



ภาคผนวก

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ภาคผนวก ก
แบบนำสัมภาษณ์ และแบบสอบถาม

แบบนำสัมภาษณ์ เจ้าหน้าที่ในสถานีรถไฟ และบนขบวนรถ

1. ชื่อ ตำแหน่งหน้าที่ในการรถไฟ ฯ อายุ สถานภาพ รายได้
2. ลักษณะการทำงานของเจ้าหน้าที่นั้น ๆ เป็นอย่างไร มีรายได้มากน้อยแค่ไหน การดำรงชีวิตเป็นอย่างไร
3. มีปัญหาอุปสรรคในการทำงานหรือไม่ ด้านไหน อย่างไรบ้าง ตามหน้าที่ของเจ้าหน้าที่นั้น ๆ ยกตัวอย่างประกอบ
4. มีทัศนคติอย่างไร เกี่ยวกับการรถไฟแห่งประเทศไทย
5. มีปัญหาในการให้บริการหรือไม่ ด้านไหน อย่างไรบ้าง ตามหน้าที่ของเจ้าหน้าที่นั้น ๆ ยกตัวอย่างประกอบ
6. มีปัจจัยใดบ้างที่ทำให้การเดินทางโดยรถไฟมักจะช้ากว่าเวลาที่กำหนด
7. แนวโน้มการพัฒนาในอนาคตของการรถไฟ ฯ จะมีการพัฒนาในด้านไหน อย่างไรบ้าง
8. ข้อเสนอแนะอื่น ๆ ที่ต้องการให้การรถไฟ ฯ ปรับปรุง

แบบนำสัมภาษณ์ ผู้โดยสาร

1. ชื่อ อายุ อาชีพ รายได้
2. ความถี่ของการใช้บริการรถไฟบ่อยครั้งแค่ไหน ทำไมจึงเลือกใช้รถไฟเป็นยานพาหนะ
3. ความคิดเห็นทั่วไปเกี่ยวกับการเดินทางโดยรถไฟเป็นอย่างไร
4. ต้องการให้รถไฟพัฒนาในด้านไหน อย่างไรบ้าง
5. ต้องการเทคโนโลยีอื่น ๆ เพิ่มเติมหรือไม่ ด้านไหน อย่างไรบ้าง ยกตัวอย่างประกอบ
6. การเดินทางโดยรถไฟมีข้อบกพร่องหรือไม่ ด้านไหน อย่างไรบ้าง ยกตัวอย่างประกอบ
7. ในอนาคตมีความคาดหวังให้รถไฟไทยเป็นอย่างไร

แบบนำสัมภาษณ์ผู้ที่อาศัยอยู่ในชุมชนบริเวณสถานีรถไฟสุรินทร์

1. ชื่อ อายุ อาชีพ
2. อยู่อาศัย หรือค้าขายบริเวณนี้ตั้งแต่ปี พ.ศ.ใด เพราะเหตุใดจึงทำให้ได้มาอาศัย ทำมาหากินในบริเวณนี้
3. เศรษฐกิจบริเวณนี้ในอดีตเป็นอย่างไร และเปรียบเทียบกับปัจจุบัน เป็นอย่างไรบ้าง ดีกว่า หรือแย่กว่าในด้านไหน อย่างไรบ้าง ยกตัวอย่างประกอบ
4. การขนส่งทางรถไฟมีอิทธิพลกับร้านค้าของท่านในด้านไหน อย่างไรบ้าง ยกตัวอย่างประกอบ
5. เคยใช้บริการการขนส่งทางรถไฟในด้านไหน (ผู้โดยสารและสินค้า) เคยใช้บริการการขนส่งสินค้าหรือไม่ สินค้าอะไร บ่อยครั้งแค่ไหน ปัจจุบันยังใช้บริการอยู่หรือไม่ เพราะเหตุใด
6. ในฐานะที่อาศัยอยู่บริเวณนี้มานาน การขนส่งทางรถไฟมีผลกับเศรษฐกิจเมืองสุรินทร์ ในด้านไหนอย่างไร ในภาพรวม
7. ในปัจจุบัน เพราะเหตุใดร้านค้า หรือผู้ประกอบการ ที่มาทำการค้าบริเวณสถานีรถไฟ จึงเลิกหรือลดใช้บริการการขนส่งทางรถไฟ และปัจจุบันเปลี่ยนไปใช้การขนส่งทางใด เพราะเหตุใด
8. มีความคิดเห็นอย่างไร เกี่ยวกับการขนส่งทางรถไฟ มีความต้องการให้รถไฟพัฒนาไปในด้านไหนเพื่อการเศรษฐกิจในเมืองสุรินทร์ และเพื่อร้านค้าของท่าน

แบบสอบถามผู้โดยสาร

เรื่อง ความต้องการของผู้ใช้บริการรถไฟ ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป (โปรดเติมข้อความลงในช่องว่าง หรือ ทำเครื่องหมาย หน้าข้อความที่เลือก)

1. ชื่อ.....อายุ.....ปี

2. อาชีพ

....นักเรียน นิสิต นักศึกษา

....รับราชการ รัฐวิสาหกิจ

....พนักงานบริษัทเอกชน

....ธุรกิจส่วนตัว

....เกษตรกร

อื่น ๆ.....

3. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ประมาณ.....บาท

4. โดยเฉลี่ยแล้ว 1 เดือนใช้รถไฟกี่ครั้ง

....1 ครั้ง

....2 ครั้ง

....มากกว่า 2 ครั้ง

5. โดยส่วนใหญ่แล้วโดยสารรถไฟชั้นใด

- | | |
|----------------------------|--------------------------------|
|ชั้น 1 |ชั้น 2 นั่งและนอนปรับอากาศ |
|ชั้น 2 นั่งและนอนพัดลม |ชั้น 2 นั่งปรับอากาศ |
|ชั้น 2 นั่งพัดลม |ชั้น 3 |

ส่วนที่ 2 ความต้องการของผู้ใช้บริการรถไฟ ในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง (โปรดทำเครื่องหมายถูกหน้าข้อความที่เลือก หรือเติมข้อความลงในช่องว่าง)

1. ความต้องการด้านกายภาพ (กรุณาตอบอันที่ท่านคิดว่าควรพัฒนาลำดับแรก)

-เพิ่มโครงข่ายเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง เช่น จากอุบลราชธานี ถึง ชื่องเม็ก
- หรือเพิ่มเส้นทางอื่น ๆ เชื่อมต่อกับเส้นทางเดิม
-พัฒนาระบบรางคู่ให้เสร็จสมบูรณ์
-เพิ่มจุดเชื่อมต่อกับยานพาหนะประเภทอื่น ๆ เช่น รถสองแถว รถเมย์ ให้มีในหลายสถานีมากขึ้น

2. ความต้องการด้านเทคโนโลยี (กรุณาตอบอันที่ท่านคิดว่าควรพัฒนาลำดับแรก)

-พัฒนาเป็นระบบรางไฟฟ้า
-เปลี่ยนเป็นระบบรถไฟความเร็วสูง
-ต้องการให้ซื้อโบกี้ใหม่ ทั้งหัวรถจักร รถโดยสาร และรถดีเซลราง
-ปรับปรุงสภาพโบกี้ประเภทต่าง ๆ ได้แก่ หัวรถจักร รถโดยสาร และรถดีเซลราง ให้สภาพดีกว่าที่เป็นอยู่

3. ความต้องการด้านการบริการ (กรุณาตอบอันที่ท่านคิดว่าควรพัฒนาลำดับแรก)

-พัฒนาเรื่องการตรงต่อเวลา
-พัฒนาเรื่องความสะดวก ทั้งบนขบวนรถ และในสถานีรถไฟ
-พัฒนาเรื่องตารางเดินรถ เช่น เพิ่มหรือลดขบวนในบางเวลา เป็นต้น
-การบริการ เช่น พัฒนาระบบการจองตั๋ว การจัดส่งสินค้า การจำหน่ายอาหารบนขบวนรถ
- เพิ่มห้องน้ำคนพิการ ปรับปรุงเรื่องเสียงประกาศ เป็นต้น
-การบริการอื่น ๆ นอกเหนือจากที่กล่าว โปรดระบุ.....

ภาคผนวก ข

ระบบรางรถไฟ และการวางรางรถไฟ

การขนส่งทางรถไฟในปัจจุบันแม้จะก้าวหน้าไปมาก แต่สิ่งหนึ่งที่ต้องคำนึงถึง คือ ขนาดของรางรถไฟ (track gauge) โดยวัดจากระยะห่างระหว่างหัวรางด้านใน ขนาดของรางรถไฟที่ใช้กันทั่วโลก มีตั้งแต่รางเส้นเดียว (mono rail) ถึงรางกว้างที่สุดมีขนาด 2.140 เมตร (7 ฟุต $\frac{1}{4}$ นิ้ว) ในความกว้างขนาดต่าง ๆ มีอยู่ 3 ขนาดที่ใช้มากที่สุดในโลก 1) รางกว้าง 1.435 เมตร (4 ฟุต $8\frac{1}{2}$ นิ้ว) มีจำนวนประเทศที่ใช้มากที่สุด เรียกรางกว้างขนาดนี้ว่า **European Standard Gauge** บางครั้งเรียกโดยย่อว่ารางมาตรฐาน (Standard Gauge) เป็นรางที่ใช้ในกลุ่มประเทศยุโรป ซึ่งถือเป็นรางที่เสถียรที่สุด มากกว่าร้อยละ 60 ของรางรถไฟทั่วโลกจะใช้รางมาตรฐานนี้เป็นหลัก โดย Standard Gauge เรียกอีกชื่อหนึ่งว่า Stephenson Gauge ซึ่งมาจากชื่อของ George Stephenson ผู้สร้างรถไฟคันแรกของโลก 2) รางกว้าง 1.067 เมตร (3 ฟุต 6 นิ้ว) มีจำนวนประเทศใช้มากเป็นอันดับสอง เรียกรางกว้างขนาดนี้ว่า **Caps Gauge** มีใช้กระจายทั่วโลก โดยเฉพาะประเทศที่เป็นเกาะในทวีปเอเชีย เข้าใจว่ารางกว้างขนาดนี้ ได้ชื่อมาจากการนำไปใช้สร้างทางรถไฟในทวีปแอฟริกา และ 3) รางกว้าง 1 เมตร (3 ฟุต $3\frac{3}{8}$ นิ้ว) มีจำนวนประเทศใช้มากเป็นอันดับสาม เรียกรางกว้างขนาดนี้ว่า **Meter Gauge** ใช้ในกลุ่มภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บางประเทศในทวีปแอฟริกา อเมริกาใต้ และบางเส้นทางในยุโรป นอกจากนี้ยังมีขนาดรางที่มีจำนวนประเทศใช้น้อย แต่มีความยาวของเส้นทางมาก เช่น รางกว้าง 1.676 เมตร (5 ฟุต 6 นิ้ว) รางกว้าง 1.600 เมตร (5 ฟุต 3 นิ้ว) และรางกว้าง 1.524 เมตร (5 ฟุต) ซึ่งเรียกรวมกันว่า รางกว้างกว่ามาตรฐาน (**Broad Gauge**) นิยมใช้มากในประเทศที่มีพื้นที่กว้าง เช่น รัสเซีย บางเส้นทางในอินเดีย ออสเตรเลีย เป็นต้น (O'Dell, 1956 และ นคร จันทพร, 2546)

ในปัจจุบันรางรถไฟบางขนาดได้ถูกเลิกใช้งานไปแล้ว แต่ขนาดของรางรถไฟก็ยังเป็นปัจจัยทางกายภาพที่มีความสำคัญ และถือว่าเป็นตัวแปรลำดับต้น ๆ ในการกำหนดความเร็วของขบวนรถไฟ O' Dell (1956) และ นคร จันทพร (2546) ได้รวบรวมขนาดรางรถไฟที่ใช้ในพื้นที่ต่าง ๆ ของโลก (ตารางผนวก 1) อย่างไรก็ตามการที่รถไฟจะทำความเร็วได้มากหรือน้อย ไม่ได้ขึ้นอยู่กับขนาดของรางเพียงอย่างเดียว แต่ยังขึ้นอยู่กับความแข็งแรงของราง ระบบต่าง ๆ ในเส้นทาง ชนิดหัวรถจักรรถโดยสาร ประเภทขบวนรถ เป็นต้น ซึ่งความแข็งแรงของราง และระบบของเส้นทางถือเป็นปัจจัยทางเทคโนโลยีที่สำคัญรองลงมาจากขนาดความกว้างของราง เช่น บางที่รางแคบรถไฟอาจวิ่งได้เร็วกว่ารางกว้างก็ได้ เช่น รางแคบแต่มีความมั่นคงแข็งแรง อาจทำให้รถไฟวิ่งได้เร็วกว่า

ตารางผนวก 1 ขนาดของรางรถไฟในพื้นที่ต่าง ๆ ของโลก

ความกว้าง			พื้นที่
ฟุต	นิ้ว	เมตร	
7	$\frac{1}{4}$	2.140	บางเส้นทางในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 1 และ 2 (ปัจจุบันเลิกใช้แล้ว)
6	$4\frac{4}{7}$	1.945	เนเธอร์แลนด์ (เลิกใช้ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1866)
5	$8\frac{7}{8}$	1.750	บางเส้นทางในฝรั่งเศส (เลิกใช้ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1891)
5	6	1.676	อินเดีย ศรีลังกา และบางเส้นทางในสเปน ชิลี และอาร์เจนตินา
5	$5\frac{2}{3}$	1.668	บางเส้นทางในโปรตุเกส และสเปน
5	3	1.600	ไอร์แลนด์ บราซิล รัฐวิกตอเรียและทางภาคใต้ของออสเตรเลีย
5	$2\frac{1}{2}$	1.588	รถไฟใต้ดินในภาคตะวันออกเฉียงใต้ของรัฐเพนซิลเวเนีย สหรัฐอเมริกา
2	$2\frac{1}{4}$	1.581	เมืองบัลติมอร์ และรางในเมืองฟิลาเดลเฟีย สหรัฐอเมริกา
5	0	1.524	รัสเซีย ฟินแลนด์ และรัฐทางใต้ของสหรัฐอเมริกาก่อนสงครามกลางเมือง (civil war)
4	$10\frac{7}{8}$	1.495	รถไฟใต้ดิน และรางในเมืองโทรอนโต แคนาดา
4	10	1.473	รถไฟใต้ดินในมลรัฐโอไฮโอ สหรัฐอเมริกา
4	$8\frac{1}{2}$	1.435	พื้นที่อื่น ๆ นอกเหนือจากที่กล่าว (ซึ่งเป็นรางมาตรฐานที่ส่วนใหญ่ใช้ในปัจจุบัน)
3	6	1.067	เอกวาดอร์ ชิลี อินโดนีเซีย นิวซีแลนด์ ภูมิภาคอเมริกากลาง ส่วนใหญ่ในทวีปแอฟริกา ทางภาคใต้และตะวันตกของออสเตรเลีย และบางเส้นทางในญี่ปุ่น
3	$5\frac{1}{4}$	1.050	แอลจีเรีย และภูมิภาคตะวันออกเฉียงกลาง
3	$3\frac{3}{8}$	1.000	ภาคตะวันออกเฉียงและตะวันตกของทวีปแอฟริกา ส่วนใหญ่ในอินเดีย ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และส่วนใหญ่ในทวีปอเมริกาใต้
3	0	0.914	บางเส้นทางในไอร์แลนด์ ไคลอมเบีย และภูมิภาคอเมริกากลาง
2	11	0.891	บางเส้นทางในสวีเดน
2	6	0.762	เซียร์ราลีโอน รัฐวิกตอเรียของออสเตรเลีย และบางเส้นทางในอินเดีย
2	$5\frac{1}{2}$	0.750	บางเส้นทางในเยอรมนี อินโดนีเซีย และทวีปอเมริกาใต้
2	0	0.600	ภาคตะวันตกเฉียงใต้ของทวีปแอฟริกา และบางเส้นทางในอินเดีย และเวเนซุเอลา

ที่มา: คัดแปลงจาก A. C. O'Dell, *Railways and Geography* (London: The Anchor Press, 1956), p. 13 - 9. และ นคร จันทพร, "Railway Track Gauge." *วารสารรถไฟสัมพันธ์* 23 (5, 2546): 20 - 40.

รางกว้างแต่ไม่แข็งแรง ซึ่งบางทีเราอาจเข้าใจผิดว่ารางกว้างขนาด 1.435 เมตร (4 ฟุต $8\frac{1}{2}$ นิ้ว) จะทำให้รถไฟวิ่งได้เร็วที่สุด แต่จริง ๆ แล้ว ยังขึ้นอยู่กับความแข็งแรงของรางด้วย เช่น โครงข่ายเส้นทางรถไฟในประเทศฝรั่งเศส ส่วนใหญ่ใช้รางขนาด 1.435 เมตร แต่โครงสร้างระบบ และความแข็งแรงของรางนั้นได้แบ่งไปอีก ได้แก่ high - speed lines (ใช้เฉพาะรถไฟความเร็วสูง เช่น TGV ICE Euro

Star เป็นต้น) main - lines (รถไฟความเร็วสูง และอื่น ๆ เช่น รถไฟพ่วงสั้วที่วิ่งภายในแคว้น รถไฟ RER วิ่งออกสู่ชานเมือง เป็นต้น) และ other lines (รถไฟอื่น ๆ เช่น รถสินค้า รถไฟนำเที่ยว เป็นต้น) ซึ่งระบบรางและความกว้างของรางแต่ละชนิดทำให้รถไฟสามารถทำความเร็วได้ต่างกัน (Société Nationale des Chemins de Fer Français, 2009)

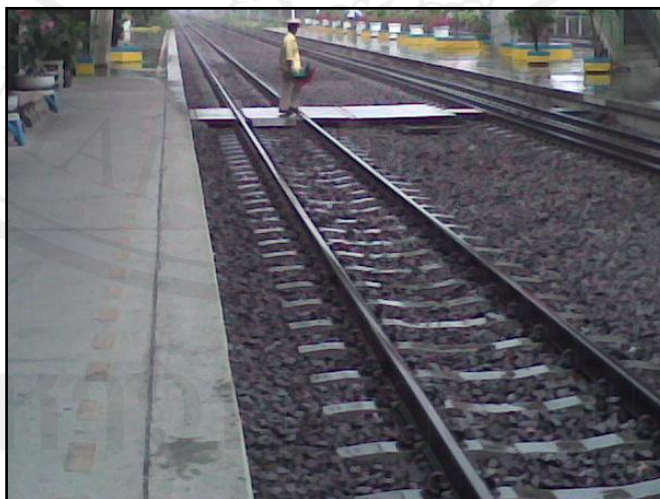
การวางรางรถไฟถ้าพิจารณาในแง่การเมือง ถือได้ว่าเป็นยุทธศาสตร์การแบ่งแยกดินแดน หรือการผนวกดินแดนในสมัยการล่าอาณานิคม เช่น ความหลากหลายของความกว้างของรางรถไฟในประเทศอินเดีย ซึ่งมีที่มาจากอังกฤษได้วางรางรถไฟหลายขนาดในแต่ละแคว้นที่ยึดได้ ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาตามมา หลังจากอินเดียได้รับอิสรภาพ รางรถไฟขนาด 1.050 เมตร ซึ่งมีชื่อว่า **Arabian Gauge** ใช้อยู่ในประเทศแถบตะวันออกกลางบางประเทศ น่าจะสื่อความหมายว่า ถ้ายึดพื้นที่ในแถบใกล้เคียงได้ทั้งหมดก็จะสามารถเชื่อมรางรถไฟได้ และรางรถไฟขนาดกว้าง 1.067 เมตร ในประเทศที่เป็นเกาะ ซึ่งไม่มีการเชื่อมต่อทางกายภาพกับประเทศใด เช่น ญี่ปุ่น ฟิลิปปินส์ อินโดนีเซีย เป็นต้น น่าจะบอกความหมายในทางการเมืองเช่นเดียวกัน นอกจากนี้ยังมีเส้นทางรถไฟในทีอื่น ๆ ของโลก ที่มีการวางรางเพื่อเป็นยุทธศาสตร์ในการล่าอาณานิคม หรือการเมือง เช่น เส้นทางในการล่าอาณานิคมในอเมริกาเหนือ อเมริกาใต้ เส้นทางสาย Tran Siberia เพื่อกระชับการปกครอง การวางรางรถไฟเพื่อช่วงชิงอำนาจของชาติที่ล่าอาณานิคม เช่น เส้นทางรถไฟในแอฟริกา อาจกล่าวได้ว่า เส้นทางรถไฟเป็นเครื่องมือทางการเมือง ดังนั้น การวิเคราะห์การขนส่งทางรถไฟ จำเป็นอย่างยิ่งที่จะผนวกการเมืองเข้าไปด้วย (Glassner, 1996) ในประเทศไทยการสร้างทางรถไฟในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ส่วนหนึ่งก็เป็นผลมาจากการเมือง เนื่องจากเพื่อกระชับการปกครอง และป้องกันการเสียดินแดนให้กับประเทศฝรั่งเศสที่มายึดครองประเทศเพื่อนบ้านในขณะนั้น

ภาคผนวก ค
รูปประกอบการศึกษา

รางรถไฟ



รูป 1 รางที่ยังใช้ไม่หมดนอนอยู่ (รางสับหลัก และรางอื่นๆ ที่ไม่ใช่รางหลักในบริเวณสถานีรถไฟ



รูป 2 รางที่เปลี่ยนเป็นหมอนรองคอนกรีตแล้ว (ทางหลัก)

สถานีรถไฟ



รูป 3 ตัวอย่างสถานีชั้น 1 (สถานีนครราชสีมา)



รูป 4 ตัวอย่างสถานีชั้น 2 (สถานีอุทุมพรพิสัย เขตจังหวัดศรีสะเกษ)



รูป 5 ตัวอย่างสถานีชั้น 3 (สถานีกะโดนค้อ เขตจังหวัดสุรินทร์)



รูป 6 ป้ายหยุดรถ (ที่หยุดรถบ้านโนนผึ้ง เขตจังหวัดศรีสะเกษ)

หัวรถจักร



รูป 7 ตัวอย่างหัวรถจักรไอน้ำประเภท Mikado จากประเทศสหรัฐอเมริกา



รูป 8 ตัวอย่างหัวรถจักรดีเซลไฟฟ้า G. E. จากประเทศสหรัฐอเมริกา



รูป 9 ตัวอย่างหัวรถจักรดีเซลไฟฟ้า Alsthom จากประเทศฝรั่งเศส

รถดีเซลราง



รูป 10 ตัวอย่างรถดีเซลราง Tokyu จากประเทศญี่ปุ่น



รูป 11 ตัวอย่างรถดีเซลราง Daewoo จากประเทศเกาหลีใต้

รถโดยสาร



รูป 12 ตัวอย่างรถปรับอากาศนั่งและนอนชั้นที่ 2 (บนท.ป.) Tokyu จากประเทศญี่ปุ่น



รูป 13 รถปรับอากาศนั่งและนอนชั้นที่ 1 (บนอ.ป.) Hyundai จากประเทศเกาหลีใต้



รูป 14 รถปรับอากาศนั่งและนอนชั้นที่ 2 (บนท.ป.) JR West จากประเทศญี่ปุ่น

รถบรรทุกสินค้า



รูป 15 ตัวอย่างรถบรรทุกน้ำมันชั้น (บ.ท.ค.)



รูป 16 ตัวอย่างรถบรรทุกตู้สินค้า (ท.ค.)

การออกภาคสนาม



รูป 17 บริเวณด้านหน้าสถานีรถไฟสุรินทร์ พ.ศ. 2554



รูป 18 บริเวณตลาดสดเมืองสุรินทร์ พ.ศ. 2554



รูป 19 บริเวณสถานีขนส่งเมืองสุรินทร์ พ.ศ. 2554



รูป 20 ถนนชนสาร ย่านเศรษฐกิจเมืองสุรินทร์ พ.ศ. 2555



รูป 21 โรงแรม ร้านค้า หน้าสถานีรถไฟสุรินทร์ พ.ศ. 2555

ตัวอย่างตั๋วโดยสารในยุคต่างๆ



รูป 22 ตัวอย่างตั๋วโดยสารในช่วงแรก ใช้ในช่วงต้นการสร้างทางรถไฟถึงประมาณ พ.ศ. 2500



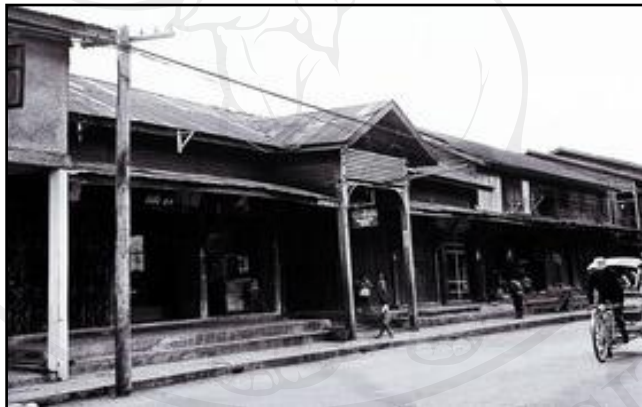
รูป 23 ตัวอย่างตั๋วโดยสารในช่วงที่สอง ใช้หลัง พ.ศ. 2500

การรถไฟแห่งประเทศไทย A 5972-74745					
STATE RAILWAY OF THAILAND					
ตั๋วโดยสารรถไฟ					
ต้นทาง / ORIGIN			ปลายทาง / DESTINATION		
สุรินทร์			บุรีรัมย์		
LOCAL			SURIN BURIRAM		
ขบวน	วันเดินทาง	เวลาออก	เวลาถึง	ชั้น - ประเภท	ที่นั่ง - เลขที่
TRAIN	DEPARTURE DATE	DEP. TIME	ARR. TIME	CLAS - COACH TYPE	CAR - SEAT NO.
426	12ก.ย.53	15:09	15:52	3 กขบ.74	0
ราคาตั๋ว					
0					
1118-255-00310-01/01 228090					
12ก.ย.53 15:00					

* โปรดตรวจสอบรายการในตัวให้ถูกต้อง หากผิดพลาดให้แจ้งผู้ออกตั๋วทันที

รูป 24 ตัวอย่างตั๋วโดยสารในช่วงปัจจุบัน ใช้หลัง พ.ศ. 2535

รูปประกอบการศึกษาอื่นๆ



รูป 25 ย่านชุมชนชาวจีนบริเวณทิศเหนือสถานีรถไฟ พ.ศ. 2490

ที่มา: ปรีชา วรเศรษฐสิน, “วิถีชีวิตชุมชนชาวจีนเมืองสุรินทร์.” (ระบบออนไลน์)

แหล่งที่มา: www.visitsurin.com)

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ - สกุล

นายอาทิตย์ อินธาระ

วัน เดือน ปี เกิด

3 มิถุนายน พ.ศ. 2527

ประวัติการศึกษา

พ.ศ. 2540 - 2545

มัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนสุรวิทยาคาร อำเภอเมือง จังหวัดสุรินทร์

พ.ศ. 2547 - 2550

ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาวิชาภูมิศาสตร์ เกียรตินิยมอันดับสอง
คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์