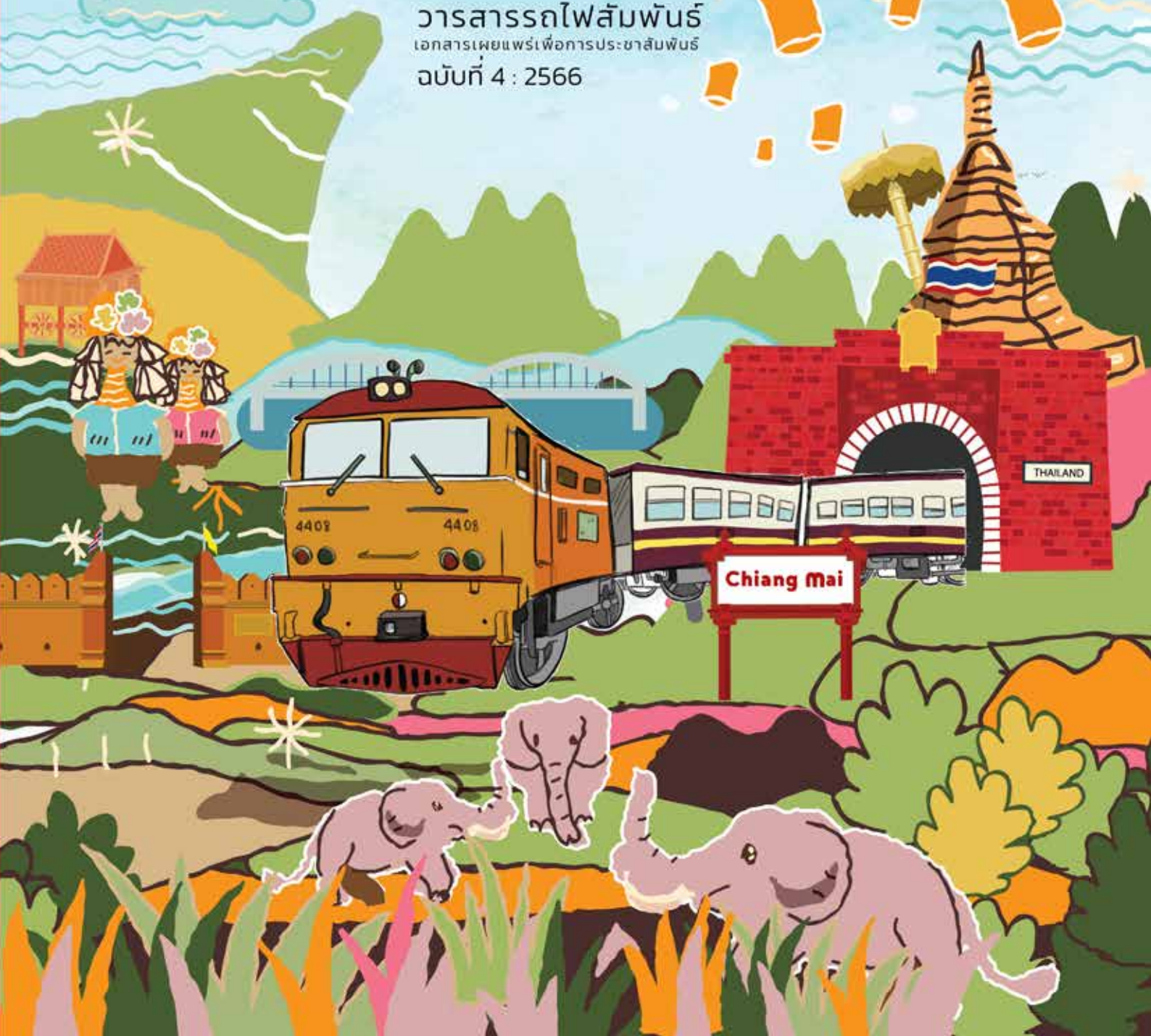




การรถไฟแห่งประเทศไทย
STATE RAILWAY OF THAILAND

Train to Chiang Mai

วารสารรถไฟสัมพันธ์
เอกสารเผยแพร่เพื่อการประชาสัมพันธ์
ฉบับที่ 4 : 2566





บทบรรณาธิการ

วารสารรถไฟสัมพันธ์ฉบับนี้ พาคุณออกเดินทางไปรับลมหนาวเส้นทางรถไฟสายเหนือ ภาพทิวทัศน์นอกหน้าต่างรถไฟที่วิ่งเลียบบไปตามลำน้ำสายต่าง ๆ ท่ามกลางป่า ภูเขา ต้นไม้ สถานีรถไฟ และสิ่งก่อสร้างอย่างสะพานรถไฟที่บางแห่งมีอายุเกิน 100 ปีแล้ว แต่ก็ยังคงแข็งแรง สง่างาม ผ่านกาลเวลามาจวบจนปัจจุบัน

เราเริ่มออกเดินทางจากสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์และขอแนะนำสถานีแรกของการเดินทางเข้าสู่ภาคเหนือ นั่นคือ สถานีอุตรดิตถ์ ต่อไปยัง สถานีศิลาอาสน์ - สถานีแม่พริก - สถานีบ้านปิน - สถานีนครลำปาง และที่ สะพานค้าแลนครินทร์แห่งใหม่ของจังหวัดลำปาง โดยปัจจุบัน นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย คนที่ 19 มีนโยบายให้บูรณะและปรับปรุงพื้นที่บริเวณโดยรอบสะพานค้าให้เป็นสวนสาธารณะที่สวยงาม เพื่อดึงดูดให้นักท่องเที่ยวแวะมาชมภาพบรรยากาศที่สวยงามของสวนสาธารณะสะพานค้า จากนั้น ไปต่อที่ สถานีห้างฉัตร ปางม่วง แม่ตานน้อย วิ่งผ่านหุบเขาลึกด้วยสะพานห่อและสะพานคอมโพสิต ลอดผ่านอุโมงค์ขุนตาน (อุโมงค์ที่เต็มไปด้วยเรื่องราวทางประวัติศาสตร์อันทรงคุณค่าต่อการเรียนรู้ จริง ๆ แล้วอาจกล่าวได้ว่าเป็นอุโมงค์งาน Hand made ก็คงไม่ผิดนัก) อุโมงค์ขุนตานเคยมีสถิติว่าเป็นอุโมงค์รถไฟที่ยาวที่สุดในประเทศไทย หากแต่ว่าตอนนี้มีอุโมงค์รถไฟที่ทำลายสถิตินั้นไปแล้ว อยู่ในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ

แล้วมาแวะพักเดินป่าที่สถานีขุนตาน ความพิเศษคือ เป็นอุทยานแห่งชาติเพียงแห่งเดียวที่มีรถไฟเข้าถึง โดยสามารถเดินเท้าต่อไปเพื่อเข้าอุทยานได้เลย นอกจากธรรมชาติที่สวยงามเราจะได้ทำความรู้จัก บังกละโล ซึ่งในอดีตใช้เป็นพลับพลาที่ประทับของ พลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน เมื่อครั้งทรงควบคุมงานก่อสร้างอุโมงค์ขุนตาน ปัจจุบันการรถไฟฯ ได้ทำการปรับปรุง และดูแลรักษาไว้เป็นอย่างดี

ออกจากสถานีขุนตาน ก็ไปเจอกับ สะพานทาชมภู ที่ไม่ใช่สีชมพู ต่อไปยัง สถานีลำพูน สุดท้ายปลายทางของเส้นทางรถไฟสายเหนือที่ สถานีเชียงใหม่

หวังว่าเกร็ดความรู้ในเส้นทางรถไฟสายเหนือจากวารสารรถไฟสัมพันธ์ฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ และสามารถสร้างแรงบันดาลใจการเก็บกระเป๋าแล้วเริ่มออกเดินทาง เพื่อเพิ่มเติมประสบการณ์ให้กับชีวิตได้ดียิ่งขึ้น

เอกรัช ศรีอาระยันพงษ์
บรรณาธิการ



For someone, “traveling by train” is about feeling the weather, scenery, culture, and famous food at each station they visit while someone just wants to look at nature along the way, feels the sunlight or the faint fog that covers the mountain peaks along the route that the train passes and absorbs the sound of the rails hitting the train as it passes through the tunnels in the mountain gorges.





Train to Chiang Mai

สำหรับบางคน “การเดินทางโดยรถไฟ” คือการได้ไปสัมผัสสภาพอากาศที่คึกคัก วัฒนธรรมอาหารขึ้นชื่อของแต่ละสถานที่ที่ไป ในขณะที่สำหรับบางคน เพียงแค่ต้องการได้ยลธรรมชาติระหว่างทาง สัมผัสแสงแดด หรือหมอกจาง ๆ ที่ปกคลุมบนยอดเขา ตามเส้นทางที่รถไฟวิ่งผ่าน ชิมซับเสียงกระทบของรางกับรถไฟขณะวิ่งผ่านอุโมงค์ตามช่องภูเขา

“เส้นทางสายเหนือ” เมื่อเราต้องเดินทางโดยรถไฟ เราต้องมาขึ้นรถไฟที่สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ สู่ปลายทางจังหวัดเชียงใหม่ซึ่ง “ระหว่างทาง” จวบจนถึง “จุดหมายปลายทาง” จะทำให้คุณได้ชิมซับบรรยากาศอย่างเต็มอิ่ม เพราะแต่ละสถานีในเส้นทางรถไฟสายเหนือ เต็มไปด้วยเรื่องเล่าและประวัติศาสตร์ที่งดงามน่าจดจำ หากคุณยังไม่ได้สัมผัสบรรยากาศเหล่านั้น สามารถเปิดประสบการณ์ไปพร้อม ๆ กันในวารสารเล่มนี้กันได้เลย



เตรียมตัวเดินทาง

เมื่อเราเลือกจุดหมายปลายทางได้แล้ว สิ่งที่เราจะต้องทำ มีอะไรบ้าง มาเตรียมตัวไปพร้อม ๆ กันเลย



วางแผนเดินทาง

เลือกสถานที่ปลายทางที่เราจะไป แล้วหาที่พัก สถานที่ท่องเที่ยวแต่ละจุด วิธีการเดินทาง ระหว่างการท่องเที่ยว เมื่อเราได้ข้อมูลเรียบร้อยแล้ว ทราบจุดหมายปลายทางแล้ว ในลำดับต่อไปเราก็จะจองตั๋วรถไฟกัน



เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่

	กรุงเทพฯ	เชียงใหม่
ขบวนรถด่วนพิเศษที่ 7	9.05	19.30
ขบวนรถเร็วที่ 109	14.15	04.05
ขบวนรถด่วนพิเศษที่ 9 (อุตราวิถี)	18.40	07.15
ขบวนรถด่วนพิเศษที่ 13	20.05	08.40
ขบวนรถด่วนที่ 51	22.30	12.10

วิธีจองตั๋วโดยสาร

เลือกดูเส้นทางและระยะเวลาการเดินทาง ประเภทรถ โดยสามารถตรวจสอบข้อมูลได้หลายช่องทาง ทั้งผ่าน แอปพลิเคชัน “SRT timetable” หรือดาวน์โหลด ตารางกำหนดเวลาเดินทางได้ที่ www.railway.co.th

- จองช่องทางออนไลน์ในระบบ D-Ticket ผ่านแอปพลิเคชัน “D-Ticket” หรือผ่านเว็บไซต์ www.dticket.railway.co.th โดยชำระเงินด้วยบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิต แล้วเก็บตั๋วโดยสาร ในรูปแบบออนไลน์ (สามารถโชว์จากหน้าจอโทรศัพท์มือถือกับพนักงานตรวจตั๋วได้เลย) หรือ เดินทางไปชำระเงินและรับตั๋วโดยสารที่สถานีรถไฟก็ได้ โดยต้องชำระภายใน 24 ชั่วโมงหลังการจอง

- จองตั๋วโดยสารกับเจ้าหน้าที่ Call Center 1690 เจ้าหน้าที่จะให้รหัสการจอง 8 หลัก สำหรับไปชำระเงินและรับตั๋วโดยสารที่สถานีรถไฟ โดยต้องชำระภายใน 24 ชั่วโมงเช่นกัน

- จองที่สถานีรถไฟ หรือจองกับเครื่องจำหน่ายตั๋วอัตโนมัติที่สถานีรถไฟ โดยจะมีตู้ที่รับเงินสด สแกนจ่าย หรือใช้บัตรเครดิต/เดบิต ได้เช่นเดียวกัน



รถไฟทุกขบวนที่มุ่งสู่เชียงใหม่ มีประเภทรถโดยสารให้เลือกทั้งแบบนั่ง แบบนั่งและนอนในทุก ๆ ขบวน โดยที่ขบวนรถด่วนพิเศษที่ 9 อุดรวิถีนัน เป็นขบวนรถ CNR หรือ “รถใหม่” เบาะแดง ที่มีความสะอาดสบาย คนที่ชอบความเป็นส่วนตัว ให้เลือกตู้นอนชั้น 1 ที่แยกเป็นห้อง ห้องละ 2 ที่ ซึ่งจะมีอ่างล้างหน้าส่วนตัวให้ด้วย จะมีเจ้าหน้าที่จะมาปูเตียงในรถนอนประมาณ 19.00 น. และมาเก็บเตียงอีกครั้งเวลา 06.00 น. ในขณะที่รถนั่งธรรมดา (พัตลม) ชั้น 3 พ่วงไปด้วยกับขบวนรถเร็วที่ 109 ขบวนรถด่วนพิเศษที่ 13 และขบวนรถด่วนที่ 51 (ขบวนสุดท้าย) สำหรับคนที่ไม่รีบเร่ง นั่งชิวชิวาว ๆ จนถึงปลายทางเชียงใหม่

อุปกรณ์สำคัญในการเดินทาง

สัมภาระที่นำขึ้นขบวนรถไฟได้ หนักได้ไม่เกิน 50 กิโลกรัม (ชั้น 1) 40 กิโลกรัม (ชั้น 2) 30 กิโลกรัม (ชั้น 3) และอย่าลืม แพ้กสิ่งของที่จำเป็นต่าง ๆ



บัตรประชาชน ต้องใช้
ในการตรวจคู่กับตัวโดยสาร



ลิงก์ข้อมูลสถานที่เที่ยว
เบอร์ติดต่อสถานที่/บุคคล



เงินสดที่เพียงพอ จะได้ไม่ต้อง
ลำบากหาตู้ ATM หรือ
เสียค่าบริการในการกดข้ามจังหวัด



ที่ชาร์จแบตเตอรี่โทรศัพท์
พาวเวอร์แบงก์ ไอแพด หูฟัง



ครีมกันแดด หมวก แว่น



รองเท้าแตะ หรือ
รองเท้าผ้าใบ



ยารักษาสำหรับผู้มีโรคประจำตัว



หน้ากากอนามัย
เจลแอลกอฮอล์



กระดาษทิชชู
ทิชชูเปียก ผ้าอนามัย



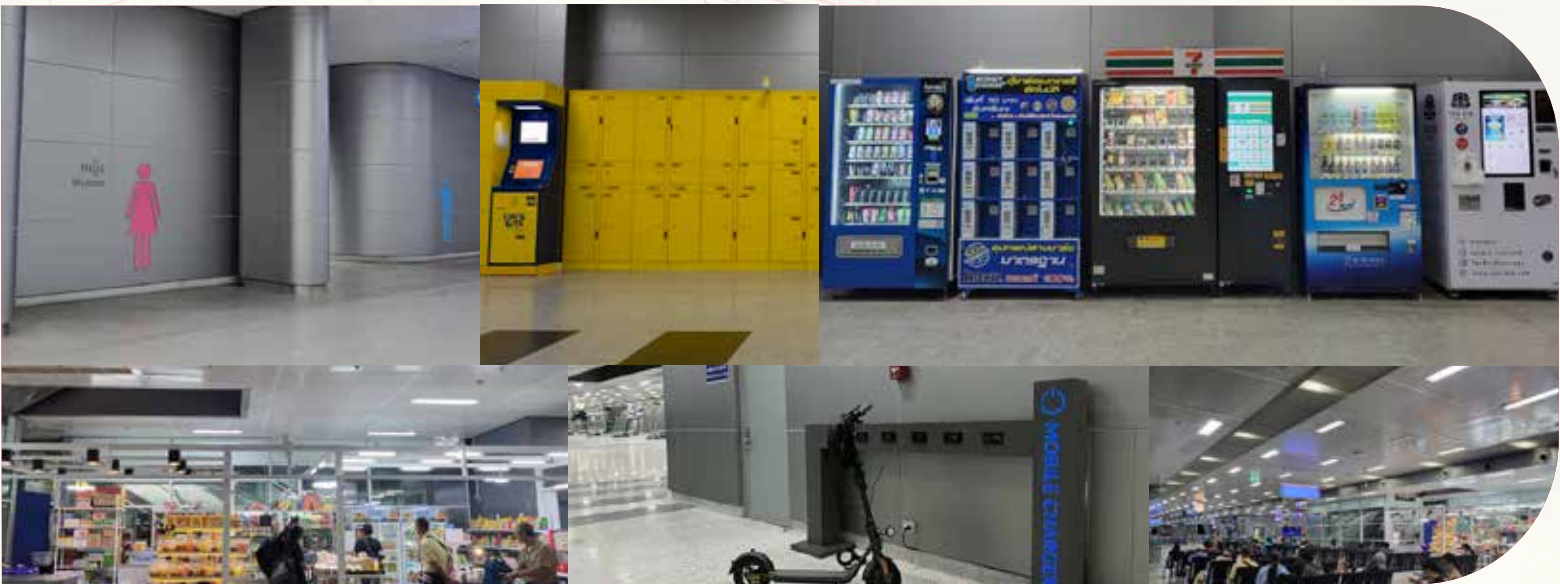
กระเป๋าสำรอง
ถุงพลาสติก



ก่อนออกเดินทาง



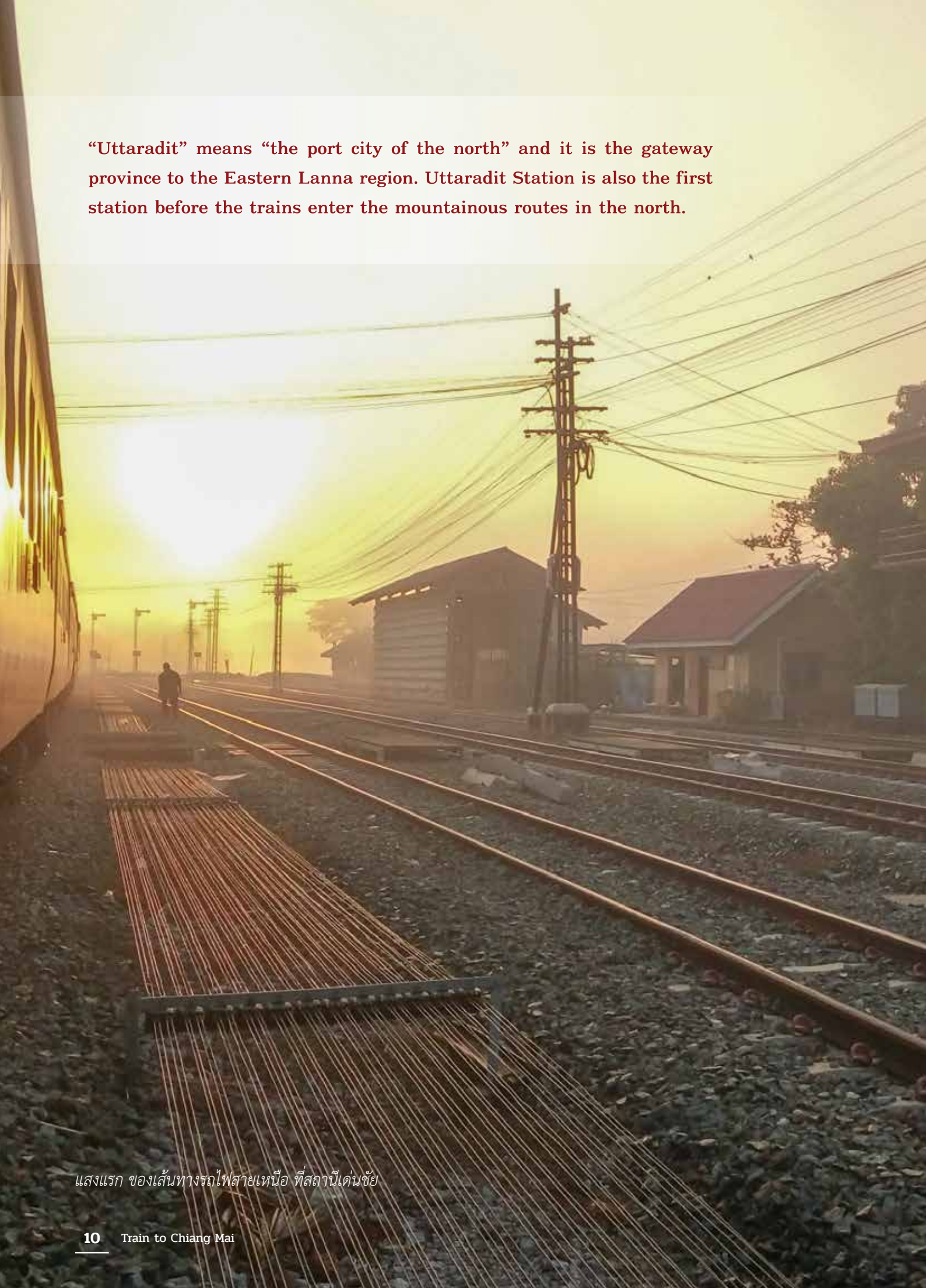
การเดินทางโดยขบวนรถไฟสายเหนือ ขบวนรถออกจาก “สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์” โดยที่นี้ก็มีสิ่งอำนวยความสะดวกมากมาย ทั้งห้องน้ำที่สะอาดสะอ้านและเพียงพอต่อความต้องการ มีตู้ล็อกเกอร์สำหรับฝากสัมภาระหลายขนาดให้เลือกใช้บริการ รวมทั้ง มีที่ชาร์จแบตเตอรี่โทรศัพท์มือถือรอก่อนขึ้นขบวนรถไฟ แต่สำหรับท่านไหนที่เลือกที่นั่งตู้ปรับอากาศนั่งและนอนชั้น 1 และชั้น 2 (บางที่นั่ง) จะมีบริการปลั๊กไฟบนขบวน ไม่ต้องกังวลเรื่องแบตเตอรี่หมดระหว่างเดินทางไกล สามารถนอนดูซีรีส์ยาว ๆ กันเลยทีเดียว



สำหรับเรื่องอาหารการกิน และเครื่องดื่มนั้น สามารถเลือกซื้อจากตู้จำหน่ายสินค้าอัตโนมัติและร้านค้าที่อยู่ภายในสถานี หรือใครชอบบรรยากาศตู้เสบียง ในปัจจุบันก็กลับมาให้บริการในบางขบวนแล้ว โดยในตู้เสบียงของขบวนรถอุดรธานี มีเมนูชุดจำหน่าย อาทิ เซตชุดข้าวแกงเผ็ดเปิดอย่าง มีส้มไม้ไก่ ข้าวหมกไก่ พะแนง ไก่เทोरียากิ ข้าวผัดกุ้ง หรือเมนูสเต็กไก่ สเต็กปลา และเฟรนช์ฟรายส์ เปิดให้บริการระหว่าง 05.30-22.00 น. โดยอาหารเช้าจะมีให้เลือกซื้อทั้งชุดแซนวิช แซมใส่กรอกไข่ดาว และข้าวต้มหมู นั่งกินอาหารชมวิวสองข้างทางกันไปเลยทีเดียวนะ



“Uttaradit” means “the port city of the north” and it is the gateway province to the Eastern Lanna region. Uttaradit Station is also the first station before the trains enter the mountainous routes in the north.



แสงแรก ของเส้นทางรถไฟสายเหนือ ที่สถานีเด่นชัย

อุตรดิตถ์ ประตูสู่เส้นทาง สายเหนือ

“อุตรดิตถ์” มีความหมายว่า “เมืองท่าแห่งทิศเหนือ” อธิบายความเป็นจังหวัด ซึ่งเป็นประตูขึ้นสู่ดินแดนล้านนาตะวันออก สถานีอุตรดิตถ์ยังเป็นสถานีแรกก่อนที่รถไฟจะวิ่งเข้าสู่เส้นทางภูเขาในภาคเหนือ นับจากกรุงเทพฯ ถึงสถานีอุตรดิตถ์ กินเวลาราว 7 ชั่วโมง

ถ้าจะนับย้อนไปแล้ว สถานีอุตรดิตถ์นั้นสร้างขึ้นครั้งแรกตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 6 ดำเนินการตามพระราชดำริริเริ่มของ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ในการสร้างทางรถไฟไปยังจังหวัดเชียงใหม่ โดยอาคารเดิม (ปัจจุบันไม่มีแล้ว) สร้างเป็นสถาปัตยกรรมแบบ ยูเกินท์ซติล (Jugendstil) หรือ อาร์ต นูโว (Art Nouveau) โดย คาร์ล ซีกฟรีด เดอริง (Karl Siegfried Döhring) สถาปนิกชาวเยอรมัน คนเดียวกับที่ออกแบบสถานที่สำคัญต่าง ๆ ในไทย ไม่ว่าจะเป็นพระรามราชนิเวศน์ วังบางขุนพรหม วังวรดิศ เป็นต้น

จุดเด่นของอาคารสถานีอุตรดิตถ์ในปัจจุบันก็คือหอนาฬิกากลางตรมูขด้านหน้าตัวสถานี ซึ่งตรงนี้มีวินมอเตอร์ไซด์ รับจ้างที่วิ่งรับ-ส่งรอบเมืองและอำเภอใกล้ ๆ ด้วย

ห่างไปเพียงแค่ 2 กิโลเมตรจากสถานีอุตรดิตถ์ ยังมีที่ตั้งของอีกสถานีรถไฟได้แก่ “ศิลาอาสน์” ซึ่งตั้งขึ้นในภายหลัง เนื่องจากสถานีอุตรดิตถ์ประสบปัญหาการเปลี่ยนถ่ายขบวนและตัดขบวนที่มากขึ้น ทำให้รางในสถานีอุตรดิตถ์ไม่เพียงพอ จึงทำให้เกิดการก่อสร้างสถานีศิลาอาสน์ในปี พ.ศ. 2495 เพื่อระบายความแออัดของสถานีอุตรดิตถ์นั่นเอง

อาคารหลังเดิม สถานีอุตรดิตถ์



สถานีศิลปะอาสน์ในปัจจุบัน นอกจากให้บริการรับ-ส่ง ผู้โดยสารแล้วยังเป็นย่านสับเปลี่ยนขบวนรถไฟ เป็นทั้งย่านขนส่งสินค้า ศูนย์รวบรวมตู้สินค้า และเป็นศูนย์ซ่อมบำรุงรถจักรด้วย รถทุกขบวนต้องจอดสถานีนี้เมื่อมายังจังหวัดอุตรดิตถ์

หากมาลงรถไฟที่สถานีศิลปะอาสน์ เราจะมีโอกาสได้ลโฉมรถจักรไอน้ำ แปะซิฟิก (ฮาโนแมก) หมายเลข 274 ที่ใช้วิ่งในประเทศไทยในปี พ.ศ. 2471 และสันนิษฐานว่าน่าจะเคยวิ่งประจำเส้นทางสายเหนือช่วงอุตรดิตถ์-เด่นชัยด้วย

สถานที่ท่องเที่ยวที่อยู่ห่างออกไปจากสถานีรถไฟศิลปะอาสน์ไปราว 7 กิโลเมตร มี “เมืองลับแล” ที่มีความเป็นอยู่แบบท้องถิ่นอันมีเอกลักษณ์เฉพาะตัว ตั้งแต่อาหารพื้นเมือง อาทิ ทุเรียนพันธุ์หลง-หลินลับแลที่หารับประทานได้ยาก

ก่อนเข้าตัวเมืองลับแล เราจะได้ลอดผ่านซุ้มประตูเมือง ศิลปะประยุกต์แบบสุโขทัย ที่เป็นที่ตั้งของอนุสาวรีย์แม่ย่า เมืองลับแลอยู่ด้านข้าง มาที่เมืองลับแล เราสามารถเที่ยวชมพิพิธภัณฑ์เมืองลับแลได้ฟรี แวะร้านเจ๊นีย์ของทอดลับแล เดินตลาดสดพร้อมแชะภาพคู่กับภาพวาดบนกำแพงเทศบาลศรีนพมาศที่บอกเล่าวิถีชีวิตในอดีต และหากจะลิ้มลองอาหารถิ่นลับแล ต้องได้ลองเมนู “ข้าวพันผัก” ซักครั้ง

ข้าวพันผัก หน้าตาคล้ายข้าวเกรียบปากหม้อของภาคกลาง นำผักที่มีอยู่รอบริ้วบ้าน อาทิ ผักบุ้ง ฟักทอง ตำลึง มาผสมกับ ไข่เส้น พันกับแผ่นแป้ง แต่งด้วยเครื่องเคียงรับประทานจิ้มกับน้ำจิ้ม เมนูนี้เกิดจากภูมิปัญญาของคนไทยโบราณ ในการถนอมอาหารให้สามารถเก็บไว้ได้นาน และสะดวกสบายในการนำติดตัวออกไปกินระหว่างวันเมื่อต้องเดินทางออกไปทำไร่ ทำนา

จากเมืองลับแล ใครอยากเที่ยวแบบธรรมชาติ สามารถจับรถสองแถวลับแล ไปยังน้ำตกแม่พลูได้อีกด้วย





ซุ้มประตูเมืองลับแล



ภาพวาดบนกำแพงเทศบาลศรีนครินทรมาศ

Kaeng Luang Station is a small station but has a hidden beauty needing to be found out. Especially the delicate perforated woodwork design decorated on the walls and the space between the canopy and roof. There are vents on top to keep the station building cool. In Kaeng Luang area, trains will run alongside the river traversing the mountain ridge. It's quite a beautiful angle.

ทะเลชุบเขาสระ เข้าสู่เมืองแพร่

ในเส้นทางรถไฟสายเหนือจากจังหวัดอุตรดิตถ์ไปยังเมืองแพร่ อันมีเขาพลึงตั้งคั่นอยู่ ขบวนรถไฟจะแล่นผ่านอุโมงค์ต่าง ๆ เริ่มจากอุโมงค์ปางตูปชอบ จะพาเราเข้าสู่ความมืดของอุโมงค์ลอดแค้ในระยะเวลาสั้น ๆ หนึ่งอดีตใจ จากนั้นทะเลชุบเขาสระ แล้วจึงเริ่มลงเขาวิ่งผ่านสถานีแม่พวก ในอำเภอเด่นชัย จังหวัดแพร่

บ้านแม่พวก ตั้งอยู่ที่ตำบลห้วยไร่ อำเภอเด่นชัย จังหวัดแพร่ เป็นชุมชนที่ตั้งมารวม 100 ปี โดยชาวบ้านบางส่วนมีการย้ายถิ่นฐานมาจากอำเภอสูงเม่น มาตั้งรกรากทำไร่ทำสวน อาศัยลำห้วยแม่พวกเป็นแม่น้ำสายหลักในการประกอบอาชีพ เมื่อมีเส้นทางรถไฟตัดผ่าน และได้สร้างสถานีรถไฟขึ้นจึงเป็นการนำพาความเจริญมาให้กับชาวบ้านแม่พวกในยุคนั้น

ปัจจุบันสถานีแม่พวกได้เปลี่ยนสถานะเป็นเพียงที่หยุดรถ ท่ามกลางธรรมชาติ ตัวอาคารสถานีก่อสร้างตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 มีลักษณะเด่นเป็นอาคารมีหอสูงสองด้าน เชื่อมด้วยโถงรับรองผู้โดยสารตรงกลางอาคาร หอด้านหนึ่งใช้เป็นที่พักการของพนักงาน

สถานี ห้องชายตัว และควบคุมการเดินรถ และยังทำหน้าที่เป็นแหล่งเรียนรู้ของคนในชุมชน และเปิดให้นักท่องเที่ยวเข้าชมสถาปัตยกรรมสถานีที่ยังคงสภาพเดิมอันสวยงาม



สถานีแม่พวก



แก่งหลวง

อาคารสถานีแม่พวก เคยได้รับรางวัลอาคารอนุรักษ์ศิลปสถาปัตยกรรมดีเด่นจากสมาคมสถาปนิกสยาม ในพระบรมราชูปถัมภ์ ในปี พ.ศ. 2559

ฝั่งตรงข้ามของสถานีแม่พวก เป็นที่ตั้งของสวนปลูกต้นสักแห่งแรกของไทยบนพื้นที่ 133 ไร่ ในช่วงฤดูฝนตั้งแต่เดือนกรกฎาคม-ตุลาคม ของทุกปี จะมีดอกอาวแดงหรือดอกกระเจียวขึ้นงดงามตามบริเวณใต้ต้นสัก สีสดตัดกับพื้นป่าสีเขียว

ปัจจุบันถ้าใครอยากนั่งรถไฟลงที่หยุดรถแม่พวกแห่งนี้ สามารถเลือกใช้ขบวนรถท้องถิ่นที่ 407 นครสวรรค์-เชียงใหม่ ถึง สถานีแม่พวก เวลา 10.05 น. หรือ ขบวนรถท้องถิ่นที่ 408 เชียงใหม่-นครสวรรค์ ถึงที่หยุดรถแม่พวกเวลา 14.26 น.

หากนักเดินทางเลือกขึ้นขบวนรถด่วนที่ 51 ออกจากสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ เวลา 22.30 น. ซึ่งเป็นรถด่วนขบวนสุดท้ายที่จะไปเชียงใหม่ สถานีเด่นชัยที่เป็นสถานีถัดไปจากนี้ จะปรากฏขึ้นท่ามกลางหมอกยามเช้าพอดีบพอดี

จากวิหิตวิทัศน์ภูเขา ขบวนรถไฟกำลังวิ่งตัดผ่านแม่น้ำยมที่แก่งหลวง ซึ่งเป็นสถานีเล็ก ๆ แต่มีความสวยงามน่าค้นหาซ่อนอยู่ โดยเฉพาะลวดลายไม้ฉลุที่ละเอียดอ่อนช่วยประดับอยู่บนผนังและช่องระหว่างคันทวยและหลังคา มีช่องลมด้านบนทำให้อาคารสถานีมีความเย็นสบาย บริเวณแก่งหลวงรถไฟจะวิ่งตามทางไปกับสายน้ำ ลัดเลาะสันเขา เป็นมุมที่สวยงามทีเดียว และถึงอีกสถานีเด่นของเส้นทางสายเหนือ นั่นคือสถานีบ้านปิน



สถานีแก่งหลวง



เช็กอินหมู่บ้าน กลางหุบเขา

สถานีบ้านปิน ตั้งอยู่ในตำบลบ้านปิน อำเภอลอง จังหวัดแพร่ เปิดเดินรถครั้งแรกเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน พ.ศ. 2457 ในสมัยรัชกาลที่ 6 เป็นอีกจุดหมายปลายทางที่หมายตาของนักเดินทางที่ต้องมาเห็นสักครั้ง ด้วยสถาปัตยกรรมอาคารแบบบาวาเรียน ทิมเบอร์ เฟรมเฮาส์ หรือ แบบโครงไม้ ซึ่งเราพบเห็นมากในแคว้นบาวาเรีย ประเทศเยอรมนี และพบเพียงหนึ่งเดียวในไทย

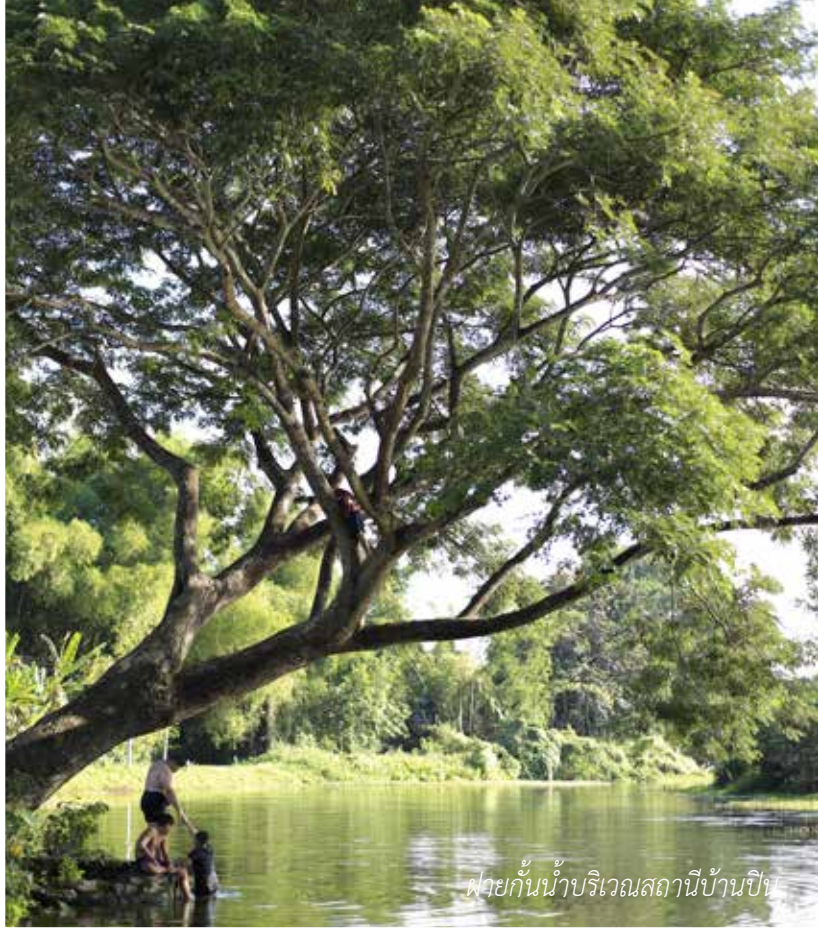
อาคารสไตล์บาวาเรียนนี้ยังผสมผสานสถาปัตยกรรม เรือยนต์แบบไทย ตกแต่งด้วยลายฉลุ ทั้งที่หน้าช่องจำหน่ายตั๋ว และเหนือซุ้มหน้าต่าง ประตูดุ เกิดเป็นความงดงามแบบใหม่ที่หาชมได้ยาก ตั้งอยู่ท่ามกลางทัศนียภาพธรรมชาติอันร่มรื่น และความอบอุ่นน่ารัก ของเมืองเล็ก ๆ ที่ซ่อนตัวอยู่ท่ามกลางหุบเขา

Ban Pin Station is another destination that travelers must visit at least once. With Bavarian architecture, Timber Frame House or wood frame design which we will see a lot in Bavaria Germany and can find only here in Thailand.



ตรงกันข้ามกับสถานี เป็นฝายกั้นน้ำที่มีระเบียบ
ชมวิวยังไงก็ได้ ซึ่งเป็นจุดถ่ายรูปสวย ๆ ได้ จากนั้นเพียงเดินเท้า
จากสถานี ก็จะพบสถานที่ท่องเที่ยวหลายแห่ง ไม่ว่าจะเป็น
ศาลเจ้าเก่าป้อมเฒ่ากรุง วัดโพธิ์บุปผาราม ร้านกาแฟ
แห่งระเบิด และพิพิธภัณฑ์โกมลผ้าโบราณ

คำเรียกขานว่า “เมืองแพร์แห่งระเบิด” นั้น มีที่มา
จากสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 มีการทิ้งระเบิดเพื่อทำลาย
สะพานรถไฟห้วยแม่ต้าเพื่อสกัดกั้นการเดินทางของกองทัพ
ทหารญี่ปุ่น แต่ลูกระเบิดไม่ทำงาน ต่อมาชาวบ้านไปพบ
เลยช่วยกันแบกหามระเบิดถวายวัดศรีดอนคำ เพื่อทำเป็น
ระฆังจึงเป็นที่มาของ “เมืองแพร์แห่งระเบิด”



ฝายกั้นน้ำบริเวณสถานีบ้านปิน



พิพิธภัณฑ์โกมลผ้าโบราณ



ร้านกาแฟแห่งระเบิด



เมื่อมาถึงอำเภอลอง จังหวัดแพร่ ต้องอย่าลืมลองเมนู ขนมจีนน้ำย้อย หรือ
ขนมเส้นน้ำย้อยที่อำเภอลองเป็นต้นตำรับ ซึ่งมีอยู่หลายร้านให้เลือก และเลือกซื้อแคปหมู
อร่อย ๆ เป็นของฝาก

ส่วนใครที่ต้องการพักค้างแรมข้ามคืนที่บ้านปิน ก็มีโฮมสเตย์ให้เลือกพัก
ทั้งในบริเวณใกล้สถานีบ้านปิน และที่อื่น ๆ ซึ่งห่างออกมาในอำเภอลอง

ผู้โดยสารที่ต้องการลงสถานีบ้านปิน สามารถเดินทางด้วยขบวนรถเร็ว
ที่ 109 ขบวนรถด่วนที่ 51 และขบวนรถด่วนพิเศษที่ 7 และ 13

Pang Puay Station is beautiful and unusual. The station building has almost completely preserved its original form and ornamentation. Even decorative lights in stations and offices including the building pillars that still retain their original form. Pang Puay station received the Outstanding Art and Architecture Conservation Award from the Association of Siamese Architects under Royal Patronage, as well as Mae Chang Station, Mae Tha Station, and Hang Chat Station.

ถัดจากสถานีบ้านปิน ลอดผ่านอุโมงค์ห้วยแม่ลาน ผ่านสถานีผาคัน จากนั้น ขบวนรถไฟจะไต่ขึ้นเนิน 588 หรือ เนินปราบเซียน เนินวัดใจเครื่องยนตร์รถไฟ เป็นจุดที่สูงชัน และเป็นสัญญาณว่ากำลังสิ้นสุดจังหวัดแพร่ แล้วลงมาสู่สถานีปางปว้ย ซึ่งตั้งอยู่ระหว่างรอยต่อจังหวัดแพร่และลำปาง ผ่านสถานีแม่จาง ก่อนถึงยังสถานีแม่เมาะ ทั้งปางปว้ยและแม่จาง ล้วนเป็นสถานีเล็ก ๆ แต่ทรงคุณค่าด้านศิลปะ จนได้รับรางวัลจากสมาคมสถาปนิกสยามอีกด้วย



สถานีปางปว้ย มีความงดงามและแปลกตา ตั้งอยู่ระหว่างรอยต่อของจังหวัดแพร่และลำปาง ตัวอาคารแทบจะรักษารูปแบบและลวดลายประดับตามแบบดั้งเดิมไว้ครบถ้วนสมบูรณ์ แม้กระทั่งโคมไฟประดับในสถานีและห้องทำงาน รวมไปถึงเสาอาคารที่ยังคงรูปแบบเดิมไว้ นอกจากนี้ยังมีสถานีที่ได้รับรางวัล และยังคงมีลวดลายสวยงามให้เราได้ชื่นชมกันอีก 3 แห่ง ได้แก่ สถานีแม่จาง สถานีแม่ทะ และสถานีห้างฉัตร โดยทั้ง 3 สถานีได้รับรางวัลอนุรักษ์ศิลปสถาปัตยกรรมดีเด่นจากสมาคมสถาปนิกสยาม ในพระบรมราชูปถัมภ์



สถานีแม่จาง อยู่ถัดจากสถานีปางปว้ย สร้างในสมัยรัชกาลที่ 6 เปิดเดินรถครั้งแรกในปี พ.ศ. 2458 เป็นการผสมผสานระหว่างศิลปะแบบตะวันตกและพื้นถิ่นล้านนา และยังคงสภาพดีมาจนถึงปัจจุบัน

สถานีแม่ทะ ตั้งอยู่ในอำเภอแม่ทะ จังหวัดลำปาง อยู่ไม่ไกลจากตัวเมืองมากนัก และยังคงรักษาความสวยงามเป็นอย่างดี

สถานีห้างฉัตร ตั้งถัดจากสถานีนครลำปาง เป็นสถานีที่มีจุดที่น่าสนใจ คือ ประตูและหน้าต่างจะเป็นบานลูกฟักไม้เหนือบานประตู หน้าต่างยอดจั่ว เจึงชาย ค้ำยัน และช่องจำหน่ายตั๋วประดับด้วยไม้ฉลุลาย ที่มีความสวยงามและทรงคุณค่า

Taking the train to Mae Moh Station; Lampang Province, there are many check-in points and places to visit, including the Lignite Study Center Museum, Mae Moh Mine, Chaloe Phrakiat 84th Anniversary Park (EGAT) which is a viewpoint and photography spot, Bua Tong field that blooms at the end of the year, California Lampang Photography spot similar to Route 66 in California, USA.



ทุ่งบัวตอง

ทั้งขบวนรถเร็ว และขบวนรถด่วน ยกเว้นขบวนรถด่วนพิเศษ จะจอดยังสถานีแม่เมาะ ในตำบลสบป่าด อำเภอแม่เมาะ จังหวัดลำปาง

มาถึงตรงนี้ นับว่าผู้โดยสารเดินทางไกลจากสถานีกรุงเทพมากกว่า 600 กิโลเมตรแล้ว

ห่างจากสถานีแม่เมาะไปราว 8 กิโลเมตร เป็นที่ตั้งของพิพิธภัณฑ์ศูนย์ถ่านหินลิกไนต์ศึกษา เมืองแม่เมาะ ถัดออกไปอีกไม่กี่กิโลเมตร ก็จะถึงสวนเฉลิมพระเกียรติ 84 พรรษา (EGAT) ซึ่งเป็นจุดชมวิวและถ่ายภาพของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแม่เมาะ ที่เต็มไปด้วยทุ่งดอกบัวตอง ที่จะบานสะพรั่งทั่วทั้งหุบเขาในช่วงเดือนพฤศจิกายน-ธันวาคม ของทุกปี โดยใครที่ชอบเที่ยวตามเทศกาลที่สวนเฉลิมพระเกียรติแห่งนี้ยังจัดเทศกาลท่องเที่ยวแม่เมาะ จัดเป็นซุ้มไปประดับภายในสวนยามค่ำคืน ดนตรีในสวน และกิจกรรมอื่น ๆ ทุกเดือนพฤศจิกายน

คนที่อยากรู้ว่า “แคลิฟอร์เนียลำปาง” เป็นอย่างไร สามารถเดินทางเลยจาก EGAT ขึ้นไปอีกประมาณ 18 กิโลเมตร จะพบจุดถ่ายรูปที่ดูคล้ายกำลังอยู่บนถนน Route 66 ในแคลิฟอร์เนีย สหรัฐอเมริกา ที่ไอตอลทั้งหลายก็จะมาถ่ายรูปอัพ IG กันมากมาย



แคลิฟอร์เนียลำปาง



EGAT

๖๖
นั่งรถไฟลงสถานีแม่เมาะ
มีจุดเช็คอินต้องห้ามพลาด
หลายที่เลยทีเดียว

๙๙



จากแม่น้ำยม สู่แม่น้ำวัง



สภาพภูมิประเทศจังหวัดลำปางเป็นขุนเขาทอดยาวจากเหนือจรดใต้ และมีที่ตอนกลางจังหวัดเป็นแอ่งที่ราบลุ่มแม่น้ำวัง

ในเวลาไม่ถึง 1 ชั่วโมงจากสถานีแม่เมาะ มาตามเส้นทางรถไฟสายเหนือ อีกสถานีที่โดดเด่นด้านสถาปัตยกรรมและเป็นสถานีประจำจังหวัดลำปาง ใช้เวลาชั่วครู่จึงวิ่งผ่านสะพานดำข้ามแม่น้ำวังหรือข้ามดำจากที่ขบวนรถไฟได้แล่นตัดแม่น้ำยมมาแล้วในจังหวัดแพร่

“นครลำปาง” บ้างก็ว่า “เขลางค์นคร” เป็นชื่อเก่าแก่ที่เรียกขานจังหวัดลำปางในอดีต ซึ่งมีประวัติศาสตร์เมืองยาวนานกว่า 1,300 ปี นับแต่ยุคเมืองทริภุญชัยที่นี้จึงเต็มไปด้วยกลิ่นอายของการผสมผสานศิลปะล้านนา สถาปนิคนครลำปางพยามมือต้อนรับผู้โดยสารมาทางรถไฟ ด้วยอาคารสถานีที่เป็นอาคารอนุรักษ์ดีเด่น 2 ชั้น สร้างด้วยรูปแบบพื้นบ้านภาคเหนือ ผสมกับสถาปัตยกรรมพื้นถิ่นยุโรป

ชั้นล่างก่ออิฐฉาบปูน ใช้ระบบคานโค้ง (Arch) 4 ช่วง ขนาบด้วยโค้งช่วงเล็กประกบทั้งสองฝั่ง เป็นรูปแบบนีโอคลาสสิก (Neo classic)

ชั้นบนสร้างด้วยไม้ มีกรอบเป็นโครงสร้างสี่เหลี่ยม ไม้ยึดยันแนวทแยงเสริมเป็นช่วง ๆ กรุด้วยไม้ฝาดตีตามแนวนอน และอวดโครงสร้างกรอบเป็นรูปแบบฮาล์ฟทิมเบอร์ (Half Timber)





สถานีรถไฟนครลำปาง



พระธาตุลำปางหลวง

หลังคาของสถานีเป็นทรงปั้นหยา ผสมจั่วซ้อนชั้นคล้ายหลังคาตามสถาปัตยกรรมล้านนา มีการประดับราวระเบียงรวมถึงช่องแสงเหนือประตูและหน้าต่างด้วยช่องประตูไม้แกะสลักลวดลายศิลปะแบบล้านนา เช่น ลายแจกัน หรือหม้อปुरुณพญะผสมลายเครือเถาประดับช่อดอกไม้ มีวนขมวดเป็นวงตามแบบที่พบได้ตามวัดล้านนา ซึ่งเป็นฝีมือช่างที่ประณีตเป็นอย่างมาก

สถานีนครลำปางเปิดรับขบวนรถโดยสารครั้งแรกในสมัยรัชกาลที่ 6 เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2459 ซึ่งตรงกับวันปีใหม่อุษาในยุคนั้น เป็นจุดสิ้นสุดของเส้นทางรถไฟสายเหนือ ในสมัยก่อนที่จะมีการเจาะอุโมงค์ขุนตานผ่านภูเขาแล้ววิ่งไปถึงเชียงใหม่ในปี พ.ศ. 2464

นอกจากเป็นสถานีรถไฟที่สำคัญด้านการโดยสารและการขนส่งสินค้าแล้ว ยังเป็นที่ตั้งของโรงรถจักรลำปาง ซึ่งเป็นสถานที่ซ่อมรถจักร รถพ่วง และจุดเก็บหัวรถจักรที่สำคัญของภาคเหนือตอนบน รวมถึงเป็นที่ทำการแขวงการเดินทางรถลำปางที่มีภารกิจด้านการจัดการเดินรถในภาคเหนือตอนบนอีกด้วย

ถ้านั่งขบวนรถด่วนพิเศษที่ 13 เราจะถึงสถานีนครลำปางในตอน 6 โมงเช้า และสามารถลองชิมก๋วยจั๊บร้านอร่อย หน้าสถานีรถไฟที่คนลำปางนิยมมารับประทานกันในยามเช้า และหากกลับมาอีกทีในยามค่ำคืนแถวใกล้สถานีรถไฟก็จะมีร้านอาหารอร่อย ๆ สำหรับแสมเอาต์อีกด้วย

ในเมืองลำปางมีความน่ารักเพราะเราจะเห็นรถม้าวิ่งรอบ ๆ เมืองรถม้าเปิดบริการวิ่งรอบเมืองให้นักท่องเที่ยวตลอดทั้งวัน โดยจะมีคิวรถม้าตามจุดต่าง ๆ เช่น หน้าศาลากลางหลังเก่า หน้าวัดพระธาตุลำปางหลวง

ในเย็นวันเสาร์-อาทิตย์ตั้งแต่ 5 โมงเย็นขึ้นไป จะมีถนนคนเดินเรียกว่า “กาดกองต้า” ที่จะมีการปิดถนนและออกร้านรวง ของกิน ของฝาก บนถนนที่ยาวเลียบไปกับแม่น้ำ กับมีบ้านเก่าหลายหลังให้เดินโยมไปตลอดเส้นทางไม่ว่าจะเป็นอาคารเขียนสี ไม้สัก ไม้บ้านจันทริวิโรจน์ หม่องไยซิน ฯลฯ ไปสุดถนนที่สะพานรัชฎาภิเศกหรือสะพานขาว ที่แต่เดิมเป็นสะพานโครงสร้างไม้และพุ่มๆไปโดยสะพานที่เห็นในปัจจุบันเป็นการสร้างครั้งที่ 3 ในปี พ.ศ. 2459 โดยมีพลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน เป็นผู้ควบคุมดำเนินการก่อสร้าง

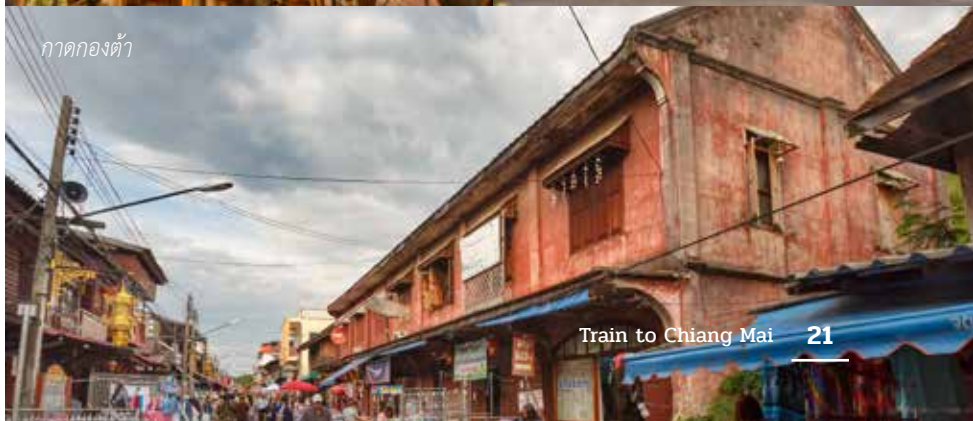
ในตัวเมืองยังมีที่ให้เยี่ยมชมมากมาย ตั้งแต่มิวเซียมลำปาง บ้านเสานัก โรงงานเซรามิคธนบดีต้นตำรับชามตราไก่ และวัดวาอารามต่าง ๆ



หม่องไยซิน



สะพานรัชฎาภิเศก



กาดกองต้า

สะพานดำ แลนด์มาร์กแห่งใหม่ของจังหวัดลำปาง

ถัดจากสถานีนครลำปาง ขบวนรถไฟจะแล่นผ่านสะพานดำข้ามแม่น้ำวัง อีกสะพานประวัติศาสตร์ที่สร้างขึ้นในช่วงเดียวกันกับการก่อสร้างทางรถไฟจากนครลำปางไปเชียงใหม่ในสมัยรัชกาลที่ 6 โดยใช้งานอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ. 2459 ในการเปิดเดินรถไฟสายเหนือส่วนต่อขยายจากสถานีนครลำปางไปสถานีปางห้วยหงษ์ จนสามารถเปิดเดินรถไฟถึงเชียงใหม่ได้ในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2469 ในสมัยรัชกาลที่ 7

เดิมโครงสร้างของสะพานเป็นโครงเหล็กจากเยอรมนี สีดำที่เห็นภายนอกเกิดจากการพ่นสีดำทับสีน้ำตาลขาว เทา ตามลำดับเพื่อกันสนิม จึงเป็นที่มาของชื่อเรียก “สะพานดำ” หรือ “ขั้วดำ”

สะพานดำนับว่ายืนหยัดรอดพ้นจากการทิ้งระเบิดของฝ่ายสัมพันธมิตรในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 หลังสงครามซึ่งสะพานชำรุด ได้มีการซ่อมสร้างขึ้นใหม่โดยบริษัทญี่ปุ่นในปี พ.ศ. 2507 เป็นสะพานเหล็กแบบ Through Truss แบบโครงรูปสี่เหลี่ยมคางหมู 5 ช่วง ขนาบหัวและท้ายด้วยสะพานแบบ Through Plate ฝั่งละ 4 ช่วง มีตอม่อทั้งหมด 12 ต้น ในช่วงเวลาดังกล่าวนอกจากจะเป็นสะพานเหล็กที่ใช้งานสำหรับรถไฟแล้ว สะพานดำยังมอบความสะดวกให้กับประชาชนที่อยู่ปากเมืองลำปางให้สามารถเดินข้ามแม่น้ำวัง ไปบ้านบ่อแก้ว บ้านทับหมาก และบ้านดง ที่อยู่ฝั่งตรงข้ามของแม่น้ำได้อีกด้วย แต่ต่อมากับมีการเปิดใช้สะพานคอนกรีตเสริมเหล็กสลับคู่ย ขาวบ้านได้เปลี่ยนไปสัญจรทางเท้าที่สะพานสลับคู่แทน จากนั้นมาจึงมีการใช้สะพานดำสำหรับรถไฟวิ่งเท่านั้น

Black Bridge; bridge over the Wang River, it is the historical bridge which was built during the reign of King Rama VI. It was officially opened in 1916. The structure of the bridge is a steel frame from Germany. The black color seen from the outside is created by spraying black over brown, white, and grey, respectively, to prevent rust. This is the origin of the name “Black Bridge”.



สะพานดำมีอีกชื่อว่า “ขั้วดำ”
สถานที่ที่ชุมชนหวงแหน





สะพานประวัติศาสตร์สร้างตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 6 เป็นหยดรอดพ้นจากการทิ้งระเบิดในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2





รถจักรไอน้ำ “มิกาดโ” เลขที่ 943 หรือ Mikado 943 (รุ่นเลขที่ 901-970) แบบล้อ 2-8-2

สร้างโดย สมาคมอุตสาหกรรมรถไฟแห่งญี่ปุ่น นำมาใช้งานเมื่อปี พ.ศ. 2492-2494

เคยประจำการอยู่แขวงอุตรดิตถ์ เพื่อลากจูงขบวนรถสินค้าและรถโดยสารในเส้นทางจากอุตรดิตถ์ถึงเชียงใหม่

ถูกปลดประจำการเมื่อปี พ.ศ. 2522 และนำมาจอดที่ธนบุรีในปี พ.ศ. 2529 จากนั้นย้ายมาอยู่ที่สวนวชิรเบญจทัศ หรือ สวนรถไฟ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2530

แล้วจึงย้ายหัวรถจักรมิกาดโเลขที่ 943 จากสวนวชิรเบญจทัศมาไว้ที่สวนสาธารณะสะพานดำ นครลำปาง ในวันที่ 2 กันยายน พ.ศ. 2565





สะพานเหล็กแบบ Through Truss



แฉะเข็กริน ถ่ายภาพได้หลายมุมที่สะพานดำ จังหวัดลำปาง

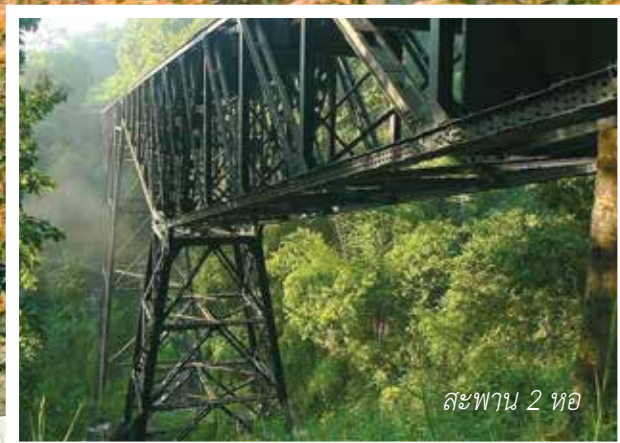


ปัจจุบันสะพานดำยังคงมีรถไฟวิ่งผ่านทุกวัน และนายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย คนที่ 19 ได้มีแนวคิดให้ทำการบูรณะสะพานดำและพื้นที่บริเวณใกล้เคียง โดยมีการประติมากรรมโดยรอบให้สวยงามตามนโยบายความร่วมมือของการรถไฟฯ กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ให้เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ เป็นสถานที่ออกกำลังกาย ด้วยตัวสะพานดำมีสีดำอยู่เหนือแม่น้ำวัง ซึ่งตัดกับสีของท้องฟ้าทั้งยามเช้าและยามเย็น จึงเป็นที่ชื่นชอบของนักถ่ายภาพ ซึ่งในปัจจุบันมีการพัฒนาพื้นที่ตามแผนงานในระยะที่ 1 เรียบร้อยแล้ว และจะมีการดำเนินงานตามระยะที่ 2 ที่จะพัฒนาพื้นที่เพื่อให้เป็นพื้นที่สำหรับให้ความรู้ทางประวัติศาสตร์ของการรถไฟฯ และเป็นพื้นที่สำหรับสันถนาการของชาวลำปาง รวมถึงนักท่องเที่ยว โดยมุ่งหวังให้พื้นที่ทั้งหมดเป็นแหล่งศึกษาเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ ตลอดจนส่งเสริมการท่องเที่ยวของจังหวัด สร้างรายได้ให้กับชุมชน รวมถึงยกระดับคุณภาพชีวิตให้คนในชุมชนและสร้างเศรษฐกิจฐานรากให้เกิดความเข้มแข็งและยั่งยืน เป็นการตอกย้ำว่า การรถไฟฯ อยู่คู่ชุมชนและประชาชนตลอดไป

สำหรับนโยบายการผลักดันสะพานดำให้กลายเป็นสถานที่ท่องเที่ยวแห่งใหม่ และเป็นแลนด์มาร์กที่สำคัญของเมืองลำปางของ นายนิรุฒ มณีพันธ์ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย จะช่วยดึงดูดให้นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติเดินทางเข้าสู่จังหวัดลำปางมากขึ้น หน้หน้าหนาวปีนี้ สำหรับใครที่ยังไม่มีแพลนไปที่ไหน สามารถนั่งรถไฟมาเที่ยวที่ลำปาง แฉะเข็กรินที่สะพานดำ รับลมหนาวไปพร้อม ๆ กับการเรียนรู้ประวัติศาสตร์ช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 ที่ยังคงทิ้งร่องรอยไว้ให้เห็นผ่านสถาปัตยกรรมอันสวยงามของสะพานดำแห่งนี้

Mr. Niruj Maneepan, Governor of State Railway of Thailand has an idea to restore the Black Bridge and nearby areas. The landscape has been improved to be beautiful and make it as a relaxing and exercising place. It aims to be a source of learning about historical stories as well as promoting tourism in the province, create income for the community including improving the quality of life for people in the community and build the grassroots economy to be strong and sustainable.

สะพานคอมโพสิต



สะพาน 2 หอ

เมื่อขบวนรถไฟแล่นถึงสถานีแม่ตานน้อยซึ่งเป็นสถานีสำหรับหยุดรถเพื่อรับหัวรถจักรพ่วงพหุเพื่อขึ้นไปยังสถานีขุนตานนั้นเป็นสัญญาณบอกว่า ผู้โดยสารรถไฟกำลังเริ่มไต่ขึ้นสู่เส้นทางรถไฟที่สูงที่สุดในประเทศแล้ว

รถไฟจะแล่นผ่านสะพานหอสูงข้ามเหวลึก ได้แก่ สะพานคอมโพสิต ที่มีโครงสร้างของตัวสะพานส่วนบนเป็นคอนกรีตและเหล็ก โดยใช้คานเหล็กวางรับตอม่อสะพาน มีกระบะคอนกรีตเสริมเหล็กวางบนคานเหล็ก เดิมคือสะพาน 5 หอ (ปางหละ) ที่เลิกใช้งานเพราะเป็นสะพานอยู่ในโค้งรัศมี 300 เมตร ลาด 23 เปอร์เซ็นต์ เมื่อขบวนรถวิ่งผ่านจะเกิดแรงเหวี่ยงทำให้สะพานแกว่งทางด้านข้างมาก ไม่เหมาะกับการเพิ่มความเร็วและหากทำการซ่อมแซมจะมีค่าใช้จ่ายสูงมาก จึงสร้างเป็นสะพานคอมโพสิตขึ้นแทน นอกจากนี้ ยังมีสะพาน 3 หอ (ปางยางใต้) และสะพาน 2 หอ (ปางยางเหนือ) ซึ่งถูกสร้างขึ้นเพื่อเป็นโครงรับทางซึ่งระดับดินเดิมต่ำกว่าระดับทางรถไฟ

สถานีขุนตาน ขุนเขาด้านสุดท้าย



“อุโมงค์ขุนตาน” เป็นอุโมงค์ที่ยาวที่สุดในประเทศไทย ที่สร้างจากแรงงานคน

“ขุนตาล” เป็นเทือกเขาสูงที่ยอดดอยมีความสูงเหนือระดับน้ำทะเลถึง 1,340 เมตร เป็นที่รู้จักกันมาตั้งแต่โบราณ เป็นเสมือนกำแพงธรรมชาติมหึมาที่กั้นเขตแดนของจังหวัดลำปาง กับลำพูน และเชียงใหม่

อุโมงค์ขุนตาน ได้ทลายกำแพงกั้นนั้น เกิดเป็นเส้นทางสัญจรทางรถไฟ จากที่แต่เดิมการเดินทางในพื้นที่บริเวณนั้นเป็นไปโดยลำบาก อาศัยก็แต่ทางเรือและแพ ซึ่งก็มีเกาะแก่งหลายจุดที่เป็นอุปสรรคเป็นอย่างมาก ต้องใช้เวลาเดินทางกันเป็นแรมเดือน ซึ่งกว่าจะสร้างอุโมงค์สำเร็จก็มีแรงงานเสียชีวิตไปเป็นจำนวนมาก จากการระเบิดขุดเจาะเขาหนาถึง 1,300 เมตร มีอากาศหายใจน้อย เริ่มต้นเจาะในปี พ.ศ. 2540 กว่าแล้วเสร็จจนเปิดใช้งานจริงใช้เวลารวม 14 ปี

ด้านบนปากอุโมงค์ขุนตานจะประดับตราครุฑ เมื่อแล่นผ่านอุโมงค์ราว 5 นาที รถไฟจะไปโผล่ที่สถานีขุนตาน ที่ตั้งอยู่บนจุดสูงสุดเหนือระดับน้ำทะเลกว่า 500 เมตร



บังกะโลรถไฟ

ห่างจากสถานีขุนตานไปในระยะเดินเท้าบนพื้นที่บริเวณย.1 ของอุทยานแห่งชาติ ดอยขุนตาล เคยใช้เป็นพลับพลาที่ประทับของพลเอก พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน อดีตผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง ที่ทรงใช้ประทับแรมระหว่างการก่อสร้างอุโมงค์ขุนตาน พลับพลาเป็นเรือนไม้ขัดเคลือบเงา ประกอบไปด้วย 1 ห้องนอนใหญ่และห้องน้ำในตัว และ 2 ห้องนอนเล็ก กับ 1 ห้องน้ำส่วนกลาง ระเบียงของพลับพลายื่นออกไปตามแนวผา ทำให้มองเห็นวิวทิวทัศน์ขุนเขาที่งดงาม และชุมชนที่แทรกตัวอยู่ท่ามกลางหุบเขา ราวกับเมืองที่ถูกซ่อนเร้นไว้จากโลกภายนอก ปัจจุบันการรถไฟฯ มีการปรับปรุงและดูแลรักษา ไว้เป็นอย่างดี

นักท่องเที่ยวที่ต้องการพักแรม ณ ที่แห่งนี้ สามารถใช้บริการที่บังกะโลรถไฟได้ ซึ่งเดิม บังกะโลหลังที่ 2 สร้างไว้เพื่อเป็นสถานที่พักผ่อนของพนักงานรถไฟ และหลังที่ 3 สร้างเพื่อเป็นพลับพลาที่ประทับใน พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 9 และสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง และพระบรมวงศานุวงศ์ เมื่อครั้งเสด็จพระราชดำเนินดอยขุนตาล

สนใจเข้าพักที่บังกะโลรถไฟ ติดต่อสอบถามได้ที่
คุณทศพร เบอร์โทรศัพท์ 09-8373-7005



ปลายทาง ณ เชียงใหม่

ราว 10 นาทีจากสถานีขุนตาน รถไฟจะผ่านสะพานปิดท้ายการเดินทางโดยเส้นทางรถไฟสายเหนือ นั่นคือ **สะพานทาขมภู** โดยมีภูเขาและผืนฟ้ากว้างตั้งตระหง่านอยู่เบื้องหน้า

สะพานทาขมภูเป็นอีกสะพานเก่าแก่ สร้างแบบสถาปัตยกรรมตะวันตก เสร็จในปี พ.ศ. 2461 เพื่อข้ามแม่น้ำทาตรงจุดที่อยู่หน้าหมู่บ้านทาขมภู อำเภอแม่ทา มีความพิเศษตรงที่เป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก เนื่องจากสร้างในช่วงที่เป็นสภาวะสงคราม ทำให้ไม่สามารถหาเหล็กที่เพียงพอต่อการสร้างทั้งสะพานได้ แต่ด้วยการคำนวณและควบคุมงานที่ยอดเยี่ยมของพลเอก **พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน** ทำให้สะพานทาขมภูมีความแกร่งและคงทนใช้งานจนถึงทุกวันนี้

สะพานทาขมภู ในปัจจุบันนับเป็นแลนด์มาร์กอันดับต้นของจังหวัดลำพูนเลยทีเดียว

ถัดจากสะพานทาขมภูไปอีกราว 1 ชั่วโมง ก็จะถึงยังสถานีลำพูน ก่อนไปสุดปลายทางภาคเหนือที่สถานีเชียงใหม่ ในถัดไป อีกไม่ถึง 20 นาที





สถานีรถไฟเชียงใหม่



ชาวเหนือเรียกสถานีเชียงใหม่ว่า “สถานีป่าयरาง” (ปลายราง) ตั้งอยู่ที่ถนนเจริญเมือง ในอำเภอเมืองเชียงใหม่ อาคารสถานีหลังเดิมสร้างเป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็กชั้นเดียว เปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2464 และเคยเป็นสถานที่รับเสด็จ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 และสมเด็จพระนางเจ้ารำไพพรรณี พระบรมราชินี เมื่อคราวเสด็จประพาสสมณทลพายัพ



ดอยอินทนนท์





วัดพระสิงห์วรมหาวิหาร



สวนสัตว์เชียงใหม่

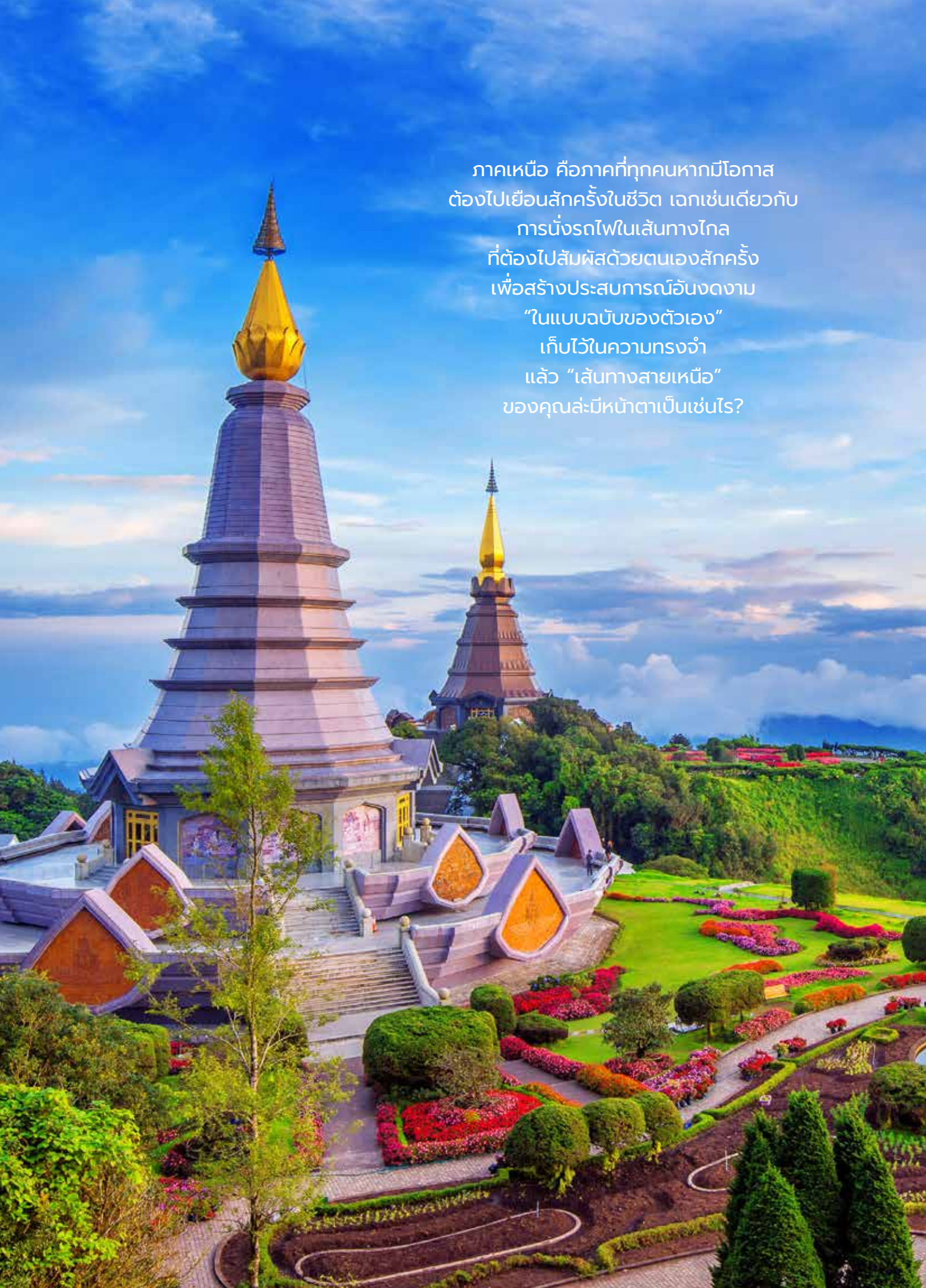
สถานีเดิมถูกระเบิดทำลายในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 จนทำให้ต้องย้ายไปใช้สถานีป่าเส้าเป็นสถานีปลายทางรถไฟสายเหนือ แล้วสร้างสถานีเชียงใหม่ทดแทนสถานีเดิมและเปิดใช้งานในปี พ.ศ. 2491 ออกแบบโดยหม่อมเจ้าโวฒยากร วรวรรณ เมื่อครั้งดำรงตำแหน่งเป็นสถาปนิกประจำกรมรถไฟหลวง มีหอนาฬิกาโดดเด่นเป็นสัญลักษณ์ มีโถงที่พักโดยสารขนาดใหญ่ ที่เชื่อมต่อส่วนที่เป็นหอนาฬิกาเข้ากับอาคารส่วนตะวันตก และชานชาลาเข้าไว้ด้วยกัน เป็นรูปแบบสถาปัตยกรรมไทยภาคกลางประยุกต์ เช่น การใช้ตัวหงายปิ่นลมที่หลังคา ใช้หลังคาจตุรมุขซ้อนชั้นบริเวณหอนาฬิกา รวมไปถึงการประดับตกแต่งรายละเอียด บริเวณเสา บัวหัวเสา ผสมกับรูปแบบสถาปัตยกรรมตะวันตก รูปแบบฮาล์ฟทิมเบอร์

ที่สถานีเชียงใหม่ เราจะได้พบกับรถจักรไอน้ำหมายเลข 340 Consolidation แบบล้อ 2-8-0 จอดเป็นสัญลักษณ์ รถจักรคันนี้ โหลดแล่นใช้งานในยุคปี พ.ศ. 2455-2458

หากตั้งต้นที่สถานีรถไฟ เราสามารถเข้าไปเที่ยวในตัวเมืองเชียงใหม่ได้หลายจุด โดยห่างจากสถานีที่เที่ยวหลักอย่างประตูท่าแพ และตลาดวโรรส ชุมชนวัดเกต คลองแม่ข่า ในพิกัดไม่เกิน 2-3 กม. หรือห่างจากถนนนิมมานเหมินท์ อ่างแก้ว หรือสวนสัตว์ เชียงใหม่ 10-12 กม. ห่างจากโครงการบ้านข้างวัด และวัดอุโมงค์ราว 17 กม. หรือถ้าใครอยากจะมีมุมหน้าขึ้นตอยต่าง ๆ ไปบ้านนา เล่า จุดเช็คอินใหม่ของตอยหลวงเชียงดาว อ่างกา บนตอยอินทนนท์ สวนสนบ่อแก้ว ในอุทยานแห่งชาติออบหลวง หรือต่อรถไฟไปยังจังหวัดแม่ฮ่องสอนก็มีจุดต่อกระจายรถที่สะดวกคล่องตัว



คลองแม่ข่า



ภาคเหนือ คือภาคที่ทุกคนหากมีโอกาส
ต้องไปเยือนสักครั้งในชีวิต เจกเช่นเดียวกับ
การนั่งรถไฟในเส้นทางไกล
ที่ต้องไปสัมผัสด้วยตนเองสักครั้ง
เพื่อสร้างประสบการณ์อันงดงาม
“ในแบบฉบับของตัวเอง”
เก็บไว้ในความทรงจำ
แล้ว “เส้นทางสายเหนือ”
ของคุณล่ะมีหน้าตาเป็นเช่นไร?



คณะกรรมการและคณะผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

นายจิรุตม์ วิศาลจิตร	ประธานกรรมการรถไฟ
นายระพี ผ่องบุพกิจ	กรรมการรถไฟ
นายอำนาจ ปรีมนวงศ์	กรรมการรถไฟ
นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย	กรรมการรถไฟ
นายกรณินทร์ กาญจน์โนมัย	กรรมการรถไฟ
นางสาวศุภรศิรี อภิญาณวัฒน์	กรรมการรถไฟ
นางสาวไตรทิพย์ ศิวะกฤษณ์กุล	กรรมการรถไฟ
นายนิรุฒ มณีพันธ์	กรรมการและเลขานุการ

คณะผู้บริหาร

นายนิรุฒ มณีพันธ์	ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายเอก สิทธิเวดิน	รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายอวิรุทธ์ ทองเนตร	รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายจร รุ่งฐานีย์	รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายสุจิตต์ เชาว์ศิริกุล	รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายสุชีพ สุขสว่าง	รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายวัชรชาญ สิริสุวรรณทัศน์	รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายอนันต์ โพธิ์น้อมแดง	รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายไพบุลย์ มงคลศุภวาร	ผู้ช่วยผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายไชยเชษฐ แซ่จิว	ผู้ช่วยผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นางลัดดา ละออกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี
นายชูเกียรติ ลีลาขจรจิต	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกล
นายสุรเดช ฐปะวิโรจน์	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา
นายบวร จันทรสข	วิศวกรใหญ่ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม
เจ้าของ	การรถไฟแห่งประเทศไทย
บรรณาธิการ	เอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ
กองบรรณาธิการ	บริษัท เออาร์ไอพี จำกัด (มหาชน)
ฝ่ายประสานงาน	นางศุภมาศ ปลื้มกุล
	นายภูวเมศร์ ปิยะธานีศิลป์
	นายกลวิวัฒน์ ไจรธรรม
	นายสุภมิตร โชติประเสริฐ
ฝ่ายภาพ	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว
	กองประชาสัมพันธ์
	บริษัท เออาร์ไอพี จำกัด (มหาชน)
ฝ่ายจัดส่ง	กองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว
	รับ-ส่ง สปต.1 ฝ่ายบริการโดยสาร
	หมวดสัมภาระ สถานีกรุงเทพ / ชุมทางบางซื่อ

นางฐานิยา เดชอุดม	ผู้อำนวยการฝ่ายการพัสดุ
นางลัดดาวัลย์ ถาวร	ผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน
นายวรพจน์ เทียบรัตน์	ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ
นางสาวมณฑาทาญจน์ ศรีวิลาศ	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารทรัพยากร
นางสาวชุติมา วงศ์ศิวัชวิลาส	ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารโครงการพัฒนาที่ดิน
นายอนันต์ เจนงามกุล	วิศวกรใหญ่ฝ่ายโครงการพิเศษและก่อสร้าง
นายฐากร อินทรชม	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ
นายประสิทธิ์ ถาวร	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร
นางกนวรรณ สุวรรณเกษร	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า
นายวีระชัย ถาวร	ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
นางสาวชุติมา จตุรนต์รศมี	หัวหน้าสำนักงานนโยบาย แผน วิจัยและพัฒนา
นายวุฒิไกร ระวังเงิน	หัวหน้าสำนักงานบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า
นพ.องอาจ จริยาสถาพร	หัวหน้าสำนักงานแพทย์
นายเอกรัช ศรีอาระยันพงษ์	หัวหน้าสำนักงานผู้ว่าการ
นายพลายงาม ศิริเนนทร์	หัวหน้าสำนักงานยุทธศาสตร์ธุรกิจการเดินรถ
นายก่อพงศ์ สุทธิภรณ์	หัวหน้าสำนักงานจัดหาพัสดุซ่อมบำรุง
นายสืบ ประทุมศิริ	หัวหน้าสำนักงานอาณัติ
นายกิตติศักดิ์ ไชยนาเคนทร์	ผู้อำนวยการสถาบันฝึกอบรมระบบราง
พล.ต.ต.ชัยพร จุณณวัฒน์	ผู้บังคับกองตำรวจรถไฟ
นางสาวกานต์วี ทองพูล	ผู้ตรวจการรถไฟ 1
นายมนัญ มณีจักร	ผู้ตรวจการรถไฟ 2
นายปิยบุตร โตวิจารณ์	ผู้ตรวจการรถไฟ 3
นายสายัณห์ หงสกุล	ผู้ตรวจการรถไฟ 4

ฝ่ายสมาชิก

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

ออกแบบและผลิต

บริษัท เออาร์ไอพี จำกัด (มหาชน)
99/16-20 ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง
เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ 0 2642 3400 ต่อ 4702

ขอขอบคุณ ภาพจาก

สมาคมสถาปนิกสยามในพระบรมราชูปถัมภ์





การรถไฟแห่งประเทศไทย

เลขที่ 1 ถ.รองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

www.railway.co.th

Facebook: ทีมพาร์ทการรถไฟแห่งประเทศไทย

Call Center: 1690



Chiang Mai