ธานี ซึ่งต่อมาได้เปลี่ยนชื่อเป็นสถานีสุราษฎร์ธานี เพื่อให้สอดคล้องกับการเป็นสถานีประจำจังหวัด

ตัวอาคารสถานีในปัจจุบันถูกสร้างขึ้นใหม่ในปี พ.ศ. 2488 เพื่อทดแทนอาคารหลังเดิมที่ถูกระเบิดทำลายเมื่อสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 พร้อมๆกับสะพานจุลจอมเกล้าที่ได้สร้างขึ้นใหม่เช่นกัน (โครงเดิมของ

สะพานจุลจอมเกล้าถูกนำไปสร้างเป็นสะพานคลองยัน
ในเส้นทางศิริรัฐนิคม)

ขบวนรถไฟยังคงเดินอยู่ในเขตจังหวัดสุราษฎร์ธานี
ผ่านสถานีเขาหัวควาย สถานีเขาพลู ในเขตอำเภอพุนพิน



สถานีห้วยมุด สถานีนาสาร สถานีพรุพี ในเขตอำเภอ
นาสาร และสถานีบ้านล้อง ในเขตอำเภอเวียงสระ

การสร้างทางรถไฟสายใต้โดยแรงงานกรมกรว
จิน ก่อให้เกิดชุมชนขึ้นมากมายริมทางรถไฟในเขตจังหวัด
นครศรีธรรมราช เริ่มตั้งแต่สถานีบ้านพรุกระแซง
สถานีห้วยปรือ สถานีกระบี่เบียด สถานีฉวาง และ
สถานีคลองจั่นดี ซึ่งจะเป็จุดต่อรถไฟไปยังอำเภอ
พิปูน อำเภอลานสกา และอำเภอช้างกลาง รวมไปถึง
เข้าอำเภอเมืองนครศรีธรรมราช ก่อนจะมีทางแยกที่
สถานีชุมทางเขาชุมทอง สถานีหลักช้าง สถานีนาบอน
และสถานีคลองจ้ง โดยจะพบเห็นสวนยางพาราอยู่ริม



- 4201 สถานีควนหินบ้าย ③-④
- 4203 สถานีหลังสวน ⑥-⑦
- 4205 สถานีคลองขนาน ①-②
- 4208 สถานีละแม ⑤

ทางรถไฟ ซึ่งแล้วแต่เป็นผลจากการตั้งชุมชนของ
ชาวจีนที่มาก่อสร้างทางรถไฟแทบทั้งสิ้น

สถานีชุมทางทุ่งสง ชุมทางรถไฟสำคัญอีกแห่งหนึ่ง
ในภาคใต้ หลังจากที่ได้เดินทางมาไกล สถานีนี้จึงเป็นจุดเดิม
น้ำมันของขบวนรถที่จะส่งได้ทุกขบวน และด้วยความ
ที่ต้องใช้เวลาอย่างน้อย 5-10 นาที ผู้โดยสารจึง
สามารถลงไปหาเสบียงเพื่อรับประทาน ซึ่งของขึ้นชื่อคือ
ข้าวเหนียวไก่ทอด หนังสือแดง ที่จะเปิดร้านขายทุกครั้ง

4210 สถานีบ้านฉาง ๔-๖

4212 สถานีคันธุลี ๗-๘

4213 สถานีถ่อนรูป ๑

4215 สถานีท่าชนะ ๒-๓

ที่ขบวนรถไฟมาถึง และปิดเมื่อขบวนรถออกจากสถานี
ทางรถไฟสายหลักมุ่งหน้าสู่สุโขทัยและปาดัง
เบชาริ กับทางรถไฟสายอันดามันไปสถานีกันตัง จะ
แยกกันที่สถานีนี้ ซึ่งบ่อยครั้งที่เราจะพบเห็นขบวนรถ
จากทั้ง 2 เส้นทางมาจอดรอทางกันอยู่หน้าสถานี

โรงรถจักรทุ่งสง ทำหน้าที่ตรวจเช็คและซ่อมแซม
ขบวนรถที่เดินทางมาถึง ก่อนจะให้ทำขบวนต่อไปยัง
ปลายทาง 🚂



1



2



3



4







- 4218 สถานีเขาพนมแบก ๑๐
 4221 สถานีไชยา ๕-๗
 4224 สถานีท่าช้าง ๕
 4226 สถานีคลองไทร ๘
 4227 สถานีมะลอน ๙
 4229 สถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ ๑-๔







จุดจอดเกล้า หนึ่งในสะพานที่สำคัญที่สุด
ของรถไฟสายใต้ ❶
บรรยากาศบนรถไฟขบวนพิเศษสู่คีรีรัฐนิคม ❷
4238 สถานีคีรีรัฐนิคม ❸-❹



4239 สถานีสุราษฎร์ธานี ①-⑤







- 4241 สถานีเขาค้อว้าย ①, ④
 4245 สถานีเขาพลู ②
 4247 สถานีบ้านนา ③
 4249 สถานีห้วยมุด ⑥
 4250 สถานีนาสาร ③
 4253 สถานีพรุพี ⑤
 4255 สถานีบ้านสอง ⑦-⑧



- 4257 สถานีบ้านพรุกระแซง ⑥
- 4258 สถานีห้วยปรก ⑤
- 4259 สถานีกระเนียด ③
- 4261 สถานีท่านพอ ⑦
- 4262 สถานีฉวาง ②-④
- 4264 สถานีคลองจันดี ①



5



6



7



8

4266 สถานีหลักช้าง ❶

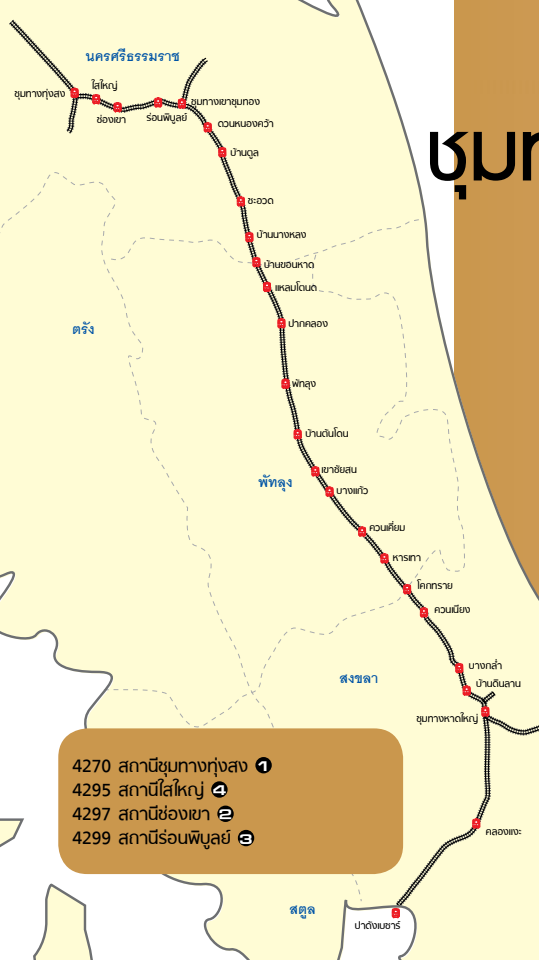
4268 สถานีนาบอน ❸

4269 สถานีคลองจั่น ❷

4270 สถานีชุมทางทุ่งสง ❹-❺







ชุมทางทุ่งสง-ปาดังเบซาร์

ข้ามเทือกเขาบรรทัด ลอดอุโมงค์ช่องเขา สู่ตะวันตก

พร้อมๆ กับการสร้างทางรถไฟจากเพชรบุรีไปยังชุมพร ทางภาคใต้
ตอนล่างก็เริ่มมีการก่อสร้างเส้นทางรถไฟ จากสถานีอุตะเกา หรือสถานี
หาดใหญ่ในปัจจุบัน ขึ้นมาจนถึงชุมทางทุ่งสงเช่นกัน



1

เส้นทางในตอนแรกของทางรถไฟช่วงนี้ เริ่มสร้างจากสถานีอุตะเถา สุสานีสงขลา และพัทลุง เมื่อ พ.ศ. 2452 ด้วยเหตุที่ว่า กรมรถไฟหลวงสายใต้มีท่าเรือสำหรับขนถ่ายวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้าง รวมทั้งรางเหล็ก ไปจนถึงหัวรถจักรที่จะนำมาใช้ทำขบวน โดยนำสิ่งของต่างๆ เดินทางโดยเรือจากต่างประเทศ มาขึ้นฝั่งยังท่าเรือน้ำลึกสงขลา เส้นทางช่วงแรกนี้เริ่มเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2456 รวมระยะทางทั้งสิ้น 112 กิโลเมตร





4300 สถานีชุมทางเขาชุมทอง ๑-๕



จากนั้นการก่อสร้างได้ทำเป็นช่วงๆ เหมือนทางสายอื่น จนกระทั่งเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ.2457 ซึ่งสามารถเปิดเดินขบวนรถได้ถึงสถานีทุ่งสง

กระทั่ง พ.ศ.2461 กรมรถไฟหลวงสร้างทางรถไฟต่อจากสถานีหาดใหญ่สู่สถานีปาดังเบซาร์ และเชื่อมเข้ากับทางรถไฟมลายูทางภาคตะวันออกได้สำเร็จ และเริ่มเปิดเดินขบวนรถโดยสารระหว่างประเทศ จากกรุงเทพฯ ถึงเกาะหมาก (ปีนัง) โดยทางรถไฟจะไปสิ้นสุดที่สถานีปัตเตอร์เวิร์ธ

ปี พ.ศ.2521 คณะรัฐมนตรีมีมติให้งดเดินขบวนรถไฟสายหาดใหญ่-สงขลาทุกขบวน แต่ยังไม่ได้มีการประกาศยกเลิกเส้นทาง แต่กระนั้นทางรถไฟสายดังกล่าวก็ถูกทิ้งร้างทรุดโทรม ในบางช่วงถูกบุกรุก มีการก่อสร้างที่พักอาศัยบนรางรถไฟ จนไม่สามารถจะนำกลับมาใช้การได้อีก



หลังจากที่ขบวนรถได้รับน้ำมันจากสถานีชุมทางทุ่งสงเรียบร้อยแล้ว ขบวนรถไฟสายหลักก็เข้าสู่ทางโค้งผ่านสวนสาธารณะเทศบาลเมืองทุ่งสง ที่นั่นมีรถจักรไอน้ำอาโนแม็ค หมายเลข 277 ซึ่งเป็นคันเดียวกับรถจักรไอน้ำที่ทหารกบฏจากนครราชสีมา ได้ปล่อยให้วิ่งเข้าชนกับขบวนรถไฟบรรทุกทหารของฝ่ายรัฐบาลเมื่อ





พ.ศ. 2476 (คราวกบฏวระเดช) ขบวนรถไฟจะมุ่งหน้าสู่สถานีไสใหญ่ จากนั้นจึงค่อยๆ ได้เทือกเขาบรรทัด สู่สถานีช่องเขา ลอดผ่านอุโมงค์ช่องเขา ยาวประมาณ 235 เมตร ซึ่งเป็นอุโมงค์รถไฟแห่งเดียวของภาคใต้ สู่สถานีร้อนพิบูลย์

สถานีชุมทางเขาชุมทอง ซึ่งสถานีนี้เป็นทางแยกของขบวนรถไฟที่จะเข้าสู่จังหวัดนครศรีธรรมราช จนมีชื่อเรียกสถานีนี้แต่แรกว่า สถานีสามแยกนครกระทั่ง พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงพระราชทานชื่อใหม่ว่า สถานีชุมทางเขาชุมทอง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2460 เป็นต้นมา

ทางรถไฟสายหลักจะแยกสู่สถานีควนหนองควาย และสถานีบ้านตุล

สถานีชะอวด แต่เดิมเป็นสถานีสำหรับขนถ่ายข้าว

ที่มาจากลุ่มน้ำปากพนัง เพื่อขนส่งทางรถไฟต่อไปยังกรุงเทพฯ และข้ามแดนสู่รัฐมลายู แต่การขนถ่ายข้าวที่นี้ก็เริ่มซบเซาลงเมื่อ พ.ศ. 2507 และหยุดการขนส่งไปในที่สุด จากนั้นขบวนรถไฟจะเดินทางสู่สถานีบ้านนาหลง และสถานีบ้านขอนแก่น ซึ่งเป็นสถานีสุดท้ายในเขตจังหวัดนครศรีธรรมราช

ขบวนรถไฟเข้าสู่เขตจังหวัดพัทลุงที่สถานีแหลมโดนด กับสถานีปากคลอง ซึ่งเป็นชุมชนเกิดใหม่เมื่อครั้งมีการสร้างทางรถไฟ โดยมีการตั้งโรงสีขึ้นหลายแห่ง รายล้อมสถานีแห่งนี้ และก่อนจะเข้าสู่สถานีพัทลุง เราจะเห็นสัญลักษณ์ของจังหวัดคือ เขากงทะลุ ตั้งโดดเด่นอยู่ทางด้านหลังสถานีรถไฟ

ออกจากสถานีพัทลุงแล้วขบวนรถไฟจะผ่านสถานีบ้านต้นโดน สถานีเขาชัยสน สถานีบางแก้ว สถานีควนเคี่ยม



- 4310 สถานีควนหนองควัว ๔
- 4312 สถานีบ้านตุล ๒
- 4315 สถานีชะอวด ๘
- 4317 สถานีบ้านนาทอง ๘, ๘
- 4318 สถานีบ้านขนอนหาด ๑
- 4319 สถานีแหลมโดนด ๕
- 4321 สถานีปากคลอง ๗



สถานีหารเทา และสถานีสุดท้ายในเขตจังหวัดพัทลุง คือ สถานีโคกทราย

ในเขตจังหวัดสงขลา สถานีควนเนียง เป็นสถานีรถไฟแห่งแรกที่ขบวนรถสายได้ผ่านถึง ปัจจุบันนี้หากต้องการเดินทางตรงสู่ตัวอำเภอเมืองสงขลา จะต้องต่อรถโดยสารที่สถานีแห่งนี้ ผ่านสถานีบ้านเกาะใหญ่ สถานี

- 4325 สถานีพัทลุง ①
4328 สถานีบ้านต้นไทร ②
4330 สถานีเขาชัยสน ③
4331 สถานีบางแก้ว ④
4334 สถานีควนเคี่ยม ⑤-⑥

บางกล้า และสถานีบ้านดินลาน เมื่อออกจากสถานีนี้ไป ขบวนรถไฟจะโค้งข้ามสะพาน ร.1 ซึ่งข้ามคลองอู่ตะเภา จากนั้นดึกสงๆ จะเริ่มปรากฏให้เห็นพร้อมๆ กับเส้นทางรถไฟสายสงขลา

สถานีชุมทางหาดใหญ่ ซึ่งได้ย้ายสถานที่จากสถานีอู่ตะเภาเดิม เนื่องจากประสบปัญหาน้ำท่วมบ่อยครั้ง กรมรถไฟหลวงจึงได้รับมอบที่ดินจากหลวงนิพัทธ์จินนคร เพื่อสร้างที่หยุดรถไฟแห่งใหม่ ชื่อที่หยุดรถไฟโคกเสม็ดชุน ซึ่งต่อมาได้พัฒนาจนกลายเป็นสถานีขนาดใหญ่

เนื่องจากหลวงพิพัทธ์จินนครเองได้มาสร้างตึกแถวติดถนนนิพัทธ์อุทิศขึ้นเป็นย่านการค้าสำคัญ จนในที่สุดก็ยกเลิกสถานีอู่ตะเภา และตั้งที่หยุดรถไฟโคกเสม็ดชุนเป็นสถานีรถไฟชุมทางหาดใหญ่มานานปัจจุบัน

ที่สถานีหาดใหญ่ ยังเป็นที่ตั้งของโรงแรมรถไฟหาดใหญ่ หรือโรงแรมราชนา ซึ่งต่างจากโรงแรมรถไฟในจังหวัดอื่นตรงที่โรงแรมแห่งนี้ตั้งอยู่บนชั้น 2 ของอาคาร สถานีรถไฟ มังตรงข้ามของอาคารสถานีเป็นที่ตั้งของโรงรถจักรหาดใหญ่ ซึ่งทำหน้าที่จัดขบวนรถเดินรับส่ง



1



2



ผู้โดยสารในภาคใต้ตอนล่าง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเขต 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้

ขบวนรถด่วนพิเศษระหว่างประเทศ 2 ขบวน ซึ่งเป็นขบวนรถโดยสารของไทย 1 ขบวน ปลายทางที่สถานี บัตเตอร์เวิร์ธ และเป็นของมาเลเซีย 1 ขบวน ปลายทางที่สถานี กัวลาลัมเปอร์ เดินทางจากสถานีชุมทางหาดใหญ่

สู่สถานีคลองแงะ และสถานีปาดังเบซาร์ ซึ่งที่นี่เป็นสถานีร่วมระหว่างประเทศไทยและมาเลเซีย ผู้โดยสารที่จะเดินทางมาที่นี่จะต้องมีหนังสือเดินทางทุกคน เพราะตามหลักเขตแดนถือว่าตัวสถานีตั้งอยู่ในดินแดนประเทศมาเลเซียแล้ว ผู้โดยสารจะต้องผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมืองของทั้งสองประเทศที่สถานีนี้







- 4336 สถานีหารเทา ๑
- 4338 สถานีโคกทราย ๔
- 4340 สถานีควนเนียง ๗-๘
- 4342 สถานีบ้านเกาะใหญ่ ๓
- 4344 สถานีบางกล่ำ ๕-๖
- 4345 สถานีบ้านดินลาน ๒







- 4347 สถานีชุมทางหาดใหญ่ ①-③
 4358 สถานีคลองเฒ่า ④, ⑥
 4374 สถานีป่าตอง ⑤, ⑦





พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงมีพระเนตรยาวไกลจึงมีพระราชดำริให้สร้างทางรถไฟสายใต้ตอนที่สามเพื่อเชื่อมประเทศสยามกับสหพันธรัฐมาลายู เพื่อประโยชน์ในการขนถ่ายสินค้าระหว่างสองประเทศ ประกอบกับต้องการสร้างทางรถไฟให้ครอบคลุมถึงหัวเมืองทางตอนใต้สุดของสยามประเทศ จึงโปรดเกล้าฯ ให้สร้างทางรถไฟจากสงขลา ผ่านไปยังปัตตานี และยะลา จนสุดเขตแดนสยามที่นราธิวาส

เส้นทางรถไฟสายใต้ในช่วงนี้ได้เริ่มก่อสร้างตั้งแต่ พ.ศ. 2459 โดยออกจากสถานีอุตะเกา (สถานีหาดใหญ่ในปัจจุบัน) ผ่านโคกเสม็ดชุน จนถึงสถานีคลองทราย เป็นระยะทาง 100 กิโลเมตรระหว่างนั้นก็ทำการก่ขุดทางต่อเนื่องถึงรัฐกลันตัน ในเขตมลายู และได้ขยายการเดินรถจนถึงสถานีสุโหงโกลก โดยเชื่อมกับทางรถไฟของมลายูทางฝั่งตะวันตก

เส้นทางรถไฟสายนี้ในปัจจุบันมีความสำคัญกับ
ผู้โดยสารใน 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้มาก
เพราะสามารถนำผู้คนจำนวนมากเดินทาง
ไปมาหาสู่กันระหว่างอำเภอหรือ
จังหวัดอย่างปลอดภัย เมื่อออก
จากสถานีชุมทางหาดใหญ่ไป
แล้ว ขบวนรถจะเดินทางสู่สถานี
นาม่วง สถานีวัดควนมิด เข้าสู่

- 4347 สถานีชุมทางหาดใหญ่ ๒
4377 สถานีนาม่วง ๑
4381 สถานีวัดควนมิด ๓



สถานีจะนะ ซึ่งเป็นสถานีระดับอำเภอ ก่อนจะเข้าสู่ สถานีท่าแมงลัก สถานีเกาะสะบ้า และเข้าสู่สถานี กลางตัวอำเภออีกครั้งที่สถานีเทพา ซึ่งใครก็ตามที่ เดินทางกับขบวนรถไฟสายนี้มาแต่อดีต ต่างอดไม่ได้ที่

จะชม "ข้าวแกงเทพา" เสริฟมาในกระถงใบตอง พร้อม แกงไก่และไก่ทอด ซึ่งมีแม่ค้าหาบขายสืบทอดกันมา หลายชั่วอายุคนแล้ว ก่อนจะเดินทางถึงสถานีตาแปด สถานีสุดท้ายในเขตจังหวัดสงขลา





4384 สถานีจะนะ ❶

4386 สถานีท่าแม่เหล็ก ❷

4388 สถานีเกาะสาหร่าย ❸

สถานีปัตตานี แม้จะตั้งชื่อตามจังหวัด แต่ที่ตั้งของสถานีรถไฟมีได้อยู่ในตัวอำเภอเมือง สถานีนี้เดิมชื่อว่าสถานีโคกโพธิ์ ตามชื่ออำเภอ ด้านหลังสถานีแห่งนี้เป็นที่ตั้งพลับพลารับเสด็จพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ในการเสด็จพระราชดำเนินทรงทอดพระเนตรสุริยุปราคาเต็มดวง โดยหลังจากเสด็จกลับ ทางราชการได้ดัดแปลงพลับพลารับเสด็จหลังดังกล่าวให้เป็นที่ว่าการอำเภอมาจนทุกวันนี้ นอกจากนี้ความแปลกตาอีกอย่างของสถานีปัตตานีคือ มีการสร้างรั้วล้อมรอบอาคารสถานีและรางรถไฟ โดยจะปิดประตูรั้วทันทีที่รถไฟขบวนสุดท้ายแล่นออกจากสถานี

สถานีนาประดู่ เป็นอีกสถานีในเขตอำเภอโคกโพธิ์ เมื่อออกจากสถานีนี้ไปขบวนรถจะเดินทางถึงที่หยุดรถไฟวังช้างให้ ซึ่งเคยเป็นที่จำพรรษาของหลวงปู่ทวดเหยียบน้ำทะเลจืด และมุ่งหน้าสู่สถานีคลองทราย สถานีแห่งสุดท้ายของจังหวัดปัตตานี



2

ในเขตจังหวัดยะลา **สถานีตาเซะ** เป็นสถานีแรก ก่อนที่ขบวนรถจะเดินทางถึง**สถานียะลา** ซึ่งเป็นสถานีรถไฟประจำจังหวัด จากนั้นรถไฟจะเคลื่อนขบวนเข้าสู่เขตอำเภอรามัน ซึ่งเป็นที่ตั้งของ**สถานีไม้แก่น สถานีรามัน และสถานีบาอ**

เข้าสู่เขตจังหวัดนราธิวาสที่อำเภอริ้วเสาะ ซึ่งมีสถานีชื่อเดียวกันคือ **สถานีริ้วเสาะ สถานีลาโละ สถานีมะรือโบ** ผ่านสวนทุเรียน และสวนผลไม้ตลอดเส้นทาง สู่**สถานีตันหยงมัส มุ่งหน้าสู่สถานีป่าไผ่ สถานีเจาะไอร้อง**

สถานีบูกิต สถานีโต๊ะเต็ง เข้าสู่สถานีสุโหงปาดี ซึ่งทิวทัศน์สองข้างทางเริ่มเปลี่ยนจากเรือกสวนสลับกับท้องทุ่งอันเขียวขจี กลายเป็นเมืองที่เต็มไปด้วยตึกสูงมากมาย เพราะเข้าสู่**เขตสถานีสุโหงโลก** ซึ่งเป็นชายแดนติดต่อกับประเทศมาเลเซีย ในอดีตมีขบวนรถสินค้าวิ่งข้ามแดนจากประเทศไทยไปยังสถานีรันตูบันจาง ฝั่งประเทศมาเลเซียอย่างคึกคัก ปัจจุบันคงเหลือเพียงสะพานโครงเหล็กที่ร้างรถไฟทอดข้ามแม่น้ำโกลกเอาไว้เท่านั้น 🇹🇲



3





5



6



8



7



9





- 4405 สถานีไม้แก่น ๖
- 4408 สถานีราชนัน ๔
- 4409 สถานีบวาลอ ๕
- 4411 สถานีเรือสำเภา ๑
- 4414 สถานีลาโสี ๓
- 4416 สถานีมะระโอบ ๗
- 4419 สถานีตันหยงมัส ๒
- 4421 สถานีปาไฟ ๘



- 4423 สถานีอะโรวัง ❶
 4424 สถานีภูเก็ด ❷
 4427 สถานีโตะแดง ❸, ❹
 4428 สถานีโตะปางดัด ❺
 4432 สถานีสุโขทัย ❻-❼





3



5



4



6



7

นครศรีธรรมราช



ชุมทางเขาชุมทอง- นครศรีธรรมราช

เปิดประตูเมืองนครฯ

มณฑลทางใต้ที่สำคัญอีกแห่งในการปกครองระบบเทศาภิบาลในสมัยรัชกาลที่ 5 คือมณฑลนครศรีธรรมราช ซึ่งมีประวัติศาสตร์การตั้งถิ่นที่อยู่มาแต่โบราณกาล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงมีพระราชดำริให้มีโครงการสร้างทางรถไฟเพื่อเชื่อมพระนครกับมณฑลแห่งนี้เข้าด้วยกัน แต่ยังไม่ทันได้เริ่มลงมือก่อสร้าง พระพุทธเจ้าหลวงก็เสด็จสวรรคตเสียก่อน

แต่เดิมผู้โดยสารที่จะเดินทางไปจังหวัดนครศรีธรรมราชจะต้องลงรถไฟที่สถานีทุ่งสง แล้วเดินทางต่อโดยทางรถยนต์ กระทั่งปี พ.ศ. 2456 ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้เริ่มมีการก่อสร้างทางรถไฟเข้าสู่อำเภอเมืองนครศรีธรรมราช ระยะทาง 35 กิโลเมตร โดยแยกจากทางสายหลักที่สถานีชุมทางเขาชุมทอง ในเขตอำเภอร่อนพิบูลย์ โดยใช้เวลาสร้างประมาณ 1 ปีจึงแล้วเสร็จ และเปิดเดินรถอย่างเป็นทางการตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2457

ขบวนรถไฟจากกรุงเทพฯ ที่จะเดินทางเข้าสถานีนครศรีธรรมราช เมื่อเดินทางถึงสถานีชุมทางเขาชุมทองแล้ว จะต้องทำการกลับทิศทางหัวรถจักร จากหัวขบวน





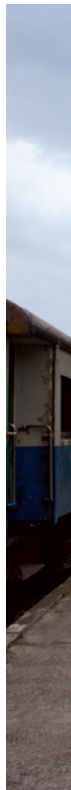
4300 สถานีชุมทางเขาชุมทอง ๒

4302 สถานีบ้านทุ่งหล่อ ๓

4303 สถานีโคกคราม ๑



มาพ่วงท้ายขบวน (เช่นเดียวกับที่สถานีสวรรค์โลกใน
เส้นทางสายเหนือ) จากนั้นขบวนรถจะเดินทางสู่สถานี
บ้านทุ่งหล่อ และสถานีโคกคราม ที่เป็นสถานีรถไฟ
ในเส้นทาง ก่อนที่จะเข้าสู่สถานีนครศรีธรรมราช ที่
ตั้งอยู่กลางตัวเมือง 🇹🇭





4308 สถานีนครศรีธรรมราช ๑-๔



ชุมทางทุ่งสง-กันตัง

เชื่อมเมืองท่าการค้าของพระยาธิราชฯ สุดปลายทางฝั่งทะเลอันดามัน

พระยาธิราชอนุประดิษฐ์ มหิศรภักดี (คอซิมบี๊ ณ ระนอง) ได้รับตำแหน่งเจ้าเมืองตรัง พร้อมกับพัฒนาเมืองนี้ให้เป็นเมืองท่าค้าขายกับต่างประเทศ โดยเปิดท่าเรือกันตังให้เป็นแหล่งรวมสินค้าทั้งจากในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งการพัฒนาดังกล่าวสอดคล้องกับนโยบายการปฏิรูประบอบการปกครอง และพัฒนาประเทศไปสู่ความเป็นอารยะของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อโครงการสร้างรถไฟสายใต้เกิดขึ้น พระองค์จึงทรงให้มีแผนการสร้างรถไฟสู่เมืองท่าแห่งนี้ด้วย



ด้วยกรมรถไฟสายใต้ต้องการใช้ท่าเรือกันดั้งเป็นจุดขนถ่ายวัสดุก่อสร้าง และตั้งใจให้เป็นท่าเรือแห่งที่สองสำหรับเส้นทางรถไฟสายใต้ทางตอนล่าง ดังนั้นจึงมีโครงการสร้างทางรถไฟช่วงท่าเรือกันดั้ง-ห้วยยอดขึ้นในปี พ.ศ. 2452 โดยเริ่มเปิดใช้งานเมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2456 และได้สร้างต่อจนเชื่อมกับทางรถไฟสายหลักที่ชุมทางทุ่งสงในอีก 7 เดือนต่อมา รวมระยะทางทั้งสิ้น 93 กิโลเมตร



เมื่อออกจากสถานีชุมทางทุ่งสง ขบวนรถไฟแล่นออกไปทางด้านขวา ห่างจากทางรถไฟสายหลัก มุ่งหน้าสู่ชายฝั่งทะเลอันดามัน มองไปทางสวนสาธารณะเทศบาลทุ่งสงด้านซ้ายมือ เห็นหัวรถจักรไอน้ำฮาโนแม็ค หมายเลข 277 คันประวัติศาสตร์ห่างออกไปทุกที สถานีทุกสถานีในเส้นทางสายนี้ ไม่ว่าจะเล็กหรือใหญ่เพียงใด จะมีขบวนรถด่วนและขบวนรถเร็วหยุดรับส่งผู้โดยสารเสมอ เริ่มจากสถานีที่วัง ซึ่งยังคงอยู่ในเขตอำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช แต่เดิมเป็นจุดรับส่งปูนซีเมนต์จากโรงปูนทุ่งสง ที่ซึ่งครั้งหนึ่งพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลปัจจุบันได้เคยเสด็จมาประทับ จากนั้นขบวนรถจะเข้าสู่เขตจังหวัดตรังที่อำเภอรัษฎา ซึ่งเป็นอำเภอที่มีรถไฟผ่านแต่ไม่มีสถานีรถไฟเลย (มีเพียงที่หยุดรถกะปาง เป็นที่หยุดรถประจำอำเภอ) และเทียบขบวนขาลสถานีห้วยยอด สถานีเล็กๆ ที่ได้รับการพัฒนาให้ใหญ่ขึ้น และมีร้านโก๋บังอิสลามที่เป็นรถเข็นจมาตั้งขายในช่วงเวลาบ่ายที่มีขบวนรถโดยสารเข้ากรุงเทพฯ

สถานีตรัง เป็นสถานีรถไฟประจำจังหวัดตรัง ตั้งอยู่ใจกลางจังหวัด อาคารสถานีได้ปรับปรุงให้เป็นห้องปรับอากาศสำหรับอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารที่มาารถรถไฟ และพื้นที่ที่ขบวนรถด่วนที่ 84 ออกเดินทางสู่กรุงเทพฯ แล้ว หอการค้าจังหวัดตรังได้สนับสนุนให้มีการเปิดถนนคนเดิน ทุกวันศุกร์ เสาร์ และอาทิตย์ จะมีบรรดาพ่อค้าแม่ค้านำสินค้ามาตั้งวางขายจนเป็นถนนคนเดินอยู่เต็มลานจอดรถของสถานีรถไฟ

สถานีกันดั้ง ตัวสถานีรถไฟกันดั้งเป็นอาคารไม้



4270 สถานีชุมทางทุ่งสง ๓

4272 สถานีทิวัง ๑-๒

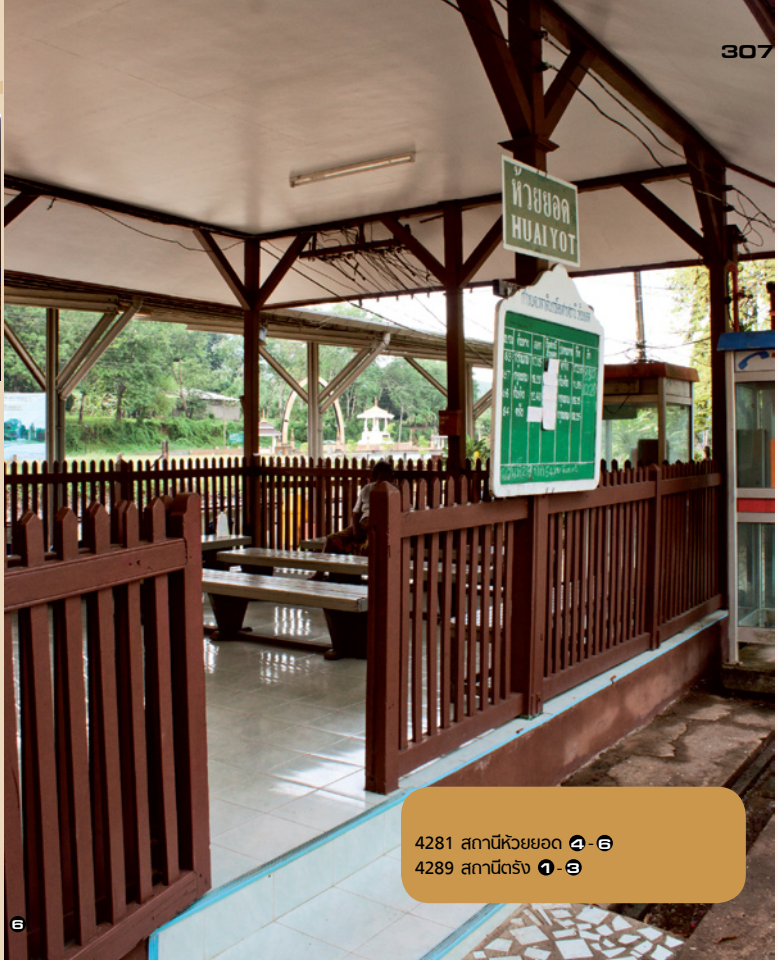


4



5

ต่อมุงหน้าสู่ท่าเรือกันตัง ซึ่งนอกจากจะใช้เป็นที่รับส่งสินค้าที่ส่งมาจากประเทศอินโดนีเซีย สิงคโปร์ และมาเลเซียแล้ว ยังเป็นที่สำหรับรับหัตถ์จักรที่ส่งมาจากยุโรป และสหรัฐอเมริกา ซึ่งจะนำมาขึ้นฝั่งวางบนรางที่นี้ ก่อนวิ่งเข้าสู่กรุงเทพฯ ต่อไป แต่ต่อมารถไฟฟ้าหันไปซื้อหัตถ์จักรจากทางญี่ปุ่นมากขึ้น จึงมีได้ใช้ทำเรือทางฝั่งอันดามันแห่งนี้อีกต่อไป กระทั่งได้มีการรื้อรางรถไฟในส่วนที่ต่อจากสถานีกันตังออกจนหมดสิ้น 🇹🇭



4281 สถานีห้วยยอด 4-6

4289 สถานีตรัง 1-3

6

4294 สถานีกันตัง ๑-๕





309

2



3



4



5

Directory

1. สายเหนือ

เขตจังหวัดกรุงเทพมหานคร

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดถึงกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางวัล (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	ปีสร้าง
1001	กรุงเทพ	กท.	Bangkok	BKK	พิเศษ	0 + 000	แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน	20 รางวัล	L1	2453
1002	**ยมราช	ยธ.	Yommarat	YMR	ป้ายหยุดรถ	2+1700	แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี			
1003	จิดจระ	จธ.	Ho Prachae Chitlada	CLD	เฉพาะกิจ	3 + 294	แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี	1 รางวัล (570.00)		2464
1232	*โรงพยาบาลรามาธิบดี	รธ.	Ramathibodi Hospital	RMD	ที่หยุดรถ	3+450	แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี			
1004	สามเสน	สธ	Sam Sen	SAM	1	4 + 480	แขวงสามเสนใน เขตดุสิต		L1	2494
1006	**ประดิพัทธ์	ป.	Pradiphat	PDP	ป้ายหยุดรถ	6 + 773	แขวงสามเสนใน เขตพญาไท			
1007	ชุมทางบางซื่อ	บธ.	Bang Sue Junction	BSJ	1	7 + 479	แขวงบางซื่อ เขตบางซื่อ	40 รางวัล (19,714.57)	L1	
	บางซื่อ 2	บธ.2	Bang Sue Junction2	BSJ 2	1	7 + 841	แขวงบางซื่อ เขตบางซื่อ			
1009	**นิคมรถไฟ กม.11	รธ.	Nikhom Rotfai Komo 11	NKR	ป้ายหยุดรถ	10 + 013	แขวงลาดยาว เขตจตุจักร			
1011	บางเขน	บธ.	Bang Khen	BKH	1	13 + 000	แขวงลาดยาว เขตจตุจักร		L1	
1013	*ทุ่งสองห้อง	ทธ.	Thung Song Hong	TSH	ที่หยุดรถ	14 + 816	แขวงลาดยาว เขตจตุจักร			
1015	หล้าสี	ลธ.	Lak Si	LKS	1	17 + 576	แขวงตลาดบางเขน เขตดอนเมือง		L1	
1225	*การเคหะ กม.19	คท.	Kan Kheha Komo 19	KKK	ป้ายหยุดรถ	19 + 432	แขวงตลาดบางเขน เขตดอนเมือง			
1016	*ตลาดใหม่ดอนเมือง	ดธ.	Talat Mai Don Mueang	TDM	ที่หยุดรถ	21 + 690	แขวงตลาดบางเขน เขตดอนเมือง			
1017	ดอนเมือง	ดธ.	Don Mueang	DMU	1	22 + 215	แขวงตลาดบางเขน เขตดอนเมือง		L1	2508

เขตจังหวัดปทุมธานี

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดถึงกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางวัล (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	ปีสร้าง
1019	**หลักหก	ท.	Lak Hok	LHK	ที่หยุดรถ	26 + 135	ต.หลักหก อ.เมือง			
1020	**คลองรังสิต	คธ.	Khlong Rangsit	KRS	ที่หยุดรถ	28 + 481	ต.หลักหก อ.เมือง			
1021	รังสิต	รธ.	Rangsit	RSI	1	30 + 144	ต.หลักหก อ.เมือง	2 รางวัล (1,855.17)	L2	2537
1223	**คลองหนึ่ง	คธ.	Khlong Nueng	KNH	ป้ายหยุดรถ	33 + 843	ต.คลองหนึ่ง อ.คลองหลวง			
1022	เชียงราก	ชร.	Chiang Rak	CHR	3	37 + 478	ต.คลองหนึ่ง อ.คลองหลวง	6 รางวัล (8,426.91)	L2	
1230	*มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	ธธ.	Thammasat University (Rangsit Campus)	TMS	ที่หยุดรถ	40+190	ต.คลองหนึ่ง อ.คลองหลวง			
1023	*นวนคร	นธ.	Nawanakhon	NVN	ที่หยุดรถ	44 + 111	ต.คลองหนึ่ง อ.คลองหลวง			

เขตจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดถึงกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางวัล (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	ปีสร้าง
1024	เข็ญราชน้อย	ชธ.	Chiang Rak Noi	CRN	2	46 + 010	อ.เข็ญราชน้อย อ.บางปะอิน	1 รางวัล (5,379.55)	L2	
1025	คลองขุด	ทธ.	Khlong Phut	KPS	3	51 + 880	ต.บางกร่าง อ.บางปะอิน	1 รางวัล (5,715.25)	L2	
1028	บางปะอิน	บธ.	Bang Pa-in	BPI	2	58 + 001	ต.บ้านเลน อ.บางปะอิน	2 รางวัล (4,532.91)	L2	
1029	บ้านโพ	บธ.	Ban Pho	BPH	3	62 + 750	ต.บ้านโพ อ.บางปะอิน		L2	
1031	อยุธยา	อยุธยา	Ayutthaya	AYY	1	71 + 692	ต.กระทุ่ม อ.พระนครศรีอยุธยา	2 รางวัล (6,070.91)	L2 / SS	2464
1032	*บ้านม้า	บธ.	Ban Ma	BAA	3	74 + 692	ต.บ้านกระ อ.พระนครศรีอยุธยา	1 รางวัล (4,900.00)	L2	
1033	มาบพระจันทร์	บธ.	Map Phra Chan	MPC	3	78 + 982	ต.หนองเรือ อ.นครหลวง	1 รางวัล (553.54)	L2	
1034	**บ้านดอนกลาง	ลธ.	Ban Don Klang	BDK	ป้ายหยุดรถ	82 + 390	ต.กระเจี๋ย อ.ภาชี			
1035	พระแก้ว	ทธ.	Phra Kaeo	PHK	3	85 + 445	ต.กระเจี๋ย อ.ภาชี	1 รางวัล (550.00)	L2	
1036	ชุมทางบ้านภาชี	ภธ.	Ban Phachi Junction	BPJ	1	89 + 950	ต.ภาชี อ.ภาชี	14 รางวัล (9,060.02)	L2 / SS	
1224	*ดอนพญา	ดธ.	Don Ya Nang	DYN	ป้ายหยุดรถ	93 + 583	ต.ดอนพญา อ.ภาชี			
1037	หนองวัด	วธ.	Nong Wiwat	NGW	3	96 + 447	ต.ดอนพญา อ.ภาชี	1 รางวัล (816.00)	L1	
1038	*บ้านปลักแรด	บธ.	Ban Plak Raet	BPR	ที่หยุดรถ	99 + 165	ต.ดอนพญา อ.ภาชี			
1039	ท่าเรือ	ทธ.	Rua	THR	1	102 + 735	ต.ท่าเรือ อ.ภาชี	1 รางวัล (692.66)	L1	

เขตจังหวัดสระบุรี

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดถึงกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางวัล (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	ปีสร้าง
1041	บ้านหมอ	บธ.	Ban Mo	BMO	1	108 + 787	ต.บ้านหมอ อ.บ้านหมอ	3 รางวัล (2,272.83)	L1	
1045	หนองโดน	ดธ.	Nong Don	NDO	2	116 + 565	ต.หนองโดน อ.หนองโดน	1 รางวัล (816.00)	L1	
1047	บ้านกล้วย	บธ.	Ban Klap	BKP	3	121 + 723	ต.บ้านกล้วย อ.หนองโดน	1 รางวัล (816.00)	L1	

เขตจังหวัดอุบลราชธานี

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดกึ่งกลางสถานี (กม.)	สี	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	ปีต่อร้าง
1048	บ้านป่าหวาย	ปว.	Ban Pa Wai	BPW	3	127 + 441		ต.ป่าหวาย อ.เมือง	1 ราง (977.98)	L1	
1050	ลพบุรี	ลพ.	Lop Buri	LBR	1	132 + 810		ต.ท่าหิน อ.เมือง	4 ราง (2,629.69)	L1	
1051	ท่าแค	ทก.	Tha Khae	THK	3	137 + 511		ต.ท่าแค อ.เมือง	1 ราง (543.60)	L1	
1053	โคกกระเทียม	คท.	Khok Krathiam	KKT	3	144 + 238		ต.โคกกระเทียม อ.เมือง	2 ราง (1,083.67)	L1	
1055	หนองตา	นต.	Nong Tao	NGT	3	150 + 082		ต.หนองตา อ.บ้านหมี่	1 ราง (588.11)	L1	
1056	หนองทรายขาว	ชช.	Nong Sai Khao	NSK	3	154 + 931		ต.หนองทรายขาว อ.บ้านหมี่	1 ราง (518.06)	L1	
1058	บ้านหมี่	บม.	Ban Mi	BAM	2	161 + 226		ต.บ้านหมี่ อ.บ้านหมี่	4 ราง (1,417.87)	L1	
1059	ห้วยแก้ว	ทก.	Huai Kao	HUK	3	165 + 949		ต.สายห้วยแก้ว อ.บ้านหมี่	1 ราง (542.80)	L1	
1060	*ไผ่ใหญ่	ผญ.	Phai Yai	PYI	ที่หยุดรถ	170 + 331		ต.ไผ่ใหญ่ อ.บ้านหมี่			

เขตจังหวัดนครสวรรค์

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดกึ่งกลางสถานี (กม.)	สี	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	ปีต่อร้าง
1229	**โรงเรียนจันเสน	จจ.	Chan Sen School	CSS	ป้ายหยุดรถ	172 + 897		ต.จันเสน อ.ตากสิน			
1061	จันเสน	จส.	Chan Sen	CHS	2	173 + 864		ต.จันเสน อ.ตากสิน	2 ราง (921.72)	L1	
1062	*บ้านมากกวัว	ว.	Ban Kok Kwao	BKW	ป้ายหยุดรถ	176 + 693		ต.ช่องแคบ อ.ตากสิน			
1063	ช่องแคบ	ชค.	Chong Khae	CHK	2	180 + 315		ต.ช่องแคบ อ.ตากสิน	4 ราง (2,266.85)	L1	
1065	ทะเลหัว	ทท.	Thale Wa	TWA	ที่หยุดรถ	187 + 375		ต.โพธิ์ทอง อ.ตากสิน			
1066	โพธิ์ทอง	ทท.	Phon Thong	POT	2	188 + 650		ต.ตากสิน อ.ตากสิน	3 ราง (1,951.31)	L1	
1067	บ้านตากสิน	ตส.	Ban Takshi	BTX	1	193 + 017		ต.ตากสิน อ.ตากสิน	3 ราง (1,244.72)	L1	
1069	ดงมะกอก	ดม.	Dong Mak	DMK	3	198 + 800		ต.ตากสิน อ.ตากสิน	1 ราง (515.21)	L1	
1070	หัวหวาย	ทว.	Hua Wai	HUW	3	204 + 062		ต.หัวหวาย อ.ตากสิน	2 ราง (797.71)	L1	
1072	หนองโพ	นท.	Nong Pho	NGP	3	211 + 444		ต.หนองโพ อ.ตากสิน	2 ราง (871.18)	L1	
1074	หัวบัว	ทบ.	Hua Ngio	HNG	3	217 + 224		ต.เนินมะกอก อ.พยุหะคีรี	1 ราง (495.51)	L1	
1076	เนินมะกอก	มก.	Neen Makok	NMA	3	224 + 816		ต.เนินมะกอก อ.พยุหะคีรี	2 ราง (929.47)	L1	
1079	เขาทอง	ชท.	Khao Thong	KTH	3	235 + 493		ต.เนินมะกอก อ.พยุหะคีรี	2 ราง (562.29)	L1	
1082	นครสวรรค์	นส.	Naknon Sawan	NKS	1	245 + 787		ต.หนองบัว อ.เมือง	5 ราง (5,656.02)	L1	
1083	ปากน้ำโพ	ปท.	Pak Nam Pho	PNP	1	250 + 559		ต.ปากน้ำโพ อ.เมือง	5 ราง (5,363.53)	L1	
1226	บึงระบือเต็ด	บร.	Bueng Boraphet	BRP	3	257 + 200		ต.เกรียงไกร อ.เมือง	1 ราง (517.55)	L3	
1084	ทับกฤต	ทท.	Thap Krit	TKT	2	263 + 687		ต.ทับกฤต อ.ชุมแสง	2 ราง (813.78)	L1	
1086	คลองปลาลาด	ปท.	Khlong Pla Kot	KPK	3	270 + 873		ต.ทับกฤต อ.ชุมแสง	1 ราง (497.76)	L1	
1088	ชุมแสง	ชส.	Chum Saeng	CMS	1	280 + 294		ต.ทับกฤต อ.ชุมแสง	2 ราง (1,199.22)	L1	

เขตจังหวัดพิจิตร

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดกึ่งกลางสถานี (กม.)	สี	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	ปีต่อร้าง
1091	วังบัว	กท.	Wang Krang	WAK	3	290 + 243		ต.เนินมะกอก อ.บางมูลนาก	1 ราง (493.75)	L1	
1093	บางมูลนาก	มก.	Bang Mun Nak	BMN	1	297 + 036		ต.ในเมือง อ.บางมูลนาก	2 ราง (917.10)	L1	2512
1095	หอไกร	โก.	Ho Krai	HOK	3	303 + 500		ต.หอไกร อ.บางมูลนาก	1 ราง (506.40)	L1	
1097	ดงตะขบ	ดต.	Dong Takhop	DTK	3	309 + 878		ต.บางไผ่ อ.บางมูลนาก	2 ราง (654.60)	L1	
1099	ตะพานหิน	ทท.	Taphan Hin	TPH	1	319 + 006		ต.ในเมือง อ.ตะพานหิน	4 ราง (2,229.06)	L1	
1101	ห้วยเกตุ	ยต.	Huai Ket	HKE	3	324 + 915		ต.วิเศษ อ.ตะพานหิน	1 ราง (509.40)	L1	
1103	หัวดง	ทด.	Hua Dong	HUD	2	332 + 605		ต.หัวดง อ.เมือง	2 ราง (601.22)	L1	
1105	วังกรด	วท.	Wang Krot	WKT	2	339 + 363		ต.บ้านหมี่ อ.เมือง	1 ราง (648.76)	L1	
1107	พิจิตร	พจ.	Pichit	PIC	1	346 + 791		ต.ในเมือง อ.เมือง	2 ราง (1,033.25)	L1	
1109	ท่าโพธิ์	ทท.	Tha Lo	THL	3	354 + 266		ต.ท่าโพธิ์ อ.เมือง	2 ราง (974.64)	L1	

เขตจังหวัดพิษณุโลก

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดกึ่งกลางสถานี (กม.)	สี	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	ปีต่อร้าง
1111	บางกระทุ่ม	ทท.	Bang Krathum	BKT	2	362 + 225		ต.บางกระทุ่ม อ.บางกระทุ่ม	1 ราง (504.15)	L1	
1112	แม่ตึ๊ต	ทท.	Mae Thiap	MAT	3	366 + 213		ต.บางกระทุ่ม อ.บางกระทุ่ม	2 ราง (803.90)	L1	
1114	บ้านใหม่	บท.	Ban Mai	BMA	3	375 + 313		ต.วัดพระ อ.เมือง	2 ราง (833.66)	L1	
1116	บึงพระ	บพ.	Bueng Phra	BUP	1	381 + 875		ต.บึงพระ อ.เมือง	3 ราง (4,060.39)	L1	

1118	พิษณุโลก	พล.	Phitsanulok	PSL	1	389 + 291	ต.ในเมือง อ.เมือง	5 ไร่ (7,301.27)	L1	
1119	บ้านตengah	เจ.	Ban Teng Nam	BTN	3	393 + 759	ต.หัวขี อ.เมือง	1 ไร่ (515.30)	S1	
1121	บ้านตม	ตม.	Ban Tum	BTU	3	400 + 005	ต.ปากโทน อ.เมือง	1 ไร่ (507.66)	S1	
1122	เขมรน้อย	คณ.	Khwa Noi	KWN	3	405 + 313	ต.มะขามสูง อ.เมือง	1 ไร่ (504.46)	S1	
1125	พรมพิราม	พท.	Phrom Phiram	PPR	2	414 + 507	ต.พรมพิราม อ.พรมพิราม	2 ไร่ (904.74)	S1	
1127	หนองตม	พท.	Nong Tom	NOO	2	423 + 203	ต.วชิร อ.พรมพิราม	2 ไร่ (905.34)	S1	2520
1130	บ้านบุ่ง	นบ.	Ban Bung	BBU	3	432 + 750	ต.ศรีวิชัย อ.พรมพิราม	1 ไร่ (506.51)	S1	2494

เขตจังหวัดเพชรบูรณ์

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดตั้งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	ปีสร้าง
1131	บ้านโคน	บค.	Ban Khon	BKN	3	437 + 410	ต.บ้านโคน อ.พิชัย	1 ไร่ (502.48)	S1	2502
1134	พิชัย	พช.	Phichai	PCH	2	447 + 553	ต.ในเมือง อ.พิชัย	2 ไร่ (989.11)	S1	2506
1136	ไร่ข่อย	รช.	Rai Oi	ROI	3	453 + 986	ต.ไร่ข่อย อ.พิชัย	1 ไร่ (510.24)	S2	2494
1137	ชุมทางบ้านควาร	คช.	Ban Dara Junction	BDJ	3	458 + 311	ต.บ้านควาร อ.พิชัย	2 ไร่ (1,120.37)	S1	2511
1144	ท่าสัก	ทส.	Tha Sak	THS	2	461 + 802	ต.ท่าสัก อ.พิชัย	2 ไร่ (898.02)	S2	2494
1146	ตรอน	ตอ.	Tron	TON	2	469 + 863	ต.วังแดง อ.ตรอน	1 ไร่ (515.85)	S2	2494
1148	วังกระท	วก.	Wang Kaphi	WKP	3	476 + 822	ต.วังกระท อ.เมือง	2 ไร่ (906.38)	S2	2511
1150	อุตรดิตถ์	อด.	Uttaradit	UTD	1	485 + 173	ต.ในเมือง อ.เมือง	1 ไร่ (6,666.15)	S2	2494
1151	ศิลาอาสน์	ศล.	Sila At	SLA	1	487 + 521	ต.ท่าอิฐ อ.เมือง	9 ไร่ (12,388.05)	S1	2506
1152	*ท่าเสา	เส.	Tha Sao	THO	ป้ายหยุดรถ	489 + 356	ต.ท่าอิฐ อ.เมือง			
1154	บ้านด่าน	บด.	Ban Dan	BDA	3	497 + 561	ต.บ้านด่าน อ.เมือง	2 ไร่ (800.40)	S2	2494
1157	ปางต้นผึ้ง	ปต.	Pang Ton Phueng	PTP	3	509 + 363	ต.บ้านด่านมาฆา อ.เมือง	2 ไร่ (735.96)	S1	2494

เขตจังหวัดแพร่

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดตั้งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	ปีสร้าง
1159	*เขาพลึง	ขอ.	Khao Phlueng	KHP	ป้ายหยุดรถ	517 + 023	ต.หัวไร่ อ.เด่นชัย			
1160	*หัวไร่	หว.	Huai Rai	HUR	3	521 + 485	ต.หัวไร่ อ.เด่นชัย	1 ไร่ (564.08)	S2	2500
1161	*ไร่เกลือคาว	รช.	Rai Kied Dao	RKD	ป้ายหยุดรถ	525 + 310	ต.หัวไร่ อ.เด่นชัย			
1162	*แม่พริก	มพ.	Mae Phrak	MAP	3	528 + 227	ต.หัวไร่ อ.เด่นชัย			
1164	เด่นชัย	ดช.	Den Chai	DCH	1	533 + 947	ต.เด่นชัย อ.เด่นชัย	6 ไร่ (3,643.97)	S1	2506
1165	ปากป่าน	ปป.	Pak Pan	PPA	3	538 + 432	ต.โพธิ์ชัย อ.เด่นชัย	2 ไร่ (719.27)	L3	2506
1167	แก่งหลวง	กล.	Kaeng Luang	KAL	3	546 + 946	ต.บ้านปิน อ.ลอง	2 ไร่ (873.61)	S2	2494
1169	*หัวแม่เตา	วท.	Huai Mae Ta	HMT	3	554 + 429	ต.บ้านปิน อ.ลอง			
1172	บ้านปิน	บป.	Ban Pin	BAP	2	563 + 865	ต.บ้านปิน อ.ลอง	3 ไร่ (1,603.67)	S2	2494
1176	ผาคัน	ผค.	Pha Khan	PKN	3	578 + 464	ต.บ้านปิน อ.ลอง	1 ไร่ (674.85)	S2	2494
1177	*ผาคอ	ผค.	Pha Kho	PKO		581 + 227	ต.บ้านปิน อ.ลอง			

เขตจังหวัดลำปาง

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดตั้งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	ปีสร้าง
1180	ปางบัว	ปบ.	Pang Pui	PPU	3	591 + 079	ต.นาสัก อ.แม่เงา	2 ไร่ (830.20)	S2	
1182	แม่เงา	มช.	Mae Chang	MCH	3	600 + 336	ต.นาสัก อ.แม่เงา	2 ไร่ (549.31)	L3	
1184	แม่เงา	มช.	Mae Mo	MAM	2	609 + 168	ต.สบปาด อ.แม่เงา	2 ไร่ (1,045.49)	S2	
1185	*ห้วยทรายน้ำ	รช.	Huai Rak Nai	HRM	ป้ายหยุดรถ	614 + 156	ต.สบปาด อ.แม่เงา			
1187	ศาลาผาลาด	ผล.	Sala Pha Lat	SPL	3	622 + 209	ต.แม่ทะ อ.แม่ทะ	2 ไร่ (611.31)	S2	
1189	แม่ทะ	มท.	Mae Tha	MTH	2	628 + 445	ต.แม่ทะ อ.แม่ทะ	1 ไร่ (457.14)	S2	
1192	หนองบัวตม	วท.	Nong Bua Thao	NOW	3	637 + 414	ต.พระบาท อ.เมือง	1 ไร่ (561.32)	S3	
1193	นุสรณ์ลำปาง	ลป.	Nakhon Lampang	NKL	1	642 + 292	ต.สบตุ๋ย อ.เมือง	5 ไร่ (3,503.95)	S1	
1196	ห้างฉัตร	พช.	Hang Chat	HCC	3	654 + 859	ต.ห้างฉัตร อ.ห้างฉัตร	2 ไร่ (640.33)	S2	
1198	ปางม่วง	ปม.	Pang Muang	PAM	3	660 + 988	ต.ห้างฉัตร อ.ห้างฉัตร	1 ไร่ (413.20)	S2	
1199	*หัวเจียน	ทล.	Huai Rian	HRM	1	665 + 090	ต.เวียงตาล อ.ห้างฉัตร			
1201	แม่ต๋านน้อย	มต.	Mae Tan Noi	MTN	3	671 + 808	ต.เวียงตาล อ.ห้างฉัตร	1 ไร่ (519.20)	S1	2499

เขตจังหวัดลำพูน

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดตั้งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	ยานพิชัญญาน**	ปีทีสร้าง
1204	ขุนทาน	ขท.	Khun Tan	KHT	2	683 + 140	ต.ทาปลาดุก อ.แม่ทา	2 ราง (669.66)	S2	2502
1206	ท่าชมภู	ทช.	Tha Chomphu	TCP	3	691 + 898	ต.ท่าชมภู อ.แม่ทา	2 ราง (559.72)	S2	2494
1208	ศาลาแม่ทา	สท.	Sala Mae Tha	SMT	3	700 + 686	ต.ท่าสนธิ์ อ.แม่ทา	2 ราง (730.46)	S2	2494
1212	หนองหล่ม	นล.	Nong Lom	NOL	3	713 + 018	ต.ศรีวิบูลย์ อ.เมือง	1 ราง (405.58)	S2	2494
1216	ลำพูน	ลพ.	Lamphun	LMP	1	729 + 213	ต.ในเมือง อ.เมือง	3 ราง (2,279.42)	L3	2494
1218	ป่าสัก	ปส.	Pa Sao	PSO	3	734 + 645	ต.อุโมงค์ อ.เมือง	2 ราง (1,241.65)	S2	2494

เขตจังหวัดเชียงใหม่

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดตั้งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	ยานพิชัญญาน**	ปีทีสร้าง
1220	สารภี	สภ.	Saraphi	SRP	3	742 + 788	ต.ยางเหนือ อ.สารภี	2 ราง (1,158.27)	L3	2494
122	เชียงใหม่	ชม.	Chiang Mai	CGM	1	751 + 788	ต.วัดเกต อ.เมือง	6 ราง (6,715.20)	S3	2494

1.1 สายแยก ขุนนางบ้านดารา – สวรรคโลก

เขตจังหวัดอุดรธานี

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดตั้งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	ยานพิชัญญาน**	ปีทีสร้าง
1137	ขุนนางบ้านดารา	คว.	Ban Dara Junction	BDJ	3	458 + 311	ต.บ้านดารา อ.พิบูลย์	2 ราง (1,120.37)	S1	2511
1138	*คลองละมูน	ลม.	Khlong Lamung	KLM	บ้านหยุดร.	466 + 329	ต.ไร่จ้อย อ.พิบูลย์			

เขตจังหวัดสุโขทัย

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดตั้งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	จำนวนรางหลัก	ยานพิชัญญาน**	ปีทีสร้าง
1139	คลองมะลิ	มลิ.			3	470 + 273	ต.ศรีนคร อ.ศรีนคร	1 ราง (160.26)	D	2494
1140	*วัดคลองปู่	วุ.		บ้านหยุดร.	474 + 955	ต.คลองยาว อ.สวรรคโลก				
1142	*หนองเรือ	นย.		บ้านหยุดร.	483 + 063	ต.ในเมือง อ.สวรรคโลก				
1143	สวรรคโลก	สว.		3	487 + 145	ต.เมืองสวรรคโลก อ.สวรรคโลก	1 ราง (520.46)	D	2494	

1.2 สายแยก ขุนนางบางซื่อ – พหลโยธิน

เขตจังหวัดกรุงเทพมหานคร

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดตั้งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	จำนวนรางหลัก	ยานพิชัญญาน**	ปีทีสร้าง
1007	ขุนนางบางซื่อ	บช.	Bang Sue Junction	BSJ	1	7 + 479	แขวงบางซื่อ เขตบางซื่อ	40 ราง (19,714.57)	L1	
1231	พหลโยธิน	พย.	Phahon Yothin	PYH	3	7 + 000	แขวงลาดยาว เขตจตุจักร	8 ราง	D	

2. สายตะวันออกเฉียงเหนือ (กรุงเทพ-อุบลราชธานี) แยกจากสายเหนือที่สถานีขุนนางบ้านกาชี

เขตจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดตั้งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	ยานพิชัญญาน**	ปีทีสร้าง
1036	ขุนนางบ้านกาชี	ภก.	Ban Phachi Junction	BPJ	1	89 + 950	ต.ภาชี อ.ภาชี	18 ราง (10,740.53)	L2	n/a
2001	หนองทราย	นท.	Nong Saeng	NSE	3	94 + 629	ต.ดอนหญ้านาง อ.ภาชี	1 ราง (816.00)	L2	2485

เขตจังหวัดสระบุรี

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดตั้งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	ยานพิชัญญาน**	ปีทีสร้าง
2002	หนองแซง	นส.	Nong Saeng	NSE	2	98 + 045	ต.หนองควายโช อ.หนองแซง	1 ราง (816.00)	L2	2545
2004	หนองสิดา	นส.	Nong Sida	NOA	3	103 + 346	ต.หนองสิดา อ.หนองแซง	1 ราง (821.78)	L2	2545
2005	บ้านเป็กน้ำ	ป.ป.	Ban Pokpaek	PPP	1	107 + 151	ต.สนวนคอกไม้ อ.เสนาห์	2 ราง (1,852.00)	L2	2545
2007	สระบุรี	สบ.	Saraburi	SRB	1	113 + 265	ต.ป่าสัก อ.เมือง	2 ราง (2,164.00)	L2 / SS	2515
2009	หนองบัว	นบ.	Nong Bua	NBU	3	119 + 247	ต.ศรีชัย อ.เมือง	1 ราง (856.00)	L2	2499
2011	ขุนนางแก่งคอย	กค.	Kaeng Khoi Junction	KKJ	1	125 + 106	ต.แก่งคอย อ.แก่งคอย	14 ราง (10,990.03)	L2	2499
2081	*บ้านขวาง	กค.	Thap Kwang	TKW	บ้านหยุดร.	131 + 110	ต.บ้านขวาง อ.แก่งคอย			
2082	มาบตาพุด	มป.	Ma Pa Khet	MKB	1	134 + 300	ต.บ้านขวาง อ.แก่งคอย	6 ราง (3,902.33)	L1	2519
2083	ผาเสด็จ	ผส.	Pha Sadee	PSD	2	138 + 958	ต.บ้านขวาง อ.แก่งคอย	1 ราง (444.30)	L1	2499
2084	พิบูลย์	พป.	Hin Lap	HIL	1	144 + 295	ต.ม่วงคอก อ.ม่วงคอก	6 ราง (2,737.54)	L1	2499
2086	ม่วงเหล็ก	มล.	Muak Lek	MUL	1	152 + 300	ต.มิตรภาพ อ.ม่วงเหล็ก	2 ราง (665.75)	L1	2488/2551

เขตจังหวัดนครราชสีมา

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดตั้งกองสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	ทางหลัก (กม.ท)	อายุเปิดสัญญาณ**	ปีติดตั้ง
2088	กลางดง	ก.	Klang Dong	KDO	2	160 + 030	ด.กลางดง อ.ปากช่อง	1 ร.ง (517.15)	L1	2494
2089	บ้านโคก	โค.	Pang Asok	PAS	2	165 + 199	ด.ทองดง อ.ปากช่อง	1 ร.ง (456.95)	L1	2494
2091	บ้านโคก	โค.	Bundai Ma	BDM	2	173 + 649	ด.ปากช่อง อ.ปากช่อง	1 ร.ง (995.20)	L1 / SS	2494
2093	ปากช่อง	ป.ช.	Pak Chong	PCM	1	129 + 930	ด.ปากช่อง อ.ปากช่อง	7 ร.ง (3,632.10)	L1	
2095	ชุมม่วง	ช.ม.	Sap Muang	SMU	3	187 + 899	ด.จันทิมา อ.ปากช่อง	2 ร.ง (915.75)	L1	
2096	จันทิมา	จ.ท.	Chanthuk	CNT	3	195 + 500	ด.จันทิมา อ.ปากช่อง	1 ร.ง (500.60)	L1	
2097	คลองขามนาจิคร	ข.ก.	Khlong Khanan Chit	KKC	3	202 + 200	ด.จันทิมา อ.ปากช่อง	1 ร.ง (518.90)	L1 / SS	
2100	คลองไผ่	ค.ผ.	Khlong Phai	KPH	3	206 + 217	ด.คลองไผ่ อ.สีคิ้ว	1 ร.ง (500.85)	L1	
2101	ลาดบัวขาว	ล.บ.	Lat Bua Khao	LBK	3	209 + 414	ด.ลาดบัวขาว อ.สีคิ้ว	1 ร.ง (506.70)	L1	
2102	บ้านใหม่สำโรง	ส.บ.	Ban Mai Samrong	BMS	3	214 + 900	ด.ลาดบัวขาว อ.สีคิ้ว	1 ร.ง (522.01)	L1	
2103	หนองนาขุน	น.ข.	Nong Nam Khun	NGK	3	218 + 270	ด.ลาดบัวขาว อ.สีคิ้ว	1 ร.ง (504.16)	L1	
2105	สีคิ้ว	ส.ค.	Sikhio	SKI	2	223 + 290	ด.สีคิ้ว อ.สีคิ้ว	1 ร.ง (635.22)	L1	
2106	โคกสะอาด	ก.อ.	Khok Sa-at	KSA	3	228 + 995	ด.สีคิ้ว อ.สีคิ้ว	1 ร.ง (510.40)	L1	
2107	สูงเนิน	ส.น.	Sung Neen	SNN	2	233 + 875	ด.สูงเนิน อ.สูงเนิน	2 ร.ง (905.60)	L1	
2109	กุดจิก	ก.จ.	Kut Chik	KCK	3	241 + 158	ด.กุดจิก อ.สูงเนิน	1 ร.ง (507.00)	L1	
2111	โคกกรวด	ค.ก.	Khok Kruat	KKU	3	249 + 949	ด.โคกกรวด อ.เมือง	1 ร.ง (510.60)	L1	
2113	ภูชะลาด	ช.ล.	Phukhao Lat	PKL	3	257 + 445	ด.บ้านใหม่ อ.เมือง	2 ร.ง (797.82)	L1	
2114	นครราชสีมา	ร.ส.	Nakhon Ratchasima	NRS	1	263 + 653	ด.ในเมือง อ.เมือง	15 ร.ง (12,096.25)	L1	
2115	ชุมทางถนนจิระ	จ.ร.	Thanon Chira Junction	TNJ	1	266 + 304	ด.ในเมือง อ.เมือง	3 ร.ง (2,673.39)	L1	
2116	บ้านพระนา	พ.น.	Ban Phraao	BPN	3	276 + 352	ด.พระนา อ.เฉลิมพระเกียรติ	1 ร.ง (486.08)	D	
2212	*บ้านพระพุทธ		Ban Phra Phut	BPU	ป้ายหยุดรถ	280 + 099	ด.พระนา อ.เฉลิมพระเกียรติ			
2213	ท่าช้าง	ท.ช.	Tha Chang	TCH	3	285 + 403	ด.ท่าช้าง อ.เฉลิมพระเกียรติ	1 ร.ง (570.85)	S3	
2215	หนองมนไธรมย์	ม.ไ.	Nong Manorem	NOM	3	293 + 260	ด.ทองดง อ.เฉลิมพระเกียรติ	2 ร.ง (859.58)	S1	
2217	จักรราช	จ.ร.	Chakkarat	CKR	2	300 + 151	ด.จักรราช อ.จักรราช	2 ร.ง (909.76)	S1	
2220	บ้านหินโคน	ห.ค.	Ban Hin Khon	BHK	3	309 + 750	ด.หินโคน อ.จักรราช	1 ร.ง (516.15)	D	
2222	หินดาด	ด.า.	Hin Dat	HID	3	316 + 908	ด.หินดาด อ.ห้วยแถลง	2 ร.ง (923.79)	S3	
2224	ห้วยแถลง	ถ.ล.	Huai Thalaeng	HTL	2	325 + 650	ด.ห้วยแถลง อ.ห้วยแถลง	2 ร.ง (932.10)	S3	

เขตจังหวัดบุรีรัมย์

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดตั้งกองสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	ทางหลัก (กม.ท)	อายุเปิดสัญญาณ**	ปีติดตั้ง
2227	หนองกระวัง	ท.ง.	Nong Krathing	NKT	3	337 + 500	ด.ลำปลายมาศ อ.ลำปลายมาศ	1 ร.ง (617.42)	S2	
2229	ลำปลายมาศ	ล.า.	Lam Plat Mat	LPM	2	345 + 700	ด.ลำปลายมาศ อ.ลำปลายมาศ	2 ร.ง (1,253.86)	D	
2231	ตะมะชัย	ม.ช.	Tamenchai	TMC	3	354 + 850	ด.ตะมะชัย อ.ลำปลายมาศ	2 ร.ง (670.32)	D	
2233	บ้านสะเลงพัน	ส.พ.	Ban Salangphan	BSP	3	363 + 300	ด.บ้านสะเลงพัน อ.ลำปลายมาศ	1 ร.ง (510.86)	D	
2234	บ้านหนองตา	ท.า.	Ban Nong Tat	BNT	3	366 + 500	ด.หนองตา อ.เมือง	1 ร.ง (501.10)	D	
2236	บุรีรัมย์	บ.ร.	Buri Ram	BRI	1	376 + 024	ด.ในเมือง อ.เมือง	2 ร.ง (1,093.38)	S2	
2237	*บ้านตะลุง	ล.ก.	Ban Takoo	BKO	ป้ายหยุดรถ	380 + 350	ด.บ้านจั่น อ.เมือง			
2239	หัวราช	ห.ร.	Huai Rai	HRA	2	385 + 510	ด.หัวราช อ.หัวราช	2 ร.ง (899.44)	S1	
2243	กระสัง	ค.ส.	Krasang	KSC	2	398 + 650	ด.กระสัง อ.กระสัง	2 ร.ง (906.63)	S3	
2244	หนองต๋อง	ต.ด.	Nong Teng	NOE	3	405 + 500	ด.หนองต๋อง อ.กระสัง	1 ร.ง (500.00)	D	

เขตจังหวัดสุรินทร์

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดตั้งกองสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	ทางหลัก (กม.ท)	อายุเปิดสัญญาณ**	ปีติดตั้ง
2246	ลำชี	ล.ช.	Lam Chi	LCH	2	412 + 000	ด.ลำชี อ.เมือง	3 ร.ง (1,523.46)	S3	
2248	สุรินทร์	ส.ร.	Surin	SUR	1	419 + 750	ด.ในเมือง อ.เมือง	2 ร.ง (1,122.02)	S1	
2250	บุฤณี	บ.ุ.	Bu Ruesi	BRU	3	428 + 601	ด.บุฤณี อ.เมือง	2 ร.ง (905.47)	D	2502
2252	เมืองทิ	อ.ท.	Mueang Thi	MUT	3	437 + 160	ด.เมืองทิ อ.เมือง	1 ร.ง (505.35)	D	2502
2254	กะโดนค้อ	ค.ด.	Kadon Kho	KDK	3	445 + 500	ด.ช่วงปี อ.ศรีณรงค์	1 ร.ง (505.30)	S3	2500
2256	ศีขรภูมิ	ร.ก.	Sikhoraphum	SKP	1	452 + 399	ด.ระแงง อ.ศีขรภูมิ	2 ร.ง (704.10)	S3	2511
2258	บ้านกะสัน	ส.น.	Ban Kalan	BKL	3	460 + 250	ด.ยาง อ.ศีขรภูมิ	1 ร.ง (505.15)	S3	2500
2261	สำโรงทาบ	ล.บ.	Samrong Thap	STP	2	471 + 000	ด.หนองไผ่ล้อม อ.สำโรงทาบ	1 ร.ง (440.08)	S3	2511

เขตจังหวัดศรีสะเกษ

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดกึ่งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	ปีสร้าง
2264	หัวท่งบ้าน	ทท.	Huai Thapthan	HTT	2	481 + 500	ค.หัวท่งบ้าน อ.หัวท่งบ้าน	1 ราง (603.31)	D	2511
2266	*หนองเขื่อน	ทค.	Nong Khaen	NOH	1	489 + 540	ค.หนองหัว อ.อุทุมพรพิสัย			2501
2267	อุทุมพรพิสัย	อ.	Uthumphon Phisai	UTP	1	494 + 451	ค.กำแพง อ.อุทุมพรพิสัย	2 ราง (943.40)	S3	2511
2268	*บ้านไผ่	บผ.	Ban Tai	BTA	1	498 + 275	ค.ผด. อ.อุทุมพรพิสัย			2500
2270	บ้านนิม	บนิ.	Ban Niam	BNI	3	504 + 000	ค.บ้านเขย อ.อุทุมพรพิสัย	1 ราง (497.33)	S3	2500
2273	ศรีสะเกษ	สจ.	Si Sa Ket	SSK	1	515 + 090	ค.เมืองหนอง อ.เมือง	2 ราง (1,068.59)	S2	2509
2277	หนองแขวง	อจ.	Nong Waeng	NWJ	3	527 + 199	ค.โพธิ์แขว อ.เมือง	1 ราง (505.60)	D	2512
2279	บ้านดือ	บค.	Ban Khlo	BNK	3	534 + 200	ค.ด. อ.กันทรารมย์	1 ราง (503.00)	D	2528
2281	กันทรารมย์	กทร.	Kanthararom	KTR	2	542 + 180	ค.ต. อ.กันทรารมย์	1 ราง (504.40)	D	2512
2283	*บ้านโนนผือ	บผ.	Ban Non Phueng	BNP	1	546 + 867	ค.โนนผือ อ.กันทรารมย์			

เขตจังหวัดอุบลราชธานี

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดกึ่งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	ปีสร้าง
2285	หัวขยง	ขย.	Huai Khayung	HKY	3	553 + 997	ค.หัวขยง อ.วารินชำราบ	1 ราง (787.76)	S3	2512
2286	*บ้านดอน	บด.	Ban Thon	BTO	1	557 + 700	ค.ท่าลาด อ.วารินชำราบ			
2288	บุ่งหวาย	งว.	Bung Wai	BWI	3	566 + 201	ค.บุ่งหวาย อ.วารินชำราบ	1 ราง (498.00)	D	2512
2290	อุบลราชธานี	อบ.	Ubon Ratchathani	UBR	1	575 + 100	ค.วารินชำราบ อ.วารินชำราบ	4 ราง (5,245.22)	S3	2540

2.1 สายตะวันออกเฉียงเหนือ (แก่งคอย-บัวใหญ่) แยกจากสายกรุงเทพ-อุบลราชธานี ที่สถานีชุมทางแก่งคอย

เขตจังหวัดสระบุรี

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดกึ่งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	ปีสร้าง
2011	ชุมทางแก่งคอย	กค.	Kaeng Khoi Junction	KKJ	1	125 + 106	ค.แก่งคอย อ.แก่งคอย	14 ราง (10,990.03)	L2	2499
2012	บ้านหนองไ	ชต.	Ban Chong Tai	BCT	1	128 + 800	ค.บ้านป่า อ.แก่งคอย	2 ราง (1,003.10)	S1	2512
2013	*เขาคอก	ชก.	Khao Khok	KOK	1	134 + 379	ค.ท่าศาล อ.แก่งคอย			
2015	*เขาหินศาล	คค.	Khao Hin Dat	KSD	1	141 + 850	ค.ท่าศาล อ.แก่งคอย			
2017	หินซ้อน	ทช.	Hin Son	HIS	3	147 + 900	ค.หินซ้อน อ.แก่งคอย	1 ราง (493.00)	S1	2510
2018	*เขาสูง	ชส.	Khao Sung	KHS	1	152 + 300	ค.หินซ้อน อ.แก่งคอย			

เขตจังหวัดพบุรี

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดกึ่งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	ปีสร้าง
2020	แก่งเสือเต้น	แส.	Kaeng Suea Ten	KST	3	159 + 650	ค.หนองบัว อ.พัฒนานิคม	1 ราง (521.00)	S2	2511
2001	*เขื่อนป่าสักชลสิทธิ์	ชช.	Pa Sak Jolasid Dam	PSJ	1	162 + 380	ค.หนองบัว อ.พัฒนานิคม			
2021	*บ้านหนองบัว	บบ.	Ban Nong Bua	BNB	1	164 + 150	ค.โคกสูง อ.พัฒนานิคม			
2024	โคกสูง	ค.	Khok Salung	KSL	3	176 + 755	ค.โคกสูง อ.พัฒนานิคม	1 ราง (584.00)	S1	2541
2026	สุรนารายณ์	สร.	Suranarai	SNR	3	185 + 800	ค.ม่วงค่อม อ.ชัยบาดาล	1 ราง (584.00)	S1	2498
2028	โรงเรียนอัสสัมชัญคอนแวนต์	อ.	Assumption Convent School	ACS	1	193 + 940	ค.สุรนารายณ์ อ.ชัยบาดาล			
2030	*เขาทรายโรง	ย.	Khao Yai Ka Ta	KYT	1	199 + 050	ค.สุรนารายณ์ อ.ชัยบาดาล			
2031	*ตลาดสุรนารายณ์	ร.	Talat Lam Narai	TLN	1	207 + 384	ค.สุรนารายณ์ อ.ชัยบาดาล			
2033	สุรนารายณ์	ลา.	Lam Narai	LNR	2	208 + 800	ค.สุรนารายณ์ อ.ชัยบาดาล	2 ราง (1,241.69)	S1	2504
2036	*บ้านเกาะรัง	ร.	Ban Ko Rang	BKR	1	220 + 350	ค.หนองปรือ อ.ชัยบาดาล			
2038	แผ่นดินทอง	พ.	Phaendin Thong	PDT	3	226 + 450	ค.หนองปรือ อ.ชัยบาดาล	1 ราง (604.72)	S1	2512
2041	*บ้านจอก	จ.	Ban Chongko	BCK	1	236 + 650	ค.หนองรี อ.สามง่าม			
2042	โคกหลิ	ค.	Khok Khli	KKI	2	240 + 872	ค.หนองรี อ.สามง่าม	1 ราง (637.15)	S1	2512

เขตจังหวัดชัยภูมิ

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดกึ่งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	ปีสร้าง
2045	ชัยภูมิตั้ง	ชช.	Chong Samran	CSR	2	250 + 642	ค.ชัยภูมิตั้ง อ.เทพพลพิศ	2 ราง (768.00)	S1	2510
2049	บ้านพระตะแบก	บ.	Ban Wataback (Thap Sathit)	BWT	2	263 + 148	ค.บ้านพระตะแบก อ.เทพพลพิศ	1 ราง (719.00)	S1	2510
2052	หัวขยง	ขย.	Huai Yai Chio	HYC	2	273 + 131	ค.หัวขยง อ.เทพพลพิศ	1 ราง (1,036.46)	S1	
2054	*บ้านปากจาน	ช.	Ban Pak Chao	BPC	1	279 + 979	ค.โคกศิริมัย อ.บ้านเขย			
2057	บ้านโพธิ์จรนงค์	จ.	Bamnet Narong	BNN	2	290 + 532	ค.บ้านเขย อ.บ้านเขย	1 ราง (733.20)	S1	

2058	**บ้านคลอง	ย.	Ban Kloi	BKY	ท้ายยุคตร	293 + 248	ค.บ้านตอพร อ.บ้านตอพรนคร		
2059	**วังเขาม	วอ.	Wang Ka-am	WKA	ท้ายยุคตร	297 + 300	ค.บ้านคตล อ.บ้านตอพรนคร		
2060	**โนนศรี	น.	Non Khro	NKO	ท้ายยุคตร	302 + 300	ค.โนนศรี อ.ตอพร		
2062	จตุรัส	จต.	Chatturat	CTR	2	310 + 194	ค.บ้านคตล อ.ตอพร	2 ไร่ (1,051.20)	S1
2066	หนองจิม	จม.	Nong Chim	NOC	3	322 + 858	ค.หนองจิม อ.โนนคตล	1 ไร่ (584.00)	S1
2068	**บ้านคตล	บค.	Ban Ta Nen	BNO	ท้ายยุคตร	330 + 195	ค.บ้านคตล อ.โนนคตล		
2069	**บ้านหนองขาม	น.	Ban Nong Kham	KHA	ท้ายยุคตร	334 + 050	ค.บ้านคตล อ.โนนคตล		

เขตจังหวัดนครราชสีมา

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดตั้งสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อายุเปิดใช้งาน**	ปีสร้าง
2072	บ้านหลุม	บล.	Ban Luam	BLM	2	341 + 183	ค.บ้านหลุม อ.บ้านหลุม	1 ไร่ (584.00)	S1	
2073	**บ้านโคกกระเบื้อง	วอ.	Ban Khok Krabueang	BKU	ท้ายยุคตร	346 + 160	ค.โคกกระเบื้อง อ.บ้านหลุม			
2075	**บ้านหนองปรือใหญ่	นป.	Ban Nong Prue Prung	BPO	ท้ายยุคตร	351 + 838	ค.โคกกระเบื้อง อ.บ้านหลุม			
2076	หนองพลวง	งว.	Nong Phluang	NNP	3	355 + 192	ค.หนองบัวระอา อ.บ้านใหญ่	1 ไร่ (840.30)	S1	
2303	**บ้านกระทุ้ง	พ.	Ban Kraphi	BRH	ท้ายยุคตร	358 + 200	ค.หนองบัวระอา อ.บ้านใหญ่			
2077	**บ้านคตล	ค.	Ban Kao Ngio	BNG	ท้ายยุคตร	360 + 170	ค.หนองบัวระอา อ.บ้านใหญ่			
2078	**บ้านสระครก	วค.	Ban Sa Khrok	BSK	ท้ายยุคตร	362 + 142	ค.หนองบัวระอา อ.บ้านใหญ่			
2079	**บ้านโคกวัง	บ.	Ban Sok Rang	BSR	ท้ายยุคตร	366 + 500	ค.หนองบัวระอา อ.บ้านใหญ่			
2136	ชุมทางบัวใหญ่	วญ.	Bua Yai Junction	BYJ	1	375 + 904	ค.บ้านใหญ่ อ.บ้านใหญ่	10 ไร่ (7,588.07)	S1	

2.2 สายตะวันออกเฉียงเหนือ (ชุมทางถนนจิระ-หนองคาย) แยกจากสายกรุงเทพ-อุบลราชธานี ที่สถานีชุมทางถนนจิระ:

เขตจังหวัดนครราชสีมา

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดตั้งสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อายุเปิดใช้งาน**	ปีสร้าง
2115	ชุมทางถนนจิระ	จร.	Thanon Chira Junction	TNJ	1	266 + 304	ค.โนนเมือง อ.เมือง	3 ไร่ (2,879.58)	L2	
2117	บ้านเกาะ	ก.	Ban Ko	BAK	3	272 + 500	ค.บ้านเกาะ อ.เมือง	2 ไร่ (958.30)	S3	
2119	**หนองไผ่	อช.	Nong Khai Nam	NKN	ท้ายยุคตร	282 + 910	ค.หนองไผ่ อ.เมือง			
2120	**บ้านกระโดน	ก.	Ban Kradon	BKD	ท้ายยุคตร	284 + 672	ค.โคกสูง อ.เมือง			
2291	**บ้านหนองก้นนา	ก.	Ban Nong Kan Nga	BCG	ท้ายยุคตร	288 + 150	ค.บ้านคตล อ.โนนสูง			
2121	หนองแมว	นง.	Nong Maeo	NNM	3	289 + 800	ค.บ้านคตล อ.โนนสูง	1 ไร่ (504.86)	D	
2122	โนนสูง	น.	Non Sung	NSU	3	295 + 084	ค.โนนสูง อ.โนนสูง	1 ไร่ (498.92)	D	
2124	บ้านคตล	ค.	Ban Dong Phlong	BDP	3	302 + 198	ค.หลุมข้าว อ.โนนสูง	1 ไร่ (500.45)	S3	
2126	บ้านมะค่า	บค.	Ban Makha	BMK	3	308 + 200	ค.มะค่า อ.โนนสูง	1 ไร่ (506.66)	D	
2127	**เมืองสาม	ถบ.	Noen Thua Paep	NTP	ท้ายยุคตร	311 + 382	ค.มะค่า อ.โนนสูง			
2128	พลสงคราม	พช.	Phon Songkham	PSK	3	315 + 651	ค.พลสงคราม อ.โนนสูง	1 ไร่ (501.23)	D	
2129	บ้านดอนใหญ่	คญ.	Ban Don Yai	BDY	3	320 + 350	ค.ดอนใหญ่ อ.คง	1 ไร่ (506.00)	S3	
2131	เมืองคง	งค.	Mueang Khong	MUK	3	326 + 800	ค.เมืองคง อ.คง	1 ไร่ (501.15)	D	
2132	**บ้านไร่	บร.	Ban Rai	BRI	ท้ายยุคตร	333 + 675	ค.โนนคตล อ.บ้านใหญ่			
2133	โนนคตล	นค.	Non Thonglang	NTH	3	335 + 710	ค.โนนคตล อ.บ้านใหญ่	1 ไร่ (581.39)	D	
2135	**หัวระดัง	อ.	Huai Rattat	HRH	ท้ายยุคตร	342 + 803	ค.บ้านใหญ่ อ.บ้านใหญ่			
2136	ชุมทางบัวใหญ่	วญ.	Bua Yai Junction	BYJ	1	375 + 904	ค.บ้านใหญ่ อ.บ้านใหญ่	10 ไร่ (7,588.07)	S1	
2137	**เมืองสาม	ถบ.	Noen Sawat	NSW	ท้ายยุคตร	351 + 200	ค.บ้านใหญ่ อ.บ้านใหญ่			
2139	หนองบัวลาย	งบ.	Nong Bua Lai	NNB	2	357 + 360	ค.บัวลาย อ.บ้านใหญ่	1 ไร่ (501.20)	S3	
2140	**ศาลาหิน	ค.	Sala Din	SLD	ท้ายยุคตร	362 + 437	ค.บัวลาย อ.บ้านใหญ่			

เขตจังหวัดขอนแก่น

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดตั้งสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อายุเปิดใช้งาน**	ปีสร้าง
2142	หนองระดัง	งร.	Nong Makhuas	NMK	3	370 + 042	ค.หนองระดัง อ.พล	1 ไร่ (508.62)	D	
2144	เมืองพล	อ.	Mueang Phon	MUP	2	377 + 663	ค.เมืองพล อ.พล	1 ไร่ (500.07)	S2	
2149	บ้านหัน	บห.	Ban Han	BHN	3	396 + 821	ค.บ้านหัน อ.บ้านไผ่	1 ไร่ (499.54)	D	
2152	บ้านไผ่	บผ.	Ban Phai	PHI	2	407 + 723	ค.โนนเมือง อ.บ้านไผ่	2 ไร่ (947.99)	S2	
2156	บ้านแฮด	อ.	Ban Haet	BHT	3	423 + 606	ค.บ้านแฮด อ.บ้านไผ่	1 ไร่ (490.90)	D	
2158	**หนองเม็ก	งม.	Nong Mek	NME	ท้ายยุคตร	431 + 593	ค.โนนเม็ก อ.บ้านไผ่			
2160	ท่าพระ	ท.	Ta Phra	TAP	2	439 + 817	ค.ท่าพระ อ.เมือง	1 ไร่ (514.14)	D	
2161	**คุดรัง	ค.	Kut Kwang	KKW	ท้ายยุคตร	444 + 065	ค.เมืองท่า อ.เมือง			

2163	ซอนแก่น	ชอ.	Khon Kaen	KHK	1	449 + 752	ค.โนเมือง อ.เมือง	6 ไร่ (3,686.32)	S1
2166	สีราษฎร์	ญ.	Samran	SAR	3	460 + 712	ค.สีราษฎร์ อ.เมือง	2 ไร่ (1,688.50)	D
2170	โนนพยอม	พอ.	Non Phayom	NPY	3	474 + 938	ค.ม่วงวานา อ.น้ำพอง	2 ไร่ (1,115.75)	S3
2171	*บ้านห้วยชัย	วช.	Ban Wang Chai	BWC	ป้ายหยุดรถ	480 + 455	ค.ห้วยชัย อ.น้ำพอง		
2172	น้ำพอง	อ.	Nam Phong	NPO	2	484 + 232	ค.ห้วยชัย อ.น้ำพอง	2 ไร่ (1,037.82)	L3
2174	ห้วยเสียว	ยว.	Huai Siao	HUS	3	489 + 950	ค.น้ำพอง อ.น้ำพอง	1 ไร่ (578.23)	S3
2177	เขาสวนกวาง	สอ.	Khao Suan Kwang	KSK	2	500 + 514	ค.เขาสวนกวาง อ.เขาสวนกวาง	2 ไร่ (1,042.24)	L3

เขตจังหวัดอุดรธานี

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดัขัชนี*	จุดกึ่งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	จำนวนรางหลัก	อาณาเขตสัญญาณ**	ปีก่อสร้าง
2181	โนนสะอาด	อ.	Non Sa-at	NSA	2	514 + 450	ค.โนนสะอาด อ.โนนสะอาด	1 ไร่ (570.97)	D	
2183	ห้วยเก้ง	ยก.	Huai Keong	HKG	3	523 + 400	ค.ห้วยเก้ง อ.กุมภวาปี	2 ไร่ (1,040.52)	D	
2186	กุมภวาปี	วป.	Kumphawapi	KWP	2	532 + 500	ค.พันดอน อ.กุมภวาปี	1 ไร่ (569.00)	D	
2188	ห้วยสามพาด	พท.	Huai Sam Phat	HSP	3	542 + 750	ค.ห้วยสามพาด อ.กุมภวาปี	1 ไร่ (569.95)	D	
2190	หนองทะโล้	งต.	Nong Takai	NNT	3	550 + 650	ค.โนนสูง อ.เมือง	2 ไร่ (1,045.12)	L3	
2193	*คำลั้ง	ลค.	Kham Kling	KKL	ป้ายหยุดรถ	562 + 050	ค.โนนสูง อ.เมือง			
2194	หนองขอนแก่น	ออ.	Nong Khon Kwang	NKK	3	565 + 400	ค.หนองขอนแก่น อ.เมือง	3 ไร่ (3,660.82)	S3	
2195	อุดรธานี	รต.	Udon Thani	UTN	1	568 + 843	ค.หมากแข้ง อ.เมือง	6 ไร่ (6,132.25)	S2	
2197	*หนองตม	ต.	Nong Tum	NTU	ป้ายหยุดรถ	575 + 750	ค.หมัน อ.เมือง			
2201	*นาขุ	ขุ.	Na Phu	NPU	ป้ายหยุดรถ	593 + 000	ค.นาขุ อ.เตยใหญ่			
2202	**คอถ้าง	ชช.	Khok Chang	KCA	ป้ายหยุดรถ	598 + 100	ค.นาขุ อ.เตยใหญ่			
2203	**หนองบัวเงิน	น.	Nong Bua Ngoen	NBN	ป้ายหยุดรถ	602 + 000	ค.นาขุ อ.เตยใหญ่			

เขตจังหวัดหนองคาย

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดัขัชนี*	จุดกึ่งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	จำนวนรางหลัก	อาณาเขตสัญญาณ**	ปีก่อสร้าง
2207	นาทา	ยน.	Na Tha	NAA	3	617 + 840	ค.หนองกอมเกาะ อ.เมือง	3 ไร่ (3,935.90)	S2	
2209	หนองคาย	นค.	Nong Khai	NKI	1	623 + 580	ค.มื่นชัย อ.เมือง	5 ไร่ (4,603.47)	L1	

3. สายตะวันออก (กรุงเทพฯ-อุดรประเทศ)

เขตจังหวัดกรุงเทพมหานคร

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดัขัชนี*	จุดกึ่งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	จำนวนรางหลัก	อาณาเขตสัญญาณ**	ปีก่อสร้าง
1001	กรุงเทพ	กท.	Bangkok	BKK	พิเศษ	0 + 000	เขารวมอ้อม เขตปทุมวัน	20 ไร่	L1	2453
1002	**ยมราช	ยธ.	Yommarat	YMR	ป้ายหยุดรถ	2+1700	เขารวมอ้อม เขตปทุมวัน			
3102	**อุรุพงษ์	อุ.	Uruphong	URP	ป้ายหยุดรถ	2 + 664	เขารวมอ้อม เขตปทุมวัน			
3103	**พญาไท	พท.	Phaya Thai	PYT	ป้ายหยุดรถ	3 + 671	เขารวมอ้อม เขตปทุมวัน			
3104	**ราชปรารภ	รป.	Ratchaprarop	RPR	ป้ายหยุดรถ	4 + 595	เขารวมอ้อม เขตปทุมวัน			
3001	มักกะสัน	มส.	Makkasan	MKS	1	5 + 171	เขารวมอ้อม เขตปทุมวัน	3 ไร่ (933.76)	L1 / D	
3105	**อาโศก	อ.	Asok	ASO	ป้ายหยุดรถ	7 + 004	เขารวมอ้อม เขตปทุมวัน			
3009	คลองเตย	คต.	Khlong Tan	KOT	9 + 850	เขารวมอ้อม เขตปทุมวัน	1 ไร่ (570.15)	D		
3106	**สุขุมวิท 71	วท.	Sukhumvit 71	SKW	ป้ายหยุดรถ	11 + 147	เขารวมอ้อม เขตปทุมวัน			
3010	หัวหมาก	หม.	Hua Mak	HUM	1	15 + 413	เขารวมอ้อม เขตปทุมวัน	2 ไร่ (1,321.00)	D / L1	
3012	บ้านท่าช้าง	ทช.	Ban Thap Chang	BTC	3	20 + 878	เขารวมอ้อม เขตปทุมวัน	1 ไร่ (720.00)	L1	
3013	**เขตลาดกระบัง	ขร.	Sai Wat Lan Bun	SWB	ป้ายหยุดรถ	23 + 940	เขารวมอ้อม เขตปทุมวัน			
3014	ลาดกระบัง	ลค.	Lad Krabang	LKB	2	26 + 755	เขารวมอ้อม เขตปทุมวัน	1 ไร่ (723.00)	L1	
3107	**พระราม 9	พม.	Phra Chom Klao	PCK	ป้ายหยุดรถ	30 + 158	เขารวมอ้อม เขตปทุมวัน			
3015	หัวหมาก	พท.	Phra Chom Klao	PCK	1	30 + 911	เขารวมอ้อม เขตปทุมวัน	1 ไร่ (728.69)	L1	
3016	ประตูจตุรัสและแยกสินค้ำหล่อ (ไอซีดี)	ชด.	Lad Krabang Inland	ICD	1	33 + 860	เขารวมอ้อม เขตปทุมวัน			2534
3017	คลองหลวงแห้ง	คท.	Khlong Luang Phaeng	KLP	3	39 + 565	เขารวมอ้อม เขตปทุมวัน	1 ไร่ (720.00)	L1	

เขตจังหวัดฉะเชิงเทรา

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดัขัชนี*	จุดกึ่งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	จำนวนรางหลัก	อาณาเขตสัญญาณ**	ปีก่อสร้าง
3018	**คลองอุดมชลจร	คจ.	Khlong Udom Chonlachon	KUC	ป้ายหยุดรถ	43 + 434	ค.คลองอุดมชลจร อ.เมือง			

3019	เปร่ง	คป.	Prong	PRE	3	46 + 501	ค.คลองเปร่ง อ.เมือง	1 ร.ว (1,825.62)	L1	
3020	*คลองขวางกั้น	เข.	Khlong Khwaeng Klan	KWK	ที่หยุดรถ	51 + 035	ค.บางตย อ.เมือง			
3021	คลองบางพระ	คป.	Khlong Bang Phra	KBP	3	53 + 999	ค.บางตย อ.เมือง	1 ร.ว (574.28)	L1	2546
3022	*บางตย	ตย.	Bang Toei	BTY	ที่หยุดรถ	57 + 100	ค.บางตย อ.เมือง			
3023	ชุมทางจะเข็งพรวา	จท.	Chachoengsao Junction	CHJ	1	60 + 993	ค.หน้าเมือง อ.เมือง	4 ร.ว (2,989.75)	L1 / D	2496
3053	*พรางอกุศ	โก.	Phrong Akat	PAK	ป้ายหยุดรถ	74 + 535	ค.โพรงอากาศ อ.บางน้ำเปรี้ยว			
3055	บางน้ำเปรี้ยว	บย.	Bang Nam Prio	BGP	3	79 + 044	ค.บางนก อ.บางน้ำเปรี้ยว	1 ร.ว (636.03)	L1	2538
3057	ชุมทางคลองสิบห้า	สท.	Khlong Sip Kao Junction	KSI	3	85 + 600	ค.โพรงอากาศ อ.บางน้ำเปรี้ยว	2 ร.ว (1,686.31)	L1	2494
3058	*คลองยี่สิบเอ็ด	เอ.	Khlong Yi Sip Et	KYS		89 + 425	ค.โพรงอากาศ อ.บางน้ำเปรี้ยว			

เขตจังหวัดปราจีนบุรี

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับขึ้น*	จุดกึ่งกลางสถานี (กม.)	ตัว T	ทางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	ปีสร้าง
3059	โยธากา	ยท.	Yothaka	YTK	3	93 + 730	ค.บางตย อ.บ้านสร้าง	1 ร.ว (501.65)	D	2494
3061	บ้านสร้าง	สท.	Ban Sang	BSA	2	101 + 513	ค.บ้านสร้าง อ.บ้านสร้าง	1 ร.ว (478.65)	D	2494
3063	*หนองน้ำขาว	นท.	Nong Nam Khao	NNK	ป้ายหยุดรถ	109 + 504	ค.บ้านสร้าง อ.บ้านสร้าง			

เขตจังหวัดนครนายก

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับขึ้น*	จุดกึ่งกลางสถานี (กม.)	ตัว T	ทางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	ปีสร้าง
3064	บ้านปากพลี	ปท.	Ban Pak Phli	BPA	3	115 + 282	ค.ปากพลี อ.ปากพลี	1 ร.ว (422.53)	D	2494

เขตจังหวัดปราจีนบุรี

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับขึ้น*	จุดกึ่งกลางสถานี (กม.)	ตัว T	ทางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	ปีสร้าง
3066	ปราจีนบุรี	ปจ.	Prachin Buri	PCB	1	121 + 781	ค.หน้าเมือง อ.เมือง	3 ร.ว (1,655.35)	S 3	2494
3067	*หนองกระจัด	อจ.	Nong Krachap	NKC	ที่หยุดรถ	126 + 250	ค.คลองพระราม อ.เมือง			
3068	โคกมะกอ	กท.	Khok Makok	KMK	3	131 + 000	ค.โนนพ้อม อ.เมือง	1 ร.ว (350.52)	D	
3070	ประจันตคาม	จท.	Prachantakam	PTK	3	137 + 659	ค.ประจันตคาม อ.ประจันตคาม	1 ร.ว (502.62)		
3071	*หนองแสง	นท.	Nong Saeng	NNA	ที่หยุดรถ	143 + 413	ค.หนองแสง อ.ประจันตคาม			
3072	บ้านดงบัง	ดบ.	Ban Dong Bang	DBB	3	146 + 739	ค.ดงบัง อ.ประจันตคาม	1 ร.ว (350.47)	D	
3125	*หนองศรีชัย	นส.	Nong Si Wichai	NSV	ป้ายหยุดรถ	148 + 960	ค.ดงบัง อ.ประจันตคาม			
3073	บ้านพรหมแสง	พส.	Ban Phrom Saeng	BPS	3	151 + 850	ค.วัดศาล อ.กบินทร์บุรี	1 ร.ว (360.72)	D	
3074	*บ้านเกาะแดง	เก.	Ban Ko Daeng	BKG	ที่หยุดรถ	156 + 150	ค.วัดศาล อ.กบินทร์บุรี			
3075	กบินทร์บุรี	กบ.	Kabin Buri	KBB	2	161 + 260	ค.กบินทร์บุรี อ.กบินทร์บุรี	3 ร.ว (1,176.11)	S 3	2467
3076	*กบินทร์ห้า	กท.	Kabin Kao	KBK	ป้ายหยุดรถ	165 + 503	ค.เมืองเก่า อ.กบินทร์บุรี			
3078	หนองสัง	นส.	Nong Sang	NNS	3	172 + 710	ค.บ้านนา อ.กบินทร์บุรี	1 ร.ว (350.46)	D	
3081	*พระปรัง	พป.	Phra Prong	PPO	ป้ายหยุดรถ	183 + 760	ค.บ้านนา อ.กบินทร์บุรี			

เขตจังหวัดสระแก้ว

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับขึ้น*	จุดกึ่งกลางสถานี (กม.)	ตัว T	ทางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	ปีสร้าง
3083	บ้านแก่ง	บม.	Ban Kaeng	BKE	3	190 + 065	ค.บ้านแก่ง อ.สระแก้ว	1 ร.ว (498.42)	D	2494
3085	*ศาลาเจ้าสวน	สจ.	Sala Lamduan	SLL	ป้ายหยุดรถ	195 + 875	ค.ศาลาเจ้าสวน อ.สระแก้ว	1 ร.ว (350.55)		
3087	สระแก้ว	สท.	Sa Kao	SKA	2	205 + 259	ค.สระแก้ว อ.เมืองสระแก้ว	1 ร.ว (603.02)	D	
3090	*ท่าเกษม	ทก.	Tha Kasem	TKS	ป้ายหยุดรถ	216 + 285	ค.ท่าเกษม อ.เมืองสระแก้ว			
3092	*หัวไธจ	หจ.	Huai Chot	HCH	ป้ายหยุดรถ	223 + 400	ค.หัวไธจ อ.วัฒนานคร			
3094	วัฒนานคร	วท.	Wathana Nakhon	WTN	2	233 + 860	ค.วัฒนานคร อ.วัฒนานคร	1 ร.ว (626.67)	D	
3095	*บ้านโคกหม	อ.ม.	Ban Pong Khom	BKG	ป้ายหยุดรถ	240 + 325	ค.วัฒนานคร อ.วัฒนานคร			
3097	*หัวเตี	หต.	Huai Dua	HDU	ป้ายหยุดรถ	245 + 035	ค.ฝักทะ อ.วัฒนานคร			
3100	อรัญประเทศ	อร.	Aranyprathet	ARP	1	254 + 500	ค.อรัญประเทศ อ.อรัญประเทศ	2 ร.ว (1,306.52)	D	2467
3101	*ไทย	ไท.	Thai	THI	ป้ายหยุดรถ	259 + 000	ค.อรัญประเทศ อ.อรัญประเทศ			

3.1 สายตะวันออกเฉียงใต้

เขตจังหวัดฉะเชิงเทรา

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับขึ้น*	จุดกึ่งกลางสถานี (กม.)	ตัว T	ทางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	ปีสร้าง
3023	ชุมทางจะเข็งพรวา	จท.	Chachoengsao Junction	CHJ	1	60 + 993	ค.หน้าเมือง อ.เมือง	4 ร.ว (2,989.75)	L1 / D	2496
3025	*แปดริ้ว	ดร.	Paet Ri	PAR	ป้ายหยุดรถ	63 + 183	ค.แปดริ้ว อ.เมือง			
3026	ดอนสีนท	ดอ.	Don Si Non	DSN	3	75 + 976	ค.หนองดินนา อ.บ้านโพธิ์	2 ร.ว (1,044.00)	L1	2527

เขตจังหวัดชลบุรี

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดตั้งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อาณาพิสัยฐาน**	ปีก่อสร้าง
3029	ท่ารถทอง	ทท.	Phan Thong	PHT	3	91 + 535	ค.พาทอง อ.พาทอง	2 ราง (1,373.00)	L1	2527
3032	ชลบุรี	ชบ.	Chon Buri	COB	1	107 + 795	ค.บ้านสวน อ.เมือง	4 ราง (2,487.00)	L1	2527
3033	*แถบสุข	สบ.	Saen Suk	SAS	ป้ายหยุดรถ		ค.แถบสุข อ.เมือง			
3034	บางพระ	บร.	Bang Phra	PRA	3	121 + 310	ค.บางพระ อ.ศรีราชา	2 ราง (1,096.00)	L1	
3035	*เขาพระบาท	ขบ.	Khao Phra Bat	KPB	ป้ายหยุดรถ		ค.บางพระ อ.ศรีราชา			
3036	ชุมทางศรีราชา	ศร.	Si Racha Junction	SRC	3	130 + 605	ค.สุรศักดิ์ อ.ศรีราชา	6 ราง (4,507.00)	L1	
3039	บางละมุง	บล.	Bang Lamung	RGL	1	144 + 089	ค.บางละมุง อ.บางละมุง	2 ราง (1,044.00)	L1	
3041	พัทยา	พท.	Pattaya	PTY	3	155 + 145	ค.หนองปรือ อ.บางละมุง	2 ราง (1,188.00)	L1	
3042	*ทิวาใต้	ทว.	Pattaya Tai	PTT	ป้ายหยุดรถ		ค.หนองปรือ อ.บางละมุง			
3043	บ้านหัวขวง	ขบ.	Ban Huai Khwang	BHW	3	168 + 344	ค.หัวขวงใหญ่ อ.บางละมุง	2 ราง (1,063.00)	L1	
3123	*วัดญาณสังวราราม	ญส.	Yanasangwararam	YSW	ป้ายหยุดรถ		ค.บ้านอำเภอ อ.บางละมุง	1 รางต้น (162.00)	D	
3044	*สวนนกยูง	นย.	Suan Nongnue	SNU	ป้ายหยุดรถ		ค.จอมเทียน อ.สัตหีบ			
3045	ชุมทางเขาชีจรรย์	ชช.	Khao Chi Chan Junction	KCC	3	180 + 000	ค.บางเสร่ อ.สัตหีบ	3 ราง (3,256.00)	L1 / SS	
3047	บ้านพลูตาหลวง	พท.	Ban Phlu Ta Luang	BTG	3	184 + 033	ค.บ้านพลูตาหลวง อ.สัตหีบ	6 ราง (4,466.00)	L1	

3.2 สายตะวันออก (ชุมทางศรีราชา-แหลมฉบัง)

เขตจังหวัดชลบุรี

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดตั้งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อาณาพิสัยฐาน**	ปีก่อสร้าง
3036	ชุมทางศรีราชา	ศร.	Si Racha Junction	SRC	3	130 + 605	ค.สุรศักดิ์ อ.ศรีราชา	6 ราง (4,507.00)	L1	
3037	แหลมฉบัง	ฉบ.	Laem Chabang	LCB	3	139 + 850	ค.ทุ่งสุขลา อ.ศรีราชา	6 ราง	L1	

3.3 สายตะวันออก (ชุมทางเขาชีจรรย์-มาบตาพุด)

เขตจังหวัดชลบุรี

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดตั้งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อาณาพิสัยฐาน**	ปีก่อสร้าง
3045	ชุมทางเขาชีจรรย์	ชช.	Khao Chi Chan Junction	KCC	3	180 + 000	ค.บางเสร่ อ.สัตหีบ	3 ราง (3,256.00)	L1/SS	

เขตจังหวัดระยอง

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดตั้งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อาณาพิสัยฐาน**	ปีก่อสร้าง
3110	บ้านฉาง	บฉ.	Ban Chang	BNC	3	192 + 250	ค.บ้านฉาง อ.บ้านฉาง	2 ราง (1,968.00)	L1	
3115	มาบตาพุด	ทพ.	Map Ta Phut	MTP	2	203 + 070	ค.มาบตาพุด อ.เมือง	10 ราง (7,934.00)	L1	

3.4 สายตะวันออก (ปากกระสัน-แม่ไร่)

เขตจังหวัดกรุงเทพมหานคร

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดตั้งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อาณาพิสัยฐาน**	ปีก่อสร้าง
3001	ปากกระสัน	ปค.	Makhasan	MKS	1	3 + 171	แขวงปากกระสัน เขตราชเทวี	2 ราง (946.00)	L1	
3002	แม่ไร่	มร.	Mae Nam	MAN	1	9 + 948	แขวงช่องนนทรี เขตยานนาวา	3 ราง (1,352.67)	L3	
3003	**ท่าเรือใหม่	รท.	Tha Ruea Mai	TRM	ทางแยก	14 + 000	แขวงคลองเตย เขตยานนาวา			
3004	แม่ไร่ (โรงกลั่นน้ำมันบางจาก)	จจ.	Mae Nam (Bang Chak Refinery)	MNB	ทางแยก	22 + 000	แขวงบางจาก เขตพระโขนง			

3.5 สายเชื่อมสายตะวันออก-สายตะวันออกเฉียงเหนือ (ชุมทางคลองสิบ-ชุมทางแก่งคอย)

เขตจังหวัดสระบุรี

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดตั้งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อาณาพิสัยฐาน**	ปีก่อสร้าง
3057	ชุมทางคลองสิบเก่า	สค.	Khleng Sip Kao Junction	KSI	3	85 + 600	ค.ไทรกระก อ.ปากน้ำเป็ริยว	2 ราง (1,686.31)	L1	2494

เขตจังหวัดนครนายก

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดตั้งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อาณาพิสัยฐาน**	ปีก่อสร้าง
3118	องครักษ์	อง.	Ongkharak	OKA	3	115 + 000	ค.คลองใหญ่ อ.องครักษ์	3 ราง (2,255.42)	L1	2538

เขตจังหวัดสระบุรี

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดตั้งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อาณาพิสัยฐาน**	ปีก่อสร้าง
3120	วิภาวดี	ว.	Wihaen Daeng	WHD	3	138 + 400	ค.หนองสรวง อ.วิภาวดี	3 ราง (2,192.36)	L1	2538
3121	บุใหญ่	บย.	Bu Yai	BUY	3	149 + 000	ค.พระฉาย อ.เมือง	1 ราง (1,098.00)	L1/SS	2540
2011	ชุมทางแก่งคอย	กค.	Kaeng Khoi Junction	KKJ	1	168 + 430	ค.แก่งคอย อ.แก่งคอย	14 ราง (10,990.03)	L2	2499

4. สายเหนือ เชื่อมสายใต้ (ชุมทางบางซื่อ-ชุมทางดงลิงชั้น)

เขตจังหวัดกรุงเทพมหานคร

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดกึ่งกลางสถานี (กม.)	ทิศทาง	รางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	ปีติดตั้ง
1007	ชุมทางบางซื่อ	บ.ช.	Bang Sue Junction	BSJ	1	7 + 479	แขวงบางซื่อ เขตบางซื่อ	40 ราง (19,714.57)	L1	
	บางซื่อ 2	บ.ช.2	Bang Sue Junction2	BSJ 2	1	7 + 841	แขวงบางซื่อ เขตบางซื่อ		L1	
4006	*บางซ่อน	ช.อ.	Bang Son	BCS	ป้ายหยุดรถ	12 + 907	แขวงบางซื่อ เขตบางซื่อ		L1	
4005	บางบำหรุ	บ.บ.	Bang Bamru	BCB	2	17 + 943	แขวงบางบำหรุ เขตบางพลัด	4 ราง (2,100.00)	L1/SS	
4004	ชุมทางดงลิงชั้น	ด.ช.	Taling Chan Junction	TCJ	2	22 + 136 (จาก กท.)	แขวงดงลิงชั้น เขตดงลิงชั้น	4 ราง (2,306.47)	L1/SS	

4.1 สายใต้ (ธนบุรี-สุโขทัย)

เขตจังหวัดกรุงเทพมหานคร

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดกึ่งกลางสถานี (กม.)	ทิศทาง	รางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	ปีติดตั้ง
4002	ธนบุรี	ธ.บ.	Thon Buri	TBR	1	0 + 866	แขวงศิริราช เขตบางกอกน้อย	4 ราง (2,407.82)	S1	2446
4434	**จรัลสนิทวงศ์	จ.ว.	Charan Sanitwong	JSW	ที่หยุดรถ	1 + 538	แขวงบางขุนนท์ เขตบางกอกน้อย			
4003	*บางระมาด	ร.ม.	Bang Ramat	BCR	ป้ายหยุดรถ	4 + 300	แขวงบางระมาด เขตคลองจั่น			
4004	ชุมทางดงลิงชั้น	ด.ช.	Taling Chan Junction	TCJ	2	6 + 085 (จาก ธ.บ.)	แขวงดงลิงชั้น เขตคลองจั่น	4 ราง (2,306.47)	L1/SS	
4007	*บ้านฉิมพลี	ฉ.พ.	Ban Chimphe	BCP	ป้ายหยุดรถ	8 + 643	แขวงฉิมพลี เขตคลองจั่น			
4442	*พุทธมณฑล สาย 2	พ.ล.	Phuttamonthon Sai 2	PTM	ป้ายหยุดรถ	11 + 470	เขตคลองจั่น	4 ราง (2,164.46)		
4008	ศาลาธรรมสพน์	ท.พ.	Sala Thammason	STS	3	14 + 050	แขวงศาลาธรรมสพน์ เขตคลองจั่น	1 ราง (590.03)	L3 / D	

เขตจังหวัดนครปฐม

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดกึ่งกลางสถานี (กม.)	ทิศทาง	รางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	ปีติดตั้ง
4009	ศาลายา	ส.ย.	Salaya	SLY	1	19 + 081	ต.ศาลายา อ.พุทธมณฑล	1 ราง (590.62)	L3 / D	
4010	วัดสุวรรณ	สุ.	Wat Suwan	WSW	3	23 + 469	ต.ศาลายา อ.พุทธมณฑล	1 ราง (590.60)	L3 / D	
4011	คลองมหาสวัสดิ์	ม.ว.	Khleng Maha Sawat	KMS	3	27 + 053	ต.มหาสวัสดิ์ อ.พุทธมณฑล	1 ราง (597.29)	L3 / D	
4012	วัดไร่ขี	ว.ร.	Wat Ngio Rai	WRI	2	30 + 800	ต.ไร่ขี อ.นครชัยศรี	1 ราง (607.39)	L3 / D	
4013	นครชัยศรี	น.ช.	Nakhon Chai Si	NCS	2	35 + 134	ต.วัดแค อ.นครชัยศรี	2 ราง (971.90)	L3 / D	
4014	ท่าเตียน	ท.เต.	Tha Chaiay	TCL	3	40 + 025	ต.โพธิ์ทอง อ.นครชัยศรี	1 ราง (570.75)	L3 / D	
4015	ต้นสำโรง	ท.ส.	Ton Samrong	TSR	3	44 + 301	ต.ธรรมศาลา อ.เมือง	2 ราง (1,177.73)	L3 / D	
4016	นครปฐม	น.ป.	Nakhon Pathom	NPT	1	48 + 126	ต.พระปฐมเจดีย์ อ.เมือง	4 ราง (2,164.46)	L1	
4017	*พระราชวังสนามจันทร์	ส.จ.	Sanam Chandra Palace	SCP	ป้ายหยุดรถ	49 + 798	ต.พระปฐมเจดีย์ อ.เมือง			
4018	โพธาราม	พ.ธ.	Phong Madaea	PMD	3	55 + 368	ต.โพธาราม อ.เมือง	1 ราง (590.02)	L3	

เขตจังหวัดราชบุรี

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดกึ่งกลางสถานี (กม.)	ทิศทาง	รางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	ปีติดตั้ง
4019	คลองรางตา	บ.ท.	Khleng Rang Tan	KRT	3	58 + 979	ต.หนองปรือ อ.บ้านโป่ง	1 ราง (571.92)	L3	
4020	ชุมทางหนองปรือลาดคู่	ป.ด.	Nong Pla Duk Junction	NPJ	3	64 + 196	ต.หนองปรือ อ.บ้านโป่ง	4 ราง (1,990.84)	L3	
4079	บ้านโป่ง	บ.ป.	Ban Pong	BAC	1	68 + 229	ต.บ้านโป่ง อ.บ้านโป่ง	3 ราง (1,190.68)	L3	
4081	นครชุมน์	น.ช.	Nakhon Chum	NCH	3	73 + 692	ต.นครชุมน์ อ.บ้านโป่ง	1 ราง (591.95)	L3	
4082	คลองตาต	ต.ค.	Khleng Ta Khot	KTk	3	77 + 290	ต.คลองตาต อ.โพธาราม	1 ราง (600.73)	L3	
4083	โพธาราม	พ.ธ.	Photharam	PTR	1	81 + 804	ต.โพธาราม อ.โพธาราม	2 ราง (999.74)	L3	
4085	เจ็ดเสมียน	จ.ส.	Chet Samian	CSM	3	88 + 878	ต.เจ็ดเสมียน อ.โพธาราม	1 ราง (611.59)	L3	
4087	บ้านท้อ	บ.ท.	Ban Tho	BKI	3	94 + 640	ต.ท่าสาม อ.เมือง	1 ราง (585.04)	L3	
4088	*สะพานจุฬาลงกรณ์ (ราชบุรี)	จ.ร.	Chulalongkorn Bridge	CLB	ที่หยุดรถ	100 + 141	ต.หน้าเมือง อ.เมือง			2444
4089	ราชบุรี	ร.บ.	Ratchaburi	RBR	1	101 + 315	ต.หน้าเมือง อ.เมือง	3 ราง (1,908.52)	L3	
4090	บ้านคูบัว	บ.บ.	Ban Khu Bua	BKB	3	105 + 462	ต.บ้านคูบัว อ.เมือง	1 ราง (587.19)	L1	
4091	บ่อตะคร้อ	บ.บ.	Bo Takhro	BOT	3	111 + 207	ต.บ่อตะคร้อ อ.ปากท่อ	1 ราง (589.81)	L1	
4092	*บ้านป่าไผ่	บ.ป.	Ban Pa Kai	BPK	ป้ายหยุดรถ	114 + 500	ต.ป่าไผ่ อ.ปากท่อ			
4093	ปากท่อ	ป.ท.	Pak Tho	PTO	2	118 + 628	ต.ปากท่อ อ.ปากท่อ	2 ราง (754.17)	L1	

เขตจังหวัดเพชรบุรี

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดกึ่งกลางสถานี (กม.)	ทิศทาง	รางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	ปีติดตั้ง
4094	*หัวไร่	ห.ร.	Huai Rong	HRO	ป้ายหยุดรถ	122 + 779	ต.หัวไร่ อ.เขาชัย			

4095	บางเค็ม	อ.ล.	Bang Khem	BGK	3	127 + 185	ค.บางเค็ม อ.เขาย้อย	1 ไร่ (588.89)	L1
4097	เขาย้อย	เข.	Khao Yoi	KYO	3	133 + 272	ค.เขาย้อย อ.เขาย้อย	1 ไร่ (589.36)	L1
4098	หนองปลาไหล	ป.ล.	Nong Pla Lai	NPL	3	139 + 444	ค.หนองปลาไหล อ.เขาย้อย	1 ไร่ (594.99)	L1
4099	บางจาก	จ.ก.	Bang Chak	BCC	3	143 + 901	ค.บางจาก อ.เมือง	1 ไร่ (591.73)	L1
4101	เพชรบุรี	พ.บ.	Phetchaburi	PBR	1	150 + 491	ค.คลองกระแชง อ.เมือง เพชรบุรี	4 ไร่ (2,700.90)	L1
4104	เขาไผ่	ไผ.	Khao Thamom	KTM	3	160 + 322	ค.ท่ามะปราง อ.บ้านลาด	1 ไร่ (590.04)	L1
4105	หนองไม้เหล็ก	น.ม.	Nong Mai Lueang	NML	3	164 + 212	ค.คลองน้ำ อ.เมือง	1 ไร่ (590.69)	L1
4107	หนองจอก	ท.จ.	Nong Chok	NVC	3	169 + 901	ค.หนองจอก อ.ท่าช้าง	1 ไร่ (595.29)	L1
4108	หนองศาลา	อ.ล.	Nong Sala	NOS	3	175 + 409	ค.หนองศาลา อ.ชะอำ	1 ไร่ (593.79)	L1
4111	ชะอำ (บ้านชะอำ)	ช.อ.	Cha-am	BCA	2	187 + 066	ค.ชะอำ อ.ชะอำ	2 ไร่ (943.90)	L1
4114	หัวทรายเหนือ	ท.บ.	Huai Sai Nuea	HSN	3	197 + 862	ค.ชะอำ อ.ชะอำ	1 ไร่ (590.02)	L1
4115	หัวทรายใต้	ท.ล.	Huai Sai Tai	HST	3	201 + 641	ค.ชะอำ อ.ชะอำ	1 ไร่ (589.21)	L1

เขตจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

รหัสที่ดิน	ชื่อสถานที่	อักษรย่อ	Name	Short name	ว.ที่ดิน*	จุดกึ่งกลางสถานที่ (กม.)	ที่ตั้ง	แปลงที่ (เมตร)	อาณัติสัญญา*	ปีสำรวจ
4118	หัวหิน	ท.ท.	Hua Hin	HHI	1	212 + 990	ค.หัวหิน อ.หัวหิน	2 ไร่ (1,021.52)	L1	2469
4119	หนองนก	น.อ.	Nong Kae	NKA	3	216 + 963	ค.หนองนก อ.หัวหิน	1 ไร่ (590.70)	L1	
4120	**สวนสนประดิพัทธ์	ส.ป.	Suan Son Pradiphat	SSP	พื้นที่ยุคล	221 + 030	ค.หนองแก อ.หัวหิน			
4121	เขาเต่า	ท.ด.	Khao Tao	KTO	3	225 + 402	ค.หนองแก อ.หัวหิน	1 ไร่ (591.86)	L1	
4123	วังทอง	ท.ท.	Wang Phong	WPO	3	232 + 924	ค.วังทอง อ.ปราณบุรี	3 ไร่ (2,044.81)	L1	
4124	ปราณบุรี	ป.บ.	Prai Buri	PAB	2	235 + 856	ค.ปราณบุรี อ.ปราณบุรี	2 ไร่ (989.05)	L1	
4125	*หัวเขาขาว	ท.ท.	Huai Khwang	HKW	ป่าชายเลน	241 + 932	ค.ศิลาอ้อย อ.บ้านลาด			
4126	หนองค้าง	อ.ค.	Nong Khang	NKH	3	246 + 945	ค.ศิลาอ้อย อ.บ้านลาด	1 ไร่ (588.47)	L1	
4128	สามร้อยยอด	ส.ย.	Sam Roi Yot	SRY	3	254 + 996	ค.ไผ่ป่า อ.บ้านลาด	1 ไร่ (584.00)	L1	
4130	สังกรวาท	ส.ท.	Sang Krathai	SKT	3	261 + 159	ค.สามกรวาท อ.กุยบุรี	1 ไร่ (634.00)	L1	
4133	กุยบุรี	ก.ย.	Kui Buri	KBR	2	271 + 337	ค.กุยเหนือ อ.กุยบุรี	1 ไร่ (584.74)	L1	
4135	บ่อนอก	บ.น.	Bo Nok	BON	3	278 + 850	ค.บ่อนอก อ.เมือง	1 ไร่ (584.00)	L1	
4138	ทุ่งมะนาว	ท.ม.	Thung Mamao	TMM	3	289 + 034	ค.อ่าวน้อย อ.เมือง	1 ไร่ (633.59)	L1	
4140	คันกระโด	ก.ค.	Khan Krada	KKD	3	294 + 768	ค.อ่าวน้อย อ.เมือง	1 ไร่ (589.20)	L1	
4142	ประจวบคีรีขันธ์	จ.ท.	Prachuap khiri Khan	PKK	1	302 + 339	ค.ประจวบคีรีขันธ์ อ.เมือง	3 ไร่ (1,429.31)	L1	
4144	หนองหิน	น.ท.	Nong Hin	NNH	3	310 + 372	ค.คลองวฬ อ.เมือง	1 ไร่ (591.25)	L1	
4145	*หัวาก	ท.ล.	Wa Ko	WGR	ป่าชายเลน	313 + 420	ค.คลองวฬ อ.เมือง			
4146	วัดควน	ท.ด.	Wang Duan	WDN	3	318 + 272	ค.หัวทราย อ.เมือง	1 ไร่ (632.00)	L1	
4149	หัวยาง	ท.ย.	Huai Yang	HUY	3	329 + 079	ค.หัวยาง อ.ทับสะแก	1 ไร่ (636.00)	L1	2494
4152	ทุ่งประดู่	ท.ด.	Thung Pradu	TPU	3	338 + 605	ค.ทับสะแก อ.ทับสะแก	1 ไร่ (590.96)	L1	2494
4153	ทับสะแก	ส.ท.	Thap Sakae	TSK	2	342 + 066	ค.ทับสะแก อ.ทับสะแก	2 ไร่ (739.34)	L1	
4154	คลองทราย	ค.ท.	Dong Sai	DSI	3	347 + 007	ค.ท่าหลวง อ.ทับสะแก	1 ไร่ (590.01)	L1	2494
4156	*โคกหมอน	ท.ค.	Khok Ta Hom	KTA	ป่าชายเลน	353 + 040	ค.อ่าวทอง อ.ทับสะแก			
4158	*บ้านคู	ท.ค.	Ban Kou	BUT	3	360 + 337	ค.อ่าวทอง อ.ทับสะแก			
4159	*หนองมงคล	ท.น.	Nong Mongkhon	NMO	ป่าชายเลน	365 + 856	ค.อ่าวทอง อ.ทับสะแก	2 ไร่ (1,113.13)	L1	2494
4161	น้ำพุขาว	ค.ท.	Na Phak Khwang	NPK	3	371 + 040	ค.กำแพงเพชร อ.บางสะพาน	1 ไร่ (584.97)	L1	2494
4163	บางสะพานใหญ่	ท.ย.	Bang Saphan Yai	BSY	2	376 + 525	ค.กำแพงเพชร อ.บางสะพาน	2 ไร่ (1,003.04)	L1	2494
4164	*ทับทอง	ท.ท.	Him Kong	HGO	พื้นที่ยุคล	383 + 580	ค.ทับทิม อ.บางสะพาน			
4165	ชะม่วง	ท.ช.	Chamuang	CMU	3	385 + 929	ค.พจนันท์ อ.บางสะพาน	1 ไร่ (586.62)	L1	2494
4167	บางสะพานน้อย	ท.บ.	Bang Saphan Noi	BSN	2	392 + 660	ค.บางสะพาน อ.บางสะพานน้อย	1 ไร่ (583.88)	L1	2494
4169	หัวลิ้ง	ท.ล.	Huai Sak	HSA	3	399 + 929	ค.ทรายทอง อ.บางสะพานน้อย	2 ไร่ (1,003.99)	L1	2494
4170	*บ้านทรายทอง	ท.ท.	Ban Sai Thong	BSI	ป่าชายเลน	404 + 300	ค.ทรายทอง อ.บางสะพานน้อย			

เขตจังหวัดชุมพร

รหัสที่ดิน	ชื่อสถานที่	อักษรย่อ	Name	Short name	ว.ที่ดิน*	จุดกึ่งกลางสถานที่ (กม.)	ที่ตั้ง	แปลงที่ (เมตร)	อาณัติสัญญา*	ปีสำรวจ
4172	เขาไชยราช	ท.ช.	Khao Chairat	KCR	3	409 + 656	ค.เขาไชยราช อ.ปะทิว	1 ไร่ (583.73)	L1	2494
4175	มุกอันมด	ม.ร.	Map Ammarit	MMR	2	420 + 597	ค.คลองน้ำ อ.ปะทิว	2 ไร่ (1,007.91)	L1	2537
4177	*บ้านทรายชุมพร	ท.ล.	Ban Sap Sombun	BSS	ป่าชายเลน	427 + 666	ค.ชุมโค อ.ปะทิว			

4178	คลองวังช้าง	คช.	Khlong Wang Chang	KWC	3	434 + 293	ค.ขุนโค อ.ปะทิว	1 ร.น (586.70)	L3	2494
4179	ปะทิว	พท.	Pathio	PTI	2	439 + 342	ค.ทะเลราชย์ อ.ปะทิว	2 ร.น (754.66)	L3	2494
4181	บ้านคอกม้า	คก.	Ban Khok Ma	BKM	3	447 + 464	ค.บ่อสน อ.ปะทิว	1 ร.น (585.96)	L3	2494
4182	สะพือ	ส.	Saphi	SPI	3	453 + 800	ค.สะพือ อ.ปะทิว	1 ร.น (594.48)	L3	2494
4183	*หนองเนียน	ณ.	Nong Nian	NNI	ปายหยุดกร	458 + 384	ค.นาคะธิ์ อ.เมือง			
4184	นาชะอัง	ชอ.	Na Cha-ang	NCA	3	463 + 200	ค.นาชะอัง อ.เมือง	1 ร.น (590.21)	L3	2494
4186	ชุมพร	ชพ.	Chumphon	CUP	1	468 + 534	ค.ท่าตะเภา อ.เมือง	4 ร.น (2,053.05)	L1	2491
4187	แสงแดด	สด.	Saeng Daet	SDA	3	472 + 548	ค.ตากแดด อ.เมือง	1 ร.น (584.34)	S3	
4189	ทุ่งตา	ทต.	Thung Kha	TKA	3	480 + 912	ค.ทุ่งตา อ.เมือง	2 ร.น (899.98)	S3	
4191	วิสัย	วิส.	Wisi	WSI	3	489 + 978	ค.วิสัยเหนือ อ.เมือง	1 ร.น (566.87)	S1	
4192	*บ้านครน	คร.	Ban Khron	BAN	ปายหยุดกร	495 + 757	ค.ครน อ.สวี			
4194	สวี	สว.	Sawi	SWI	2	500 + 769	ค.นาโพธิ์ อ.สวี	2 ร.น (752.95)	S3	
4196	เขาสวนทุเรียน	ทว.	Khao Suan Thurian	KSU	3	508 + 517	ค.นาโพธิ์ อ.สวี	1 ร.น (584.00)	S3	
4197	*เขาปีป	ชป.	Khao Pip	KPI	ปายหยุดกร	511 + 320	ค.ทุ่งตะไคร้ ก็อำเภอกู่ตะเภา			
4199	ปากตะโก	ตก.	Pak Tako	PAT	3	516 + 811	ค.ทุ่งตะไคร้ ก็อำเภอกู่ตะเภา	1 ร.น (584.37)	S3	
4200	*ท่าทอง	ทอ.	Tha Thong	TTO	ปายหยุดกร	522 + 304	ค.นาขา อ.หลังสวน			
4201	ควนหินมุย	มย.	Khuan Hin Mui	KHM	3	526 + 088	ค.นาขา อ.หลังสวน	1 ร.น (823.80)	S3	
4203	หลังสวน	สธ.	Lang Suan	LSU	1	533 + 300	ค.หินดิน อ.หลังสวน	2 ร.น (926.36)	L1	
4205	คลองขนาน	คช.	Khlong Khanan	KKN	3	541 + 032	ค.บ้านควน อ.หลังสวน	1 ร.น (634.00)	S3	
4206	*ห้วยมาด	ม.	Hua Mat	HMA	ปายหยุดกร	546 + 531	ค.ทุ่งหลวง อ.ละแม			
4208	ละแม	ลมา.	Lamae	LMA	2	533 + 700	ค.ละแม อ.ละแม	2 ร.น (790.25)	S3	
4210	บ้านดวด	ดว.	Ban Duat	BDU	3	560 + 149	ค.สวนต่ง อ.ละแม	1 ร.น (585.12)	S3	

เขตจังหวัดสุราษฎร์ธานี

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดกึ่งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	ปีสร้าง
4212	คันธลิ	คธ.	Kan Thuli	KTL	3	566 + 374	ค.คันธลิ อ.ท่าชนะ	1 ร.น (584.51)	S1	
4213	ดอนตูบ	ดต.	Don Thup	DOT	3	570 + 057	ค.คันธลิ อ.ท่าชนะ	1 ร.น (586.14)	S3	
4215	ท่าชนะ	ทช.	Tha Chana	TCN	2	577 + 789	ค.ท่าชนะ อ.ท่าชนะ	2 ร.น (1,064.30)	S3	
4217	*บ้านเกาะชุม	ชม.	Ban Ko Muk	BMU	ปายหยุดกร	584 + 063	ค.ประสะค อ.ท่าชนะ			
4218	เขาพนมเบง	ชบ.	Khao Phanom Rack	KPN	3	588 + 401	ค.เขาพนมเบงก อ.ไชยา	1 ร.น (583.04)	S3	
4221	ไชยา	ชย.	Chaiya	CYI	1	597 + 719	ค.ตลาด อ.ไชยา	1 ร.น (584.94)	S3	
4224	ท่าช้าง	ทช.	Tha Chang	TAC	2	610 + 538	ค.เขาย่าน อ.ท่าฉาง	1 ร.น (584.06)	S3	2512
4225	*คลองขุด	ชด.	Khlong Khut	KLK	ปายหยุดกร	614 + 000	ค.ท่าช้าง อ.ท่าฉาง			
4226	คลองไทร	คไ.	Khlong Sai	KLS	3	618 + 877	ค.คลองไทร อ.ท่าฉาง	1 ร.น (585.29)	S3	2513
4227	มะสวน	มส.	Maluan	MLU	3	623 + 929	ค.มะสวน อ.พุนพิน	1 ร.น (586.92)	S3	2512
4229	ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์	ทป.	Ban Thung Pho Junction	TPJ	2	631 + 000	ค.พุนพิน อ.พุนพิน	3 ร.น (1,528.74)	S1	2530
4239	สุราษฎร์ธานี	รช.	Surat Thani	SRN	1	635 + 106	ค.พุนพิน อ.พุนพิน	5 ร.น (4,201.43)	S1	2500
4241	เขาหัวควาย	ชก.	Khao Hua Kwai	KOH	3	641 + 518	ค.เขาหัวควาย อ.พุนพิน	1 ร.น (591.76)	S3	2518
4243	*เขยั้ง	กย.	Be Krang	BOK	ปายหยุดกร	647 + 235	ค.ท่าเตี้ย อ.พุนพิน			
4245	เขาพิน	ชพ.	Khao Pinu	KOP	3	652 + 467	ค.ท่าเตี้ย อ.พุนพิน	1 ร.น (593.21)	S3	2512
4246	*คลองยา	ย.	Khlong Ya	KLY	ปายหยุดกร	657 + 769	ค.นาดี อ.บ้านนาเดิม			
4247	บ้านนา	บน.	Ban Na	BNA	2	662 + 347	ค.บ้านนา อ.บ้านนาเดิม	2 ร.น (1,122.45)	S2	2513
4249	หัวมุด	มด.	Huai Mut	HMU	3	669 + 680	ค.บ้านนาสาร อ.บ้านนาสาร	1 ร.น (588.84)	S3	2513
4250	นาสาร	นส.	Na San	NSN	2	673 + 75	ค.บ้านนาสาร อ.บ้านนาสาร	2 ร.น (1,173.59)	S2	2516
4252	*คลองปราบ	ปบ.	Khlong Prap	KPP	ปายหยุดกร	679 + 900	ค.คลองปราบ อ.บ้านนาสาร			
4253	พรุฑี	พท.	Phru Phi	PUP	3	684 + 036	ค.พรุฑี อ.บ้านนาสาร	2 ร.น (1,132.82)	S3	2516
4254	*คลองสนุ	ส.	Khlong Sun	KOS	ปายหยุดกร	687 + 729	ค.พรุฑี อ.บ้านนาสาร			
4255	บ้านล้อง	ลธ.	Ban Song	BAS	2	692 + 739	ค.บ้านล้อง อ.เวียงสระ	3 ร.น (1,646.04)	S1	2513
4257	บ้านพุทธรักษา	พ.	Ban Phru Krachang	BKC	3	699 + 780	ค.บ้านล้อง อ.เวียงสระ	1 ร.น (586.92)	S1	2513

เขตจังหวัดนครศรีธรรมราช

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดกึ่งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	ปีสร้าง
4258	หัวบรีก	ทป.	Huai Prik	HUP	3	704 + 613	ค.หัวบรีก อ.ฉวาง	2 ร.น (1,351.30)	S3	2500
4259	กระบี่	กบ.	Krabat	KBI	3	709 + 877	ค.กระบี่ อ.ฉวาง	1 ร.น (591.35)	S3	2514

4261	ทานพอ	ทพ.	Than Pho	TPO	3	716 + 665	ค.ไม้เรียว อ.ฉวาง	2 ไร่ (939.36)	S3	2536
4262	ฉวาง	ฉว.	Chawang	CAW	2	722 + 417	ค.ฉวาง อ.ฉวาง	1 ไร่ (686.20)	S3	2514
4264	คลองจันทิ	จช.	Khlong Chandi	KCD	2	727 + 953	ค.จันทิ อ.ฉวาง	2 ไร่ (1,065.08)	S2	2520
4266	หลัดช้าง	หล.	Lak Chang	LAC	3	734 + 717	ค.หลัดช้าง อ.ฉวาง	1 ไร่ (590.51)	S3	2500
4267	*คลองขุย	อข.	Khlong Kuy	KOU	ป้ายหยุดรถ	738 + 904	ค.บ้านกลาง อ.ฉวาง			
4268	นาบอน	นบ.	Na Bon	NAB	2	743 + 016	ค.นาบอน อ.นาบอน	1 ไร่ (837.45)	S2	2515
4269	คลองจ้ง	คจ.	Khlong Chang	KOC	3	747 + 035	ค.นาบอน อ.นาบอน	2 ไร่ (1,062.00)	S3	2522
4270	*บ้านเลาเปิง	บ.ล.	Ban Kor Ping	BPG	ป้ายหยุดรถ	751 + 031	ค.หนองหงส์ อ.ทุ่งส้ง			
4433	ขุนางทุ่งส้ง	ทส.	Thung Song Junction	TSJ	1	757 + 080	ค.ปากพริก อ.ทุ่งส้ง	3 ไร่ (1,317.55)	L1	2501
4295	ไสยโย	สย.	Sai Yai	SVI	3	762 + 000	ค.ไสยใหญ่ อ.ทุ่งส้ง	1 ไร่ (589.80)	L3	
4297	ชองเขา	ชช.	Chong Khao	CKH	3	767 + 786	ค.ถ้ำใหญ่ อ.ทุ่งส้ง	1 ไร่ (667.96)	L3 / SS	
4299	ร่อนพิบูลย์	ร.บ.	Ron Phibun	ROP	2	776 + 333	ค.ร่อนพิบูลย์ อ.ร่อนพิบูลย์	2 ไร่ (795.25)	S2	2460
4300	ขุนางเขาชุมทอง	ชท.	Khao Chum Thong Junction	KCJ	2	781 + 018	ค.ควนเขา อ.ร่อนพิบูลย์	5 ไร่ (3,773.00)	S1	
4310	ควนหนองควี	คว.	Khuan Nong Khwa	KNK	3	789 + 383	ค.ควนฆ้อง อ.ร่อนพิบูลย์	1 ไร่ (584.10)	L3	
4312	บ้านตุล	ตบ.	Ban Tun	BAT	3	794 + 949	ค.บ้านตุล อ.ชะวอ	1 ไร่ (584.36)	L3	
4366	*บ้านทุ่งค่าย	บ. .	Ban Thung Khai	BUH	ป้ายหยุดรถ	802 + 850	ค.บ้านทุ่งค่าย อ.ชะวอ			
4315	ชะวอ	ชด.	Cha-uat	CHU	2	806 + 069	ค.ชะวอ อ.ชะวอ	2 ไร่ (1,348.75)	S2	
4316	*หนองจิก	อจ.	Nong Chik	NJK	ป้ายหยุดรถ	810 + 694	ค.นาทอ้ง อ.ชะวอ			
4317	บ้านบางพล	นล.	Ban Nang Long	BNL	3	813 + 475	ค.บ้านบางพล อ.ชะวอ	1 ไร่ (584.50)	L3	
4435	*บ้านตรอกแค	ค.	Ban Trok Khae	BKA	ป้ายหยุดรถ	816 + 350	ค.ตรอกแค อ.ชะวอ			
4318	บ้านขอนแก่น	ชท.	Ban Khon Hat	BHH	3	818 + 957	ขอนแก่น ชะวอ	1 ไร่ (584.00)	L3	

เขตจังหวัดพัทลุง

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดกึ่งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางวัล (เมตร)	อายุเปิดสัญญาณ**	ปีสร้าง
4319	แหลมไทรเน	โน.	Laem Tanot	LTN	3	824 + 061	ค.แหลมไทรเน อ.ควนขนุน	2 ไร่ (704.27)	L3	2500
4320	*บ้านสุนทรา	บ.ท.	Ban Sunthara	BST	ป้ายหยุดรถ	829 + 031	ค.บ้านค.ควนขนุน			
4321	ปากคลอง	ปค.	Pak Khlong	PKH	3	833 + 118	ค.มะกอกเหนือ อ.ควนขนุน	2 ไร่ (824.29)	S3	2512
4323	*บ้านมะกอกใต้	บ.ไ.	Ban Makok Tai	BMT	ป้ายหยุดรถ	837 + 061	ค.ชัยบุรี อ.เมือง			
4324	*ชัยบุรี	ไช.	Chai Buri	CBR	ป้ายหยุดรถ	839 + 971	ค.ชัยบุรี อ.เมือง			
4325	พัทลุง	พท.	Phattalung	PTL	1	846 + 010	ค.คูหาสวรรค์ อ.เมือง	3 ไร่ (2,453.55)	S1	2512
4326	*นาปรือ	ป.ร.	Na Prue	NPR	ป้ายหยุดรถ	849 + 071	ค.ตำบลนา อ.เมือง			
4327	*บ้านค่ายไทย	ทย.	Ban Khai Thai	BTI	ป้ายหยุดรถ	853 + 194	ค.ควนมะพร้าว อ.เมือง			
4328	บ้านตงโดน	บ.ไ.	Ban Ton Don	STD	3	856 + 150	ค.ควนขนุน อ.เขาชัยสน	1 ไร่ (585.10)	S3	2513
4329	*บ้านห้วยฉาน	ฮ.ฉ.	Ban Huay Taen	BHU	ป้ายหยุดรถ	859 + 253	ค.หาดใหญ่ อ.เขาชัยสน			
4330	เขาชัยสน	ช.	Khao Chaisan	KCS	2	865 + 018	ค.เขาชัยสน อ.เขาชัยสน	1 ไร่ (581.66)	S3	
4331	บางแก้ว	บ.ก.	Bang Kao	BAE	2	870 + 176	ค.โคกสัถย์ อ.บางแก้ว	1 ไร่ (580.80)	L3	
4333	*ควนพระ	ค.ร.	Khuan Phra	KUP	ป้ายหยุดรถ	876 + 502	ค.ลำตะคอง อ.ปากพะยูน			
4334	ควนเคียม	ค.ค.	Khuan Khiam	KUK	3	881 + 152	ค.ลำตะคอง อ.ปากพะยูน	1 ไร่ (598.60)	S3	
4335	*ท่ากง	ท.ก.	Han Kong	HAK	ป้ายหยุดรถ	885 + 350	ค.ลำตะคอง อ.ปากพะยูน			
4336	ทราด	ท.	Han Thao	HTA	3	888 + 685	ค.ทราด อ.ปากพะยูน	1 ไร่ (584.00)	S3	
4337	**วัดควนเขย	ว.ค.	Wat Khuan Phayoe	WPY	ป้ายหยุดรถ	893 + 490	ค.ควนเขย อ.ปากพะยูน			
4338	โคกทราย	ไค.	Khok Sai	KKS	3	896 + 240	ค.โคกทราย อ.ปากพะยูน	1 ไร่ (588.80)	S3	

เขตจังหวัดสงขลา

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดกึ่งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางวัล (เมตร)	อายุเปิดสัญญาณ**	ปีสร้าง
4340	ควนเมือง	ก.ม.	Khuan Nang	KNN	2	902 + 974	ค.วัดกุ่ม อ.ควนเมือง	2 ไร่ (1,055.70)	S3	
4342	บ้านกระใหญ่	บ.ก.	Ban Ko Yai	BYI	3	909 + 500	ค.บ้านกระใหญ่ อ.ควนเมือง	1 ไร่ (584.49)	L3	
4344	บางกล่ำ	บ.ก.	Bang Klang	BGM	3	917 + 024	ค.บางกล่ำ อ.บางกล่ำ	1 ไร่ (593.00)	S2	
4345	บ้านดินลาน	ค.ล.	Ban Din Lan	BDL	3	921 + 847	ค.ท่าช้าง อ.บางกล่ำ	1 ไร่ (589.87)	L3	
4347	ขุนางหาดใหญ่	ท.า.	Hat Yai Junction	HYJ	1	928 + 585	ค.หาดใหญ่ อ.หาดใหญ่	12 ไร่ (19,483.87)	L1	
4377	นาม่วง	ม.ง.	Na Muang	NMU	3	940 + 262	ค.นาหม่อม อ.นาหม่อม	1 ไร่ (586.36)	S3	
4381	วัดควนมัต	ว.ม.	Wat Khuan Mit	WKM	3	953 + 758	ค.คลองมะนิยะ อ.ชะบะ	2 ไร่ (1,070.01)	S2	
4384	ชะบะ	ช.บ.	Chana	CAN	1	964 + 503	ค.บ้านนา อ.ชะบะ	1 ไร่ (585.72)	S3	
4386	ท่าแมงลัก	ท.ก.	Tha Maenglak	TML	3	972 + 106	ค.สะกอม อ.เทพา	1 ไร่ (484.60)	D	

4388	เกาะสะบ้า	ภส.	Ko Saba	KSB	3	980 + 796	ต.เกาะสะบ้า อ.เทพา	1 ร.ง (484.42)	S3	
4391	เทพา	ทพ.	Thepha	TPA	1	991 + 992	ต.เทพา อ.เทพา	2 ร.ง (985.05)	S3	
4393	ตาเป็ด	ตป.	Ta Paet	TPE	3	999 + 913	ต.ปากบาง อ.เทพา	1 ร.ง (600.02)	D	

เขตจังหวัดปัตตานี

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดตั้งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	ปีติดตั้ง
4394	*บ้านนิคม	น.	Ban Nikhom	BOM	ป้ายหยุดรถ	1003 + 275	ต.ท่าเรือ อ.โคกโพธิ์			
4395	ปัตตานี	ป.	Pattani	PTN	1	1009 + 209	ต.โคกโพธิ์ อ.โคกโพธิ์	1 ร.ง (837.21)	S1	
4397	นาประดู่	นป.	Na Pradu	NDP	3	1016 + 729	ต.นาประดู่ อ.โคกโพธิ์	2 ร.ง (1,072.79)	S1	
4437	*วัดช้างใต้	ชช.	Wat Chang Hai	WCH	ท้ายสุด	1019 + 891	ต.ป่าไร่ อ.โคกโพธิ์			
4398	ป่าไร่	ป.ร.	Pa Rai	PRI	3	1021 + 295	ต.ทุ่งพลา อ.โคกโพธิ์		ไม่มีรางหลัก	
4399	คลองทราย	คช.	Khlong Sai	KOI	3	1026 + 070	ต.แม่กลอง อ.แม่กลอง	1 ร.ง (322.22)	S3	

เขตจังหวัดยะลา

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดตั้งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	ปีติดตั้ง
4400	ตาเซะ	ตช.	Tase	TAS	3	1031 + 590	ต.ตาเซะ อ.เมือง	1 ร.ง (585.98)	D	
4401	*บ้านยุโป	ย.ป.	Ban Yupo	BYP	ป้ายหยุดรถ	1034 + 888	ต.บ้านยุโป อ.เมือง			
4402	ยะลา	ยล.	Yala	YLA	1	1038 + 744	ต.สะเตง อ.เมือง	4 ร.ง (2,072.84)	S1	
4405	ไม้แก่น	ไม.	Mai Kaen	MIK	3	1048 + 801	ต.ไม้แก่น อ.รามัน	1 ร.ง (337.60)	D	2494
4406	*บ้านป่าตอ	ตป.	Ban Patae	BPT	ป้ายหยุดรถ	1051 + 958	ต.บ้านป่าตอ อ.รามัน			
4408	รามัน	ร.	Raman	RMA	1	1056 + 824	ต.กาญจนาภิเษก อ.รามัน	1 ร.ง (693.46)	S3	2494
4409	บาลอ	บล.	Balo	BAL	3	1061 + 706	ต.บาลอ อ.รามัน	1 ร.ง (330.55)	D	2494

เขตจังหวัดนราธิวาส

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดตั้งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	ปีติดตั้ง
4411	ริอเสะ	ร.	Rueso	RUS	1	1071 + 191	ต.ริอเสะ อ.ริอเสะ	2 ร.ง (810.56)	S1	2494
4412	*บ้านสะโงะบูคีตยูเอะ	บ.ย.	Ban Sato Bukit Yuerai	SBY	ป้ายหยุดรถ	1078 + 000	ต.ริอเสะ อ.ริอเสะ			
4414	ลาโละ	ลล.	Lalo	LLO	3	1081 + 779	ต.ลาโละ อ.ริอเสะ	1 ร.ง (324.68)	D	2494
4416	มะริอโบ	ม.	Maruebo	MRR	2	1089 + 467	ต.มะริอโบก อ.ระแงะ	1 ร.ง (590.75)	D	2494
4417	*กะดะ	ก.	Kadae	KAD	ป้ายหยุดรถ	1093 + 906	ต.เจดิม อ.ระแงะ			
4419	ตันหยงมัส	ยม.	Tanyong Mat	TYM	1	1099 + 503	ต.ตันหยงมัส อ.ระแงะ	2 ร.ง (1,040.71)	S1	2514
4421	ปาไผ่	ป.ผ.	Pa Phai	PAP	3	1105 + 454	ต.ตันหยงมัส อ.ระแงะ	1 ร.ง (468.63)	D	2494
4423	เจาะไอร้อง	จอ.	Cho-airong	CIR	2	1111 + 150	ต.จวบ อ.เจาะไอร้อง	1 ร.ง (339.53)	D	2494
4424	บุกิต	บ.	Bukit	BUK	3	1115 + 830	ต.บุกิต อ.เจาะไอร้อง	1 ร.ง (334.77)	D	2494
4425	ไยสะตือ	ไย.	Aisat	AST	3	1119 + 629	ต.บุกิต อ.เจาะไอร้อง		ไม่มีรางหลัก	
4427	โต๊ะเต็ง	ตต.	To Deng	TOD	3	1125 + 658	ต.โต๊ะเต็ง อ.สุโงกปาตี	1 ร.ง (332.84)	D	2494
4428	สุโงกปาตี	งป.	Su-ngai Padi	SGP	2	1130 + 100	ต.ปะลูล อ.สุโงกปาตี	2 ร.ง (534.16)	D	2494
4430	*โคกสยา	โย.	Khok Saya	KSH	ป้ายหยุดรถ	1137 + 140	อ.สุโงกปาตี			
4432	สุโงกโคโลก	โล.	Su-ngai Kolok	SGK	1	1142 + 993	ต.สุโงกโคโลก อ.สุโงกโคโลก	5 ร.ง (2,517.33)	S3	2494

4.2 สายใต้ (แยกชุมทางหนองปลาดุก-สุพรรณบุรี)

เขตจังหวัดราชบุรี

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดตั้งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	ปีติดตั้ง
4420	ชุมทางหนองปลาดุก	ปด.	Nong Pla Duk Junction	NPJ	3	64 + 196	ต.หนองนก อ.บ้านโป่ง	4 ร.ง (1,990.84)	L3	

เขตจังหวัดกาญจนบุรี

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดตั้งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	ปีติดตั้ง
4022	*ยางประสาธ	ย.	Yang Prasat	YPS	ป้ายหยุดรถ	71 + 600	ต.บ้านยาง อ.เมือง			
4024	*ดอนขุนวิเศษ	คส.	Don Khun Wiset	DKW	ป้ายหยุดรถ	80 + 500	ต.ทุ่งขวาง อ.กำแพงแสน			
4025	*กำแพงแสน	ก.	Kamphaeng Saen	KAP	ป้ายหยุดรถ	85 + 300	ต.ทุ่งวิ อ.กำแพงแสน			
4026	*ทุ่งวิ	ว.	Thung Bua	TRU	ท้ายสุด	87 + 868	ต.ทุ่งวิ อ.กำแพงแสน			
4027	*หนองผัก	นพ.	Nong Fak	NFK	ป้ายหยุดรถ	93 + 000	ต.ทุ่งควายทาง อ.กำแพงแสน			
4028	*โรงเรียนการบิน	ร.	Flying Training School	FTS	ป้ายหยุดรถ	96 + 460	ต.พระเสก อ.กำแพงแสน			
4031	*หนองวัดอัมพวัน	พ.	Nong Wan Priang	NWP	ป้ายหยุดรถ	104 + 975	ต.หนองวัดอัมพวัน อ.กำแพงแสน			

เขตจังหวัดสุพรรณบุรี

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	วาระพิเศษ*	จุดกึ่งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	บิตสร้าง
4033	*ศรีสำราญ	สญ.	Sri Samran	SSR	ป้ายหยุดรถ	113 + 300	ค.บ้านศรีสำราญ อ.สองพี่น้อง			
4035	*ดอนสวรรค์	ดส.	Don Sa-nguan	DSG	ป้ายหยุดรถ	118 + 975	ค.บ้านดอนสวรรค์ อ.สองพี่น้อง			
4036	*ดอนทอง	ดต.	Don Thong	DTG	ป้ายหยุดรถ	122 + 310	ค.บ้านดอนทอง อ.สองพี่น้อง			
4037	*หนองเตย	นต.	Nong Phak Chi	NPC	ป้ายหยุดรถ	125 + 900	ค.บ้านทุ่งเตย อ.สองพี่น้อง			
4039	*บ้านเขมาแล่ม	บข.	Ban Mahan Lam	BML	ป้ายหยุดรถ	131 + 350	ค.บ้านโคกคราม อ.สองพี่น้อง			
4040	*สะแกกรัง	ส.	Sakae Yang Ma	SYM	ป้ายหยุดรถ	135 + 350	ค.บ้านโพธิ์ชัย อ.สองพี่น้อง			
4042	สุพรรณบุรี	สป.	Suphan Buri	SPB	2	141 + 600	ค.วัดใหญ่ อ.เมือง	2 ราง (2,059.58)	D	
	น้ำลิ้นแม่น้ำ		Ma Lai Man			143 + 630				

4.3 สายใต้ (แยกชุมทางหนองปลาปาก-น้ำตก)

เขตจังหวัดราชบุรี

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	วาระพิเศษ*	จุดกึ่งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	บิตสร้าง
4020	ชุมทางหนองปลาปาก	ปต.	Nong Pla Duk Junction	NPJ	3	64 + 196	ค.หนองบึง อ.บ้านโป่ง	4 ราง (1,990.84)	L3	
4043	*ถนนพหลโยธิน	ชง.	Tanon Song Phon	TSP	ป้ายหยุดรถ	67 + 909	ค.ดอนตูม อ.บ้านโป่ง			
4044	สระลิ้นทราย	สลิ.	Sa Kosinrai	SKS	3	73 + 656	ค.ท่าคา อ.บ้านโป่ง	1 ราง (516.10)	D	

เขตจังหวัดกาญจนบุรี

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	วาระพิเศษ*	จุดกึ่งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	บิตสร้าง
4045	ลูกเกด	ลก.	Luk Kae	LUK	3	77 + 430	ค.ดอนมะลิ อ.ท่ามะกา	1 ราง (570.00)	D	
4048	ท่าเรือน้อย	ทน.	Tha Ruea Noi	TRN	3	89 + 776	ค.ท่าเรือพระเทพ อ.ท่ามะกา	1 ราง (570.00)	D	
4050	*บ้านหนองเสือ	บส.	Ban Nong Suea	BNS	ป้ายหยุดรถ	96 + 680	ค.วัดศาลา อ.ท่าม่วง			
4052	*ทุ่งทอง	ท.	Thung Thong	TTH	ป้ายหยุดรถ	102 + 713	ค.ทุ่งทอง อ.ท่าม่วง			
4055	*ปากแพรก	ป.	Pak Phraek	PPK	ป้ายหยุดรถ	114 + 362	ค.ปากแพรก อ.เมือง			
4057	กาญจนบุรี	กญ.	Kanchanaburi	KCB	1	117 + 046	ค.บ้านหม้อ อ.เมือง	3 ราง (2,110.00)	D	
4058	*สะพานแขวใหญ่	ค.	Khwae Yai Bridge	KYB	ป้ายหยุดรถ	120 + 019	ค.ท่ามะขาม อ.เมือง			
4059	*เขาปูน	ค.	Khao Pun	KPU	ป้ายหยุดรถ	121 + 500	ค.ท่ามะขาม อ.เมือง			
4061	*วังสาม	ว.	Wang Lan	WLA	ป้ายหยุดรถ	132 + 700	ค.หนองหญ้า อ.เมือง			
4062	*นาเกาะ	น.	Na Kan	NAK	ป้ายหยุดรถ	136 + 462	ค.วัดเย็น อ.เมือง			
4063	วังเย็น	ว.	Wang Yen	WYN	3	140 + 150	ค.วัดเย็น อ.เมือง	1 ราง (326.65)	D	
4064	*วัดตะเคียน	ว.	Wang Takhian	WAT	ป้ายหยุดรถ	144 + 800	ค.วัดเย็น อ.เมือง			
4065	*บ้านโป่งเสียว	ป.	Ban Pong Siao	BSE	ป้ายหยุดรถ	148 + 170	ค.วัดเย็น อ.เมือง			
4066	*บ้านท่า	บ.	Ban Kao	BAO	ป้ายหยุดรถ	151 + 950	ค.บ้านท่า อ.เมือง			
4067	*ท่าศาลา	ต.	Tha Sa Suea	TTS	ป้ายหยุดรถ	156 + 800	ค.บ้านท่า อ.เมือง			
4069	ท่ากิลัน	ก.	Tha Kilen	TKL	3	161 + 950	ค.ลิ้นใต้ อ.โพธาราม	1 ราง (520.00)	D	
4070	*วังอีตึก	ว.	Wang Sing	WAS	ป้ายหยุดรถ	167 + 035	ค.ลิ้นใต้ อ.โพธาราม			
4071	*ลุมสุ่ม	ล.	Lum Sum	LUS	ป้ายหยุดรถ	172 + 350	ค.ลุมสุ่ม อ.โพธาราม			
4072	*สะพานกระจ่าง	ช.	Tham Krasae Bridge	STK	ป้ายหยุดรถ	173 + 870	ค.ลุมสุ่ม อ.โพธาราม			
4073	วังโพธิ์	ว.	Wang Pho	WAP	3	178 + 100	ค.ลุมสุ่ม อ.โพธาราม	2 ราง (721.00)	D	
4074	*เกาะมาฆะ	ก.	Ko Maha Mongkhon	KMM	ป้ายหยุดรถ	183 + 660	ค.ลุมสุ่ม อ.โพธาราม			
4075	*ช่องแคบ	ค.	Chong Khaep	CKA	ป้ายหยุดรถ	185 + 352	ค.ลุมสุ่ม อ.โพธาราม			
4076	*วังใหญ่	ว.	Wang Yai	WYI	ป้ายหยุดรถ	188 + 900	ค.ท่าเสา อ.โพธาราม			
4077	*บ้านพุท	ฟ.	Ban Phu Phong	POG	ป้ายหยุดรถ	191 + 250	ค.ท่าเสา อ.โพธาราม			
	น้ำตก	น.	Nam Tok	NAT	2	194 + 240	ค.ท่าเสา อ.โพธาราม	3 ราง (1,295.15)	D	

4.4 สายใต้ (แยกชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์-ศรีรัตนนิคม)

เขตจังหวัดสุราษฎร์ธานี

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	วาระพิเศษ*	จุดกึ่งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	บิตสร้าง
4229	ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์	ท.	Ban Thung Pho Junction	TPJ	2	631 + 000	ค.ทุ่งพัน อ.ทุ่งพัน	3 ราง (1,528.74)	S1	2530
4230	*บ้านดอนรัก	ร.	Ban Don Rak	BDO	ป้ายหยุดรถ	634 + 350	ค.หัวตะกั่ว อ.ทุ่งพัน			
4232	*บ้านทุ่งหลวง	ว.	Ban Thung Luang	BTL	ป้ายหยุดรถ	640 + 750	ค.บ้านไร่ อ.ทุ่งพัน			
4233	*บ้านขนาย	ข.	Ban Khanai	BAI	ป้ายหยุดรถ	644 + 550	ค.บ้านไร่ อ.ทุ่งพัน			
4234	*บ้านดอนเรียว	ด.	Ban Don Riap	BRA	ป้ายหยุดรถ	649 + 350	ค.บ้านไร่ อ.ทุ่งพัน			

4235	*คลองยัน	คย.	Khlong Yan	KYN	ป้ายหยุดรถ	652 + 600	ต.ท่ากระดาน อ.ศรีวิชัยนิคม		
4236	*เขาล่อง	ขุ.	Khao Lung	KLU	ป้ายหยุดรถ	655 + 580	ต.บ้านยาง อ.ศรีวิชัยนิคม		
4237	*บ้านยาง	ย.	Ban Yang	BYA	ป้ายหยุดรถ	658 + 000	ต.บ้านยาง อ.ศรีวิชัยนิคม		
4238	ศรีวิชัยนิคม	รท.	Khiri Rat Nikhom	KRR	3	662 + 000	ต.ท่าขนอน อ.ศรีวิชัยนิคม	1 รำ (370.60)	D 2499

4.5 สายใต้ (แยกชุมทางทุ่งสง-กันตัง)

เขตจังหวัดนครศรีธรรมราช

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดกึ่งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	ปีก่อสร้าง
4270	ชุมทางทุ่งสง	ทส.	Thung Song Junction	TSJ	1	757 + 080	ต.ปากพริก อ.ทุ่งสง	3 ราง (1,317.55)	L1	2501
4272	วัง	ทว.	Thi Wang	TWG	3	765 + 574	ต.พิงัง อ.ทุ่งสง	3 ราง (1,063.64)	D	
4273	**บ้านพุน	ป.	Ban Phun	BOO	ที่หยุดรถ	773 + 087	ต.คบ่าง อ.ทุ่งสง			

เขตจังหวัดตรัง

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดกึ่งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	ปีก่อสร้าง
4275	*เกาะปำ	กป.	Kapang	KPA	ป้ายหยุดรถ	776 + 330	ต.คลองปำ อ.วังขตา			
4276	*ควนเมา	ม.	Khuan Mao	KUM	ป้ายหยุดรถ	780 + 973	ต.ควนเมา อ.วังขตา			
4278	*คลองมรวน	คม.	Khlong Muan	KMU	ป้ายหยุดรถ	789 + 497	ต.หนองเรือ อ.วังขตา			
4280	*ยางวน	ยย.	Yang Yuan	YYU	ป้ายหยุดรถ	795 + 436	ต.พนอมอ้งแล้ง อ.ห้วยยอด			
4281	ห้วยยอด	ยย.	Huai Yot	HYO	2	800 + 826	ต.ห้วยยอด อ.ห้วยยอด	1 ราง (368.10)	S3	
4285	*ลำภูรา	ลร.	Lam Phu Ra	LPR	ป้ายหยุดรถ	814 + 511	ต.ลำภูรา อ.ห้วยยอด			
4289	ตรัง	ตร.	Trang	TRG	1	829 + 280	ต.พันตึก อ.เมือง	2 ราง (1,009.44)	S2	
4290	*นาโป	ปอ.	Na Po	NAP	ป้ายหยุดรถ	832 + 678	ต.โคกหล่อ อ.เมือง			
4291	*พุนใหญ่	ไย.	Phru Yai	PUY	ป้ายหยุดรถ	835 + 860	ต.ควนบึง อ.กันตัง			
4293	*บ้านปากอ	ป.	Ban Pa Ko	PAO	ป้ายหยุดรถ	843 + 250	ต.คลองซีกอ อ.กันตัง			
4294	กันตัง	กต.	Kantang	KAT	3	850 + 082	ต.กันตัง อ.กันตัง	2 ราง (1,250.92)	D	2456

4.6 สายใต้ (แยกชุมทางเขาหมอก-นครศรีธรรมราช)

เขตจังหวัดนครศรีธรรมราช

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดกึ่งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	ปีก่อสร้าง
4300	ชุมทางเขาหมอก	ขท.	Khao Chum Thong Junction	KCJ	2	781 + 018	ต.ควนเกย อ.ร่อนพิบูลย์	5 ราง (3,773.00)	S1	
4301	*บ้านเขายะน	กย.	Ban Koet Chen	BCE	ป้ายหยุดรถ	786 + 150	ต.ควนเกย อ.ร่อนพิบูลย์			
4302	บ้านทุ่งหล่อ	ลอ.	Ban Thung Lo	BLO	3	790 + 590	ต.ควนชุม อ.ร่อนพิบูลย์	1 ราง (466.07)	D	
4303	โคกคราม	คค.	Khok Kham	KKA	3	794 + 678	ต.เลาเือง อ.ร่อนพิบูลย์	1 ราง (325.56)	D	
4304	**บ้านห้วยยง	ย.	Ban Huai Yung	BHY	ที่หยุดรถ	798 + 720	ต.ช้างซ้าย อ.ร่อนพิบูลย์			
4305	*บ้านฟ้าช้าง	บฟ.	Ban Tha Chang	BTH	ป้ายหยุดรถ	803 + 409	ต.ช้างซ้าย อ.เมือง			
4306	*วังวี	วว.	Wang Wu	WWU	ป้ายหยุดรถ	806 + 356	ต.นาพวง อ.เมือง			
4307	*มะม่วงสอตัน	สท.	Mamuang Sot Ton	MSI	ป้ายหยุดรถ	810 + 883	ต.มะม่วงสอตัน อ.เมือง			
4308	นครศรีธรรมราช	ถ.	Nakhon Si Thammarat	NST	1	816 + 025	ต.คลัง อ.เมือง	4 ราง (2,155.93)	S3	

4.7 สายใต้ (แยกชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์)

เขตจังหวัดสงขลา

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดกึ่งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	ปีก่อสร้าง
4347	ชุมทางหาดใหญ่	ยท.	Hat Yai Junction	HYJ	1	928 + 585	ต.หาดใหญ่ อ.หาดใหญ่	12 ราง (19,483.87)	L1	
4358	คลองฉะ	คช.	Khlong Ngae	KNG	3	952 + 648	ต.หาดใหญ่ อ.หาดใหญ่	1 ราง (521.85)	D	
4374	ปาดังเบซาร์	ปบ.	Padang Besar	PBS	1	978 + 849	ต.ปาดังเบซาร์ อ.ปะนาเระ	2 ราง	ไฟเินมาลย์	

5. สายแม่กลอง (วงเวียนใหญ่-นาขาย)

เขตจังหวัดกรุงเทพมหานคร

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดกึ่งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	ปีก่อสร้าง
5001	วงเวียนใหญ่	วงย.	Wongvian Yai	WWY	2	2 + 021	แขวงบางยี่เรือ เขตบางยี่เรือ	ไม่มีรางหลัก	D	
5003	ตลาดพลู	ลู.	Talat Phlu	TLP	3	3 + 582	แขวงตลาดพลู เขตธนบุรี	ไม่มีรางหลัก	D	
5004	*คลองตันโพ	โพ.	Klong Ton Sai	KTS	ป้ายหยุดรถ	5 + 384	แขวงบางค้อ เขตคลองเตย			
5005	*จอมพล	ทจ.	Chom Thong	CTO	ที่หยุดรถ	6 + 218	แขวงบางค้อ เขตคลองเตย			

5007	**วัดไทร	วช.	Wat Sai	WAI	ที่หยุดครด	7 + 089	แขวงบางบอน เขตจอมทอง		
5008	**วัดสิงห์	ฉ.	Wat Sing	WTS	3	9 + 018	แขวงบางบอน เขตจอมทอง	1 รัง (384.42)	D
5009	**บางบอน	ว.	Bang Bon	BBO	ที่หยุดครด	11 + 792	แขวงบางบอน เขตจอมทอง		
5010	**การเคหะ	คห.	Kan Kheha	KKH	ป้ายหยุดครด	12 + 140	แขวงคลองสมเด็จฯ เขตบางขุนเทียน		
5011	**รางสแลม	รล.	Rang Salaem	RSK	ที่หยุดครด	13 + 562	แขวงคลองสมเด็จฯ เขตบางขุนเทียน		
5012	**รางโพธิ์	ฐ.	Rang Pho	RPO	3	16 + 285	แขวงคลองสมเด็จฯ เขตบางขุนเทียน		D
5013	**สามแยก	แย.	Sam Yek	SAY	ที่หยุดครด	17 + 737	แขวงคลองสมเด็จฯ เขตบางขุนเทียน		
5014	**พรมแดน	พณ.	Phrom Daen	PDA	ป้ายหยุดครด	19 + 228	แขวงคลองสมเด็จฯ เขตบางขุนเทียน		

เขตจังหวัดสมุทรสาคร

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดกึ่งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	บิตสร้าง
5034	**ทุ่งอู่ยง	ท.	Thung Si Thong	TST	ที่หยุดครด	20 + 670	ต.บางน้ำจืด อ.เมือง			
5035	**บางน้ำจืด	นจ.	Bang Nam Chued	BJD	ป้ายหยุดครด	21 + 816	ต.บางน้ำจืด อ.เมือง	1 รัง		
5036	**คอกควาย	ว.	Khok Khwai	KHW	ป้ายหยุดครด	24 + 784	ต.บางน้ำจืด อ.เมือง	1 รัง		
5037	**บ้านขอม	ขม.	Ban Khom	KHO	ที่หยุดครด	28 + 598	ต.โคกขาม อ.เมือง			
5033	**คลองจาก	ลจ.	Khong Jak	KCH	ที่หยุดครด	31 + 670	ต.มหาชัย อ.เมือง			
5018	มหาชัย	ช.	Maha Chai	MHC	1	33 + 133	ต.มหาชัย อ.เมือง	3 รัง (811.58)	D	

5. สายแม่กลอง (บ้านแหลม-แม่กลอง)

เขตจังหวัดสมุทรสาคร

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดกึ่งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	บิตสร้าง
5019	บ้านแหลม	ล.	Ban Laem	BLA	3	0 + 187	ต.ท่าฉลอม อ.เมือง	2 รัง (839.89)	D	
5020	**ท่าฉลอม	ฉล.	Tha Chalom	THC	ป้ายหยุดครด	1 + 218	ต.ท่าฉลอม อ.เมือง	1 รัง		
5021	**บ้านชีค่าขาว	ผ.	Ban Chi Pha Khao	BCI	ที่หยุดครด	3 + 893	ต.ท่าจีน อ.เมือง	1 รัง		
5035	**คลองนกเหล็ก	ล.	Khong Nok Lek	KNL	ที่หยุดครด	5 + 910	ต.บางกระเจ้า อ.เมือง	1 รัง		
5022	**บางลิศด	บ.	Bang Si Khot	BSH	ป้ายหยุดครด	6 + 895	ต.บางกระเจ้า อ.เมือง	1 รัง		
5023	**บางกระเจ้า	บจ.	Bang Krachao	BKO	ป้ายหยุดครด	8 + 860	ต.บางกระเจ้า อ.เมือง	1 รัง		
5024	**บ้านบ่อ	บ.	Ban Bo	BAO	ป้ายหยุดครด	10 + 858	ต.บ้านบ่อ อ.เมือง	1 รัง		
5025	**บางโพธิ์	ป.	Bang Thorat	BTR	ป้ายหยุดครด	13 + 820	ต.บางโพธิ์ อ.เมือง	1 รัง		
5026	**บ้านท่าหลวง	ภท.	Ban Kalong	BLG	ป้ายหยุดครด	15 + 780	ต.กาหลง อ.เมือง	1 รัง		
5027	**บ้านนาขวาง	น.	Ban Na Khwang	BNW	ป้ายหยุดครด	17 + 940	ต.กาหลง อ.เมือง	1 รัง		
5028	**บ้านนาโคก	ก.	Ban Na Khok	BNH	ป้ายหยุดครด	19 + 960	ต.นาโคก อ.เมือง	1 รัง		
5029	**เขตเมือง	ต.	Khet Mueang	KEM	ที่หยุดครด	23 + 735	ต.นาโคก อ.เมือง	1 รัง		

เขตจังหวัดสมุทรสาคร

รหัสสถานี	ชื่อสถานี	อักษรย่อ	Name	Short name	ระดับชั้น*	จุดกึ่งกลางสถานี (กม.)	ที่ตั้ง	รางหลัก (เมตร)	อาณัติสัญญาณ**	บิตสร้าง
5030	**ลาดใหญ่	ลย.	Lat Yai	LAY	ที่หยุดครด	27 + 630	ต.ลาดใหญ่ อ.เมือง	1 รัง		
5031	**บางกระบูน	ก.	Bang Krabun	BBN	ป้ายหยุดครด	30 + 122	ต.ลาดใหญ่ อ.เมือง	1 รัง		
5032	แม่กลอง	มก.	Mae Klong	MKO	3	33 + 729	ต.แม่กลอง อ.เมือง	1 รัง (958.47)	D	

หมายเหตุ

* ระดับชั้นสถานีอ้างอิงตามประกาศ เดิมเมื่อวันที่ 2553

** อาณัติสัญญาณ

L1 = ประแจกลไฟฟ้านับบังคับด้วยตัววีแอล และสัญญาณไฟสี ก.1ก

L2 = ประแจกลไฟฟ้านับบังคับด้วยคอมพิวเตอร์ และสัญญาณไฟสี ก.1ข.

L3 = ประแจกลหุ่นบังคับด้วยเครื่องกลไฟฟ้านับบังคับ หรือ สลวค กับสัญญาณไฟสี ก.2

D = ใช้ป้ายเขตสถานี ก.

S1 = ประแจกลสายลวด พร้อมสัญญาณทางปลายคันมีเสาเตือน เสาเข้าเขตใน และเสาออก ก.3

S2 = ประแจกลสายลวด พร้อมสัญญาณทางปลายคันมีเสาเข้าเขตใน เสาออก ไม่มีสัญญาณเตือน ก.4

S3 = ประแจกลเดี่ยว (ประแจมือ) พร้อมสัญญาณทางปลาย ข.

SS = สัญญาณตัวแทน

อำนวยความสะดวก

กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว การรถไฟแห่งประเทศไทย

(จากซ้ายไปขวา)

นายอุบลศักดิ์ บรรลือทรัพย์
ว่าที่ ร.อ.วัชรินทร์ วันขวัญ
นายสันชัย สวัสดิ์
นายเอกรัช ศรีอารยัมพงษ์
นายกมลชนก มุกดา
นางสาวเมณฑกาญจน์ ศรีวิลาศ
นางสาวพัชรี ต้าดानी
นางสาวชัชชนก แสงมุข
นางสาวอาภาพันธุ์ พลภักดี



คณะผู้จัดทำ

บริษัท เอ็กซ์พลอเรอร์ จำกัด

3476/5 ซอยลาดพร้าว 138 ถนนลาดพร้าว แขวงคลองจั่น เขตบางกะปิ กรุงเทพฯ 10240
โทรศัพท์ 0-2377-5370-2 โทรสาร 0-2704-7388

บรรณาธิการ

ดวงดาว สุวรรณรังษี
ผู้ช่วยบรรณาธิการ
รักพล สารนาคนาด
ผู้จัดการฝ่ายผลิต
ชนินทร์ โธรัตน์

บรรณาธิการภาพ

สุรัชย์ มั่นคงพิทักษ์กุล
ศิลปกรรม
ละวิน แก้วโมลี
กองบรรณาธิการ
มนตรี ศรีโอภาส
นันทญา แสนยันต์

วนิดา เชียงอารีย์
ช่างภาพ
สุรัชย์ มั่นคงพิทักษ์กุล
ธีระวุฒิ วงศ์ดี
รักพล สารนาคนาด
ปรีดา คหสุวรรณ
พัทธาชัย พัฒนาสุวรรณ

วรรณรัชช์ นันทิประภา
สาธิต บัวเทศ
บารมี มีทอง
ธนศักดิ์ มาศประสิทธิ์
นักเขียน
รักพล สารนาคนาด
ปริญญา ชูแก้ว

ที่ปรึกษา

1. นพ.รักษพงศ์ เวียงเจริญ
2. อาจารย์วิรัตน์ รัดดาการ
3. ณัฐพงศ์ โบบนทา
4. วิศรุต พลสิทธิ์

ขอบคุณ

• นายสถานีและผู้ช่วยนายสถานีรถไฟทั่วประเทศ • ฝ่ายการเดินทาง การรถไฟแห่งประเทศไทย • ฝ่ายช่างโยธา การรถไฟแห่งประเทศไทย • www.rotfaihai.com
โดยคุณพรชิต ศรีทเมือง, www.railway-trip.com • ภาพถ่ายเส้นจากโครงการ ASA VERNADOC โดยสมาคมสถาปนิกสยามในพระบรมราชูปถัมภ์ • ผศ.สุดจิต สนั่นไหว
และชมรมอนุรักษ์สถาปัตยกรรม มหาวิทยาลัยรังสิต



การรถไฟแห่งประเทศไทย
State Railway of Thailand

สถานีรถไฟ

บันทึกความทรงจำ ความผูกพัน และการเปลี่ยนแปลง

