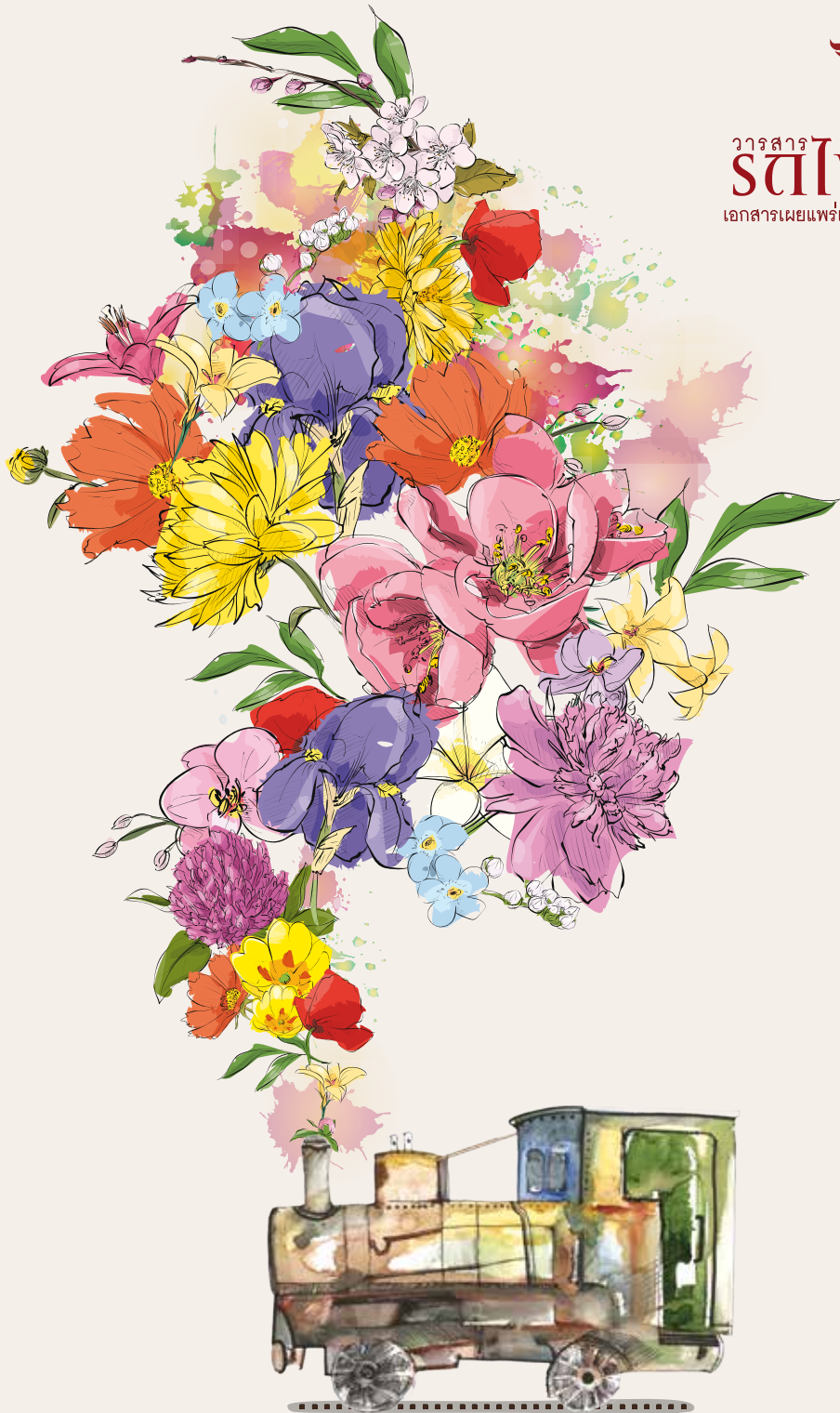
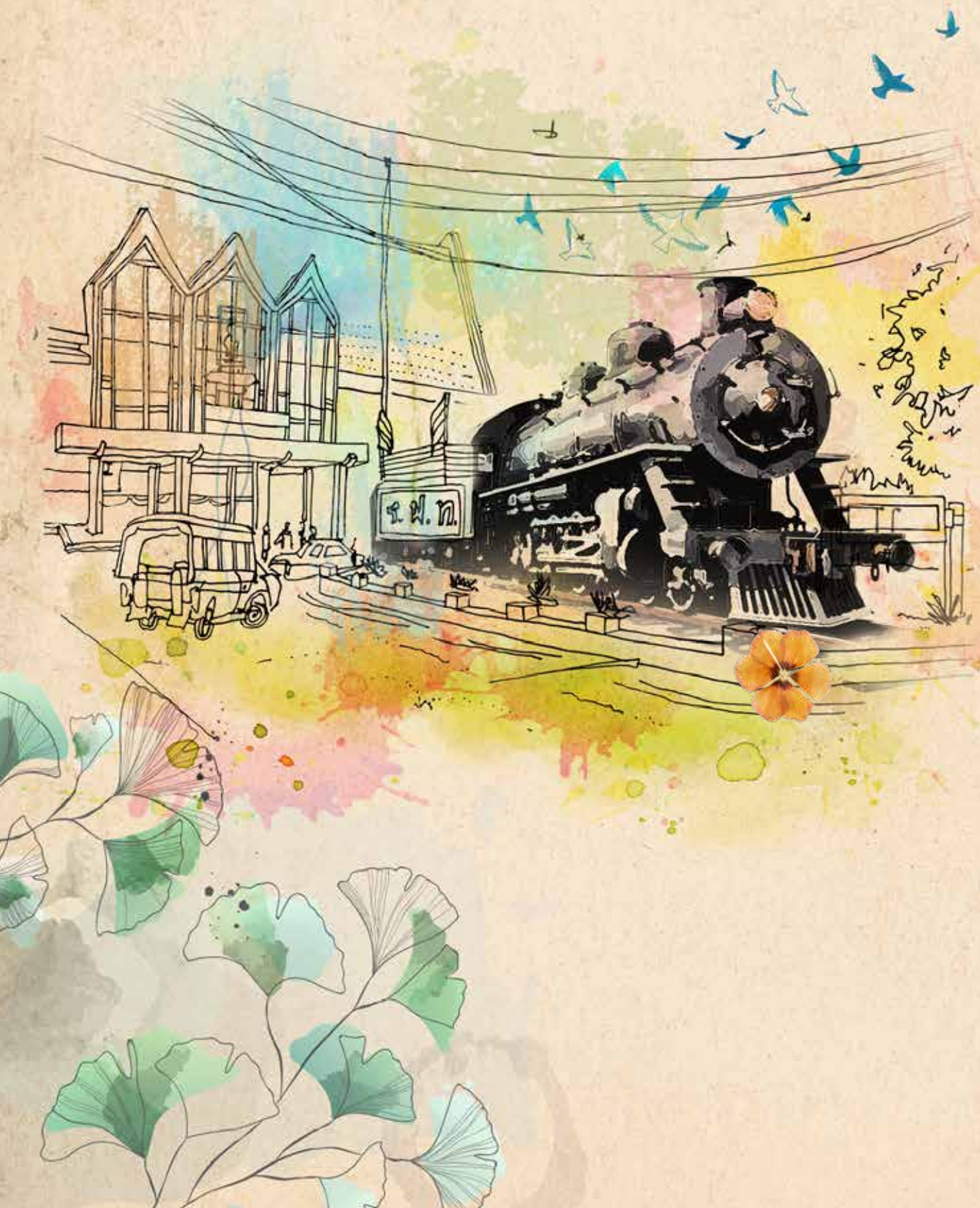




วารสาร
สตไฟฟ้า
เอกสารเผยแพร่เพื่อการประชาสัมพันธ์ Volume ๒ : ๒๕๖๘



๑๒๘ ปี
ศรัทธา ศรัทธา สตไฟฟ้า



บทสนทนา

วารสารรถไฟฉบับนี้
เคียงข้างปวงประชามาเนิ่นนาน
ร.๕ ตอกหมุดตรึงรางปฐมบท
กรุงเทพฯ กรุงเก่าใช้รถไฟสมฤดี

ผ่านเรื่องราวการเปลี่ยนแปลงตามยุคสมัย
ล่าอาณานิคมรุกเร้าเฝ้าหมายปอง
ทั้งรางรถไฟขรุขระก็มีอยู่
ยกระดับคมนาคมพื้นกลักรถ

เศรษฐกิจสังคมได้อาศัย
ค้าขายเพิ่มพูนนอกนอสนัด
เรื่องราวรถไฟไทยในอดีต
เป็นร้อยกรองแสนเสนาเพราะจับใจ

ไม่ใช่แค่เพียงทำตามหน้าที่
ข้อมูลต้องสืบค้นหาให้เจอ
ทั้งปกหน้ารูปแบบอักษรจัด
ฝากคุณค่าเอาไว้ในแผ่นดิน

เสนอนำเรื่องราวรถไฟสยาม
ปณิธานร้อยยี่สิบแปดปี
ยี่สิบหกมีนาแสนสุขี
สังคมมีเศรษฐกิจดีทวีคุณ

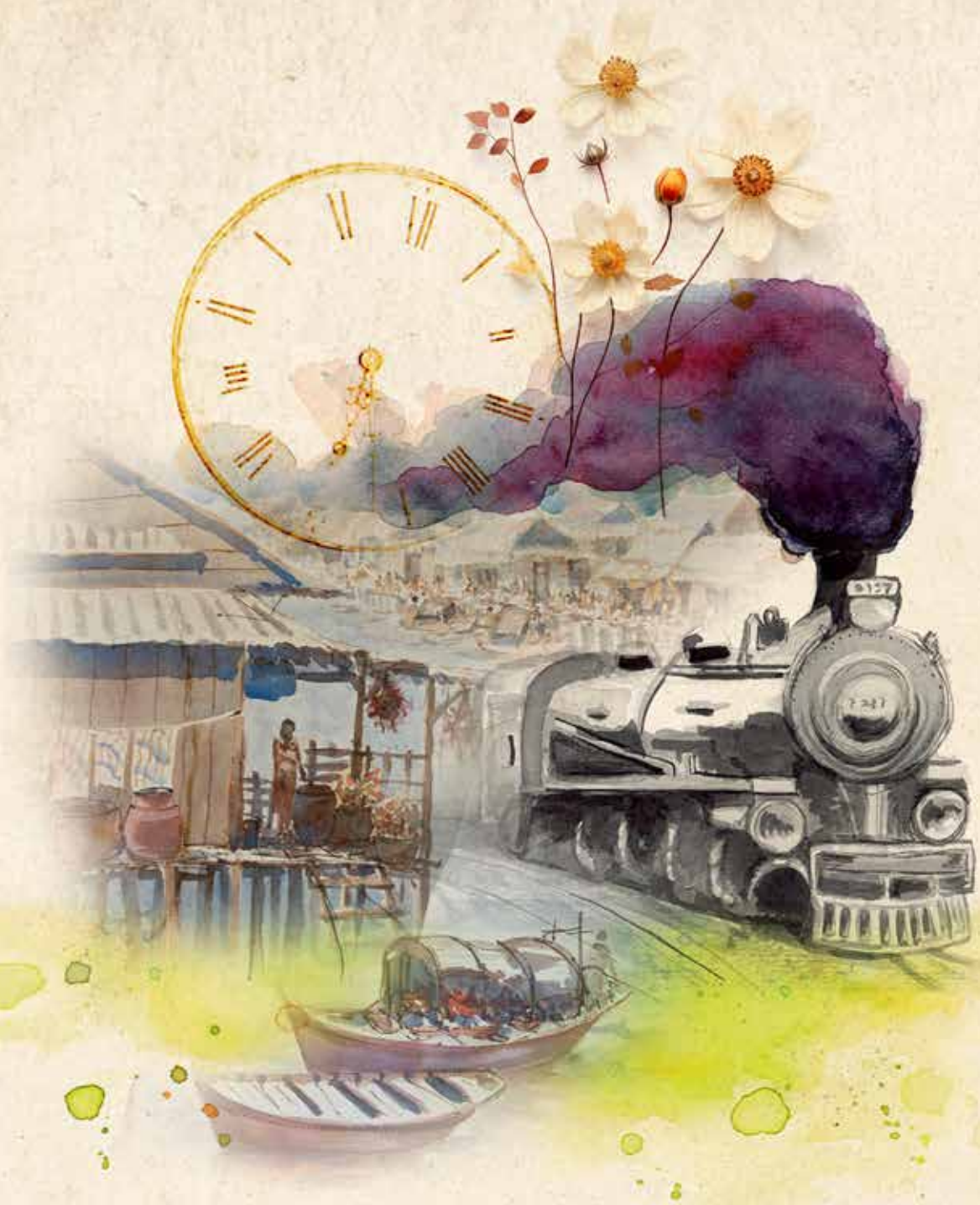
รถไฟไทยกับเหตุการณ์ป้องกันผอง
สงครามโลกครั้งสองต่างวุ่นวาย
เร่งฟื้นฟูบูรณะความเสียหาย
แก้ภัยร้ายพัฒนาให้มั่นคง

รถไฟไทยนำพาเกษมสันต์
ต่อเติมฝันสร้างสุขทั้งแดนไทย
ลิขิตขีดถ้อยคำแถลงไข
สืบสานภาษาไทยให้ยั่งยืน

หรือแค่มีวารสารนำเสนอ
ไม่พอลังเลอหมั่นตรวจสอบเป็นอาจิน
ยึดตามหลักวรรณกรรมวิจิตรศิลป์
ทั่วทุกถิ่นอ่านได้สราญใจ

นายเอกรักษ์ ศรีอาระยันพงษ์
บรรณาธิการ
และประพันธ์บทบรรณาธิการ





๑๒๘ ปี

ศรีเกียรติยศรถไฟสยาม

โอ้ ลีบทอดล่งทางแต่ปางหลัง
อาณาจักรโบราณแต่นานมา
สู่เมืองฟ้าอมรจรถิ่น
พระมหากษัตริย์วิวัฒน์ธานี

เป้าปัจจัยลำคัญควรมันมุ่ง
ประดุจสายโลหิตแห่งจิตวิญญาณ
ชาวประชาเวลานั้นยังดั้นด้น
ด้วยช้าง ม้า วัว ควาย เคลื่อนย้ายตะลอน

ลำบากทุกฝู่นฝอยย่ำรอยเท้า
สู่ลำห้วยลึกละห่านผ่านไพรพง
พระมหากษัตริย์คุณอันอกหล้า
ลมเวลาดึกดำพัตราเพย

การต่อสู้ ฝจญภัย ให้ทรหด
“การเดินทางของรถไฟ” นัยร่วมเรา
โอ้ ก้าวย่าง จากวันนั้น ถึงวันนี้
ผ่านเรื่องราวถักทอก่อรูปนาม

รวมพลังหนักแน่นเป็นแผ่นหล้า
สุขุขทัย อยุชยา ธนบุรี
รัตนโกสินทร์ แผ่นดิน ถิ่นศักดิ์ศรี
ให้เป็นทีศรีทธาสาธุการ

เพื่อผดุงความรุ่งเรืองประเทืองสถาน
นั่นคือ “การคมนาคม” อุดมล้ำจร
ไปและมาทุกแห่งหนมิหยุดหย่อน
ทั้งเกวียนคลอนล้อเคลื่อนข้ามเถื่อนดง

จากขุนเขาลำเลียงเลี้ยวพลัดหลง
กว่าเย็นยงหยัดได้มิง่ายเลย
แผ่ววิวัฒน์พัฒนามิช้าเฉย
เพื่อหาจุดลงเอยของรอยเท้า

สู่ศตวรรษเกียรติยศแห่งเรือนเหยา
คือแสงเข้าฉายพุ่มความรุ่งเรือง
“ร้อยยี่สิบแปดปี ศรีเกียรติยศรถไฟสยาม”
สู่ขบวนงดงามข้ามกาลเวลา...





“รถไฟ” รักษาถิ่นแดนที่เสี่ยงสูญเสียชีวิต

ราชทศวรรษสองพันสามร้อยหกสิบ
จากอังกฤษแดนไกลวิไลเมือง
เมืองผู้ดีทางเดินเจริญเด่น
มหัศจรรย์ดมองคนแรงพ่นไอ

ปีสองพันสามร้อยเก้าสิบแปด
ราชทูตอังกฤษเชื่อมมิตรไมตรี
ด้วย “สนธิสัญญา เบาริง”
สู่ความจริงเบื้องหน้าสารพัน

ปีสองพันสี่ร้อย รอยพิลูจน์
ไปลิ้มพันธไมตรีที่ตรึงตรา
คือคนไทยกลุ่มแรกในตำนาน
เดินทางจากลอนดอนบันดาลดล

ครานั้น คณะราชทูตไทยใจตื่นเต้น
ทั้งความเร็วดุจขลุ่ยบินดินสะเทือน
คือเรื่องราวปรากฏบทละท่อน
นิพนธ์โดย “หม่อมราโชทัย” ไขรำพึง

แสงระยิบถักทออย่างต่อเนื่อง
กำเนิดเครื่องจักรไอน้ำนาม “รถไฟ”
เริ่มรางเลนคลองหวังทั้งไกลใกล้
สู่นวัตกรรมขึ้นใหม่โลกใบนี้

ประกายแลดลาคทองส่องดั่งดีศรี
กับสยามธานีวิจิจรรย์
ปลูกบางสิ่งลุกตื่นจากคืบฝืน
ลารพัฒมหัศจรรย์สร้างมรรคา

ราชทูตจากสยามงามลง่า
กับอังกฤษตามสัญญาแห่งลากล
ได้โดยสารบน “รถไฟ” จักรไอน้ำ
ถึงเบอร์มิงแฮมแห่งหนพียงลเยือน

สิ่งเคยเห็นนับแสนมิเหมือน
รถไฟเคลื่อนทะลุภูเขา โอ้ ไร้ตะลึง!
ใน “นิราศลอนดอน” กลอนชวนอึ้ง
บันทึกถึงการเดินทางแรกสร้างรอย

¹ จรรย์, จรรย์จา (กลอน) ก.
เจรจา, พุด, กล่าว.



จากนั้น ปิ๋ลองพันลีร้อยสิบสี่
เลด็จเยือนสิงคโปร์ เกาะน้อยน้อย
ทอดพระเนตรการล่ำงรถไฟในชาว
เป็นที่เดียวในเอเชียอาคเนย์ เท่เหลือเกิน

เป็นที่แรกในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
สิ่งทีเรียกว่า “รถไฟ” วังไต้ราง
ปลายปีนั้น เลด็จเยือนแดนภารตะ
เลด็จพระราชดำเนินโดยรถไฟ

ท่ามกระแสดการล่าอาณานิคม
จ้องเขมือบหน้าหลังประดังประเด
ฝรั่งเศส อังกฤษ ฟันพิษล้าด
เข้ารุกรานเพื่อนบ้านไทย ไต้เงาตะวัน

รัชกาลที่ห้า ทรงไมตรี พาที่ถ้อย
ที่ค่อยค่อยก่อรูปนามความเจริญ
สิงคโปร์พัฒนานำสรรเสริญ
มีรถไฟใช้เพลินคล่องเดินทาง

จุดประกายล่องให้ไฟลัทธิสร้าง
กำลังไต้รางชาว²บนรางใจ
ไอ้ อินเดียลมนฐานะเมืองยิ่งใหญ่
จากกัลกัตตา เผลไปถึงบอมเบย์

รายล้อมไทยด้วยเขี้ยวปมฝูงเจ้าเล่ห์
หมายคะแนนหยิบกินชิ้นปลามัน
เหล่านหาอำนาจประกาศลั่น
ต่างอกลั่นขวัญกระเจิงทุกเพิงหลังคา



²รางชาว ว. งาม, ล้วย, เด่น.





อังกฤษเล่นก่อสร้างทางรถไฟ
จากมะละแหม่ง ผ่านตาก ลากเรือมา
เลี้ยวต่อการยับเยินเกินจะเชื่อ
อังกฤษหมายย่าแค้นด้วยแผนการ

อีกทั้งฝรั่งเศส ล้วนเกทภัย
เสี่ยงวิกฤติเสียดินแดน แล่นทวี
ไทยเริ่มสร้างทางรถไฟของตนเอง
การสำรวจเส้นทางวางมณฑล

นั่นคือ**ป็อลองพันลีร็อยลามลิบ**
“การสำรวจปันชาร์ด” วาดการไกล
สัญญา

เริ่มสำรวจเส้นทางหลักเพื่อปักหมุด
ลากเส้นเลียบแม่น้ำเจ้าพระยา

เส้นทางรอง จากสระบุรีเมืองศรีดง่า
จากอุตรดิตถ์ถึงปากลาย ได้พักพิง
การสำรวจเส้นทางนี้มีเหตุผล
กับรถไฟสายมะละแหม่งถึงยูนนาน

บนแผ่นดินประเทศไทย แผนโล่ล่า
ผ่านลำปาง เชียงรายฝ้าถึงยูนนาน
ยึดภาคเหนือของไทยให้แตกชาน
ส่งทหารผ่านรถไฟ ไทยรู้ดี

วางแผนสร้างทางรถไฟ ในพื้นที่
จำเป็นที่ต้องเริ่มสร้างทางของตน
ให้เป็นที่ขามเกรงไปทุกหน
จึงเริ่มต้นเปลี่ยนแปลงด้วยแรงใจ

จากฝืนลิขัฐนิยาม “ความเป็นไปได้”
บริษัทปันชาร์ดกับรัฐบาลไทย ร่วมใน

จากกรุงเทพฯ ชี้จุดสุดดองค่า
ขึ้นทางเหนือถึงนครนครพิงค์

ถึงนครราชสีมา เข้าท่าทุกสิ่ง
เชียงใหม่ถึงเชียงแสนอิงอุ่นลำราญ
เพื่ออ้อมพ้นจุดเชื่อมต่อข้อประสาน
ที่อังกฤษต้องการหมายรานรุก!





ก้าวข้ามป่าดง ไร่ร้างและเหือกเงาสูง สู่รถไฟสายแรก

ปี่สองพันสี่ร้อยสามสิบเอ็ด

ทางรถไฟสายแรกสยามยุค
คือเส้นทางสายกรุงเทพ-นครราชสีมา
โดยบริษัท Campbell เป็นศูนย์กลาง

เก้ามีนา สองพันสี่ร้อยสามสิบสี่

ประกอบพิธี ทำพระฤกษ์ ร่วมเบิกชัย
เพื่อเริ่มทำทางสายกรุงเทพ-นครราชสีมา
ทรงหลังทักษิณทก³เหนืออกลาน⁴

ภาพสำเร็จรื่นรมย์เป็นสมลุดช

เกิดขึ้นได้ หลังการบุกเพื่อเบิกทาง
ทว่า อังกฤษชนะประมูลการก่อสร้าง
รับเหมาทำทุกอย่างที่วางไว้

ด้วยฤกษ์งามยามดีเป็นศรีลัมัย

เบิกทางให้ราบรื่นทุกประการ
รัชกาลที่ห้า ทรงพระเกษมศานต์
เหนือแผ่นดินสถิตสถานสถาพร

³ทักษิณทก (ราชา) น. น้ำที่หลังการ
บำเพ็ญพระราชกุศล, น้ำที่หลังลง
เป็นการแสดงว่ามอบให้เป็นสิทธิ์ขาด,
น้ำกรวด คือ น้ำที่ใช้แทนสิ่งของที่ให้
ซึ่งใหญ่โตหรือสิ่งไม่มีรูปที่จะหยิบยก
ให้ได้ อย่างวัด ศาลา บุญกุศลเป็นต้น
เช่น พระเวสสันดรหลังทักษิณทก
ยกสองกุมารให้ชูชก, ชื่อของพระเต้า
ที่พระมหากษัตริย์ทรงหลังน้ำเพื่อ
อุทิศพระราชกุศล เรียกว่า พระเต้า
ทักษิณทก. (ส.).

⁴อกลาน จิตใจความรักความผูกพัน
ที่มีต่อแผ่นดินถิ่นอาศัย, ใจแผ่นดิน
เป็นภาษาวิ เพิ่มความเข้มข้นของ
เนื้อหา





อย่างไรก็ดี ยังมีข้อขัดข้อง
Campbell เกิดล่าช้าบางขั้นตอน
ไทยดำเนินก่อสร้างทางเองต่อ
ทางรถไฟสำเร็จเสร็จอัตรา

วันเปิดเดิน รถไฟ เทียบปฐมฤกษ์
“ยี่สิบหก มีนาคม” สมเด็จพระ
ดั่งนี้รถไฟฯ ได้ถือยก
เป็นวันสถาปนากิจการรถไฟ

บริษัทเกิดขัดแย้งแห่งเก่าก่อน
กรมรถไฟจึงเพิกถอนซึ่งสัญญา
ถือเป็นข้อยุติทุกทศ
แรงฟันฝ่าทุกขัณฑ์ให้ผลงาม

รางบุกเบิกความเปลี่ยนแปลงแห่งสยาม
“ลองพันลี้ร้อยล้ามลิบเก้” วิไล^๕
วันที่ยี่สิบหกมีนาคม สมสมัย
สืบมาจนถึงในปัจจุบัน



^๕วิไล ว. งาม เช่น งามวิไล.
ต่างกับ วิลัย วิลัย-, วิลัย น.
ความย่อยยับ, การสลาย, การทำให้
สลาย. (ป., ล.).

จากกรุงเทพฯ ถึงอยุธยาที่ลุ่มต่ำ
จึงเร่งสร้างตลิ่งใหม่ให้สูงขึ้น
ทางตั้งแต่แก่งคอยร้อยทุกซ์เซิญ
ทั้งลั้วคู้ ป่วยไข้ ภัยนานา

ท้ายที่สุดก็บุกฝ่าโดยสามารถ
จากกรุงเทพฯ ตลอดเส้นลันเรนลับ
นั่นคือปีสองพันสี่ร้อยสี่สิบสาม
เปลี่ยนรูปแบบเดินทางไกลในทันที

สามเหลี่ยมปากแม่น้ำน้ำท่วมท้น
เมื่อเดินรถจะได้ทันต่อเวลา
ข้ามเทือกดงพญาเย็นเป็นดงหนา
การก่อสร้างต้องแลกมาผู้ลาลับ
และประกาศเปิดเดินรถเต็มฉบับ
ลูโคราชนานนับถึงเก้าปี
ธันวาคม รื่นรมย์สยามงามคักคี่ศรี
เพิ่มพื้นที่ชีวิตทุกทิศเจริญ





ผ่าขุนเขา ที่กันขวาง “อุโมงค์ขุนตาน”
ผลแห่งความพยายามงดงามเหลือเกิน
มีรถไฟสายเหนือถึงพิษณุโลก
ต่างวางแผนเลาะรางเลี้ยวทางตัน

ที่สุดแล้วไว้วิธีที่จะเจาะ
แผนสุดท้าทายกลางดงลับพยัคฆ์
คือเทือกเขาขุนตาลตระหง่านกัน
กันจังหวัดลำพูนกับลำปาง

นั่นคือ**ปี่ล่องพันลี้ร้อยห้าสิบ**
นายอีมีล ไอเซนโฮเฟอร์ ผู้ควบคุม
ปี่ล่องพันลี้ร้อยหกสิบ งานแล้วเสร็จ
ยาวที่สุดใเอเชียขณะนั้น

เมื่ออุโมงค์ขุนตานเปิดม่านชิง
หินแต่ละก้อน กรวดและดิน แต่ละเม็ด
ห้วงเวลาเจาะอุโมงค์เชื่อมโยงวิถี
คนขายแรงงานนับพันรวมกันสำราญ

ที่นี่คือ “ปางยาง” กลางหุบเขา
หลังตะวันตกไปได้เวลา
นี้กรรมกรไทยใหญ่ นันใจอีสาน
ใช้แรงงานคนตอก ตะคอกตะบัน

สลัฟฝังเจาะระเบิดไดนาไมต์
ยี่สิบสี่ชั่วโมงโยงหยดเย็น
กว่าอุโมงค์ขุนตานจะทะลุ
ทั้งอุบัติเหตุ ทั้งเภทภัย

คือประจักษ์พยานนำสรรเสริญ
ที่จะเดินรถไฟสู่สายเหนือ
มาติดโตรก^๖เส้นทางเขาขวางกัน
ให้บรรลู่ถึงกันเชียงใหม่พ้น

ไม่ลู่เหมาะยุคศาสตร์เสียงผาดโผน
ผ่าเทือกเขาขุนตาลโค่นลงเป็นราง
เป็นแนวสันปันน้ำตั้งลำขวาง
เริ่มดำเนินการก่อสร้างอย่างรัดกุม

กลางดงลับป่าลับซับซ้อน
วิศวกรหนุ่มผิวขาวชาวเยอรมัน
เป็นอุโมงค์สำเร็จได้ตามฝัน
คือ**หนึ่งพันล้าร้อยหกสิบเอ็ดจุดสามศูนย์เมตร**

รถก็ถึงเชียงใหม่ได้สำเร็จ
ประจักษ์เพชรกล้าแกร่งเหล่าแรงงาน
ขณะพักมากมีคนพลุกพล่าน
รับค่าแรง วันเบิกบานร้านเหล้ายา

เสมือนเมืองย่อมเยาเจ้าพระยา
ชดเชยความเหนื่อยล้าด้วยสารพัน
โน่นกรรมกรพื้นเมืองพื้นบ้าน ล้วนจัดสรร
ตอกอยู่ในอุโมงค์นั้นทั้งวันทั้งคืน

ลมหายใจเหงื่อพรมยิ่งขมขื่น
บนแผ่นพื้นดินผากหลากเลือดโคล
ป่าที่ร้อนระอุด้วยพิษไข้
ต้องลี้ภัยลมหายใจไปหลายชีวิต!

^๖โตรก (โตรก, โตรกโตร) น. ช่องเล็ก
ของเขา, โกรก หรือ โกรกโกร ก็ใช้



ไทย และรถไฟไทย ในระหว่งสงครามโลกครั้งที่ ๑

เริ่มต้นไทยประกาศเป็นกลางในสงคราม
กระทั่งความชัดเจนเห็นประชิด
ปลองพันลีร้อยหกสิบ
มีพระราชดำริตริตรองพระหุทัย

ร่วมในฝ่ายสัมพันธมิตรพิชิตยุทธ
พระมหาธีรราชเจ้า ทรงเฝ้าติดตาม
ปรับตำแหน่งในกรมรถไฟหลวง
โดยเฉพาะวิศวกรชำนาญงาน

ยามนั้นไทยในฐานะเป็นกองหนุน
ส่งกองกำลังทางอากาศกองอาจชัย
หลังการประชุมสันติภาพ ณ แวร์ซายล์
จากเคยเลื่องเป็นอาณานิคมลุ่มคิดคบ

กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน
พระราชโอรสในรัชกาลที่ห้าของพวกเรา
ทรงเป็นคนไทยคนแรกผู้กล้าแกร่ง
สงครามโลกไฟลับเพลิงดับดวง

ดำรงตำแหน่งในเดือนมิถุนายน
ก่อนหน้านี้มี เจ้ากรม ประจําการ
กล่าวคือ นายแอล. ไวลอร์ ชาวเยอรมัน
ชาวอังกฤษ นายเอช. กิตตินส์ ถิ่นจุนเจือ

กรกฎาคม ปลองพันลีร้อยหกสิบ รัชกาลที่หก
รวมรถไฟสายเหนือ-ใต้ หมายถึง
พนักงานชนชาติฝ่ายอักษะ
พื้นที่ที่ราชการไทย สมัยเปลี่ยนแปลง

ไม่ว่าความเผอเรอให้เจอวิกฤติ
ว่าฝ่ายสัมพันธมิตรจักมีชัย
บัลลังก์ทิพย์สถานวิมานลัมัย
เข้าร่วมในจำนงแห่งสงคราม

เป็นที่ลี้ล้นลุดลันติของสยาม
ปรับรูปนามอำนาจข้าราชการ
จากเคยพ่วงชาวต่างชาตินิवासสถาน
ชาวเยอรมนีให้ออนผ่านมาเป็นไทย

ก็ร่วมหุ้้นเจตจำนงยื่นส่งให้
และยานยนต์กลไกไปลมหบ
เรื่องทุกอย่างคลี่คลายถึงจุดจบ
ไทยก็พบทางออกพ้นหมอกเงา

พระเจ้าบรมวงศ์เธอแห่งลยามินทรราชิราชเจ้า
ทุกคำเข้าสำเร็จการงานทั้งปวง
ดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง
ไฟเจริญกำลังโชติช่วงชัชวาล

ปลองพันลีร้อยหกสิบ คลผลไพศาล
เจ้ากรมนี้ล้วนต่างบ้าน ต่างชาติเชื้อ
นั่งแท่นบัญชาการรถไฟสายเหนือ
นั่งหัวเรื่อรถไฟสายใต้ ใฝ่มั่นคง

ทรงหยิบยกคำประกาศพระราชประสงค์
เป็นสายเดียวยืนยงมีย่อนแย้ง
ถึงวาระถูกจับกุมพันตำแหน่ง
รถไฟหลวงมาแรงส่องแสงประกาย





กัวจั๊นสยขรตีแบ่งแยก

การรถไฟฯ ที่ผ่านมา ก่อนหน้านี้
ทั้งสายเหนือ สายอีสาน งานเคลื่อนย้าย
สายเหล่านี้อยู่ฝั่งตะวันออกของเจ้าพระยา
เริ่มต้นที่สถานีบางกอกน้อยคล้ายขบวน

มาในเดือน ธันวาคม สองสี่หกเก้า
ทรงเปิดสะพานพระรามหกในบัดนั้น
ไม่ต้องถ่ายขบวนให้ป่วนอก
ปรับรางขนาดเท่ากันคล่องงานใช้

อย่างไรก็ตาม
สะพานทางรถไฟในธานี
ทางรถไฟสายตะวันตก-ตะวันออก
ต้องทนแก้ปัญหาอย่างอาดูร

หลังสงคราม
เริ่มซ่อมแซมสะพานงานใจเย็น
ในเดือนพฤศจิกายน สองสี่เก้าหก
มีพิธีเปิดสะพานขึ้นอีกครั้ง

รัชกาลที่เก้า พระนางเจ้าฯ พระราชดำเนิน
ห้วงฝ่าข้ามสะพานแผดเปลวแดดรม
ในหน้าที่การงานรับผิดชอบ
ประกอบเป็นต้นทุนเป็นศูนย์กลาง

จากสถานีกรุงเทพ ถึงเป้าหมาย
สายตะวันออกกระบายตามสมควร
และสายใต้แยกมาอีกลัดล่วน
สองสายล่วนขนาดรางไม่เท่ากัน

พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าเหนือสวรรค
เพื่อเหนือ-ใต้จรดพลัน เร็วทันใจ
ทั้งปรับยกขนาดรางสร้างแนวใหม่
รถไฟไทยหมายมุ่งถึงพรั่งนี้

ผลพวงจากสงครามยังลามถึ
ผลระเบิดบดขยี้ไร่ที่ลุ่มบุญ
ของแม่น้ำเจ้าพระยา บ่งบอกชอกช้ำสูญ
ไอ้ กองกฐนที่สงครามไฟดับไม่เป็น!

กันยายน สองสี่เก้าสาม ข้ามยุคเชิญ
ก่อนจะเห็นภาพสำเร็จตามกำลัง
เคลื่อนภูเขาออกจากอกได้ลมหวัง
ปียืนยัง สองสี่เก้าหก สิบสองธันวาคม

เป็นองค์ประธานอัญเชิญลง่าลม
ยังมีร่มไม้รอพักริมทาง
ล่วนความหมายรายรอบประกอบสร้าง
เป็นเส้นรางใต้โลกชื่อ "โชคดี"

กฤษณ์ น. ไฟ, หลุมไฟ,
หม้อไฟ. (ส.).



How Allies Were Poised at the End of the War



“ทางรถไฟไทยของญี่ปุ่น” ระหว่างสงครามโลกครั้งที่ ๒

กองทัพญี่ปุ่นยกพลบุกเข้าไทย
ขนส่งกำลังพลประดา
ปีสองพันสี่ร้อยแปดสิบห้า
เริ่มลงมือฟื้นฟูทางรถไฟ

เร่งสร้างทางรถไฟสายตะวันออก
ขนส่งทหารจากพม่าไปหลายเส้นกิโลฯ
ตั้งแต่**ธันวาคม สองสี่แปดสี่**
จากภาวะคับขันฉันทาลประทุ

ต่อเนื่องด้วยอุทกภัยครั้งใหญ่หลวง
ข้าวยากมากแพง แรงอ่อนล้า
เมื่อญี่ปุ่นใช้ล้อเลื่อนจนเกลื่อนราง
ผลผลิตทางการเกษตรถึงเหตุรันทด

ญี่ปุ่นสร้างทางรถไฟสายทหาร
หวังเป็นสองสายใหม่บนไทยแลนด์
สายแรก เรียกว่า “**สายพม่า**”
หนองปลาตุก-กาญจนบุรี รีเร่งรัด

สายสอง เรียกว่า “**สายคอคอตกะ**”
จากสถานีชุมพรเป็นศูนย์กลาง
เดือนตุลาคม สองสี่แปดหก
ได้ถูกใช้เปิดใช้งานดุจธารทอง

ยึดรถไฟลำพองครองพื้นที่
ยุทธโศภรณ์ หมายถึงไฟริ้วหัวใจ
ทหารญี่ปุ่นมีรอข้าต่อศึกใหญ่
เชื่อมรางไทยจากกรุงเทพฯ ถึงสิงคโปร์

เพียงสองสัปดาห์เสร็จบอกว่าไวโก๊
ผ่านกรุงเทพฯ เพื่อไปโผล่มลายู
ไทยถึงที่ทุกซ์เช็กความเป็นอยู่
น้ำตาพรู สงครามมหาเอเชียบูรพา

ระหว่างช่วงกลางปี **สองสี่แปดห้า**
การทำนาเสียหายรายได้ลด
ทุกเส้นทางเคยใช้ เสียหายหมด
ถูกกองทัพอัยคืบคืบดินแดน

เพื่อใช้เป็น “สะพาน” เชื่อมผ่านแดน
ที่จะเป็นแก่นแกนกลยุทธ์
เส้นทางล่าทางหลักหมายปักหมุด
ถึง ต้นบุญชัยัด ผุดไปสุุดราง

สถานีสถานะประกอบสร้าง
ใต้ทาง ถึงกระบี่จังหวัดระนอง
ญี่ปุ่นยกกำลังสร้างอย่างแคล่วคล่อง
ธารทั้งสองสายส่งธารการสงคราม



ลั่นเส้นทางทुरกันดารรางผ่านพาด
เฉพาทาง “ลายพม่า” ฝ่าโมงยาม
ตำบลลุ่มลุ่ม จังหวัดกาญจนบุรี
ชีวิตคนแทนไม้หอมอนสะท้อนภาวะ

ญี่ปุ่นเกณฑ์มาสร้างทางรถไฟ
ญวน พม่า ชาว จีน หนีพมุด
ปัจจุบันผันเปลี่ยนจากทางเปลี่ยว
ทิวทัศน์แม่น้ำแควน้อย ลอยแว้งคว้าง

คนกับคน ทำกับคน ได้เกินคน
ยาวลีร้อยทกลีบหักกิโละเมตรนี้
การเข้ามาของทหารแรงงานต่างด้าว
นั่นญี่ปุ่นรุนแรงทำแผลงฤทธิ์

ชื่อของไทยด้วยดอลลาร์แทนเงินบาท
เพราะไม่รับแลกคืน กลืนน้ำลาย
ไทยลำบาทแลนเข็ญทุกหย่อมย่าน
เปิดสถาน “ผู้หญิงหย่อนใจ” ไร่บาปบุญ

ทั้งอากาศร้อนจัด อุบัติหาวหนาม
รู้ในนาม “ทางรถไฟลายมรณะ”
เคยเป็นที่เชลยเคยลละ
จิตใจด้านกักขะในมนุษย์

อกที่เดือด เลือดที่ไหล ไม่สิ้นสุด
มลายา กัมพูชาจนสุดราง
เป็นสถานที่ท่องเที่ยวแด่โลกกว้าง
ยิ่งบอกกล่าวถึงต้นทางได้อย่างดี

“ลายพม่า” เกื่อนกล่นด้วยซากผี
นับแสนคนต้องพลีเช่นชีวิต!
ทำหม้อข้าวชาวไทยไหววิฤติ
ใช้เงินผิดสกุล ไทยวุ่นวาย

ทำตลาดบาทเบี้ยพานเสียหาย
ญี่ปุ่นกว้านซื้อขายเพื่อกักตุน
เหล่าทหารพล่านป่วนชนหัวหมุน
ลนงหนุนกามสมมุติดุจเมืองทิพย์



นายสิบ : ค่าบริการชั่วโมงละบาท
หญิงไทย เกาหลี ไต้หวัน หนั้นเนื้อระยิบ
ปัสองพันสี่ร้อยแปดสิบเจ็ด
ฝ่ายล้มพันธมิตรพ่นพิษล้างฟ้า

โครงข่ายรถไฟไทยตกเป็นเป้า
โดยเฉพาะสะพานการรถไฟ
ปัสองพันสี่ร้อยแปดสิบแปด
สงครามโลกครั้งที่สองละอองธุลี

ทางรถไฟลายพม่าคราเคลื่อนทัพ
ของประเทศอังกฤษ พิชิตธง
อังกฤษรื้อทางรถไฟฝั่งพม่า
และอีกหกกิโลเมตรเขตกันดาร

อังกฤษขายคืนเส้นทางรถไฟ
ไทยรื้อรางบางส่วนมิด่วนชะลอ
เพื่อประโยชน์มากล้นชนทั้งผอง
คือระบบขนส่งโยงสายใย

นายทหาร : ค่าพิศวาสสองบาทห้าสิบ
มอบสวรรค์ไกลลิบชั่วพริบตา
เหยื่อปลายเบ็ดถูกบันคอไปต่อหน้า
ทิ้งระเบิดคลั่งบ้าถล่มไทย

ระเบิดเข้า ระเบิดเย็น เป็นเพลิงไหม้
ถูกทำลายครั้งใหญ่ ไร้เหลือดี
เสียงเคยแผดระเบิดลั่น พลันเจียบฉี
คืบพื้นที่มนุษย์ ลื่นลุดลง

ตกเป็น “เชลยทรัพย์” ตามประสงค์
เหลือฝุ่นผงความทรงจำค้างตำนาน
ออกไปกว่าสามสิบกิโลเมตรเขตเมืองม่าน
ของฝั่งด้านแดนไทย ไม่ร้างรอ

ให้ประเทศไทยรับช่วงต่อ
เพื่อถักทอสร้างสายอื่นยื่นออกไป
สัญจรคล่องตามหวังทั้งไกลใกล้
กรมรถไฟฯ น้อมนำและคำชู





พืชมรดกแห่งสังคม จากธรรมชาติ สู่ “เกษตรไทยแห่งประเทศไทย”

ช่วงสงครามโลกครั้งที่สอง
สถานีรถไฟหัวถนน
ทั้งอาคารสถานที่ สถานีใหญ่
โรงงานมักกะสันยังขรุขระ

กรมรถไฟหลวงช่วงแห่งการสู้รบ
ทั้งเครื่องกล กำเนิดไฟฟ้า สารพัน
และอีกที่ที่นครราชสีมา
หน่วยซ่อมรถโดยสาร ต่างทยอย

เหลือเพียงที่จำเป็นไว้ในโรงงาน
เร่งซ่อมแซมสะพานเหล็กประดามี
สงครามโลกครั้งที่สองสิ้นสุดลง
เดินรถได้จำกัด ลังคั้งบาง

ฝุ่นละอองความรันทดแล่นหุดหู่
ถูกโจมตีเต็มประตูเมืองกรูกราว
แทบยับย่อยร้อยเปอร์เซ็นต์ที่เป็นข้าว
ล้อเลื่อนจอดทอดยาว ซ่อมไม่ทัน

เร่งอพยพจากโรงงานมักกะสัน
สร้างโรงงานชั่วคราวกันที่แก่งคอย
ย้ายหน่วยซ่อมรถสินค้า เครื่องใช้สอย
ถึงหน่วยย่อยที่อุบลราชธานี

ที่เหลือย้ายประจำการนอกพื้นที่
หลังระเบิดบอมพ์ขี้นหลายสิบราง
รถไฟยังไม่มั่นคง รอสะพาน
กว่าทุกอย่างจะคืนกลับกันนาน



หลังสงคราม ขาดแคลนข้าวไปทั่วโลก
สหรัฐอเมริกาดำเนินการ
แลกกับการขนส่งและมอบข้าว
เพื่อบรรเทาหิวรณจักรมิพอใช้

ตั้งแต่ปีสองพันสี่ร้อยเก้าสิบเอ็ด
จากเดิม รถจักรมีเท่าที่รู้
ปีนั้นไทยสั่งรถจักร รถโดยสาร
จากญี่ปุ่น มากมายย้ายเข้ามา

ปีสองพันสี่ร้อยเก้าสิบสอง
ได้เข้าเป็นสมาชิกอีกเร็วแรง
จอมพล ป. พิบูลสงครามผู้นำรัฐ
จากธนาคารโลกโบกใบบุญ

วิปโยคห่อหมกหน้าพร่องอาหาร
ขายรถจักรไอน้ำผ่านมาให้ไทย
เมื่อถึงคราวความทิวเป็นเรื่องใหญ่
เพื่อเอเซียตะวันออกเฉียงใต้ได้ฟื้นฟู

หลังสงครามสิ้นสุดเสร็จ กวาดเช็ดถู
ล้นตลิ่งมาจากยุโรปและอเมริกา
รถสินค้าหลายรายการเฉพาะหน้า
ชาวประชาขึ้นบานการเปลี่ยนแปลง

อย่างก้าวของประเทศไทยให้แข็งแกร่ง
ของธนาคารโลก จัดแจงแหล่งเงินทุน
กู้และรออนุมัติเบิกเงินหมุน
มาค้าจุนต่อสลายลมหายใจ



ส่วนหนึ่งเพื่อพัฒนาระบบชลประทาน
ส่วนหนึ่งเพื่อฟื้นฟูการรถไฟ
ปัสองพันสี่ร้อยเก้าสิบสาม
สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา

หนึ่ง ซ่อมแซมล้อเลื่อนเป็นงานด่วน
สาม ฟื้นฟูโรงงานมักกะสันที่เพพัง
จากจุดแรก ก้าวรุด จากจุดเริ่ม
ไทยต้องปรับโครงสร้างจากกรรมรถไฟ

เปลี่ยนไปเป็น รัฐวิสาหกิจ เต็มโฉมหน้า
ภายใต้งาน กระทรวง คมนาคม
แปรรูป กรรมรถไฟ เป็นการรถไฟ-
หนึ่งกรกฎาคมสองสี่เก้าสี่ มีขั้นตอน

ส่วนหนึ่งการทำเรือต้องแก้ไข
ธนาคารโลกอนุมัติให้ไม่เน้นซ้ำ
เงินกู้ตามจำนวนปรารถนา
ยี่สิบห้าจุดสี่ล้าน ประสานกำลัง

สอง งานส่วนระบบสัญญาณการติดตั้ง
คือภาพหลังสงครามผ่านพ้นไป
ธนาคารโลก ระบุเติมเพิ่มเงื่อนไข
จากราชการ เปลี่ยนใหม่ มิใช้กรม

ปรับขึ้นค่าโดยสารให้เหมาะสม
อีกสายลมเปลี่ยนผ่านการลัญจร
แห่งประเทศไทย วิไลกระฉ่อน
หลังดูแลหนาวร้อนนานหกทศวรรษ





รถไฟไทยในยุคการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจ และสังคมไทยเทคโนโลยีดิจิทัล

ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทย
ย้ายมาจากหัวลำโพง โยงราชบุรี-รัฐ
สีพื้นแปดร้อยสิบสี่จุดแปดสิบเจ็ดกิโลเมตร
ขบวนรถด่วนพิเศษ รถด่วน รถเร็ว นั้น

นี่คือสถานีปลายทางกรุงเทพอภิวัฒน์
ขณะสถานีหัวลำโพงต่างก็ล้วน
ของกลุ่มขบวนรถธรรมดา
และขบวนรถนำเที่ยวมิเปลียวร้าง

การรถไฟฯ ในอนาคต เพิ่มบทบาท
สถานีหัวลำโพงโยงลายใบ
เป็นศูนย์กลางอนุรักษ์ประวัติศาสตร์-
ปลูกฝังความเป็นไทยได้เกื้อกูล

ส่วนเส้นทางรถไฟสายเหนือ
โดยมีเส้นทางแยกแตกออกไป
คือชุมทางบ้านดาราเขยื้อนโยก
รถไฟสายตะวันออก บอกทั่วกัน

คือจังหวัดสระแก้วแนวพิรุทธิ์
สายตะวันออกเฉียงเหนือเรือเรือแวง
ไปสู่ปลายทางสถานีคำชะหวาด
ลพป.ลาว แสงดาวเปล่งประกาย

เป็นผู้ให้บริการอย่างเจนจัด
มากกรุงเทพอภิวัฒน์ มหัทธรรย์
ระยะทางทั่วประเทศทุกเขตชั้น
นับรวมกัน ร่วมทำสิบสองขบวน

แยกกันบริการชัด เป็นลัดล่วน
ทำหน้าที่ครบถ้วนสถานีปลายทาง
ขบวนรถชานเมืองมามิหม่นหมาง
หกสิบสองขบวน รางไว้วางใจ

เพื่อหล่อเลี้ยงประเทศชาติวิลาส^๘สมัย
จะยกให้เป็นแลนด์มาร์กหลากหลายข้อมูล
รถไฟไทย มิให้ขาดหรือพร่องสูญ
เพิ่มและพูนอาหารขจรไกล

ส่งความเชื่อสุดทางที่เขียงใหม่
เป็นเส้นทางอุ่นใจอุ่นไอลัมพันธ์
ถึงสวรรค์โลก สุขุทัย ใจมุ่งมั่น
สุดทางที่อรัญประเทศแล้ว

มาบตาพุด ถิ่นระยอง โดยคลองแคล้ว
สายแรกผ่าน แฉ้วเมืองหนองคาย
นครหลวงเวียงจันทน์ชาติชนสหาย
อีกหนึ่งสายสุดทางที่เมืองอุบลฯ

^๘วิลาส ว. พิลาส, งามมีเสน่ห์,
งามอย่างลัดไล. (ป., ล.).

ก่อนสุดทางสุโข-ลก นราธิวาส
คือทางแยกคีรีรัฐนิคมชุมชน
แยกไปถึงกันตัง จังหวัดตรัง
เมืองสงขลา ลายใต้ไม่รู้รี

ที่ลามาารถเชื่อมต่อเส้นทางไป
นอกจากนี้ รถไฟไทยยังไว้วาง
คือเส้นจากสถานีธนบุรี
แห่งเมืองกาญจนบุรี มีชั้นตอน

ทางแยกพาดผ่านไปไม่ลับสน
เมืองสุราษฎร์น่ายล เมืองคนดี
แยกไปสู่ดงที่ป่าดงเบงชารวิถี
สุโข-ลกยังมีแยกอีกทาง

ถึงรถไฟมาเลเชียมิเพลี่ยร้าง
ประกอบสร้างอีกเส้นเน้นลัญจร
ถึงสถานีน้ำตก วิหคร่อน
และเส้นทางแยกไม้หอมอนลายจำลอง



คือวิ่งจากสถานีวงเวียนใหญ่
และอีกช่วงสถานีต่างทำนอง
ครั้นปีสองพันห้าร้อยห้าสิบแปดเล่า
ปฏิบัติโฉมใหม่ให้เพลิดเพลิน

สะดวกสบาย วิ่งได้หลายเส้นทาง
กรุงเทพ-อุบลราชธานี มีเช่กัน
ปีสองพันห้าร้อยหกสิบสี่ “D-Ticket”
เพียงคลิกเดียว ก็ซื้อตั๋วได้ฉับไว

สู่สถานีมหาชัยไม่เป็นสอง
คือบ้านแหลมถึงแม่กลอง คล่องทางเดิน
รฟท. ของเรา สุดโมเดิร์น
เปิดตัวรถจำนวนเกินกว่าร้อยคัน

ไม่ว่าราง กรุงเทพ-เชียงใหม่ เมืองสวรรค์
กรุงเทพ-หาดใหญ่ นั้น ก็ทันใจ
คืออีกก้าวสำเร็จ ระบบใหม่
จำหน่ายตั๋วออนไลน์ ยุคไร้พรมแดน



รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง
เขตกรุงเทพฯ ปริมณฑล ผลตอบแทน
ปัสลองพันธ์ทำร้อยทกลีบห้า “อุลตร้าแมน”
ปีเดียวกัน ปล่อยอีกตัวสวยย้วยล

เป็นขบวนรถรับมอบจากญี่ปุ่น
หลากเส้นทางทั่วไทยใจกลมเกลียว
ปัสลองพันธ์ทำร้อยทกลีบเจ็ด
“SRT Royal Blossom” ลี้อลัมพันธ์

เป็นขบวนลุดทรูที่นำเข้า
พร้อมพานักท่องเที่ยวไปอุ่นอิง
เสริมทัพกับขบวนรถพิเศษ
อย่างรถ VIP ที่รู้งาน

ช่วยเบาแบ่งรตราเมืองหนาแน่น
คือรอยพิมพ์ยัมแป้นประชาชน
รถจักรใหม่ไทยแลนด์แล่นเข้มน
“Kiha 183” ร่ายมนตร์งามนักเชียว

ช่างไทยหนุนปรับโฉมเพื่อทริท่องเที่ยว
มิเปล่าเปลี่ยวว่าวุ่น ลดฝุ่นควัน
อวดโฉมรถพิเศษที่จัดสรร
จากญี่ปุ่นเช่นกัน ฝันเป็นจริง

พร้อมให้เข้าเหมาขบวนชวนเคลิ้มยัง
สู่แหล่งหลักพักพิงลุดล่ำราญ
ในประเทศเมืองยัมพิมพ์ลถาน
รถ OTOP บริการทั้งใกล้ไกล



รถเหล่านี้คือรถแห่งประวัติศาสตร์
เสริมทัพรถชุดเกียร์ดีเซลไฟฟ้าไทย
มุ่งสร้างสรรค์เพื่อแผ่นดินไม่สิ้นสุด
เส้นทางเก่า เส้นทางใหม่ ได้แผ่นดินฟ้า

ทั้งรถความสูงมุ่งขยาย
สู่ประเทศเพื่อนบ้านมันคำนี้
ไม่ว่าจะเป็นตะวันออกเฉียงเหนือ
ผ่านจังหวัดหนองคายไม่ประวิง

ที่จังหวัดลงขาลง่าลม
สร้างรถไฟทางคู่ขึ้นถ่ายเท
แบบลวนกัน แข่งกัน ไม่ต้องหลีกเลี่ยง
ลดความเสี่ยงอุบัติเหตุแต่ได้กลาง

รถไฟความเร็วสูงใกล้เคียงเครื่องบิน
ลองร้อยกิโลเมตร ปลอดภัย
พัฒนาระบบรางไม่วางมือ
ลดภาระประชาชนผลกระทบ

ช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก
อีกตัวเลือกการเดินทาง โลกผันแปร
คงหน้าที่และพันธกิจอย่างเหนียวแน่น
ลดรับกับยุคสมัยเอไอปัญญา

วาระสำคัญแห่งชาติสู่ยิ่งใหญ่
ประกาศถึงที่ไป ไซที่มา
และปักหมุดเจตจำนงอันทรงค่า
ทุกหยดหยาดหย่อมหญ้าจักราตรึง
มีเป้าหมายระยะยาวก้าวให้ถึง
รวมเป็นหนึ่งเดียวกันฝันเป็นจริง
เชื่อมความเชื่อ สปป.ลาว ถึงคุณหมิง
ทิศใต้อิงชายแดนไทย-มาเลย์

เอี่ยมอุดมแน่นหนักมิหักเห
ให้รถไฟมีเส้นที่วิ่งได้สองทาง
เพื่อความเร็วติดปีกทุกก้าวย่าง
เสริมและสร้างขวัญกำลังใจ

เพื่อแผ่นดินเจริญล้ำล้ำผลได้
ต่อชั่วโมง มิติใหม่ อีกไม่นาน
เพราะนี่คือภารกิจอันไพศาล
สิ่งแวดล้อม เมืองและบ้าน หมั่นดูแล

ผู้คนรกรอบจำเมืองย่าแย้
การรถไฟยังแน่นแน่นพัฒนา
บนแก่นแกนวิสัยทัศน์อันทรงค่า
สู่อีกยุคข้างหน้าอย่างงดงาม.



๑๕๖ ปี





คณะกรรมการและคณะผู้บริหารการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการ

นายจิรุตม์ วิศาลจิตร
นายวิม รุ่งวัฒนจินดา
นายคันสนะ สุริยะโยธิน
นางสาวศุภรศิรี อภิภูณานุวัฒน์
นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย
นายอาทิตย์ สุริยาภิวัฒน์
นายอารีศักดิ์ เสถียรภาพอยู่
นายวีรศ อัมระปาล

ประธานกรรมการรถไฟฟ้า
กรรมการรถไฟฟ้า
กรรมการรถไฟฟ้า
กรรมการรถไฟฟ้า
กรรมการรถไฟฟ้า
กรรมการรถไฟฟ้า
กรรมการรถไฟฟ้า
กรรมการรถไฟฟ้า
กรรมการและเลขานุการ

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์
นายพลายงาม ศิรินนทร์

นายก่อพงศ์ สุทธิกรณ์
นายสืบ ประทุมศิริ
นายกิตติศักดิ์ ไชยนาเคนทร์
นายชัชวาลย์ กนิษฐาณ
นายปิยนุตร ไตวิจารณ์
นางนันทา ก้อนนาค
นายสายัณห์ หงสกุล

หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ
หัวหน้าสำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจ
การเดินรถ
หัวหน้าสำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง
หัวหน้าสำนักงานอำนวยการ
ผู้อำนวยการสถาบันฝึกอบรมระบบราง
ผู้ตรวจการรถไฟฟ้า ๑
ผู้ตรวจการรถไฟฟ้า ๒
ผู้ตรวจการรถไฟฟ้า ๓
ผู้ตรวจการรถไฟฟ้า ๔ รักษาการ ทตฟ.

คณะผู้บริหาร

นายวีรศ อัมระปาล
นายเอก สิทธิเวดิน
นายอวิรุทธ์ ทองเนตร
นายจรูญ รุ่งฐานี
นายสุชีพ สุขสว่าง
นายอนันต์ โพธิ์นิ่มแดง
รองการแต่งตั้ง
รองการแต่งตั้ง
นายไพบุลย์ มงคลศุภวาร
นายไชยเชษฐา แซ่จิว
รองการแต่งตั้ง

ผู้ว่าการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
รองผู้ว่าการฯ
รองผู้ว่าการฯ
รองผู้ว่าการฯ
รองผู้ว่าการฯ
รองผู้ว่าการฯ
รองผู้ว่าการฯ
ผู้ช่วยผู้ว่าการฯ
ผู้ช่วยผู้ว่าการฯ
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงิน
และการบัญชี
วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล
วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา
วิศวกรใหญ่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณ
และโทรคมนาคม
ผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ
ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน
ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพยากร
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน
วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษ
และก่อสร้าง

นายชูเกียรติ สิลลาจจรจิต
นายอุดม เหมมาเพชร
รองการแต่งตั้ง

รองการแต่งตั้ง
นางลัดดาวัลย์ ถาวร
รองการแต่งตั้ง
นางสาวมณฑาญจน์ ศรีวิลาส
นางสาวชุติมา วงศ์ศิระวิลาส
นายอนันต์ เจริญงามกุล

นายธรากร อินทรหม
นายประสิทธิ์ ถาวร
นางกนกวรรณ สุวรรณภินันท์
นายวีระชัย ถาวร
รองการแต่งตั้ง

นายวุฒิไกร วะขิงเงิน

นพ.องอาจ จริยาสถาพร

เจ้าของ บรรณาธิการ

การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์
หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ
บริษัท เออาร์ไอพี จำกัด (มหาชน)
นางศุภมาศ ปลื้มกุศล
นางอาภาพันธุ์ สวัสดิ์
นายกสิวัฒน์ ใจธรรม

ฝ่ายภาพ

นายสุกมิตร์ ชาติประเสริฐ
นายชนพงศ์ สุขสวัสดิ์ ณ อยุธยา
กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว
กองประชาสัมพันธ์

ฝ่ายจัดส่ง

บริษัท เออาร์ไอพี จำกัด (มหาชน)
กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว
รับ-ส่ง สปด.๑ ฝ่ายบริการโดยสาร
หมวดสัมภาระ สถานีกรุงเทพ

ฝ่ายสมาชิก

กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว
การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
เลขที่ ๑ แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ ๑๐๓๓๐
โทรศัพท์ ๐ ๒๒๒๐ ๔๒๗๑

ออกแบบและผลิต

บริษัท เออาร์ไอพี จำกัด (มหาชน)
๔๔/๑๖-๒๐ ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง
เขตดินแดง กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐
โทรศัพท์ ๐ ๒๖๓๒ ๓๔๐๐ ต่อ ๔๗๐๒

บทกลอน

ประพันธ์โดย

องอาจ สิงห์สุวรรณ

มีชื่อจริงว่า งามอาจ สิงห์สุวรรณโชติ เป็นนักเขียนรางวัล
พานแว่นฟ้า ชนะเลิศประเภทบทกวี ปี ๒๕๖๖ ด้วยผลงาน
"เชือกสุดท้ายของบทพญา" มีผลงานตีพิมพ์และได้รับ
รางวัลอื่น ๆ อาทิ "นัยมื่อ" (๒๕๖๒) รวีและเรา(๒๕๖๑) และ
"ณ ร่มเรา" (๒๕๖๐) จบการศึกษาระดับประกาศนียบัตร
วิชาชีพชั้นสูง จากวิทยาลัยเทคนิคกาญจนาภิเษกอุดรธานี
ปัจจุบันพำนักอยู่ที่อำเภอเมืองขอนแก่น



การรถไฟแห่งประเทศไทย
เลขที่ ๑ แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ
www.railway.co.th
Facebook : ทีมพิธการรถไฟแห่งประเทศไทย
Call Center : ๑๑๔๐