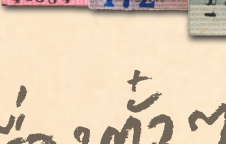
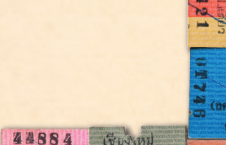
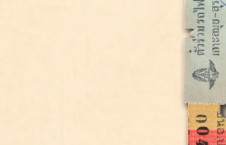
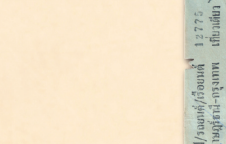
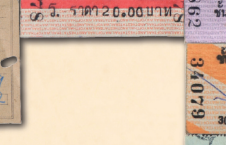
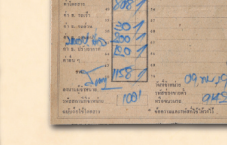
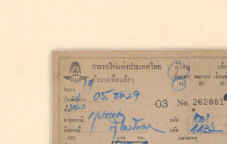
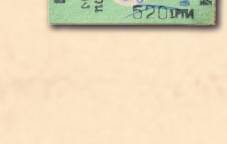
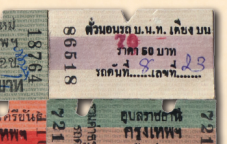
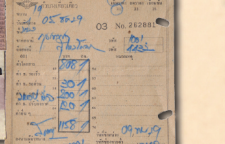
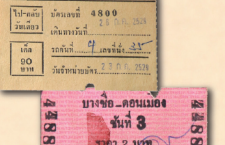
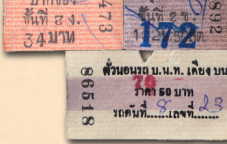
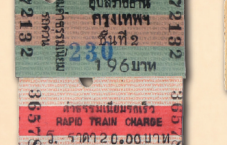
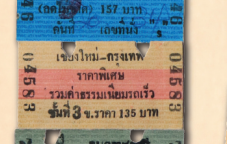
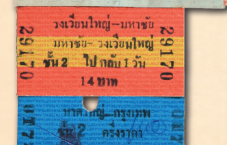


สารานุกรม
รถไฟสัมพันธ์
เอกสารเผยแพร่เพื่อการประชาสัมพันธ์
ฉบับที่ ๔ : ปี ๒๕๖๔



เรื่องตัวๆ

บทบรรณาธิการ

“**ตัวรถไฟ**” หนึ่งใน มีเรื่องราวเบื้องหลังซ่อนอยู่มากมาย
“**ตัวรถไฟ**” เกิดขึ้นมาพร้อม ๆ กับประวัติศาสตร์ของการเดินทางโดยรถไฟมาตั้งแต่ยุคแรกเริ่ม

นอกจาก “**ตัวรถไฟ**” จะเป็นหลักฐานในการใช้อนุญาตให้เดินทางโดยรถไฟแล้ว
ตัวยังสามารถบอกเล่าเรื่องราวของการเดินทางได้ จากรุ่นสู่รุ่น ถือเป็นสัญลักษณ์และเอกลักษณ์
และกลายเป็นของสะสมที่ชวนให้นึกถึงการเดินทางที่ผ่านมา



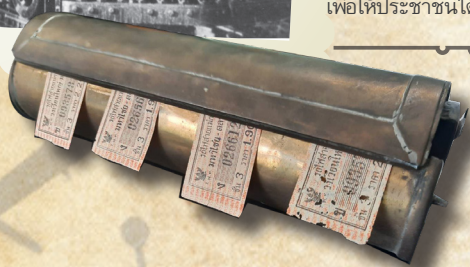
หลายคนอาจสงสัยว่าในอดีต เมื่อยังไม่มีการใช้ระบบคอมพิวเตอร์
การซื้อจำหน่ายตั๋วทำกันอย่างไร หลายคนอาจกันใช้
“**ตั๋วหนา** หรือ **ตั๋วแข็ง**” และ**ตั๋ว “STARS”** เดินทางไปตามสถานที่ต่าง ๆ

เรื่องราวเกี่ยวกับ “**ตัวรถไฟ**” ในวารสารรถไฟสัมพันธฉบับนี้ ได้ฉายภาพโดยละเอียดเกี่ยวกับเรื่องราวของตัว
นับแต่วันแรกเริ่มที่ได้มีการนำตั๋วมาใช้กับกิจการรถไฟไทย เรื่อยมาจนถึงยุคดิจิทัล ที่เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมากมาย
ตามยุคสมัยในการให้บริการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งเราได้เรียงร้อยเข้าไว้ด้วยกัน เพื่อให้เห็นความแตกต่าง
กว้างขวางตามเอกลักษณ์ของแต่ละยุคสมัย สามารถสะท้อนสัมพันธ์ภาพ พันธกิจ หน้าทีของตัวรถไฟ
ซึ่งคอยเคียงข้างและให้บริการนักเดินทางเสมอมา ถึงแม้ว่ายุคสมัยจะเปลี่ยนแปลงไปสักเท่าไร
“**ตัวรถไฟ**” ก็พร้อมจะเคียงข้างทุกการเดินทางตราบนานเท่านาน

นายเอกริช ศรีอาระยันพงษ์
บรรณาธิการ



ภาพส่วนหนึ่งของขบวนที่กรมรถไฟหลวงได้ร่วมจัดขบวนแห่เพื่อเฉลิมฉลองในงานพระราชพิธีรัชมังคลาภิเษก พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) เมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน พ.ศ. 2451 โดยมีการนำตัวรถไฟที่ใช้ในสมัยนั้น มาจัดทำเลียนแบบขยายให้ใหญ่ขึ้นเพื่อให้ประชาชนได้เห็นลักษณะของตัวรถไฟอย่างชัดเจน





"ตั๋วรถไฟ" กับคนไทย

การเดินทางไปมาหาสู่กันเป็นสิ่งสำคัญ ที่ช่วยเชื่อมโยงผู้คนในสังคมเอาไว้ด้วยกัน และการคมนาคมขนส่งทางราง ก็เป็นระบบขนส่งที่อยู่คู่คนไทยมาแล้วกว่า 124 ปี เรียกได้ว่าแทรกซึมอยู่ในวิถีชีวิตของคนไทยสืบเนื่องมาอย่างยาวนาน จนกลายเป็นบริบทสำคัญ บทหนึ่งที่มีผลต่อพฤติกรรม วัฒนธรรม และภาษา ในชีวิตประจำวันกันเลยทีเดียว ยกตัวอย่างได้ถึงสำนวนไทยที่เราคุ้นเคยกันดี เช่น “รถด่วนขบวนสุดท้าย” ที่หมายถึงบุคคลที่เลือกคู่มาจนใกล้จะหมดวัยหนุ่มสาว ก็ยังไม่ได้ตกลงปลงใจกับใครสักที จนกระทั่งมีคน ๆ หนึ่งเข้ามาในชีวิต แม้จะไม่ใช่คนที่มีความสมบัติที่ต้องการจริง ๆ ก็ต้องยอมแต่งงาน เพราะบุคคลคนนั้นอาจเป็นโอกาสสุดท้ายที่จะเป็นคู่ชีวิต เปรียบเสมือน “รถด่วนขบวนสุดท้าย” ก่อนที่จะไม่มีรถไฟพากลับบ้านอีก (การเดินทางในระยะแรกจะไม่มีการค้าคนระหว่างทาง) แม้กระทั่งของทานเล่นที่หลายคนชื่นชอบอย่าง “รถด่วน” ก็คงมาจากรูปร่างและอากัปกิริยาการเคลื่อนไหวที่คล้ายขบวนรถไฟนั่นเอง

คำว่า “ตีตั๋ว” ก็เช่นกัน ตีตั๋ว มีที่มาจากการเรียกแทนการเปลี่ยนเสียงวิธีแสดงบี (บี้ม ประทับตรา) วันที่และขบวนรถไฟ จากเครื่องแสดงบีตัวตอนที่เรไปซื้อตั๋วรถไฟที่ช่องจำหน่ายตั๋ว จึงทำให้คนไทยเรียกกันติดปากเวลาซื้อตั๋วใด ๆ ว่าไป “ตีตั๋ว” (แม้ว่าปัจจุบันจะไม่มีเครื่องแสดงบีตัวแล้วก็ตาม)

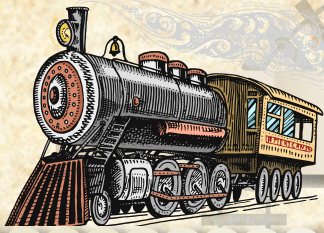


Rail transportation system has been with Thai people for over 124 years and it has become one of the important contexts that affect Thai behavior and culture in daily life. The word “Tee Tour” (buying a ticket in Thai) came from the sound of the train ticket stamp in the early days.

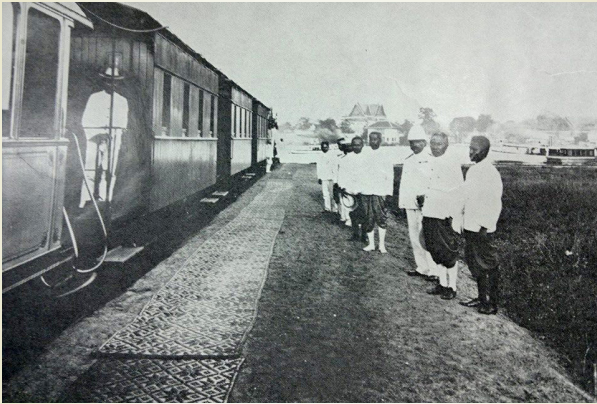
นิยามของคำว่า “ตั๋ว”

ตามความหมายของพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554 ให้ความหมายไว้ว่า “บัตรบางอย่างที่แสดงสิทธิของผู้ใช้ เช่น ตั๋วรถ ตั๋วภาพยนตร์” ในยุคแรกที่มีการเปิดเดินรถไฟในสยาม เรายังไม่เรียกว่า “ตั๋ว” แต่เราเรียกทับศัพท์ว่า “ติ๊กเก็ต” (ticket) ใช้เรียกแทนกระดาษใบเล็ก ๆ ที่ใช้เป็นหลักฐานในการเดินทาง และในยุคนั้นเราก็น่าจะเรียกสถานีรถไฟด้วยการทับศัพท์ว่า “สเตชัน” (station) อีกด้วยเช่นกัน





กำเนิดระบบราง



ด้วยสายพระเนตรอันยาวไกลและนับเป็นพระมหากรุณาธิคุณอย่างหาที่สุดมิได้ที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) มีต่อปวงชนชาวไทย ทรงพระราชทานการเดินทางด้วยระบบรางขึ้นในประเทศไทย โดยเปิดการเดินรถไฟหลวงครั้งแรก ในปี พ.ศ. 2439 ในเส้นทางกรุงเทพ-อยุธยา เมื่อเทียบกับสถานการณ์บ้านเมืองและโลก ในยุคนั้น นับว่าระบบการขนส่งของประเทศไทยมีความเจริญก้าวหน้าทัดเทียมอารยประเทศ เนื่องจากมีรถไฟใช้ภายในประเทศ พร้อมกันนี้ได้เริ่มมีการนำเข้าตัวรถไฟมาใช้อีกด้วย

“ตั๋วรถไฟ” ในตำนาน

ตั๋วหนา ในความทรงจำ

ตั๋วรถไฟแบบดั้งเดิมที่ผลิตใช้เอง ที่เรียกกันว่า “ตั๋วหนา” หรือ “ตั๋วแข็ง” เป็นรูปแบบตั๋วที่ใช้ยาวนานกว่า 47 ปี มีสีสันและรูปลักษณะที่โดนใจนักสะสม ซึ่งคนที่อยู่ในยุค 80s-90s อาจเคยมีประสบการณ์ เคยใช้เจ้าตั๋วหนาใบเล็ก ๆ สีแดงออกส้ม ซึ่งมักใช้กับรถชั้น 3 หรือ รถธรรมดา

หน้าตาของตั๋วหนาที่ใช้กันยาวนานนี้ เป็นตั๋วที่ผลิตตามมาตรฐาน Edmonson Railway Ticket มีความหนาระหว่าง 0.6-0.8 มิลลิเมตร กว้าง 30.5 มิลลิเมตร ยาว 57 มิลลิเมตร พื้นผิวด้านหน้าและด้านหลังของตั๋ว สามารถซึมซับหมึกได้ชัดเจน เรียบลื่น และมีความแข็งแรงเพียงพอ ไม่อวบน้ำซึมซับน้ำตั๋วหนาจะพิมพ์ขึ้นรถไฟ ประเภท ขบวนรถ สถานีต้นทาง สถานีปลายทาง และราคาค่าโดยสาร ก่อนที่จะนำเข้าสู่เครื่องแสตมป์ตั๋วที่สถานีในช่องจำหน่ายตั๋วเพื่อจำหน่ายให้ผู้โดยสารต่อไป ตั๋วหนาในตำนานนี้ การรถไฟฯ ใช้มาจนถึงยุคที่มีการนำระบบคอมพิวเตอร์มาใช้จำหน่ายตั๋ว เรียกว่า ตั๋วคอมพิวเตอร์ หรือตั๋ว STARS (Seat Ticketing and Reservation System) มาพัฒนาระบบจำหน่ายตั๋วและสำรองที่นั่ง ในบางสถานีควบคู่กับตั๋วหนาในช่วงแรก ๆ และค่อย ๆ ลดจำนวนการใช้ตั๋วหนาลง จนกระทั่งเลิกใช้ไปในที่สุดในปี พ.ศ. 2541

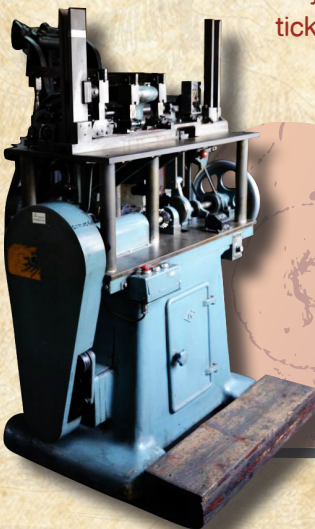


"Thick Tickets" (thick paper) had been used for a long time until 1998. Initially, the color of the thick tickets indicated the travel class as 1st class tickets are light yellow, 2nd class tickets are dark green, and 3rd class tickets are red-orange.



เครื่องพิมพ์ตั๋วรถไฟ หน้าตาเป็นอย่างไร

การรถไฟฯ ได้สั่งซื้อเครื่องพิมพ์ตั๋วเข้ามาเพื่อใช้ผลิตตัวเอง โดยสั่งซื้อเครื่องพิมพ์ตั๋วรุ่น Göbel Maschinenbau No.781, 1219 จากประเทศเยอรมนีเข้ามาเป็นครั้งแรกในปี พ.ศ. 2494 จากนั้นก็มีการสั่งรุ่น Kunitomo No.1205, 1216 จากประเทศญี่ปุ่นในปี พ.ศ. 2497 และเครื่องพิมพ์รุ่น Göbel Masch No.1384,1385 Mod. FDO. ในปี พ.ศ. 2519 เพื่อใช้ทดแทนเครื่องเดิม โดยปัจจุบันไม่ได้ใช้งานแล้ว

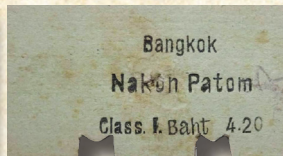
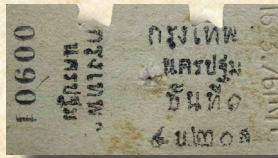


มาทำความรู้จัก **ตั๋วหนา** แบบพอสังเขป

9

รากศัพท์ประวัติศาสตร์

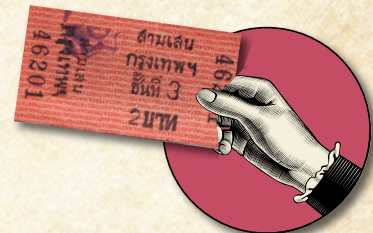
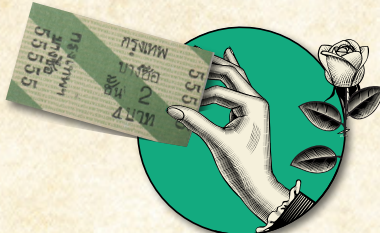
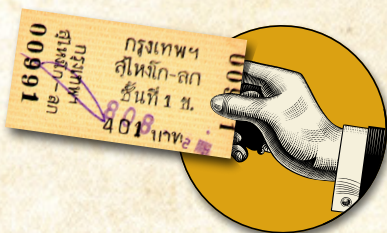
การรถไฟฯ ใช้ตั๋วนามาตั้งแต่สมัยเมื่อครั้งเป็นกรมรถไฟหลวงจนถึงปี พ.ศ. 2541 เราจึงได้เห็นการพัฒนาของตั๋วหนา ในหลายยุค หลายสมัย หน้าตาของตั๋วหนาในแต่ละสมัยเป็นอย่างไรบ้าง



ตั๋วสมัยกรมรถไฟหลวง

พื้นหลังพิมพ์ลายน้ำ

โดยแรกเริ่มสีของตั๋วหนาจะบอกถึงชั้นที่นั่งที่ผู้โดยสารขึ้นที่ 1 เป็นสีเหลืองอ่อน รถโดยสารชั้นที่ 2 มีทั้งรถปรับอากาศ และรถพัดลม เป็นตัวสีเขียวแก่ และรถโดยสารชั้นที่ 3 ขบวนธรรมดา เป็นตัวสีแดงออกส้ม และเมื่อกรมรถไฟหลวงเปลี่ยนแปลงสถานะมาเป็น “การรถไฟแห่งประเทศไทย” บนพื้นตั๋วด้านหน้ามีการปั๊มลายน้ำเป็นภาษาอังกฤษว่า The State Railway of Thailand เพื่อป้องกันการปลอมแปลงตั๋ว โดยยังมีวิธีการสังเกตเพิ่มเติมอีกว่า แบบใดคือ ตัวเที่ยวเดียว แบบใดคือ ตัวไป-กลับ

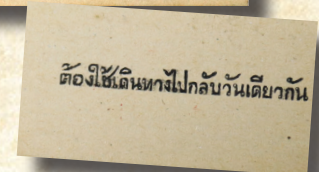
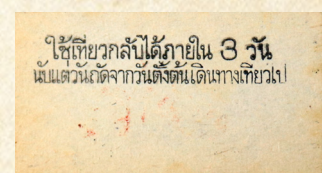
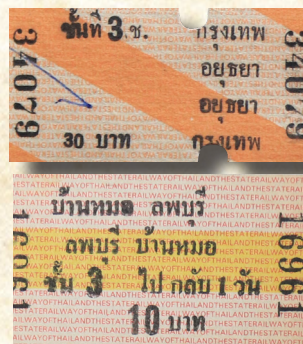


ตั๋วโดยสารชั้นที่ 1

ตั๋วโดยสารชั้นที่ 2

ตั๋วโดยสารชั้นที่ 3

วิธีการสังเกตเพิ่มเติมอีกว่า แบบใดคือ ตัวเที่ยวเดียว แบบใดคือ ตัวไป-กลับ ให้สังเกตการระบุชื่อสถานี หากตัวเที่ยวเดียว จะระบุสถานีต้นทางและปลายทางจากไหนไปไหนเท่านั้น แต่ตัวไป-กลับ จะมีการระบุสถานีทั้งไปและกลับ พร้อมทั้งมีการคาดที่ตัวอย่างชัดเจน



ตัวเที่ยวเดียว

ตัวไป-กลับ

ด้านหลังตั๋ว

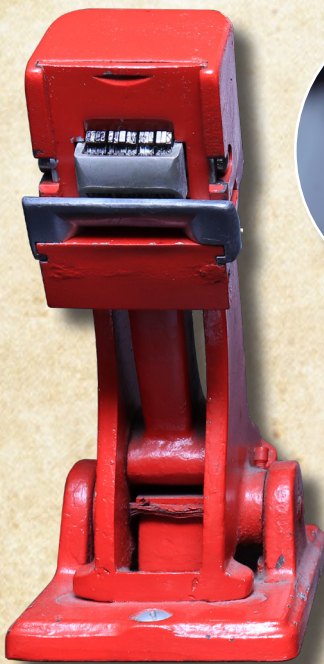
ในช่วงปี พ.ศ. 2529 ตัวไป-กลับ จะทำเป็นตั๋วพื้นขาวมีสีเหลืองคาด หรือ ตัวพื้นขาวมีสีส้มคาดทแยงมุม และ ตัวไป-กลับ ในสมัยนั้น ยังจำแนกเป็นการเดินทางไป-กลับ ภายในวันเดียว (ระยะทางไม่เกิน 100 กิโลเมตร) กลับภายใน 3 วัน (ระยะทางไม่เกิน 200 กิโลเมตร) กลับภายใน 7 วัน (ระยะทางไม่เกิน 500 กิโลเมตร) และกลับภายใน 20 วัน (ระยะทาง 500 กิโลเมตรขึ้นไป) และเมื่อดูที่ริมขอบด้านซ้ายของตั๋วหนาจะเห็นเลข 5 หลัก เรียงกันอยู่ แสดงถึงเลขลีดของตั๋ว มีไว้เพื่อ ใช้สำหรับปิดบัญชีตั๋ว หรือ ตรวจลีดตั๋วโดยสาร เป็นการปิดบัญชีรายวัน โดยจะมีแผนกพิมพ์ตั๋ว ฝ่ายการเงินและการบัญชี เป็นผู้รับผิดชอบในการจัดพิมพ์และแจกจ่ายตั๋วให้กับสถานีรถไฟต่าง ๆ ทั่วประเทศที่ทำการเบิกตั๋วโดยสารเข้ามาในแต่ละเดือน



ที่มาของคำว่า “ตีตั๋ว”

นอกจากเลขลีดของตั๋วที่อยู่ด้านบนตั๋วหน้าแล้ว จะมีเลขอีกหนึ่งชุดอยู่ริมตั๋วหน้าด้านหลัง ตัวเลขชุดนี้จะแสดงวันที่เดินทาง และหมายเลขขบวนรถ โดยพนักงานขายตั๋ว (เสมียนสถานี) ใช้วิธีการ “แสดมบี้” ด้วย “เครื่องแสดมบี้ตั๋ว” จึงทำให้มีความจางกว่าตัวเลขลีดตั๋ว เครื่องแสดมบี้ตั๋ว มีลักษณะเป็นแท่นเหล็กด้านบนสามารถหมุนเพื่อปรับตัวเลขวันที่ และขบวนรถตามความต้องการ ทำงานคล้ายตรายางปั๊มวันที่ มีช่องสำหรับสอดตั๋วเข้าไป เมื่อพนักงานทำการออกตั๋วให้ผู้โดยสารจะนำตั๋วหน้าที่มีการพิมพ์หมายเลขลีดเลขชั้นโดยสารและราคา แล้วสอดตั๋วหน้าเข้าไปในเครื่อง จากนั้นดันมือที่จับตั๋วหน้าอยู่ไปข้างหน้าแล้วดึงตั๋วโดยสารออก เครื่องจะตีประทับตัวเลขด้านหลังตั๋ว เสียงดัง บัง! ขอบตั๋วจะมีรอยกดจากการกระแทกเพื่อบอกวันที่ เลขขบวนรถ และ เวลาออก จึงเป็นที่มาของคำว่า “ตีตั๋ว”

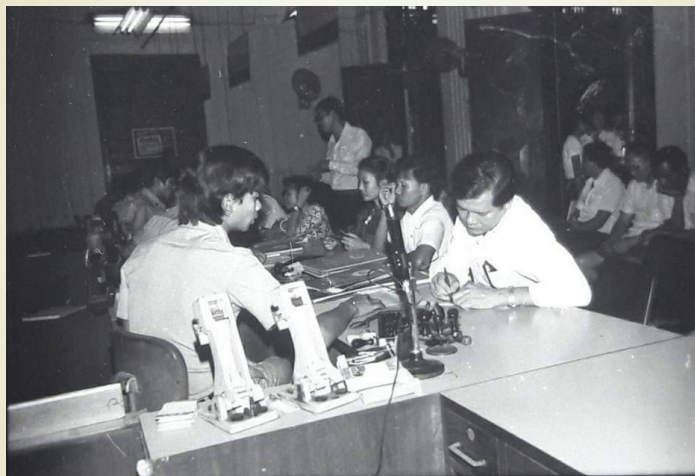
แม้เสียงตีตั๋วจะไม่มีแล้วในปัจจุบัน แต่คนไทยยังติดปากเรียกการซื้อตั๋วต่าง ๆ ว่า “ตีตั๋ว” อยู่นั่นเอง



เครื่องแสดมบี้ตั๋ว



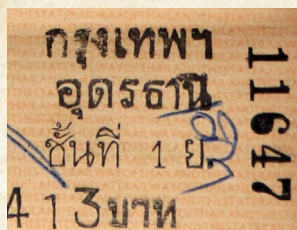
ตัวเลขที่ตีออกมา
วันที่ / เลขขบวน / เวลา



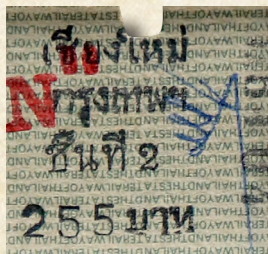
การขายตั๋วลดครึ่งราคา

การขายตั๋วลดครึ่งราคาในอดีต

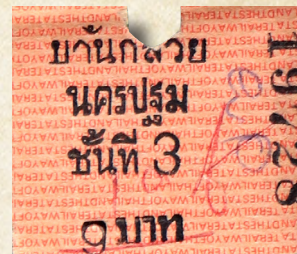
ก่อนปี พ.ศ. 2529 ตามสถานีต่าง ๆ ยังมีการจำหน่ายตั๋วครึ่งราคา โดยวิธีตัดครึ่งตั๋วหน้าเป็นสองส่วน ทำให้การจำหน่ายตั๋วไม่สะดวกรวดเร็ว และทำให้เกิดความยุ่งยากทางบัญชี



ตั๋วครึ่งราคาชั้นที่ 1

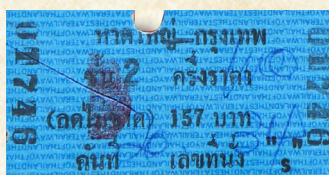


ตั๋วครึ่งราคาชั้นที่ 2

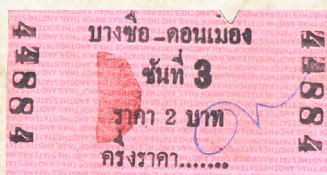


ตั๋วครึ่งราคาชั้นที่ 3

เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2529 การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงได้มีการกำหนดตั๋วครึ่งราคา ในขนาดปกติ โดยแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ประเภท "ลดค่าโดยสารขาด" และ "ลดค่าโดยสารไม่ขาด" พร้อมทั้งมีการกำหนดสีของตั๋ว และเครื่องหมายสังเกตที่แตกต่างจากตั๋วหน้าทั่วไป โดยในสมัยนั้นได้กำหนดพิมพ์บนตั๋วหน้าให้ย่ยวเดียวว่า "ครึ่งราคา ครฟ. และเด็ก" มีเฉพาะชั้นที่ 2 เป็นสีฟ้า ส่วนชั้นที่ 3 เป็นสีชมพู แต่ในภายหลังก็มีการปรับเปลี่ยนสี สัญลักษณ์ รวมถึงข้อความตามยุคสมัยที่เปลี่ยนแปลงไป



ตั๋วครึ่งราคาชั้นที่ 2



ตั๋วครึ่งราคาชั้นที่ 3



ตั๋วเด็ก

ใครบ้าง ได้ลดค่าโดยสารครึ่งราคา

บุคคลที่การรถไฟฯ ลดค่าโดยสารให้ 50% (ไม่รวมค่าธรรมเนียมอื่น ๆ) ได้แก่



• เด็กอายุ 3-12 ปี: ความสูงเกิน 100 ซม. แต่ไม่เกิน 150 ซม.



• ภิกษุ สามเณร หรือนักบุญในศาสนาอื่น ๆ (ตามระเบียบที่การรถไฟฯ กำหนดคุณสมบัติไว้)



• ทหารในเครื่องแบบและได้รับเหรียญ สข.รชด. ชัยสมรภูมิ วน. สจ. กท. ชทก. กพส. กสข. ทบส. มพย. เป็นต้น



• ผู้สูงอายุ (60 ปีขึ้นไป) สัญชาติไทย ใช้สิทธิระหว่างวันที่ 1 มิถุนายน-วันที่ 30 กันยายน ของทุกปี



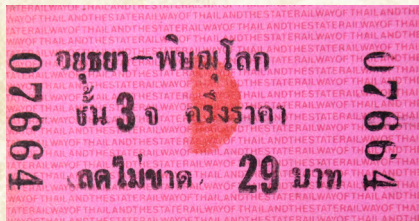
• อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) ได้ส่วนลด 20% เฉพาะค่าโดยสารขบวนรถชั้นที่ 3 โดยที่ชำระค่าธรรมเนียมอื่น ๆ เต็มราคา โดยสารระหว่างวันที่ 1 มิถุนายน-30 กันยายนของทุกปี

คำว่า "ลดขาด" กับ "ลดไม่ขาด" บนตั๋ว คืออะไร

"การลดขาด" หมายถึง ตั๋วที่การรถไฟฯ ลดให้โดยไม่ได้รับเงินชดเชยใด ๆ ได้แก่ พนักงานการรถไฟฯ และครอบครัว (ครฟ.) ผู้สูงอายุ (ผอ.) และเด็ก



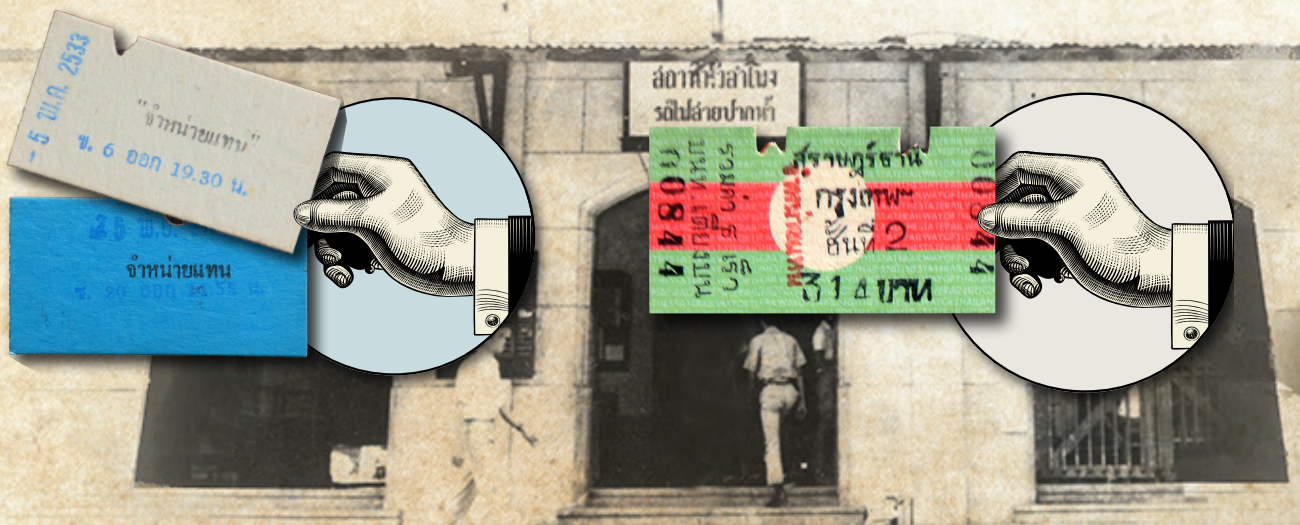
"การลดไม่ขาด" หมายถึง ตั๋วที่การรถไฟฯ ได้รับเงินชดเชยจากรัฐบาล หรือ หน่วยงานอื่นที่มีการทำข้อตกลงร่วมกับการรถไฟฯ เช่น ทหาร (ท.) สมาชิกเทศบาล (ทบส.) ราชการชายแดน (รชด.) เป็นต้น



ตัวแทนจำหน่ายตั๋วรถไฟ "จำหน่ายแทน"

เพื่อบริการประชาชนที่อยู่ในเขตพื้นที่ที่ไม่มีสถานีรถไฟใกล้เคียง และต้องการซื้อตั๋วรถไฟให้สามารถซื้อตั๋วผ่านตัวแทนจำหน่ายตั๋วของการรถไฟฯ ซึ่งได้รับสิทธิจากการรถไฟฯ โดยตรง ให้สามารถออกตั๋วรถไฟทุกเส้นทางได้ทันที สำหรับตัวแทนจำหน่ายตั๋วมีกระจายอยู่ในพื้นที่ต่าง ๆ รวมถึง แหล่งท่องเที่ยว เหมาะสำหรับประชาชนที่มีที่พักอยู่ใกล้ร้านตัวแทนจำหน่าย

กรณีนี้เรียกว่าเป็นตัวแทน "จำหน่ายแทน" การระบุวันที่เดินทางและสถานีเดินทางของสถานีต้นทางบนตั๋วจำหน่ายแทน จึงเป็นการประทับตราวาง ไม่ใช่การพิมพ์จากเครื่องแสตมป์



สมัยก่อนเดินทางเที่ยวเดียว **ต้องถือตั๋วถึง 4 ใบ**

13

กรุงเทพมหานคร

สมัยก่อนการเดินทางโดยรถไฟต้องมีการจ่ายแยก "ค่าโดยสาร" กับ "ค่าธรรมเนียม" ซึ่งมีการออกตั๋วแยกกัน ทั้งนี้ก็มีการจัดไว้สำหรับขบวนรถธรรมดา ขบวนรถรวม และขบวนรถชานเมือง ที่ไม่จำเป็นต้องจ่ายค่าธรรมเนียม หมายความว่า การเดินทางด้วยขบวนรถด่วนพิเศษ รถด่วน รถเร็ว รถนอนชั้น 2 (พัดลม) และรถปรับอากาศ จะต้องเสียค่าโดยสาร บวกค่าธรรมเนียม เนื่องจากขบวนรถเหล่านี้จะจอดรับ-ส่งผู้โดยสารน้อยสถานีกว่าขบวนรถธรรมดา และการแบ่งประเภทรถนอนเป็น เตียงบน-เตียงล่าง โดยค่าธรรมเนียมเตียงบนกับเตียงล่างจะมีราคาไม่เท่ากัน การคิดค่าธรรมเนียมเป็นการบวกราคาเพิ่มตามรูปแบบการให้บริการ

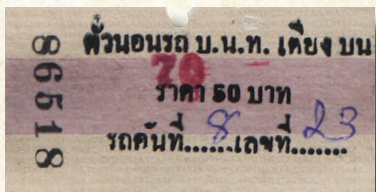
“ Traveling by train at that time, the ticket for "fare" and "fee" were issued separately so passengers might need to hold 4 tickets consisting of a fare ticket + a train type fee ticket + a sleeper fee ticket + an air conditioning fee ticket, for example. ”



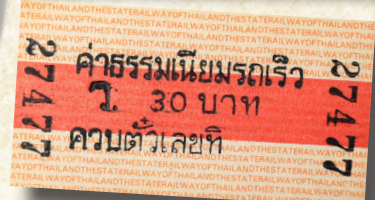
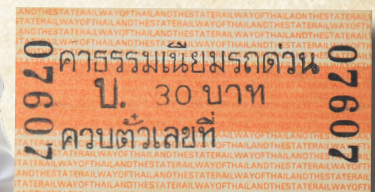
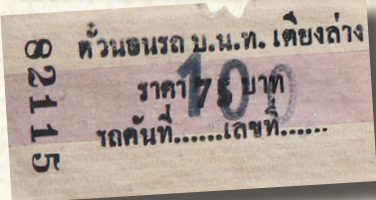
ตั๋วโดยสาร



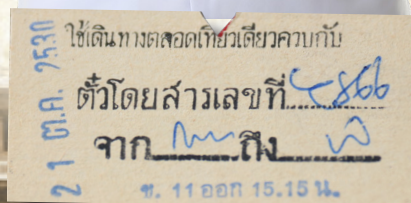
ตั๋วค่าธรรมเนียมปรับอากาศ
(ตัวสีขาวคาดชมพู)



ตั๋วค่าธรรมเนียมรถนอน
(ตัวสีขาวคาดเทา)



ตั๋วค่าธรรมเนียมรถด่วน
(ตัวสีส้มคาดส้ม)
ตั๋วค่าธรรมเนียมรถเร็ว
(ตัวสีส้มคาดแดง)



ด้านหลังตั๋ว
จะระบุการตอบตัว

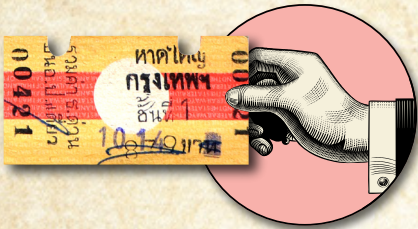
การเดินทางโดยรถไฟในยุคนั้น อาจต้องถือตั๋วหนาถึง 4 ใบ ประกอบด้วย
ตั๋วโดยสาร + ตั๋วค่าธรรมเนียมประเภทขบวนรถ + ตั๋วค่าธรรมเนียมรถนอน +
ตั๋วค่าธรรมเนียมปรับอากาศ เป็นต้น

พัฒนาเป็น "ตัวรวม" ค่าโดยสารบวกค่าธรรมเนียม

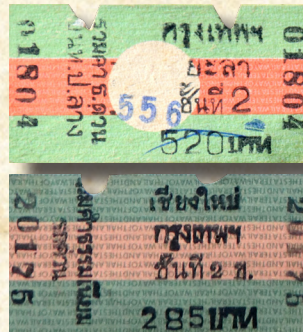
เมื่อพิจารณาเห็นว่าการออกตั๋วค่าธรรมเนียมหลายใบนั้นเป็นที่ยุ่งยาก ทั้งต่อเสมียนขายตั๋วเองในการออกตั๋ว และทั้งต่อผู้โดยสารที่ต้องถือตั๋วครั้งละหลายใบ ดังนั้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2519 เป็นต้นมา การรถไฟฯ จึงมีการออก "ตัวรวมค่าโดยสารและค่าธรรมเนียม" เข้าไว้ในใบเดียวกัน ช่วยลดความยุ่งยาก และลดต้นทุนในการผลิตด้วย

"ตัวรวม" แบบเต็มราคา

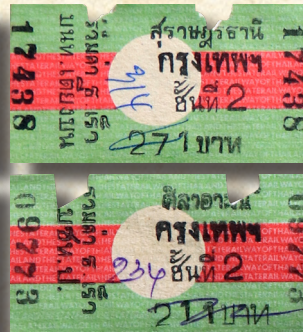
วิธีสังเกตตัวรวมชนิดเต็มราคาก็คือ ดูที่แถบคาดสีแดงหรือส้ม กับวงกลมตรงกลางตัว โดยหน้าตั๋วระบุข้อความ "รวมค่าธรรมเนียม" รวมถึงชนิดของตู้โดยสารที่เป็นค่าย่อที่คนเดินทางด้วยรถไฟคุ้นเคยกันดี



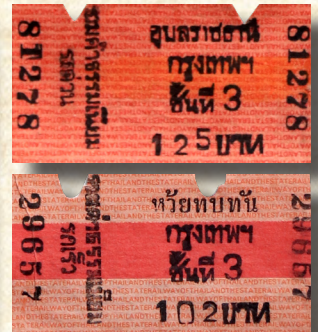
ชั้นที่ 1



ชั้นที่ 2

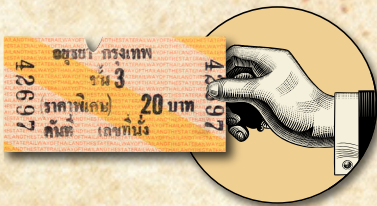


ชั้นที่ 3

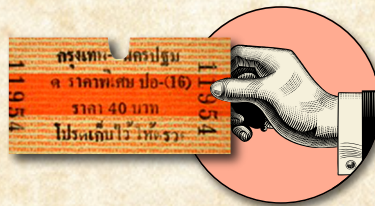


"ตัวรวม" แบบราคาพิเศษ

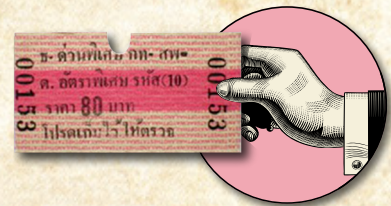
ตัวรวมชนิดราคาพิเศษ จะมีรูปลักษณ์ที่ต่างออกไปอีก เป็นตั๋วโดยสารที่คิดราคาค่าโดยสารและลดค่าธรรมเนียมในอัตราพิเศษ ทำให้ราคาตั๋วโดยสารถูกลง



ตั๋วชั้น 3 ราคาพิเศษ



ตั๋วรถดีเซลรางปรับอากาศ

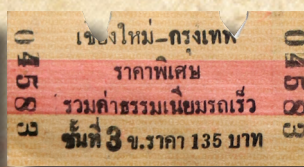


ตั๋วราคาพิเศษ
เพิ่มพิเศษอีกตรงที่ใช้ซื้ออย่างสถานี
กท.-สพ. (กรุงเทพ-สุพรรณบุรี)

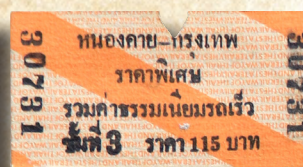
ทั้งนี้ ตัวรวมราคาพิเศษรวมค่าธรรมเนียม ก็จะมีรูปลักษณ์หลากหลายแบบ ซึ่งต่อมากลายเป็นที่ชื่นชอบของนักสะสมตั๋วหน้าใหม่ไว้ในครอบครอง ไม่ว่าจะเป็น ขาวคาดฟ้า เหลืองคาดแดง หรือส้มคาดส้มเข้มทแยง ฯลฯ



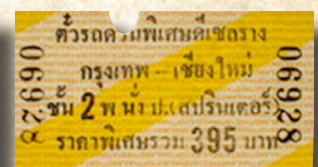
ขาวคาดฟ้า



เหลืองคาดแดง



ส้มคาดส้มเข้มทแยง



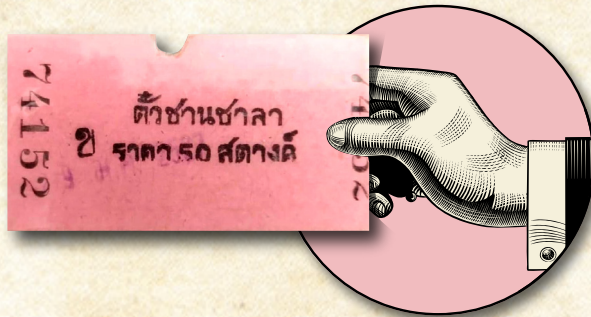
เหลืองคาดเหลืองทแยง

ในอดีตการเข้าไปใน **ชานชาลา** ต้องมี **ตั๋ว**

15

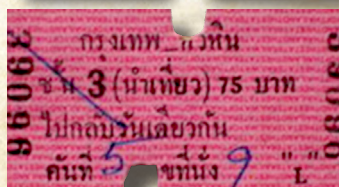
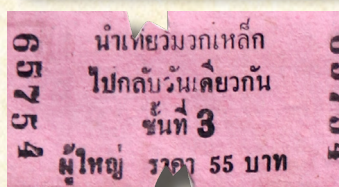
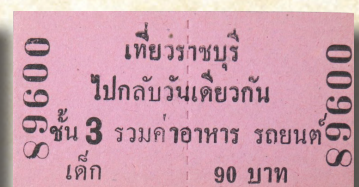
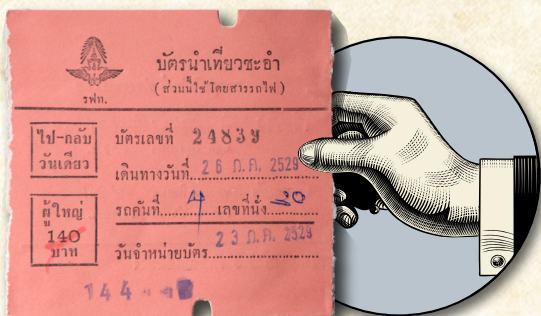
ภาพจากพิพิธภัณฑ์

ตามกฎหมายฉบับที่ ๖๖ ว่าด้วยระเบียบการบรรทุกผู้โดยสารและสัมภาระ กำหนดไว้ว่าบุคคลใด ที่มีความประสงค์จะไปส่งผู้โดยสารขึ้นรถไฟ หรือจะไปรับผู้โดยสาร ณ สถานีใดก็ดี ปรารถนาจะเข้าไปในถึงชานชาลาสถานีก็สามารถเข้าไปได้ แต่ต้องซื้อตั๋วชานชาลาภายในบริเวณสถานี หรือมีตั๋วหรือใบเบิกทาง หรือตั๋วพิเศษอย่างใดที่ใช้เดินทางได้



ตั๋ว "ขบวนรถนำเที่ยว"

สำหรับผู้ชื่นชอบการเดินทางโดยรถไฟ คงทราบดีถึงโปรแกรมรถไฟนำเที่ยวในวันหยุด ที่การรถไฟฯ จัดให้บริการในวันหยุดสุดสัปดาห์ หรือวันหยุดนักขัตฤกษ์ อาทิ ขบวนรถนำเที่ยวน้ำตกไทรโยค ที่ผ่านถ้ำกระแซในจังหวัดกาญจนบุรี หรือนำเที่ยวชายทะเลหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ นำเที่ยวน้ำตกเจ็ดสาวน้อย อำเภอแม่เหล็ก จังหวัดสระบุรี เป็นต้น ตั๋วหนาหรือตั๋วแข็งของขบวนรถนำเที่ยวโดยสารเหล่านี้ก็จะมีลักษณะและสีที่แตกต่างจากตั๋วแข็งทั่วไป คือ มีสีชมพูทั้งใบ ปกติแล้วตั๋วขบวนรถนำเที่ยว จะแสดงราคาบนตั๋วเฉพาะค่าโดยสารรถไฟ ไป-กลับ ไม่รวมค่าพาหนะบริการนำเที่ยวหลังจากลงรถไฟ แต่จะมีตั๋วชนิดที่รวมราคาทุกอย่างแล้ว ทั้งค่าโดยสารรถไฟ ค่ารถยนต์นำเที่ยว และค่าอาหาร เป็นตั๋วกระดาษบางและมีรอยปรุแบ่งเป็น 3 ส่วน คือ ส่วนต้นข้าว ส่วนสำหรับโดยสารรถไฟ และส่วนค่ารถยนต์นำเที่ยวและค่าอาหาร เช่น ตั๋วนำเที่ยวหาดชะอำ หรืออุทยานแห่งชาติเขาใหญ่



"เสมียนขายตั๋ว" และ "ตั๋วเขียน"

ในอดีต พนักงานจำหน่ายตั๋วมีชื่อตำแหน่งว่า "เสมียนสถานี" การขายตั๋วหนาหรือตั๋วแข็งในอดีต เสมียนขายตั๋วมีความสามารถเฉพาะตัวในการจดจำขบวนรถในเส้นทางต่าง ๆ ว่าหยุดรับ-ส่ง ผู้โดยสารที่สถานี ที่หยุดรถ หรือป้ายหยุดรถไฟใดบ้าง รวมถึงเวลาที่ถึงสถานีเหล่านั้น เพื่อตอบคำถามแก่ผู้โดยสารที่มาซื้อตั๋วได้ครบถ้วนสมบูรณ์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีบางสถานีที่มีผู้โดยสารน้อย เสมียนจะใช้วิธีนำตัวบางที่มีประจำอยู่ในทุกสถานีออกมาจำหน่ายในลักษณะ "ตั๋วเขียน" คือใช้วิธีเขียนต้นทางปลายทางด้วยลายมือนั้นจึงต้องมีความแม่นยำมากในการจดจำสถานี และการหยุดรับ-ส่งของแต่ละขบวนรถที่แตกต่างสถานีกัน เพื่อทำการออกตั๋ว

นอกจากนี้ ยังต้องมีความแม่นยำในการคำนวณราคาตั๋ว เช่น ผู้โดยสารอาจมีทั้งเดินทางคนเดียว และเดินทางเป็นกลุ่ม ซึ่งถ้าจำนวนเพียง 1-3 คน เสมียนขายตั๋วจะใช้วิธีคิดคำนวณในใจ แต่เมื่อไหร่ที่มาเป็นกลุ่มใหญ่ 4 คนขึ้นไป การคำนวณราคาจะคิดคำนวณราคารวมในใจคงทำได้ยาก และอาจจะทำให้เกิดความผิดพลาดได้ในสมัยก่อนเสมียนขายตั๋วทุก ๆ คน จึงมีเครื่องมือคำนวณเลข "ลูกคิด" เป็นเครื่องมือคำนวณประจำกาย เพราะในอดีตยังไม่มีเครื่องคิดเลขใช้เป็นตัวช่วยเหมือนในยุคปัจจุบัน

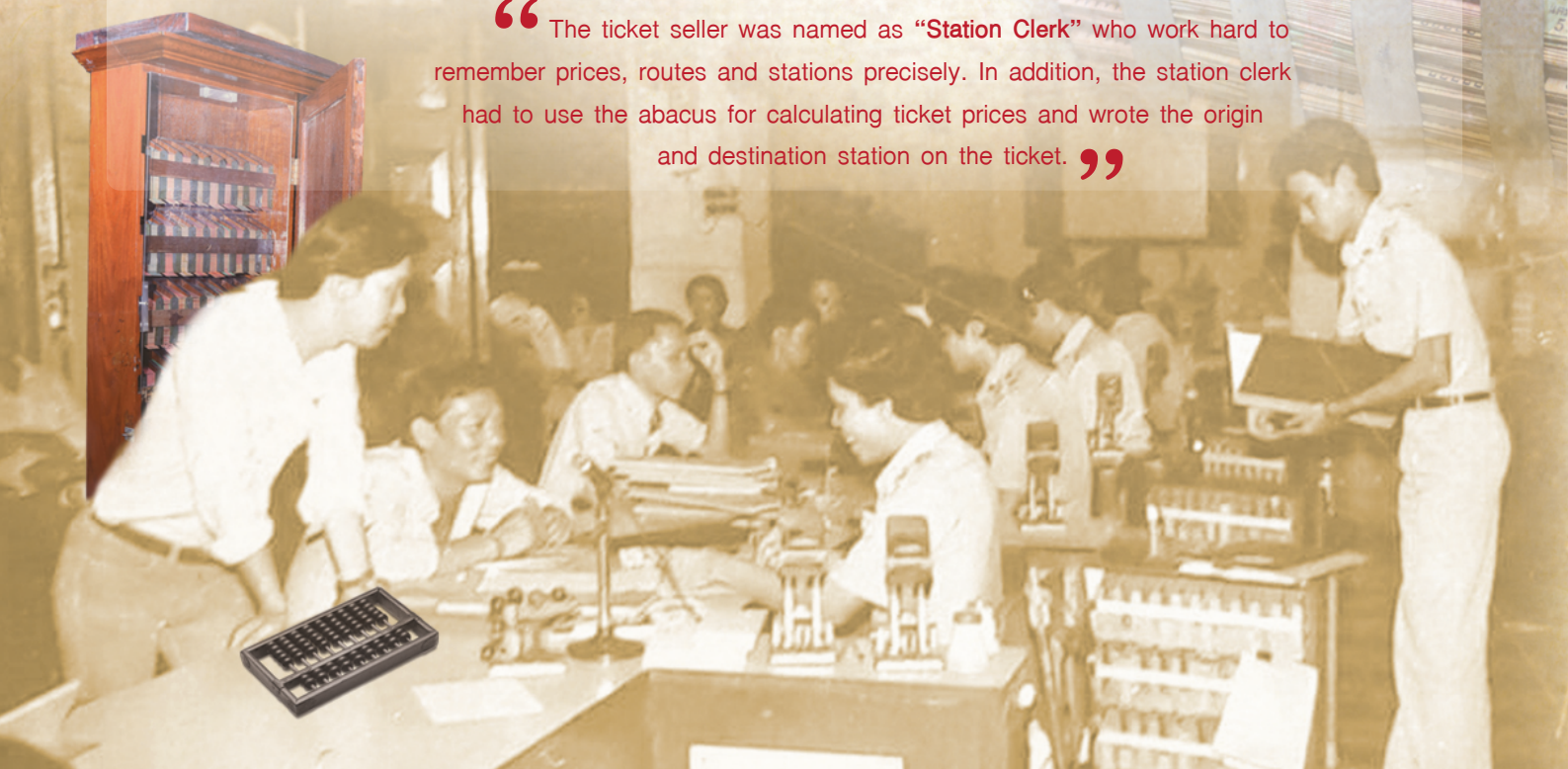
และเมื่อสิ้นสุดวันทำการ เสมียนขายตั๋วทุกคนก็จะเข้าสู่ช่วงเวลาแห่งการลุ้นระทึก คือการปิดบัญชีตั๋วและการนับเงินส่งบัญชีซึ่งจะทำการเป็นรายวัน

ในสถานีใหญ่ระดับอำเภอหรือจังหวัด การขายตัวย่อมมีจำนวนมากตามจำนวนผู้เดินทาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งสถานีกรุงเทพหรือที่คนคุ้นหูในนาม สถานีหัวลำโพง ผู้โดยสารในแต่ละวันมีมากกว่าวันละ 10,000 คนขึ้นไป การปิดบัญชีขายตั๋วในแต่ละช่องขายตั๋ว (สถานีกรุงเทพในอดีต มีช่องขายตั๋วมากกว่า 20 ช่อง) จึงเป็นงานใหญ่ในแต่ละวัน

เสมียนขายตั๋วในบางช่องขายตั๋วอาจมีการขายตั๋วมากกว่า 500-1,000 ใบ ในแต่ละวัน (ช่องขายตั๋วแต่ละช่องขายตั่วน้อยกันตามแต่ขบวนรถที่รับผิดชอบขายตั๋ว) ลองจินตนาการ ๆ ว่าจะต้องใช้เวลาในการปิดบัญชีโดยการเขียนด้วยมือ ในสมุดบัญชีขนาดใหญ่ที่แต่ละหน้ามีช่องลงบัญชีเพียง 10 สถานี หากวันนั้นขายตั๋วไป 446 สถานี เสมียนขายตั๋วต้องปิดบัญชีถึง 50 หน้า ยังไม่ต้องพูดถึงการทำบัญชีส่งตั๋วทุก ๆ 10 วัน ต้องเขียนด้วยลายมือตัวเองทั้งสิ้น

และท้ายสุดเสมียนขายตั๋วทุกคนต่างลุ้นกันตัวโก่งว่า เมื่อปิดบัญชีรายวันเสร็จแล้ว จำนวนเงินจะตรงกับยอดที่มีหรือไม่ ถ้าถูกต้องตรงกันก็เฮกระโดดตัวลอย แต่ถ้าไม่ตรงละก็ต้องตรวจสอบบัญชีใหม่ทั้งหมดในวันนั้น.....

“ The ticket seller was named as “Station Clerk” who work hard to remember prices, routes and stations precisely. In addition, the station clerk had to use the abacus for calculating ticket prices and wrote the origin and destination station on the ticket. ”



รู้หรือไม่สมัยก่อนเขาบริหารจัดการ **ตั๋วหนา** อย่างไร

ในสมัยก่อนที่การเดินทางไม่สะดวกเท่าทุกวันนี้ เขาเดินทางกันอย่างไร จัดการเรื่องของตั๋วอย่างไร คงไม่ใช่เรื่องง่ายเลยเพราะในสมัยก่อน ในการพิมพ์ตั๋วสถานีต้นทาง 1 สถานี จะต้องมีการพิมพ์ปลายทางทั่วประเทศไว้รองรับผู้ที่ต้องการเดินทางไป โดยเสมียนขายตั๋วสมัยก่อนจะต้องจดจำสถานี ที่ยวรถให้ได้ หากจำไม่ได้ทั้งหมด ก็จะดูจากแผ่นแสดงราคาตั๋วที่ใหญ่มาก ๆ เอาไว้ดูราคากันอีกช่องทางหนึ่ง



การพิมพ์ตั๋วในสมัยนั้นจะพิมพ์ออกมาเป็นล๊อต ๆ เก็บเป็นสต็อกไว้ มัดละ 100 ใบ มัดรวมกันไว้ด้วยด้ายผูกสีขาว เรียงลำดับจากน้อยไปมาก ความพิเศษของตั๋วหนาไม่ได้มีเพียงแค่นี้ ลำดับเลขเท่านั้น แต่จะมีความพิเศษอยู่ที่จะมีกระดาษแผ่นเล็ก ๆ หุ้มเพื่อป้องกันการหลุด และจะใช้ทรายบดละเอียดจั่น ที่ด้านหน้าของใบแรก และด้านหลังของใบสุดท้าย ซึ่งรูปดอกจั่นนั้นติดอยู่บนตัวครึ่งหนึ่งและกระดาษรองอีกครึ่งหนึ่ง ซึ่งถือว่าเป็นตัวแบบพิเศษอีกแบบหนึ่ง



บิบลายดอกจั่นด้านหน้า



บิบลายดอกจั่นด้านหลัง

ตั๋วสีสนหลากหลาย

หากจะกล่าวไปแล้ว การแบ่งประเภทของรูปแบบ สีสน ของตั๋วหนา ในระยะหลังเริ่มมีการใช้แบบยืดหยุ่น ในช่วงแรกเริ่มมีการใช้ตั๋วพิมพ์ด้วยระบบคอมพิวเตอร์ และเริ่มลดการใช้ตั๋วหนาลง มีการนำตั๋วสีสนหลากหลาย (ต่างจากสีมาตรฐานเดิม คือตั๋วชั้นที่ 1 สีเหลืองอ่อน ชั้นที่ 2 สีเขียวแก่ และชั้นที่ 3 สีแดงออกส้ม) ออกมาใช้ ซึ่งก็มีสีสนตั้งแต่ ฟ้ำ ชมพู ส้ม ม่วงอ่อน โดยในระหว่างปี พ.ศ. 2528-2530 จะเห็นว่าการนำตั๋วแข็งที่พิมพ์ไว้นานแล้วทยอยออกมาใช้ให้หมด โดยใช้วิธีพิมพ์แก้ไขราคาหน้าตั๋วลงไปให้เป็นราคาปัจจุบันที่นำตั๋วออกมาใช้

“

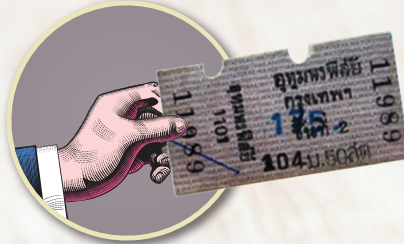
Between 1985 and 1987, the stock of thick tickets was gradually used. The assortment of thick tickets by their colors at this time were more flexible. Colors are ranging from blue, pink, orange, light purple, without being divided according to the travel class as in the early days.

”

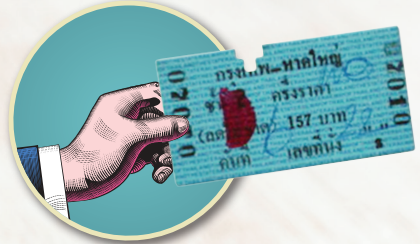
ตั๋วโดยสารรถไฟ ชั้นที่ 1 ไม่พิมพ์ลายน้ำ



ตั๋วโดยสารรถไฟ
ชั้นที่ 1

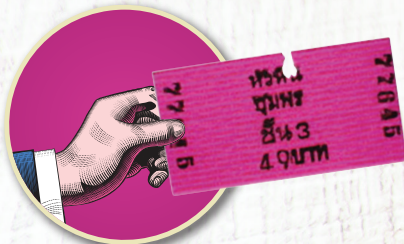


ตั๋วโดยสารรถไฟ
ชั้นที่ 2

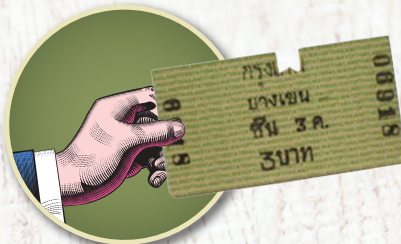


ตั๋วโดยสารรถไฟ
ชั้นที่ 2

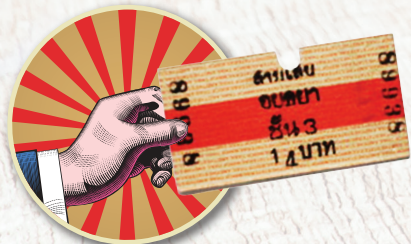
ตั๋วโดยสารรถไฟ ชั้นที่ 3 แต่ไม่ใช้ตั๋วสีแดงออกส้ม



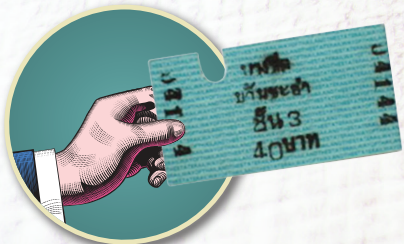
ตั๋วโดยสารรถไฟ
ชั้นที่ 3



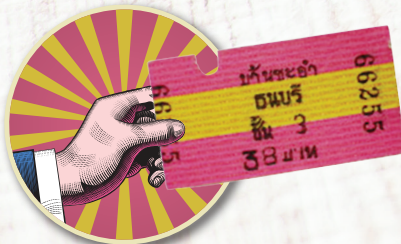
ตั๋วโดยสารรถไฟ
ชั้นที่ 3



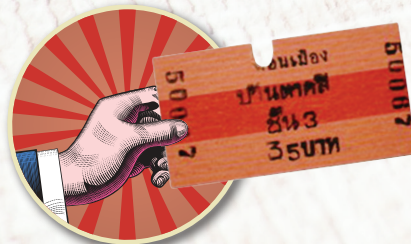
ตั๋วโดยสารรถไฟ
ชั้นที่ 3



ตั๋วโดยสารรถไฟ
ชั้นที่ 3



ตั๋วโดยสารรถไฟ
ชั้นที่ 3



ตั๋วโดยสารรถไฟ
ชั้นที่ 3

ตัวในโอกาสพิเศษ



เมื่อระบบการจำหน่ายตั๋วด้วยคอมพิวเตอร์ถูกนำมาปรับใช้ 100% ตัวหนาที่ค้างสต็อกในสถานีถูกเรียกคืนกลับเข้าคลังและตัดบัญชีทั้งหมด โดยในปัจจุบันตัวบางส่วนได้นำกลับมาพิมพ์เป็นของที่ระลึกในโอกาสต่าง ๆ เช่น ที่ระลึกขบวนรถไฟพระที่นั่งพิธีเปิดเดินรถไฟระหว่างไทย - มาเลเซีย เป็นต้น



ตัวจัดพิมพ์เฉพาะในโอกาสพิเศษ

การรถไฟฯ ได้เคยจัดพิมพ์ตัวเฉพาะสำหรับโอกาสพิเศษ ในลักษณะแบบบัตรเครดิต คือทำจากพลาสติกโดยมีรูปแบบต่าง ๆ กัน เช่น เมื่อคราวไทยเป็นเจ้าภาพจัดงานชุมนุมลูกเสือโลก ครั้งที่ 2 ที่หาดยาว ต.แสมสาร อ.สัตหีบ จ.ชลบุรี หรือเมื่อปี พ.ศ. 2541 ที่ไทยเป็นเจ้าภาพในการจัดแข่งขันกีฬาเอเชียนเกมส์ ครั้งที่ 13 การเปิดเดินรถไฟเที่ยวปฐมฤกษ์หนองคาย-ท่านาแล้ง เป็นต้น



แก็บ แก็บ แก็บ... เสียงที่คุ้นเคย

ช่วงเวลาหนึ่งที่เป็นความสนุกสนานของการนั่งรถไฟก็คือ การรอช่วงเวลา "พนักงานห้ามล้อ" หรือ "พนักงานตรวจตั๋ว" เดินถืออุปกรณ์คู่กาย "คีมตัดตั๋ว" พร้อมขยับด้ามคีมกระทบกันเร็ว ๆ เป็นจังหวะดังแก็บ ๆ เป็นสัญญาณบอกให้ผู้โดยสารเตรียมตัวโดยสาร เพื่อให้พนักงานตรวจสอบใช้ "คีมตัดตั๋ว" ตัดตั๋วโดยสารดังแก็บ ๆ เพื่อทำสัญลักษณ์ว่าตั๋วผ่านการตรวจ และการใช้งานแล้ว "คีมตัดตั๋ว" ใช้อย่างยาวนานตั้งแต่ยุคตัวหนาจนถึงตัวพิมพ์ด้วยคอมพิวเตอร์ ในปัจจุบันเลยก็เดียว การตรวจตั๋วโดยใช้อุปกรณ์ตัดทำให้เกิด รอยแหว่งเป็นรูปตัว U หรือตัว V แต่บางครั้งก็มีรอยแปลก ๆ ตามความคิดสร้างสรรค์หรือความเครียดของพนักงานห้ามล้อ และสื่อถึงความรักในอาชีพ

คีมตัดตั๋ว
สมัยรถไฟหลวง



“

The fun of riding the train is to wait
for the moment
that "brake men" or "ticket inspectors"
walking over and using a ticket cutter to cut
the ticket with the unique noise.

”

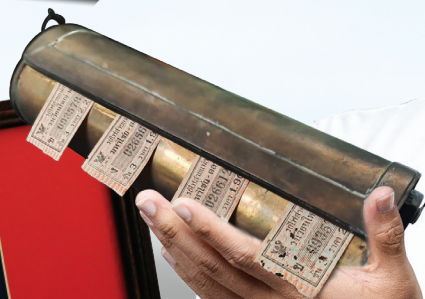


คีมตัดตั๋ว

ชั้วรทไฟน ไฟทัวรทเนล

นอกจาก "ตัวหนา" ที่เป็นสัญลักษณ์ที่โดดเด่นของรถไฟไทยและการเดินทางโดยรถไฟ ในอดีตการรถไฟฯ ยังเคยมีการใช้ตัวฉีกบาง ๆ ที่จำหน่ายโดยฉีกออกจากกระบอกทองเหลืองคล้ายกับตัวรถเมล์อีกด้วย นั่นคือตัวรถไฟสายแม่กลอง ซึ่งนับเป็นสายเดียวที่ใช้รูปแบบตัวแบบลักษณะพิเศษนี้ เนื่องจากในเส้นทางสายนี้มีจำนวนสถานีน้อยกว่าทางรถไฟสายหลัก ส่วนใหญ่เป็นการจอดตามป้ายหยุดรถ และที่หยุดรถ จึงไม่มีสถานีที่จำหน่ายตั๋วโดยสาร ทำให้ต้องมีการจำหน่ายให้กับผู้โดยสารบนขบวนรถแทน

นอกจากนี้ ในสมัยก่อนเส้นทางนี้ยังเป็นเส้นทางขนส่งอาหารทะเลจากมหาชัยเข้าเมืองที่เรารู้จักกันในนาม "รถตู้ปลา" แต่หลาย ๆ คนคงนึกไม่ถึงว่ารถตู้ปลาก็มีตัวเช่นเดียวกัน



ตั๋วที่มีลักษณะต่างจากตั๋วทั่วไป

นอกจากตั๋วที่มีรูปแบบลักษณะที่แบ่งประเภทของตั๋วและวิธีการใช้งานแล้ว ยังมีตั๋วรถไฟประเภทอื่น ที่หลายคนอาจไม่คุ้นหน้าคุ้นตาเท่าใดนัก ไม่ว่าจะเป็นตั๋วเดือน ตั๋ว VIP หรือตั๋วจัดพิมพ์ในโอกาสพิเศษต่าง ๆ ซึ่งเป็น limited edition เป็นต้น

ตั๋วเดือน

เพื่อความสะดวกสำหรับผู้โดยสารรถไฟเป็นประจำ จึงมีบริการออกตั๋วเดือนที่ใช้ได้ทุกวันตลอดเดือน โดยอัตราค่าโดยสารตั๋วเดือนจะซื้อเป็นแบบเที่ยวเดียวหรือแบบไป-กลับ ก็ได้แล้วแต่ผู้ใช้บริการ

การคิดราคาตั๋วเดือนจะคิดจากอัตราค่าโดยสารรายเที่ยวเต็มราคาตามชั้นที่นั่งจากสถานีต้นทางถึงสถานีปลายทางวันละ 1 เที่ยว (สำหรับตั๋วเที่ยวเดียว) หรือ วันละ 2 เที่ยว (ตั๋วไป-กลับ) จำนวน 24 วัน แล้วคิดราคาเป็นจำนวน % จากราคาเต็ม ตามประเภทของผู้ใช้บัตรโดยสารรายเดือน เช่น ประเภทประชาชนทั่วไปคิดราคา 75% ส่วนประเภทผู้มีสิทธิลดค่าโดยสารครึ่งราคาเป็นประจำก็จะคิด 50% จากราคาเต็ม

บัตรโดยสารรายเดือน		วันที่	
เลขที่ 115432		วันที่	
ชั้น 3 ไปกลับ 0202	ราคา	บาท	
☐ เต็มราคา 41	☐ ลดประเภท		
จาก	ถึง		
ลงชื่อ	เริ่มใช้วันที่		
สถานี	ฉบับนี้โดยสารถือใช้		
วันที่			

“ There are also other types of train tickets that you may not be familiar with such as monthly tickets, VIP tickets, or limited-edition tickets for special occasions. ”



ตั๋ว VIP Card

เป็นบัตรโดยสารวีไอพี ใช้โดยสารเฉพาะชั้นที่ 3 ทุกขบวนสำหรับการเดินทางไป-กลับ ชานเมือง ระหว่างสถานีกรุงเทพ/ธนบุรีกับสถานีเชียงราก ดลิ่งชัน และหัวตะเข้ ลักษณะเป็นแผ่นพลาสติกบางคล้ายบัตรเครดิต มีอายุใช้งาน 1 เดือน ใช้ได้โดยไม่จำกัดเที่ยว ในราคาค่าบัตร 350 บาท ราคาเดียวทั้งเด็กและผู้ใหญ่โดยจะคิด 50% จากราคาเต็ม

ตั๋วคูปองรถฟานเมือง กรุงเทพ-หัวหมาก-กรุงเทพ

จำหน่ายทั้งเล่มทั้งปี มีคูปอง 20 ใบด้วยกัน
คิดราคาเล่มละ 60 บาท สำหรับใช้ในการโดยสารที่ละใบ
ขบวนรถฟานเมืองทุกขบวนระหว่างสถานีกรุงเทพ-หัวหมาก-
กรุงเทพ ทั้งเที่ยวไปและกลับ ตัวมีอายุ 1 เดือนนับตั้งแต่วิน
วันเริ่มใช้



ตั๋ว Rail Pass

ใช้เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารชาวต่างประเทศ
ที่เดินทางมาท่องเที่ยวในประเทศไทย มี 2 สี แสดงเป็นแบบรวม
ค่าธรรมเนียมผู้ใหญ่ ราคา 3,000 บาท เด็ก 1,500 บาท ส่วนสีน้ำเงิน
เป็นราคาที่ไม่รวมค่าธรรมเนียม ราคาสำหรับผู้ใหญ่ 1,500 บาท
เด็กราคา 750 บาท สามารถเดินทางได้ทุกสาย ภายในระยะเวลา
20 วันนับตั้งแต่วันแรกที่ใช้เดินทาง แต่มีข้อแม้ว่าใช้โดยสารสูงสุด
ไม่เกินชั้น 2 ปรับอากาศ (เตียงล่าง) และยังใช้เดินทางขบวนรถ
นำเที่ยวได้ด้วย แต่ต้องชำระค่าบริการส่วนต่างอื่น ๆ เพิ่มเติม

การติดต่อซื้อตัวนี้ก็ต้องมีหนังสือเดินทางไปแสดงกับ
เจ้าหน้าที่จำหน่ายตั๋วและตั๋วจะใช้ได้กับเจ้าของหนังสือเดินทางนั้น ๆ
เท่านั้น



ตั๋ว EuroTrain Explorer Pass

การรถไฟฯ ได้เคยทำความตกลงกับบริษัท Eurotrain
International AG. ในการจัดให้มีตัวนี้ สำหรับจำหน่ายให้กับเยาวชน
อายุไม่เกิน 26 ปี อาจารย์ และนักวิชาการต่างประเทศ ตัวชนิดนี้
แต่ละชั้นจะมีราคาและอายุการใช้งานที่แตกต่างกัน เช่น ตัวสำหรับ
ขบวนรถชั้นที่ 2 จะมีราคาตั้งแต่ 27-40 บาท หรือตัวสำหรับชั้นที่ 3
ราคา 12-18 บาท ใช้งานได้ 7, 14 และ 21 วัน เป็นต้น ตัวชนิดนี้
ไม่มีจำหน่ายในประเทศไทย



ยุคคอมพิวเตอร์ และยุคดิจิทัล

การรถไฟแห่งประเทศไทย ก้าวตามความทันสมัยของเทคโนโลยี โดยเมื่อมีการพัฒนาระบบคอมพิวเตอร์อย่างกว้างขวาง ก็ได้มีการนำระบบคอมพิวเตอร์มาใช้ในการออกตั๋วและจำหน่ายตั๋วกับกิจการรถไฟ โดยได้ริเริ่มโครงการจำหน่ายตั๋วด้วยระบบคอมพิวเตอร์ที่เรียกว่า “Seat Ticketing and Reservation System: STARS ระยะที่ 1” โดยบริษัท ดิจิทัลอินเตอร์เนชั่น (บริษัท ซี ดี จี ซิสเต็มส์ จำกัด) ร่วมกับบริษัท Korea Computer Corporation (KCC) ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี พัฒนาตัวในยุคมพิวเตอร์ขึ้น โดยตั๋วที่พิมพ์ออกมาจะมีลักษณะเป็นกระดาษบาง ๆ ขนาด 75x130 มิลลิเมตร จำหน่ายเป็นตั๋วโดยสารให้กับผู้โดยสารและมีสำเนาหนึ่งฉบับที่พิมพ์ด้วยระบบคอมพิวเตอร์ เป็นตั๋วบางพิมพ์ตั๋วหนังสือสีเขียวที่เรารู้จักและเห็นกันอยู่ในหลายปีที่ผ่านมา



“

SRT ticket generation: Gen I is the thick ticket, Gen II is the computer-printed ticket which was sold since 5 May 1992, and Gen III is D-Ticket which being sold since the end of 2020.

”

ตัวคอมพิวเตอร์ที่เราคุ้นตา ใช้มาตั้งแต่เมื่อไหร่

การรถไฟฯ เริ่มมีการจำหน่ายตั๋วด้วยระบบคอมพิวเตอร์ครั้งแรก ตั้งแต่วันที่ 5 พฤษภาคม พ.ศ. 2535 โดยเริ่มให้บริการใน 103 สถานี มีคอมพิวเตอร์ใช้งาน 200 เครื่อง ประกอบด้วย สถานีที่เป็นแบบ Online 39 สถานี ในภาคเหนือใช้คอมพิวเตอร์ 64 เครื่อง ภาคใต้ 33 เครื่อง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 16 เครื่อง และในเขตกรุงเทพมหานคร 10 เครื่อง ส่วนในสถานีแบบ Offline จำนวน 64 สถานี ในภาคเหนือ ใช้คอมพิวเตอร์ 22 เครื่อง ภาคใต้ 24 เครื่อง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 25 เครื่อง และเขตกรุงเทพฯ 6 เครื่องด้วยกัน

ต่อมาในยุคที่เกิดปัญหา Y2K ขึ้น มีการปรับปรุงระบบให้ดีกว่าเดิม และขยายขอบเขตของระบบมากขึ้น และเริ่มโครงการจำหน่ายตั๋วด้วยระบบคอมพิวเตอร์ “Seat Ticketing and Reservation System: STARS ระยะที่ 2” โดยบริษัท ปรีดาปรามิไทย จำกัด ตั้งแต่วันที่ 26 สิงหาคม พ.ศ. 2541 และเปิดใช้งานระบบในปี พ.ศ. 2542 ใน 446 สถานี ใช้คอมพิวเตอร์ จำนวน 799 เครื่อง ขนาดของตัวบางในยุคนี้แบ่งเป็นแบบสั้นที่ใช้สำหรับเชิงสังคม ขนาด 63x75 มิลลิเมตร และแบบยาวสำหรับเชิงพาณิชย์ ขนาด 75x200 มิลลิเมตร

หากนับ "ตัวหนา" เป็นตัวรถไฟ Gen ที่ 1 ตัวบางพื้นขาวตัวหนังสือสีเขียวพิมพ์ด้วยระบบคอมพิวเตอร์ ทั้งยุค "STAR I" และ "STAR II" ก็นับเป็นตัว Gen 2 และตัวรุ่นใหม่ล่าสุด "D-Ticket" ซึ่งมีการเริ่มใช้ไปในปี พ.ศ. 2563 จึงนับว่าเป็นตัวรถไฟไทย Gen ที่ 3 ตามลำดับ

วิวัฒนาการตัว

ยุคคอมพิวเตอร์

ตัว STARS ระยะที่ 1

พัฒนาโดย บริษัท ดิจิตอลอินฟอร์เมชั่นร่วมกับบริษัท KCC ของเกาหลี



มีขนาด 75x130 มม.

ตัว STARS ระยะที่ 2

พัฒนาโดย บริษัท ปรีดาปรามิไทย จำกัด
ใช้งานตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542 หลังปัญหา Y2K แบ่งเป็น



แบบสั้น 63x75 มม.
ใช้เชิงสังคม



แบบยาว 75x200 มม.
ใช้เชิงพาณิชย์

ยุคดิจิทัล

D-Ticket

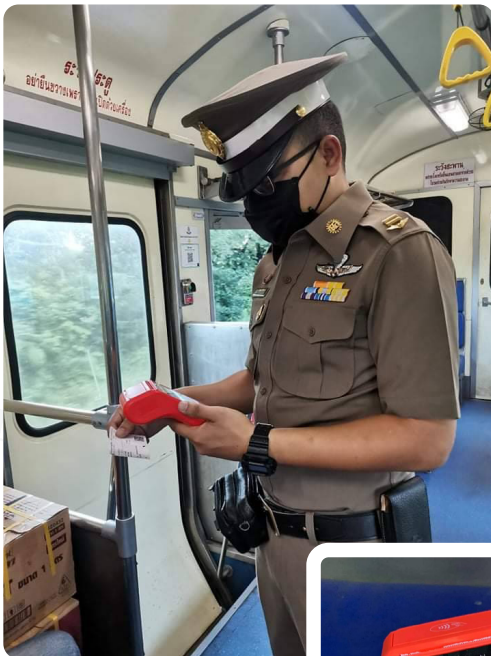


มีดี ที่ “D-Ticket”

ผู้ที่มีโอกาสได้โดยสารและใช้บริการรถไฟในวันนี้ คงได้มีโอกาสทำความรู้จักกับหน้าตาของตั๋วรถไฟรุ่นใหม่ล่าสุด ที่เรียกว่า “D-Ticket” ซึ่งเป็นชื่อเรียกตั๋วรถไฟไทยรุ่นใหม่ล่าสุด อีกทั้งเป็นชื่อเรียก ระบบการจองตั๋วโดยสารรถไฟออนไลน์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ชีวิตประจำวันของผู้คนมีโทรศัพท์มือถือเป็นปัจจัยที่ 5 หรือทำงานและใช้ชีวิตส่วนใหญ่แต่ละวันผ่านหน้าจอคอมพิวเตอร์ สามารถจะจองตั๋วรถไฟผ่านระบบออนไลน์ด้วยตนเอง ผ่านเว็บไซต์ www.railway.co.th หรือผ่าน Application “D-Ticket” โดยที่ไม่จำเป็นต้องเดินทางมาซื้อตั๋วที่สถานี อีกทั้งยังสามารถจองล่วงหน้าไว้ได้ตามที่การรถไฟฯ กำหนดไว้

ผู้โดยสารสามารถจะทำการเลือกเส้นทาง ขบวนรถ และที่นั่งที่ต้องการผ่านระบบ D-Ticket นี้ เบ็ดเสร็จครบทุกขั้นตอนด้วยตนเอง ผ่านหน้าจอในทุกที่ทุกเวลา



เครื่อง TVT
ตรวจตั๋ว D-Ticket



นอกจากนี้ยังเลือกที่จะไม่พิมพ์ตั๋ว แต่เก็บไว้เป็นไฟล์อิเล็กทรอนิกส์ในโทรศัพท์มือถือ แล้วนำไปโชว์กับพนักงานตรวจตั๋วบนขบวนรถไฟ ซึ่งมีเครื่อง TVT: Ticket Vending on Train สำหรับตรวจสอบตั๋วอิเล็กทรอนิกส์ผ่านการสแกน QR Code สามารถตอบสนองยุคดิจิทัลลดการสัมผัส และลดการใช้กระดาษ สะดวกในการจัดเก็บตั๋วโดยสาร รวดเร็ว คล่องตัวในการเดินทาง

ตั๋ว D-Ticket นี้ เริ่มใช้ตั้งแต่วันที่ 18 ธันวาคม พ.ศ. 2563 เป็นต้นมา นับเป็นการเปิดโลกแห่งตั๋วโดยสารสมัยใหม่ และเป็นประสบการณ์การให้บริการรถไฟไทยที่ต่างไปจากเดิมอย่างสิ้นเชิง

การรถไฟแห่งประเทศไทย		รหัสตัว 10030750003201/1
ตั๋วโดยสาร/ใบเสร็จรับเงิน		878936 1001
นายรณไพร์ รักชโล		16/03/2564 11:31
ชาย งาน 1 บนท./72-05 4201/2564		
68 ตัว	31 มี.ค. 2564	
ดูบลาซา	ออก 19:30	
กรุงเทพ	ถึง 06:40	
ชั้น 2	รถนอนปรับอากาศ (3 บนท./40)	
ที่นั่ง 10 ที่นั่ง 32	เตียงล่าง	
170.-		
D 0059 - 58173		
การรถไฟแห่งประเทศไทย State Railway of Thailand ข้อแนะนำการใช้ตั๋วและข้อควรระวัง (IMPORTANT NOTICE) - โปรดตรวจสอบรายการในตั๋วให้ถูกต้อง หากผิดพลาดให้แจ้งผู้ออกตั๋วทันที - ขอเปลี่ยนแปลงการเดินทาง/คืนเงิน ต้องแจ้งเจ้าหน้าที่ก่อนขบวนรถออก ไม่น้อยกว่า 1 ชั่วโมง (ยกเว้นตั๋วหมู่คณะ) - PLEASE CHECK THE TICKET CORRECTLY. IF THERE ARE ANY MISTAKES, PLEASE INFORM CLERKS IMMEDIATELY. - POSTPONEMENT OF JOURNEY OR REFUND MUST BE MADE AT LEAST 1 HOUR BEFORE DEPARTURE TIME (EXCEPT PARTY TICKET) BY SRT'S REGULATION ศูนย์บริการข้อมูลลูกค้าสัมพันธ์ Call Center. 1690 รายละเอียดการเดินทาง ดู QR CODE Scan QR Code for Journey Details		

- ชื่อ-นามสกุล ผู้เดินทาง
- ประเภทขบวนรถ / เลวทั้งขบวนรถ
- เวลาขบวนรถ ออกเดินทาง-ถึงปลายทาง
- ประเภทที่นั่ง
- ระบุที่นั่ง (ที่นั่ง เลวทั้ง)
- ราคาตั๋ว
- รหัสตัว
- วัน/เดือน/ปี เดินทาง
- QR-Code สำหรับให้เจ้าหน้าที่สแกนตรวจสอบ
- ยืนยันที่นั่งบนขบวนรถและรายละเอียดข้อมูลตั๋วโดยสาร
- รายละเอียดข้อแนะนำการใช้ตั๋วโดยสาร



D-Ticket

จองง่ายไร้กังวล

ปัจจุบันในยุคดิจิทัล ผู้โดยสารรถไฟมีทางเลือกในการซื้อตั๋วโดยสารรถไฟหลายช่องทาง นอกเหนือจากการเดินทางไปซื้อกับเจ้าหน้าที่ประจำสถานีรถไฟ ยังสามารถจองไว้ก่อนในช่องทางออนไลน์ผ่านเว็บไซต์ แอปพลิเคชัน หรือปัจจุบันยังสามารถซื้อด้วยตนเองผ่านเครื่องจำหน่ายตั๋วอัตโนมัติที่ตั้งอยู่ที่แต่ละสถานี อย่างสะดวกรวดเร็ว

The online train ticket booking system so called the D-Ticket already opened, passengers can book train tickets online by themselves via the website www.railway.co.th.



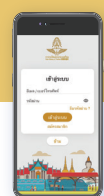
เจ้าหน้าที่
ประจำสถานี



เครื่องจำหน่าย
ตั๋วอัตโนมัติ



ช่องทางออนไลน์
www.railway.co.th



Application
D-Ticket

เครื่องจำหน่ายตั๋ว อัตโนมัติ

(Ticket Vending Machine: TVM)

เป็นครั้งแรกที่การรถไฟฯ นำเครื่องจำหน่ายตั๋วอัตโนมัติมาใช้ในกิจการ ซึ่งสามารถลดการติดต่อสัมผัสระหว่างบุคคล ลดความเสี่ยงต่อการแพร่ระบาดของโควิด-19 และอำนวยความสะดวกรวดเร็วแก่ผู้โดยสารในการซื้อตั๋วที่สถานีรถไฟ ปัจจุบันเครื่องจำหน่ายตั๋วอัตโนมัติดังกล่าวได้ผ่านการทดสอบและสามารถใช้งานได้สมบูรณ์ 100% แล้วโดยได้มีการติดตั้ง TVM จำนวน 10 เครื่อง ที่สถานีรถไฟในพื้นที่กรุงเทพฯ ปริมณฑล และจังหวัดใกล้เคียง จำนวน 9 สถานี คือ สถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) จำนวน 2 เครื่อง สถานีวงเวียนใหญ่ สถานีตลาดพลู สถานีมหาชัย สถานีฉะเชิงเทรา สถานีสามเสน สถานีบางซื่อ สถานีดอนเมือง และสถานีรังสิต แห่งละ 1 เครื่อง

เครื่องสามารถใช้ซื้อตั๋วได้ทั้งการชำระด้วย ธนบัตร และ มีระบบทอนเงิน โดยจะมีความพิเศษคือ มีระบบตรวจสอบอัตลักษณ์บุคคล โดยการใส่บัตรประชาชนในการออกตั๋วโดยสารสำหรับ 1 ท่าน ทั้งนี้ ในอนาคตเครื่องจำหน่ายตั๋วอัตโนมัติเครื่องนี้สามารถชำระค่าโดยสารด้วยบัตรเดบิตและบัตรเครดิต และสามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่น ๆ เช่น สามารถจะจำหน่ายตั๋วระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงได้ด้วย เป็นต้น

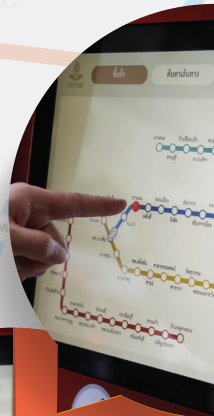


This is the first time that SRT provides the automatic ticket vending machines to facilitate passengers in purchasing tickets at the station. 10 machines have been installed in 9 stations in the Bangkok Metropolitan and nearby provinces.



ขั้นตอน การใช้บริการ เครื่องจำหน่าย ตั๋วอัตโนมัติ

01

เลือกสถานี
ปลายทาง

02

เลือกขบวนรถ
โดยสารและ
ชั้นเดินทาง

03

สอดบัตรประชาชน
และตรวจสอบ
ความถูกต้อง

04

ชำระเงินด้วย
เหรียญหรือ
ธนบัตร

05

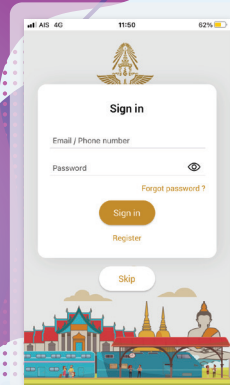
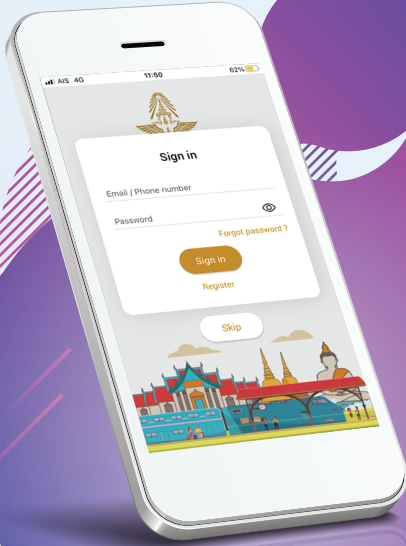
รับตั๋วโดยสาร
และเงินทอน

“D-Ticket”



วิธีการซื้อตั๋วในระบบ

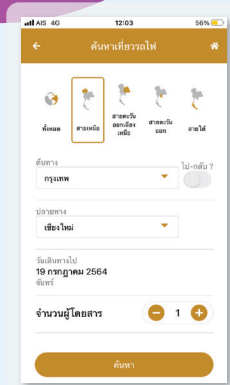
D-Ticket ผ่านแอปพลิเคชัน



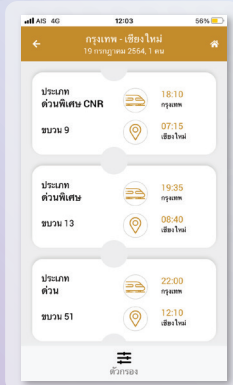
1 เข้าแอปพลิเคชัน D-Ticket



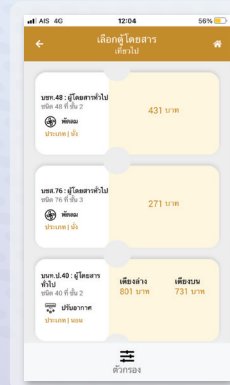
2 สมัครสมาชิกในระบบ D-Ticket โดยต้องใช้หมายเลขประจำตัวบัตรประชาชน จากนั้นเข้าสู่ระบบ



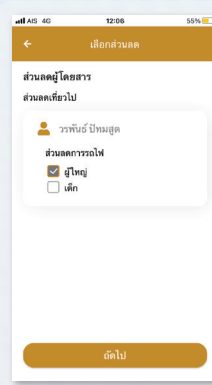
3 ค้นหาขบวนรถโดยเลือกต้นทางและปลายทาง



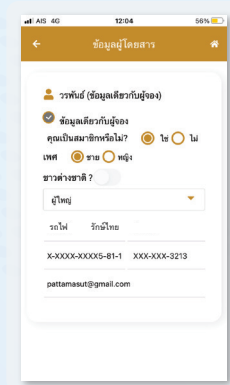
4 เลือกขบวนโดยสารที่ต้องการ (เวลาที่จะออกเวลาถึงประเภทขบวนรถ)



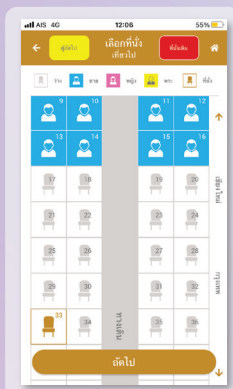
5 เลือกตู้โดยสาร



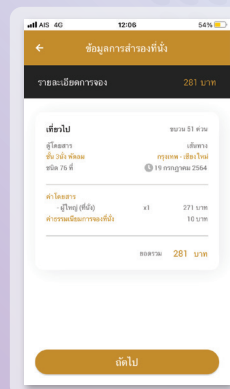
6 เลือกส่วนลด



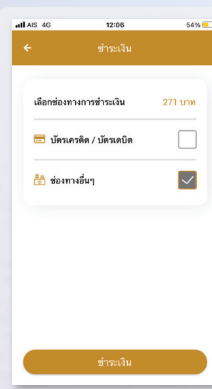
7 ตรวจสอบข้อมูลผู้โดยสาร



8 เลือกที่นั่ง



9 ตรวจสอบข้อมูลการสำรองที่นั่ง



10 กดชำระเงินด้วยบัตรเครดิตหรือเดบิตหรือช่องทางอื่น ๆ



11 กดพิมพ์ตั๋วออกมาหรือบันทึกเป็นไฟล์อิเล็กทรอนิกส์ไว้ในโทรศัพท์มือถือ

รอบรู้ เรื่องตัว ๆ

ซื้อด้วย บัตรสวัสดิการแห่งรัฐ

31

วิมลวรรณ วัฒนศิริ

ในสมัยก่อน การรถไฟฯ มีตัวฟรีสำหรับบริการประชาชน สืบเนื่องมาจากการดำเนินตามมาตรการลดภาระค่าครองชีพของประชาชนเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนจากปัญหาเศรษฐกิจ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551 และขยายระยะเวลาการดำเนินมาตรการมาเป็นระยะ ๆ จนถึงปี พ.ศ. 2560



ผู้โดยสารที่ประสงค์จะเดินทางไปกับรถไฟฟรีซึ่งมีการกำหนดและจัดขบวนรถที่เหมาะสมจำนวนกว่า 160 ขบวนต่อวันนั้น แบ่งเป็นขบวนที่ให้บริการเชิงสังคม และเชิงพาณิชย์ ประกอบไปด้วยขบวนรถธรรมดา ขบวนรถขานเมือง ขบวนรถท้องถิ่น และขบวนรถเร็ว เพียงแสดงบัตรประชาชน หรือบัตรที่ราชการออกให้ ในการขอรับตัวฟรีต่อพนักงานจำหน่ายตั๋ว ณ วันเดินทาง โดยมีเงื่อนไขคือบัตรประชาชน 1 ใบ ต่อ 1 คน

เมื่อวันที่ 29 สิงหาคม พ.ศ. 2560 กรมฯ มีมติเห็นชอบในหลักการแนวทางการจัดประจักษ์สวัสดิการ "บัตรสวัสดิการแห่งรัฐ" จึงมีการยกเลิกตัวรถไฟฟรีทุกขบวนรถทั่วประเทศมาเป็นการใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐแทน สำหรับผู้มีรายได้น้อย บัตรนี้ครอบคลุมในเรื่องค่าใช้จ่ายในการเดินทางซึ่งผู้ใช้บัตรมีสิทธิไม่จำกัดจำนวนครั้งภายในวงเงินที่กำหนด โดยวงเงินค่าโดยสารรถไฟอยู่ที่รายละ 500 บาทต่อเดือน

นอกจากจะเป็นการบรรเทาภาระค่าครองชีพแล้วยังเป็นการส่งเสริมให้ผู้ใช้บริการเปลี่ยนวิธีการชำระค่าโดยสารเป็นแบบไร้เงินสด ลดการสัมผัสอีกด้วย

“SRT has provided free trains for public service since 2008 and it was canceled after the cabinet resolution in 2017 approved the principle of helping people through social-welfare card.”



การโดยสารรถไฟต้องมีตั๋ว

ผู้โดยสารที่เดินทางด้วยรถไฟจะต้องซื้อตั๋วก่อนขึ้นขบวนรถ และหากเจ้าหน้าที่ตรวจพบผู้โดยสารที่เดินทางไปกับขบวนรถโดยไม่มีตั๋ว "พนักงานห้ามล้อ" จะเรียกเก็บค่าโดยสารตามอัตราที่การรถไฟฯ กำหนดตามระยะทาง และเก็บค่าธรรมเนียมไม่มีตั๋วขบวนรถเพิ่ม ทั้งนี้ ค่าธรรมเนียมไม่มีตั๋วสำหรับขบวนรถธรรมดา ขบวนรถชานเมือง 100 บาท ส่วนขบวนรถด่วน รถเร็ว และรถด่วนพิเศษ 250 บาท

กรณียกเว้น สำหรับผู้โดยสารที่ขึ้นโดยสารจากที่หยุดรถ หรือ ป้ายหยุดรถ ที่ไม่มีเจ้าหน้าที่หรือตัวแทนเปิดจำหน่ายตั๋ว หากขึ้นขบวนรถจะเรียกเก็บค่าโดยสารเพียงอย่างเดียวไม่ต้องเรียกเก็บค่าธรรมเนียมไม่มีตั๋ว โดยพนักงานห้ามล้อจะออก "ตั๋วบาง" ให้บนขบวนรถ เราเรียกตั๋วชนิดนี้ว่า "ตั๋วบางสำเร็จรูป" หรือ "ตั๋วฉีก" เพราะมีการฉีกให้ครบจำนวนเงินที่ผู้โดยสารจ่ายตามระยะทางที่ผู้โดยสารเดินทาง

ตั๋วสัมภาระ

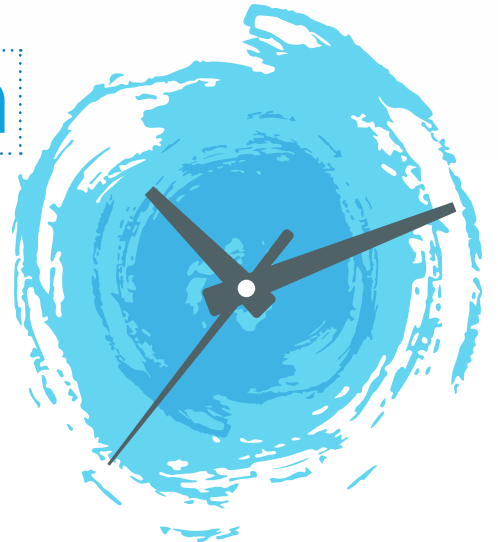
การเดินทางที่ต้องมีสัมภาระ ห่อผ้า กระเป๋าถือหีบห่อของกินของใช้ต่าง ๆ ติดไปกับผู้โดยสารด้วยนั้น หากมีน้ำหนักเกินกำหนดโดยในการโดยสารขบวนรถชั้น 1 มีสัมภาระติดตัวไปได้ไม่เกิน 50 กิโลกรัม ชั้น 2 ไม่เกิน 40 กิโลกรัม และชั้นที่ 3 ไม่เกิน 30 กิโลกรัม หากเกิน จะต้องมีการชำระตัวสัมภาระ หรือค่าระวาง ซึ่งถือเป็นตัวค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการใช้พื้นที่บนรถไฟนั่นเอง ทั้งนี้ไม่รวมขบวนรถชานเมืองที่โดยรวมแล้ว ให้มีสัมภาระไปได้ไม่เกินคนละ 15 กิโลกรัม

เราสามารถจะพาสัตว์เลี้ยงเล็ก ๆ อย่างสุนัขหรือแมว เดินทางไปบนขบวนรถกับเราได้ โดยการชำระค่าระวางนับแทนตัวสัตว์เลี้ยงเป็นสัมภาระ โดยเจ้าหน้าที่จำหน่ายตั๋วจะพิจารณาจากน้ำหนักตัวของน้องหมาหรือน้องแมว ตามระยะทางที่เดินทาง ซึ่งโดยทั่วไปแล้วจะเริ่มที่ 90 บาท ต่อหนึ่งตัว ทั้งนี้ ถ้าเป็นสุนัขใหญ่ เช่น โกลเด้นรีทรีฟเวอร์ หรือลาบราดอร์รีทรีฟเวอร์ หรือสายพันธุ์ใหญ่อื่น ๆ จะไม่สามารถนำขึ้นรถไฟได้ และสามารถนำน้องขึ้นขบวนรถทุกชั้น ยกเว้นรถปรับอากาศ และผู้โดยสารต้องมีกระเป๋าหรือกรง และสายจูงสัตว์เลี้ยง และสัตว์เลี้ยงอยู่ในความดูแลของเจ้าของตลอดการเดินทาง



ตรวจสอบ เวลาเดินทาง

ทราบหรือไม่ว่าก่อนที่จะมีการใช้ระบบ D-Ticket มีแอปพลิเคชันที่เราสามารถจะตรวจสอบเวลาเดินทางรถไฟทุกขบวนได้ แม้จะยังไม่ทำการซื้อตั๋วก็ตาม ได้แก่ "ตรวจสอบเวลาการเดินทาง" ซึ่งจะแสดงรายละเอียดของค่าตัวโดยสารของแต่ละประเภทที่นั่ง/นอน ซึ่งผู้โดยสารสามารถสืบค้นข้อมูลง่าย ๆ โดยการพิมพ์หมายเลขขบวน ชื่อสถานี สถานีต้นทาง-ปลายทาง ระบบจะแสดงสถานะของตารางเดินทางให้ทราบทันที เป็นระบบค้นหาที่รองรับการใช้งานถึง 3 ภาษาด้วยกัน คือ ไทย อังกฤษ และจีน



ทั้งนี้ การตรวจสอบเวลาเดินทาง นอกจากในเว็บไซต์ www.railway.co.th และแอปพลิเคชัน ผู้โดยสารยังสามารถตรวจสอบผ่าน ศูนย์บริการลูกค้าสัมพันธ์ สายด่วน 1690 ตลอด 24 ชั่วโมง

ซื้อตั๋วแล้ว สามารถ เปลี่ยนแปลง การเดินทางได้

ทราบหรือไม่ว่า หากซื้อตั๋วแล้ว แต่ไม่สามารถเดินทางได้ตามกำหนด ผู้โดยสารรถไฟสามารถขอเปลี่ยนแปลงการเดินทางได้ไม่เกิน 1 ครั้ง โดยต้องแจ้งเจ้าหน้าที่อย่างช้าก่อนขบวนรถออกจากสถานีต้นทางที่ระบุในตั๋วไม่น้อยกว่า 1 ชั่วโมง หากเป็นตั๋วนำเที่ยว จำเป็นต้องแจ้งก่อนวันเดินทางล่วงหน้า 3 วัน ทั้งนี้ ก็มีค่าธรรมเนียมในการขอเปลี่ยนแปลงการเดินทาง หรือเปลี่ยนรายละเอียดในตั๋ว นั่นคือตั๋วทุกชั้นเดินทางของรถนั่งธรรมดา ต้องชำระค่าธรรมเนียมตั๋วละ 20 บาท หากเป็นตั๋วเดินทางรถปรับอากาศ หรือรถนอน ต้องชำระค่าธรรมเนียมคนละ 50 บาท เท่านั้นก็เปลี่ยนแปลงการเดินทางได้แล้ว

การขอ คืนเงิน ค่าโดยสาร เมื่อไม่ได้ใช้ตั๋วเดินทาง

ตั๋วทุกประเภทที่ผู้โดยสารซื้อไว้แล้วและยังไม่ได้ใช้โดยสาร และต้องการคืนตัว โดยขอคืนเงินค่าตัว สามารถทำได้ภายใต้เงื่อนไขที่การรถไฟฯ กำหนดโดยถือวัน/เวลาขบวนรถออกสถานีต้นทางที่ระบุในตั๋ว กับวัน/เวลาที่แจ้งขอคืนเป็นเกณฑ์ และมีการคิดค่าธรรมเนียมคืนเงินตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดเป็นรายบุคคล และตัวที่ต้องการคืนต้องมีมูลค่าไม่ต่ำกว่า 20 บาท โดยสามารถจะขอคืนได้ที่สถานีและตัวแทนจำหน่ายตั๋วทุกแห่ง ตัวที่อนุญาตให้คืนเงินได้ทันที คือต้องติดต่อขอคืนก่อนขบวนรถออกจากสถานีต้นทางไม่น้อยกว่า 1 ชั่วโมง

ตั๋วโดยสาร ไม่มีเลขที่นั่ง

ตัวไม่มีเลขที่นั่ง พบได้ในกรณีที่โดยสารในขบวนรถธรรมดา ขบวนรถชานเมือง ขบวนรถท้องถิ่น ขบวนรถเหล่านี้ไม่มีการระบุเลขที่นั่ง ผู้โดยสารสามารถเลือกที่นั่งตรงไหนก็ได้ นอกจากนี้ หากผู้โดยสารซื้อตั๋วโดยสารในขบวนรถเร็ว รถด่วน ในเขตชานเมือง กรุงเทพฯ-ราชบุรี กรุงเทพฯ-ลพบุรี กรุงเทพฯ-แก่งคอย ซึ่งเป็นค่าโดยสารอัตราพิเศษ เช่น กรุงเทพฯ-อยุธยา ขบวนรถด่วนราคาเต็ม รถนั่งชั้น 3



คิดถึงตัวหนา วันเวลาเก่า ๆ

ไม่ว่าจะเป็นนักเดินทาง นักสะสม หรือหลากหลายคนไทยคงจะคิดถึงตัวหนาวันเวลาเก่า ๆ และสิ่งของโบราณที่เคยใช้กันมายาวนานไม่มากก็น้อย กระทั่งคนรุ่นใหม่ที่ไม่ทันยุคนั้นก็ยังมีความรู้สึกร่วมและประทับใจไปกับ **"ตัวรถไฟไทย"** อันเป็นความทรงจำหนึ่งของความเป็นเอกลักษณ์ไทย

ในขณะเดียวกัน ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและยุคดิจิทัล ซึ่งจะเป็นตัวขับเคลื่อนเราสู่วันข้างหน้าที่มีข้อดีในการปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตผู้คนไปสู่ความสะดวกสบายยิ่งขึ้น และมีคุณภาพชีวิตที่ดียิ่ง ๆ ขึ้น ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยก็ยังคงทำหน้าที่นำทางสู่วันข้างหน้าไปพร้อม ๆ กับคนไทย เอกลักษณ์ที่เคยเป็นอยู่สมอบมากกว่า 124 ปี

“

The train tickets are still in the memory of everyone such as a traveler, a collector or even a new generation. Although new technology and digital era drive us into the future in changing people's lives to be more comfortable, the State Railway of Thailand still serves Thai people as it has always been for more than 124 years.

”





คณะกรรมการและคณะผู้บริหารการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการ

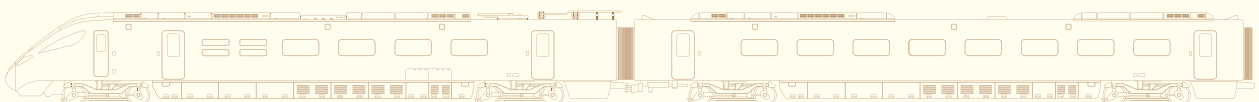
นายจิรุตม์ วิศาลจิตร	ประธานกรรมการรถไฟฟ้า
นายกรณินทร์ กาญจน์น้อย	กรรมการรถไฟฟ้า
นายอานวย ปริมวงศ์	กรรมการรถไฟฟ้า
นางสาวไตรทิพย์ ศิวะกฤษณ์กุล	กรรมการรถไฟฟ้า
นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย	กรรมการรถไฟฟ้า
นายพิณิจ พัวพันธ์	กรรมการรถไฟฟ้า
นางศุภรศิรี บุญญเศรษฐ์	กรรมการรถไฟฟ้า
นายนิรุฒ มณีพันธ์	กรรมการและเลขานุการ

คณะผู้บริหาร (ณ ตุลาคม 2563)

นายนิรุฒ มณีพันธ์	ผู้ว่าการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
นายเอก สิกธีรวัฒน์	รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริการทรัพย์สิน
นายพีรเดช หนูขวัญ	รองผู้ว่าการกลุ่มยุทธศาสตร์
นายอวิรุทธ์ ทองเนตร	รองผู้ว่าการกลุ่มอำนวยการ
นายจร รุ่งชานีย์	รองผู้ว่าการกลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน
นายสุจิตต์ ชาญศิริกุล	รองผู้ว่าการกลุ่มบริหารรถไฟฟ้า
นายสุชีพ สุขสว่าง	รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ
นายศิริพงษ์ พงศ์พันธ์	รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน
นางสาวเจษฎาพร ยุทธมนวิบูลย์ชัย	ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านบริหาร
นายอนันต์ โพธิ์น้อย	ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ
นางลัดดา ละอองกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี
นายวัชรชาญ สิริสุวรรณทัศน์	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล
นายไพฑูรย์ สุจริตกุล	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา
นายไชยเชษฐ ชาญจิ๋ว	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม
นางฐาปนีย์ เดชอุดม	ผู้อำนวยการฝ่ายการพลุ

นางสาวชุติมา วงศ์ศิ่ววิลาศ	ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน
นายวรพจน์ เทียบรัตน์	ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
นายประยูร สุขดำเนิน	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพย์สิน
นายสมยุทธ์ เรือนงาม	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน
นายสุรเดช รูปะวีโรจน์	วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
นายฐาตุร อินทรชม	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ
นายประสิทธิ์ ถาวร	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร
นายสิทธิชัย บุญเสริมสุข	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า
นายไพฑูรย์ มงคลศุภวาท	ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
นางสาวชุติมา จตุรนต์รศมี	หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา
นายบุญเลิศ ดันดีวิทยุพงศ์	หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า
นพ.องอาจ จริยาสาธิต	หัวหน้าสำนักงานแพทย์
นางสาวมณฑกาญจน์ ศรีวิลาศ	หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ
นางสาวกานต์รวี กองพล	หัวหน้าสำนักงานศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟฟ้า
นางสาวจิตเรขา เดชเจริญ	หัวหน้าสำนักงานบริหารพื้นที่ตลาด
นายพลาญงาม ศรินนทร์	หัวหน้าสำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ
นายณัชพล ภู่เต็ง	หัวหน้าสำนักงานจัดหาวัสดุซ่อมบำรุง
นายสมภพ ฤทธิวิรุฬห์	หัวหน้าสำนักงานอาณานิคม
นายปิยบุตร โตจิรากร	หัวหน้าสำนักงานจัดการกรณีฉุกเฉิน
พล.ต.ต.อำนาจ ไตรพจน์	ผู้บังคับกองตำรวจรถไฟฟ้า
นายมนัญญ์ มณีจักร	ผู้ตรวจการรถไฟฟ้า 1
นายราชพลลภ ชื่นปรีชา (รอการแต่งตั้ง)	ผู้ตรวจการรถไฟฟ้า 2
นายโอกาส ติรมาศเสถียร	ผู้ตรวจการรถไฟฟ้า 3
	ผู้ตรวจการรถไฟฟ้า 4

เจ้าของ	การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย	ฝ่ายสมาชิก	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว
บรรณาธิการ	นายเอกริช ศรีอาระยันพงษ์		การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
	ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์		เลขที่ 1 แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
กองบรรณาธิการ	บริษัท คอร์เอนด์ฟิค จำกัด		โทรศัพท์ 0 2220 4271
ฝ่ายประสานงาน	นางศุภมาส ปัสันกุล	ออกแบบและผลิต	บริษัท คอร์เอนด์ฟิค จำกัด
	นางอาภาพันธุ์ สวัสดิ์		27 ซอยเจริญนคร 14 ถนนเจริญนคร
ฝ่ายภาพ	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว		แขวงคลองตันใต้ เขตคลองสาน กรุงเทพฯ 10600
	กองประชาสัมพันธ์		โทรศัพท์ 0 2861 0674
	บริษัท คอร์เอนด์ฟิค จำกัด		โทรสาร 0 2861 0675
ฝ่ายจัดส่ง	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว		
	รับ-ส่ง พ.บ.1 ฝ่ายบริการโดยสาร		
	หมวดสัมภาระ สถานีกรุงเทพ		
ขอบคุณข้อมูลจาก	นายธนวิทย์ บัวศรี		
	นายพิเชษฐ ชาญเนียม		





การรถไฟแห่งประเทศไทย

เลขที่ 1 แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

www.railway.co.th

Facebook : ทีมพิชิตการรถไฟแห่งประเทศไทย

Call Center : 1690