



การอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานียรถไฟฟ้าในฐานะมรดกทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมของไทย

ปริญญา ชูแก้ว

บทคัดย่อ

ตลอดระยะเวลา 114 ปี ที่ผ่านมา การรถไฟแห่งประเทศไทยได้พัฒนากิจการเดินรถอย่างต่อเนื่อง มีการก่อสร้างทางรถไฟรวมความยาวทั้งสิ้น 4,034 กิโลเมตร สถานีรถไฟจำนวน 442 สถานี กระจายตัวอยู่ทุกภูมิภาคของประเทศ อาคารสถานียรถไฟฟ้าแสดงให้เห็นถึงพัฒนาการทางด้านรูปแบบ วัสดุ วิธีการก่อสร้างที่มีความหลากหลายและมีลักษณะเฉพาะตัว อาคารสถานียรถไฟฟ้าหลายหลังที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรม ศิลปกรรมและประวัติศาสตร์ได้รับการสำรวจและระบุคุณค่าความสำคัญในฐานะเป็นมรดกของชาติและมีการรักษาให้อยู่ในสภาพดี อย่างไรก็ตาม มีอาคารสถานียรถไฟฟ้า นิคมพนักงานรถไฟ อาคารโรงรถจักร ถังน้ำรถจักร สะพาน และสิ่งปลูกสร้างอื่นๆ อีกเป็นจำนวนมากที่ควรได้รับการสำรวจและระบุคุณค่าความสำคัญ เพื่อหาแนวทางในการอนุรักษ์และพัฒนาที่เหมาะสมด้วยเช่นกัน

ในปัจจุบัน การรถไฟแห่งประเทศไทยยังไม่มียุทธศาสตร์ที่ชัดเจนในการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานียรถไฟฟ้า และย่านสถานียรถไฟฟ้า รวมทั้งการขาดงบประมาณและบุคลากรในการดำเนินการ ทำให้ที่ผ่านมามีการรื้อถอนอาคารสถานียรถไฟฟ้าและสิ่งก่อสร้างที่มีความสำคัญทางศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรมหลายแห่ง โดยที่ยังไม่ได้มีการสำรวจ บันทึก และระบุคุณค่าความสำคัญ นอกจากนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยยังไม่มีแนวทางการปรับปรุงอาคารสถานียรถไฟฟ้าซึ่งส่วนใหญ่สร้างด้วยไม้ มีอายุมากกว่า 50 ปี และอยู่ในสภาพทรุดโทรม ซึ่งอาจส่งผลให้อาคารต้องถูกรื้อถอนลงไปในไม่ช้า

จากเหตุผลที่กล่าวมาข้างต้น การรถไฟแห่งประเทศไทยควรหาแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานียรถไฟฟ้า และย่านสถานียรถไฟฟ้า เพื่อที่จะรักษาอาคารสถานียรถไฟฟ้า สิ่งปลูกสร้าง และสภาพแวดล้อมที่มีความสอดคล้องกับคุณค่าทางศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรม ตลอดจนความต้องการในการพัฒนาเมืองสมัยใหม่ตามนโยบายของการรถไฟแห่งประเทศไทย การจัดทำแผนอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่ย่านสถานียรถไฟฟ้าควรเริ่มจากการสำรวจ บันทึกข้อมูล และระบุคุณค่าความสำคัญของอาคารและสิ่งปลูกสร้างภายในพื้นที่ ทั้งทางด้านศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ สถาปัตยกรรม เศรษฐกิจและสังคมที่มีต่อชุมชน ผลสรุปของการระบุคุณค่าความสำคัญนี้จะนำไปสู่การเลือกวิธีการอนุรักษ์ที่เหมาะสม เพื่อรักษาคุณค่าในด้านความแท้และบูรณภาพ โดยอาจใช้วิธีการสงวนรักษา บูรณะ ฟื้นฟูปรับเปลี่ยนการใช้สอย หรือสร้างขึ้นใหม่ สำหรับการรักษาคุณค่าความสำคัญนั้นจะต้องมีแผนงาน งบประมาณ ระบบการพิจารณาและตัดสินใจที่โปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ บุคลากรผู้รับผิดชอบที่มีความชัดเจน มีการออกกฎระเบียบควบคุมการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ที่ได้รับการอนุรักษ์ไว้อย่างเหมาะสม มีมาตรการบริหารจัดการที่ดี รวมทั้งต้องมีการดำเนินงานที่เน้นการบูรณาการและการมีส่วนร่วมระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย กับหน่วยงานภาครัฐและเอกชน

คำสำคัญ : อาคารสถานียรถไฟฟ้า ย่านสถานียรถไฟฟ้า การอนุรักษ์และพัฒนา คุณค่าทางประวัติศาสตร์ คุณค่าทางสถาปัตยกรรม

1. บทนำ

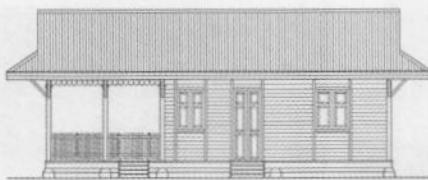
อาคารสถานีรถไฟไทยมีประวัติศาสตร์ความเป็นมายาวนาน ตั้งแต่สมัยที่กรมรถไฟหลวงเปิดการเดินทางรถไฟเป็นครั้งแรกของประเทศจากกรุงเทพมหานครถึงจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ในปี พ.ศ. 2439 อาคารสถานีรถไฟถือเป็นสิ่งก่อสร้างที่มีคุณค่าทางศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรม มีความเป็นเอกลักษณ์โดดเด่นเนื่องจากได้รับการออกแบบที่สอดคล้องกับการใช้สอยและสภาพภูมิอากาศแบบร้อนชื้นในประเทศไทย รวมทั้งความงามในลักษณะพื้นถิ่นอีกด้วย

ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา อาคารสถานีรถไฟหลายแห่งได้รับการอนุรักษ์ บูรณะซ่อมแซมและขยายต่อเติมเพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น แต่ในขณะเดียวกัน ยังมีอาคารสถานีรถไฟอีกหลายแห่งโดยเฉพาะที่สร้างด้วยไม้ที่พบว่ายังไม่มีการดำเนินการปรับปรุงฟื้นฟูใดๆ และอาจต้องมีการรื้อถอนลงโดยที่ยังไม่มีการสำรวจบันทึก และระบุคุณค่าความสำคัญ เหมือนเช่นอาคารสถานีรถไฟไม้หลายแห่งที่อยู่ในพื้นที่ของโครงการรถไฟยกระดับโฮปเวลล์ (Hopewell) โครงการรถไฟรางคู่จากสถานีรถไฟหัวหมากถึงสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรา โครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) อาคารสถานีรถไฟคลองรังสิต สี่คิ้ว และเจ็ดเสมียน เป็นต้น

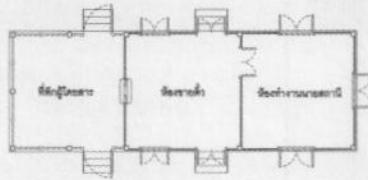
จากความเป็นมาและประเด็นปัญหาข้างต้น จึงเป็นเหตุผลการศึกษาอาคารสถานีรถไฟใน 6 หัวข้อหลัก คือ ประวัติศาสตร์ความเป็นมาของอาคารสถานีรถไฟ การแบ่งระดับชั้นสถานีรถไฟ ลักษณะทางสถาปัตยกรรม คุณค่าทางศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีรถไฟ สรุปสถานการณ์และประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟ รวมทั้งเสนอแนวทางในการอนุรักษ์ตลอดจนพัฒนาอาคารสถานีรถไฟที่มีความสอดคล้องกับคุณค่าทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรม และความต้องการในการพัฒนาเมืองสมัยใหม่ซึ่งเป็นนโยบายของการรถไฟแห่งประเทศไทย

2. ประวัติศาสตร์ความเป็นมาของอาคารสถานีรถไฟ

ประวัติศาสตร์ความเป็นมาของอาคารสถานีรถไฟเริ่มต้นขึ้นพร้อมกับการก่อสร้างทางรถไฟ และการพัฒนากิจการการรถไฟแห่งประเทศไทยตลอดระยะเวลา 114 ปี ที่ผ่านมา โดยในปี พ.ศ. 2398 รัชกาลที่ 4 ทรงได้รับพระราชสาส์นและเครื่องบรรณาการจากสมเด็จพระนางเจ้าวิกตอเรีย แห่งประเทศสหราชอาณาจักร โดยมีรถไฟจำลองย่อส่วนจากของจริงประกอบด้วยหัวรถจักรไอน้ำและรถพ่วงครบขบวนที่วิ่งบนรางด้วยแรงไอน้ำ ทำนองเดียวกับรถไฟที่ใช้กันอยู่ในเกาะอังกฤษถูกส่งมาถวายรวมมากับของอย่างอื่นด้วย ซึ่งทำให้เกิดความสนใจในราชสำนักและผู้ที่พบเห็นในขณะนั้นมาก แต่ในรัชสมัยของพระองค์ก็ได้มีการก่อสร้างทางรถไฟแต่อย่างใด ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 5 ประเทศไทยได้รับแรงกดดันจากลัทธิล่าอาณานิคมของชาติตะวันตก โดยเฉพาะประเทศฝรั่งเศสและอังกฤษซึ่งในขณะนั้นกำลังแพร่อิทธิพลไปทั่วทวีปเอเชีย ทำให้ประเทศเพื่อนบ้านของไทยอย่างพม่าและมาเลเซียตกอยู่ภายใต้การปกครองของอังกฤษ ส่วนลาวและกัมพูชาเป็นประเทศในอาณานิคมของฝรั่งเศส ส่งผลให้ประเทศไทยกลายเป็นรัฐกึ่งชนอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ซึ่งนโยบายของประเทศในขณะนั้นจึงเป็นไปเพื่อการป้องกันประเทศเป็นหลัก และการก่อสร้างทางรถไฟก็เป็นทางเลือกหนึ่งเนื่องจากสามารถหลีกเลี่ยงทหาร อาวุธ และอาหาร ระหว่างกรุงเทพมหานครและจังหวัดตามแนวชายแดนได้สะดวกและรวดเร็วกว่าการคมนาคมทางอื่น โดยเส้นทางรถไฟสายแรกของประเทศไทยเกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2429 เมื่อรัฐบาลได้อนุมัติสัมปทานแก่บริษัทชาวเดนมาร์กในการสร้างทางรถไฟ และดำเนินกิจการเดินรถในรูปแบบของบริษัทเอกชนขึ้น ระหว่างกรุงเทพมหานครถึงจังหวัดสมุทรปราการ รวมระยะทางทั้งสิ้น 21 กิโลเมตร ปัจจุบันเส้นทางรถไฟสายนี้ได้ยกเลิกการใช้งานแล้ว' หลังจากนั้นในปี พ.ศ. 2433 รัชกาลที่ 5 ทรงพระราชทานก่อตั้งกรมรถไฟหลวงขึ้น โดยสังกัดอยู่กับกระทรวงโยธาธิการ และเปิดประมูลการก่อสร้าง

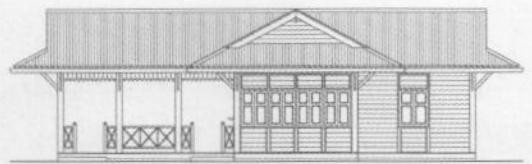


รูปด้านหน้า

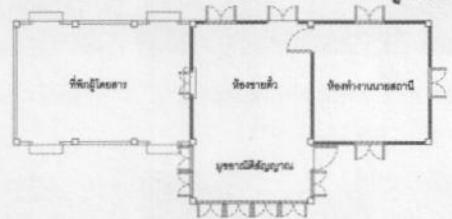


ขนาด

ผังพื้น



รูปด้านหน้า



ขนาด

ผังพื้น



ภาพที่ 1 : ผังพื้นและรูปด้านหน้าของอาคารสถานีรถไฟคลองมะพลับ อ.ศรีนคร จ.สุโขทัย

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรม เลขที่ 1751 - 2 ไม่ระบุวันที่ในแบบ และจากการสำรวจในเดือนมกราคม พ.ศ. 2553.

ภาพที่ 2 : ผังพื้นและรูปด้านหน้าของอาคารสถานีรถไฟห้วยขยง อ.วารินชำราบ จ.อุบลราชธานี

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรม เลขที่ 0425 - 3 ระบุวันที่ 20 มกราคม พ.ศ. 2500 และจากการสำรวจในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2554.

ทางรถไฟระหว่างกรุงเทพมหานครถึงจังหวัดนครราชสีมา โดยบริษัทชาวอังกฤษเป็นผู้ชนะการประมูลและเริ่มดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟ และในอีก 40 ปีต่อมา การก่อสร้างทางรถไฟก็สามารถเชื่อมต่อการเดินทางจากกรุงเทพมหานครไปยังจังหวัดต่างๆ โดยในปี พ.ศ. 2439 เปิดการเดินทางจากกรุงเทพมหานครถึงจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เส้นทางสายใต้ถึงอำเภอสุโขทัย-ลก ในปี พ.ศ. 2464 เปิดการเดินทางเส้นทางสายเหนือถึงจังหวัดเชียงใหม่ และเส้นทางสายตะวันออกถึงอำเภออรัญประเทศ ในปี พ.ศ. 2469 และเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือถึงจังหวัดอุบลราชธานี ในปี พ.ศ. 2473⁵

สำหรับอาคารสถานีรถไฟที่ถูกสร้างขึ้นนั้นมีทั้งอาคารที่สร้างด้วยไม้และอาคารก่ออิฐฉาบปูน ขนาดของอาคารแตกต่างกันตามลำดับความสำคัญและประโยชน์ใช้สอย รูปแบบทางสถาปัตยกรรมมีลักษณะแบบผสมผสานรูปแบบจากยุโรป เนื่องจากผู้ออกแบบเป็นชาวต่างประเทศ เช่น นายมาริโอ ตามานโญ และนายเอ ริกาสซี สถาปนิกชาวอิตาลี และนายเอิร์นส์ท์ อัลท์มานน์ หนึ่งในวิศวกรชาวเยอรมันผู้ขุดอุโมงค์ขุนตาน เป็นต้น อาคารสถานีรถไฟที่มีความสำคัญมากได้รับการออกแบบให้มีลักษณะทางสถาปัตยกรรมเฉพาะตัว เช่น อาคารสถานีรถไฟหลวงสวนจิตรลดา นครลำปาง หัวหิน กรุงเทพ กันตัง อยุธยา สงขลา และบ้านปิน เป็นต้น ส่วนอาคารสถานีรถไฟที่มีความสำคัญรองลงมาเป็นอาคารสถานีรถไฟไม้แบบมาตรฐานชั้นเดียวขนาดใหญ่ กลาง และเล็กตามลำดับ ผังพื้นของอาคารสถานีรถไฟไม้แบบมาตรฐานชั้นเดียวขนาดเล็กเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าขนานไปกับชานชลาและทางรถไฟ ประกอบด้วยที่พักผู้โดยสาร ห้องขายตั๋ว และห้องทำงานนายสถานี เช่น อาคารสถานีรถไฟคลองมะพลับ กบินทร์บุรี และโคกมะกอก เป็นต้น

อาคารสถานีรถไฟไม้แบบมาตรฐานขนาดเล็กบางแบบมีการผสมผสานระหว่างศิลปะแบบยุโรปและพื้นถิ่นล้านนา ได้แก่ แม่ทะ แม่จาง ปางป้วย แก่งหลวง และห้างฉัตร สำหรับอาคารสถานีรถไฟไม้แบบมาตรฐานชั้นเดียวขนาดกลางและใหญ่จะมีห้องเก็บของ ห้องทำงาน และห้องซักรีดเพิ่มเติมขึ้นมา อาคารสถานีรถไฟขนาดกลางและใหญ่บางหลังจะมีมุขอาณัติสัญญาณ⁶ รวมอยู่ด้วย เช่น อาคารสถานีรถไฟชุมทางหนองปลาดุก ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ ชุมทางเขาชุมทอง ลำพูน กาญจนบุรี บางปะอิน ท่าเรือ เป็นต้น ต่อมาอาคารสถานีรถไฟไม้แบบมาตรฐานชั้นเดียวขนาดเล็กได้มีการต่อเติมมุขอาณัติ



ภาพที่ 3 : อาคารสถานีรถไฟนครลำปาง
อ.เมือง จ.ลำปาง



ภาพที่ 4 : อาคารสถานีรถไฟบ้านปิน
อ.สอง จ.แพร่



ภาพที่ 5 : อาคารสถานีรถไฟคลองมะพลับ
อ.ศรีนคร จ.สุโขทัย



ภาพที่ 6 : อาคารสถานีรถไฟปางบิวย
อ.แม่เมาะ จ.ลำปาง



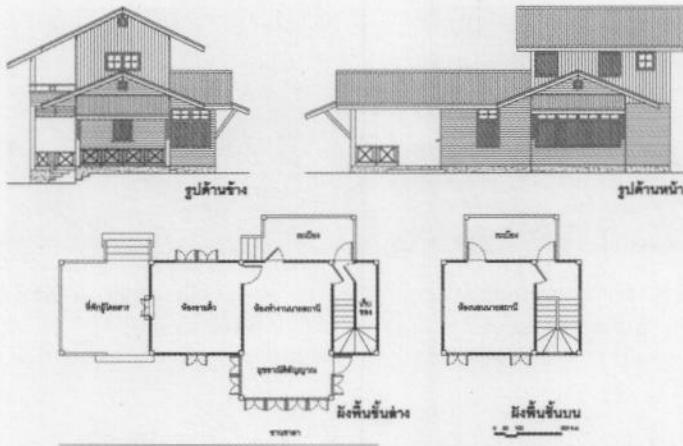
ภาพที่ 7 : อาคารสถานีรถไฟทุ่งหวาย
อ.วารินชำราบ จ.อุบลราชธานี



ภาพที่ 8 : อาคารสถานีรถไฟโคกกรวด
อ.เมือง จ.นครราชสีมา

สัญญาณเอน์ออกมาจากห้องชายตัว และได้กลายเป็นแบบมาตรฐานสำหรับอาคารสถานีรถไฟไม้ชั้นเดียวที่สร้างขึ้นภายหลัง เช่น อาคารสถานีรถไฟห้วยแก้ว ห้วยขยุง และบึงหวาย เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีการก่อสร้างอาคารสถานีรถไฟไม้แบบมาตรฐานสองชั้น ชั้นล่างประกอบด้วยที่พักผู้โดยสาร ห้องชายตัว และห้องทำงานนายสถานี ส่วนชั้นบนเป็นห้องนอนนายสถานีรถไฟ เช่น อาคารสถานีรถไฟสูงเนิน กุดจิก และโคกกรวด เป็นต้น

การพัฒนาเส้นทางรถไฟทำให้ชุมชนบริเวณใกล้ๆ กับสถานีรถไฟเกิดการพัฒนา กลายเป็นศูนย์กลางในการแลกเปลี่ยนสินค้าของชุมชน กระตุ้นให้ผลผลิตทางเศรษฐกิจขยายตัวทั้งชนิดและปริมาณ มีการก่อสร้างบ้านพักอาศัย เรือนแถวไม้ ตึกแถว และตลาดขึ้นในพื้นที่ จนกระทั่งเกิดสงครามมหาเอเชียบูรพาระหว่างปี พ.ศ. 2484 – 2488 ซึ่งการโจมตีทิ้งระเบิดและการกราดยิงด้วยปืนกลอากาศของเครื่องบินฝ่ายสัมพันธมิตร ทำให้เกิดความเสียหายต่อทางรถไฟ อาคารสถานีรถไฟและย่านสถานีรถไฟสำคัญ สะพาน โรงรถจักร ที่ทำการรับส่งสินค้า ถังน้ำรถจักร บ้านพักพนักงานรถไฟ เครื่องสื่อสารและอาณัติสัญญาณ ตลอดจนรถจักรและล้อเลื่อนนานาชนิด ภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 กรมรถไฟหลวงได้มีการสร้างอาคารสถานีรถไฟใหม่ ณ บริเวณอาคารสถานีรถไฟเดิมซึ่งบางหลังถูกทำลาย หรือได้รับความเสียหายจนไม่สามารถซ่อมแซมได้ และบางหลังมีขนาดเล็กคับแคบ ไม่สะดวกแก่การเข้าออกและการติดต่อของพ่อค้า ประชาชนและผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้น เช่น อาคารสถานีรถไฟพิษณุโลก ชุมพร เชียงใหม่ เด่นชัย บางกอกน้อย นครสวรรค์ ชุมทางบ้านภาชี สุราษฎร์ธานี และอุตรดิตถ์ เป็นต้น อาคารสถานีรถไฟเหล่านี้ได้รับการออกแบบโดยสถาปนิกไทย เช่น หม่อมเจ้าไวยงยากร วรวรธนะ นายประยูร ศรีสารวาล และนายไชยวัฒน์ อัดชู เป็นต้น ลักษณะทางสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีรถไฟที่สร้างขึ้นใหม่มีความหลากหลายทั้งขนาด รูปแบบ และวัสดุ มีการใช้โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็กมากขึ้น รวมทั้งลดทอนการประดับตกแต่งอาคาร นอกจากนี้ยังมีการก่อสร้างอาคารสถานีรถไฟไม้แบบมาตรฐานชั้นเดียวมากขึ้น และก่อสร้างอาคารสถานีรถไฟไม้แบบมาตรฐานสองชั้นรูปแบบใหม่ที่ได้รับการพัฒนารูปแบบ ให้เหมาะสมกับสภาพภูมิอากาศ



ภาพที่ 9 : ผังพื้น รูปด้านและรูปด้านข้างของ อาคารสถานีรถไฟศาลายา อ.พุทธมณฑล จ.นครปฐม
ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรม เลขที่ 0425 - 8 ระบุวันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ. 2504 และจากการสำรวจในเดือน ธันวาคม พ.ศ. 2553.



ภาพที่ 10 : อาคารสถานีรถไฟชุมพร อ.เมือง จ.ชุมพร



ภาพที่ 11 : อาคารสถานีรถไฟเด่นชัย อ.เด่นชัย จ.แพร่



ภาพที่ 12 : อาคารสถานีรถไฟพิชัย อ.พิชัย จ.อุตรดิตถ์

มากขึ้น รวมทั้งสภาพสังคมเศรษฐกิจที่อยู่ในช่วงฟื้นฟูภายหลังสงคราม โดยชั้นล่างประกอบด้วยที่พักผู้โดยสาร ห้องขายตั๋ว ห้องเก็บของ ระเบียบ มุขอาตมัติสัญญาณ และห้องทำงานนายสถานี ส่วนชั้นบนเป็นห้องนอนนายสถานีรถไฟ และระเบียบ เช่น อาคารสถานีรถไฟทับกฤช ศาลายา ท่าสัก และพิชัย เป็นต้น¹⁰

ต่อมาในปี พ.ศ. 2494 รัฐบาลไทยเปลี่ยนสถานะของกรมรถไฟหลวงเป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้ชื่อการรถไฟแห่งประเทศไทย¹¹ หลังจากนั้นมีการก่อสร้างทางรถไฟ อาคารสถานีรถไฟ และเปิดการเดินรถไฟเพิ่มเติม โดยในปี พ.ศ. 2495 ดำเนินการจัดซื้อที่ดินและเริ่มโครงการก่อสร้างย่านสถานีรถไฟอุตรดิตถ์แห่งที่ 212 เนื่องจากย่านสถานีรถไฟอุตรดิตถ์ที่ตั้งอยู่กลางเมืองไม่สามารถรองรับปริมาณขบวนรถไฟที่เพิ่มมากขึ้นได้ อาคารสถานีรถไฟที่สร้างขึ้นเป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็กชั้นเดียว ลักษณะทางสถาปัตยกรรมแบบไทยประยุกต์ ออกแบบโดยนายประยูร ศรีสำรวล¹³ ในปี พ.ศ. 2499 เปิดการเดินรถถึงสถานีรถไฟศรีรัตนนิคม ปี พ.ศ. 2501 เปิดการเดินรถถึงสถานีรถไฟน้ำตก และสถานีรถไฟตลาดหนองคาย ปี พ.ศ. 2506 เปิดการเดินรถถึงสถานีรถไฟสุพรรณบุรี และปี พ.ศ. 2510 เปิดการเดินรถถึงสถานีรถไฟชุมทางบัวใหญ่ โดยใช้เส้นทางสถานีรถไฟชุมทางแก่งคอย - สุรนารายณ์ - ลำนารายณ์ - ชุมทางบัวใหญ่ อาคารสถานีรถไฟที่สร้างขึ้นในระยะเวลาส่วนใหญ่เป็นอาคารสถานีรถไฟไม้แบบมาตรฐานชั้นเดียว และแบบมาตรฐานสองชั้น เหมือนกับอาคารสถานีรถไฟไม้ที่สร้างขึ้นหลังจากสงครามโลกครั้งที่ 2 หลังจากปี พ.ศ. 2510 การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้สร้างทางรถไฟสายใหม่เพิ่มเติม จนกระทั่งปี พ.ศ. 2528 ได้เปิดการเดินรถถึงสถานีรถไฟพัทธยา ปี พ.ศ. 2533 เปิดการเดินรถถึงสถานีรถไฟบ้านพลูตาหลวง¹⁴ อาคารสถานีรถไฟที่สร้างขึ้นเป็นอาคารสถานีรถไฟแบบมาตรฐานชั้นเดียวที่ได้รับการออกแบบใหม่



ภาพที่ 13 : อาคารสถานีรถไฟศิริรัฐนิคม
อ.ศิริรัฐนิคม จ.สุราษฎร์ธานี
ที่มา: Available from : www.skyscrapercity.com



ภาพที่ 14 : อาคารสถานีรถไฟสุพรรณบุรี
อ.เมือง จ.สุพรรณบุรี
ที่มา: Available from : www.rotfaithai.com



ภาพที่ 15 : อาคารสถานีรถไฟชุมทางเขาชีจรรย์
อ.สัตหีบ จ.ชลบุรี
ที่มา: Available from : www.thaitransport-photo.net

โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก หลังคาทรงจั่ว ผนังของอาคารสถานีรถไฟเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าขนานไปกับชานชาลาและทางรถไฟ ประกอบด้วยที่พักผู้โดยสาร ห้องขายตั๋ว มุขอาณัติสัญญาณ ห้องน้ำ ห้องซังน้ำหนัก และห้องทำงานนายสถานี เช่น อาคารสถานีรถไฟบางละมุง ชลบุรี และชุมทางเขาชีจรรย์ เป็นต้น

ในปี พ.ศ. 2533 เดียวกันนี้ มีการก่อสร้างโครงการรถไฟกระดุมไฮโปเวลล์ (Hopewell) โครงการนี้ได้รับรถอเนกประสงค์สถานีรถไฟคลองตัน สามเสน บางเขน และหลักสี่ แล้วสร้างอาคารสถานีรถไฟใหม่ทดแทน เป็นอาคารสถานีรถไฟชั้นเดียว โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก หลังคาทรงจั่ว¹⁵ ต่อมาในปี พ.ศ. 2538 เปิดการเดินรถไฟเส้นทางสถานีรถไฟชุมทางแก่งคอย - ชุมทางคลองสิบเก้า¹⁶ อาคารสถานีรถไฟที่สร้างขึ้นมีรูปแบบสถาปัตยกรรมเหมือนกับอาคารสถานีรถไฟในเส้นทางบ้านพลูตาหลวง ในปี พ.ศ. 2541 ได้มีการก่อสร้างทางรถไฟทดแทนช่วงที่ถูกน้ำท่วม ตามโครงการพัฒนาลุ่มน้ำลี้ก อันเนื่องมาจากพระราชดำริ โครงการนี้ได้รับรถอเนกประสงค์สถานีโคกสูงซึ่งเป็นอาคารสถานีไม้แบบมาตรฐานสองชั้น แล้วสร้างอาคารใหม่ทดแทนด้วยรูปแบบสถาปัตยกรรมเดียวกับอาคารสถานีรถไฟชุมทางเขาชีจรรย์¹⁷ ต่อมาในปี พ.ศ. 2543 มีการก่อสร้างโครงการรถไฟรางคู่จากสถานีรถไฟหัวหมากถึงสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรา โครงการนี้ได้รับรถอเนกประสงค์สถานีรถไฟไม้แบบมาตรฐานชั้นเดียว และแบบมาตรฐานสองชั้นที่สถานีรถไฟหัวตะเข้ คลองหลวงแพ่ง คลองอุดมชลจร เปรัง คลองบางพระ คลองแขวงกลัน และบางเตย แล้วสร้างอาคารสถานีรถไฟใหม่ทดแทน เป็นอาคารสถานีรถไฟแบบมาตรฐานชั้นเดียวที่ได้รับการออกแบบใหม่ โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก หลังคาทรงปั้นหยา ผนังของอาคารสถานีรถไฟเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าขนานไปกับชานชาลาและทางรถไฟ ประกอบด้วยที่พักผู้โดยสาร ห้องขายตั๋ว มุขอาณัติสัญญาณ ห้องซังน้ำหนัก และห้องทำงานนายสถานี สำหรับอาคารสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรา การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รักษาอาคารสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทราเก่าด้วยการปรับปรุงเป็นที่ทำการงานเดินรถฉะเชิงเทรา ส่วนอาคารสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทราปัจจุบัน ถูกสร้างขึ้นใกล้ๆ กับอาคารสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทราเก่า ด้วยรูปแบบทางสถาปัตยกรรมเดียวกันกับอาคารสถานีรถไฟในโครงการ ต่อมาการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ลดระดับชั้นสถานีรถไฟคลองอุดมชลจร คลองแขวงกลัน และบางเตย กลายเป็นที่หยุดรถ และไม่มีเจ้าหน้าที่ประจำการเหมือนเช่นเคย ทำให้ปัจจุบันอาคารสถานีรถไฟทั้ง 3 อยู่ในสภาพทรุดโทรม และกลายเป็นที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อย¹⁸

ในปี พ.ศ. 2548 มีการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) โครงการนี้ได้รับรถอเนกประสงค์สถานีรถไฟหัวหมาก บ้านทับช้าง และลาดกระบัง แล้วสร้างอาคารสถานีรถไฟใหม่ทดแทน เป็นอาคารสถานีรถไฟแบบมาตรฐานชั้นเดียว โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก ออกแบบโดยนายวรุตม์ กิจนา สถาปนิกงานออกแบบการรถไฟแห่งประเทศไทย ผนังของอาคารสถานีรถไฟเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าขนานไปกับชานชาลาและทางรถไฟ ประกอบ



ภาพที่ 16 : อาคารสถานีรถไฟชุมทาง
ฉะเชิงเทรา อ.เมือง จ.ฉะเชิงเทรา



ภาพที่ 17 : อาคารสถานีรถไฟชุมทาง
ฉะเชิงเทราเก่า อ.เมือง จ.ฉะเชิงเทรา



ภาพที่ 18 : อาคารสถานีรถไฟหัวหมาก
เขตบางกอก กรุงเทพมหานคร

ด้วยที่พัสดุโดยสาร ห้องขายตั๋ว ห้องชั่งน้ำหนัก ห้องน้ำ และห้องทำงานนายสถานี” ในปี พ.ศ. 2550 มีการก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางรถไฟหนองคาย – ท่านาแล้ง (ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว) โครงการนี้ได้รื้อถอนอาคารสถานีรถไฟตลาดหนองคายซึ่งสร้างขึ้นในปี พ.ศ. 2501 โดยนายถาวร บุญยเกตุ เป็นผู้กำกับการออกแบบ แล้วได้สร้างอาคารสถานีรถไฟหนองคายใหม่ เป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็กสองชั้น ลักษณะทางสถาปัตยกรรมแบบไทยประยุกต์²⁰

ตลอดระยะเวลา 114 ปี ของกิจการการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีการก่อสร้าง ปรับปรุงต่อเติม ยกเลิกการใช้งาน และรื้อถอนอาคารสถานีรถไฟ เส้นทางรถไฟ และสิ่งก่อสร้างอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น สะพาน โรงรถจักร ที่ทำการรับส่งสินค้า ถังน้ำรถจักร และบ้านพักพนักงานรถไฟ เป็นต้น ปัจจุบันเส้นทางรถไฟทั่วประเทศมีความยาวทั้งสิ้น 4,034 กิโลเมตร²¹ และสถานีรถไฟจำนวน 442 สถานี อาคารสถานีรถไฟหลายแห่งได้รับการดูแลรักษาในฐานะฐานมรดกทางประวัติศาสตร์ สถาปัตยกรรมของชาติ แต่ยังมีอาคารสถานีรถไฟอีกเป็นจำนวนมากที่อยู่ในสภาพทรุดโทรม และอาจมีการรื้อถอนลงโดยที่ยังไม่ได้มีการสำรวจและระบุคุณค่าความสำคัญ ดังนั้นการศึกษาอาคารสถานีรถไฟเพื่อหาแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาที่เหมาะสมจึงมีความจำเป็น และควรได้รับการกำหนดเป็นนโยบายที่การรถไฟแห่งประเทศไทยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำมาปฏิบัติตามได้

3. การแบ่งระดับชั้นสถานีรถไฟ

ปัจจุบัน การรถไฟแห่งประเทศไทยได้แบ่งระดับชั้นของสถานีรถไฟออกเป็น 4 ระดับชั้น คือ สถานีรถไฟชั้นพิเศษ (1 สถานี) สถานีรถไฟชั้น 1 (84 สถานี) สถานีรถไฟชั้น 2 (98 สถานี) และสถานีรถไฟชั้น 3 (259 สถานี) ไม่นับรวมสถานีรถไฟหลวงสวนจิตรลดา²² การแบ่งระดับชั้นสถานีรถไฟได้มีการปรับปรุงแก้ไขหลายครั้ง เพื่อให้เหมาะสมกับการเปลี่ยนแปลงของรายได้จากการโดยสาร จำนวนประชากรในชุมชนรอบๆ สถานีรถไฟ จำนวนผู้ใช้บริการของสถานีรถไฟ และความสำคัญในการเดินรถ ระดับชั้นของสถานีรถไฟแต่ละระดับมีรายละเอียดดังนี้ คือ

3.1. **สถานีรถไฟชั้นพิเศษ** มี 1 แห่ง คือ สถานีรถไฟกรุงเทพ เนื่องจากเป็นสถานีรถไฟที่มีความสำคัญในด้านการขนส่งผู้โดยสารและสินค้ามากที่สุด ภายในย่านสถานีรถไฟกรุงเทพ ประกอบด้วยอาคารสถานีรถไฟ บริเวณถังเก็บและจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง อาคารบำรุงรักษารถดีเซลราง อาคารที่ทำการเดินรถ อาคารตำรวจรถไฟ ดิุกที่ทำการรถไฟ สโมสรรถไฟ และตึกพัสดุ อาคารสถานีรถไฟกรุงเทพเป็นอาคารขนาดใหญ่ รูปแบบสถาปัตยกรรมแบบตะวันตก ประกอบด้วยอาคาร 3 ส่วนที่ต่อเชื่อมกัน คือ โถงระเบียงด้านหน้าสถานีด้านทิศใต้ โถงพักคอยผู้โดยสารและชานชาลา²³ และอาคารยาวด้านทิศตะวันออกซึ่งขึ้นบนแคยใช้เป็นโรงแรมราชาธานี²⁴



รูปที่ 19 - 21 อาคารสถานีรถไฟกรุงเทพ เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร



ภาพที่ 22 : อาคารสถานีรถไฟศาลายา
อ.พุทธมณฑล จ.นครปฐม

ภาพที่ 23 : อาคารสถานีรถไฟหัวหิน
อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์

ภาพที่ 24 : อาคารสถานีรถไฟอยุธยา
อ.พระนครศรีอยุธยา จ.พระนครศรีอยุธยา



ภาพที่ 25 : อาคารสถานีรถไฟชุมทางหาดใหญ่
อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา

ภาพที่ 26 : อาคารสถานีรถไฟบ้านตาคลี
อ.ตาคลี จ.นครสวรรค์

ภาพที่ 27 : อาคารสถานีรถไฟโพธาราม
อ.โพธาราม จ.ราชบุรี

3.2. สถานีรถไฟชั้น 1 ตั้งอยู่ในเขตอำเภอเมืองและอำเภอขนาดใหญ่เป็นส่วนใหญ่ สถานีรถไฟหลายแห่งเป็นสถานีรถไฟขนาดใหญ่ที่มีความสำคัญในด้านการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า เช่น สถานีรถไฟนครลำปาง พิษณุโลก แก่งคอย ชุมพร อุบลราชธานี และนครราชสีมา เป็นต้น ภายในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟเหล่านี้ประกอบด้วยอาคารสถานีรถไฟ ท่อสัญญาณที่ทำกรตารวจรถไฟ โรงเก็บน้ำมัน โรงกำเนิดไฟฟ้า โรงเก็บสินค้า สถานพยาบาล อาคารโรงซ่อมรถจักร ถังเก็บน้ำสำหรับเติมรถจักรไอน้ำ ชานชาลาขนส่งสินค้า กลุ่มบ้านพักพนักงานรถไฟ และสโมสรรถไฟ²⁵ บางย่านสถานีรถไฟมีโรงเก็บสินค้า กลุ่มตึกแถวให้เช่าของการรถไฟแห่งประเทศไทยอีกด้วย เช่น ย่านสถานีรถไฟศรีนครินทร์ และอุทุมพรพิสัย เป็นต้น²⁶ ลักษณะทางสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีรถไฟชั้น 1 มีความหลากหลายทั้งด้านขนาด รูปแบบ วัสดุ และการตกแต่ง อาคารสถานีรถไฟหลายแห่งเป็นอาคารดั้งเดิมที่สามารถรักษาองค์ประกอบสถาปัตยกรรมสำคัญเอาไว้ได้ และมีอาคารสถานีรถไฟที่สร้างขึ้นแทนอาคารเดิมที่ถูกทำลายจากสงครามมหาเอเชียบูรพา เช่น อาคารสถานีรถไฟศาลายา หัวหิน อยุธยา ชุมทางบ้านนาฮี โพธาราม เด่นชัย และหัวหิน เป็นต้น



ภาพที่ 28 : อาคารสถานีรถไฟบางปะอิน
อ.บางปะอิน จ.พระนครศรีอยุธยา



ภาพที่ 29 : อาคารสถานีรถไฟสูงเนิน
อ.สูงเนิน จ.นครราชสีมา



ภาพที่ 30 : อาคารสถานีรถไฟน้ำพอง
อ.น้ำพอง จ.ขอนแก่น



ภาพที่ 31 : อาคารสถานีรถไฟช่องแค
อ.ตาคลี จ.นครสวรรค์



ภาพที่ 32 : อาคารสถานีรถไฟเมืองพล
อ.พล จ.ขอนแก่น



ภาพที่ 33 : อาคารสถานีรถไฟวัดจิวราย
อ.นครชัยศรี จ.นครปฐม

3.3. สถานีรถไฟชั้น 2 ตั้งอยู่ในเขตอำเภอขนาดกลางเป็นส่วนใหญ่ เช่น สถานีรถไฟบางปะอิน สูงเนิน น้ำพอง บ้านป็น สุพรรณบุรี ช่องแค วัดจิวราย พิชัย และเมืองพล เป็นต้น ภายในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟประกอบด้วยอาคารสถานีรถไฟ บ้านพักนายสถานีรถไฟและพนักงานรถไฟ สำหรับย่านสถานีรถไฟที่มีความสำคัญในด้านการเดินรถ เช่น ย่านสถานีรถไฟบ้านป็น และลำชี เป็นต้น นอกจากอาคารสถานีรถไฟ บ้านพักนายสถานีรถไฟ และพนักงานรถไฟแล้ว ยังมีอาคารที่ทำการต่างๆ หอสัญญาณประแจกล และถังเก็บน้ำสำหรับเติมรถจักรไอน้ำ 27 อาคารสถานีรถไฟของสถานีรถไฟชั้น 2 มีทั้งที่สร้างก่อนและหลังสงครามมหาเอเชียบูรพา ลักษณะทางสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีรถไฟส่วนใหญ่เป็นแบบมาตรฐานชั้นเดียว และแบบมาตรฐานสองชั้น สร้างด้วยไม้ และคอนกรีตเสริมเหล็ก ผังพื้นของอาคารสถานีรถไฟเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าขนานไปกับชานชาลาและรางรถไฟ พื้นที่ภายในประกอบด้วยที่พักผู้โดยสาร ห้องขายตั๋ว มุขอาณัติสัญญาณ และห้องทำงานนายสถานี สำหรับอาคารสถานีรถไฟไม้แบบมาตรฐานชั้นเดียวขนาดกลางและใหญ่จะมีห้องเก็บของ ห้องทำงาน และห้องซังน้ำหนักเพิ่มขึ้นมา

3.4. สถานีรถไฟชั้น 3 ตั้งอยู่ในเขตอำเภอขนาดเล็กและเขตชนบทเป็นส่วนใหญ่ เช่น สถานีรถไฟพระแก้ว กุดจิก ศิริรัฐนิคม สุรนารายณ์ คลองมะพลับ และบ้านทับช้าง เป็นต้น ภายในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟโดยทั่วไปประกอบด้วยอาคารสถานีรถไฟ บ้านพักนายสถานีรถไฟและพนักงานรถไฟ สำหรับย่านสถานีรถไฟที่มีความสำคัญในด้านการเดินรถ เช่น ย่านสถานีรถไฟห้างฉัตร ชุมทางบ้านดารา และกันดั่ง เป็นต้น นอกจากอาคารสถานีรถไฟ บ้านพักนายสถานีรถไฟ และพนักงานรถไฟแล้ว ยังมีอาคารที่ทำการต่างๆ เช่น ที่ทำการนายตรวจทาง ที่ทำการนายตรวจรถ หรือที่ทำการนายตรวจสาย ตั้งอยู่ในพื้นที่ด้วย²⁸ อาคารสถานีรถไฟของสถานีรถไฟชั้น 3 มีทั้งที่สร้างก่อนและหลังสงครามมหาเอเชียบูรพา ลักษณะทางสถาปัตยกรรมมีความหลากหลายทั้งด้านขนาด รูปแบบ วัสดุ และการตกแต่ง อาคารสถานีรถไฟส่วนใหญ่เป็นแบบ



ภาพที่ 34 : อาคารสถานีรถไฟห้างฉัตร
อ.ห้างฉัตร จ.ลำปาง



ภาพที่ 35 : อาคารสถานีรถไฟพระแก้ว
อ.ภาชี จ.พระนครศรีอยุธยา



ภาพที่ 36 : อาคารสถานีรถไฟกุคจิก
อ.สูงเนิน จ.นครราชสีมา



ภาพที่ 37 : อาคารสถานีรถไฟกันตัง
อ.กันตัง จ.ตรัง



ภาพที่ 38 : อาคารสถานีรถไฟบ้านทับช้าง
เขตประเวศ จ.กรุงเทพมหานคร



ภาพที่ 39 : อาคารสถานีรถไฟชุมทาง
คลองสลิบก้า อ.บางน้ำเปรี้ยว จ.ฉะเชิงเทรา

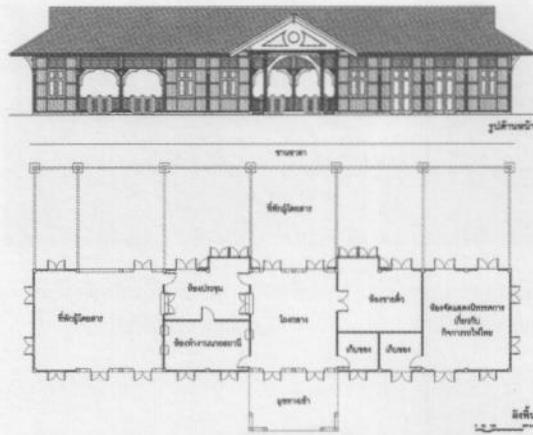
มาตรฐานชั้นเดียว และแบบมาตรฐานสองชั้น อาคารสถานีรถไฟหลายแห่งเป็นอาคารดั้งเดิมที่สามารถรักษารูปร่างขององค์ประกอบสถาปัตยกรรมสำคัญเอาไว้ได้ และมีอาคารสถานีรถไฟที่สร้างขึ้นแทนอาคารสถานีรถไฟไม้ที่ถูกรื้อลง

การแบ่งระดับชั้นสถานีรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทยทำให้จำนวนพนักงานรถไฟ และงบประมาณในการดูแลรักษาอาคารสถานีรถไฟ และสิ่งปลูกสร้างอื่นๆ ภายในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟแต่ละแห่งแตกต่างกัน ปัจจุบัน อาคารสถานีรถไฟหลายแห่งได้รับการดูแลรักษาเป็นอย่างดี แต่ยังมีอาคารสถานีรถไฟอีกเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอาคารสถานีรถไฟไม้แบบมาตรฐานชั้นเดียว และแบบมาตรฐานสองชั้น ตั้งอยู่ในเขตอำเภอขนาดเล็กและเขตชนบทเป็นส่วนใหญ่ ที่มีสภาพทรุดโทรม และอาจถูกรื้อถอนลง นอกจากนี้ อาคารสถานีรถไฟเก่า เช่น แม่พวก และสงขลา เป็นต้น ที่พบว่ายังไม่มีนโยบายในการอนุรักษ์และพัฒนาแต่อย่างใด

4. ลักษณะทางสถาปัตยกรรม

อาคารสถานีรถไฟมีความหลากหลาย ทั้งในด้านขนาดของตัวอาคาร วัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง รวมทั้งรูปแบบทางสถาปัตยกรรมซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 กลุ่ม คือ อาคารสถานีรถไฟที่มีลักษณะแบบผสมผสานรูปแบบจากยุโรป อาคารสถานีรถไฟที่มีลักษณะแบบไทยประยุกต์ และอาคารสถานีรถไฟที่มีลักษณะแบบสมัยใหม่ โดยแต่ละรูปแบบมีรายละเอียดดังต่อไปนี้ คือ

4.1. อาคารสถานีรถไฟที่มีลักษณะแบบผสมผสานรูปแบบจากยุโรป เป็นอาคารสถานีรถไฟที่ได้รับการออกแบบโดยชาวต่างชาติในระยะเริ่มแรกของกิจการรถไฟไทย หลังจากสงครามมหาเอเชียบูรพาในปี พ.ศ. 2488 ได้มีการก่อสร้างอาคารสถานีรถไฟขึ้นใหม่แทนอาคารเดิมซึ่งถูกทำลาย อาคารสถานีรถไฟใหม่ที่ได้รับการออกแบบโดยสถาปนิกไทย มีทั้งอาคารที่สร้างด้วยไม้และอาคารก่ออิฐฉาบปูน ลักษณะทางสถาปัตยกรรมที่สำคัญ คือ มีการใช้โค้ง (Arch) ประดับประดา



ภาพที่ 40 : ผังพื้นและรูปด้านหน้าของอาคารสถานีรถไฟกันตัง อ.กันตัง จ.ตรัง
ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรม เลขที่ 345 - 4 ไม่ระบุวันที่ในแบบ และจากการสำรวจในเดือนมกราคม พ.ศ. 2553.



ภาพที่ 41 : อาคารสถานีรถไฟพิจิตร อ.เมือง จ.พิจิตร



ภาพที่ 42 : อาคารสถานีรถไฟลำพูน อ.เมือง จ.ลำพูน



ภาพที่ 43 : อาคารสถานีรถไฟแม่ทะ อ.แม่ทะ จ.ลำปาง



ภาพที่ 44 : อาคารสถานีรถไฟผาคัน อ.ลอง จ.แพร่



ภาพที่ 45 : อาคารสถานีรถไฟควนหินม้าย อ.หลังสวน จ.ชุมพร



ภาพที่ 46 : อาคารสถานีรถไฟบ้านหินโคน อ.จักราช จ.นครราชสีมา
ที่มา : Available from : www.rotfaithai.com

ด้วยปูนปั้น ไม้ฉลุตามยอดจั่ว เซึ่งชายและค้ำยัน หลังคาแบบปั้นหย้า หลังคาจั่ว หรือแบบผสมระหว่างจั่วและปั้นหย้า โดยมีความลาดประมาณ 30 องศา วัสดุผนังหลังคาเดิมเป็นกระเบื้องว่าว ประตูละหน้าต่างเป็นบานไม้ อาคารสถานีรถไฟที่มีลักษณะแบบผสมผสานรูปแบบจากยุโรปถูกสร้างขึ้นมากที่สุดในประเทศ กระจายตัวอยู่บนเส้นทางรถไฟทุกสาย รูปแบบและขนาดแตกต่างกันตามประโยชน์ใช้สอยและแนวคิดของผู้ออกแบบ เช่น อาคารสถานีรถไฟบ้านปืน กันตัง ราชบุรี เพชรบุรี พิจิตร กรุงเทพ อุดรฯ หัวหิน ลำปาง พิชณุโลก และชุมพร เป็นต้น รวมทั้ง อาคารสถานีรถไฟที่ไม่แบบมาตรฐานชั้นเดียว และแบบมาตรฐานสองชั้น เช่น อาคารสถานีรถไฟชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ ชุมทางเขาชุมทอง ลำพูน กาญจนบุรี ผาคัน ช่อแคว พระแก้ว ปางปาย แม่ทะ สูงเนิน คีรีรัฐนิคม บ้านหินโคน กุดจิก ควนหินม้าย และบ้านตาดลี เป็นต้น



ภาพที่ 47 : อาคารสถานีรถไฟนครปฐม
อ.เมือง จ.นครปฐม



ภาพที่ 48 : อาคารสถานีรถไฟอุบลราชธานี
อ.วารินชำราบ จ.อุบลราชธานี



ภาพที่ 49 : อาคารสถานีรถไฟเชียงใหม่
อ.เมือง จ.เชียงใหม่



ภาพที่ 50 : อาคารสถานีรถไฟคิลาลาอาสน์
อ.เมือง จ.อุดรธานี
ที่มา: Available from: www.rotfaithai.com



ภาพที่ 51 : อาคารสถานีรถไฟเชียงราก
อ.คลองหลวง จ.ปทุมธานี
ที่มา: Available from: www.rotfaithai.com

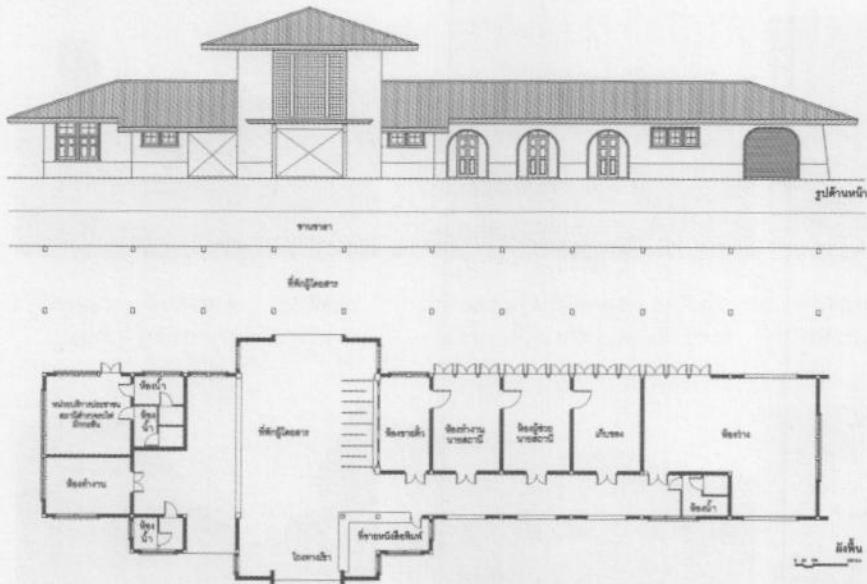


ภาพที่ 52 : อาคารสถานีรถไฟตรัง
อ.เมือง จ.ตรัง

4.2. อาคารสถานีรถไฟที่มีลักษณะแบบไทยประยุกต์ เป็นอาคารสถานีรถไฟขนาดใหญ่ที่สร้างขึ้นแทนอาคารสถานีรถไฟเดิมที่มีขนาดเล็ก มีสภาพทรุดโทรม หรือถูกทำลายในช่วงสงครามมหาเอเชียบูรพา อาคารสถานีรถไฟรูปแบบนี้ได้รับการออกแบบโดยสถาปนิกชาวไทย เช่น หม่อมเจ้าไฉฉวยการ วรวรรณ นายประยูร ศรีสำรวล และนายถาวร บุญเกตุ เป็นต้น ลักษณะทางสถาปัตยกรรมที่สำคัญ คือ โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก หลังคาทรงจั่วแบบไทย และไม่เน้นการตกแต่งมากนัก อาคารสถานีรถไฟในกลุ่มนี้ ได้แก่ อาคารสถานีรถไฟเชียงใหม่ นครปฐม ลพบุรี โพธาราม คีลาอาสน์ ชุมทางแก่งคอย ตรัง อุบลราชธานี อยุธยา และเชียงราก เป็นต้น

4.3. อาคารสถานีรถไฟที่ได้รับอิทธิพลมีลักษณะแบบสมัยใหม่ เป็นอาคารสถานีรถไฟที่สร้างขึ้นแทนอาคารสถานีรถไฟเดิมที่มีขนาดเล็ก มีสภาพทรุดโทรม หรือถูกทำลายในช่วงสงครามมหาเอเชียบูรพา หรืออยู่ในโครงการรถไฟยกระดับโฮปเวลล์ (Hopewell) โครงการรถไฟรางคู่จากสถานีรถไฟหัวหมากถึงสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรา และโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) อาคารสถานีรถไฟรูปแบบนี้ได้รับการออกแบบโดยสถาปนิกชาวไทย เช่น หม่อมเจ้าไฉฉวยการ วรวรรณ หลวงสุขวัฒน์สุนทร นายประยูร ศรีสำรวล และนายวรุตม์ กิ่งนา เป็นต้น ลักษณะทางสถาปัตยกรรมที่สำคัญ คือ อาคารไม่เน้นการตกแต่ง มีความเรียบง่าย ใช้เหล็ก กระจก คอนกรีตเสริมเหล็กเป็นวัสดุหลัก อาคารสถานีรถไฟในกลุ่มนี้ ได้แก่ อาคารสถานีรถไฟวัดจันทราวาย มักกะสัน ชุมทางบางซื่อ ดอนเมือง เด่นชัย ตะพานหิน สุราษฎร์ธานี ชุมทางบ้านนาฮี นครสวรรค์ อุดรธานี สุรินทร์ ศรีสะเกษ บุรีรัมย์ ชุมทางถนนจิระ ชุมทางบัวใหญ่ คลองหลวง แห่ง ท่าเรือ ชุมแสง ชุมทางคลองสิบเก้า และหัวหมาก เป็นต้น

ลักษณะทางสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีรถไฟแสดงให้เห็นถึงความหลากหลายของรูปแบบ วัสดุ วิธีการก่อสร้าง แนวคิดของผู้ออกแบบ และสภาพเศรษฐกิจสังคมของประเทศในแต่ละช่วงเวลา อาคารสถานีรถไฟหลายแห่งได้รับการ



ภาพที่ 53 : ผังพื้นและรูป
ด้านหน้าของอาคารสถานี
รถไฟมักกะสัน เขตราชเทวี
กรุงเทพมหานคร
ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย แบบก่อสร้างทาง
สถาปัตยกรรม เลขที่แบบไม่
ปรากฏหลักฐาน ระบุวันที่ 6
ตุลาคม พ.ศ. 2493 และจาก
การสำรวจในเดือนเมษายน
พ.ศ. 2554.



ภาพที่ 54 : อาคารสถานีรถไฟชุมทางบัวใหญ่
อ.บัวใหญ่ จ.นครราชสีมา



ภาพที่ 55 : อาคารสถานีรถไฟชุมทางบางซื่อ
เขตจตุจักร จ.กรุงเทพมหานคร



ภาพที่ 56 : อาคารสถานีรถไฟดอนเมือง
เขตดอนเมือง จ.กรุงเทพมหานคร



ภาพที่ 57 : อาคารสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี
อ.พุนพิน จ.สุราษฎร์ธานี
ที่มา : คุณนันทิณี กุลศิริ



ภาพที่ 58 : อาคารสถานีรถไฟท่าพ่อ
อ.เมือง จ.พิจิตร



ภาพที่ 59 : อาคารสถานีรถไฟ
คลองหลวงแห่ง
เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร

สำรวจ บันทึก ระบุคุณค่าความสำคัญ และดูแลรักษาเป็นอย่างดี แต่ยังมีอาคารสถานีรถไฟอีกหลายแห่งโดยเฉพาะที่สร้าง
ด้วยไม้ที่พบว่ายังไม่มีการดำเนินการปรับปรุงฟื้นฟูใดๆ และอาจต้องมีการรื้อถอนลงโดยที่ยังไม่มีการสำรวจ บันทึก การ
วิเคราะห์และระบุคุณค่าทางประวัติศาสตร์สถาปัตยกรรม



ภาพที่ 60 : บ้านพักพนักงานรถไฟ
ย่านสถานีรถไฟอุบลราชธานี อ.วารินชำราบ
จ.อุบลราชธานี



ภาพที่ 61 : อาคารที่ทำการแพทย์ ย่าน
สถานีรถไฟนครลำปาง อ.เมือง จ.ลำปาง



ภาพที่ 62 : อาคารโรงรถจักร ย่านสถานี
รถไฟนครลำปาง อ.เมือง จ.ลำปาง



ภาพที่ 63 : หอสัญญาณประแจกล ย่าน
สถานีรถไฟนครปฐม อ.เมือง จ.นครปฐม



ภาพที่ 64 : สะพานทาชมพู
อ.แม่ทา จ.ลำพูน



ภาพที่ 65 : ชุมชนตลาดล่างตั้งอยู่ใกล้ๆ กับ
สถานีรถไฟสวี อ.สวี จ.ชุมพร

5. คุณค่าทางศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีรถไฟ

อาคารสถานีรถไฟทั้ง 442 สถานี กระจายตัวอยู่ทุกภูมิภาคของประเทศ มีลักษณะทางสถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์ ความเป็นมา คุณค่าทางจิตใจที่มีต่อชุมชนแตกต่างกัน ดังนั้นการสำรวจ บันทึกข้อมูลทางกายภาพ การวิเคราะห์และระบุคุณค่าด้านต่างๆ จึงมีความสำคัญ โดยข้อมูลที่ได้จะนำไปใช้ในการพิจารณาระดับการอนุรักษ์และพัฒนาที่เหมาะสมต่อไป สำหรับการระบุคุณค่าความสำคัญของอาคารสถานีรถไฟนั้นจะพิจารณาจากคุณค่าทางด้านศิลปกรรม คุณค่าทางประวัติศาสตร์ และคุณค่าทางสถาปัตยกรรม” รายละเอียดของคุณค่าในแต่ละด้านมีดังนี้ คือ

- 5.1. คุณค่าทางด้านศิลปกรรม อาคารสถานีรถไฟจะต้องแสดงให้เห็นถึงการออกแบบที่มีเอกลักษณ์ ฝีมือช่างที่ประณีตงดงาม และไม่สามารถที่จะสร้างทดแทน หรือหาใหม่ได้
- 5.2. คุณค่าทางประวัติศาสตร์ อาคารสถานีรถไฟจะต้องแสดงให้เห็นว่ามีความเกี่ยวข้องกับบุคคลสำคัญทางประวัติศาสตร์ เหตุการณ์สำคัญทางประวัติศาสตร์ของพื้นที่ และสามารถเป็นตัวกลางในการเชื่อมโยงปัจจุบันกับเหตุการณ์ในประวัติศาสตร์ได้อย่างเป็นรูปธรรม
- 5.3. คุณค่าทางสถาปัตยกรรม อาคารสถานีรถไฟจะต้องแสดงให้เห็นถึงการพัฒนาและแนวคิดของสถาปนิกผู้ออกแบบ ลักษณะสถาปัตยกรรมที่มีรูปแบบเฉพาะ ลือถึงความคิดสร้างสรรค์ และมีคุณค่าทางด้านเศรษฐกิจที่สามารถนำมาปรับเปลี่ยนประโยชน์ใช้สอยสนองความต้องการของคนในปัจจุบันได้

ปัจจุบัน อาคารสถานีรถไฟหลายหลังที่มีคุณค่าทางด้านศิลปกรรม ประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรม ได้มีการศึกษาและบันทึกไว้ในเอกสาร อาคารบางหลังได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นโบราณสถานของชาติ ได้แก่ อาคารสถานีรถไฟ

บางกอกน้อย (ธนบุรีเดิม) อาคารสถานีรถไฟสงขลาเก่า และอาคารสถานีรถไฟกันตัง ส่วนสมาคมสถาปนิกสยามในพระบรมราชูปถัมภ์ได้มอบรางวัลอนุรักษ์ศิลปะสถาปัตยกรรมดีเด่นให้กับอาคารสถานีรถไฟเชียงใหม่ นครลำปาง กรุงเทพ หัวหิน แม่จาง ปางปวย แก่งหลวง แม่ทะ และห้างฉัตร อย่างไรก็ตามยังมีอาคารสถานีรถไฟอีกมากที่ยังไม่ได้รับการสำรวจ บันทึกและระบุความสำคัญควรค่าแก่การอนุรักษ์ เช่น อาคารสถานีรถไฟพิจิตร บ้านปิน สุราษฎร์ธานี มุกกะสัน บางซื่อ ราชบุรี เพชรบุรี ดอนเมือง บุรีรัมย์ วัดแจ้งวราย และชุมพร เป็นต้น รวมทั้งอาคารสถานีรถไฟที่ไม่แบบแผนมาตรฐานชั้นเดียว และแบบมาตรฐานสองชั้น ที่สร้างก่อนและหลังสงครามมหาเอเชียบูรพา

นอกจากการระบุคุณค่าทางด้านศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีรถไฟแล้ว ในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟแต่ละแห่งยังมีสิ่งก่อสร้างอื่นๆ เช่น บ้านพักพนักงานรถไฟ หอสัญญาณประแจกล ที่ทำการต่างๆ อาคารที่ทำการแพทย์ อาคารโรงรถจักร และถังน้ำรถจักร เป็นต้น รวมทั้งชุมชนดั้งเดิมที่มีความเกี่ยวพันทางด้านจิตใจ เศรษฐกิจ สังคมกับกิจการรถไฟ สะพานเหล็กและคอนกรีตที่อยู่บนเส้นทางรถไฟ ที่ควรได้มีการสำรวจและบันทึกข้อมูลและระบุคุณค่าความสำคัญด้วยเช่นกัน ผลสรุปของการระบุคุณค่าความสำคัญจะนำไปสู่วิธีการรักษาคุณค่าในด้านความแท้และบูรณภาพ โดยกระบวนการสงวนรักษา บูรณะ ฟื้นฟูปรับเปลี่ยนการใช้สอย หรือสร้างขึ้นใหม่ ในการดำเนินการเพื่อรักษาคุณค่าความสำคัญนั้นจะต้องมีแผนงาน งบประมาณ ระบบการพิจารณาและตัดสินใจ รวมทั้งบุคลากรผู้รับผิดชอบโครงการที่มีความชัดเจน สามารถตรวจสอบได้

6. สรุปสถานการณ์และประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์ และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟ

อาคารสถานีรถไฟมีความหลากหลาย ทั้งในด้านศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ สถาปัตยกรรม และการบริหารจัดการ ในการดูแลรักษา โดยประเด็นหลักที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟมีดังต่อไปนี้ คือ

6.1. การขาดนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟ และย่านสถานีรถไฟที่เหมาะสม ทำให้โครงการพัฒนาขนาดใหญ่ของกิจการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ผ่านมา โดยเฉพาะโครงการรถไฟยกระดับโฮปเวลล์ (Hopewell) โครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) และโครงการรถไฟรางคู่จากสถานีรถไฟหัวหมากถึงสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรา มีการรื้อถอนอาคารสถานีรถไฟเป็นจำนวนมากโดยที่ยังไม่มีการสำรวจ บันทึกและระบุคุณค่าความสำคัญทางศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรม นอกจากนี้อาคารสถานีรถไฟใหม่ที่สร้างแทนอาคารสถานีรถไฟเก่าในโครงการรถไฟรางคู่ จำนวน 3 แห่ง คือ อาคารสถานีรถไฟคลองอุดมชลจร บางเตย และคลองแขวงกลัน ซึ่งปัจจุบันกลายเป็นเพียงที่หยุดรถไฟ ทำให้อาคารสถานีรถไฟใหม่เหล่านี้ไม่ได้รับการดูแลเท่าที่ควร และกลายเป็นที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อย ปัจจุบันอาคารสถานีรถไฟหลายแห่งมีสภาพทรุดโทรม เนื่องจากอายุของอาคาร ซึ่งส่วนใหญ่สร้างมานานกว่า 50 ปี ประกอบกับสภาพภูมิอากาศในประเทศไทยซึ่งเป็นแบบร้อนชื้น ทำให้อาคารสถานีรถไฟเหล่านี้ซึ่งส่วนใหญ่ใช้ไม้เป็นวัสดุหลักในการก่อสร้างง่ายต่อการผุพังกว่าอาคารที่สร้างด้วยคอนกรีต นอกจากนี้อาคารสถานีรถไฟเก่าหลายแห่ง เช่น อาคารสถานีรถไฟสงขลาเก่า และที่หยุดรถไฟแม่พวก ไม่ได้รับการดูแลที่เหมาะสม และอยู่ในสภาพทรุดโทรมเช่นเดียวกัน

6.2. การรถไฟแห่งประเทศไทยยังไม่มีกระบวนการและขึ้นบัญชีอาคารสถานีรถไฟที่ควรค่าแก่การอนุรักษ์ ทำให้อาคารสถานีรถไฟหลายแห่งที่มีคุณค่าทางศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรมถูกทิ้งร้าง หรือรื้อถอนลง เช่น อาคารสถานีรถไฟคลองรังสิต เจ็ดเสมียน ตลาดหนองคาย และสีคิ้ว เป็นต้น ที่ผ่านมามีเพียงกรมศิลปากรและสมาคม



ภาพที่ 66 : ที่หยุดรถไฟแม่พวก
อ.เด่นชัย จ.แพร่



ภาพที่ 67 : อาคารสถานีรถไฟสงขลาเก่า
อ.เมือง จ.สงขลา



ภาพที่ 68 : อาคารสถานีรถไฟสี่คิ้วหลังเก่า
อ.สี่คิ้ว จ.นครราชสีมา

สถาปนิกสยามในพระบรมราชูปถัมภ์เท่านั้นที่เห็นถึงความสำคัญ โดยกรมศิลปากรได้ขึ้นทะเบียนอาคารสถานีรถไฟหลายหลังเป็นโบราณสถานสำคัญของชาติ ส่วนสมาคมสถาปนิกสยามในพระบรมราชูปถัมภ์ได้มอบรางวัลอนุรักษ์ศิลปะสถาปัตยกรรมดีเด่น

6.3. อาคารสถานีรถไฟหลายแห่งได้รับการสำรวจและบันทึกข้อมูลจากนักวิชาการและกลุ่มผู้สนใจ ตัวอย่างเช่น ผศ. สมชาติ จึงสิริอารักษ์ ได้ศึกษาพัฒนาการ และรูปแบบทางสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีรถไฟในสมัยรัชกาลที่ 5 – 7 ผศ. สุตจิต (เศวตจินดา) สนั่นไหว และนักศึกษาศาสาสถาปัตยกรรมจากหลายมหาวิทยาลัย ได้สำรวจ รั้ววัด และเขียนแบบสภาพปัจจุบันของอาคารสถานีรถไฟสงขลาเก่า นครลำปาง บ้านปิน และแม่ทะ ซึ่งเป็นอาคารสถานีรถไฟที่มีคุณค่าทางศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรม รวมทั้งความงามในลักษณะพื้นถิ่นอีกด้วย นอกจากนี้ยังมีการรวมกลุ่มของผู้ที่สนใจเรื่องราวของรถไฟไทย โดยมีการจัดทำเว็บไซต์ชมรมเด็กักรถไฟแห่งประเทศไทย และรถไฟไทยดอทคอม เพื่อเผยแพร่ข่าวสารและความรู้ในด้านต่างๆ เช่น ประวัติศาสตร์ สถาปัตยกรรม วิศวกรรม ประสพการณ์เดินทาง รวมทั้งข้อมูลและภาพถ่ายของอาคารสถานีรถไฟในประเทศไทย ซึ่งนับได้ว่าเป็นแหล่งความรู้ที่สำคัญ

7. สรุปและเสนอแนะ

อาคารสถานีรถไฟถือเป็นสิ่งก่อสร้างที่มีความสำคัญทางศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรม ดังนั้นแนวทางในการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟ ควรมีความสอดคล้องกับคุณค่าของอาคารสถานีรถไฟในฐานะมรดกของชาติ และความต้องการในการพัฒนาเมืองสมัยใหม่ซึ่งเป็นนโยบายของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยแนวทางที่สามารถดำเนินการได้ประกอบด้วย

7.1. การรถไฟแห่งประเทศไทยควรมีการสำรวจทางด้านกายภาพและระบุคุณค่าความสำคัญของอาคารสถานีรถไฟ เพื่อที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้มีข้อมูลของอาคารสถานีรถไฟแต่ละแห่ง ซึ่งสามารถใช้ในการจัดลำดับความสำคัญและแนวทางในการอนุรักษ์ที่เหมาะสม การสำรวจด้านกายภาพจะพิจารณาความสมบูรณ์ของโครงสร้าง ความสมบูรณ์ขององค์ประกอบสถาปัตยกรรม การเข้าถึงและสภาพพื้นที่โดยรอบ ส่วนการระบุคุณค่าความสำคัญจะพิจารณาในคุณค่าทางด้านศิลปกรรม คุณค่าทางประวัติศาสตร์ และคุณค่าทางสถาปัตยกรรม 30 สำหรับคุณค่าความสำคัญของอาคารสถานีรถไฟมีความแตกต่างกันดังนี้ คือ

- 7.1.1. คุณค่าสูง หมายถึง อาคารสถานีรถไฟที่บ่งบอกหรือแสดงออกถึงคุณค่าทางศิลปกรรมและสถาปัตยกรรม คุณค่าทางด้านอายุ คุณค่าทางด้านประวัติศาสตร์ของสถานที่นั้นๆ

- 7.1.2. คุณค่าปานกลาง หมายถึง อาคารสถานีรถไฟที่ก่อสร้างมานานพอสมควร มีรูปแบบหรือลวดลายอาคารที่สอดคล้องกับอาคารที่มีคุณค่าสูง แต่ยังไม่จัดว่าเป็นอาคารที่มีคุณค่ามากนัก
- 7.1.3. คุณค่าต่ำ หมายถึง อาคารสถานีรถไฟที่มีลักษณะสมัยใหม่ มีโครงสร้างและความสูงที่ขัดแย้งกับอาคารที่มีคุณค่าสูงและอาคารที่มีคุณค่าปานกลาง

อาคารสถานีรถไฟที่มีคุณค่าสูงควรได้รับการดูแลรักษาที่ต้องคำนึงถึงการคงคุณค่าทางด้านต่างๆ ของอาคารนั้นไว้ให้ได้มากที่สุด หรือการเปลี่ยนแปลงจะต้องเป็นการส่งเสริมคุณค่านั้นๆ ให้เด่นชัดขึ้น การซ่อมแซมปรับปรุงที่เกิดขึ้นควรเปลี่ยนแปลงได้ในอนาคตโดยที่อาคารเดิมไม่เสียหาย และการรถไฟแห่งประเทศไทยควรจัดทำมาตรฐานในการซ่อมแซมและการดูแลรักษาอาคารสถานีรถไฟอย่างมีระบบ

ในการสำรวจ และระบุคุณค่าความสำคัญของอาคารสถานีรถไฟแต่ละแห่ง การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถขอความร่วมมือกับกรมศิลปากร สมาคมสถาปนิกสยามในพระบรมราชูปถัมภ์ สมาคมอิโคโมสไทย หรือคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ของมหาวิทยาลัยทั้งของรัฐและเอกชนในการดำเนินการ ซึ่งข้อมูลที่ได้ควรเป็นที่ยอมรับและเชื่อถือได้ทางด้านวิชาการ

7.2. ควรมีการศึกษาถึงความเป็นไปได้ในการปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงประโยชน์ใช้สอยของอาคารสถานีรถไฟเก่า เช่น อาคารสถานีรถไฟสงขลาเก่า และที่หยุดรถไฟแม่พริก เป็นต้น อาคารสถานีรถไฟทั้ง 2 หลังนี้ มีคุณค่าทางศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรม รวมทั้งความสำคัญทางด้านเศรษฐกิจสังคมที่เคยมีต่อชุมชน โดยแนวทางที่สามารถดำเนินการได้ คือ การปรับเปลี่ยนพื้นที่ใช้สอยเป็นอาคารสำนักงาน ห้องสมุด ศูนย์การเรียนรู้ หรือห้องประชุมของชุมชน ซึ่งจะเป็นการช่วยรักษามรดกของชาติได้ด้วย ในการปรับปรุงอาคารสถานีรถไฟและพื้นที่โดยรอบนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทย หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง ควรมีส่วนร่วมในการดำเนินการร่วมกัน

7.3. ควรมีการศึกษาถึงแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาย่านสถานีรถไฟ เพื่อที่จะสามารถรักษาอาคารสถานีรถไฟบ้านพักพนักงานรถไฟ สิ่งปลูกสร้างอื่นๆ และสภาพแวดล้อมของย่านสถานีรถไฟให้มีความสอดคล้องกับคุณค่าทางศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรม รวมทั้งความต้องการในการพัฒนาเมืองสมัยใหม่ซึ่งเป็นนโยบายของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาย่านสถานีที่มีความเป็นไปได้ คือ การผนวกการอนุรักษ์เข้าไปในแผนพัฒนาเมือง นั้นหมายความว่าแนวทางการพัฒนาพื้นที่จะต้องมีการผนวกการอนุรักษ์สิ่งก่อสร้างที่มีความสำคัญทางศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรมเข้าไปในแผนพัฒนาด้วย มีการออกกฎระเบียบควบคุมการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ที่ได้รับการอนุรักษ์ไว้อย่างเหมาะสม มีมาตรการบริหารจัดการที่ดี รวมทั้งต้องมีการดำเนินงานที่เน้นการบูรณาการและการมีส่วนร่วมของหลายภาคส่วน ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถขอความร่วมมือกับสถาบันการศึกษาหรือหน่วยงานของรัฐ เช่น การเคหะแห่งชาติซึ่งเป็นหน่วยงานระดับชาติที่มีบทบาทในการพัฒนาที่อยู่อาศัย ให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นทั้งในด้านสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม

7.4. การรถไฟแห่งประเทศไทยควรจัดตั้งหน่วยงานภายในที่รับผิดชอบในการดำเนินการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟ และสิ่งก่อสร้างอื่นๆ ภายในย่านสถานีรถไฟ รวมทั้งมีนโยบายที่ชัดเจนในการการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟ และย่านสถานีรถไฟ ซึ่งนโยบายนี้ต้องสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องและเป็นรูปธรรม อย่างไรก็ตาม หากการรถไฟแห่งประเทศไทยยังไม่ตระหนักถึงคุณค่าความสำคัญของอาคารสถานีรถไฟ และสิ่งก่อสร้างอื่นๆ ภายในย่านสถานีรถไฟในฐานะที่เป็นมรดกของชาติแล้ว ก็จะเสี่ยงต่อการสูญสลายได้ง่าย เพราะถ้าการรถไฟแห่งประเทศไทยเล็งเห็นความสำคัญก็จำเป็นต้องมีมาตรการและแนวทางที่สามารถอนุรักษ์ฟื้นฟูอาคารสถานีรถไฟ และย่านสถานีรถไฟเหล่านี้ได้ต่อไป

เชิงอรรถ

¹ การรถไฟแห่งประเทศไทย, หนังสืออนุสรณ์ครบรอบ 72 ปี การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2513, หน้า 37 - 38.

² เรื่องเดียวกัน, หน้า 23 - 24.

³ เรื่องเดียวกัน, หน้า 27 - 304, 33.

⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า 173 - 187

⁵ มุขอาภิมติสัญญาณ เป็นที่ตั้งของอุปกรณ์ควบคุมการเดินทาง และระบบอาภิมติสัญญาณต่างๆ ของสถานีรถไฟ

⁷ การรถไฟแห่งประเทศไทย, แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรมอาคารสถานีรถไฟกันตัง เลขที่ 345 - 4, แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรมอาคารสถานีรถไฟสงขลา เลขที่ 2780, แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรมอาคารสถานีรถไฟนครลำปาง เลขที่ 2398 - 1A, แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรมอาคารสถานีรถไฟหลวงสวนจิตรลดา เลขที่ 3578.7, แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรมอาคารสถานีรถไฟกรุงเทพ เลขที่ 2779 - 5, แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรมอาคารสถานีรถไฟไม้แบบมาตรฐานชั้นเดียวเลขที่ เลขที่ 1751 - 2 และแบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรมอาคารสถานีรถไฟชั้น 4 ชนิดไม้ชั้นเดียว เลขที่ 0425 - 3 และจากการสำรวจในเดือนเมษายนและตุลาคม พ.ศ. 2553.

สมชาติ จึงสิริอารักษ์, ดูเพิ่มเติมใน สถาปัตยกรรมแบบตะวันตกในสยาม สมัยรัชกาลที่ 4 - พ.ศ. 2480 (กรุงเทพฯ : อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง จำกัด (มหาชน), 2553), หน้า 218-222 และ 440-457.

⁸ ย่านสถานีรถไฟ หมายถึง ที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟ ย่านสถานีรถไฟแต่ละแห่งมีขนาดของพื้นที่ จำนวนอาคาร และสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ภายในย่านไม่เท่ากัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับระดับความสำคัญของย่านสถานีรถไฟในด้านการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าเป็นหลัก

⁹ หนังสืออนุสรณ์ครบรอบ 72 ปี การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2513, หน้า 240.

การรถไฟแห่งประเทศไทย, แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรมอาคารสถานีรถไฟพิษณุโลก เลขที่ 43868 - 2, แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรมอาคารสถานีรถไฟชุมพร เลขที่ 0329 - 28, แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรมอาคารสถานีรถไฟเชียงใหม่ เลขที่ 1978 - 21, แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรมอาคารสถานีรถไฟเด่นชัย เลขที่ 5104, แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรมอาคารสถานีรถไฟปางกอนน้อย เลขที่ 4333, แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรมอาคารสถานีรถไฟนครสวรรค์ เลขที่ 4962, แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรมอาคารสถานีรถไฟชุมทางบ้านภาชี เลขที่ 4372 และแบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรมอาคารสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี เลขที่ 4843 และจากการสำรวจในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2554.

¹⁰ การรถไฟแห่งประเทศไทย, แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรมอาคารสถานีรถไฟไม้แบบมาตรฐานสองชั้น (มีห้องนอนบนสถานีอยู่ชั้นบน) เลขที่ 0425 - 8 และจากการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ. 2553 และเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2554.

¹¹ หนังสืออนุสรณ์ครบรอบ 72 ปี การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2513, หน้า 238.

¹² สถานีรถไฟอุตรดิตถ์แห่งที่ 2 เดิมเรียกว่าสถานีรถไฟอุตรดิตถ์ใหม่ เปิดใช้อาคารสถานีรถไฟอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 1 กันยายน พ.ศ. 2502 (จากรายงานประจำปี พ.ศ. 2502 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย) ภายหลังจึงเปลี่ยนชื่อเป็นสถานีรถไฟลีลาอาสน์เมื่อปลายปี พ.ศ. 2503 ในระยะแรกให้บริการเฉพาะขบวนรถสินค้าเท่านั้น ต่อมาจึงให้บริการขบวนรถโดยสารด้วย

¹³ การรถไฟแห่งประเทศไทย, แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรมอาคารสถานีรถไฟลีลาอาสน์ เลขที่ 5150 - 1 ระบุวันที่ 22 มีนาคม พ.ศ. 2499 และจากการสำรวจในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2554.

¹⁴ การรถไฟแห่งประเทศไทย, 100 ปีรถไฟไทย, กรุงเทพฯ : การรถไฟแห่งประเทศไทย, หน้า 67 - 68, 73 - 75 และ 159 - 160.

¹⁵ การรถไฟแห่งประเทศไทย, เอกสารโครงการรถไฟยกระดับโฮปเวลล์ (Hopewell) พ.ศ. 2533 และจากการสำรวจในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2554

¹⁶ เรื่องเดียวกัน, หน้า 165 - 167.

¹⁷ การรถไฟแห่งประเทศไทย, เอกสารโครงการก่อสร้างทางรถไฟทดแทนช่วงที่ถูกน้ำท่วม ตามโครงการพัฒนาลุ่มน้ำลิกันเนื่องมาจากพระราชดำริ พ.ศ. 2541.

¹⁸ การรถไฟแห่งประเทศไทย, 100 ปีรถไฟไทย กรุงเทพฯ : การรถไฟแห่งประเทศไทย, หน้า 177 - 178 และจากการสำรวจในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2554.

¹⁹ การรถไฟแห่งประเทศไทย, เอกสารโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พ.ศ. 2548 และจากการสัมภาษณ์นายวุฒิม กีจนา เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม พ.ศ. 2554.

²⁰ การรถไฟแห่งประเทศไทย, แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรมอาคารสถานีรถไฟตลาดหนองคาย เลขที่ 5109 - 8 และจากการสำรวจในเดือนมกราคม พ.ศ. 2553.

²¹ จากการสัมภาษณ์พนักงานศูนย์ทางถาวร ฝ่ายการช่างโยธา การรถไฟแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 16 สิงหาคม พ.ศ. 2554.

²² การรถไฟแห่งประเทศไทย, คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เรื่อง ปรับปรุงยกระดับสถานี ขบวนรถ และพนักงานฝ่ายการเดินรถ, 2553.

²³ สมชาติ จึงสิริอารักษ์, สถาปัตยกรรมแบบตะวันตกในสยาม สมัยรัชกาลที่ 4 - พ.ศ. 2480 (กรุงเทพฯ : อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง จำกัด (มหาชน), 2553), หน้า 440 - 444. โถงระเบียงด้านหน้าสถานี ออกแบบโดยสถาปนิกอิตาเลียน นายมาวิโอ ตามานโย ด้วยรูปแบบสถาปัตยกรรมแบบตะวันตก ส่วนโถงชานชาลามีหลังคาเหล็กโค้ง มั่นังด้านหน้าเป็นกรงระจก ออกแบบโดยวิศวกรเยอรมัน นายเออร์เบอร์

²⁴ การรถไฟแห่งประเทศไทย, แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรมอาคารที่ทำการศุลกากร ที่ทำการไปรษณีย์ และโรงแรมราชธานี เลขที่ 2779 - 2 และ 2779 - 5, อาคารหลังนี้เป็นอาคารก่ออิฐถือปูน 2 ชั้น ออกแบบโดยสถาปนิกอิตาเลียน นายเอ ริกาซซี ด้วยรูปแบบทางสถาปัตยกรรมแบบตะวันตก

²⁵ การรถไฟแห่งประเทศไทย, แผนผังย่านสถานีรถไฟนครลำปาง เลขที่ 2755 - 14, แผนผังย่านสถานีรถไฟพิษณุโลก เลขที่ 2342 - 19, แผนผังย่านสถานีรถไฟแก่งคอย เลขที่ 2613 - 12, แผนผังย่านสถานีรถไฟชุมพร เลขที่ 1601 - 12 แผนผังย่านสถานีรถไฟอุบลราชธานี เลขที่ 3528 - 4 และแผนผังย่านสถานีรถไฟนครราชสีมา เลขที่ 2152 - 17.

²⁶ การรถไฟแห่งประเทศไทย, แผนผังย่านสถานีรถไฟศรีภูมิ เลขที่ 3123 - 6 และแผนผังย่านสถานีรถไฟอุทุมพรพิสัย เลขที่ 3274 - 5.

²⁷ การรถไฟแห่งประเทศไทย, แผนผังย่านสถานีรถไฟลำชี เลขที่ 2757 - 2 และแผนผังย่านสถานีรถไฟบ้านป็น เลขที่ 2951 - 3.

²⁸ จากการศึกษาวิจัยย่านสถานีรถไฟห้างฉัตร และกันตัง ในเดือนเมษายน พ.ศ. 2553 และการสัมภาษณ์พนักงานรถไฟประจำสถานีรถไฟกันตัง และชุมทางบ้านตาตรา เมื่อวันที่ 13 สิงหาคม พ.ศ. 2554.

²⁹ ปิ่นรัชฎ์ กาญจนันฐิติ, การอนุรักษ์มรดกสถาปัตยกรรมและชุมชน (กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย, 2552), หน้า 68 - 75.

³⁰ แนวทางการสำรวจด้านกายภาพและระบุคุณค่าความสำคัญใช้แนวทางจากแบบประเมินสิ่งก่อสร้างเดี่ยวบริเวณถนนเจริญกรุงตอนบน โดยยงธิดีศรี พิมพ์เสถียร, อาคารที่มีคุณค่าควรแก่การอนุรักษ์บริเวณถนนเจริญกรุงตอนบน, (กรุงเทพฯ : อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง จำกัด (มหาชน), 2552), หน้า 148 - 149.

บรรณานุกรม

- การรถไฟแห่งประเทศไทย. ที่ระลึกในวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟ
ครบรอบ 72 ปี. กรุงเทพฯ : การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2513.
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. 100 ปีรถไฟไทย. กรุงเทพฯ : การรถไฟ
แห่งประเทศไทย, 2540.
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เรื่อง ปรับปรุงยกระดับ
สถานี ขบวนรถ และพนักงานฝ่ายการเดินรถ, 2553.
- ปริญญา ชูแก้ว. การศึกษานิคมบ้านพักผู้ปฏิบัติงานรถไฟในกรุงเทพมหานคร
เพื่อการอนุรักษ์และพัฒนา กรณีศึกษา นิคมรถไฟจิตรลดา มักกะสัน
และ ก.ม. 11. กรุงเทพฯ : สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณ
ทหารลาดกระบัง, 2544.
- ปิ่นรัชฎ์ กาญจนนัชชิตี. การอนุรักษ์มรดกสถาปัตยกรรมและชุมชน.
กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2552.
- ยงธนีสร์ พิมลเสถียร. อาคารที่มีคุณค่าควรแก่การอนุรักษ์บริเวณถนน
เจริญกรุงตอนบน. กรุงเทพฯ : อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง จำกัด
(มหาชน), 2552.
- ยงธนีสร์ พิมลเสถียร. โครงการศึกษาวิจัยมาตรฐานที่อยู่อาศัยและชุมชน
เพื่อคงไว้ซึ่งเอกลักษณ์และคุณค่าของเมือง. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัย
ธรรมศาสตร์, 2553.
- สมชาติ จังสิริอารักษ์. สถาปัตยกรรมแบบตะวันตกในสยาม สมัยรัชกาล
ที่ 4 - พ.ศ. 2480. กรุงเทพฯ : คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยศิลปากร, 2553.
- Burman, Peter and Stratton, Michael. *Conserving the Railway
Heritage*. UK : The Alden Press, 1977.
Available from : www.rotfaithai.com
Available from : www.skyscrapercity.com
Available from : www.thaitransport-photo.net

The Conservation and Development of Railway Station Buildings as Historical and Architectural Heritage of Thailand

Parinya Chukaew

Abstract

The State Railway of Thailand (SRT) has developed its railway operations continuously over the past 114 years. There are a total of 4,034 kilometres of railway tracks and 442 railway stations located in all regions of the country. The railway station buildings demonstrate the development and use of various and unique architectural styles, materials, and construction techniques. Some railway station buildings with high architectural and historical significance have been surveyed and identified as part of Thailand's national heritage. These railway station buildings are well treated and are in good condition; however, many other railway station buildings, railway communities, water towers, bridges and other structures related to the SRT's development have not been identified or surveyed. The remaining structures should be surveyed and identified for their significance in order to determine how to appropriately conserve and develop around them.

The SRT currently has no clear policy on conservation or development of railway station buildings and railway station districts. They also lack the budget and personnel to work on such preservation plans. Consequently, many structures with high artistic, architectural and historical value have been demolished without being surveyed, recorded or identified for their significance. In addition, the SRT has no appropriate guidelines for improving or conserving the many old and valuable timber railway station buildings. This lack of guidelines may soon result in the demolition of these significant buildings.

For the reasons mentioned above, the SRT should find ways incorporate the conservation and development of railway station buildings and railway station districts into their policy of urban development. This would ensure that railway station buildings, structures, and the surrounding areas are properly developed in order to maintain their artistic, historical and architectural values. Preservation planning and area development of railway station districts should start with identifying, recording and surveying the buildings and other structures in the districts to determine their architectural, historical and socio-economic significance. The identification process would help the SRT select appropriate conservation techniques for each structure so that their authenticity and integrity would be preserved. Conservation techniques could be preservation, restoration, rehabilitation, or reconstruction. To conserve these valuable and significant structures there must be a proper plan, sufficient budget, a transparent consideration system, clear roles set up for responsible personnel, and appropriate rules and regulations. These guidelines will control changes to conserved areas and help avoid inappropriate development. The implementation of a conservation program will also emphasize the importance of integration and participation between the SRT, government agencies and the private sector.

Keywords : Railway Station Building, Railway Station District, Conservation and Development, Historical Value, Architectural Value