

อาคารสถานีรถไฟสงขลา มรดกทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมของไทย
Songkhla Railway Station Building: Historical and Architectural Heritage of Thailand

ปริญญญา ชูแก้ว

วันที่ 5 มีนาคม พ.ศ. 2556

อาคารสถานีรถไฟสงขลาตั้งอยู่ที่ตำบลบ่อยาง อำเภอเมือง จังหวัดสงขลา ถูกสร้างขึ้นหลังจากที่กรมรถไฟได้เปิดการเดินรถไฟระหว่างสถานีรถไฟชุมทางอุตะเถาและสถานีรถไฟสงขลา รวมความยาว 29 กิโลเมตร เส้นทางรถไฟสายนี้มีความสำคัญมากในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศเพราะสามารถเชื่อมต่อกับท่าเรือของกรมรถไฟที่สงขลาซึ่งเป็นท่าเรือสำหรับลำเลียงสิ่งของ รางเหล็ก สะพาน รางจักร และอื่นๆ ที่ซื้อมาจากต่างประเทศไปยังเมืองต่างๆ เส้นทางสายนี้สร้างเสร็จและเปิดการเดินรถไฟได้เมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2456 พร้อมกับเส้นทางรถไฟระหว่างสถานีรถไฟชุมทางอุตะเถาและสถานีรถไฟพัทลุง รวมระยะทางจากสถานีรถไฟสงขลาถึงสถานีรถไฟพัทลุง 112 กิโลเมตร ต่อมาในปี พ.ศ. 2459 กรมรถไฟหลวงซึ่งได้เปลี่ยนชื่อจากกรมรถไฟได้ก่อสร้างทางรถไฟสายใต้แล้วเสร็จทำให้ประชาชนเมืองสงขลาสามารถเดินทางโดยรถไฟไปยังสถานีรถไฟบางกอกน้อยได้ โดยขบวนรถไฟจากสถานีรถไฟสงขลาต้องไปสับเปลี่ยนขบวนรถไฟที่สถานีรถไฟชุมทางอุตะเถา หลังจากนั้นขบวนรถไฟต้องจอดพักที่สถานีรถไฟชุมทางทุ่งสง และสถานีรถไฟชุมพรตามลำดับ ก่อนที่จะเดินทางต่อเข้ากรุงเทพมหานคร

ในปี พ.ศ. 2465 กรมรถไฟหลวงได้ย้ายทางแยกไปสถานีรถไฟสงขลาจากสถานีรถไฟชุมทางอุตะเถาไปรวมแยกออกจากสถานีรถไฟชุมทางหาดใหญ่ และยกเลิกสถานีรถไฟชุมทางอุตะเถา เพื่อให้ทางรถไฟสายใต้ที่แยกไปปาดังเบซาร์ สุโขทัย-ลพบุรี และสงขลา รวมอยู่ที่สถานีรถไฟชุมทางหาดใหญ่เพียงแห่งเดียว และในวันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ. 2465 ได้เริ่มมีการเดินรถยนต์ราง 4 ล้อ ไปมาระหว่างสถานีรถไฟชุมทางหาดใหญ่กับสถานีรถไฟสงขลา จำนวนขาไปวันละ 3 รอบ และขากลับวันละ 3 รอบ เพื่อช่วยให้ผู้โดยสารได้รับความสะดวกมากขึ้นแทนการสับเปลี่ยนขบวนรถไฟที่ยุ่งยาก ส่งผลให้ประชาชนเดินทางโดยรถไฟเพื่อติดต่อระหว่างเมืองมากขึ้น ต่อมาในปี พ.ศ. 2467 อาคารสถานีรถไฟสงขลาได้เป็นหนึ่งในสถานที่ที่รับเสด็จพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 ในคราวที่พระองค์เสด็จประพาสหัวเมืองปักษ์ใต้อีกด้วย

หลังจากนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยซึ่งเปลี่ยนสถานะจากกรมรถไฟหลวงได้เปิดเดินขบวนรถไฟโดยสารเพิ่มจากเดิมระหว่างสถานีรถไฟชุมทางหาดใหญ่กับสถานีรถไฟสงขลาในวันที่ 12 สิงหาคม พ.ศ. 2509 ซึ่งตรงกับวันเฉลิมพระชนมพรรษาของสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ เพื่อให้ประชาชน ข้าราชการ นักเรียน เดินทางไปกลับระหว่างหาดใหญ่กับสงขลาได้รับความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัย ในช่วงเวลาเดียวกันนี้รัฐบาลได้ดำเนินการก่อสร้างทางหลวงเพิ่มขึ้น รวมทั้งปรับปรุงผิวจราจรของทางหลวงและถนนเดิมให้แข็งแรงและเรียบขึ้นทำให้การขนส่งสินค้าและการเดินทางระหว่างสงขลาและเมืองอื่นๆ โดยทางรถยนต์ได้รับความนิยมนำขึ้นด้วย เนื่องจากความสะดวกและรวดเร็วที่มีมากกว่าการเดินทางโดยรถไฟ นอกจากนี้ยังมีการสร้างศูนย์กลางทางเศรษฐกิจแห่งใหม่ที่อยู่ใกล้กับทางหลวง ส่งผลให้ในวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2521 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ยกเลิกการเดินรถไฟระหว่างสถานีรถไฟชุมทางหาดใหญ่กับสถานีรถไฟสงขลาเนื่องจากจำนวน

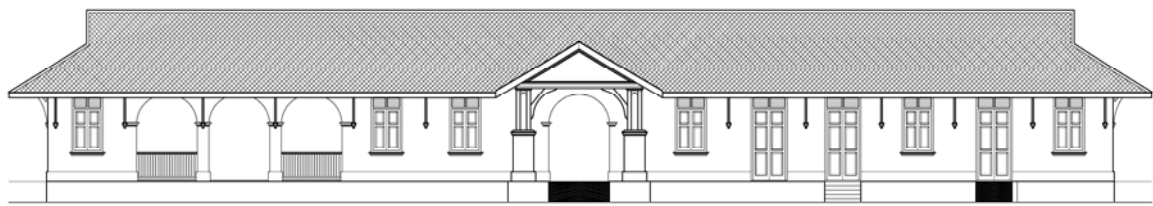
ผู้โดยสารรถไฟสายนี้ลดลงและไม่คุ้มค่ากับการดำเนินการ ทำให้อาคารสถานีรถไฟสงขลาไม่ได้ถูกใช้เพื่อการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา หลังจากนั้นบริษัทมิตรทองได้เช่าพื้นที่จากการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยใช้ด้านหน้าอาคารสถานีรถไฟซึ่งเคยเป็นย่านสถานีสำหรับจอตารถบรรทุกขนส่งสินค้า และทางด้านหลังอาคารสถานีรถไฟเป็นตลาด และได้ใช้พื้นที่บางส่วนของอาคารเป็นสำนักงานด้วยจนถึงปัจจุบัน ส่วนรางรถไฟด้านหน้าอาคาร และป้ายสถานี (ป้ายประเพณี) 2 แห่ง ทั้งด้านเหนือและด้านใต้ยังอยู่ในสภาพเดิม ตำแหน่งเดิม โดยป้ายด้านเหนืออยู่กลางแจ้ง ส่วนป้ายด้านใต้ ปัจจุบันเอกชนที่เช่าพื้นที่ได้สร้างโกดังเก็บสินค้าคร่อมป้ายไว้

อาคารสถานีรถไฟสงขลาเป็นอาคารก่ออิฐรับน้ำหนักถือปูนชั้นเดียวตั้งอยู่บนฐานคอนกรีต ลักษณะผังอาคารเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าวางขนานไปกับรางรถไฟ ผังพื้นอาคารแบ่งเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนสถานีและส่วนชานชาลา แต่ละส่วนมีหลังคาคลุมของตนเอง ผังพื้นส่วนสถานีเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า กว้าง 1 ช่วงเสา (7.20 เมตร) ยาว 7 ช่วงเสา (41.30 เมตร) หลังคาเป็นหลังคาจั่วผสมปั้นหยา มุงด้วยกระเบื้องซีเมนต์รูปว่าว ประตูและหน้าต่างเป็นบานลูกฟักไม้ เหนือบานประตูและหน้าต่างเป็นเกล็ดไม้ระบายอากาศ ช่วงกลางด้านหน้ามีมุขโถงยื่นออกไปและมีทางลาดสำหรับขึ้นลง หลังคาเป็นหลังคาจั่ว มุงด้วยกระเบื้องซีเมนต์รูปว่าว ผังส่วนชานชาลาเป็นลานโล่งขนานไปกับส่วนสถานี หลังคาเป็นหลังคาจั่ว โครงสร้างเหล็กมุงด้วยสังกะสี จากแบบก่อสร้างสถาปัตยกรรมระบุว่าด้านซ้ายสุดของส่วนสถานีเป็นโถงซื้อตั๋วของผู้โดยสารชั้น 3 (3rd Class Booking Hall) ถัดมาเป็นห้องทำงาน (Parcels Office) และห้องขายตั๋ว (Ticket Office) ช่วงกลางอาคารเป็นโถงทางเข้า (Portico) และโถงซื้อตั๋วของผู้โดยสารชั้น 1 และ 2 (1st and 2nd Class Booking Hall) ช่วงถัดมาเป็นห้องพักคอยผู้โดยสารชั้น 1 (1st Class Waiting Room) และห้องเก็บอุปกรณ์สำหรับการเดินรถ (Traffic Store Room) จำนวน 2 ห้อง ช่วงถัดมาเป็นห้องรับฝากของ (Cloak Room) ช่วงริมขวาสุดเป็นห้องทำงานผู้ควบคุมการเดินรถ (Running Room Railway Officials) ปัจจุบันพื้นที่โถงซื้อตั๋วของผู้โดยสารชั้น 3 ใช้เป็นร้านขายเครื่องดื่ม พื้นที่ชานชาลาใช้เป็นที่จอตารถจักรยานยนต์ และห้องอื่นๆ ใช้เป็นสำนักงานของบริษัทมิตรทอง

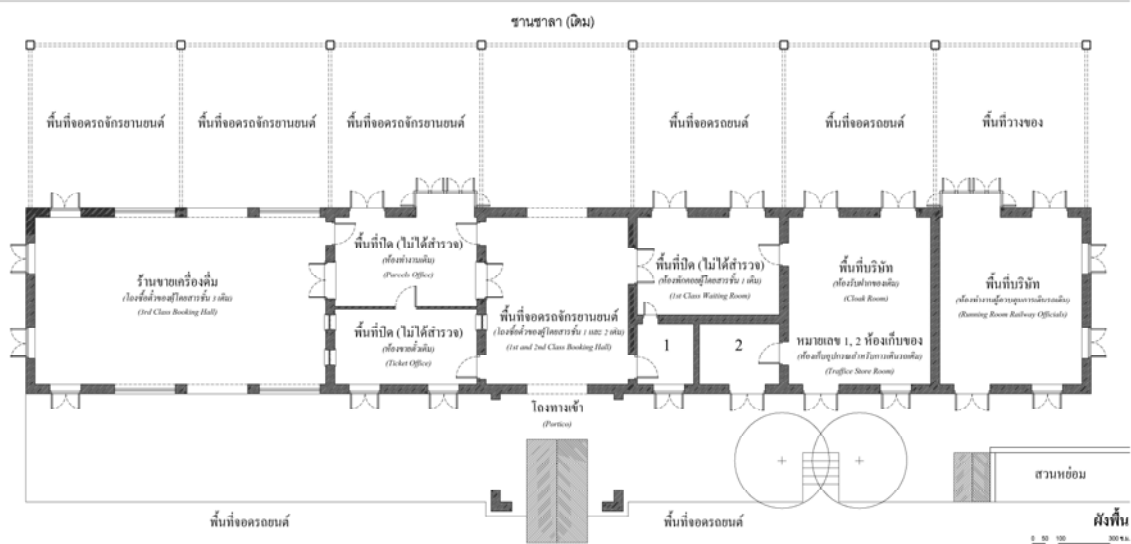
อาคารสถานีรถไฟสงขลาเป็นสิ่งก่อสร้างที่มีเอกลักษณ์โดดเด่นเนื่องจากการได้รับการออกแบบที่สอดคล้องกับการใช้สอยและสภาพภูมิอากาศแบบร้อนชื้นในประเทศไทย มีความงามที่มีการผสมผสานระหว่างศิลปะแบบตะวันตกและไทย รวมทั้งความสำคัญทางด้านเศรษฐกิจสังคมที่เคยมีต่อเมืองสงขลา ทำให้ในปี พ.ศ. 2547 กรมศิลปากรได้ขึ้นทะเบียนเป็นโบราณสถาน ต่อมาในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2554 ผศ.สุดจิต (เศวตจินดา) สนั่นไหว กรรมการอนุรักษ์ศิลปะสถาปัตยกรรม สมาคมสถาปนิกสยามในพระบรมราชูปถัมภ์ ได้เป็นหัวหน้าโครงการสำรวจ รั้ววัด และเขียนแบบสถาปัตยกรรมพื้นถิ่น (Vernacular Documentation) ของอาคารสถานีรถไฟสงขลาโดยมีอาจารย์และนักศึกษาจากคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิต และมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลศรีวิชัยเข้าร่วมโครงการ

อย่างไรก็ตาม อาคารสถานีรถไฟสงขลาที่ไม่ได้รับการดูแลรักษาเท่าที่ควรทำให้สภาพอาคารโดยทั่วไปอยู่ในสภาพทรุดโทรม ดังนั้นการรถไฟแห่งประเทศไทย หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องควรมีการศึกษาถึงแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟสงขลาและพื้นที่โดยรอบเพื่อที่จะสามารถรักษาอาคารและ

สภาพแวดล้อมของพื้นที่ให้มีความสอดคล้องกับคุณค่าทางศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรม รวมทั้งความต้องการในการพัฒนาเมืองสมัยใหม่ซึ่งเป็นนโยบายของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาพื้นที่ที่มีความเป็นไปได้ คือ การผนวกการอนุรักษ์เข้าไว้ในแผนพัฒนาเมือง นั่นหมายความว่าแนวทางการพัฒนาพื้นที่จะต้องมีการผนวกการอนุรักษ์สิ่งก่อสร้างที่มีความสำคัญทางศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรมเข้าไว้ในแผนพัฒนาด้วย มีการออกกฎระเบียบควบคุมการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ที่ได้รับการอนุรักษ์ไว้อย่างเหมาะสม มีมาตรการบริหารจัดการที่ดี รวมทั้งต้องมีการดำเนินงานที่เน้นการบูรณาการและการมีส่วนร่วมของหลายภาคส่วน



รูปด้านหน้า



รูปที่ 1 ผังพื้นและรูปด้านหน้าของอาคารสถานีรถไฟสงขลา

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรม เลขที่ 2780 ไม่ระบุวันที่ในแบบ

และจากการสำรวจในเดือนกันยายน พ.ศ. 2553



รูปที่ 2 บริเวณด้านหน้าส่วนสถานี



รูปที่ 3 บริเวณส่วนชานชาลา



รูปที่ 4 บริเวณลานชาลา



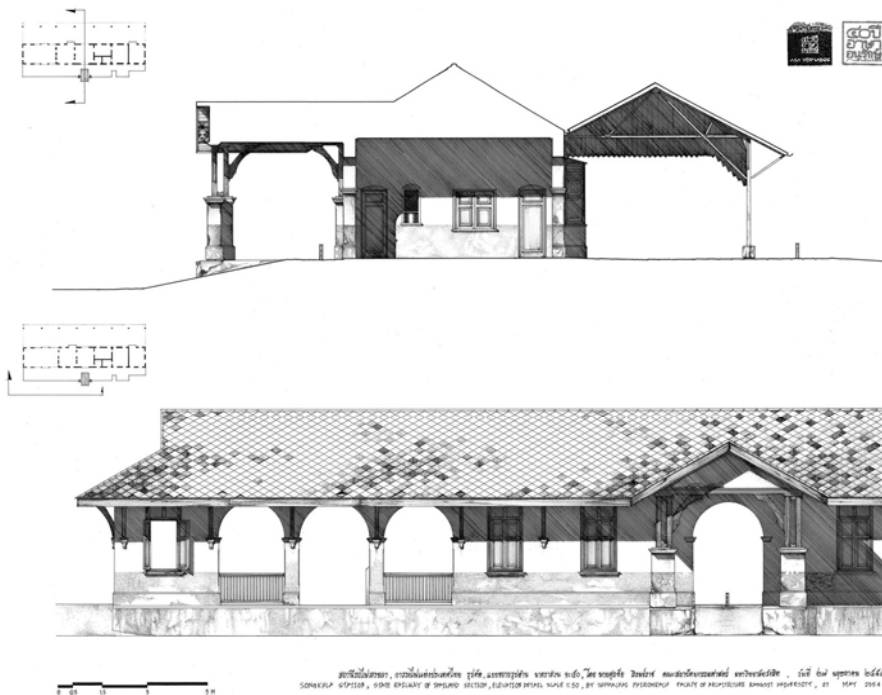
รูปที่ 5 บริเวณโถงทางเข้าอาคารสถานี



รูปที่ 6 บริเวณโถงพักและซื้อตั๋วของผู้โดยสาร



รูปที่ 7 บริเวณป้ายชื่อสถานีด้านทิศเหนือ



รูปที่ 8 ผลงานนักศึกษา โครงการสำรวจ รังวัด และเขียนแบบสถาปัตยกรรมพื้นถิ่น

เอกสารอ้างอิงและแหล่งข้อมูล

กรมรถไฟ. 2490. *งานฉลองรถไฟหลวง ครบ ๕๐ปี*. พระนคร: โรงพิมพ์กรมรถไฟ

การรถไฟแห่งประเทศไทย. 2512. *หนังสืออนุสรณ์ครบรอบ 72 ปี การรถไฟแห่งประเทศไทย*.

กรุงเทพมหานคร: การรถไฟแห่งประเทศไทย.

ปริญญา ชูแก้ว. 2554. *การอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟในฐานะมรดกทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมของไทย*. หน้าจั่ว ว่าด้วยประวัติศาสตร์สถาปัตยกรรมและสถาปัตยกรรมไทย ฉบับที่ 8 (กันยายน 2554 – สิงหาคม 2555). กรุงเทพมหานคร: คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร.

ยงธนิศร์ พิมลเสถียร. 2556. *การปรับปรุงฟื้นฟูเมืองและการอนุรักษ์เมือง*. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

สมชาติ จีงสิริอารักษ์. 2553. *สถาปัตยกรรมแบบตะวันตกในสยาม สมัยรัชกาลที่ ๔ – พ.ศ. ๒๔๘๐*.

กรุงเทพมหานคร: อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง จำกัด (มหาชน).

<http://www.rotfaithai.com>

ขอขอบคุณผู้ให้ข้อมูล

1. คุณวรุตม์ กิจนา สถาปนิกงานออกแบบสถาปัตยกรรม การรถไฟแห่งประเทศไทย
2. คุณวิศรุต พลสิทธิ์ ผู้ช่วยนักวิจัย ศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ (เนคเทค)
3. คุณพุทธพร ส่องศรี อาจารย์ประจำคณะศิลปศาสตร์และวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขต กำแพงแสน