

ชุมชนที่อยู่อาศัยดั้งเดิมบริเวณ ย่านสถานีรถไฟไทย

ปริญญ ชูแก้ว

ชุมชนที่อยู่อาศัยดั้งเดิมบริเวณย่านสถานีรถไฟไทยมีประวัติศาสตร์ที่ยาวนาน บางแห่งเริ่มต้นขึ้นพร้อมกับการก่อสร้างทางรถไฟสายแรกในประเทศไทยระหว่างกรุงเทพมหานครถึงจังหวัดนครราชสีมา เมื่อปี พ.ศ. 2434 ในขณะที่การรถไฟแห่งประเทศไทยยังคงมีฐานะเป็นกรมรถไฟหลวง สังกัดกระทรวงโยธาธิการ โดยชุมชนเหล่านี้จะตั้งอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟซึ่งกระจายตัวตลอดเส้นทางรถไฟทั้งในกรุงเทพมหานครและต่างจังหวัด เช่น ย่านสถานีรถไฟชุมแสง สวี บางมูลนาก และบัวใหญ่ เป็นต้น กิจกรรมการรถไฟดำเนินมาอย่างต่อเนื่อง ย่านสถานีรถไฟกลายเป็นศูนย์กลางในการแลกเปลี่ยนสินค้าของชุมชน กระตุ้นให้ผลผลิตทางเศรษฐกิจขยายตัวทั้งชนิดและปริมาณ ชุมชนต่างๆ มีการก่อสร้างบ้านพักอาศัยไม้ เรือนแถวไม้ ตึกแถว และตลาดขึ้น และกรมรถไฟหลวงได้จัดสร้างที่พักอาศัยเพิ่มเติมในนิคมรถไฟต่างๆ ให้กับให้กับวิศวกร คนขับรถไฟ คนงานซ่อมบำรุงทางและครอบครัวได้อยู่อาศัยโดยมิได้เก็บเกี่ยวผลประโยชน์แต่อย่างใด

อาคารที่พักอาศัยของกรมรถไฟหลวงที่สร้างขึ้นในระยะแรกนั้นส่วนใหญ่เป็นบ้านเดี่ยวที่สร้างด้วยไม้ มีรูปแบบทางสถาปัตยกรรมแบบอาณานิคมซึ่งเป็นรูปแบบที่แพร่หลายในสิงคโปร์ ปีนัง และฟิลิปปินส์ โดยผู้ออกแบบซึ่งเป็นช่างชาวตะวันตกที่ทำงานให้กับกรมรถไฟหลวงได้ประยุกต์การออกแบบอาคารให้มีความเหมาะสมกับภูมิอากาศแบบร้อนชื้นของประเทศไทย โดยชั้นล่างโถงยกพื้นสูง ส่วนชั้นบนแยกส่วนพักอาศัยออกจากห้องครัวโดยเชื่อมกันด้วยชานเล่น หลังคามีทั้งที่เป็นทรงจั่ว หลังคาปั้นหยา หรือหลังคาทรงจั่วตัดมุมเฉียงลงมาทางด้านหน้าจั่ว โดยมีความลาดประมาณ 30 องศา มุงด้วยกระเบื้องดินเผา มีการประดับประดาด้วยไม้แกะสลักฉลุลายงดงามตามยอดจั่วและเชิงชาย มีแผงกันแดดและช่องระบายลมไม้เกล็ด ประดับและหน้าต่างมีทั้ง ชนิดบานเกล็ดไม้ติดตาย และชนิดผสมระหว่างบานเกล็ดและลูกฟักไม้ ต่อมาในปี พ.ศ. 2482 กรมรถไฟหลวงเริ่มสร้างอาคารที่พักอาศัยแบบบ้านเดี่ยวและบ้านแถวซึ่งเป็นแบบมาตรฐานที่ใช้สร้างในนิคมรถไฟทั่วประเทศ โดยการออกแบบได้คำนึงถึงประโยชน์ใช้สอย ความประหยัด และความเหมาะสมกับภูมิอากาศแบบร้อนชื้นของไทยเป็นหลัก

ในระหว่างปี พ.ศ. 2484-2488 เกิดสงครามมหาเอเชียบูรพา ซึ่งการโจมตีทิ้งระเบิดและการกราดยิงด้วยปืนกลอากาศของเครื่องบินฝ่ายสัมพันธมิตรทำให้เกิดความเสียหายต่อทางรถไฟสะพาน สถานีและย่านสถานีสำคัญ โรงงาน โรงรถจักร ที่ทำการรับส่งสินค้า ถังน้ำมันจักร อาคารบ้านพัก เครื่องสื่อสารและอาณัติสัญญาณ ตลอดจนรถจักรและล้อเลื่อนนานาชนิด ภายหลังสงครามได้มีการสร้างสถานีใหม่ ณ บริเวณสถานีเก่าซึ่งบางสถานีถูกทำลายหรือได้รับความเสียหายจนไม่สามารถซ่อมแซมได้ และบางสถานีเล็กคับแคบ ไม่สะดวกแก่การเข้าออกและการติดต่อของพ่อค้า ประชาชนและผู้โดยสาร ในช่วงเวลาเดียวกันนั้น รัฐบาลได้ดำเนินการก่อสร้างทางหลวงเพิ่มขึ้น รวมทั้งปรับปรุงผิวจราจรของทางหลวงและถนนเดิมให้แข็งแรงและเรียบขึ้น ทำให้การขนส่งสินค้าและการเดินทางระหว่างชุมชนโดยทางรถยนต์ได้รับความนิยมมากขึ้นด้วย เพราะความสะดวกและรวดเร็วที่มีมากกว่าการเดินทางโดยรถไฟ นอกจากนี้ยังมีการสร้างศูนย์กลางทางเศรษฐกิจแห่งใหม่ที่อยู่ใกล้กับทางหลวงส่งผลให้ย่านสถานีรถไฟหลายแห่งค่อยๆ ชะงักงัน เกิดปัญหาการเสื่อมโทรมทางกายภาพ รวมทั้งการเสื่อมสลายทางระเบียบประเพณี วิถีชีวิต ซึ่งมีผลต่อคุณภาพชีวิตอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ เช่น ย่านสถานีรถไฟวังกรด และย่านสถานีรถไฟท่าเรือ ของจังหวัดพิจิตร เป็นต้น ต่อมาในปี พ.ศ. 2494 รัฐบาลไทยเปลี่ยนสถานะของกรมรถไฟหลวงเป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้ชื่อการรถไฟแห่งประเทศไทย

Traditional Communities Related to Railway Stations in Thailand

Parinya Chukaew

Traditional communities related to Thailand's railway stations have a long history. Some of these communities were established when the Royal Railway Department (RRD), under the control of the Ministry of Public Works, started to construct the country's first state railway line between Bangkok and Nakorn Ratchasima in 1891. All of the communities that developed were located near railway stations in Bangkok and other provinces such as Chumsaeng, Sawi, Bang Mun Nak and Bua Yai. While the RRD continued to develop its service operations, the areas surrounding many railway stations became the community centers for trading and selling goods and services, with the railway being the primary means of transportation. To accommodate the community's economic growth, local residents of these railway communities built more timber single houses, timber row houses, shophouses and markets near the community center. At the same time, the RRD built more welfare housing for its staff and their families who worked in the service operation areas.

Most of the early houses provided by the RRD were timber single houses with a colonial-influenced architectural style, like that used in many buildings in Singapore, Penang, and the Philippines. The houses were designed by the RRD's western architects but with architectural elements suitable for the tropical climate of Thailand. The houses were built on concrete pillars, leaving the area underneath the house for multiple uses. Kitchens would be separated from the main building by a connecting terrace. The roof would be gabled, hipped, or hipped with a gable on top; they would have a 30 degree slope topped with small baked clay tiles. The house's pediments and eaves were decorated with beautiful carved wood. Sun protection panels, vents, windows, doors, and frames were all made of timber. In 1939, the RRD started to build more timber single houses and timber row houses across Thailand using standard architectural drawings. These standard timber houses were constructed with appropriate functions, economization, and suitable for tropical climate.

Between 1941 and 1945, the time of the Greatest East Asia War, many of RRD's important structures such as railway tracks, bridges, railway stations, warehouses and signal boxes for both locomotives and passenger cars were destroyed by the Allied Forces air bombs. After the war, the RRD built new railway stations in the same locations as those demolished during the war and expanded some of the smaller railway stations to accommodate more passengers. At the same time that the RRD was improving the railway system, Thailand's government started to build more highways and improve existing roads, providing easier accessibility to destination locations. With the roadway improvements, travelling by car became more popular because it provided more convenience and speed than railway service. The economic development that once centered on the railway stations was moving to near the highways. This shift in economic development has caused a degradation of the existing built environment, traditions and quality of life in many traditional railway station communities

ในช่วง 40 ปี ที่ผ่านมา ถึงแม้ว่าย่านสถานีรถไฟหลายแห่งจะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาประเทศทั้งในด้านกายภาพและสังคม เศรษฐกิจ แต่เดิมรถไฟยังคงบทบาทสำคัญในด้านการบรรเทาการขาดแคลนที่อยู่อาศัยให้กับพนักงานและครอบครัว และสามารถรักษาอาคารพักอาศัยไว้ รวมทั้งสิ่งก่อสร้างที่มีความสำคัญในด้านประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมเอาไว้ได้เป็นจำนวนมาก โดยกรมศิลปากรได้ขึ้นทะเบียนอาคารสถานีรถไฟธนบุรีหลังเดิม อาคารสถานีรถไฟกันตัง อาคารสถานีรถไฟสงขลา และพลับพลาที่ประทับที่สถานีรถไฟบางปะอิน เป็นโบราณสถานสำคัญของชาติ ส่วนสมาคมสถาปนิกสยามในพระบรมราชูปถัมภ์ได้มอบรางวัลอนุรักษ์สถาปัตยกรรมดีเด่นให้กับที่ทำการรถไฟศส (ตึกแดง) อาคารโรงงานรถไฟมักกะสัน อาคารสถานีรถไฟเชียงใหม่ อาคารสถานีรถไฟนครลำปาง อาคารสถานีรถไฟกรุงเทพ อาคารสถานีรถไฟหัวหิน และพลับพลาที่ประทับที่สถานีรถไฟบางปะอิน อย่างไรก็ตามโครงการพัฒนาขนาดใหญ่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เช่น โครงการรถไฟยกระดับไฮโปเวลล์ โครงการรถไฟรางคู่จากสถานีรถไฟหัวหมากถึงสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรา และโครงการปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่สถานีรถไฟธนบุรีและการก่อสร้างอาคารศูนย์อุบัติเหตุเฉลิมพระเกียรติ ทำให้มีการรื้อถอนอาคารสถานีรถไฟ บ้านพักอาศัย และสิ่งก่อสร้างที่มีความสำคัญทางสถาปัตยกรรมและประวัติศาสตร์ ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ สภาพแวดล้อม สภาพเศรษฐกิจสังคม รวมทั้งคุณภาพการพักอาศัยของพนักงานและครอบครัวในพื้นที่อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

ในปัจจุบันชุมชนที่อยู่อาศัยดั้งเดิมหลายแห่งในประเทศไทยได้รับการทำนุบำรุงฟื้นฟูและส่งเสริมประชาสัมพันธ์จนกลายเป็นแหล่งท่องเที่ยว เช่น ย่านเมืองเก่าภูเก็ต จังหวัดภูเก็ต ตลาดน้ำอัมพวา จังหวัดสมุทรสงคราม หรือเมืองเขียงคาน จังหวัดเลย แต่ชุมชนที่อยู่อาศัยดั้งเดิมบริเวณย่านสถานีรถไฟไทยกลับไม่ได้รับความสนใจในการบำรุงรักษามีผลทำให้เกิดการเสื่อมโทรมทางกายภาพ ถูกทิ้งร้างและอาจสูญสลายไปในที่สุด ดังนั้นการรถไฟแห่งประเทศไทยและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องควรตระหนักถึงความสำคัญของชุมชนที่อยู่อาศัยดั้งเดิมบริเวณย่านสถานีรถไฟไทยในฐานะที่เป็นมรดกทางวัฒนธรรมของประเทศที่ควรได้รับการศึกษาเพื่อหาแนวทางการฟื้นฟูที่เหมาะสม โดยแนวทางการฟื้นฟูที่มีความเป็นไปได้ คือ การผนวกการอนุรักษ์เข้าไปในแผนพัฒนาเมือง นั่นหมายความว่า แนวทางการพัฒนาพื้นที่จะต้องมีการผนวกการอนุรักษ์สิ่งก่อสร้างที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมเข้าไปในแผนพัฒนาด้วย มีการออกกฎระเบียบควบคุมการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ที่ได้รับการอนุรักษ์ไว้ อย่างเหมาะสม มีมาตรการบริหารจัดการที่ดี รวมทั้งต้องมีการดำเนินงานที่เน้นการบูรณาการและการมีส่วนร่วมของหลายภาคส่วน อย่างไรก็ตาม หากการรถไฟแห่งประเทศไทยยังไม่ทราบถึงคุณค่าความสำคัญของย่านสถานีรถไฟ อาคารสถานีรถไฟและสิ่งก่อสร้างอื่นๆ ในฐานะที่เป็นมรดกวัฒนธรรม ก็จะมีเสี่ยงต่อการสูญสลายได้ง่าย เพราะถ้าการรถไฟแห่งประเทศไทยเห็นความสำคัญแล้ว จะต้องมีการดูแลและแนวทางที่สามารถอนุรักษ์ฟื้นฟูได้

such as Wang Krot and Tha Lo in Phichit province.

During the past 40 years while Thailand has been developing and modernizing, some of the traditional communities related to railway stations have been changed physically and economically. Fortunately the communities surrounding the State Railway of Thailand (SRT), the State enterprise that replaced the RRD in 1951, continue to play an important role in alleviating the housing shortage problem for workers and their families. In addition, many of the SRT's old and valuable timber houses as well as other historic and architecturally significant structures have remained intact. The former railway terminals at Thonburi and Songkhla, Kantang railway terminal and the Royal Pavilion at Bang Pa In railway station have been registered as national monuments by the Fine Arts Department. In addition, SRT's Yotse office, Makkasan train factory, Chiang Mai, Nakorn Lampang, Bangkok and Hua Hin railway terminals, and the Royal Pavilion at Bang Pa In railway station have been given the ASA Outstanding Architectural Conservation Award by the Association of Siamese Architects Under Royal Patronage. However the SRT's mega-projects, including the redevelopment of stately owned lands and the transportation systems in Bangkok, have made the most significant impact on SRT's built environment and the quality of life of workers and their families.

Today some traditional communities in Thailand, such as old Phuket town in Phuket province, Amphawa floating market in Samutsongkram province, and Chiang Khan in Loei province have been revitalized and promoted as tourist attractions. Unfortunately, traditional railway communities have not been pointed out to the SRT, the public or conservation societies for their historical, cultural or architectural value to Thailand's cultural heritage. This oversight will undoubtedly cause more degradation of existing built environments within these communities. Therefore, it is crucial to study existing physical conditions, socioeconomic issues and policy implementation within these communities to figure out solutions for appropriate development and conservation. One option to help revitalize the communities is to integrate conservation planning into their urban development plans. Sufficient legislation to protect and control the development of communities should also be established to ensure that residents can voice their opinions on how to manage their own communities.



ย่านสถานีรถไฟสวี จังหวัดชุมพร
Sawi Railway Station District in Chumphon province



ย่านสถานีรถไฟวังครด จังหวัดพิจิตร
Wang Krot Railway Station District in Phichit province



นิคมรถไฟอุบลราชธานี จังหวัดอุบลราชธานี
SRT's community in Ubonratchathani province



พลับพลาที่ประทับที่สถานีรถไฟบางปะอิน
The Royal Pavilion at Bang Pa In railway station