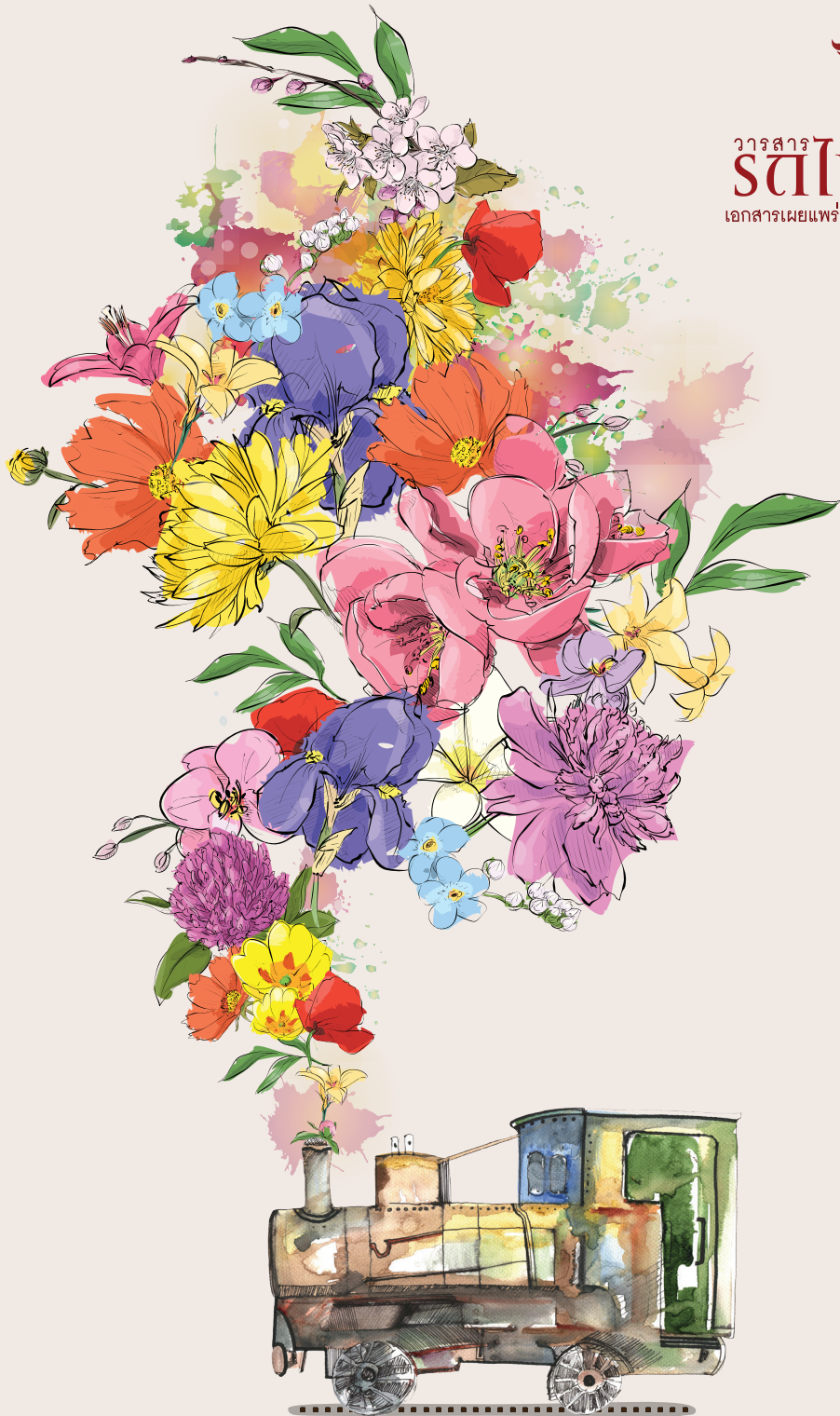




วารสาร
สทไฟลัมพันธ์
เอกสารเผยแพร่เพื่อการประชาสัมพันธ์ Volume ๒: ๒๕๖๘



๑๒๘ ปี
ศรัทธามิตรสทไฟลัมพันธ์



Handwritten text in Thai script, possibly a signature or a note, located on the right side of the illustration.

บทบรรณาธิการ

วารสารรถไฟฉบับนี้
เคียงข้างปวงประชามานาน
ร.๕ ตอกหมุดตรึงรางปฐมบท
กรุงเทพฯ กรุงเก่าใช้รถไฟสมฤดี

ผ่านเรื่องราวการเปลี่ยนแปลงตามยุคสมัย
ล่าอาณานิคมรุกเร้าแผ่ขยายปอง
ทั้งรางรถข่ารุงก็มิอยู่
ยกระดับคมนาคมพื้นกลักลายเป็น

เศรษฐกิจสังคมได้อาศัย
ค้าขายเพิ่มพูนนอกอนันต์
เรื่องราวรถไฟไทยในอดีต
เป็นร้อยกรองแสนเสนาเพราะจับใจ

ไม่ใช่แค่เพียงทำตามหน้าที่
ข้อมูลต้องสืบค้นหาให้เจอ
ทั้งปกหน้ารูปแบบอักษรจัด
ฝากคุณค่าเอาไว้ในแผ่นดิน

เสนอนำเรื่องราวรถไฟสยาม
ปณิธานร้อยยี่สิบแปดปี
ยี่สิบหกมีนาแสนสุขี
สังคมมีเศรษฐกิจดีทวีคุณ

รถไฟไทยกับเหตุการณ์ป้องกันผอง
สงครามโลกครั้งสองต่างวุ่นวาย
เร่งฟื้นฟูบูรณะความเสียหาย
แก้ภัยร้ายพัฒนาให้มั่นคง

รถไฟไทยนำพาเกษมสันต์
ต่อเติมฝันสร้างสุขทั้งแดนไทย
ลิขิตขีดถ้อยคำแถลงไข
สืบสานภาษาไทยให้ยั่งยืน

หรือแค่มีวารสารนำเสนอ
ไม่พอลังเผลอหมั่นตรวจสอบเป็นอาจิน
ยึดตามหลักวรรณกรรมวิจิตรศิลป์
ทั่วทุกถิ่นอ่านได้สราญใจ

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์
บรรณาธิการ
และประพันธ์บทบรรณาธิการ





๑๒๘ ปี ศรีเกษรศิษย์ศรทไฟสยาม

โอ้ ลีบทอดล่งทางแต่ปางหลัง
อาณาจักรโบราณแต่นานมา
คู่เมืองฟ้าอมรจรถิ่น
พระมหากษัตริย์วิวัฒนธานี

เป่าปัจจัยลำคัญควรมันมุง
ประดุจสายโลหิตแห่งจิตวิญญาณ
ชาวประชาเวลานั้นยังต้นต้น
ด้วยช้าง ม้า วัว ควาย เคลื่อนย้ายตะลอน

ลำบากทุกฝู่นฝอยย่ำรอยเท้า
คู่ลำห้วยลิกละทานผ่านไพรพง
พระมหากษัตริย์คุณอันอกหล้า
ลมเวลาดึกดำพัตราเพย

การต่อสู้อัจฉริยะ ให้ทรหด
“การเดินทางของรถไฟ” นัยร่วมเรา
โอ้ ก้าวย่าง จากวันนั้น ถึงวันนี้
ผ่านเรื่องราวถักทอก่อรูปนาม

รวมพลังหนักแน่นเป็นแผ่นหล้า
สุขุขทัย อยุชยา ธนบุรี
รัตนโกสินทร์ แผ่นดิน ถิ่นศักดิ์ศรี
ให้เป็นทีศรีททาสานุการ

เพื่อผดุงความรุ่งเรืองประเทืองสถาน
นั่นคือ “การคมนาคม” อุดมล้ำจร
ไปและมาทุกแห่งหนมิหยุดหย่อน
ทั้งเกวียนคลอนล้อเคลื่อนข้ามเถื่อนดง

จากขุนเขาลำเลียงเลี้ยวพลัดหลง
กว่าเย็นยงหยุดได้มีง่ายเลย
แผ่ววิวัฒนพัฒนามิช้าเฉย
เพื่อหาจุดลงเอยของรอยเท้า

คู่ศตวรรษเกียรติยศแห่งเรือนเหี้ย
คือแสงเข้าฉายฟุ้งความรุ่งเรือง
“ร้อยยี่สิบแปดปี ศรีเกียรติยศรถไฟสยาม”
คู่ชบวนงดงามข้ามกาลเวลา...





“รถไฟ” รักษาดีเหตุน้ำเสียสุโขทัย

ราชทศวรรษสองพันสามร้อยหกสิบ
จากอังกฤษแดนไกลวิไลเมือง
เมืองผู้ดีทางเดินเจริญเด่น
มหัศจรรย์ดมองคนแรงพ่นไอ

ปีสองพันสามร้อยเก้าสิบแปด
ราชทูตอังกฤษเชื่อมมิตรไมตรี
ด้วย “สนธิสัญญา เบลริง”
สู่ความจริงเบื้องหน้าสารพัน

ปีสองพันสี่ร้อย รอยพิศจัน
ไปลิ้มพันชไมตรีที่ตรึงตรา
คือคนไทยกลุ่มแรกในตำนาน
เดินทางจากลอนดอนบันดาลดล

ครานั้น คณะราชทูตไทยใจตื่นตื่น
ทั้งความเร็วดุจขบยบินดินละเหือน
คือเรื่องราวปรากฏบทละท่อน
นิพนธ์โดย “หม่อมราชาไชทัย” ไชรำพึง

แสงระยิบถักทออย่างต่อเนื่อง
กำเนิดเครื่องจักรไอน้ำนาม “รถไฟ”
เริ่มรางเลนคลองหวังทั้งไกลใกล้
สู่นวัตกรรมขึ้นใหม่โลกใบนี้

ประกายแลดลาดทองส่องศักดิ์ศรี
กับสยามธานีวีจันรรจำ
ปลูกบางสิ่งลุกตื่นจากคืบฝืน
ลารพัฒมหัศจรรย์สร้างมรรคา

ราชทูตจากสยามงามลง่า
กับอังกฤษตามสัญญาแห่งลากล
ได้โดยสารบน “รถไฟ” จักรไอฟ่น
ถึงเบอร์มิงแฮมแห่งหนพียงลเยือน

สิ่งเคยเห็นนับแลนมิแมนเหมือน
รถไฟเคลื่อนทะลุภูเขา โอ้ ไร่ตะลึง!
ใน “นิราศลอนดอน” กลอนชวนอึ้ง
บันทึกถึงการเดินทางแรกสร้างรอย

¹จันรรจำ, จันรรจา (กลอน) ก.
เจรจา, พุด, กล่าว.



จากนั้น ปี่ล่องพันสี่ร้อยสิบสี่
เลดีจเยื่อนสิงคโปร์ เกาะน้อยน้อย
ทอดพระเนตรการล่ำรางรถไฟในชาว
เป็นที่เดียวในเอเชียอาคเนย์ เท่เหลือเกิน

เป็นที่แรกในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
สิ่งทีเรียกว่า “รถไฟ” วึ่งไต่ราง
ปลายปีนั้น เลดีจเยื่อนแดนภารตะ
เลดีจพระราชดำเนินโดยรถไฟ

ท่ามกระแสดการล่าอาณานิคม
จ้องเขมือบหน้าหลังประดังประเด
ฝรั่งเศส อังกฤษ ฟันพิษลาด
เข้ารุกรานเพื่อนบ้านไทย ไต้เงาตะวัน

รัชกาลที่ห้า ทรงไมตรี พาที่ถ้อย
ทีค้อยค้อยก่อรูปนามความเจริญ
สิงคโปร์พัฒนานำสรรเสริญ
มีรถไฟใช้เพลินคล่องเดินทาง

จุดประกายล่องให้ไฟล่รรงค์สร้าง
กำลังไต่รางชาว^๒บนรางใจ
ไอ้ อินเดียลมฐานะเมืองยิ่งใหญ่
จากกัลกัตตา เดลีไปถึงบอมเบย์

รายล้อมไทยด้วยเขี้ยวปมฝูงเจ้าเล่ห์
หมายคะเนหยิบกินชิ้นปลามัน
เหล่านหาอำนาจประกาศลั่น
ต่างอกลั่นขวัญกระเจิงทุกเพิงหลังคา



^๒รางชาว ว. กาม, ลวย, เด่น.





อังกฤษเล่นก่อสร้างทางรถไฟ
จากมะละแหม่ง ผ่านตาก ลากเรือมา
เลี้ยวต่อการยับเยินเกินจะเชื่อ
อังกฤษหมายย่าแค้นด้วยแผนการ

อีกทั้งฝรั่งเศส ล้วนเกทภัย
เลี้ยววิกฤติเสียดินแดน แล่นทวี
ไทยเริ่มสร้างทางรถไฟของตนเอง
การสำรวจเส้นทางวางมณฑล

นั่นคือปีสองพันสี่ร้อยสามสิบ
“การสำรวจปันชาร์ด” วาดการไกล
สัญญา

เริ่มสำรวจเส้นทางหลักเพื่อปักหมุด
ลากเส้นเลียบแม่น้ำเจ้าพระยา

เส้นทางรอง จากสระบุรีเมืองศรีสง่า
จากอุตรดิตถ์ถึงปากลาย ได้พักพิง
การสำรวจเส้นทางนี้มีเหตุผล
กับรถไฟสายมะละแหม่งถึงยูนนาน

บนแผ่นดินประเทศไทย แผนโล่ล่า
ผ่านลำปาง เชียงรายฝ้าถึงยูนนาน
ยึดภาคเหนือของไทยให้แตกชาน
ส่งทหารผ่านรถไฟ ไทยรู้ดี

วางแผนสร้างทางรถไฟ ในพื้นที่
จำเป็นที่ต้องเริ่มสร้างทางของตน
ให้เป็นที่ขามเกรงไปทุกหน
จึงเริ่มต้นเปลี่ยนแปลงด้วยแรงใจ

จากฝืนลิขัฐนิยาม “ความเป็นไปได้”
บริษัทปันชาร์ดกับรัฐบาลไทย ร่วมใน

จากกรุงเทพฯ ชี้จุดลุดองศา
ขึ้นทางเหนือถึงนครนครพิงค์

ถึงนครราชสีมา เข้าท่าทุกสิ่ง
เชียงใหม่ถึงเชียงแสนอิงอุ่นลำราญ
เพื่ออ้อมพันจุดเชื่อมต่อข้อประสาน
ที่อังกฤษต้องการหมายรานรุก!





ก้าวข้ามป่าดง ไรศรัทธาและเหือกเงา สู่รถไฟสายแรก

ปี่ล่องพันสี่ร้อยสามสิบเอ็ด

ทางรถไฟสายแรกสยามยุค
คือเส้นทางสายกรุงเทพ-นครราชสีมา
โดยบริษัท Campbell เป็นศูนย์กลาง

เก้ามีนา ล่องพันสี่ร้อยสามสิบสี่

ประกอบพิธี ทำพระฤกษ์ ร่วมเบิกชัย
เพื่อเริ่มทำทางสายกรุงเทพ-นครราชสีมา
ทรงหลังทักษิณทก³เหนืออกลาน⁴

ภาพสำเร็จรึ้นรมย์เป็นสมลุด
เกิดขึ้นได้ หลังการบุกเพื่อเบิกทาง
ทว่า อังกฤษชนะประมูลการก่อสร้าง
รับเหมาทำทุกอย่างที่วางไว้

ด้วยฤกษ์งามยามดีเป็นศรีลัมัย
เบิกทางให้ราบรื่นทุกประการ
รัชกาลที่ห้า ทรงพระเกษมคานดี
เหนือแผ่นดินสถิตสถานสถาพร

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

⁴อกลาน จิตใจความรักความผูกพัน
ที่มีต่อแผ่นดินถิ่นอาศัย, ใจแผ่นดิน
เป็นภาษากรีก เพิ่มความเข้มข้นของ
เนื้อหา





อย่างไรก็ดี ยังมีข้อขัดข้อง
Campbell เกิดล่าช้าบางขั้นตอน
ไทยดำเนินการก่อสร้างทางเองต่อ
ทางรถไฟสำเร็จเสร็จอัตรา

วันเปิดเดิน รถไฟ เทียบปฐมฤกษ์
“ยี่สิบหก มีนาคม” สมเด็จพระ
ดั่งนี้รถไฟฯ ได้ถือยก
เป็นวันสถาปนากิจการรถไฟ

บริษัทเกิดขัดแย้งแห่งเก่าก่อน
กรมรถไฟจึงเพิกถอนซึ่งสัญญา
ถือเป็นข้อยุติทุกทศ
แรงฟันฝ่าทุกขัณฑ์ให้ผลงาม

รางบุกเบิกความเปลี่ยนแปลงแห่งสยาม
“ลองพันลีร้อยสามสิบเก้า” วิไล^๕
วันที่ยี่สิบหกมีนาคม สมสมัย
สืบมาจนถึงในปัจจุบัน



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

จากกรุงเทพฯ ถึงอยุธยาที่ลุ่มต่ำ
จึงเร่งสร้างตลิ่งใหม่ให้สูงขึ้น
ทางตั้งแต่แก่งคอยร้อยทุกซ์เข็ญ
ทั้งลี้ตัวดู ป่วยไข้ ภัยนานา

ทำยที่สุดก็บุกฝ่าโดยสามารถ
จากกรุงเทพฯ ตลอดเส้นลี้เร้นลับ
นั่นคือปีสองพันสี่ร้อยสี่สิบสาม
เปลี่ยนรูปแบบเดินทางไกลในทันที

สามเหลี่ยมปากแม่น้ำนำหวาดหัวน
เมื่อเดินรถจะได้ทันต่อเวลา
ข้ามเทือกดงพญาเย็นเป็นดงหนา
การก่อสร้างต้องแลกมาผู้ลาลับ
และประกาศเปิดเดินรถเต็มฉบับ
ลูโคราชนานนับถึงเก้าปี
ธันวาคม รื่นรมย์ดยามงามคักดีศรี
เพิ่มพื้นที่ชีวิตทุกทิศเจริญ





ฝ่าขุนเขา ที่กันขวาง “อุโมงค์ขุนตาน”
ผลแห่งความพยายามงดงามเหลือเกิน
มีรถไฟสายเหนือถึงพิษณุโลก
ต่างวางแผนเลาะรางเลียงทางตัน

ที่สุดแล้วไว้วิธีที่จะเลาะ
แผนสุดท้ายกกลางดงลับพยัคฆโยน
คือเทือกเขาขุนตาลตระหง่านกัน
กันจังหวัดลำพูนกับลำปาง

นั่นคือปีสองพันสี่ร้อยห้าสิบ
นายอีมีล ไอเซนโฮเฟอร์ ผู้ควบคุม
ปีสองพันสี่ร้อยหกสิบ งานแล้วเสร็จ
ยาวที่สุดใเอเชียขณะนั้น

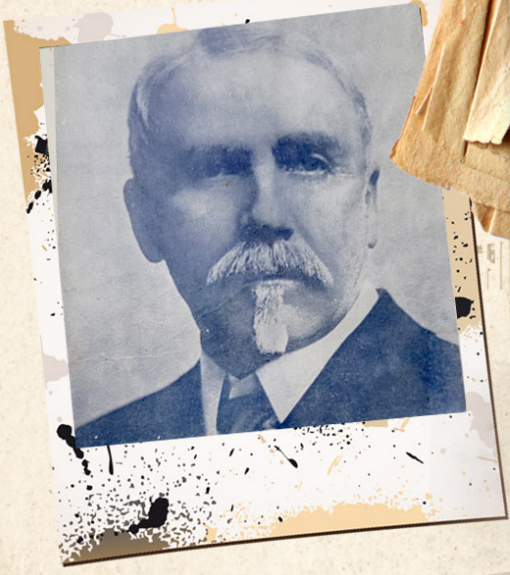
เมื่ออุโมงค์ขุนตานเปิดม่านซึ่ง
หินแต่ละก้อน กรวดและดิน แต่ละเม็ด
ห้วงเวลาเจาะอุโมงค์เชื่อมโยงวิถี
คนขายแรงนับพันรวมกันสำราญ

ที่นี่คือ “ปางยาง” กลางหุบเขา
หลังตะวันตกไปได้เวลา
นี้กรรมกรไทยใหญ่ นันใจอีสาน
ใช้แรงงานคนตอก ตะคอกตะบัน

ลลับฝั่งเจาะระเบิดไดนาไมต์
ยี่สิบสี่ชั่วโมงโยงหยัดยี่น
กว่าอุโมงค์ขุนตานจะทะลุ
ทั้งอุบัติเหตุ ทั้งเภทภัย

คือประจักษ์พยานนำสรรเสริญ
ที่จะเดินรถไฟสู่สายเหนือ
มาติดโตรก^๖เส้นทางเขาขวางกัน
ให้บรรลู่ถึงกันเชียงใหม่พ้วน
ไม่สู้เหมาะยุคศาสตร์เสียงผาดโผน
ผ่าเทือกเขาขุนตาลโค่นลงเป็นราง
เป็นแนวสันปันน้ำตั้งลำขวาง
เริ่มดำเนินการก่อสร้างอย่างรัดกุม
กลางดงลับป่าลับซับซ้อน
วิศวกรหนุ่มผิวขาวชาวเยอรมัน
เป็นอุโมงค์สำเร็จได้ตามฝัน
คือหนึ่งพันสามร้อยหกสิบเอ็ดจุดสามศูนย์เมตร
รถก็ถึงเชียงใหม่ได้สำเร็จ
ประจักษ์เพชรกล้าแกร่งเหล่าแรงงาน
ขณะพักมากมีคนพลุกพล่าน
รับค่าแรง วันเบิกบานร้านเหล้ายา
เสมือนเมืองย่อมเยาเจ้าพระยา
ชดเชยความเหนื่อยล้าด้วยสารพัน
โน่นกรรมกรพื้นเมืองพื้นบ้าน ล้วนจัดสรร
ตอกอยู่ในอุโมงค์นั้นทั้งวันทั้งคืน
ลมหายใจเหงื่อพรมยิ่งขมขื่น
บนแผ่นพื้นดินผากหลากเลือดโคล
ป่าที่ร้อนระอุด้วยพิษไข้
ต้องล้งเวลายลมหายใจไปหลายชีวิต!

^๖โตรก (โตรก, โตรกโตรก) น. ช้องลึก
ของเขา, โกรก หรือ โกรกโกรก ก็ใช้



ไทย และสปป.ไทย ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ ๑

เริ่มต้นไทยประกาศเป็นกลางในสงคราม
กระทั่งความชัดเจนเห็นประชิด
ปลอญพันสี่ร้อยทกลีบ
มีพระราชดำริตริตรองพระหฤทัย

ร่วมในฝ่ายลัษณ์พันชมิตรพิชิตยทุทซ์
พระมหาธีรราชเจ้า ทรงเฝ้าติดตาม
ปรับตำแหน่งในกรมรถไฟหลวง
โดยเฉพาะวิศวกรชำนาญงาน

ยามนั้นไทยในฐานะเป็นกองหนุน
ส่งกองกำลังทางอากาศองอาจชัย
หลังการประชุมสันติภาพ ณ แวร์ซายล์
จากเคยเสี่ยงเป็นอาณานิคมลุ่มคิดคด

กรมพระกำแพงเพชรอัครโยชิน
พระราชโอรสในรัชกาลที่ห้าของพวกเรา
ทรงเป็นคนไทยคนแรกผู้กล้าแกร่ง
สงครามโลกไฟลับเพลิงดับดวง

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

กรกฎาคม ปลอญสี่ทกลีบ รัชกาลที่หก
รวมรถไฟสายเหนือ-ใต้ หมายถึงดำรง
พนักงานชนชาติฝ่ายอักษะ
พื้นที่ที่ราชการไทย ลมัยเปลี่ยนแปลง

ไม่ว่างมเผลอเรือให้เจอวิกฤติ
ว่าฝ่ายลัษณ์พันชมิตรจักมีชัย
บัลลังก์ทิพยสถานวิมานลมัย
เข้าร่วมในจำนงแห่งสงคราม

เป็นที่ลัษณ์ลุดันติของสยาม
ปรับรูปนามอำนาจข้าราชการ
จากเคยพวงชาวต่างชาตินิวาสสถาน
ชาวเยอรมนีให้โอนผ่านมาเป็นไทย

ก็ร่วมหุ้ญเจตจำนงยื่นส่งให้
และยานยนต์กลไกไปลมหบ
เรื่องทุกอย่างคลี่คลายถึงจุดจบ
ไทยก็พบทางออกพ้นหมอกเงา

พระเจ้าบรมวงศ์เธอแห่งลยามินทรราชิราชเจ้า
ทุกคำเข้าสำเร็จการงานทั้งปวง
ดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง
ไฟเจริญกำลังโชติช่วงชัชวาล

ปลอญสี่ร้อยทกลีบ ผลผลไพศาล
เจ้ากรมนี้ล้วนต่างบ้าน ต่างชาติเชื้อ
นั่งแทนบัญชาการรถไฟสายเหนือ
นั่งหัวเรือรถไฟสายใต้ ใฝ่มั่นคง

ทรงหยิบยกคำประกาศพระราชประสงค์
เป็นสายเดียวยืนยงมีย้อนแย้ง
ถึงวาระถูกจับกุมพื้นที่ตำแหน่ง
รถไฟหลวงมาแรงส่องแสงประกาย





ก้าวข้ามสายตาสีแบ่งแยก

การรถไฟฯ ที่ผ่านมา ก่อนหน้านี้
ทั้งสายเหนือ สายอีสาน งานเคลื่อนย้าย
สายเหล่านี้อยู่ฝั่งตะวันออกของเจ้าพระยา
เริ่มต้นที่สถานีบางกอกน้อยคล้อยขบวน

มาในเดือน ธันวาคม สองสีหกเก้า
ทรงเปิดสะพานพระรามหกในบัดนั้น
ไม่ต้องถ่ายขบวนให้ป่วนอก
ปรับรางขนาดเท่ากันคล่องงานใช้

อย่างไรก็ตาม
สะพานทางรถไฟในธานี
ทางรถไฟสายตะวันตก-ตะวันออก
ต้องทนแก้ปัญหาอย่างอาดูร

หลังสงคราม
เริ่มซ่อมแซมสะพานงานใจเย็น
ในเดือนพฤศจิกายน สองสีเก้าหก
มีพิธีเปิดสะพานขึ้นอีกครั้ง

รัชกาลที่เก้า พระนางเจ้าฯ พระราชดำเนิน
ห้วงฟ้าข้ามตะวันแดงเปลวแดดรม
ในหน้าที่การงานรับผิดชอบ
ประกอบเป็นต้นทุนเป็นศูนย์กลาง

จากสถานีกรุงเทพ ถึงเป้าหมาย
สายตะวันออกกระบายตามสมควร
และสายใต้แยกมาอีกลัดล่วน
สองสายล้วนขนาดรางไม่เท่ากัน
พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าเหนือสวรรคต
เพื่อเหนือ-ใต้จรดพลัน เร็วทันใจ
ทั้งปรับยกขนาดรางสร้างแนวใหม่
รถไฟไทยหมายมุ่งถึงพรุ่งนี้

ผลพวงจากสงครามยังลามถึ
ผลระเบิดบดขยี้ไร่ที่ลุ่มบูรณ
ของแม่น้ำเจ้าพระยา บ่งบอกชอกช้ำสูญ
ไอ้ กองกฐนที่สงครามไฟดับไม่เป็น!

กันยายน สองสีเก้าสาม ข้ามยุคเชษฐ
ก่อนจะเห็นภาพสำเร็จตามกำลัง
เคลื่อนภูเขาออกจากอกได้ลมหวัง
ปีเย็นยัง สองสีเก้าหก ลีบสองธันวาคม

เป็นองค์ประธานอัญเชิญลง่าลม
ยังมีร่มไม้รอพักริมทาง
ล้วนความหมายรายรอบประกอบสร้าง
เป็นเส้นรางใต้โลกชื่อ "โชคดี"

๗ กุณธ์ น. ไฟ, หลุมไฟ,
หม้อไฟ. (ส.).



How Allies Were Poised at the End of the War

Japanese Expansion up to 1930
Areas of Expansion after 1930
Allied Advance up to 15 August 1945



“ทางรถไฟไทยของญี่ปุ่น” ระหว่างสงครามโลกครั้งที่ ๒

กองทัพญี่ปุ่นยกพลบุกเข้าไทย
ขนส่งกำลังพลประดามี
ปีสองพันสี่ร้อยแปดสิบห้า
เริ่มลงมือฟื้นฟูทางรถไฟ

เร่งสร้างทางรถไฟสายตะวันออก
ขนส่งทหารจากพนมเปญหลายเส้นกิโลฯ
ตั้งแต่**ธันวาคม สองสี่แปดสี่**
จากภาวะคับขันล้นดาดประตุ

ต่อเนื่องด้วยอุทกภัยครั้งใหญ่หลวง
ข้าวยากมากแพง แรงอ่อนล้า
เมื่อญี่ปุ่นใช้ล้อเลื่อนจนเกลื่อนราง
ผลผลิตทางการเกษตรถึงเหตุรันทด

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

สายสอง เรียกว่า “**สายคอคอดกระ**”
จากสถานีชุมพรเป็นศูนย์กลาง
เดือนตุลาคม สองสี่แปดหก
ได้ถูกใช้เปิดใช้งานดูจากรถของ

ยึดรถไฟลำพองครองพื้นที่
ยุทธโศภกรณ์ หมายถึงไฟริหัวใจ
ทหารญี่ปุ่นมีรอซื้อต่อศึกใหญ่
เชื่อมรางไทยจากกรุงเทพฯ ถึงสิงคโปร์

เพียงสองลัปดาห์เสร็จบอกว่าไวโก้
ผ่านกรุงเทพฯ เพื่อไปโผล่มลายู
ไทยถึงที่ทุกซ์เช็ญความเป็นอยู่
น้ำตาพुरु สงครามมหาเอเชียบูรพา

ระหว่างช่วงกลางปี **สองสี่แปดห้า**
การทำนาเสียหายรายได้ลด
ทุกเส้นทางเคยใช้ เสียหายหมด
ถูกกองทัพอัยคบิดดินแดน

เพื่อใช้เป็น “สะพาน” เชื่อมผ่านแดน
ที่จะเป็นแก่นแกนกลยุทธ์
เส้นทางล่าทางหลักหมายปักหมุด
ถึง ต้นบุงชายัด ฝุดไปสุตราง

สถานีสถานีประกอบสร้าง
ใต้ทาง ถึงกระบี่จังหวัดระนอง
ญี่ปุ่นยกกำลังสร้างอย่างแคล่วคล่อง
ธารทั้งสองสายส่งธารการสงคราม



ล้วนเส้นทางทูลกันดารรางผ่านพาด
เฉพะทาง “สายพม่า” ฝ่าโมงยาม
ตำบลุ่มลุ่ม จังหวัดกาญจนบุรี
ชีวิตคนแทนไม้หอมอนสะท้อนภาวะ

ญี่ปุ่นเกณฑ์มาสร้างทางรถไฟ
ญวน พม่า ชาว จีน ทมิฬมุด
ปัจจุบันผันเปลี่ยนจากทางเปลี่ยว
ทิวทัศน์แม่น้ำแควน้อย ลอยแว้งคว้าง

คนกับคน ทำกับคน ได้เกินคน
ยาวสี่ร้อยหกสิบห้ากิโลเมตรนี้
การเข้ามาของทหารแรงงานต่างด้าว
นั้นญี่ปุ่นรุนแรงทำแผลงฤทธิ์

ชื่อของไทยด้วยดอลลาร์แทนเงินบาท
เพราะไม่รับแลกคืน กลืนน้ำลาย
ไทยลำบากแลนเช็ญทุกหย่อมย่าน
เปิดสถาน “ผู้หญิงหย่อนใจ” ไร่ยาปบุญ

ทั้งอากาศร้อนจัด อุบัติฆาตหนาม
รู้ในนาม “ทางรถไฟลายมรณะ”
เคยเป็นที่เซลดยเคยลละ
จิตใจด้านกักขะในมนุษย์

อกที่เดือด เลือดที่ไหล ไม่สิ้นสุด
มลายา กัมพูชาจุดจลุดราง
เป็นสถานที่ท่องเที่ยวแต่โลกกว้าง
ยิ่งบอกกล่าวถึงต้นทางได้อย่างดี

“สายพม่า” เกื่อนกล่นด้วยซากผี
นับแสนคนต้องพลีเช่นชีวิต!
ทำหม้อข้าวชาวไทยไหววิกฤติ
ใช้เงินผิดสกุล ไทยวุ่นวาย

ทำตลาดบาทเบียดพานเสียหาย
ญี่ปุ่นกว้านซื้อขายเพื่อกักตุน
เหล่าทหารพล่านป่วนชนหัวมุน
ลนองหนุนกามลสมมุติจุงเมืองทิพย์



นายสิบ : ค่าบริการชั่วโมงละบาท
หญิงไทย เกาหลี ไต้หวัน หนั้นเนื้อระยิบ
ปัสองพันสี่ร้อยแปดสิบเจ็ด
ฝ่ายล้มพันธมิตรพ่นพิษล้างฟ้า

โครงข่ายรถไฟไทยตกเป็นเป้า
โดยเฉพาะสะพานการรถไฟ
ปัสองพันสี่ร้อยแปดสิบแปด
สงครามโลกครั้งที่สองละอออรุณี

ทางรถไฟสายพม่าคราเคลื่อนทัพ
ของประเทศอังกฤษ พิชิตธง
อังกฤษหรือทางรถไฟฝั่งพม่า
และอีกหกกิโลเมตรเขตกันดาร

อังกฤษขายคืนเส้นทางรถไฟ
ไทยหรือรางบางส่วนมีดวนชะลอ
เพื่อประโยชน์มากล้นชนทั้งผอง
คือระบบขนส่งโยงสายใย

นายทหาร : ค่าพิควาสองบาทห้าสิบ
มอบสวรรค์ไกลลิบชั่วพริบตา
เหยื่อปลายเบ็ดถูกบั่นคอไปต่อหน้า
ทิ้งระเบิดคลังน้ำถล่มไทย

ระเบิดเข้า ระเบิดเย็น เป็นเพลิงไหม้
ถูกทำลายครั้งใหญ่ ไร้เหลือดี
เสียงเคยแฉดระเบิดลั่น พลันเงียบฉี
คืนพื้นที่มนุษย์ ลิ่นสุดลง

ตกเป็น “เชลยทรัพย์” ตามประสงค์
เหลือฝุ่นผงความทรงจำค้างตำนาน
ออกไปกว่าสามสิบกิโลเมตรเขตเมืองม่าน
ของฝั่งด้านแดนไทย ไม้รั้งรอ

ให้ประเทศไทยรับช่วงต่อ
เพื่อถักทอสร้างสายอื่นยื่นออกไป
สัญจรคล่องตามหวังทั้งไกลใกล้
กรมรถไฟฯ น้อมนำและคำชู





พืชมรดกพลหลังสงคราม ๖๓๐๘๒๒ ไฟหลวง สู่ “การรถไฟแห่งประเทศไทย”

ช่วงสงครามโลกครั้งที่สอง
สถานีรถไฟหัวอัญ
ทั้งอาคารสถานี สถานีใหญ่น้อย
โรงงานมักกะสันยิ่งขวัญร้าย

กรมรถไฟหลวงช่วงแห่งการสู้รบ
ทั้งเครื่องกล กำเนิดไฟฟ้า ลารพัน
และอีกที่ที่นครราชสีมา
หน่วยซ่อมรถโดยสาร ต่างทยอย

เหลือเพียงที่จำเป็นไว้ในโรงงาน
เร่งซ่อมแซมสะพานเหล็กประดามี
สงครามโลกครั้งที่สองสิ้นสุดลง
เดินรถได้จำกัด ลังคั้งบาง

ฝุ่นละอองความรันทดแลนหดหู่
ถูกโจมตีเต็มประตูเมืองกรุกราว
แทบยับย่อยร้อยเปอร์เซ็นต์ที่เป็นข่าว
ล้อเลื่อนจอดทอดยาว ซ่อมไม่ทัน

เร่งอพยพจากโรงงานมักกะสัน
สร้างโรงงานชั่วคราวกันที่แก่งคอย
ย้ายหน่วยซ่อมรถสินค้า เครื่องใช้สอย
ถึงหน่วยย่อยที่อุบลราชธานี

ที่เหลือย้ายประจำการนอกพื้นที่
หลังระเบิดบอมพ์ขยี้หลายสิบราง
รถไฟยังไม่มั่นคง รอสะพาน
กว่าทุกอย่างจะคืนกลับก็นับนาน



หลังสงคราม ขาดแคลนข้าวไปทั่วโลก
สหรัฐอเมริกาดำเนินการ
แลกเปลี่ยนขนส่งและมอบข้าว
เพื่อบรรเทาหิวรณจักรมิพอใช้

ตั้งแต่ปีสองพันสี่ร้อยเก้าสิบเอ็ด
จากเดิม รถจักรมีเท่าที่รู้
ปีนั้นไทยส่งรถจักร รถโดยสาร
จากญี่ปุ่น มากมายย้ายเข้ามา

ปีสองพันสี่ร้อยเก้าสิบสอง
ได้เข้าเป็นสมาชิกอีกเร็วแรง
จอมพล ป. พิบูลสงครามผู้นำรัฐ
จากธนาคารโลกโบกใบบุญ

วิปโยคห่อมหญ้าพร้อมอาหาร
ขายรถจักรไอน้ำผ่านมาให้ไทย
เมื่อถึงคราวความทิวเป็นเรื่องใหญ่
เพื่อเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้ฟื้นฟู

หลังสงครามสิ้นสุดเสร็จ กวาดเช็ดถู
ล้นตู้คู้มาจากยุโรปและอเมริกา
รถสินค้าหลายรายการเฉพาะหน้า
ชาวประชาขึ้นบานการเปลี่ยนแปลง

อย่างก้าวของประเทศไทยให้แข็งแกร่ง
ของธนาคารโลก จัดแจงแหล่งเงินทุน
กู้และรออนุมัติเม็ดเงินหมุน
มาค้าจุนต่อสายลมหายใจ



ส่วนหนึ่งเพื่อพัฒนาระบบชลประทาน
ส่วนหนึ่งเพื่อฟื้นฟูการรถไฟ
ปีสองพันสี่ร้อยเก้าสิบสาม
สกุลเงินเหรียญสหรัฐอเมริกา

หนึ่ง ซ่อมแซมล้อเลื่อนเป็นงานด่วน
สาม ฟื้นฟูโรงงานมักกะสันที่เพพัง
จากจุดแรก ก้าวรุด จากจุดเริ่ม
ไทยต้องปรับโครงสร้างจากกรรมรถไฟ

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

ส่วนหนึ่งการทำเรือต้องแก้ไข
ธนาคารโลกอนุมัติให้ไม่เน้นซ้ำ
เงินกู้ตามจำนวนปรารถนา
ยี่สิบห้าจุดสี่ล้าน ประสานกำลัง

สอง งานส่วนระบบสัญญาการติดตั้ง
คือภาพหลังสงครามผ่านพ้นไป
ธนาคารโลก ระบุเติมเพิ่มเงื่อนไข
จากราชการ เปลี่ยนใหม่ มิใช้กรม

ปรับขึ้นค่าโดยสารให้เหมาะสม
อีกสายลมเปลี่ยนผ่านการลัญจร
แห่งประเทศไทย วิไลกระฉ่อน
หลังดูแลหนาร้อนนานทททศวรรษ





รถไฟฟ้าไทยในยุคการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจ และสังคมไทยเทคโนโลยีดิจิทัล

ปัจจุบันการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
ย้ายมาจากหัวลำโพง โยงราชบุรี-รัฐ
สีพื้นแปดร้อยลิบสี่จุดแปดลิบเจ็ดกิโลเมตร
ขบวนรถด่วนพิเศษ รถด่วน รถเร็ว นั้น

นี่คือสถานีปลายทางกรุงเทพอภิวัฒน์
ขณะสถานีหัวลำโพงต่างก็ล้วน
ของกลุ่มขบวนรถธรรมดา
และขบวนรถนำเที่ยวมีเปลี่ยวว่าง

การรถไฟฟ้า ในอนาคต เพิ่มบทบาท
สถานีหัวลำโพงโยงสายใย
เป็นศูนย์กลางอนุรักษ์ประวัติศาสตร์-
ปลูกฝังความเป็นไทยได้ก็เอื้อกุล

ส่วนเส้นทางรถไฟสายเหนือ
โดยมีเส้นทางแยกแตกออกไป
คือชุมทางบ้านดาราเขยื้อนโยก
รถไฟสายตะวันออก บอกทั่วกัน

คือจังหวัดสระแก้วแควพิลูทธี
สายตะวันออกเฉียงเหนือเรือเรือแคว
ไปสู่ปลายทางสถานีคำละหวาด
ลป.ลาว แสงดาวเปล่งประกาย

เป็นผู้ให้บริการอย่างเจนจัด
มากกรุงเทพอภิวัฒน์ มหัทจักรรย์
ระยะทางทั่วประเทศทุกเขตชั้น
นับรวมกัน ร่วมทำลิบสองขบวน

แยกกันบริการชัด เป็นลัดส่วน
ทำหน้าที่ครบถ้วนสถานีปลายทาง
ขบวนรถชานเมืองมาหม่นหมาง
ทกลิบสองขบวน รางไว้วางใจ

เพื่อหล่อเลี้ยงประเทศชาติวิลาส^๑สมัย
จะยกให้เป็นแลนด์มาร์กหลากข้อมูล
รถไฟฟ้าไทย มิให้ขาดหรือพร่องสูญ
เพิ่มและพูนอาหารขจรไกล

ส่งความเชื่อสุดทางที่เชียงใหม่
เป็นเส้นทางอุ่นใจอุ่นไอล้อมพันธ์
ถึงลวรรคโลก ลุโซทัย ใจมุ่งมั่น
สุดทางที่อรัญประเทศแล้ว

มาบตาพุด ถิ่นระยอง โดยคลองแคล้ว
สายแรกผ่าน แผ้วเมืองหนองคาย
นครหลวงเวียงจันทน์ชาติชนลหาย
อีกหนึ่งสายสุดทางที่เมืองอุบลฯ

^๑วิลาส ว. พิลาส, งามมีเล่นท์,
งามอย่างลัดไล. (ป., ล.).

ก่อนสุดทางสุโข-ลก นราธิวาส
คือทางแยกคีรีรัฐนิคมชุมชน
แยกไปถึงกันตัง จังหวัดตรัง
เมืองสงขลา ลายใต้ไม้รอรี้

ที่ล้ามารถเชื่อมต่อเส้นทางไป
นอกจากนี้ รถไฟไทยยังไว้วาง
คือเส้นจากสถานีธนบุรี
แห่งเมืองกาญจนบุรี มีชั้นตอน

ทางแยกพาดผ่านไปไม่ลับสน
เมืองสุราษฎร์น่ายล เมืองคนดี
แยกไปสุดที่ป่าดงเบงชารวิถี
สุโข-ลกยังมีแยกอีกทาง
ถึงรถไฟมาเลเชียมิเพลี่ยร้าง
ประกอบสร้างอีกเส้นเน้นลัญจร
ถึงสถานีน้ำตก วิหคร่อน
และเส้นทางแยกไม้หอมอนสายลำลอง



คือวิ่งจากสถานีวงเวียนใหญ่
และอีกช่วงสถานีต่างทำนอง
ครั้งปีสองพันห้าร้อยห้าสิบแปดเล่า
ปฏิบัติโฉมใหม่ให้เปลิดเพลิน

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

สู่สถานีมหาชัยไม่เป็นสอง
คือบ้านแหลมถึงแม่กลอง คล่องทางเดิน
รพท. ของเรา สุดโมเดิร์น
เปิดตัวรถจำนวนเกินกว่าร้อยคัน

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

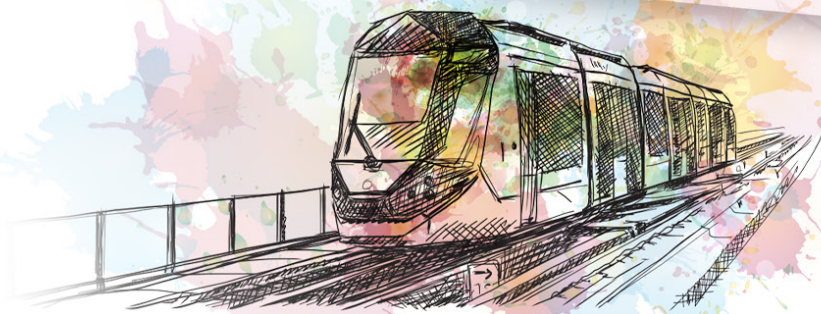


รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง
เขตกรุงเทพฯ ปริมณฑล ผลตอบแทน
ปีสองพันห้าร้อยหกสิบห้า “อุตราแมน”
ปีเดียวกัน ปล่อยอีกตัวสวยย่อยล

เป็นขบวนรถรับมอบจากญี่ปุ่น
หลากหลายทางทั่วไทยใจกลมเกลียว
ปีสองพันห้าร้อยหกสิบเจ็ด
“SRT Royal Blossom” ลี้อลิ้มพันธ์

เป็นขบวนสุดหรูที่นำเข้า
พร้อมพนักงานท่องเที่ยวไปอุ่นอิง
เสริมทัพกับขบวนรถพิเศษ
อย่างรถ VIP ที่รู้งาน

ช่วยเบาแบ่งรถราเมืองหนาแน่น
คือรอยพิมพ์ยิ้มแป้นประชาชน
รถจักรใหม่ไทยแลนด์แดนเข้มขัน
“Kiha 183” ร่ายมนตร์งามนักเชียว
ช่างไทยหนุนปรับโฉมเพื่อทริปท่องเที่ยว
มิเปล่าเปลี่ยวว่าวุ่น ลดฝุ่นควัน
อวดโฉมรถพิเศษที่จัดสรร
จากญี่ปุ่นเช่นกัน ผืนเป็นจริง
พร้อมให้เช่าเหมาขบวนชวนเคลิ้มยิ่ง
สู่แหล่งหลักพักพิงสุดล้ำราญ
ในประเทศเมืองยิ้มพิมพ์สถาน
รถ OTOP บริการทั้งใกล้ไกล



รถเหล่านี้คือรถแห่งประวัติศาสตร์
เสริมทัพรถชุดเกียรติยศรถไฟไทย
มุ่งสร้างสรรคเพื่อแผ่นดินไม่สิ้นสุด
เส้นทางเก่า เส้นทางใหม่ ใต้แผ่นฟ้า

ทั้งรถความสูงมุ่งขยาย
สู่ประเทศเพื่อนบ้านมันค่านึง
ไม่ว่าจะเป็นตะวันออกฉียงเหนือ
ผ่านจังหวัดหนองคายไม่ประวิง

ที่จังหวัดสงขลาส่งล่าม
สร้างรถไฟทางคู่ขึ้นถ่ายเท
แบบลวนกัน แข่งกัน ไม่ต้องหลีกเลี่ยง
ลดความเสี่ยงอุบัติเหตุแต่ค้ำกลาง

รถไฟความเร็วสูงใกล้เคียงเครื่องบิน
สองร้อยกิโลเมตร ปลอดภัย
พัฒนาระบบรางไม่วางมือ
ลดภาระประชาชนผลตระการ

ช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก
อีกตัวเลือกการเดินทาง โลกผันแปร
คงหน้าที่และพันธกิจอย่างเหนียวแน่น
ลดรับกับยุคสมัยเอไอปัญญา

วาระสำคัญแห่งชาติลุดยิ่งใหญ่
ประกาศถึงที่ไป ไซที่มา
และปักหมุดเจตจำนงอันทรงค่า
ทุกหยดหยาดหย่อมหญ้าจักราตรึง

มีเป้าหมายระยะยาวก้าวให้ถึง
รวมเป็นหนึ่งเดียวกันฝันเป็นจริง
เชื่อมความเชื่อ ลป.ลาว ถึงคุณหมิง
ทิศใต้อิงชายแดนไทย-มาเลย์

เอี่ยมอุดมแน่นหนักมีหักเห
ให้รถไฟมีเส้นที่วิ่งได้สองทาง
เพื่อความเร็วดิดปีกทุกก้าวย่าง
เสริมและสร้างขวัญกำลังใจ

เพื่อแผ่นดินเจริญล้ำล้ำผลได้
ต่อชั่วโมง มิติใหม่ อีกไม่นาน
เพราะนี่คือภารกิจอันไพศาล
สิ่งแวดล้อม เมืองและบ้าน หมั่นดูแล

ฝุ่นนรกครอบงำเมืองย่าแย
การรถไฟยังแน่วแน่พัฒนา
บนแก่นแกนวิสัยทัศน์อันทรงค่า
สู้ภัยคุกคามหน้าอย่างงดงาม.



๑๒๕ ปี





คณะกรรมการและคณะผู้บริหารการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการ

นายจิรุตม์ วิศาลจิตร	ประธานกรรมการรถไฟฟ้า
นายวิม รุ่งวัฒนจินดา	กรรมการรถไฟฟ้า
นายคันสนะ สุริยะโยธิน	กรรมการรถไฟฟ้า
นางสาวศุภรศิริ อภิญญาวัฒน์	กรรมการรถไฟฟ้า
นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย	กรรมการรถไฟฟ้า
นายอาทิตย์ สุริยาภิวัฒน์	กรรมการรถไฟฟ้า
นายอารีศักดิ์ เสถียรภาพอยู่ทธ์	กรรมการรถไฟฟ้า
นายวีรศ อัมระपाल	กรรมการและเลขานุการ

คณะผู้บริหาร

นายวีรศ อัมระपाल	ผู้ว่าการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
นายเอก สิทธิเวดิน	รองผู้ว่าการฯ
นายอภิรุทธ์ ทองเนตร	รองผู้ว่าการฯ
นายจรูญ รุ่งสุรนีย์	รองผู้ว่าการฯ
นายสุชีพ สุขสว่าง	รองผู้ว่าการฯ
นายอนันต์ โพธิ์นิ่มแดง	รองผู้ว่าการฯ
รอกการแต่งตั้ง	รองผู้ว่าการฯ
รอกการแต่งตั้ง	รองผู้ว่าการฯ
นายไพบุลย์ มงคลศุภวาร	ผู้ช่วยผู้ว่าการฯ
นายไชยเชษฐา แซ่จิว	ผู้ช่วยผู้ว่าการฯ
รอกการแต่งตั้ง	ผู้อำนวยการฝ่ายการเงิน
	และการบัญชี
นายชูเกียรติ สีสลาขจรจิต	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล
นายอุดม เหมมาเพชร	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา
รอกการแต่งตั้ง	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณ
	และโทรคมนาคม
รอกการแต่งตั้ง	ผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ
นางลัดดาวัลย์ ถาวร	ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน
รอกการแต่งตั้ง	ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
นางสาวมณฑาญจน์ ศรีวิลาศ	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพยากร
นางสาวชุติมา วงศ์ศิวัชวิลาศ	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน
นายอนันต์ เจนงามกุล	วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษ
	และก่อสร้าง
นายธรากร อินทรขม	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ
นายประสิทธิ์ ถาวร	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร
นางกนกวรรณ สุวรรณเกษิษฐ์	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า
นายวีระชัย ถาวร	ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
รอกการแต่งตั้ง	หัวหน้าสำนักงานนโยบาย
	แผน วิจัยและพัฒนา
นายวุฒิไกร วะชิงเงิน	หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการ
	ระบบรถไฟฟ้า
นพ.องอาจ จริยาสถาพร	หัวหน้าสำนักงานแพทย์

นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์	หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ
นายพลายงาม ศิรินนทร์	หัวหน้าสำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจ
	การเดินรถ
นายก่อพงษ์ สุทธิกรณ์	หัวหน้าสำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง
นายสืบ ประทุมศิริ	หัวหน้าสำนักงานอำนวยการ
นายกิตติศักดิ์ ไชยนาเคนทร์	ผู้อำนวยการสถาบันฝึกอบรมระบบราง
นายชัชวาลย์ กนิษฐานัน	ผู้ตรวจการรถไฟฟ้า ๑
นายปิยนุตร ไทวิจารณ์	ผู้ตรวจการรถไฟฟ้า ๒
นางนันทา ก้อนาค	ผู้ตรวจการรถไฟฟ้า ๓
นายสาธิต หงสกุล	ผู้ตรวจการรถไฟฟ้า ๔ รักษาการ ทตฟ.

เจ้าของ	การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
บรรณาธิการ	นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ
กองบรรณาธิการ	บริษัท เออาร์ไอพี จำกัด (มหาชน)
ฝ่ายประสานงาน	นางศุภมาศ ปลื้มกุศล นางอภาพัชร์ สวัสดิ์ นายกสิวัฒน์ ใจธรรม
ฝ่ายภาพ	นายสุกมิตร์ ชาติประเสริฐ นายชนพงศ์ สุขสวัสดิ์ ณ อยุธยา กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว กองประชาสัมพันธ์
ฝ่ายจัดส่ง	บริษัท เออาร์ไอพี จำกัด (มหาชน) กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว รับ-ส่ง สปด.๑ ฝ่ายบริการโดยสาร หมวดสัมพันธ์ สถานีกรุงเทพ
ฝ่ายสมาชิก	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย เลขที่ ๑ แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ ๑๐๓๓๐ โทรศัพท์ ๐ ๒๒๒๐ ๔๒๗๑
ออกแบบและผลิต	บริษัท เออาร์ไอพี จำกัด (มหาชน) ๔๔/๑๖-๒๐ ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐ โทรศัพท์ ๐ ๒๖๓๒ ๓๔๐๐ ต่อ ๔๗๐๒

บทกลอน	
ประพันธ์โดย	องอาจ สิงห์สุวรรณ
	มีชื่อจริงว่า องอาจ สิงห์สุวรรณ(ชาติ) เป็นนักเขียนรางวัล พานแว่นฟ้า ชนะเลิศประเภทบทกวี ปี ๒๕๖๖ ด้วยผลงาน "เอือกสุดท้ายของบทพญา" มีผลงานตีพิมพ์และได้รับ รางวัลอื่น ๆ อาทิ "นัยมือ" (๒๕๖๒) รวีและเรา(๒๕๖๑) และ "ณ ร่มเรา" (๒๕๖๐) จบการศึกษาระดับประกาศนียบัตร วิชาชีพชั้นสูง จากวิทยาลัยเทคนิคกาญจนาภิเษกอุดรธานี ปัจจุบันพำนักอยู่ที่อำเภอเมืองขอนแก่น



การรถไฟแห่งประเทศไทย
เลขที่ ๑ แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ
www.railway.co.th
Facebook : ทีมพิธการรถไฟแห่งประเทศไทย
Call Center : ๑๑๙๐