



เรื่องตัว ๗

บทบรรณาธิการ

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

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



หลายคนอาจสงสัยว่าในอดีต เมื่อยังไม่มีการใช้ระบบคอมพิวเตอร์
การซื้อจำหน่ายตั๋วทำกันอย่างไร หลายคนอาจกันใช้
“**ตั๋วหมา** หรือ **ตั๋วเงิ**” และ **ตั๋ว “STARS”** เดินทางไปตามสถานที่ต่าง ๆ

เรื่องราวเกี่ยวกับ “**ตัวรถไฟ**” ในวารสารรถไฟสัมพันธฉบับนี้ ได้ฉายภาพโดยละเอียดเกี่ยวกับเรื่องราวของตัว
นับแต่วันแรกเริ่มที่ได้มีการนำตั๋วมาใช้กับกิจการรถไฟไทย เรื่อยมาจนถึงยุคดิจิทัล ที่เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมากมาย
ตามยุคสมัยในการให้บริการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งเราได้เรียงร้อยเข้าไว้ด้วยกัน เพื่อให้เห็นความแตกต่าง
กว้างขวางตามเอกลักษณ์ของแต่ละยุคสมัย สามารถสะท้อนสัมพันธ์ภาพ พันธกิจ หน้าที่ของตัวรถไฟ
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” ที่หมายถึงบุคคลที่เลือกคู่มานานจนใกล้จะหมดวัยหนุ่มสาว ก็ยังไม่ได้ตกลงปลงใจกับใครสักที จนกระทั่งมีคน ๆ หนึ่งเข้ามาในชีวิต แม้จะไม่ใช่คนที่มีคุณสมบัติที่ต้องการจริง ๆ ก็ต้องยอมแต่งงาน เพราะบุคคลคนนั้นอาจเป็นโอกาสสุดท้ายที่จะเป็นคู่ชีวิต เปรียบเสมือน “รถด่วนขบวนสุดท้าย” ก่อนที่จะไม่มีรถไฟพากลับบ้านอีก (การเดินทางในระยะแรกจะไม่มีการค้าระหว่างทาง) แม้กระทั่งของทานเล่นที่หลายคนชื่นชอบอย่าง “รถด่วน” ก็คงมาจากรูปร่างและอากัปกริยาการเคลื่อนไหวที่คล้ายขบวนรถไฟนั่นเอง

คำว่า “ตีตั๋ว” ก็เช่นกัน ตีตั๋ว มีที่มาจากการเรียกแทนการเสียบเหรียญใส่ตู้ (ปั๊ม ประทับตรา) วันที่และขบวนรถไฟ จากเครื่องแสตมป์ตัวตอนที่เรไปซื้อตั๋วรถไฟที่ช่องจำหน่ายตั๋ว จึงทำให้คนไทยเรียกกันติดปากเวลาซื้อตั๋วใด ๆ ว่าไป “ตีตั๋ว” (แม้ว่าปัจจุบันจะไม่มีเครื่องแสตมป์ตัวแล้วก็ตาม)

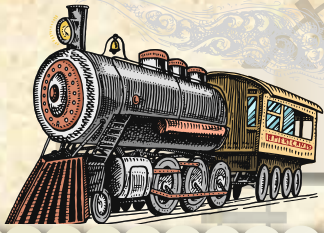


Rail transportation system has been with Thai people for over 124 years and it has become one of the important contexts that affect Thai behavior and culture in daily life. The word “Tee Tour” (buying a ticket in Thai) came from the sound of the train ticket stamp in the early days.

นิยามของคำว่า “ตั๋ว”

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





กำเนิดระบบราง

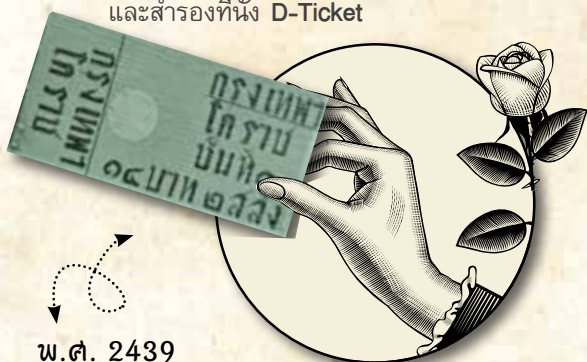


ด้วยสายพระเนตรอันยาวไกลและนับเป็นพระมหากรุณาธิคุณอย่างหาที่สุดมิได้ที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) มีต่อปวงชนชาวไทย ทรงพระราชทานการเดินทางด้วยระบบรางขึ้นในประเทศไทย โดยเปิดการเดินรถไฟหลวงครั้งแรก ในปี พ.ศ. 2439 ในเส้นทางกรุงเทพ-อยุธยา เมื่อเทียบกับสถานการณ์บ้านเมืองและโลก ในยุคนั้น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

วิวัฒนาการของตั๋วรถไฟไทย

รถไฟในยุคแรก กรมรถไฟหลวง (The Royal State Railway) มีการนำเข้ตั๋วรถไฟจากต่างประเทศ โดยมีชื่อเรียกในสมัยนั้นว่า Ticket (ตึกเก็ต) ก่อนที่จะมีการนำเข้เครื่องพิมพ์ตั๋วเข้ามาผลิตตั๋วรถไฟใช้เอง ในปี พ.ศ. 2494 เราเรียกกันว่า "ตั๋วหนา" มีเอกลักษณ์ซึ่งใช้มายาวนานจนถึงปี พ.ศ. 2541 ไม่น่าแปลกใจที่ "ตั๋วหนา" หรือ "ตั๋วแข็ง" จะเป็นความทรงจำของคนเดินทางด้วยรถไฟในอดีต

ต่อมาเมื่อยุคสมัยเปลี่ยนไปจากการจำหน่ายตั๋วด้วยมือเข้าสู่ยุคโลกาภิวัตน์ ในปี พ.ศ. 2535 การรถไฟฯ ได้เริ่มนำระบบจำหน่ายตั๋วและสำรองที่นั่งเป็นระบบคอมพิวเตอร์ (Seat Ticketing and Reservation System: STARS) หรือ ตั๋ว STARS ถือว่าประสบความสำเร็จในการให้บริการผู้โดยสารอย่างมาก ทั้งนี้ผู้โดยสารสามารถซื้อตั๋วสำรองที่นั่งใช้เวลาเฉลี่ย 5 นาที จากเดิมที่ใช้เวลาเฉลี่ยถึง 45 นาที นอกจากนี้ยังป้องกันการขายที่นั่งซ้ำซ้อน หรือปล่อยให้ที่ว่างจากระบบขายตั๋วด้วยมือแบบเดิมได้ 100 % โดยตั๋ว STARS ใช้ถึงวันที่ 17 ธันวาคม พ.ศ. 2563 จวบจนถึงปัจจุบัน เราเข้าสู่ยุคของดิจิทัล การรถไฟฯ ได้พัฒนาระบบการจองตั๋วระบบออนไลน์ และการจำหน่ายตั๋วโดยสารและสำรองที่นั่ง D-Ticket

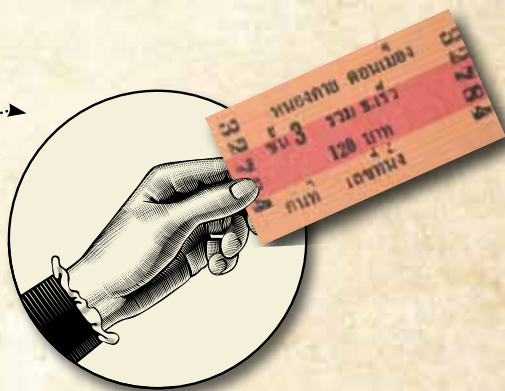


พ.ศ. 2439
"ตึกเก็ต"

ตั๋วรถไฟยุคแรกเริ่ม
ต้องนำเข้จากต่างประเทศ
พิมพ์โดยเครื่องพิมพ์ที่มีลักษณะเฉพาะ

พ.ศ. 2494
"ตั๋วหนา"

มีลายน้ำ
"The State Railway of Thailand"
ตั้งแต่ยุค "การรถไฟแห่งประเทศไทย"



พ.ศ. 2535
"ตั๋ว STARS"

มาพร้อมการนำระบบคอมพิวเตอร์
เข้มาใช้ในการรถไฟแห่งประเทศไทย
ระบุข้อมูลการเดินทางโดยละเอียด



พ.ศ. 2563
"D-Ticket"

ตั๋วที่ออกมากับระบบ
การซื้อตั๋วออนไลน์ ในยุคดิจิทัล

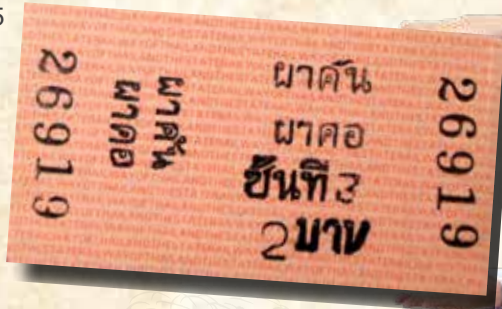


“ตั๋วรถไฟ” ในตำนาน

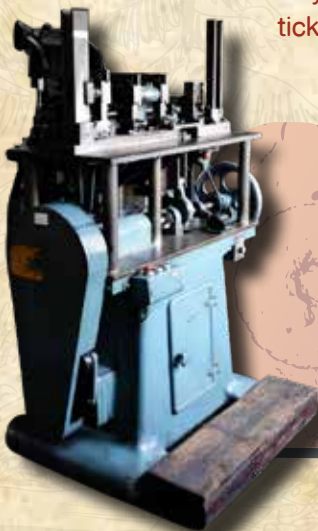
ตั๋วหนา ในความทรงจำ

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 ไม่อวชขณะพิมพ์ บนตั๋วหนาจะพิมพ์ชั้นรถไฟ ประเภท ขบวนรถ สถานีต้นทาง สถานีปลายทาง และราคาค่าโดยสาร ก่อนที่จะนำเข้าเครื่องแสตมป์ตั๋วที่สถานีในช่องจำหน่ายตั๋วเพื่อจำหน่ายให้ผู้โดยสารต่อไป 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.

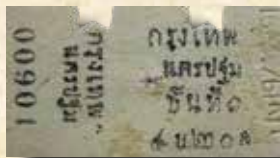


เครื่องพิมพ์ตั๋วรถไฟ หน้าตาเป็นอย่างไร

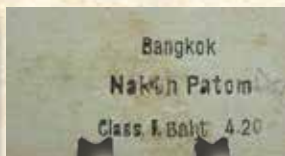
การรถไฟฯ ได้สั่งซื้อเครื่องพิมพ์ตั๋วเข้ามาเพื่อใช้ผลิตตัวเอง โดยสั่งซื้อเครื่องพิมพ์ตั๋วรุ่น Göbel Maschinenbau No.781, 1219 จากประเทศเยอรมนีเข้ามาเป็นครั้งแรกในปี พ.ศ. 2494 จากนั้นก็มีการสั่งรุ่น Kunitomo No.1205, 1216 จากประเทศญี่ปุ่นในปี พ.ศ. 2497 และเครื่องพิมพ์รุ่น Göbel Masch No.1384,1385 Mod.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

มาทำความรู้จัก **ตั๋วหนา** แบบพอสังเขป

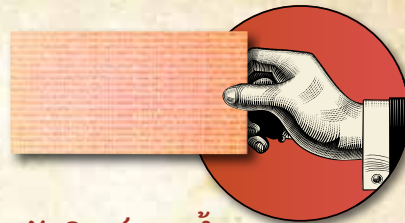
การรถไฟฯ ใช้ตั๋วหนามาตั้งแต่สมัยเมื่อครั้งเป็นกรมรถไฟหลวงจนถึงปี พ.ศ. 2541 เราจึงได้เห็นการพัฒนาของตั๋วหนาในหลายยุค หลายสมัย หน้าตาของตั๋วหนาในแต่ละสมัยเป็นอย่างไรบ้าง



ตั๋วสมัยกรมรถไฟหลวง



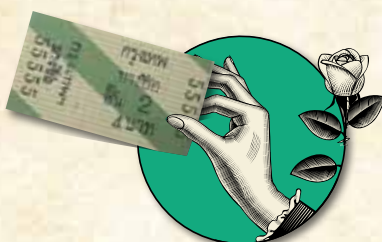
พื้นหลังพิมพ์ลายน้ำ



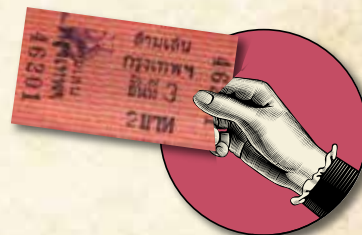
โดยแรกเริ่มสีของตั๋วหนามักบอกถึงชั้นที่นั่งตัวรถโดยสารชั้นที่ 1 เป็นสีเหลืองอ่อน รถโดยสารชั้นที่ 2 มีทั้งรถปรับอากาศและรถพัดลม เป็นตั๋วสีเขียวแก่ และรถโดยสารชั้นที่ 3 ขบวนธรรมดา เป็นตั๋วสีแดงออกส้ม และเมื่อกรมรถไฟหลวงเปลี่ยนแปลงสถานะมาเป็น “การรถไฟแห่งประเทศไทย” บนพื้นตั๋วด้านหน้ามีการพิมพ์ลายน้ำเป็นภาษาอังกฤษว่า **The State Railway of Thailand** เพื่อป้องกันการปลอมแปลงตั๋ว โดยยังมีวิธีการสังเกตเพิ่มเติมอีกว่า แบบใดคือ ตัวเที่ยวเดียว แบบใดคือ ตัวไป-กลับ



ตั๋วโดยสารชั้นที่ 1



ตั๋วโดยสารชั้นที่ 2



ตั๋วโดยสารชั้นที่ 3

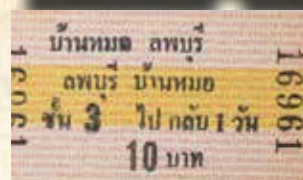
วิธีการสังเกตเพิ่มเติมอีกว่า แบบใดคือ ตัวเที่ยวเดียว แบบใดคือ ตัวไป-กลับ ให้สังเกตการระบุชื่อสถานี หากตัวเที่ยวเดียวจะระบุสถานีต้นทางและปลายทางจากไหนไปไหนเท่านั้น แต่ตัวไป-กลับ จะมีการระบุสถานีทั้งไปและกลับ พร้อมทั้งมีการคาดที่ตั๋วอย่างชัดเจน



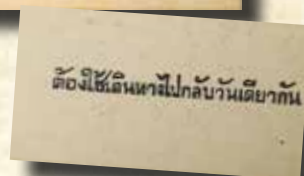
ตัวเที่ยวเดียว



ตัวไป-กลับ



ด้านหลังตั๋ว



ในช่วงปี พ.ศ. 2529 ตัวไป-กลับ จะทำเป็นตั๋วพื้นขาวมีสีเหลืองคาด หรือ ตัวพื้นขาวมีสีส้มคาดทแยงมุม และตัวไป-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 มีไว้เพื่อใช้สำหรับปิดบัญชีตั๋ว หรือ ตรวจลีดตั๋วโดยสาร เป็นการปิดบัญชีรายวัน โดยจะมีแผนกพิมพ์ตั๋ว ฝ่ายการเงินและการบัญชีเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดพิมพ์และแจกจ่ายตั๋วให้กับสถานีรถไฟต่าง ๆ ทั่วประเทศที่ทำการเบิกตั๋วโดยสารเข้ามาในแต่ละเดือน



ที่มาของคำว่า “ตีตั๋ว”

นอกจากเลขลีดของตั๋วที่อยู่ด้านบนตั๋วหน้าแล้ว จะมีเลขอีกหนึ่งชุดอยู่ริมตั๋วหน้าด้านหลัง ตัวเลขชุดนี้จะแสดงวันที่เดินทาง และหมายเลขขบวนรถ โดยพนักงานขายตั๋ว (เสมียนสถานี) ใช้วิธีการ “แสตมป์” ด้วย “เครื่องแสตมป์ตั๋ว” จึงทำให้มีความจางกว่าตัวเลขลีดตั๋ว เครื่องแสตมป์ตั๋ว มีลักษณะเป็นแท่นเหล็กด้านบนสามารถหมุนเพื่อปรับตัวเลขวันที่ และขบวนรถตามความต้องการ ทำงานคล้ายตรายางปั๊มวันที่ มีช่องสำหรับสอดตั๋วเข้าไป เมื่อพนักงานทำการออกตั๋วให้ผู้โดยสาร จะนำตั๋วหน้าที่มีการพิมพ์หมายเลขลีดเลขชั้นโดยสารและราคา แล้วสอดตั๋วหน้าเข้าไปในเครื่อง จากนั้นดันมือที่จับตั๋วหน้าออกไปข้างหน้าแล้วดึงตั๋วโดยสารออก เครื่องจะตีประทับตัวเลขด้านหลังตั๋ว เสียงดัง บัง! ขอบตั๋วจะมีรอยกดจากการกระแทกเพื่อบอกวันที่ เลขขบวนรถ และ เวลาออก จึงเป็นที่มาของคำว่า “ตีตั๋ว”

แม้เสียงตีตั๋วจะไม่มีแล้วในปัจจุบัน แต่คนไทยยังติดปากเรียกการซื้อตั๋วต่าง ๆ ว่า “ตีตั๋ว” อยู่นั่นเอง



เครื่องแสตมป์ตั๋ว



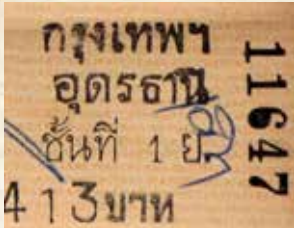
ตัวเลขที่ตีออกมา
วันที่ / เลขขบวน / เวลา



การขายตั๋วลดครึ่งราคา

การขายตั๋วลดครึ่งราคาในอดีต

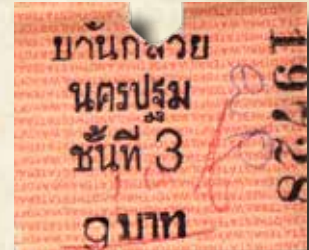
ก่อนปี พ.ศ. 2529 ตามสถานีต่าง ๆ ยังมีการจำหน่ายตั๋วครึ่งราคา โดยวิธีตัดครึ่งตั๋วหน้าเป็นสองส่วน ทำให้การจำหน่ายตั๋วไม่สะดวกรวดเร็ว และทำให้เกิดความยุ่งยากทางบัญชี



ตั๋วครึ่งราคาชั้นที่ 1

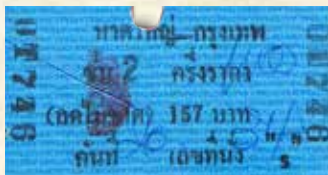


ตั๋วครึ่งราคาชั้นที่ 2



ตั๋วครึ่งราคาชั้นที่ 3

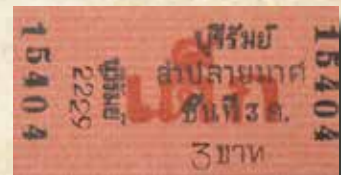
เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2529 การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงได้มีการกำหนดตั๋วครึ่งราคา ในขนาดปกติ โดยแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ประเภท "ลดค่าโดยสารขาด" และ "ลดค่าโดยสารไม่ขาด" พร้อมทั้งมีการกำหนดสีของตั๋ว และเครื่องหมายสังเกตที่แตกต่างจากตั๋วหน้าทั่วไป โดยในสมัยนั้นได้กำหนดพิมพ์บนตั๋วหน้าเที่ยวเดียวว่า "ครึ่งราคา ครพ. 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)



• ทหารในเครื่องแบบและ ผู้ได้รับเหรียญ สข.รชด. ชัยสมรภูมิ ว.น. 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



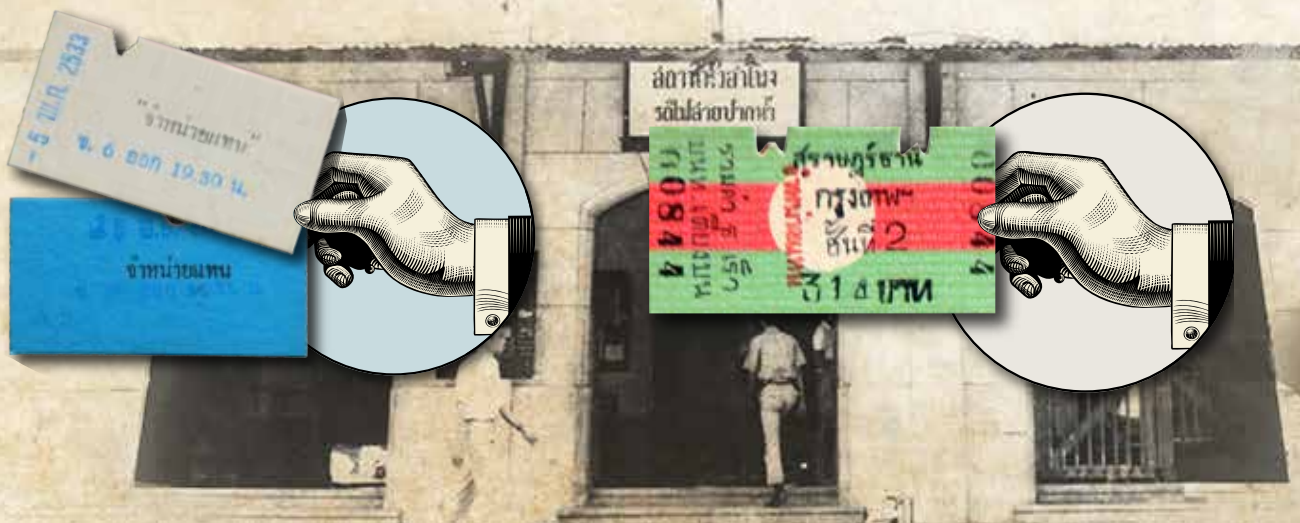
"การลดไม่ขาด" หมายถึง ตั๋วที่การรถไฟฯ ได้รับเงินชดเชยจากรัฐบาล หรือ หน่วยงานอื่นที่มีการทำข้อตกลงร่วมกับการรถไฟฯ เช่น ทหาร (ท.) สมาชิกเทศบาล (ทบส.) ราชการชายแดน (รชด.) เป็นต้น



ตัวแทนจำหน่ายตั๋วรถไฟ "จำหน่ายแทน"

เพื่อบริการประชาชนที่อยู่ในเขตพื้นที่ที่ไม่มีสถานีรถไฟใกล้เคียง และต้องการซื้อตั๋วรถไฟ ให้สามารถซื้อตั๋วผ่านตัวแทนจำหน่ายตั๋วของการรถไฟฯ ซึ่งได้รับสิทธิจากการรถไฟฯ โดยตรง ให้สามารถออกตั๋วรถไฟทุกเส้นทางได้ทันที สำหรับตัวแทนจำหน่ายตั๋วมีกระจายอยู่ในพื้นที่ต่าง ๆ รวมถึง แหล่งท่องเที่ยว เหมาะสำหรับประชาชนที่มีที่พักอยู่ใกล้ร้านตัวแทนจำหน่าย

กรณีนี้เรียกว่าเป็นตัวแทน "จำหน่ายแทน" การระบุวันที่เดินทางและสถานีเดินทางของสถานีต้นทางบนตั๋วจำหน่ายแทน จึงเป็นการประทับตราวาง ไม่ใช่การพิมพ์จากเครื่องแสตมป์



สมัยก่อนเดินทางเที่ยวเดียว **ต้องถือตั๋วถึง 4 ใบ**

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

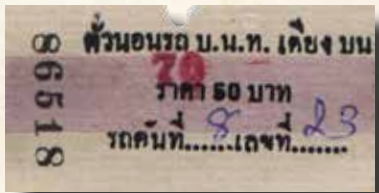
“ Traveling by train at that time, the ticket for "fare" and "fee" were issued separately so passengers might need to hold 4 tickets consisting of a fare ticket + a train type fee ticket + a sleeper fee ticket + an air conditioning fee ticket, for example. ”



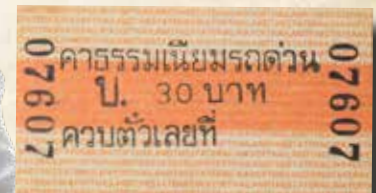
ตั๋วค่าโดยสาร



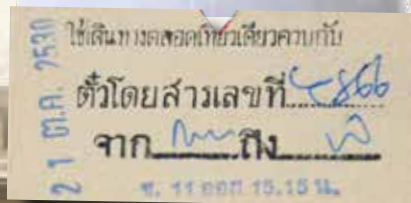
ตั๋วค่าธรรมเนียมปรับอากาศ (ตัวสีเขียวคาดชมพู)



ตั๋วค่าธรรมเนียมรถนอน (ตัวสีเขียวคาดเทา)



ตั๋วค่าธรรมเนียมรถด่วน (ตัวสีส้มคาดส้ม)
ตั๋วค่าธรรมเนียมรถเร็ว (ตัวสีส้มคาดแดง)



ด้านหลังตั๋ว
จะระบุการควบตั๋ว

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

พัฒนาเป็น "ตั๋วรวม" ค่าโดยสารบวกค่าธรรมเนียม

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

"ตั๋วรวม" แบบเต็มราคา

วิธีสังเกตตั๋วรวมชนิดเต็มราคาก็คือ ดูที่แถบคาดสีแดงหรือส้ม กับวงกลมตรงกลางตั๋ว โดยหน้าตั๋วระบุข้อความ "รวมค่าธรรมเนียม" รวมถึงชนิดของตู้โดยสารที่เป็นคำย่อที่คนเดินทางด้วยรถไฟคุ้นเคยกันดี



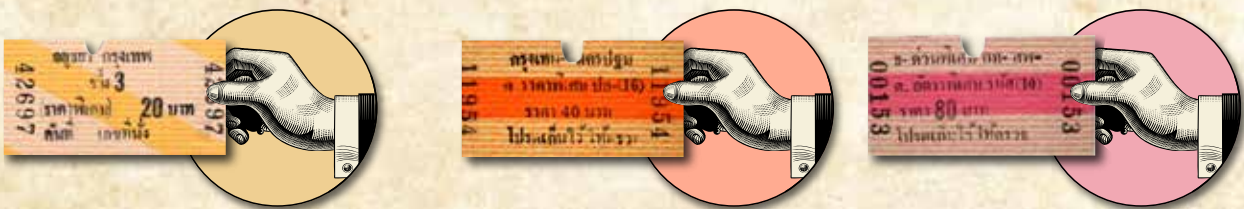
ชั้นที่ 1

ชั้นที่ 2

ชั้นที่ 3

"ตั๋วรวม" แบบราคาพิเศษ

ตั๋วรวมชนิดราคาพิเศษ จะมีรูปลักษณ์ที่ต่างออกไปอีก เป็นตั๋วโดยสารที่คิดราคาค่าโดยสารและลดค่าธรรมเนียมในอัตราพิเศษ ทำให้ราคาตั๋วโดยสารถูกลง

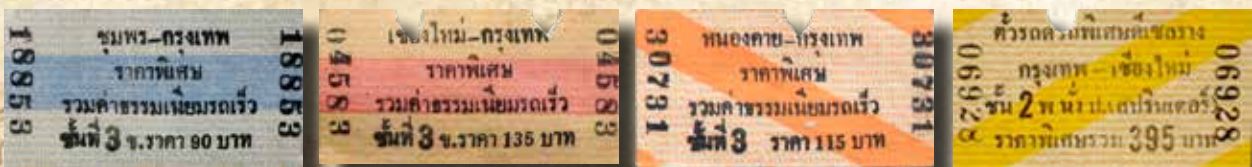


ตั๋วชั้น 3 ราคาพิเศษ

ตั๋วรถดีเซลรางปรับอากาศ

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

ทั้งนี้ ตั๋วรวมราคาพิเศษรวมค่าธรรมเนียม ก็จะมีรูปลักษณ์หลากหลายแบบ ซึ่งต่อมากลายเป็นที่ชื่นชอบของนักสะสมตั๋วหน้าใหม่ไว้ในครอบครอง ไม่ว่าจะเป็น ชาวคาดฟ้า เหลืองคาดแดง หรือส้มคาดส้มเข้มทแยง ฯลฯ



ชาวคาดฟ้า

เหลืองคาดแดง

ส้มคาดส้มเข้มทแยง

เหลืองคาดเหลืองทแยง



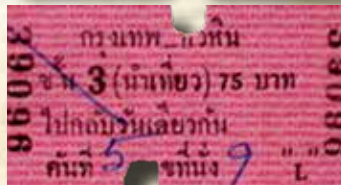
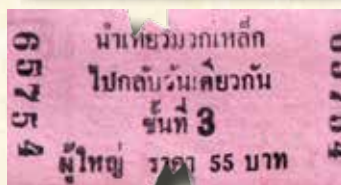
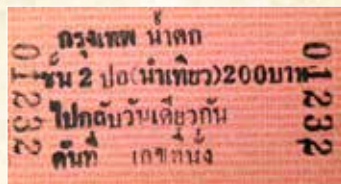
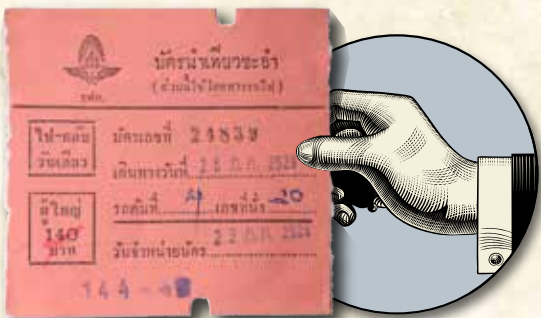
ในอดีตการเข้าไปใน **ชานชาลา** ต้องมี **ตั๋ว**

ตามกฎหมายข้อบังคับว่าด้วยระเบียบการบรรทุกส่งผู้โดยสารและสัมภาระ กำหนดไว้ว่าบุคคลใด ที่มีความประสงค์จะไปส่งผู้โดยสารขึ้นรถไฟ หรือจะไปรับผู้โดยสาร ณ สถานีใดก็ดี ปรารถนาจะเข้าไปให้ถึงชานชาลาสถานีก็สามารถเข้าไปได้ แต่ต้องซื้อตั๋วชานชาลาภายในบริเวณสถานี หรือมีตั๋วหรือใบเบิกทาง หรือตั๋วพิเศษอย่างใดที่ใช้เดินทางได้



ตั๋ว "ขบวนรถนำเที่ยว"

สำหรับผู้ที่ชื่นชอบการเดินทางโดยรถไฟ 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" การขายตั๋วหน้าหรือตั๋วแข็งในอดีต เสมียนขายตั๋วมีความสามารถเฉพาะตัวในการจดจำขบวนรถในเส้นทางต่าง ๆ ว่าหยุดรับ-ส่งผู้โดยสารที่สถานี ที่หยุดรถ หรือป้ายหยุดรถไฟใดบ้าง รวมถึงเวลาที่ถึงสถานีเหล่านั้น เพื่อตอบคำถามแก่ผู้โดยสารที่มาซื้อตั๋วได้ครบถ้วนสมบูรณ์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีบางสถานีที่มีผู้โดยสารน้อย เสมียนจะใช้วิธีนำตั๋วบางที่มีประจำอยู่ในทุกสถานีออกมาจำหน่ายในลักษณะ "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 เพราะในอดีตยังไม่มีเครื่องคิดเลข ใช้เป็นตัวช่วยเหมือนในยุคปัจจุบัน

และเมื่อสิ้นสุดวันทำการ เสมียนขายตั๋วทุกคนก็จะเข้าสู่ช่วงเวลาแห่งการลุ้นระทึก คือการปิดบัญชีตั๋วและการนับเงินส่งบัญชี ซึ่งจะทำการเป็นรายวัน

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

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

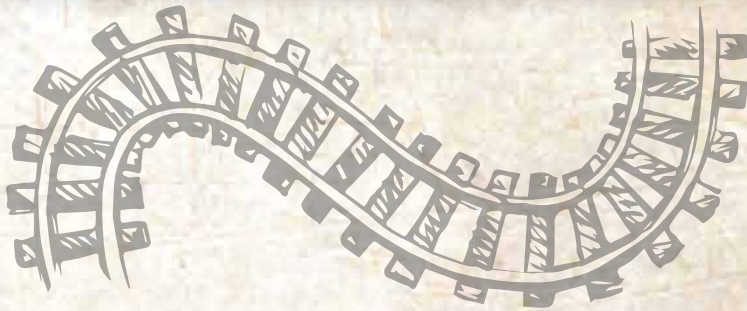
และท้ายสุดเสมียนขายตั๋วทุกคนต่างลุ้นกันตัวโก่งว่า เมื่อปิดบัญชีรายวันเสร็จแล้ว จำนวนเงินจะตรงกับยอดที่มีหรือไม่ ถ้าถูกต้องตรงกันก็เฮกระโดดตัวลอย แต่ถ้าไม่ตรงละก็ต้องตรวจสอบบัญชีใหม่ทั้งหมดในวันนั้น.....

“ 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

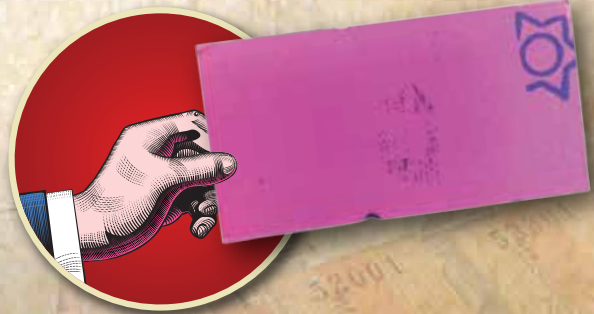
ในสมัยก่อนที่การเดินทางไม่สะดวกเท่าทุกวันนี้ เขาเดินทางกันอย่างไร จัดการเรื่องของตั๋วอย่างไร คงไม่ใช่เรื่องง่ายเลยเพราะในสมัยก่อน ในการพิมพ์ตั๋วสถานีต้นทาง 1 สถานี จะต้องมีการพิมพ์ตั๋วปลายทางทั่วประเทศไว้รองรับผู้ที่ต้องการเดินทางไป โดยเสมียนขายตั๋วสมัยก่อนจะต้องจดจำสถานี ที่ยวรถให้ได้ หากจำไม่ได้ทั้งหมด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



การพิมพ์ตั๋วในสมัยนั้นจะพิมพ์ออกมาเป็นล๊อต ๆ เก็บเป็นสต็อกไว้ มัดละ 100 ใบ มัดรวมกันไว้ด้วยด้ายผูกสีขาว เรียงลำดับจากน้อยไปมาก ความพิเศษของตั๋วหนาไม่ได้มีเพียงแค่นี้ ลำดับเลขเท่านั้น แต่จะมีความพิเศษอยู่ที่จะมีกระดาษแผ่นเล็ก ๆ หุ้มเพื่อป้องกันการหลุด และจะใช้ตรายางปั๊มลายดอกจันทน์ ที่ด้านหน้าของใบแรก และด้านหลังของใบสุดท้าย ซึ่งรูปดอกจันทน์นั้นติดอยู่บนตัวครึ่งหนึ่งและกระดาษรองอีกครึ่งหนึ่ง ซึ่งถือว่าเป็นตัวแบบพิเศษอีกแบบหนึ่ง



ปั๊มลายดอกจันทน์ด้านหน้า



ปั๊มลายดอกจันทน์ด้านหลัง

ตั๋วสีสนหลากหลาย

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

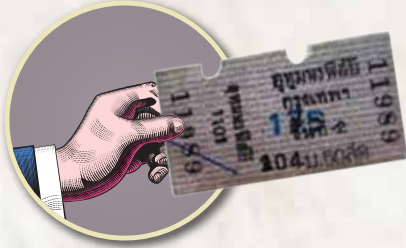
”

ตั๋วโดยสารรถไฟ ชั้นที่ 1 ไม่พิมพ์ลายน้ำ

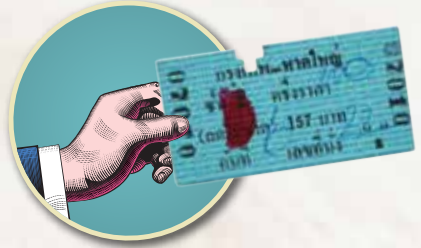


ตั๋วโดยสารรถไฟ
ชั้นที่ 1

ตั๋วโดยสารรถไฟ ชั้นที่ 2 แต่ไม่ใช้ตั๋วสีเขียว

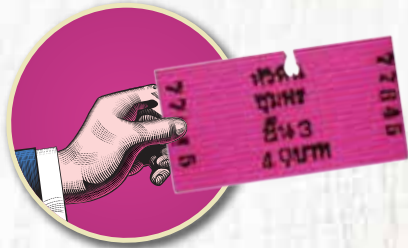


ตั๋วโดยสารรถไฟ
ชั้นที่ 2

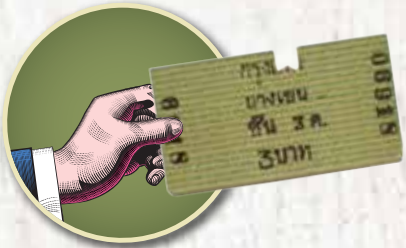


ตั๋วโดยสารรถไฟ
ชั้นที่ 2

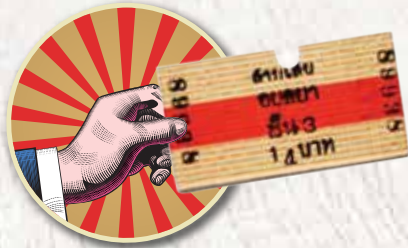
ตั๋วโดยสารรถไฟ ชั้นที่ 3 แต่ไม่ใช้ตั๋วสีแดงออกส้ม



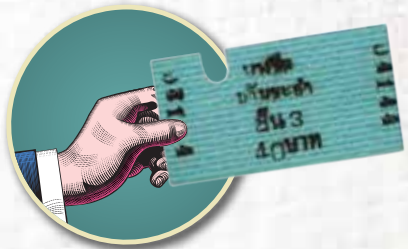
ตั๋วโดยสารรถไฟ
ชั้นที่ 3



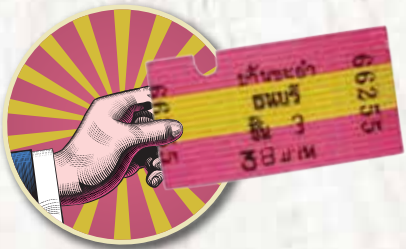
ตั๋วโดยสารรถไฟ
ชั้นที่ 3



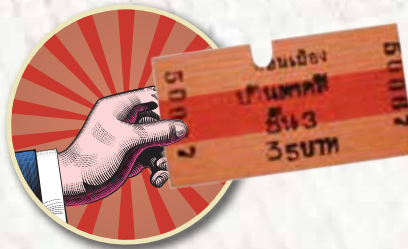
ตั๋วโดยสารรถไฟ
ชั้นที่ 3



ตั๋วโดยสารรถไฟ
ชั้นที่ 3



ตั๋วโดยสารรถไฟ
ชั้นที่ 3



ตั๋วโดยสารรถไฟ
ชั้นที่ 3

ตั๋วในโอกาสพิเศษ



เมื่อระบบการจำหน่ายตั๋วด้วยคอมพิวเตอร์ถูกนำมาปรับใช้ 100% ตั๋วหน้าที่ค้างสต็อกในสถานีถูกเรียกคืนกลับเข้าคลังและตัดบัญชีทั้งหมด โดยในปัจจุบันตั๋วบางส่วนได้นำกลับมาพิมพ์เป็นของที่ระลึกในโอกาสต่าง ๆ เช่น ที่ระลึกขบวนรถไฟพระที่นั่งพิธีเปิดเดินรถไประหว่างไทย - มาเลเซีย เป็นต้น



ตั๋วจัดพิมพ์เฉพาะในโอกาสพิเศษ

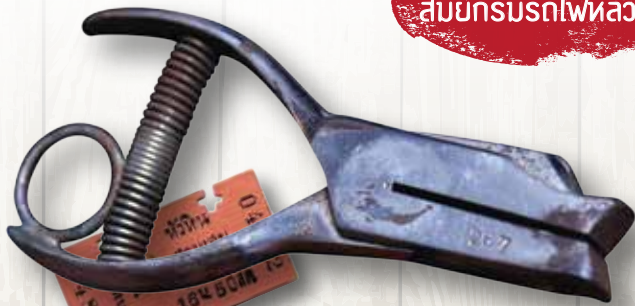
การรถไฟฯ ได้เคยจัดพิมพ์ตั๋วเฉพาะสำหรับโอกาสพิเศษ ในลักษณะแบบบัตรเครดิต คือทำจากพลาสติกโดยมีรูปแบบต่าง ๆ กัน เช่น เมื่อคราวไทยเป็นเจ้าภาพจัดงานชุมนุมลูกเสือโลก ครั้งที่ 2 ที่หาดยาว ต.แสมสาร อ.สัตหีบ จ.ชลบุรี หรือเมื่อปี พ.ศ. 2541 ที่ไทยเป็นเจ้าภาพในการจัดแข่งขันกีฬาเอเชียนเกมส์ ครั้งที่ 13 การเปิดเดินรถไฟเที่ยวปฐมฤกษ์ หนองคาย-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" ใช้มาอย่างยาวนานตั้งแต่ยุคที่พนักงานจนถึงตัวพิมพ์ด้วยคอมพิวเตอร์ ในปัจจุบันเลยก็เดียว การตรวจตั๋วโดยใช้อุปกรณ์ตัดทำให้เกิด รอยแหว่งเป็นรูปตัว U หรือตัว V แต่บางครั้งก็มีรอยแปลก ๆ ตามความคิดสร้างสรรค์หรือความครีเอตของพนักงานห้ามล้อ และสื่อถึงความรักในอาชีพ

คีมตัดตั๋ว
สมัยกรรรถไฟหลวง



“

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

ชั่งตัวรถไฟนะ ไม่ใช่ตัวรถเมล์

นอกจาก "ตัวหนา" ที่เป็นสัญลักษณ์ที่โดดเด่นของรถไฟไทยและการเดินทางโดยรถไฟ ในอดีตการรถไฟฯ ยังเคยมีการใช้ตั๋วฉีกบาง ๆ ที่จำหน่ายโดยฉีกออกจากกระบอกทองเหลืองคล้ายกับตั๋วรถเมล์อีกด้วย นั่นคือตั๋วรถไฟสายแม่กลอง ซึ่งนับเป็นสายเดียวที่ใช้รูปแบบตั๋วแบบลักษณะพิเศษนี้ เนื่องจากในเส้นทางสายนี้มีจำนวนสถานีน้อยกว่าทางรถไฟสายหลัก ส่วนใหญ่เป็นการจอดตามป้ายหยุดรถ และที่หยุดรถ จึงไม่มีสถานีที่กำหนดตัวโดยสาร 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 ก็แล้วแต่ผู้ใช้บริการ

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

บัตรโดยสารเดือน		ใช้วันที่
เลขที่ 115432		
ชั้น 3 ไปกลับ 0202 ราคา	บาท	
<input type="checkbox"/> เดือนราคา 41	<input type="checkbox"/> อดประเภท	
จาก	ถึง	
ลงชื่อ	ตั้งแต่วันที่	
สถานี	วันที่โดยสารรถไฟ	
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 ทุกขบวน สำหรับการเดินทางไป-กลับ ชานเมือง ระหว่างสถานีกรุงเทพ/ธนบุรี กับสถานีเชียงราก ตลิ่งชัน และหัวตะเข้ ลักษณะเป็นแผ่นพลาสติกบาง คล้ายบัตรเครดิต มีอายุใช้งาน 1 เดือน ใช้ได้โดยไม่จำกัดเที่ยว ในราคาค่าบัตร 350 บาท ราคาเที่ยวทั้งเด็กและผู้ใหญ่โดยจะคิด 50% จากราคาเต็ม

+ ตั๋วคูปองรถผ่านเมือง กรุงเทพ-หัวหมาก-กรุงเทพ

จำหน่ายทั้งเล่มทั้งปี มีคูปอง 20 ใบด้วยกัน คิดราคาเล่มละ 60 บาท สำหรับใช้ในการโดยสารที่ละใบ ขบวนรถชานเมืองทุกขบวนระหว่างสถานีกรุงเทพ-หัวหมาก-กรุงเทพ ทั้งเที่ยวไปและกลับ ตั๋วมีอายุ 1 เดือนนับตั้งแต่วันที่เริ่มใช้



+ 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 วันนับตั้งแต่วันที่ใช้เดินทาง แต่มีข้อแม้ว่าใช้โดยสารสูงสุดไม่เกินชั้น 2 ปรับอากาศ (เตียงล่าง) และยังใช้เดินทางขบวนรถนำเที่ยวได้ด้วย แต่ต้องชำระค่าบริการส่วนต่างอื่น ๆ เพิ่มเติม

การติดต่อซื้อตั๋วนี้ก็ต้องมีหนังสือเดินทางไปแสดงกับเจ้าหน้าที่จำหน่ายตั๋วและตั๋วจะได้กับเจ้าของหนังสือเดินทางนั้น ๆ เท่านั้น



+ ตั๋ว EuroTrain Explorer Pass

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



ตัว

ยุคคอมพิวเตอร์ และยุคดิจิทัล

การรถไฟแห่งประเทศไทย ก้าวตามความทันสมัยของเทคโนโลยี โดยเมื่อมีการพัฒนาระบบคอมพิวเตอร์อย่างกว้างขวาง ก็ได้มีการนำระบบคอมพิวเตอร์มาใช้ในการออกตั๋วและจำหน่ายตั๋วกับกิจการรถไฟ โดยได้ริเริ่มโครงการจำหน่ายตั๋วด้วยระบบคอมพิวเตอร์ที่เรียกว่า "Seat Ticketing and Reservation System: STARS ระยะที่ 1" โดยบริษัท ดิจิทัลอินฟอร์เมชัน (บริษัท ซี ดี จี ซิสเต็มส์ จำกัด) ร่วมกับบริษัท Korea Computer Corporation (KCC) ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี พัฒนาตั๋วในยุคคอมพิวเตอร์ขึ้น โดยตั๋วที่พิมพ์ออกมาจะมีลักษณะเป็นกระดาษบาง ๆ ขนาด 75x130 มิลลิเมตร จำหน่ายเป็นตั๋วโดยสารให้กับผู้โดยสารและมีสำเนาหนึ่งฉบับตั๋วพิมพ์ด้วยระบบคอมพิวเตอร์ เป็นตั๋วบางพิมพ์ตัวหนังสือสีเขียวที่เรารู้จักและเห็นกันอยู่ในหลายปีที่ผ่านมา



“

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.

”



วิวัฒนาการตั๋ว

ตั๋วคอมพิวเตอร์ที่เราคุ้นตา 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 ปรีดาปราโมทย์ จำกัด ตั้งแต่วันที่ 26 สิงหาคม พ.ศ. 2541 และเปิดใช้งานระบบในปี พ.ศ. 2542 ใน 446 สถานี ใช้คอมพิวเตอร์ จำนวน 799 เครื่อง ขนาดของตั๋วบางในยุคนี้แบ่งเป็นแบบสั้นที่ใช้สำหรับเชิงสังคม ขนาด 63x75 มิลลิเมตร และแบบยาวสำหรับเชิงพาณิชย์ ขนาด 75x200 มิลลิเมตร

หากนับ "ตั๋วหนา" เป็นตั๋วรถไฟ Gen ที่ 1 ตั้วบางพื้นขาวตั๋วหนังสือสีเขียวพิมพ์ด้วยระบบคอมพิวเตอร์ ทั้งยุค "STAR I" และ "STAR II" ก็นับเป็นตั๋ว Gen 2 และตั้วรุ่นใหม่ล่าสุด "D-Ticket" ซึ่งมีการเริ่มใช้ไปในปี พ.ศ. 2563 จึงนับว่าเป็นตั๋วรถไฟไทย Gen ที่ 3 ตามลำดับ

ยุคคอมพิวเตอร์

ตั๋ว STARS ระยะที่ 1

พัฒนาโดย บริษัท ดิจิทัลอินฟอร์เมชัน ร่วมกับบริษัท KCC ของเกาหลี



มีขนาด 75x130 มม.

ตั๋ว STARS ระยะที่ 2

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



แบบสั้น 63x75 มม.
ใช้เชิงสังคม



แบบยาว 75x200 มม.
ใช้เชิงพาณิชย์

ยุคดิจิทัล

D-Ticket

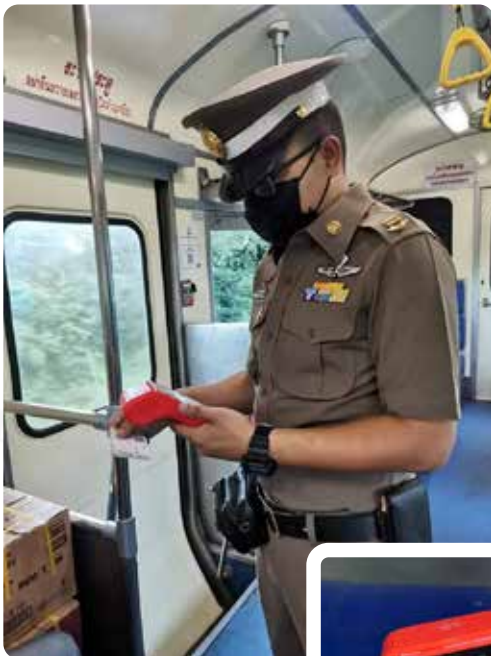


มีดี ที่ “D-Ticket”

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 และเป็นประสบการณ์การใช้บริการรถไฟไทยที่ต่างไปจากเดิมอย่างสิ้นเชิง



- ชื่อ-นามสกุล ผู้เดินทาง
- ประเภทขบวนรถ / เลวที่ขบวนรถ
- เวลาขบวนรถ ออกต้นทาง-ถึงปลายทาง
- ประเภทที่นั่ง
- ระบุที่นั่ง (คืนที่ เลวที่)
- ราคาตั๋ว
- รหัสตั๋ว
- วัน/เดือน/ปี เดินทาง
- QR-Code สำหรับให้เจ้าหน้าที่สแกนตรวจสอบยืนยันที่นั่งขบวนรถและรายละเอียดข้อมูลตั๋วโดยสาร
- รายละเอียดข้อแนะนำการใช้ตั๋วโดยสาร

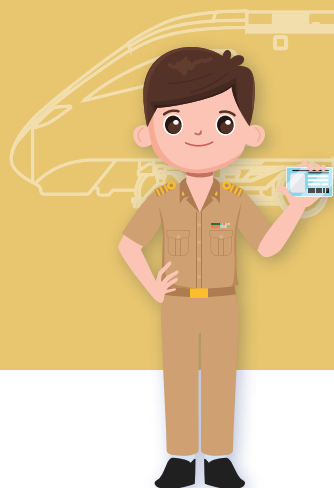


D-Ticket

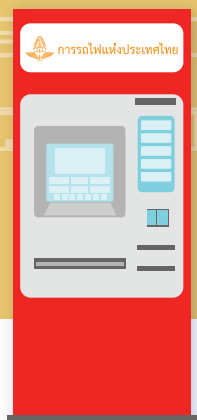
จองง่ายไร้กังวล

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 คือสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) จำนวน 2 เครื่อง สถานีวงเวียนใหญ่ สถานีตลาดพลู สถานีมหาชัย สถานีฉะเชิงเทรา สถานีสามเสน สถานีบางซื่อ สถานีดอนเมือง และสถานีรังสิต แห่งละ 1 เครื่อง

เครื่องสามารถใช้ซื้อตั๋วได้ทั้งการใช้เหรียญ ธนบัตร และมีระบบทอนเงิน โดยจะมีความพิเศษคือ มีระบบตรวจสอบอัตลักษณ์บุคคล โดยการใช้บัตรประชาชนในการออกตั๋วโดยสารสำหรับ 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



“D-Ticket”

01
เลือกสถานี
ปลายทาง

02
เลือกขบวนรถ
โดยสารและ
ชั้นเดินทาง

03
สอดบัตรประชาชน
และตรวจสอบ
ความถูกต้อง

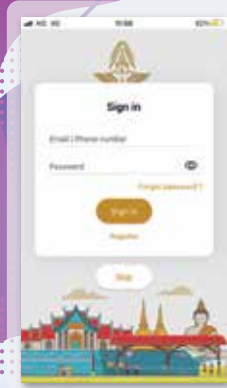
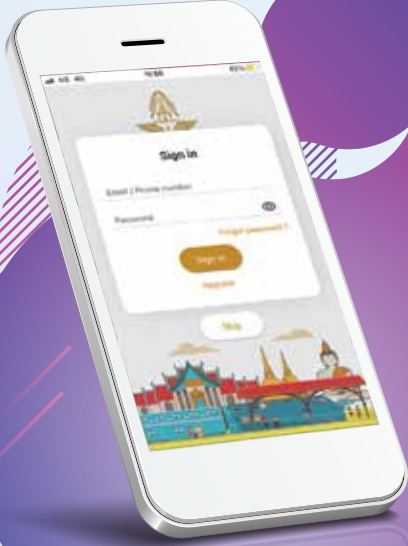
04
ชำระเงินด้วย
เหรียญหรือ
ธนบัตร

05
รับตั๋วโดยสาร
และเงินทอน



วิธีการซื้อตั๋วในระบบ

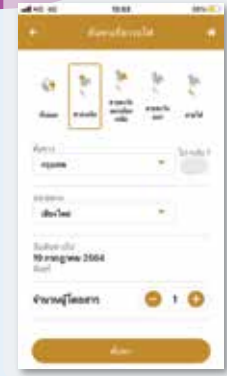
D-Ticket ผ่านแอปพลิเคชัน



1 เข้าแอปพลิเคชัน D-Ticket



2 สมัครสมาชิกในระบบ D-Ticket โดยต้องใช้หมายเลขประจำตัวบัตรประชาชน จากนั้นเข้าสู่ระบบ



3 ค้นหาขบวนรถ โดยเลือกต้นทางและปลายทาง



4 เลือกขบวนโดยสารที่ต้องการ (เวลาที่ออก เวลาถึงประเภทขบวนรถ)



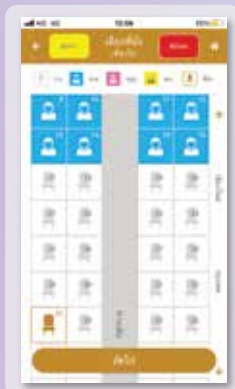
5 เลือกตู้โดยสาร



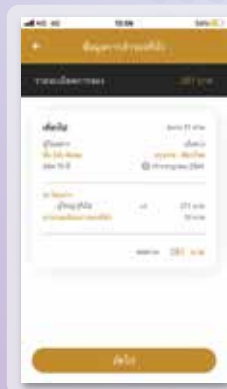
6 เลือกส่วนลด



7 ตรวจสอบข้อมูลผู้โดยสาร



8 เลือกที่นั่ง



9 ตรวจสอบข้อมูลการสำรองที่นั่ง



10 กดชำระเงินด้วยบัตรเครดิตหรือเดบิต หรือช่องทางอื่น ๆ



11 กดพิมพ์ตั๋วออกมาหรือบันทึกเป็นไฟล์อิเล็กทรอนิกส์ไว้บนโทรศัพท์มือถือ

รอบรู้ เรื่องตั่ว ๆ

ซื้อตั๋วด้วย บัตรสวัสดิการแห่งรัฐ

31

การขนส่งมวลชน



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

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

เมื่อวันที่ 29 สิงหาคม พ.ศ. 2560 กรมฯ มีมติเห็นชอบในหลักการแนวทางการจัดประจักษ์สวัสดิการ "บัตรสวัสดิการแห่งรัฐ" จึงมีการยกเลิกตั๋วรถไฟฟรีทุกขบวนรถทั่วประเทศมาเป็นการใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐแทน สำหรับผู้ที่มีรายได้น้อย บัตรนี้ครอบคลุมในเรื่องค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ซึ่งผู้ใช้บัตรมีสิทธิไม่จำกัดจำนวนครั้งภายในวงเงินที่กำหนด 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 "ตั๋ววาง" ให้บนขบวนรถ เราเรียกตั๋วชนิดนี้ว่า "ตั๋ววางสำเร็จรูป" 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 จะต้องมีการชำระค่าธรรมเนียมสัมภาระ หรือค่าธรรมเนียมซึ่งถือเป็นตัวค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการใช้พื้นที่บนรถไฟนั่นเอง ทั้งนี้ไม่รวมขบวนรถชานเมืองที่โดยรวมแล้ว ให้มีสัมภาระไปได้ไม่เกินคนละ 15 กิโลกรัม

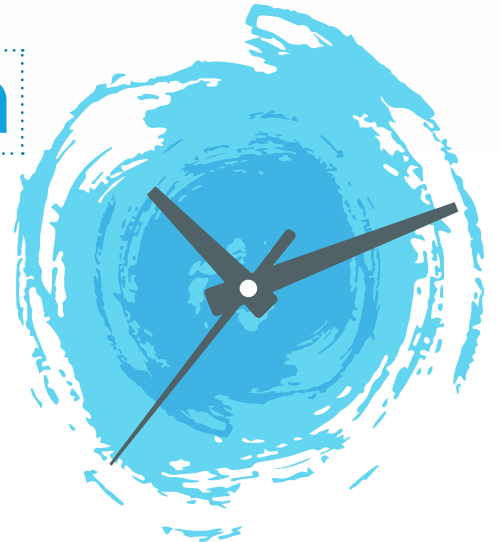
เราสามารถจะพาสัตว์เลี้ยงเล็ก ๆ อย่างสุนัขหรือแมว เดินทางไปบนขบวนรถกับเราได้ โดยการชำระค่าธรรมเนียมแทนตัวสัตว์เลี้ยงเป็นสัมภาระ โดยเจ้าหน้าที่จำหน่ายตั๋วจะพิจารณาจากน้ำหนักตัวของน้องหมาหรือน้องแมว ตามระยะทางที่เดินทาง ซึ่งโดยทั่วไปแล้วจะเริ่มที่ 90 บาท ต่อหนึ่งตัว ทั้งนี้ ถ้าเป็นสุนัขใหญ่ เช่น โกลเด้นรีทรีฟเวอร์ 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 เท่านั้นที่เปลี่ยนแปลงการเดินทางได้แล้ว

การขอ **คืนเงิน** ค่าโดยสาร เมื่อไม่ได้ใช้ตั๋วเดินทาง

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

ตั๋วโดยสาร **ไม่มีเลขที่นั่ง**

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



คิดถึงตั๋วหนา วันเวลาเก่า ๆ

ไม่ว่าจะเป็นนักเดินทาง นักสะสม หรือหลากหลายคนไทยคงจะคิดถึงตั๋วหนาวันเวลาเก่า ๆ และสิ่งของโบราณที่เคยใช้กันมายาวนานไม่มากก็น้อย กระทั่งคนรุ่นใหม่ที่ไม่ทันยุคนั้นก็ยังมีความรู้สึกร่วมและประทับใจไปกับ **"ตั๋วรถไฟไทย"** อันเป็นความทรงจำหนึ่งของความเป็นเอกลักษณ์ไทย

ในขณะเดียวกัน ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและยุคดิจิทัล ซึ่งจะเป็นตัวขับเคลื่อนเราสู่วันข้างหน้าที่มีข้อดีในการปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตผู้คนไปสู่ความสะดวกสบายยิ่งขึ้น และมีคุณภาพชีวิตที่ดียิ่ง ๆ ขึ้น ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยก็ยังคงทำหน้าที่นำทางสู่วันข้างหน้าไปพร้อม ๆ กับคนไทยเอกเช่นกับที่เคยเป็นอยู่เสมอมา กว่า 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.

”





คณะกรรมการและคณะผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการ

นายจิรุตม์ วิศาลจิตร	ประธานกรรมการรถไฟฯ
นายกรณินทร์ กาญจน์โณมัย	กรรมการรถไฟฯ
นายอำนาจ ปรีมนวงค์	กรรมการรถไฟฯ
นางสาวไตรทิพย์ ศิวะกฤษณ์กุล	กรรมการรถไฟฯ
นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย	กรรมการรถไฟฯ
นายพิเชษฐ์ พัวพันธ์	กรรมการรถไฟฯ
นางศุภรศิรี บุญญเศรษฐ์	กรรมการรถไฟฯ
นายนิรุฒ มณีพันธ์	กรรมการและเลขานุการ

คณะผู้บริหาร (ณ ตุลาคม 2563)

นายนิรุฒ มณีพันธ์	ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายเอก สิกธีรวัฒน์	รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริการทรัพย์สิน
นายพีระเดช หนูขวัญ	รองผู้ว่าการกลุ่มยุทธศาสตร์
นายอวิรุทธ์ ทองเนตร	รองผู้ว่าการกลุ่มอำนาจการ
นายจร รุ่งฐานีย์	รองผู้ว่าการกลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน
นายสุจิตต์ ชาญศิริกุล	รองผู้ว่าการกลุ่มบริหารรถไฟฟ้
นายสุชีพ สุขสว่าง	รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการเดินรถ
นายศรีพงษ์ พุกฤทธิ์พันธุ์	รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการซ่อมบำรุงรถจักร และล้อเลื่อน
นางสาวเจษฎาพร ยุทธมนวิบูลย์ชัย	ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านบริหาร
นายอนันต์ โพธิ์น้อมแดง	ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ
นางลัดดา ละออกุล	ผู้ช่วยผู้ว่าการฝ่ายการเงินและการบัญชี
นายวัชรชาญ สิริสุวรรณทัศน์	วิศวกรใหญ่ฝ่ายช่างกล
นายไพบุลย์ สุจริงกุล	วิศวกรใหญ่ฝ่ายช่างโยธา
นายไชยเชษฐ ราชิว	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม
นางฐานิยา เดชอุดม	ผู้ช่วยผู้ว่าการฝ่ายการพลุด

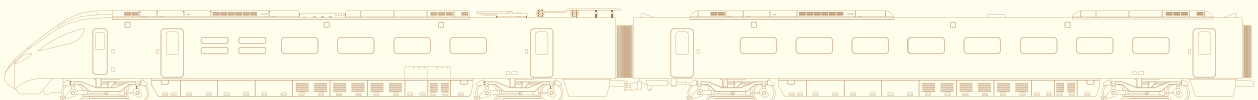
นางสาวชุตินา วงศ์ศิวะวิลาศ
นายวรพจน์ เทียบรัตน์
นายประยูร สุขดำเนิน
นายสมยุทธ์ เรือนงาม
นายสุรนต์เดช รูปะวีโรจน์
นายจตุกร อินทรชม
นายประสิทธิ์ ถาวร
นายสิทธิชัย บุญเสริมสุข
นายไพบุลย์ มงคลศุภวาร
นางสาวชุตินา จตุรนต์รัตน์
นายบุญเลิศ ดันตวิญญพงษ์
พ.อ.องอาจ จริยาสถาพร
นางสาวมณฑกาญจน์ ศรีวิลาศ
นางสาวกานต์รวี ทองพล
นางสาวจิตเรखा เดชเจริญ
นายพลาญงาม ศรินันท์
นายณัชพล กู๋เต็ง
นายสยาม ฤทธิวิรุฬห์
นายปิยะบุตร โตจิรากร
พล.ต.ต.อำนาจ ไตรพจน์
นายมนัญ มณีจักร
นายราชพัลลภ ชื่นปรีชา
(รอการแต่งตั้ง)
นายโอกาส ติรมาศเสถียร

ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน
ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพย์สิน
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน
วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ
ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร
ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า
ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา
หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้
หัวหน้าสำนักงานแพทย์
หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ
หัวหน้าสำนักงานศูนย์ฝึกอบรมการรถไฟ
หัวหน้าสำนักงานบริหารพื้นที่ตลาด
หัวหน้าสำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ
หัวหน้าสำนักงานจัดหาวัสดุซ่อมบำรุง
หัวหน้าสำนักงานอาณัติสัญญาณ
หัวหน้าสำนักงานจัดการกรรมสิทธิ์ที่ดิน
ผู้บังคับกองกลางตรวจรถไฟ
ผู้ตรวจการรถไฟ 1
ผู้ตรวจการรถไฟ 2
ผู้ตรวจการรถไฟ 3
ผู้ตรวจการรถไฟ 4

เจ้าชอง	การรถไฟแห่งประเทศไทย
บรรณาธิการ	นายเอกริช ศรีอาระยันพงษ์ ผู้อำนวยการศูนย์ประชาสัมพันธ์
กองบรรณาธิการ	บริษัท คอร์เอนด์ฟิค จำกัด
ฝ่ายประสานงาน	นางศุภมาส ปลื้มกุศล นางอาภาพันธุ์ สวัสดิ์
ฝ่ายภาพ	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว กองประชาสัมพันธ์ บริษัท คอร์เอนด์ฟิค จำกัด
ฝ่ายจัดส่ง	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว รับ-ส่ง ฝปด.1 ฝ่ายบริการโดยสาร หมวดสัมภาระ สถานีกรุงเทพ
ขอบคุณข้อมูลจาก	นายธนวิทย์ บัวศรี นายพิเชษฐ์ ไข่มณีเยม

ฝ่ายสมาชิก
กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว
การรถไฟแห่งประเทศไทย
เลขที่ 1 แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทรศัพท์ 0 2220 4271

ออกแบบและผลิต
บริษัท คอร์เอนด์ฟิค จำกัด
27 ซอยเจริญนคร 14 ถนนเจริญนคร
แขวงคลองตันเหนือ เขตคลองสาน กรุงเทพฯ 10600
โทรศัพท์ 0 2861 0674
โทรสาร 0 2861 0675





การรถไฟแห่งประเทศไทย

เลขที่ 1 แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

www.railway.co.th

Facebook : ทีมพิธการรถไฟแห่งประเทศไทย

Call Center : 1690