



การอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟ ในฐานะมรดกทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมของไทย

ปริญญญา ชูแก้ว



สารบัญ

	หน้า
คำนำ	ก
กิตติกรรมประกาศ	ข
1. บทนำ	1
2. ประวัติศาสตร์ความเป็นมาของอาคารสถานีนีรลไฟ	1
3. การแบ่งระดับชั้นสถานีนีรลไฟ	9
4. ลักษณะทางสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีนีรลไฟ	13
5. คุณค่าทางศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีนีรลไฟ	17
6. สรุปสถานการณ์และประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีนีรลไฟ	22
7. สรุปและเสนอแนะ	23
8. ตัวอย่างการบันทึกข้อมูลทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีนีรลไฟและสิ่งปลูกสร้างที่มีคุณค่าพิเศษ	25
9. ตัวอย่างภาพวาด และแบบทางสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีนีรลไฟและสิ่งปลูกสร้างที่มีคุณค่าพิเศษ	53
10. บรรณานุกรม	63
11. ประวัติผู้เขียน	64

คำนำ

หนังสือเรื่อง “การอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีนีรลไฟในฐานะมรดกทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมของไทย” เล่มนี้เป็นผลมาจากการที่ผู้เขียนได้มีโอกาสทำงานด้านการอนุรักษ์มรดกทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมของไทย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552 จนถึงปัจจุบัน ทั้งในฐานะผู้ช่วยวิจัย ผู้ร่วมวิจัย หัวหน้าโครงการวิจัย วิทยากร และผู้สังเกตการณ์

การทำงานในแต่โครงการทำให้ผู้เขียนได้มีโอกาสเดินทางสำรวจ รวบรวมข้อมูล ระบุและบันทึกคุณค่าความสำคัญของอาคารและสิ่งปลูกสร้าง รวมทั้งอาคารสถานีนีรลไฟและย่านสถานีนีรลไฟที่ตั้งอยู่ทุกภูมิภาคของประเทศ นอกจากนี้ผู้เขียนยังได้มีโอกาสพูดคุยและแลกเปลี่ยนประสบการณ์การทำงานกับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการดูแลรักษาอาคารและสิ่งปลูกสร้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย และได้นำมาเรียบเรียงเป็นข้อมูลในหนังสือเล่มนี้ที่แสดงให้เห็นถึงประวัติศาสตร์ความเป็นมา การแบ่งระดับชั้น ลักษณะทางสถาปัตยกรรม คุณค่าความสำคัญ สถานการณ์และประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีนีรลไฟ สรุปและเสนอแนะ และตัวอย่างการบันทึกข้อมูลของอาคารสถานีนีรลไฟและสิ่งปลูกสร้างที่มีคุณค่าพิเศษ

ผู้เขียนมีความมุ่งหวังว่าผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องจะช่วยกันหาแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีนีรลไฟและย่านสถานีนีรลไฟ เพื่อที่จะรักษาอาคารสถานีนีรลไฟ สิ่งปลูกสร้าง และสภาพแวดล้อมที่มีความสอดคล้องกับคุณค่าทางศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรม ตลอดจนความต้องการในการพัฒนาเมืองสมัยใหม่ตามนโยบายของการรถไฟแห่งประเทศไทย

กิตติกรรมประกาศ

หนังสือเล่มนี้สำเร็จได้ด้วยการสนับสนุนและช่วยเหลือจากกลุ่มบุคคลต่างๆ ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ตลอดจนคำแนะนำที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการจัดทำ โดยมีรายชื่อดังต่อไปนี้ คือ

1. คุณพุทธพร ส่องศรี อาจารย์ประจำคณะศิลปศาสตร์และวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน
2. ผศ.สุตจิต (เสวตจินดา) สนั่นไหว อาจารย์ประจำคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิต
3. คุณณัฐพงษ์ ไบมณฑา นักวิชาการอิสระ
4. คุณวิศรุต พลสิทธิ์ ผู้ช่วยนักวิจัย ศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ (เนคเทค)
5. คุณวรุตม์ กิจนา สถาปนิกงานออกแบบสถาปัตยกรรม การรถไฟแห่งประเทศไทย
6. คุณพรชลิศ ครุฑเมือง เว็บบาสเตอร์ www.rotfaithai.com
7. คุณรักพล สารนาค เว็บบาสเตอร์ www.railway-trip.com
8. คุณสินวัตร อีระพงษ์รามกุล ผู้ก่อตั้งและสถาปนิกอาวุโสบริษัท Banana Studio
9. สมาคมสถาปนิกสยามในพระบรมราชูปถัมภ์
10. ฝ่ายการเดินรถ การรถไฟแห่งประเทศไทย
11. ฝ่ายช่างโยธา การรถไฟแห่งประเทศไทย
12. นายสถานีนีรลไฟและผู้ช่วยนายสถานีนีรลไฟทั่วประเทศ

13. ผู้ใหญ่น้อย เทียนมณี และชาวบ้านแม่พวก อำเภอน้ำขุ่น จังหวัดแพร่

14. นักศึกษาสาขาวิชาสถาปัตยกรรมและการวางแผน คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

1. นายนครินทร์ พิทักษ์
2. นายนนท์ปวิธ สุขสาสนี
3. นายธนภัทร ธนะโสธร
4. นายปรุฬห์ เทพรัตน์
5. นางสาวศิลปนันท์ พงษ์ชมพร
6. นายก่อภพ โมราฤทธิ์
7. นายศิริ เต็มใจ
8. นายวิสันต์ พรหมสุนทร

1. บทนำ

อาคารสถานีนรไฟไทยมีประวัติศาสตร์ความเป็นมายาวนานตั้งแต่สมัยที่กรมรถไฟหลวงเปิดการเดินรถไฟเป็นครั้งแรกของประเทศจากกรุงเทพมหานครถึงจังหวัดพระนครศรีอยุธยาเมื่อพุทธศักราช 2439 อาคารสถานีนรไฟถือเป็นสิ่งก่อสร้างที่มีคุณค่าทางศิลปกรรม ประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรม มีความเป็นเอกลักษณ์โดดเด่นเนื่องจากการออกแบบที่สอดคล้องกับการใช้สอยและสภาพภูมิอากาศแบบร้อนชื้นในประเทศไทย รวมทั้งความงามในลักษณะพื้นถิ่นอีกด้วย

ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา อาคารสถานีนรไฟหลายแห่งได้รับการอนุรักษ์บูรณะซ่อมแซมและขยายต่อเติมเพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น แต่ในขณะเดียวกัน ยังมีอาคารสถานีนรไฟอีกหลายแห่งโดยเฉพาะที่สร้างด้วยไม้ที่พบว่ายังไม่มีมีการดำเนินการปรับปรุงฟื้นฟูใดๆ และอาจต้องมีการรื้อถอนลงโดยที่ยังไม่มีการสำรวจ บันทึก และระบุคุณค่าความสำคัญ เหมือนเช่นอาคารสถานีนรไฟไม้หลายแห่งที่อยู่ในพื้นที่ของโครงการรถไฟยกระดับโฮปเวลล์ (Hopewell) โครงการรถไฟทางคู่จากสถานีนรไฟหัวหมากถึงสถานีนรไฟชุมทางฉะเชิงเทรา โครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) อาคารสถานีนรไฟคลองรังสิต สี่คิ้ว และเจ็ดเสมียน เป็นต้น

จากความเป็นมาและประเด็นปัญหาข้างต้น จึงเป็นเหตุผลของการศึกษาอาคารสถานีนรไฟใน 8 หัวข้อหลัก คือ (1) ประวัติศาสตร์ความเป็นมาของอาคารสถานีนรไฟ (2) การแบ่งระดับชั้นสถานีนรไฟ (3) ลักษณะทางสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีนรไฟ (4) คุณค่าทางศิลปกรรม ประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมของ

อาคารสถานีนรไฟ (5) สรุปสถานการณ์และประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีนรไฟ (6) สรุปผลและเสนอแนะการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีนรไฟที่มีความสอดคล้องกับคุณค่าทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรม และความต้องการในการพัฒนาเมืองสมัยใหม่ซึ่งเป็นนโยบายของการรถไฟแห่งประเทศไทย (7) ตัวอย่างการบันทึกข้อมูลทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีนรไฟและสิ่งปลูกสร้างที่มีคุณค่าพิเศษ และ (8) ตัวอย่างภาพวาดและแบบทางสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีนรไฟและสิ่งปลูกสร้างที่มีคุณค่าพิเศษ

2. ประวัติศาสตร์ความเป็นมาของอาคารสถานีนรไฟ

ประวัติศาสตร์ความเป็นมาของอาคารสถานีนรไฟเริ่มต้นขึ้นพร้อมกับการก่อสร้างทางรถไฟ และการพัฒนากิจการการรถไฟแห่งประเทศไทยตลอดระยะเวลา 114 ปี ที่ผ่านมา โดยพุทธศักราช 2398 รัชกาลที่ 4 ทรงได้รับพระราชสาส์นและเครื่องบรรณาการจากสมเด็จพระนางเจ้าวิกตอเรีย แห่งประเทศสหราชอาณาจักร โดยมีรถไฟจำลองย่อส่วนจากของจริง ประกอบด้วยหัวรถจักรไอน้ำและรถพ่วงครบขบวนที่วิ่งบนรางด้วยแรงไอน้ำทำนองเดียวกับรถไฟที่ใช้กันอยู่ในเกาะอังกฤษถูกส่งมาถวายรวมมากับของอย่างอื่นด้วย ซึ่งทำให้เกิดความสนใจในราชสำนักและผู้ที่พบเห็นในขณะนั้นมาก แต่ในรัชสมัยของพระองค์ก็ได้มีการก่อสร้างทางรถไฟแต่อย่างใด

ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 5 ประเทศไทยได้รับแรงกดดันจากลัทธิล่าอาณานิคมของชาติตะวันตก โดยเฉพาะประเทศฝรั่งเศสและอังกฤษซึ่งในขณะนั้นกำลังแพร่อิทธิพลไปทั่วทวีปเอเชีย ทำให้ประเทศเพื่อนบ้านของไทยอย่างพม่าและ

มาเลเซียตกอยู่ภายใต้การปกครองของอังกฤษ ส่วนลาวและกัมพูชาเป็นประเทศในอาณานิคมของฝรั่งเศส ส่งผลให้ประเทศไทยกลายเป็นรัฐกึ่งชนอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ซึ่งนโยบายของประเทศในขณะนั้นจึงเป็นไปเพื่อการป้องกันประเทศเป็นหลัก และการก่อสร้างทางรถไฟก็เป็นทางเลือกหนึ่งเนื่องจากสามารถลำเลียงทหาร อาวุธและอาหาร ระหว่างกรุงเทพมหานครและจังหวัดตามแนวชายแดนได้สะดวก และรวดเร็วกว่าการคมนาคมทางอื่น

โดยเส้นทางรถไฟสายแรกของประเทศไทยเกิดขึ้นเมื่อพุทธศักราช 2429 โดยรัฐบาลได้อนุมัติสัมปทานแก่บริษัทชาวเดนมาร์กในการสร้างทางรถไฟ และดำเนินการเดินรถในรูปแบบของบริษัทเอกชนขึ้น ระหว่างกรุงเทพมหานครถึงจังหวัดสมุทรปราการ รวมระยะทางทั้งสิ้น 21 กิโลเมตร ปัจจุบันเส้นทางรถไฟสายนี้ได้ยกเลิกการใช้งานแล้ว หลังจากนั้นในพุทธศักราช 2433 รัชกาลที่ 5 ทรงพระราชทานก่อตั้งกรมรถไฟหลวงขึ้น โดยสังกัดอยู่กับกระทรวงโยธาธิการ และเปิดประมูลการก่อสร้างทางรถไฟระหว่างกรุงเทพมหานครถึงจังหวัดนครราชสีมา โดยบริษัทชาวอังกฤษเป็นผู้ชนะการประมูลและเริ่มดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟ และในอีก 40 ปีต่อมา การก่อสร้างทางรถไฟก็สามารถเชื่อมต่อการเดินทางจากกรุงเทพมหานครไปยังจังหวัดต่างๆ โดยในพุทธศักราช 2439 เปิดการเดินรถจากกรุงเทพมหานครถึงจังหวัดพระนครศรีอยุธยา หลังจากนั้นในพุทธศักราช 2464 เปิดการเดินรถเส้นทางสายใต้ถึงอำเภอสุโขทัย และเปิดการเดินรถเส้นทางสายเหนือถึงจังหวัดเชียงใหม่ ต่อมาในพุทธศักราช 2469 เปิดเส้นทางสายตะวันออกถึงอำเภอรัษฎาประเทศ และเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือถึงจังหวัดอุบลราชธานี เมื่อพุทธศักราช 2473



ภาพที่ 1 แผนที่แสดงเส้นทางรถไฟทั่วประเทศ

สำหรับอาคารสถานีรถไฟที่ถูกสร้างขึ้นนั้นมีทั้งอาคารที่สร้างด้วยไม้ และอาคารก่ออิฐฉาบปูน โดยขนาดของอาคารมีความแตกต่างกันตามลำดับความสำคัญและประโยชน์ใช้สอย รูปแบบทางสถาปัตยกรรมมีลักษณะแบบผสมผสานรูปแบบจากยุโรป เนื่องจากผู้ออกแบบเป็นชาวต่างประเทศ เช่น นายมาริโอ ตามานโญ กับนายอัลลิบาลเล ริกาซซี สถาปนิกชาวอิตาลี และนายเอิร์นส์ท์ อาลท์มานน์ หนึ่งในวิศวกรชาวเยอรมันผู้ชุดอิมโงค์ขุนตาน เป็นต้น อาคารสถานีรถไฟที่มีความสำคัญมากได้รับการออกแบบให้มีลักษณะทางสถาปัตยกรรมเฉพาะตัว เช่น อาคารสถานีรถไฟหลวงสวนจิตรลดา นครลำปาง หัวหิน กรุงเทพฯ (หัวลำโพง) กันตัง เพชรบุรี อยุธยา สงขลา และบ้านปิน เป็นต้น



ภาพที่ 2 อาคารสถานีรถไฟนครลำปาง
อ.เมือง จ.ลำปาง



ภาพที่ 3 อาคารสถานีรถไฟบ้านปิน
อ.ลอง จ.แพร่

อาคารสถานีรถไฟที่มีความสำคัญรองลงมาจะเป็นอาคารสถานีรถไฟไม้แบบมาตรฐานชั้นเดียวขนาดใหญ่ กลาง และเล็กตามลำดับ ผังพื้นของอาคารสถานีรถไฟไม้แบบมาตรฐานชั้นเดียวขนาดเล็กเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าขนานไปกับชานชาลาและทางรถไฟ ประกอบด้วยที่พักผู้โดยสาร ห้องขายตั๋ว และห้องทำงานนายสถานี เช่น อาคารสถานีคลองมะพลับ กบินทร์บุรี ฝาคัน และโคกมะกอก เป็นต้น



ภาพที่ 4 อาคารสถานีรถไฟคลองมะพลับ
อ.ศรีนคร จ.สุโขทัย



ภาพที่ 5 อาคารสถานีรถไฟกบินทร์บุรี
อ.กบินทร์บุรี จ.ปราจีนบุรี



รูปด้านหน้า



ชานชาลา

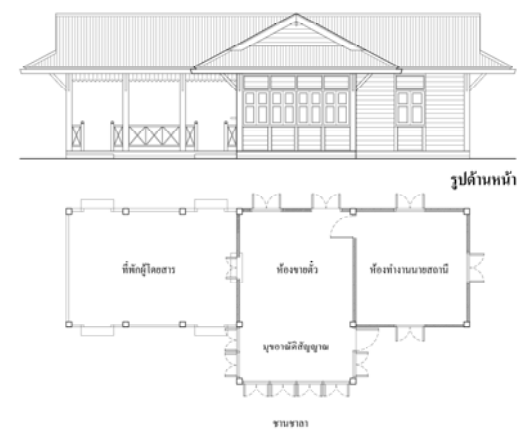
ผังพื้น
0 50 100 300 ซม.

ภาพที่ 6 ผังพื้นและรูปด้านหน้าของอาคารสถานีรถไฟคลองมะพลับ อ.ศรีนคร จ.สุโขทัย
ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรม เลขที่ 1751 - 2 ไม่ระบุวันที่ในแบบ
และจากการสำรวจในเดือนมกราคม พ.ศ. 2553

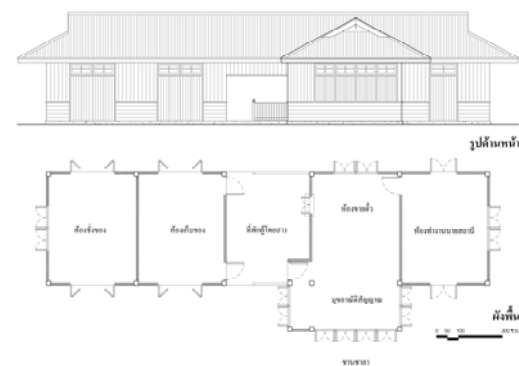
อาคารสถานีนีรลไฟไม้แบบมาตรฐานขนาดเล็กบางรูปแบบมีการผสมผสานระหว่างศิลปะแบบยุโรปและพื้นถิ่นล้านนา ได้แก่ แม่ทะ แม่จาง ปางบัวย แก่งหลวง และห้างฉัตร สำหรับอาคารสถานีนีรลไฟไม้แบบมาตรฐานชั้นเดียวขนาดกลางและใหญ่จะมีห้องเก็บของ ห้องทำงาน และห้องซังน้ำหนักพัสดุเพิ่มขึ้นมา อาคารสถานีนีรลไฟขนาดกลางและใหญ่บางหลังจะมีมุขอาณัติสัญญาณ¹ รวมอยู่ด้วย เช่น อาคารสถานีนีรลไฟชุมทางหนองปลาตูก ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ ชุมพร (หลังเดิม) ชุมทางทุ่งสง (หลังเดิม) ชุมทางเขาชุมทอง ลำพูน และชุมทางหาดใหญ่ (หลังเดิม) เป็นต้น

ต่อมาอาคารสถานีนีรลไฟไม้แบบมาตรฐานชั้นเดียวขนาดเล็กได้มีการต่อเติมมุขอาณัติสัญญาณยื่นออกมาจากห้องขายตัว และได้กลายเป็นแบบมาตรฐานสำหรับอาคารสถานีนีรลไฟไม้ชั้นเดียวที่สร้างขึ้นภายหลัง เช่น อาคารสถานีนีรลไฟห้วยแก้ว ห้วยขยุง และบ่งหวาย เป็นต้น ซึ่งรวมถึงอาคารสถานีนีรลไฟที่สร้างขึ้นหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 เช่น อาคารสถานีนีรลไฟท่าเรือ (หลังใหม่ที่มาแทนของเดิมที่โดนระเบิดไปพร้อมกับสะพานจักรี ซึ่งอยู่ฝั่งตรงข้ามกับอาคารสถานีปัจจุบัน) กาญจนบุรี และชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีการก่อสร้างอาคารสถานีนีรลไฟไม้แบบมาตรฐานสองชั้นโดยชั้นล่างประกอบด้วยที่พักผู้โดยสาร ห้องขายตัวและ ห้องทำงานนายสถานี ส่วนชั้นบนเป็นห้องนอนนายสถานีรถไฟ เช่น อาคารสถานีสู่เนิน กุดจิก และโคกกรวด เป็นต้น

¹ มุขอาณัติสัญญาณ เป็นที่ตั้งของอุปกรณ์ควบคุมการเดินรถ และระบบอาณัติสัญญาณต่างๆ ของสถานีรถไฟ



ภาพที่ 7 ผังพื้นและรูปด้านหน้าของอาคารสถานีนีรลไฟห้วยขยุง อ.วารินชำราบ จ.อุบลราชธานี
ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรม เลขที่ 0425 - 3
ระบุนวันที่ 20 มกราคม พ.ศ. 2500 และจากการสำรวจในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2554



ภาพที่ 8 ผังพื้นและรูปด้านหน้าของอาคารสถานีนีรลไฟชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ อ.พุนพิน จ.สุราษฎร์ธานี
ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรม เลขที่ 4161 - 4
ระบุนวันที่ 21 พฤศจิกายน พ.ศ. 2484 และจากการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ. 2555



ภาพที่ 9 อาคารสถานีรถไฟกาญจนบุรี
อ.เมือง จ.กาญจนบุรี



ภาพที่ 10 อาคารสถานีรถไฟปางป๋วย
อ.แม่เมาะ จ.ลำปาง



ภาพที่ 11 อาคารสถานีรถไฟทุ่งหวาย
อ.วารินชำราบ จ.อุบลราชธานี



ภาพที่ 12 อาคารสถานีรถไฟโคกกรวด
อ.เมือง จ.นครราชสีมา

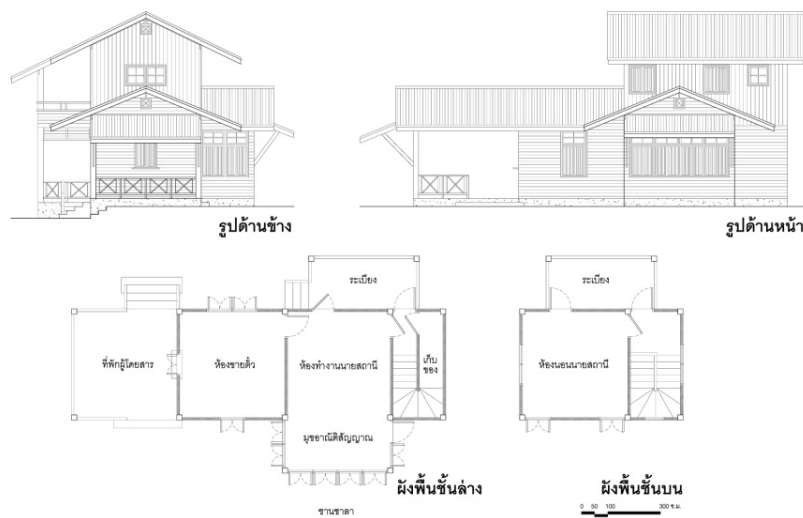
การพัฒนาเส้นทางรถไฟทำให้ชุมชนบริเวณใกล้ๆ กับสถานีรถไฟเกิดการพัฒนากลายเป็นศูนย์กลางในการแลกเปลี่ยนสินค้าของชุมชน กระตุ้นให้ผลผลิตทางเศรษฐกิจขยายตัวทั้งชนิดและปริมาณ มีการก่อสร้างบ้านพักอาศัย เรือนแถว ไม้ ตึกแถว และตลาดขึ้นในพื้นที่ และขณะที่มีการสร้างทางคู่จากสถานีชุมทางบางซื่อผ่านคลองรังสิตไปบ้านภาชีระหว่างพุทธศักราช 2469 – 2485 และการขยายย่านสถานีชุมทางบางซื่อและตั้งโรงรถจักรบางซื่อในช่วงพุทธศักราช 2477 – 2484 นั้นได้มีการรื้อถอนอาคารสถานีรถไฟสมัยรัชกาลที่ 5 ออกไปแล้วสร้างอาคาร

สถานีรถไฟใหม่โดยใช้แบบมาตรฐานกรมรถไฟในช่วงเวลานั้น และอาคารแบบสถาปัตยกรรมสมัยใหม่ เช่น อาคารสถานีรถไฟชุมทางบางซื่อ (พุทธศักราช 2479) สถานีจรัญ (พุทธศักราช 2483) ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อกับท่าเรือไปสุพรรณบุรี และสถานีอุดรธานี (พุทธศักราช 2484) ที่กำหนดให้เป็นปลายรางแทนสถานีหนองคายตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อพุทธศักราช 2482

จนกระทั่งเกิดสงครามมหาเอเซียบูรพาระหว่างพุทธศักราช 2484 – 2488 ซึ่งการโจมตีทิ้งระเบิดและการกราดยิงด้วยปืนกลอากาศของเครื่องบินฝ่ายสัมพันธมิตรทำให้เกิดความเสียหายต่อทางรถไฟ อาคารสถานีรถไฟและย่านสถานีรถไฟสำคัญ² สะพาน โรงรถจักร ที่ทำการรับส่งสินค้า ถังน้ำรถจักร บ้านพักพนักงานรถไฟ เครื่องสื่อสารและอาณัติสัญญาณ ตลอดจนรถจักรและล้อเลื่อน นานาชนิด ภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 กรมรถไฟหลวงได้มีการสร้างอาคารสถานีรถไฟใหม่ ณ บริเวณอาคารสถานีรถไฟเดิมซึ่งบางหลังถูกทำลาย หรือได้รับความเสียหายจนไม่สามารถซ่อมแซมได้ และบางหลังมีขนาดเล็กคับแคบ ไม่สะดวกแก่การเข้าออกและการติดต่อของพ่อค้า ประชาชนและผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้น เช่น อาคารสถานีรถไฟชุมทางหนองปลาดุก ชุมพร เชียงใหม่ เด่นชัย บางกอกน้อย บ้านตาคลี สุราษฎร์ธานี และอุดรดิตถ์ (หลังที่ 2) เป็นต้น อาคารสถานีรถไฟเหล่านี้ได้รับการออกแบบโดยสถาปนิกไทย เช่น หม่อมเจ้าไวฑูรยากร วรวรณ นายประยูร ศรีสำรวล และไชยวัฒน์ อัดชู เป็นต้น ลักษณะทางสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีรถไฟที่สร้างขึ้นใหม่นี้มีความหลากหลายทั้งขนาด รูปแบบ และวัสดุ มี

² ย่านสถานีรถไฟ หมายถึง ที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟ ย่านสถานีรถไฟแต่ละแห่งมีขนาดของพื้นที่ จำนวนอาคารและสิ่งปลูกสร้างต่างๆ ภายในย่านไม่เท่ากัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับระดับความสำคัญของย่านสถานีรถไฟในด้านการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าเป็นหลัก

การใช้โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็กมากขึ้น รวมทั้งลดทอนการประดับตกแต่งอาคาร นอกจากนี้ยังมีการก่อสร้างอาคารสถานีรถไฟไม้แบบมาตรฐานชั้นเดียวมากขึ้น และก่อสร้างอาคารสถานีรถไฟไม้แบบมาตรฐานสองชั้นรูปแบบใหม่ที่ได้รับการพัฒนารูปแบบให้เหมาะสมกับสภาพภูมิอากาศมากขึ้น รวมทั้งสภาพสังคม เศรษฐกิจที่อยู่ในช่วงฟื้นฟูภายหลังสงคราม โดยชั้นล่างประกอบด้วยที่พักผู้โดยสาร ห้องขายตั๋ว ห้องเก็บของ ระเบียบ มุขอาณัติสัญญาณ และห้องทำงานนายสถานี ส่วนชั้นบนเป็นห้องนอนนายสถานีรถไฟ และระเบียบ เช่น อาคารสถานีรถไฟ ศาลายา และพิชัย เป็นต้น



ภาพที่ 13 ผังพื้น รูปด้านและรูปด้านข้างของอาคารสถานีรถไฟศาลายา อ.พุทธมณฑล จ.นครปฐม
ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรม เลขที่ 0425 – 8
ระบุนที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ. 2504 และจากการสำรวจในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2553



ภาพที่ 14 อาคารสถานีรถไฟชุมพร
อ.เมือง จ.ชุมพร



ภาพที่ 15 อาคารสถานีรถไฟเด่นชัย
อ.เด่นชัย จ.แพร่



ภาพที่ 16 อาคารสถานีรถไฟพิชัย
อ.พิชัย จ.อุตรดิตถ์



ภาพที่ 17 อาคารสถานีรถไฟชุมทางหนองปลาดุก
อ.บ้านโป่ง จ.ราชบุรี

ต่อมาในพุทธศักราช 2494 รัฐบาลไทยเปลี่ยนสถานะของกรมรถไฟหลวง เป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้ชื่อการรถไฟแห่งประเทศไทย หลังจากนั้นมีการก่อสร้างทางรถไฟ อาคารสถานีรถไฟ และเปิดการเดินรถไฟเพิ่มเติม โดยในพุทธศักราช 2495 ดำเนินการจัดซื้อที่ดินและเริ่มโครงการก่อสร้างย่านสถานีรถไฟอุตรดิตถ์แห่งที่ 2 (ศิลาอาสน์) เนื่องจากย่านสถานีรถไฟอุตรดิตถ์ซึ่งตั้งอยู่กลางเมืองไม่สามารถรองรับปริมาณขบวนรถไฟที่เพิ่มมากขึ้นได้ อาคารสถานีรถไฟที่สร้างขึ้นเป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็กชั้นเดียว ลักษณะทางสถาปัตยกรรมแบบไทยประยุกต์

ออกแบบโดยนายประยูร ศรีสำรวล ต่อมาเมื่อพุทธศักราช 2499 เปิดการเดินทางถึงสถานีรถไฟศรีรัตนนิคม หลังจากนั้น เปิดการเดินทางถึงสถานีรถไฟน้ำตก และสถานีรถไฟตลาดหนองคาย เมื่อพุทธศักราช 2501 ต่อมาเปิดการเดินทางถึงสถานีรถไฟสุพรรณบุรี เมื่อพุทธศักราช 2506 และเปิดการเดินทางถึงสถานีรถไฟชุมทางบัวใหญ่ เมื่อพุทธศักราช 2510 โดยใช้เส้นทางสถานีรถไฟชุมทางแก่งคอย – สุรนารายณ์ – ลำน้ำรายณ์ – ชุมทางบัวใหญ่ อาคารสถานีรถไฟที่สร้างขึ้นในระยะเวลาส่วนใหญ่เป็นอาคารสถานีรถไฟไม้แบบมาตรฐานชั้นเดียว และแบบมาตรฐานสองชั้น เหมือนกับอาคารสถานีรถไฟไม้ที่สร้างขึ้นหลังจากสงครามโลกครั้งที่ 2

หลังจากพุทธศักราช 2510 การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้สร้างทางรถไฟสายใหม่เพิ่มเติม ต่อมาในวันที่ 1 กรกฎาคม พุทธศักราช 2521 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ยกเลิกการเดินทางไฟระหว่างสถานีรถไฟชุมทางหาดใหญ่กับสถานีรถไฟสงขลาเนื่องจากจำนวนผู้โดยสารรถไฟสายนี้ลดลงและไม่คุ้มค่ากับการดำเนินการ ทำให้อาคารสถานีรถไฟสงขลาไม่ได้ถูกใช้เพื่อการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา จนกระทั่งพุทธศักราช 2528 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้เปิดการเดินทางถึงสถานีรถไฟพัทธยา และพุทธศักราช 2533 เปิดการเดินทางถึงสถานีรถไฟบ้านพลูตาหลวง อาคารสถานีรถไฟที่สร้างขึ้นเป็นอาคารสถานีรถไฟแบบมาตรฐานชั้นเดียวแบบใหม่ มีโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก หลังคาทรงจั่ว พื้นที่ใช้สอยภายในอาคารมีผู้โดยสาร ห้องขายตั๋ว मुखานต์สัญญาณ ห้องน้ำ ห้องซังน้ำหนัก และห้องทำงานนายสถานี เช่น อาคารสถานีรถไฟบางละมุง ชลบุรี พานทอง และชุมทางเขาชีจรรย์ เป็นต้น



ภาพที่ 18 อาคารสถานีรถไฟศรีรัตนนิคม
อ.ศรีรัตนนิคม จ.สุราษฎร์ธานี
(ภาพโดย อนุกุล เทมะสมาน)



ภาพที่ 19 อาคารสถานีรถไฟสุพรรณบุรี
อ.เมือง จ.สุพรรณบุรี
(ภาพโดย รักพล สาระนาค)



ภาพที่ 20 อาคารสถานีรถไฟพานทอง
อ.พานทอง จ.ชลบุรี
(ภาพโดย พรชลิศ ครุฑเมือง)



ภาพที่ 21 อาคารสถานีรถไฟท่าเรือน้อย
อ.ท่ามะกา จ.กาญจนบุรี

พุทธศักราช 2533 เดียวกันนี้ ยังมีการก่อสร้างโครงการรถไฟยกระดับโฮปเวลล์ (Hopewell) โครงการนี้ได้ออกรื้ออาคารสถานีรถไฟคลองตัน สามเสน บางเขน และหลักสี่ แล้วสร้างอาคารสถานีรถไฟใหม่ทดแทน เป็นอาคารสถานีรถไฟชั้นเดียว โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก หลังคาทรงจั่ว ต่อมาเมื่อพุทธศักราช 2538 เปิดการเดินทางเส้นทางสถานีรถไฟชุมทางแก่งคอย – ชุมทางคลองสิบเก้า อาคารสถานีรถไฟที่สร้างขึ้นมีรูปแบบสถาปัตยกรรมเหมือนกับอาคารสถานีรถไฟ

ในเส้นทางบ้านพลุดาหลวง และพุทธศักราช 2541 ได้มีการก่อสร้างทางรถไฟทดแทนช่วงที่ถูกน้ำท่วม ตามโครงการพัฒนาลุ่มน้ำป่าสักอันเนื่องมาจากพระราชดำริ โครงการนี้ได้รับรองอาคารสถานีนีรลไฟโคกสูงซึ่งเป็นอาคารสถานีไม้แบบมาตรฐานสองชั้น แล้วสร้างอาคารใหม่ทดแทนด้วยรูปแบบสถาปัตยกรรมเดียวกับอาคารสถานีนีรลไฟชุมทางเขาคิชฌกูฏ หลังจากนั้น พุทธศักราช 2543 มีการก่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่จากสถานีนีรลไฟหัวหมากถึงสถานีนีรลไฟชุมทางฉะเชิงเทรา โครงการนี้ได้รับรองอาคารสถานีนีรลไฟไม้แบบมาตรฐานชั้นเดียว และแบบมาตรฐานสองชั้นที่สถานีนีรลไฟหัวตะเข้ คลองหลวงแพ่ง คลองอุดมชลจร เปร่ง คลองบางพระ คลองแขวงกลั่น และบางเตย แล้วสร้างอาคารสถานีนีรลไฟใหม่ทดแทน เป็นอาคารสถานีนีรลไฟแบบมาตรฐานชั้นเดียวที่ได้รับการออกแบบใหม่ โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก หลังคาทรงปั้นหยา ผนังของอาคารสถานีนีรลไฟเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าขนานไปกับชานชาลาและทางรถไฟ ประกอบด้วยที่พักผู้โดยสาร ห้องขายตั๋ว มุขอาณัติสัญญาณ ห้องซังน้ำหนัก และห้องทำงานนายสถานี สำหรับอาคารสถานีนีรลไฟชุมทางฉะเชิงเทรา การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รักษาอาคารสถานีนีรลไฟชุมทางฉะเชิงเทราเก่าด้วยการปรับปรุงเป็นที่ทำการงานเดินรถแขวงฉะเชิงเทรา ส่วนอาคารสถานีนีรลไฟชุมทางฉะเชิงเทราปัจจุบัน ถูกสร้างขึ้นใกล้ๆ กับอาคารสถานีนีรลไฟชุมทางฉะเชิงเทราเก่า ด้วยรูปแบบทางสถาปัตยกรรมเดียวกันกับอาคารสถานีนีรลไฟในโครงการ ต่อมาการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ลดระดับชั้นสถานีนีรลไฟคลองอุดมชลจร คลองแขวงกลั่น และบางเตย กลายเป็นที่หยุดรถ และไม่มีเจ้าหน้าที่ประจำการเหมือนเช่นเคย ทำให้ปัจจุบันอาคารสถานีนีรลไฟทั้ง 3 อยู่ในสภาพทรุดโทรม และกลายเป็นที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อย

พุทธศักราช 2548 มีการก่อสร้างโครงการรถไฟไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) โครงการนี้ได้รับรองอาคารสถานีนีรลไฟหัวหมากบ้านทับช้าง และลาดกระบัง แล้วสร้างอาคารสถานีนีรลไฟใหม่ทดแทน เป็นอาคารสถานีนีรลไฟแบบมาตรฐานชั้นเดียว โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก ออกแบบโดยนายวรุตม์ กิจนา สถาปนิกงานออกแบบ การรถไฟแห่งประเทศไทย ผนังของอาคารสถานีนีรลไฟเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าขนานไปกับชานชาลาและทางรถไฟ ประกอบด้วยที่พักผู้โดยสาร ห้องขายตั๋ว ห้องซังน้ำหนัก ห้องน้ำ และห้องทำงานนายสถานี ซึ่งสถาปัตยกรรมที่ใช้กับสถานีหัวหมากดังกล่าวได้นำไปใช้สร้างสถานีชะวอดแทนอาคารไม้เดิมที่ทรุดโทรมลงด้วย ต่อมาในพุทธศักราช 2550 มีการก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางรถไฟหนองคาย – ท่านาแล้ง (ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว) โครงการนี้ได้ยกเลิกการใช้งานอาคารสถานีนีรลไฟตลาดหนองคายซึ่งสร้างขึ้นเมื่อพุทธศักราช 2501 โดยนายถาวร บุญเกตุ เป็นผู้กำกับกับการออกแบบ แล้วได้สร้างอาคารสถานีนีรลไฟหนองคายแห่งใหม่ เป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็กสองชั้น ลักษณะทางสถาปัตยกรรมแบบไทยประยุกต์



ภาพที่ 22 อาคารสถานีนีรลไฟชุมทางฉะเชิงเทรา
อ.เมือง จ.ฉะเชิงเทรา



ภาพที่ 23 อาคารสถานีนีรลไฟชุมทางฉะเชิงเทรา
เก่า อ.เมือง จ.ฉะเชิงเทรา



ภาพที่ 24 อาคารสถานีรถไฟหัวหมาก
เขตบางกะปิ กรุงเทพมหานคร



ภาพที่ 25 อาคารสถานีรถไฟหนองคาย
อ.เมือง จ.หนองคาย
(ภาพโดย รักพล สารណาค)

ตลอดระยะเวลา 117 ปี ของกิจการการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีการก่อสร้าง ปรับปรุงต่อเติม ยกเลิกการใช้งาน และรื้อถอนอาคารสถานีรถไฟ เส้นทางรถไฟ และสิ่งก่อสร้างอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น สะพาน โรงรถจักร ที่ทำการรับส่งสินค้า ถังน้ำรถจักร และบ้านพักพนักงานรถไฟ เป็นต้น ปัจจุบันเส้นทางรถไฟทั่วประเทศมีความยาวทั้งสิ้น 4,034 กิโลเมตร และสถานีรถไฟจำนวน 442 สถานี

อาคารสถานีรถไฟหลายแห่งได้รับการดูแลรักษาในฐานะฐานมรดกทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมของชาติ แต่ยังมีอาคารสถานีรถไฟอีกเป็นจำนวนมากที่อยู่ในสภาพทรุดโทรม และอาจมีการรื้อถอนลงโดยที่ยังไม่ได้มีการสำรวจและระบุคุณค่าความสำคัญ ดังนั้นการศึกษาอาคารสถานีรถไฟเพื่อหาแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาที่เหมาะสมจึงมีความจำเป็น และควรได้รับการกำหนดเป็นนโยบายที่การรถไฟแห่งประเทศไทยและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำมาปฏิบัติตามได้

3. การแบ่งระดับชั้นสถานีรถไฟ

ปัจจุบัน การรถไฟแห่งประเทศไทยได้แบ่งระดับชั้นของสถานีรถไฟออกเป็น 4 ระดับชั้น³ คือ สถานีรถไฟชั้นพิเศษ (1 สถานี) สถานีรถไฟชั้น 1 (103 สถานี) สถานีรถไฟชั้น 2 (132 สถานี) และสถานีรถไฟชั้น 3 (206 สถานี) ไม่นับรวมสถานีรถไฟหลวงสวนจิตรลดา การแบ่งระดับชั้นสถานีรถไฟได้มีการปรับปรุงแก้ไขหลายครั้ง เพื่อให้เหมาะสมกับการเปลี่ยนแปลงของรายได้จากการโดยสาร จำนวนประชากรในชุมชนรอบๆ สถานีรถไฟ จำนวนผู้ใช้บริการของสถานีรถไฟ และสำคัญในการเดินรถ ระดับชั้นของสถานีรถไฟแต่ละระดับมีรายละเอียดดังนี้ คือ

3.1 สถานีรถไฟชั้นพิเศษ มี 1 แห่ง คือ สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) เนื่องจากเป็นสถานีรถไฟที่มีความสำคัญในด้านการขนส่งผู้โดยสารและสินค้ามากที่สุด ภายในย่านสถานีรถไฟกรุงเทพ ประกอบด้วยอาคารสถานีรถไฟ บริเวณถึงเก็บและจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง อาคารบำรุงรักษารถดีเซลราง อาคารที่ทำการเดินรถ อาคารตำรวจรถไฟ ดิุกที่ทำการรถไฟ สโมสรรถไฟ และตึกพัสดุ อาคารสถานีรถไฟกรุงเทพเป็นอาคารขนาดใหญ่ รูปแบบสถาปัตยกรรมแบบตะวันตก ประกอบด้วยอาคาร 3 ส่วนที่ต่อเชื่อมกัน คือ โถงระเบียบด้านหน้าสถานีด้านทิศใต้ โถงพักคอยผู้โดยสารและชานชาลา และอาคารยาวด้านทิศตะวันออกซึ่งชั้นบนเคยใช้เป็นโรงแรมราชธานี

³ การรถไฟแห่งประเทศไทย. 2554. คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เรื่อง ปรับปรุงยกระดับสถานี



ภาพที่ 26 – 27 อาคารสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร



ภาพที่ 28 อาคารสถานีรถไฟศาลายา
อ.พุทธมณฑล จ.นครปฐม



ภาพที่ 29 อาคารสถานีรถไฟหัวหิน
อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์

3.2 สถานีรถไฟชั้น 1 ตั้งอยู่ในเขตอำเภอเมืองและอำเภอขนาดใหญ่เป็นส่วนใหญ่ สถานีรถไฟหลายแห่งเป็นสถานีรถไฟขนาดใหญ่ที่มีความสำคัญในด้านการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า เช่น สถานีรถไฟนครลำปาง พิษณุโลก แก่งคอย ชุมพร อุบลราชธานี ชุมทางหาดใหญ่ และนครราชสีมา เป็นต้น ภายในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟเหล่านี้ประกอบด้วยอาคารสถานีรถไฟ หอสัญญาณ ที่ทำการตำรวจรถไฟ โรงเก็บน้ำมัน โรงกำเนิดไฟฟ้า โรงเก็บสินค้า สถานพยาบาล อาคารโรงซ่อมรถจักร ถังเก็บน้ำสำหรับเติมรถจักรไอน้ำ ซานชาลาขนส่งสินค้า กลุ่มบ้านพักพนักงานรถไฟ และสโมสรรถไฟ บางย่านสถานีรถไฟมีโรงเก็บสินค้า กลุ่มตึกแถวให้เช่าของการรถไฟแห่งประเทศไทยอีกด้วย เช่น ย่านสถานีรถไฟศรีนครินทร์ และ อุทุมพรพิสัย เป็นต้น ลักษณะทางสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีรถไฟชั้น 1 มีความหลากหลายทั้งด้านขนาด รูปแบบ วัสดุ และการตกแต่ง อาคารสถานีรถไฟหลายแห่งเป็นอาคารดั้งเดิมที่สามารถรักษารูปแบบประกอบสถาปัตยกรรมสำคัญเอาไว้ได้ และมีอาคารสถานีรถไฟที่สร้างขึ้นแทนอาคารเดิมที่ถูกทำลายจากสงครามมหาเอเชียบูรพา เช่น อาคารสถานีรถไฟศาลายา หัวหิน อยุธยา ชุมทางบ้านภาชี โพธาราม บ้านตาคลี และเด่นชัย เป็นต้น



ภาพที่ 30 อาคารสถานีรถไฟชุมทางหาดใหญ่
อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา



ภาพที่ 31 อาคารสถานีรถไฟอยุธยา
อ.พระนครศรีอยุธยา จ.พระนครศรีอยุธยา



ภาพที่ 32 อาคารสถานีรถไฟบ้านตาคลี
อ.ตาคลี จ.นครสวรรค์



ภาพที่ 33 อาคารสถานีรถไฟโพธาราม
อ.โพธาราม จ.ราชบุรี

3.3 สถานีรถไฟชั้น 2 ตั้งอยู่ในเขตอำเภอขนาดกลางและขนาดเล็กเป็นส่วนใหญ่ เช่น สถานีรถไฟชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ สูงเนิน บ้านทับช้าง น้ำพอง กุดจิก บ้านป็น สุพรรณบุรี ชองแคว วัดจี้วราย ปราณบุรี กันตัง ท่าพระ และเมืองพล เป็นต้น ภายในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟประกอบด้วยอาคารสถานีรถไฟ บ้านพักนายสถานีรถไฟและพนักงานรถไฟ สำหรับย่านสถานีรถไฟที่มีความสำคัญในด้านการเดินรถ เช่น ย่านสถานีรถไฟบ้านป็น ท่างิ้ว และลำชี เป็นต้น นอกจากอาคารสถานีรถไฟ บ้านพักนายสถานีรถไฟ และพนักงานรถไฟแล้ว ยังมีอาคารที่ทำการต่างๆ เช่น ที่ทำการนายตรวจทาง ที่ทำการนายตรวจรถ หรือที่ทำการนายตรวจสาย ตั้งอยู่ในย่าน รวมทั้งหอสัญญาณประแจกล และถังเก็บน้ำสำหรับเติมรถจักรไอน้ำ อาคารสถานีรถไฟของสถานีรถไฟชั้น 2 มีทั้งที่สร้างก่อนและหลังสงครามมหาเอเซียบูรพา ลักษณะทางสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีรถไฟส่วนใหญ่เป็นแบบมาตรฐานชั้นเดียว และแบบมาตรฐานสองชั้น สร้างด้วยไม้ และคอนกรีตเสริมเหล็ก ผังพื้นที่ของอาคารสถานีรถไฟเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าขนานไปกับขนานขาลาและรางรถไฟ พื้นที่ภายในประกอบด้วยที่พักผู้โดยสาร ห้องขายตั๋ว มุขอาณัติสัญญาณ และห้องทำงานนายสถานี สำหรับอาคารสถานีรถไฟไม้แบบมาตรฐานชั้นเดียว ขนาดกลางและใหญ่จะมีห้องเก็บของ ห้องทำงาน และห้องซังน้ำหนักเพิ่มขึ้นมา



ภาพที่ 34 อาคารสถานีรถไฟชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์
อ.พุนพิน จ.สุราษฎร์ธานี



ภาพที่ 35 อาคารสถานีรถไฟสูงเนิน
อ.สูงเนิน จ.นครราชสีมา



ภาพที่ 36 อาคารสถานีรถไฟน้ำพอง
อ.น้ำพอง จ.ขอนแก่น



ภาพที่ 37 อาคารสถานีรถไฟชองแคว
อ.ตาดลิ จ.นครสวรรค์



ภาพที่ 38 อาคารสถานีรถไฟเมืองพล
อ.พล จ.ขอนแก่น



ภาพที่ 39 อาคารสถานีรถไฟวัดจี้วราย
อ.นครชัยศรี จ.นครปฐม



ภาพที่ 40 อาคารสถานีรถไฟห้วงฉัตร
อ.ห้วงฉัตร จ.ลำปาง



ภาพที่ 41 อาคารสถานีรถไฟภูตจิก
อ.สูงเนิน จ.นครราชสีมา



ภาพที่ 44 อาคารสถานีรถไฟพระแก้ว
อ.ภาษี จ.พระนครศรีอยุธยา



ภาพที่ 45 อาคารสถานีรถไฟโคกกรวด
อ.เมือง จ.นครราชสีมา



ภาพที่ 42 อาคารสถานีรถไฟบ้านทับช้าง
เขตประเวศ กรุงเทพมหานคร



ภาพที่ 43 อาคารสถานีรถไฟท่าพระ
อ.เมืองจ.ขอนแก่น



ภาพที่ 46 อาคารสถานีรถไฟท่าชมภู
อ.แม่ทา จ.ลำพูน



ภาพที่ 47 อาคารสถานีรถไฟบางเค็ม
อ.เขาย้อย จ.เพชรบุรี

3.4 สถานีรถไฟชั้น 3 ตั้งอยู่ในเขตชนบทเป็นส่วนใหญ่ เช่น สถานีรถไฟ

พระแก้ว โคกกรวด ท่าชมภู แควน้อย คลองมะพลับ บางเค็ม แก่งหลวง ปางป้วย แม่จาง และผาคัน เป็นต้น ภายในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟโดยทั่วไปประกอบด้วย อาคารสถานีรถไฟ บ้านพักนายสถานีรถไฟและพนักงานรถไฟ อาคารสถานีรถไฟของสถานีรถไฟชั้น 3 เป็นแบบมาตรฐานชั้นเดียว และแบบมาตรฐานสองชั้นขนาดเล็ก สร้างด้วยไม้ ผังพื้นของอาคารสถานีรถไฟเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าขนานไปกับขานชานและรางรถไฟ พื้นที่ภายในประกอบด้วยที่พักผู้โดยสาร ห้องขายตั๋ว มุขอาณัติสัญญาณ และห้องทำงานนายสถานี



ภาพที่ 48 อาคารสถานีรถไฟปากป่าน
อ.เด่นชัย จ.แพร่



ภาพที่ 49 อาคารสถานีรถไฟผาคัน
อ.ลอง จ.แพร่

การแบ่งระดับชั้นสถานีนรไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทยทำให้จำนวนพนักงานรถไฟ และงบประมาณในการดูแลรักษาอาคารสถานีนรไฟ และสิ่งปลูกสร้างอื่นๆ ภายในพื้นที่ย่านสถานีนรไฟแต่ละแห่งแตกต่างกัน ปัจจุบัน อาคารสถานีนรไฟหลายแห่งได้รับการดูแลรักษาเป็นอย่างดี เช่น อาคารสถานีนรไฟกันตัง หัวหิน นครลำปาง และเชียงใหม่ เป็นต้น แต่ยังมีอาคารสถานีนรไฟอีกเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอาคารสถานีนรไฟไม้แบบมาตรฐานชั้นเดียว และแบบมาตรฐานสองชั้น ตั้งอยู่ในเขตอำเภอขนาดเล็กและเขตชนบทเป็นส่วนใหญ่ ที่มีสภาพทรุดโทรม และอาจถูกรื้อถอนลง นอกจากนี้อาคารสถานีนรไฟเก่า เช่น แม่พริก และสงขลา เป็นต้น ที่พบว่ายังไม่มีนโยบายในการอนุรักษ์และพัฒนาแต่อย่างใด

4. ลักษณะทางสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีนรไฟ

อาคารสถานีนรไฟมีความหลากหลาย ทั้งในด้านขนาดของตัวอาคาร วัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง รวมทั้งรูปแบบทางสถาปัตยกรรมซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 กลุ่ม คือ อาคารสถานีนรไฟที่มีลักษณะแบบผสมผสานรูปแบบจากยุโรป อาคารสถานีนรไฟที่มีลักษณะแบบไทยประยุกต์ และอาคารสถานีนรไฟที่มีลักษณะแบบสมัยใหม่ โดยแต่ละรูปแบบมีรายละเอียดดังต่อไปนี้ คือ

4.1 อาคารสถานีนรไฟที่มีลักษณะแบบผสมผสานรูปแบบจากยุโรป เป็นอาคารสถานีนรไฟที่ได้รับการออกแบบโดยชาวต่างชาติในระยะเริ่มแรกของกิจการรถไฟไทย หลังจากสงครามมหาเอเชียบูรพาในปีพุทธศักราช 2488 ได้มีการก่อสร้างอาคารสถานีนรไฟขึ้นใหม่แทนอาคารเดิมซึ่งถูกทำลาย อาคารสถานีนรไฟใหม่นี้ได้รับการออกแบบโดยสถาปนิกไทย มีทั้งอาคารที่สร้างด้วยไม้และ

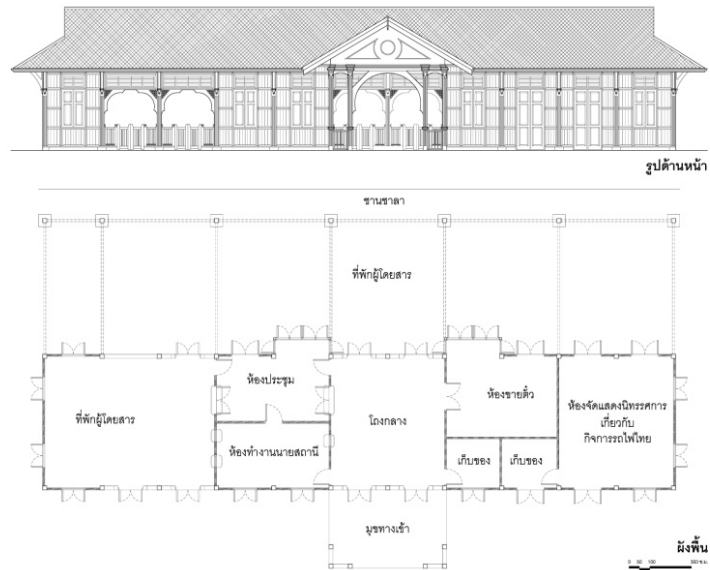
อาคารก่ออิฐฉาบปูน ลักษณะทางสถาปัตยกรรมที่สำคัญ คือ มีการใช้โค้ง (Arch) ประดับประดาด้วยปูนปั้น ไม้ฉลุตามยอดจั่ว เเชิงชายและค้ำยัน หลังคาแบบปั้นหยา หลังคาจั่ว หรือแบบผสมระหว่างจั่วและปั้นหยา โดยมีความลาดประมาณ 30 องศา วัสดุผนังหลังคาเดิมเป็นกระเบื้องว่าว ประตูและหน้าต่างเป็นบานไม้ อาคารสถานีนรไฟรูปแบบนี้ถูกสร้างขึ้นมากที่สุดในประเทศ กระจายตัวอยู่บนเส้นทางรถไฟทุกสาย รูปแบบและขนาดแตกต่างกันตามประโยชน์ใช้สอยและแนวคิดของผู้ออกแบบ เช่น อาคารสถานีนรไฟบ้านปิน กันตัง ชุมทางเขาชุมทอง ราชบุรี เพชรบุรี พิจิตร กรุงเทพฯ อยุธยา หัวหิน ลำปาง ชุมทางแก่งคอย ชุมพร และพิษณุโลก เป็นต้น อาคารสถานีนรไฟไม้แบบมาตรฐานชั้นเดียว เช่น อาคารสถานีภินทรบุรี ปราจีนบุรี อรัญประเทศ ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ ลำพูน กาญจนบุรี ผาคัน ช้องแคว พระแก้ว ปางปวย แม่ทะ สูงเนิน บ้านหินโคน กุดจิก ควนหินม้อย บ้านตาคี กุยบุรี และสามร้อยยอด เป็นต้น รวมทั้งอาคารสถานีนอื่นๆ และแบบมาตรฐานสองชั้น เช่น อาคารสถานีนรไฟสวรรคโลก พรหมพิราม คีรีรัฐนิคม ปากท่อ ช้องแคว ตาคี สุพรรณบุรี และอดีตสถานีนรไฟแม่พริก เป็นต้น



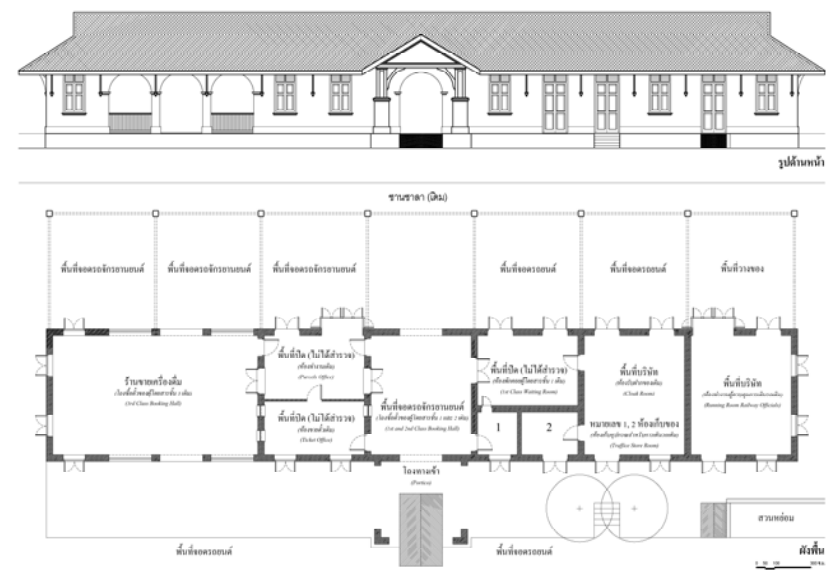
ภาพที่ 50 อาคารสถานีนรไฟพิจิตร
อ.เมือง จ.พิจิตร



ภาพที่ 51 อาคารสถานีนรไฟลำพูน
อ.เมือง จ.ลำพูน



ภาพที่ 52 ผังพื้นและรูปด้านหน้าของอาคารสถานีรถไฟกันตัง อ.กันตัง จ.ตรัง
ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรม เลขที่ 345 - 4 ไม่ระบุวันที่ในแบบ
และจากการสำรวจในเดือนมกราคม พ.ศ. 2553



ภาพที่ 55 ผังพื้นและรูปด้านหน้าของอาคารสถานีรถไฟสงขลา อ.เมือง จ.สงขลา
ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรม เลขที่ 2780 ไม่ระบุวันที่ในแบบ
และจากการสำรวจในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2553



ภาพที่ 53 อาคารสถานีรถไฟแม่ทะ
อ.แม่ทะ จ.ลำปาง



ภาพที่ 54 อาคารสถานีรถไฟชุมทางเขาชุมทอง
อ.ร้อนพิบูลย์ จ.นครศรีธรรมราช



ภาพที่ 56 อาคารสถานีรถไฟควนหินม้าย
อ.หลังสวน จ.ชุมพร



ภาพที่ 57 อาคารสถานีรถไฟปากท่อ
อ.ปากท่อ จ.ราชบุรี

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



ภาพที่ 58 อาคารสถานีรถไฟศิลาอาสน์
อ.เมือง จ.อุดรดิตถ์



ภาพที่ 59 อาคารสถานีรถไฟนครปฐม
อ.เมือง จ.นครปฐม



ภาพที่ 60 อาคารสถานีรถไฟอุบลราชธานี
อ.วารินชำราบ จ.อุบลราชธานี



ภาพที่ 61 อาคารสถานีรถไฟชุมทางแก่งคอย
อ.แก่งคอย จ.สระบุรี



ภาพที่ 62 อาคารสถานีรถไฟเชียงใหม่
อ.เมือง จ.เชียงใหม่



ภาพที่ 63 อาคารสถานีรถไฟโพธาราม
อ.โพธาราม จ.ราชบุรี



ภาพที่ 64 อาคารสถานีรถไฟตรัง
อ.เมือง จ.ตรัง

การอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟในฐานะมรดกทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมของไทย

4.3 อาคารสถานีรถไฟที่ได้รับอิทธิพลมีลักษณะแบบสมัยใหม่ เป็น

อาคารสถานีรถไฟที่สร้างขึ้นแทนอาคารสถานีรถไฟเดิมที่มีขนาดเล็ก มีสภาพทรุดโทรม หรือถูกทำลายในช่วงสงครามมหาเอเชียบูรพา หรืออยู่ในโครงการรถไฟยกระดับโฮปเวลล์ (Hopewell) โครงการรถไฟทางคู่จากสถานีรถไฟหัวหมากถึงสถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรา และโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) อาคารสถานีรถไฟรูปแบบนี้ได้รับการออกแบบโดยสถาปนิกชาวไทย เช่น หม่อมเจ้าโวฒยากร วรวรรณ หลวงสุขวัฑฒนสุนทร นายประยูร ศรีสำรवल และนายวรุตม์ กิจนา เป็นต้น ลักษณะทางสถาปัตยกรรมที่สำคัญ คือ อาคารไม่เน้นการตกแต่ง มีความเรียบง่าย ใช้เหล็ก กระฉก คอนกรีตเสริมเหล็ก เป็นวัสดุหลัก อาคารสถานีรถไฟในกลุ่มนี้ ได้แก่ อาคารสถานีรถไฟวัดจันทาราม มักกะสัน ชุมทางบางซื่อ ดอนเมือง เด่นชัย ตะพานหิน สุราษฎร์ธานี ชุมทางบ้านภาชี นครสวรรค์ อุดรธานี สุรินทร์ ศรีสะเกษ บุรีรัมย์ ชุมทางถนนจิระ ชุมทางบัวใหญ่ คลองหลวงแพ่ง ท่าเรือ ชุมแสง ชุมทางคลองสิบเก้า และหัวหมาก เป็นต้น



ภาพที่ 65 อาคารสถานีรถไฟฟ้าดอนเมือง
เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร



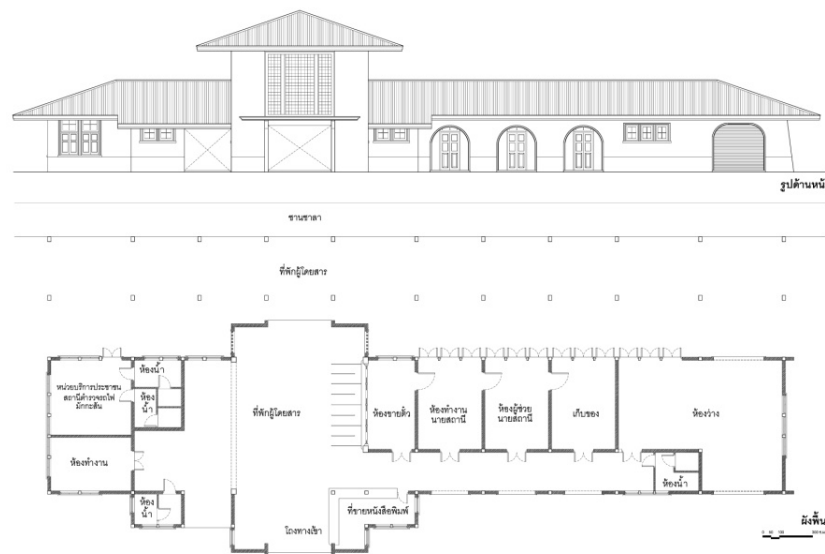
ภาพที่ 66 อาคารสถานีรถไฟวัดจันทาราม
อ.นครชัยศรี จ.นครปฐม



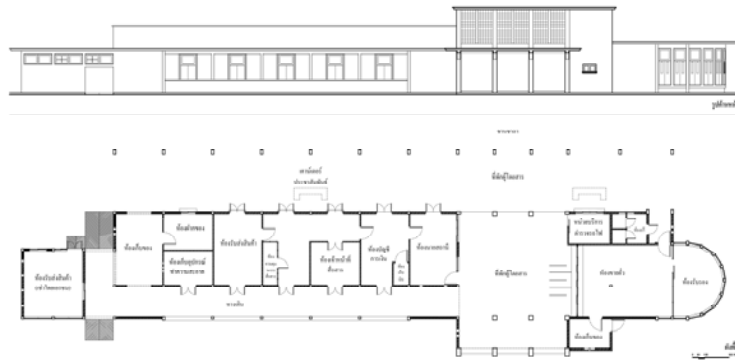
ภาพที่ 67 อาคารสถานีรถไฟท่าพ่อ
อ.เมือง จ.พิจิตร



ภาพที่ 68 อาคารสถานีรถไฟคลองหลวงแพ่ง
เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร



ภาพที่ 69 ผังพื้นและรูปด้านหน้าของอาคารสถานีรถไฟมักกะสัน เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร
ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรม เลขที่แบบไม่ปรากฏหลักฐาน
ระบวันที่ 6 ตุลาคม พ.ศ. 2493 และจากการสำรวจในเดือนเมษายน พ.ศ. 2554



ภาพที่ 70 ผังพื้นและรูปด้านหน้าของอาคารสถานีสุราษฎร์ธานี อ.พุนพิน จ.สุราษฎร์ธานี
ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย แบบก่อสร้างทางสถาปัตยกรรม เลขที่แบบ 4843 และ 4843-1 ระบุ
วันที่ 24 กรกฎาคม พ.ศ. 2495 และจากการสำรวจในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2554



ภาพที่ 71 อาคารสถานีรถไฟชุมทางบัวใหญ่
อ.บัวใหญ่ จ.นครราชสีมา



ภาพที่ 72 อาคารสถานีรถไฟชุมทางบางซื่อ
เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร

ลักษณะทางสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีรถไฟแสดงให้เห็นถึงความหลากหลายของรูปแบบ วัสดุ วิธีการก่อสร้าง แนวคิดของผู้ออกแบบ และสภาพเศรษฐกิจสังคมของประเทศในแต่ละช่วงเวลา อาคารสถานีรถไฟหลายแห่งได้รับการสำรวจ บันทึก ระบุคุณค่าความสำคัญ และดูแลรักษาเป็นอย่างดี แต่ยังมี

อาคารสถานีรถไฟอีกหลายแห่งโดยเฉพาะที่สร้างด้วยไม้ที่พบว่ายังไม่มีการดำเนินการปรับปรุงฟื้นฟูใดๆ และอาจต้องมีการรื้อถอนลงโดยที่ยังไม่มีการสำรวจบันทึก การวิเคราะห์และระบุคุณค่าทางประวัติศาสตร์สถาปัตยกรรม

5. คุณค่าทางศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีรถไฟ

อาคารสถานีรถไฟทั้ง 442 สถานี กระจายตัวอยู่ทุกภูมิภาคของประเทศ มีลักษณะทางสถาปัตยกรรม ประวัติศาสตร์ความเป็นมา คุณค่าทางจิตใจที่มีต่อชุมชนแตกต่างกัน ดังนั้นการสำรวจ และบันทึกข้อมูลทางกายภาพ การวิเคราะห์ และระบุคุณค่าด้านต่างๆ จึงมีความสำคัญ โดยข้อมูลที่ได้จะนำไปใช้ในการพิจารณาระดับการอนุรักษ์และพัฒนาที่เหมาะสมต่อไป สำหรับการระบุคุณค่าความสำคัญของอาคารสถานีรถไฟนั้นจะพิจารณาจากคุณค่าทางด้านศิลปกรรม คุณค่าทางประวัติศาสตร์ และคุณค่าทางสถาปัตยกรรม รายละเอียดของคุณค่าในแต่ละด้านมีดังนี้ คือ

5.1 คุณค่าทางด้านศิลปกรรม อาคารสถานีรถไฟจะต้องแสดงให้เห็นถึงการออกแบบที่มีเอกลักษณ์ ฝีมือช่างที่ประณีตงดงาม และไม่สามารถที่จะสร้างทดแทน หรือหาใหม่ได้

5.2 คุณค่าทางประวัติศาสตร์ อาคารสถานีรถไฟจะต้องแสดงให้เห็นว่ามีความเกี่ยวพันกับบุคคลสำคัญทางประวัติศาสตร์ เหตุการณ์สำคัญทางประวัติศาสตร์ของพื้นที่ และสามารถเป็นตัวกลางในการเชื่อมโยงปัจจุบันกับเหตุการณ์ในประวัติศาสตร์ได้อย่างเป็นรูปธรรม

5.3 คุณค่าทางสถาปัตยกรรม อาคารสถานียรถไฟจะต้องแสดงให้เห็นถึงการพัฒนาและแนวคิดของสถาปนิกผู้ออกแบบ ลักษณะสถาปัตยกรรมที่มีรูปแบบเฉพาะ สื่อถึงความคิดสร้างสรรค์ และมีคุณค่าทางด้านเศรษฐกิจที่สามารถนำมาปรับเปลี่ยนประโยชน์ใช้สอยสนองความต้องการของคนในปัจจุบันได้

ปัจจุบัน อาคารสถานียรถไฟหลายหลังที่มีคุณค่าทางด้านศิลปกรรม ประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรม ได้มีการศึกษาและบันทึกไว้ในเอกสาร อาคารบางหลังได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นโบราณสถานของชาติ ได้แก่ อาคารสถานียรถไฟบางกอกน้อย (ธนบุรีเดิม) อาคารสถานียรถไฟสงขลาเก่า และอาคารสถานียรถไฟกันตัง ส่วนสมาคมสถาปนิกสยามในพระบรมราชูปถัมภ์ได้มอบรางวัลอนุรักษ์ศิลปะสถาปัตยกรรมดีเด่นให้กับอาคารสถานียรถไฟเชียงใหม่ ชุมทางเขาชุมทอง นครลำปาง กรุงเทพฯ (หัวลำโพง) หัวหิน แม่จาง ปางปวย แก่งหลวง แม่ทะ และห้างฉัตร

อย่างไรก็ตาม ยังมีอาคารสถานียรถไฟอีกเป็นจำนวนมากที่สร้างก่อนและหลังสงครามมหาเอเชียบูรพา และสามารถรักษารูปแบบทางสถาปัตยกรรมแบบดั้งเดิมเอาไว้ได้ แต่ยังไม่ได้รับการสำรวจ บันทึก และระบุความสำคัญควรค่าแก่การอนุรักษ์ โดยมีอาคารสถานียรถไฟเหล่านี้ประกอบด้วย

1. เส้นทางสายกรุงเทพ (หัวลำโพง) – อยุธยา คือ อาคารสถานียรถไฟชุมทางบางซื่อ ดอนเมือง บางปะอิน และบ้านโพ

2. เส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ

2.1 สายอยุธยา – นครราชสีมา คือ อาคารสถานียรถไฟบ้านม้า มาบพระจันทร์ พระแก้ว ชุมทางบ้านภาชี หนองกวย หนองบัว ชุมทางแก่งคอย มาบกะเบา ผาเสด็จ หินลับ มวกเหล็ก กลางดง ปางอโศก บันไดม้า ชับม่วง จันทัก

คลองขนานจิตร คลองไผ่ บ้านใหม่สำโรง หนองน้ำขุ่น โคกสะอาด สูงเนิน กุดจิก โคกกรวด และนครราชสีมา

2.2 สายนครราชสีมา – อุบลราชธานี คือ อาคารสถานียรถไฟบ้านพะเนา ท่าช้าง หนองมนรมย์ จักราช บ้านหินโคน หินดาช ห้วยแกลง หนองกระทิง ลำปลายมาศ บ้านแสงพัน บ้านหนองตาต บุรีรัมย์ ห้วยราช กระสัง หนองเต็ง สุรินทร์ บุตาชี กะโดนค้อ ศรีขรรค์ภูมิ บ้านกะลัน ห้วยทับทัน บ้านเนียม ศรีสะเกษ หนองแขว บ้านคล้อ กันทรารมย์ และห้วยขยุง

2.3 สายชุมทางถนนจิระ – หนองคาย คือ อาคารสถานียรถไฟบ้านเกาะ หนองแมว โนนสูง บ้านดงพลอง บ้านมะค่า พลสงคราม บ้านดอนใหญ่ เมืองคง โนนทองหลาง ชุมทางบัวใหญ่ หนองบัวลาย หนองมะเขือ เมืองพล บ้านหัน บ้านไผ่ บ้านแฮด ท่าพระ สำราญ โนนพยอม น้ำพอง ห้วยเสียว เขาสวนกวาง โนนสะอาด ห้วยเกิ้ง กุมภวาปี ห้วยสามพาด หนองตะไก้ หนองขอนกว้าง และนาทา

2.4 สายชุมทางแก่งคอย – ชุมทางบัวใหญ่ คือ อาคารสถานียรถไฟบ้านช่องไต้ หินซ้อน แก่งเสือเต้น สุรนารายณ์ ลำนารายณ์ แผ่นดินทอง โคกคลี ช่องสำราญ วะตะแบก (เทพสถิต) ห้วยยายจิว บำเหน็จณรงค์ จัตุรัส หนองฉิม บ้านเหลื่อม และหนองพลวง

3. เส้นทางสายเหนือ

3.1 สายชุมทางบ้านภาชี – ปากน้ำโพ คือ อาคารสถานียรถไฟหนองวิวัฒน์ ท่าเรือ หนองโดน บ้านกลับ ป่าหวาย ลพบุรี ท่าแค โคกกระเทียม หนองเต่า หนองทรายขาว บ้านหมี่ ห้วยแก้ว จันเสน ช่องแค โพนทอง บ้านตาคลี ห้วยหวาย หนองโพ หัวจั่ว เนินมะกอก เขาทอง นครสวรรค์ และปากน้ำโพ

3.2 สายปากน้ำโพ – อุตรดิตถ์ และบ้านดารา – สวรรคโลก คือ อาคารสถานียรถไฟหักกฤษ คลองปลากด ชุมแสง วังกร่าง บางมูลนาก หอไกร ดงตะขบ ตะพานหิน ห้วยเกตุ หัวดง วังกรด พิจิตร ท่าพ่อ บางกระทุ่ม แม่เทียบ บ้านใหม่ บึงพระ พิษณุโลก บ้านเต็งหนาม บ้านตูม แคว้น้อย พรหมพิราม หนองตม บ้านบุง บ้านโคก พิชัย ไร่อ้อย ชุมทางบ้านดารา คลองมะพลับ สวรรคโลก ท่าสัก ตรอน และวังกะพี้

3.3 สายศิลาอาสน์ – เชียงใหม่ คือ อาคารสถานียรถไฟศิลาอาสน์ บ้านด่าน ปางตันผึ่ง ห้วยไร่ เเด่นชัย ปากป่าน ผาคัน บ้านปิน แม่เมาะ ศาลาผาลาด หนองวัวเฒ่า ปางม่วง ขุนตาน ทาขมภู ศาลาแม่ทา หนองหล่ม ลำพูน ป่าเส้า และสารภี

3. เส้นทางรถไฟสายตะวันออก – ตะวันตก

3.1 สายมุกกะสัน – อรัญประเทศ คือ อาคารสถานียรถไฟมุกกะสัน โยทะกา บ้านสร้าง บ้านปากพลี ปราจีนบุรี โคกมะกอก ประจันตคาม บ้านดงบัง กบินทร์บุรี หนองสัง สระแก้ว และวัฒนานคร

3.2 สายฉะเชิงเทรา – มาบตาพุด ไม่มีอาคารสถานียรถไฟที่ควรค่าแก่การอนุรักษ์

3.3 สายพหลโยธิน – แม่น้ำ ศรีราชา – แหลมฉบัง และคลองสิบก้า – แก่งคอย ไม่มีอาคารสถานียรถไฟที่ควรค่าแก่การอนุรักษ์

3.4 สายวงเวียนใหญ่ – มหาชัย และบ้านแหลม – แม่กลอง คือ อาคารสถานียรถไฟตลาดพลู วัดสิงห์ และรางโพธิ์

3.5 สายธนบุรี และชุมทางบางซื่อ – เพชรบุรี คือ อาคารสถานียรถไฟศาลาธรรมสพน์ ศาลายา วัดสุวรรณ วัดจี้วราย นครชัยศรี โพรหมเตื่อ คลอง

บางตาล ชุมทางหนองปลาตึก บ้านโป่ง นครปฐม คลองตากุด บ้านกล้วย ราชบุรี บ้านคูบัว บ่อตะคร้อ ปากท่อ บางเค็ม เขาย้อย หนองปลาไหล บางจาก และเพชรบุรี

3.6 สายชุมทางหนองปลาตึก – น้ำตก และสุพรรณบุรี คือ อาคารสถานียรถไฟสระโกสินารายณ์ ลูกแก ท่าเรือร้อย กาญจนบุรี วังเย็น ท่ากิเลน วังโพ น้ำตก และสุพรรณบุรี

4. เส้นทางรถไฟสายใต้

4.1 สายเพชรบุรี – ชุมพร คือ อาคารสถานียรถไฟเขาทโมน หนองไม้เหลือง หนองจอก หนองศาลา ห้วยทรายเหนือ ห้วยทรายใต้ หนองแก เขาเต่า วังกัปกง ปราณบุรี หนองคาย สามร้อยยอด สามกระบหาย ประจวบคีรีขันธ์ กุยบุรี ป่อนอก คั่นกระได หนองหิน ห้วยยาง พังประดู่ ทับสะแก ดอนทราย บ้านกรูด นาผักขวาง บางสะพานใหญ่ ชะมวง บางสะพานน้อย ห้วยสัก เขาไชยราช คลองวังช้าง ปะทิว บ้านคอกม้า สะพลี นาชะอัง และชุมพร

4.2 สายชุมพร – ชุมทางทุ่งสง คือ อาคารสถานียรถไฟแสงแดด ทุ่งคา วิสัย สวี เขาสวนทุเรียน ปากตะโก ควนหินม้อย หลังสวน คลองขนาน บ้านดวด คันธลี ดอนรูป เขาพนมแบก คลองไทร มะลวน ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ ศิริรัฐ นิคม สุราษฎร์ธานี เขาพลู บ้านนา ห้วยมุด พรุพิ บ้านส้อง บ้านพรุกระแซง ห้วยปรึก กระเบียด ฉวาง คลองจันดี หลักช้าง นาบอน และคลองจัง

4.3 สายชุมทางทุ่งสง – ปาดังเบซาร์ คือ อาคารสถานียรถไฟไสใหญ่ ช่องเขา ร่อนพิบูลย์ ควนหนองควัว บ้านตุล บ้านนางหลง บ้านขอนแก่น แหลมโดนด ปากคลอง บ้านตันโดน เขาชัยสน บางแก้ว ควนเคี่ยม ควนเนียง บ้านเกาะใหญ่ บางกล้า บ้านดินลาน และคลองแงะ

4.4 สายชุมทางหาดใหญ่ – สุโขทัย-ลก คือ อาคารสถานีรถไฟจะนะ ท่าแมงลัก เกาะสบบ้า เทพา ตาแปด นาประดู่ คลองทราย ตาเซะ ไม่นแก่นรามัน รือเสาะ ลาโล๊ะ ป่าไผ่ เจาะไอร้อง บุกิต โต๊ะเต็ง และสุโขทัย

4.5 สายชุมทางเขาชุมทาง – นครศรีธรรมราช คือ อาคารสถานีรถไฟโคกคราม และบ้านทุ่งหล่อ

4.6 สายชุมทางทุ่งสง – กันตัง คือ อาคารสถานีรถไฟที่วัง



ภาพที่ 77 อาคารสถานีรถไฟผาเสด็จ
อ.แก่งคอย จ.สระบุรี



ภาพที่ 78 อาคารสถานีรถไฟวังก้ง
อ.ปรางบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์



ภาพที่ 73 อาคารสถานีรถไฟราชบุรี
อ.เมือง จ.ราชบุรี



ภาพที่ 74 อาคารสถานีรถไฟเพชรบุรี
อ.เมือง จ.เพชรบุรี



ภาพที่ 79 อาคารสถานีรถไฟบ้านใหม่
อ.เมือง จ.พิษณุโลก



ภาพที่ 80 อาคารสถานีรถไฟปรางบุรี
อ.ปรางบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์



ภาพที่ 75 อาคารสถานีรถไฟปราจีนบุรี
อ.เมือง จ.ปราจีนบุรี



ภาพที่ 76 อาคารสถานีรถไฟนครชัยศรี
อ.นครชัยศรี จ.นครปฐม



ภาพที่ 81 อาคารสถานีรถไฟเขาเต่า
(ภาพโดย ชีระวุฒิ วงศ์ดี)



ภาพที่ 82 อาคารสถานีรถไฟสวรรคโลก
(ภาพโดย ชาภิวัฒน์ อินเล็ก)

นอกจากการระบุคุณค่าทางด้านศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีรถไฟแล้ว ในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟแต่ละแห่งยังมีสิ่งก่อสร้างอื่นๆ เช่น บ้านพักพนักงานรถไฟ หอสัญญาณประแจกล ที่ทำการต่างๆ อาคารที่ทำการแพทย์ อาคารโรงรถจักร และถังน้ำรถจักร เป็นต้น รวมทั้งชุมชนดั้งเดิมที่มีความเกี่ยวพันทางด้านจิตใจ เศรษฐกิจสังคมกับกิจการรถไฟ สะพานเหล็กและคอนกรีตที่อยู่บนเส้นทางรถไฟ ที่ควรได้มีการสำรวจและบันทึกข้อมูลและระบุคุณค่าความสำคัญด้วยเช่นกัน

ผลสรุปของการระบุคุณค่าความสำคัญจะนำไปสู่วิธีการรักษาคุณค่าในด้านรักษาความแท้ (authenticity) และบูรณภาพ (integrity) โดยกระบวนการสงวนรักษา บูรณะ ฟื้นฟู ปรับเปลี่ยนการใช้สอย สร้างขึ้นใหม่ หรือการสื่อความหมาย สำหรับในการดำเนินการเพื่อรักษาคุณค่าความสำคัญนั้นจะต้องมีแผนงาน งบประมาณ ระบบการพิจารณาและตัดสินใจ รวมทั้งบุคลากรผู้รับผิดชอบโครงการที่มีความชัดเจน สามารถตรวจสอบได้



ภาพที่ 83 บ้านพักพนักงานรถไฟ
ย่านสถานีรถไฟอุบลราชธานี อ.วารินชำราบ
จ.อุบลราชธานี



ภาพที่ 84 บ้านพักพนักงานรถไฟ
ย่านสถานีรถไฟชุมทางทุ่งสง อ.ทุ่งสง
จ.นครศรีธรรมราช



ภาพที่ 85 หอสัญญาณประแจกล
ย่านสถานีรถไฟนครปฐม อ.เมือง จ.นครปฐม



ภาพที่ 86 อาคารที่ทำการแพทย์
ย่านสถานีรถไฟนครลำปาง อ.เมือง จ.ลำปาง



ภาพที่ 87 อาคารโรงรถจักร
ย่านสถานีรถไฟนครลำปาง อ.เมือง จ.ลำปาง



ภาพที่ 88 อาคารโรงรถจักร
ย่านสถานีรถไฟชุมทางทุ่งสง อ.ทุ่งสง
จ.นครศรีธรรมราช



ภาพที่ 89 สะพานทามภู
อ.แม่ทา จ.ลำพูน



ภาพที่ 90 ชุมชนตลาดล่างตั้งอยู่ใกล้ๆ กับ
สถานีรถไฟสวี อ.สวี จ.ชุมพร

6. สรุปสถานการณ์และประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานียรถไฟฟ้า

อาคารสถานียรถไฟฟ้ามีความหลากหลาย ทั้งในด้านศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ สถาปัตยกรรม และการบริหารจัดการในการดูแลรักษา โดยประเด็นหลักที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานียรถไฟมีดังต่อไปนี้ คือ

6.1 การขาดนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานียรถไฟฟ้า และย่านสถานียรถไฟฟ้าที่เหมาะสม ทำให้โครงการพัฒนาขนาดใหญ่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ผ่านมา โดยเฉพาะโครงการรถไฟยกระดับโฮปเวลล์ (Hopewell) โครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) และโครงการรถไฟทางคู่จากสถานียรถไฟหัวหมากถึงสถานียรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรา มีการรื้อถอนอาคารสถานียรถไฟฟ้าเป็นจำนวนมากโดยที่ยังไม่มีการสำรวจ บันทึก และระบุคุณค่าความสำคัญทางศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรม นอกจากนี้อาคารสถานียรถไฟฟ้าใหม่ที่สร้างแทนอาคารสถานียรถไฟฟ้าเก่าในโครงการรถไฟทางคู่ จำนวน 3 แห่ง คือ อาคารสถานียรถไฟคลองอุดมชลจร บางเตย และคลองแขวงกลัน ซึ่งปัจจุบันกลายเป็นเพียงที่หยุดรถไฟ ทำให้อาคารสถานียรถไฟฟ้าใหม่เหล่านี้ไม่ได้รับการดูแลเท่าที่ควร และกลายเป็นที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อย ปัจจุบัน อาคารสถานียรถไฟฟ้าหลายแห่งมีสภาพทรุดโทรม เนื่องมาจากอายุของอาคาร ซึ่งส่วนใหญ่สร้างมานานกว่า 50 ปี ประกอบกับสภาพภูมิอากาศในประเทศไทยซึ่งเป็นแบบร้อนชื้น ทำให้อาคารสถานียรถไฟฟ้าเหล่านี้ซึ่งส่วนใหญ่ใช้ไม้เป็นวัสดุหลักในการก่อสร้างง่ายต่อการผุพังกว่าอาคารที่สร้างด้วยคอนกรีต นอกจากนี้อาคารสถานีย

รถไฟฟ้าหลายแห่ง เช่น อาคารสถานียรถไฟฟ้าสงขลา และที่หยุดรถไฟแม่พริก ไม่ได้รับการดูแลที่เหมาะสม และอยู่ในสภาพทรุดโทรมเช่นเดียวกัน

6.2 การรถไฟแห่งประเทศไทยยังไม่มีกระบวนการระบุและขึ้นบัญชีอาคารสถานียรถไฟฟ้าที่ควรค่าแก่การอนุรักษ์ ทำให้อาคารสถานียรถไฟฟ้าหลายแห่งที่มีคุณค่าทางศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรมถูกทิ้งร้าง หรือรื้อถอนลง เช่น อาคารสถานียรถไฟคลองรังสิต เจ็ดเสมียน และสีคิ้ว เป็นต้น ที่ผ่านมามีเพียงกรมศิลปากรและสมาคมสถาปนิกสยามในพระบรมราชูปถัมภ์เท่านั้นที่เห็นถึงความสำคัญ โดยกรมศิลปากรได้ขึ้นทะเบียนอาคารสถานียรถไฟฟ้าหลายหลังเป็นโบราณสถานสำคัญของชาติ ส่วนสมาคมสถาปนิกสยามในพระบรมราชูปถัมภ์ได้มอบรางวัลอนุรักษ์ศิลปสถาปัตยกรรมดีเด่นให้กับอาคารสถานียรถไฟฟ้าหลายหลังด้วยเช่นกัน

6.3 อาคารสถานียรถไฟฟ้าหลายแห่งได้รับการสำรวจและบันทึกข้อมูลจากนักวิชาการและกลุ่มผู้สนใจ ตัวอย่างเช่น ผศ.สมชาติ จิงสิริอารักษ์ ได้ศึกษาพัฒนาการ และรูปแบบทางสถาปัตยกรรมของอาคารสถานียรถไฟฟ้าในสมัยรัชกาลที่ 5 – 7 ผู้เขียนและนักศึกษาศาสาสถาปัตยกรรมจากหลายมหาวิทยาลัยได้ร่วมกันสำรวจ รังวัด และเขียนแบบสภาพปัจจุบันของที่หยุดรถไฟแม่พริก เช่นเดียวกับที่ ผศ.สุจิตต์ (เศวตจินดา) สนั่นไหว และนักศึกษาศาสาสถาปัตยกรรมจากหลายมหาวิทยาลัยได้ร่วมกันสำรวจ รังวัด และเขียนแบบสภาพปัจจุบันของอาคารสถานียรถไฟฟ้าสงขลา นครลำปาง บ้านปิน และแม่ทะ ซึ่งทั้งหมดเป็นอาคารสถานียรถไฟฟ้าที่มีคุณค่าทางศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรม รวมทั้งความงามในลักษณะพื้นถิ่นอีกด้วย นอกจากนี้ยังมีการรวมกลุ่มของผู้ที่สนใจเรื่องราวของรถไฟไทย โดยมีการจัดทำเว็บไซต์ชมรมเด็กักรถไฟแห่งประเทศไทย และรถไฟไทย

ดอทคอม เพื่อเผยแพร่ข่าวสารและความรู้ในด้านต่างๆ เช่น ประวัติศาสตร์ สถาปัตยกรรม วิศวกรรม ประสบการณ์เดินทาง รวมทั้งข้อมูลและภาพถ่ายของ อาคารสถานีนรไฟในประเทศไทย ซึ่งนับได้ว่าเป็นแหล่งความรู้ที่สำคัญ



ภาพที่ 91 อาคารสถานีนรไฟสีคิ้วหลังเก่า อ.สีคิ้ว จ.นครราชสีมา



ภาพที่ 92 ที่หยุดรถไฟแม่พวก
อ.เด่นชัย จ.แพร่



ภาพที่ 93 อาคารสถานีนรไฟสงขลา
อ.เมือง จ.สงขลา

7. สรุปและเสนอแนะ

อาคารสถานีนรไฟถือเป็นสิ่งก่อสร้างที่มีความสำคัญทางศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรม ดังนั้นแนวทางในการอนุรักษ์และพัฒนาอาคาร สถานีนรไฟควรมีความสอดคล้องกับคุณค่าของอาคารสถานีนรไฟในฐานมรดก ของชาติ และความต้องการในการพัฒนาเมืองสมัยใหม่ซึ่งเป็นนโยบายของการ รรไฟแห่งประเทศไทย โดยแนวทางที่สามารถดำเนินการได้ประกอบด้วย

7.1 การรื้อไฟแห่งประเทศไทยควรมีการสำรวจทางด้านกายภาพและ ระบุคุณค่าความสำคัญของอาคารสถานีนรไฟ เพื่อที่การรื้อไฟแห่งประเทศไทยจะ ได้มีข้อมูลของอาคารสถานีนรไฟแต่ละแห่งซึ่งสามารถใช้ในการจัดลำดับ ความสำคัญและแนวทางในการอนุรักษ์ที่เหมาะสม การสำรวจด้านกายภาพจะ พิจารณาความสมบูรณ์ของโครงสร้าง ความสมบูรณ์ขององค์ประกอบ สถาปัตยกรรม การเข้าถึงและสภาพพื้นที่โดยรอบ ส่วนการระบุคุณค่าความสำคัญ จะพิจารณาในคุณค่าทางด้านศิลปกรรม คุณค่าทางประวัติศาสตร์ และคุณค่าทาง สถาปัตยกรรม สำหรับคุณค่าความสำคัญของอาคารสถานีนรไฟมีความแตกต่างกัน ดังนี้ คือ

1. คุณค่าสูง หมายถึง อาคารสถานีนรไฟที่บ่งบอกหรือ แสดงออกถึงคุณค่าทางศิลปกรรมและสถาปัตยกรรม คุณค่าทางด้านอายุ คุณค่า ทางด้านประวัติศาสตร์ของสถานที่นั้นๆ
2. คุณค่าปานกลาง หมายถึง อาคารสถานีนรไฟที่ก่อสร้างมา นานพอสมควร มีรูปแบบหรือลวดลายอาคารที่สอดคล้องกับอาคารที่มีคุณค่าสูง แต่ยังไม่จัดว่าเป็นอาคารที่มีคุณค่ามากนัก

3. คุณค่าต่ำ หมายถึง อาคารสถานียรถไฟที่มีลักษณะสมัยใหม่ มีโครงสร้างและความสูงที่ขัดแย้งกับอาคารที่มีคุณค่าสูงและอาคารที่มีคุณค่าปานกลาง

อาคารสถานียรถไฟที่มีคุณค่าสูงควรได้รับการดูแลรักษาที่ต้องคำนึงถึงการคงคุณค่าทางด้านต่างๆ ของอาคารนั้นไว้ให้ได้มากที่สุด หรือการเปลี่ยนแปลงจะต้องเป็นการส่งเสริมคุณค่านั้นๆ ให้เด่นชัดขึ้น การซ่อมแซมปรับปรุงที่เกิดขึ้นควรเปลี่ยนแปลงได้ในอนาคตโดยที่อาคารเดิมไม่เสียหาย และการรถไฟแห่งประเทศไทยควรจัดทำมาตรฐานในการซ่อมแซม และการดูแลรักษาอาคารสถานียรถไฟอย่างมีระบบ

สำหรับการสำรวจ รั้ววัด บันทึก และระบุคุณค่าความสำคัญของอาคารสถานียรถไฟแต่ละแห่งนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถขอความร่วมมือกับกรมศิลปากร สมาคมสถาปนิกสยามในพระบรมราชูปถัมภ์ สมาคมอิโคโมสไทย หรือคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ของมหาวิทยาลัยทั้งของรัฐและเอกชนในการดำเนินการ ซึ่งข้อมูลที่ได้จากการทำงานควรเป็นที่ยอมรับและเชื่อถือได้ทางด้านวิชาการ

7.2 ควรมีการศึกษาถึงความเป็นไปได้ในการปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงประโยชน์ใช้สอยของอาคารสถานียรถไฟเก่า เช่น อาคารสถานียรถไฟตลาดหนองคาย สงขลา และที่หยุดรถไฟแม่พวก เป็นต้น โดยอาคารสถานียรถไฟทั้ง 3 หลังนี้มีคุณค่าทางศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรม รวมทั้งความสำคัญทางด้านเศรษฐกิจสังคมที่เคยมีต่อชุมชน โดยแนวทางที่สามารถดำเนินการได้ คือ การปรับเปลี่ยนพื้นที่ใช้สอยเป็นอาคารสำนักงาน ห้องสมุด ศูนย์การเรียนรู้ หรือห้องประชุมของชุมชน ซึ่งจะเป็นการช่วยรักษามรดกของชาติได้

ด้วย ในการปรับปรุงอาคารสถานียรถไฟและพื้นที่โดยรอบนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทย หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง ควรมีส่วนร่วมในการดำเนินการร่วมกัน

7.3 ควรมีการศึกษาถึงแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาย่านสถานียรถไฟ เพื่อที่จะสามารถรักษาอาคารสถานียรถไฟ บ้านพักพนักงานรถไฟ สิ่งปลูกสร้างอื่นๆ และสภาพแวดล้อมของย่านสถานียรถไฟให้มีความสอดคล้องกับคุณค่าทางศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรม รวมทั้งความต้องการในการพัฒนาเมืองสมัยใหม่ซึ่งเป็นนโยบายของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาย่านสถานียรถไฟที่มีความเป็นไปได้ คือ การผนวกการอนุรักษ์เข้าไว้ในแผนพัฒนาเมือง นั้นหมายความว่าแนวทางการพัฒนาพื้นที่จะต้องมีการผนวกการอนุรักษ์สิ่งก่อสร้างที่มีความสำคัญทางศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรมเข้าไว้ในแผนพัฒนาด้วย มีการออกกฎระเบียบควบคุมการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ที่ได้รับการอนุรักษ์ไว้อย่างเหมาะสม มีมาตรการบริหารจัดการที่ดี รวมทั้งต้องมีการดำเนินงานที่เน้นการบูรณาการและการมีส่วนร่วมของหลายภาคส่วน ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถขอความร่วมมือกับสถาบันการศึกษาหรือหน่วยงานของรัฐ เช่น การเคหะแห่งชาติซึ่งเป็นหน่วยงานระดับชาติที่มีบทบาทในการพัฒนาที่อยู่อาศัยให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นทั้งในด้านสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม

7.4 การรถไฟแห่งประเทศไทยควรจัดตั้งหน่วยงานภายในที่รับผิดชอบในการดำเนินการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานียรถไฟ และสิ่งก่อสร้างอื่นๆ ภายในย่านสถานียรถไฟ รวมทั้งมีนโยบายที่ชัดเจนในการการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานียรถไฟ และย่านสถานียรถไฟ ซึ่งนโยบายนี้ต้องสามารถดำเนินการได้

อย่างต่อเนื่องและเป็นรูปธรรม อย่างไรก็ตาม หากการรถไฟแห่งประเทศไทยยังไม่ตระหนักถึงคุณค่าความสำคัญของอาคารสถานียรถไฟและสิ่งก่อสร้างอื่นๆ ภายในย่านสถานียรถไฟในฐานะที่เป็นมรดกของชาติแล้ว ก็เสี่ยงต่อการสูญสลายได้ง่าย เพราะถ้าการรถไฟแห่งประเทศไทยเล็งเห็นความสำคัญก็จำเป็นต้องมีมาตรการและแนวทางที่สามารถอนุรักษ์ฟื้นฟูอาคารสถานียรถไฟ และย่านสถานียรถไฟเหล่านี้ได้ต่อไป

8. ตัวอย่างการบันทึกข้อมูลทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมของอาคารสถานียรถไฟและสิ่งปลูกสร้างที่มีคุณค่าพิเศษ

การบันทึกข้อมูลทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมของอาคารสถานียรถไฟและสิ่งปลูกสร้างที่มีคุณค่าพิเศษเป็นเรื่องสำคัญและมีความจำเป็นเนื่องจากข้อมูลที่ได้จากการสำรวจจะช่วยให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องสามารถนำมาใช้ประกอบในการวางแผนเพื่อการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานียรถไฟและสิ่งปลูกสร้างที่มีคุณค่าพิเศษด้วยวิธีการที่เหมาะสม โดยข้อมูลอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมประกอบด้วย ชื่ออาคาร ที่ตั้ง ผู้ครอบครอง ปีที่สร้าง ประวัติความเป็นมา ลักษณะทางสถาปัตยกรรม โครงสร้างอาคาร วัสดุหลักของอาคาร และคุณค่าความสำคัญ สำหรับรูปแบบของข้อมูลสามารถทำได้ในลักษณะเอกสาร รายงาน หรือรูปแบบเว็บไซต์ ทั้งนี้ควรเอื้อให้สามารถปรับปรุงเพิ่มเติมข้อมูลที่ถูกต้องได้ตลอดเวลา

อาคารสถานียรถไฟหลวงสวนจิตรลดา

สถานียรถไฟหลวงสวนจิตรลดาตั้งอยู่บนถนนสวรรคโลก เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร เป็นสถานียสำหรับพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และพระบรมวงศานุวงศ์เสด็จพระราชดำเนินโดยรถไฟจากพระตำหนักจิตรลดารโหฐานที่ประทับไปยังสถานียต่างๆ โดยสถานียรถไฟหลวงสวนจิตรลดานั้นสร้างขึ้นมาแทนสถานียรถไฟหลวง (สามเสน) ที่สร้างขึ้นในพุทธศักราช 2442 ตั้งอยู่ริมคลองสามเสนฝั่งใต้ โดยกรมรถไฟได้สร้างสถานียรถไฟหลวงสวนจิตรลดาบนพื้นที่ใหม่ซึ่งอยู่ฝั่งตรงข้ามพระตำหนักจิตรลดารโหฐาน พระราชวังดุสิต และอยู่ทางด้านทิศใต้ของสถานียรถไฟหลวง (สามเสน) อาคารสถานียรถไฟหลวงสวนจิตรลดาได้รับการออกแบบโดยนายมาริโอ ตามานโญ (Mr. Mario Tamagno) สถาปนิกชาวอิตาลี เริ่มการออกแบบในพุทธศักราช 2458 ก่อสร้างอาคารแล้วเสร็จในวันที่ 21 กรกฎาคม พุทธศักราช 2461 และมีพิธีเปิดใช้อาคารอย่างเป็นทางการในวันที่ 29 ธันวาคม พุทธศักราช 2462 สำหรับอาคารสถานียรถไฟหลวง (สามเสน) เป็นอาคารทรงปั้นหยา ผนังอาคารแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนสถานีย และส่วนชานชาลา แต่ละส่วนมีหลังคาคลุมของตนเอง หลังจากที่ถูกกรมรถไฟได้อำนาจอาคารสถานียรถไฟหลวง (สามเสน) กรมรถไฟได้นำโครงสร้างและส่วนประกอบของหลังคาคลุมชานชาลาไปปลูกที่สถานียรถไฟปากน้ำโพจนกระทั่งโดนพายุพัดพินาศเมื่อพุทธศักราช 2532 ส่วนอาคารสถานียทรงปั้นหยาได้นำไปปลูกเป็นห้องสมุดในบริเวณกรมรถไฟ หลังจากนั้นได้ถูกทำลายไปพร้อมกับการทิ้งระเบิดในย่านสถานียกรุงเทพในช่วงสงครามมหาเอเชียบูรพา

อาคารสถานียรถไฟหลวงสวนจิตรลดาเป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็กชั้นเดียว ผนังอาคารเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าแคบยาว แบ่งพื้นที่ออกเป็น 3 ส่วน คือ

มุขทางเข้าเป็นมุขยื่นตรงกึ่งกลางอาคารสำหรับเทียบรถยนต์พระที่นั่ง โถงมุขกลางอาคารเป็นโถงโล่งภายใน และโถงพักคอยติดกับชานชาลา โดยผนังอาคารด้านที่หันหน้าสู่ถนนสวรรคโลกเป็นผนังก่อทึบ ส่วนด้านที่หันไปทางรางรถไฟเปิดโล่งตลอดแนวนานไปกับรางรถไฟ หลังคามุขทางเข้า และโถงพักคอยเป็นหลังคาคอนกรีตแบนมีชายคายื่นคลุมรอบอาคาร ส่วนหลังคาเหนือโถงมุขกลางเป็นหลังคาโดม มีช่องหน้าต่างสำหรับให้แสงส่องเข้าไปที่โถงด้านล่าง ภายในโถงมุขกลางมีเพดานเป็นโดมอีกชั้นหนึ่งโดยมีการเขียนลวดลายตกแต่งสวยงาม



ภาพที่ 94 อาคารสถานีรถไฟหลวงสวนจิตรลดา

อาคารสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) และโรงแรมราชธานีเก่า

สถานีรถไฟกรุงเทพตั้งอยู่บนถนนพระราม 4 เขตปทุมวัน สร้างขึ้นในพุทธศักราช 2429 เมื่อรัฐบาลไทยได้อนุมัติสัมปทานแก่บริษัทชาวเดนมาร์กในการสร้างทางรถไฟ และดำเนินการเดินรถในรูปแบบของบริษัทเอกชนขึ้นระหว่างกรุงเทพมหานครถึงจังหวัดสมุทรปราการ รวมระยะทางทั้งสิ้น 21 กิโลเมตร ซึ่งใน

ปัจจุบันเส้นทางรถไฟสายนี้ได้ยกเลิกการใช้งานแล้ว โดยในเวลานั้นใช้ชื่อว่า สถานีรถไฟหลวงสายเหนือ กรุงเทพ ฯ หลังจากนั้นในพุทธศักราช 2439 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 พร้อมด้วยสมเด็จพระนางเจ้าเสาวภาผ่องศรี พระบรมราชินีนาถ ได้เสด็จพระราชดำเนินมาประกอบพระราชพิธีเปิดการเดินรถไฟสายแรกของกรมรถไฟระหว่างสถานีรถไฟกรุงเทพกับสถานีรถไฟอยุธยา อาคารสถานีรถไฟกรุงเทพในขณะนั้นเป็นอาคารไม้ 2 ชั้น ต่อมาในพุทธศักราช 2448 กรมรถไฟมีแนวคิดที่จะสร้างอาคารสถานีรถไฟกรุงเทพใหม่ที่มีความสง่างาม หลังจากนั้นได้ว่าจ้างให้นายคาร์ล ดือห์ริง สถาปนิกชาวเยอรมันเป็นผู้ออกแบบอาคาร แต่ด้วยเหตุผลบางประการทำให้อาคารของคาร์ล ดือห์ริง ไม่ได้สร้าง แต่กลับเป็นแบบของนายมาริโอ ตามานโย (Mr. Mario Tamagno) สถาปนิกชาวอิตาลี ที่ได้รับการพิจารณาให้สร้างแทน หลังจากก่อสร้างอาคารเสร็จเรียบร้อยแล้ว ในวันที่ 25 มิถุนายน พุทธศักราช 2459 พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 ได้เสด็จพระราชดำเนินมาประกอบพิธีกดปุ่มสัญญาณไฟฟ้าให้รถไฟขบวนแรกเดินเข้าสู่สถานี หลังจากนั้นได้มีการปรับปรุงต่อเติมอาคารอีกหลายครั้งเพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าที่เพิ่มมากขึ้นด้วย ปัจจุบันภายในย่านสถานีรถไฟกรุงเทพประกอบด้วยอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรม และประวัติศาสตร์ คือ อาคารสถานีรถไฟ อาคารสำนักงานใหญ่ การรถไฟแห่งประเทศไทย และอาคารที่ทำการพัสดุศเส

อาคารสถานีรถไฟกรุงเทพเป็นอาคารขนาดใหญ่ รูปแบบสถาปัตยกรรมแบบตะวันตก ประกอบด้วยอาคาร 4 ส่วนที่ต่อเชื่อมกัน คือ โถงพักคอยผู้โดยสารและชานชาลา โถงระเบียบทางเข้าด้านหน้าอาคารสถานีรถไฟ อาคารยาวด้านทิศตะวันออกซึ่งชั้นบนเคยใช้เป็นโรงแรมราชธานี และส่วนต่อเติมทางทิศตะวันตกซึ่ง

เป็นที่ขึ้นลงสถานีรถไฟใต้ดิน โดยโรงพักคอยผู้โดยสารและชานชาลา ออกแบบโดยนายเกอร์เบอร์ (Mr. Gerber) วิศวกรเยอรมัน สร้างขึ้นในพุทธศักราช 2455 ลักษณะเป็นโถงกว้าง ตรงกลางโถงเป็นรางรถไฟโดยแบ่งเป็นรางขาเข้า 3 ราง และรางขาออก 3 ราง หลังคาเป็นโครงทึบเหล็กพาดช่วงยาว 50 เมตร คลุมพื้นที่โถงทั้งหมด ช่วงกลางหลังคายกขึ้นเพื่อให้แสงสว่างส่องเข้ามาได้ ผนังด้านสกัดทั้งสองด้านกรุกระจุก และที่ผนังด้านหน้าติดนาฬิกาเรือนใหญ่สำหรับบอกเวลา ส่วนโถงระเบียงทางเข้าด้านหน้าอาคารสถานีรถไฟ ออกแบบโดยนายมาริโอ ตามานโญ สร้างขึ้นในพุทธศักราช 2459 เป็นส่วนต่อเติมจากโรงพักคอยผู้โดยสารและชานชาลาที่สร้างขึ้นก่อนหน้านี้ รูปแบบสถาปัตยกรรมเป็นแบบคลาสสิก ผนังเป็นรูปตัวอี (E) ตรงกลางเป็นมุขทางเข้า ปลายทั้ง 2 ด้านเป็นมุขคล้ายป้อมรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัส โดยมุขทั้งสามเชื่อมต่อกันด้วยระเบียงทางเดินชั้นเดียว เสาระเบียงเป็นเสาไอโอนิก (Ionic) ลอยตัวแบบเสาครุรับหลังคาคอนกรีตแบน สำหรับอาคารโรงแรมราชธานีเก่า ออกแบบโดยนายเอ. ริกาซซี (Mr. A. Rigassi) สถาปนิกชาวอิตาลี สร้างขึ้นในพุทธศักราช 2470 ทางทิศตะวันออกของโรงพักคอยผู้โดยสารและชานชาลา ลักษณะเป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็กสองชั้น รูปแบบสถาปัตยกรรมเป็นแบบคลาสสิกที่เรียบง่าย หลังคาทรงปั้นหยา มีพนักขอบหลังคาแบบโปร่งประดับลูกกรงล้อมรอบ พื้นที่ชั้นล่างใช้เป็นไพรชณีย์ สุลกากร และส่วนสนับสนุนโรงแรม เช่น ภัตตาคาร ครั้ว และห้องพักพนักงาน เป็นต้น ส่วนพื้นที่ชั้นบนเป็นห้องพักจำนวน 10 ห้อง โถงบันไดทางขึ้นอยู่ทางทิศใต้ของอาคาร บันไดมีขนาด 3 ช่วง ปูด้วยแผ่นหินอ่อน การตกแต่งภายในอาคารเป็นไปอย่างเรียบง่าย แสดงให้เห็นโครงสร้างเสา คาน และพื้นโดยไม่มีการปิดบัง มีการปูพื้นห้องโถงและทางเดินด้วยกระเบื้องเคลือบสีสวยงาม หลังจากสงครามโลกครั้งที่ 2 มีการสร้างโรงแรมใหม่

เกิดขึ้นหลายแห่งที่สามารถอำนวยความสะดวกได้ดีกว่าโรงแรมราชธานี ทำให้โรงแรมประสบปัญหาขาดทุน และต้องปิดตัวลงในพุทธศักราช 2512 ปัจจุบันอาคารโรงแรมราชธานีเก่าเป็นที่ทำการกองโดยสาร การรถไฟแห่งประเทศไทย



ภาพที่ 95 อาคารสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง)



ภาพที่ 96 โรงแรมราชธานีเก่า

อาคารสถานีนีรลไฟหัวหิน

สถานีนีรลไฟหัวหินตั้งอยู่ที่อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ สร้างขึ้นในพุทธศักราช 2454 โดยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จพระราชดำเนินมาในพิธีเปิดการเดินรถระหว่างสถานีนีรลไฟชะอำถึงสถานีนีรลไฟหัวหินในวันที่ 25 พฤศจิกายน พุทธศักราช 2454 หลังจากนั้น สถานีนีรลไฟหัวหินกลายเป็นสถานีสำคัญสำหรับการท่องเที่ยวชายทะเลเรื่อยมาจนถึงทุกวันนี้ สำหรับอาคารสถานีนีรลไฟหัวหินหลังแรกนั้นเป็นอาคารไม้ขนาดเล็ก ต่อมาในพุทธศักราช 2469 กรมรถไฟได้สร้างอาคารสถานีนีรลไฟหลังปัจจุบันโดยใช้ศาลาที่สร้างขึ้นในคราวเตรียมการจัดงานฉลองสยามรัฐพิพิธภัณฑที่สวนลุมพินีในพุทธศักราช 2468 แต่ยังไม่ได้ทันใช้งานก็สิ้นรัชกาลที่ 6 เสียก่อน ดังนั้นในพุทธศักราช 2469 ศาลาหลังนี้จึงถูกถอดลงแล้วนำไปประกอบใหม่เป็นอาคารสถานีนีรลไฟหัวหิน ปัจจุบัน อาคารสถานีนีรลไฟหัวหินเป็นสถานีชั้น 1 ภายในย่านสถานีนีรลไฟหัวหินมีอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรม และประวัติศาสตร์หลายหลัง ได้แก่ อาคารสถานีนีรลไฟพลับพลาพระมงกุฎเกล้า หอสัญญาณประแจกล อาคารที่ทำการต่างๆ และบ้านพักพนักงานการรถไฟ นอกจากนี้ บริเวณด้านหน้าสถานีนีรลไฟมีห้องสมุดการรถไฟฯ หัวหินตั้งอยู่ โดยห้องสมุดนี้สร้างขึ้นด้วยการดัดแปลงตู้รถไฟเก่า 2 ตู้ มาเชื่อมต่อกันด้วยอาคารทางเข้าชั้นเดียวยกพื้นสูง และบริเวณด้านหลังสถานีนีรลไฟติดกับสนามกอล์ฟมีหัวรถจักรไอน้ำมิกาดู หมายเลข 305 ตั้งแสดงอยู่

อาคารสถานีนีรลไฟหัวหินเป็นอาคารไม้ชั้นเดียว ลักษณะทางสถาปัตยกรรมเป็นการผสมผสานระหว่างรูปแบบอาคารไม้แบบบังกะโลและศิลปะตะวันตก ผังพื้นสถานีเป็นรูปตัวอี (E) วางขนานไปกับทางรถไฟ ผังอาคารแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนสถานี และส่วนชานชาลา แต่ละส่วนมีหลังคาคลุมของตนเอง โดยส่วน

สถานีแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนด้านหน้าติดกับถนนทางเข้า ตรงกลางของส่วนนี้เป็นห้องรับรอง मुखปลายทั้ง 2 ด้านเป็นโถงโถงเชื่อมต่อกันด้วยทางเดินยาวตลอดแนวอาคาร ส่วนด้านหลังติดกับส่วนชานชาลาเป็นเป็นห้องต่างๆ เรียงต่อกันโดยห้องซ้ายสุดเป็นห้องขายตั๋ว ถัดมาเป็นโถงพักคอย ห้องทำงานนายสถานี ห้องปฏิบัติการเดินรถ ห้องรับส่งสินค้า และห้องขวาสุดเป็นห้องประชุม ระหว่างห้องรับรอง ห้องทำงานนายสถานี ห้องปฏิบัติการเดินรถ และโถงโถงปลายอาคารทั้ง 2 ด้าน มีห้องโถงแจกขนาดเล็กทำหน้าที่เชื่อมต่อห้องต่างๆ เหล่านี้เข้าด้วยกัน หลังคาส่วนสถานีเป็นหลังคาปั้นหยา ด้านหน้าอาคารมีมุขยื่น 3 มุข หลังคาลดชั้นมีจั่วขนาดเล็กด้านบน หน้าบันใต้จั่วมีลายฉลุตกแต่งสวยงาม ส่วนชานชาลาเป็นโครงสร้างไม้เสาช่อง หลังคาจั่วหัวตัดบริเวณตรงกลาง และด้านข้างทั้งสองด้าน หน้าบันใต้จั่วมีลายฉลุตกแต่ง หลังคาอาคารทั้งหมดมุงด้วยกระเบื้องซีเมนต์รูปว่าว



ภาพที่ 97 อาคารสถานีนีรลไฟหัวหิน

อาคารสถานีนีรลไฟกันตัง

สถานีนีรลไฟกันตังตั้งอยู่ที่อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง สร้างขึ้นในพุทธศักราช 2456 เพื่อเป็นสถานีสำหรับขนส่งสินค้าเกษตรและแร่ธาตุจากต่างประเทศไปยังเมืองต่างๆ ของประเทศไทย และมีการสร้างรางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างสถานีนีรลไฟกับท่าเทียบเรือ ซึ่งในเวลานั้นอำเภอกันตังเป็นที่ตั้งเมืองตรังเดิม ดังนั้นจึงเรียกชื่อสถานีนีรลไฟที่สร้างขึ้นนี้ว่า สถานีนีรลไฟตรัง ส่วนสถานีนีรลไฟตรังในปัจจุบันเรียกว่าสถานีนีรลไฟทับเที่ยง ตามชื่อตำบลที่ตั้ง ต่อมาในพุทธศักราช 2458 ได้มีย้ายเมืองตรังจากอำเภอกันตังไปที่ตำบลทับเที่ยง หลังจากนั้นจึงเปลี่ยนชื่อสถานีนีรลไฟตรังเป็นสถานีนีรลไฟกันตัง และสถานีนีรลไฟทับเที่ยงเป็นสถานีนีรลไฟตรัง หลังจากที่มีการขนส่งสินค้าทางน้ำและทางรถไฟลดบทบาทลง ส่งผลให้สถานีนีรลไฟกันตังค่อยๆ ลดความสำคัญตามไปด้วย รวมทั้งอาคารสถานีนีรลไฟและสิ่งปลูกสร้างอื่นๆ ภายในย่านสถานีที่อยู่ในสภาพทรุดโทรม ต่อมาในพุทธศักราช 2539 กรมศิลปากรได้ประกาศขึ้นทะเบียนอาคารสถานีนีรลไฟกันตังเป็นโบราณสถาน หลังจากนั้นในพุทธศักราช 2554 การรถไฟแห่งประเทศไทย และกรมศิลปากรได้ร่วมกันปรับปรุงอาคารสถานีนีรลไฟ โดยการเปลี่ยนกระเบื้องมุงหลังคา ทาสีอาคาร เปลี่ยนไม้เก่าที่ชำรุด และปรับปรุงระบบต่างๆ ภายในอาคาร ปัจจุบัน สถานีนีรลไฟกันตังเป็นสถานีชั้น 2 ภายในย่านสถานีประกอบด้วยอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรม และประวัติศาสตร์ คือ อาคารสถานีนีรลไฟ บ้านพักพนักงานการรถไฟ ถังน้ำรถจักร วงเวียนกลับริดจักร และอาคารที่พักพนักงานตรวจรถ (พตร.) ซึ่งเอกชนได้เช่าทำเป็นร้านขายกาแฟ ชื่อ สถานีรัก

อาคารสถานีนีรลไฟกันตังเป็นอาคารไม้ชั้นเดียว ผนังด้านหนึ่งเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้ายาววางขนานไปกับทางรถไฟ ผนังอาคารแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ

ส่วนสถานี และส่วนขนานขาลา แต่ละส่วนมีหลังคาคลุมของตนเอง โดยส่วนสถานีเป็นหลังคาปั้นหยามหลังคาจั่ว ช่วงกลางด้านหน้าออกถนนมีมุขโถงยื่นหลังคาจั่ว หน้าบันประดับวงกลมขนาดด้วยสามเหลี่ยมฐานโค้ง 2 ข้าง และส่วนขนานขาลาเป็นหลังคาจั่ว ทั้งหมดมุงด้วยกระเบื้องซีเมนต์รูปว่าว ผนังส่วนสถานีเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าแคบยาว กว้าง 1 ช่วงเสา ยาว 5 ช่วงเสา ประกอบด้วยห้องริมซ้ายสุดเป็นโถงพักคอยผู้โดยสาร ช่วงถัดมาแบ่งเป็น 2 ห้องเล็ก เป็นห้องทำงานนายสถานี 1 ห้อง และห้องประชุม 1 ห้อง ช่วงกลางอาคารเป็นโถงทางเข้า ช่วงถัดมาเป็นห้องเก็บของ 2 ห้องเล็ก และห้องขายตั๋ว ช่วงริมขวาสุดเป็นห้องจัดแสดงนิทรรศการเกี่ยวกับกิจการรถไฟไทย ส่วนผนังขนานขาลาเป็นลานโล่งขนานไปกับตัวสถานี ประตูและหน้าต่างของอาคารเป็นบานลูกฟักไม้ เหนือบานประตูและหน้าต่างเป็นเกล็ดไม้ระบายอากาศ มีการเจาะช่องและตกแต่งคิ้วบัวรอบเสา ข้างเสามีการใส่ค้ำยันโค้งตกแต่งเชิงเป็นรูปคิ้วบัว และค้ำยันที่ประกอบช่องประตูมีการตกแต่งคล้ายซุ้มประตูประดับลายฉลุไม้



ภาพที่ 98 อาคารสถานีนีรลไฟกันตัง (ภาพโดย นกมล ทิพย์รัตน์)

อาคารสถานียรถไฟสงขลา

อาคารสถานียรถไฟสงขลาตั้งอยู่ที่ตำบลบ่อยาง อำเภอเมือง จังหวัดสงขลา ถูกสร้างขึ้นหลังจากที่กรมรถไฟได้เปิดการเดินรถไฟระหว่างสถานียรถไฟชุมทางอุตะเภาะและสถานียรถไฟสงขลา รวมความยาว 29 กิโลเมตร เส้นทางรถไฟสายนี้ นับว่ามีความสำคัญมากในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศเพราะสามารถเชื่อมต่อกับท่าเรือของกรมรถไฟที่สงขลาซึ่งเป็นท่าเรือสำหรับลำเลียงสิ่งของ รางเหล็ก สะพาน รถจักร และอื่นๆ ที่ซื้อมาจากต่างประเทศไปยังเมืองต่างๆ เส้นทางสายนี้ สร้างเสร็จและเปิดการเดินรถไฟได้เมื่อวันที่ 1 มกราคม พุทธศักราช 2456 พร้อมกับเส้นทางรถไฟระหว่างสถานียรถไฟชุมทางอุตะเภาะและสถานียรถไฟพัทลุง รวมระยะทางจากสถานียรถไฟสงขลาถึงสถานียรถไฟพัทลุง 112 กิโลเมตร ต่อมาในปี พุทธศักราช 2459 กรมรถไฟหลวงซึ่งได้เปลี่ยนชื่อจากกรมรถไฟได้ก่อสร้างทางรถไฟสายใต้แล้วเสร็จทำให้ประชาชนเมืองสงขลาสามารถเดินทางโดยรถไฟไปยังสถานียรถไฟบางกอกน้อยได้ โดยขบวนรถไฟจากสถานียรถไฟสงขลาต้องไปสับเปลี่ยนขบวนรถไฟที่สถานียรถไฟชุมทางอุตะเภาะ หลังจากนั้นขบวนรถไฟต้องจอดพักที่สถานียรถไฟชุมทางทุ่งสง และสถานียรถไฟชุมพรตามลำดับ ก่อนที่จะเดินทางต่อเข้ากรุงเทพมหานคร

ในพุทธศักราช 2465 กรมรถไฟหลวงได้ย้ายทางแยกไปสถานียรถไฟสงขลาจากสถานียรถไฟชุมทางอุตะเภาะไปรวมแยกออกจากสถานียรถไฟชุมทางหาดใหญ่ และยกเลิกสถานียรถไฟชุมทางอุตะเภาะ เพื่อให้ทางรถไฟสายใต้ที่แยกไปปาดังเบซาร์ สุไหงโก-ลก และสงขลา รวมอยู่ที่สถานียรถไฟชุมทางหาดใหญ่เพียงแห่งเดียว และในวันที่ 15 พฤศจิกายน พุทธศักราช 2465 ได้เริ่มมีการเดินรถยนต์ราง 4 ล้อ ไปมา ระหว่างสถานียรถไฟชุมทางหาดใหญ่กับสถานียรถไฟสงขลา จำนวนขาไปวันละ 3

รอบ และขากลับวันละ 3 รอบ เพื่อช่วยให้ผู้โดยสารได้รับความสะดวกมากขึ้นแทนการสับเปลี่ยนขบวนรถไฟที่ยุ่งยาก ส่งผลให้ประชาชนเดินทางโดยรถไฟเพื่อติดต่อกันระหว่างเมืองมากขึ้น ต่อมาในพุทธศักราช 2467 อาคารสถานียรถไฟสงขลาได้เป็นหนึ่งในสถานที่รับเสด็จพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 ในคราวที่พระองค์เสด็จประพาสหัวเมืองปักษ์ใต้อีกด้วย

หลังจากนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยซึ่งเปลี่ยนสถานะจากกรมรถไฟหลวงได้เปิดเดินขบวนรถไฟโดยสารเพิ่มจากเดิมระหว่างสถานียรถไฟชุมทางหาดใหญ่กับสถานียรถไฟสงขลาในวันที่ 12 สิงหาคม พุทธศักราช 2509 ซึ่งตรงกับวันเฉลิมพระชนมพรรษาของสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ เพื่อให้ประชาชนข้าราชการ นักเรียน เดินทางไปกลับระหว่างหาดใหญ่กับสงขลาได้รับความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัย ในช่วงเวลาเดียวกันนี้ รัฐบาลได้ดำเนินการก่อสร้างทางหลวงเพิ่มขึ้น รวมทั้งปรับปรุงผิวจราจรของทางหลวงและถนนเดิมให้แข็งแรงและเรียบร้อยขึ้นทำให้การขนส่งสินค้าและการเดินทางระหว่างสงขลาและเมืองอื่นๆ โดยทางรถยนต์ได้รับความนิยมมากขึ้นด้วย เนื่องจากความสะดวกและรวดเร็วที่มีมากกว่าการเดินทางโดยรถไฟ นอกจากนี้ยังมีการสร้างศูนย์กลางทางเศรษฐกิจแห่งใหม่ที่อยู่ใกล้กับทางหลวง ส่งผลให้ในวันที่ 1 กรกฎาคม พุทธศักราช 2521 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ยกเลิกการเดินรถไฟระหว่างสถานียรถไฟชุมทางหาดใหญ่กับสถานียรถไฟสงขลาเนื่องจากจำนวนผู้โดยสารรถไฟสายนี้ลดลงและไม่คุ้มค่ากับการดำเนินการ ทำให้อาคารสถานียรถไฟสงขลาไม่ได้ถูกใช้เพื่อการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา หลังจากนั้นบริษัทมิตรทองได้เช่าพื้นที่จากการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยใช้ด้านหน้าอาคารสถานียรถไฟซึ่งเคยเป็นย่านสถานีสำหรับจอดรถบรรทุกขนส่งสินค้า และลานด้านหลังอาคารสถานียรถไฟเป็นตลาด และได้

ใช้พื้นที่บางส่วนของอาคารเป็นสำนักงานด้วยจนถึงปัจจุบัน 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) หลังคาเป็นหลังคาจั่วผสมปั้นหยาคลุมด้วยกระเบื้องซีเมนต์รูปว่าว ประตูและหน้าต่างเป็นบานลูกฟักไม้ เหนือบานประตูและหน้าต่างเป็นเกล็ดไม้ระบายอากาศ ช่วงกลางด้านหน้ามีมุขโถงยื่นออกไปและมีทางลาดสำหรับขึ้นลง หลังคาเป็นหลังคาจั่วคลุมด้วยกระเบื้องซีเมนต์รูปว่าว ผังส่วนชานชาลาเป็นลานโล่งขนานไปกับส่วนสถานี หลังคาเป็นหลังคาจั่วโครงสร้างเหล็กมุงด้วยสังกะสี 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 พื้นที่ชานชาลาใช้เป็นที่จอด

รถจักรยานยนต์ และห้องอื่นๆ ใช้เป็นสำนักงานของบริษัทมิตรทอง



ภาพที่ 99 อาคารสถานีรถไฟสงขลา

อาคารสถานีรถไฟหลังสวน

สถานีรถไฟหลังสวน อำเภอลำสนธิ จังหวัดชุมพร ถูกสร้างขึ้นหลังจากที่การก่อสร้างทางรถไฟระหว่างสถานีรถไฟชุมพรและสถานีรถไฟบ้านนาแล้วเสร็จในพุทธศักราช 2459 ซึ่งทำให้ประชาชนชาวหลังสวนสามารถเดินทางโดยรถไฟไปยังกรุงเทพมหานครและเมืองอื่นๆ ได้สะดวกและรวดเร็วมากขึ้น อาจกล่าวได้ว่าสถานีรถไฟหลังสวนมีส่วนสำคัญต่อการพัฒนาเมืองหลังสวนตั้งแต่นั้นเรื่อยมา ปัจจุบันสถานีรถไฟหลังสวนเป็นสถานีรถไฟชั้น 1 ภายในย่านสถานีประกอบด้วยอาคารสถานีรถไฟ อาคารร้านค้า บ้านพักพนักงาน และหออาณัติสัญญาณ ทางด้านทิศเหนือของสถานีรถไฟมีสะพานรถไฟเหล็กข้ามแม่น้ำหลังสวน ซึ่งทั้งหมดถือเป็นสิ่งก่อสร้างที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ สถาปัตยกรรม และวิศวกรรม ที่ควรได้รับ

การอนุรักษ์และพัฒนาด้วยเทคนิคและวิธีการที่เหมาะสม

อาคารสถานีนีรโพนหลังสวนเป็นอาคารไม้ชั้นเดียววางขนานไปกับทางรถไฟ ประกอบด้วยส่วนสถานีและส่วนชานชาลา ผนังส่วนสถานีเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า กว้าง 4 เมตร ยาว 26 เมตร ประกอบด้วยโถงจำหน่ายตั๋วและพักคอย ห้องจำหน่ายตั๋วล่วงหน้า ห้องเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการ ห้องรับรอง และห้องทำงานนายสถานี หลังคาส่วนสถานีเป็นหลังคาจั่วผสมปั้นหยา ส่วนชานชาลาเป็นหลังคาจั่วทั้งหมดมุงด้วยกระเบื้องลอนคู่ ประตูและหน้าต่างเป็นบานลูกฟักไม้ ใต้ฝ้าเพดานเหนือบานประตูและหน้าต่างเป็นช่องลมไม้ตีทแยงสำหรับระบายอากาศ



ภาพที่ 100 อาคารสถานีนีรโพนหลังสวน

อาคารสถานีนีรโพนชุมทางเขามุงทอง

สถานีนีรโพนชุมทางเขามุงทองตั้งอยู่ที่อำเภอร่อนพิบูลย์ จังหวัดนครศรีธรรมราช สร้างขึ้นในพุทธศักราช 2457 เพื่อเป็นสถานีเชื่อมต่อระหว่าง

สถานีนีรโพนนครศรีธรรมราช สถานีนีรโพนชุมทางทุ่งสง และสถานีนีรโพนชุมทางหาดใหญ่ และใช้เป็นสถานีเติมน้ำและฟืนสำหรับรถจักรไอน้ำจนถึงพุทธศักราช 2525 เมื่อการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ยกเลิกการใช้รถจักรไอน้ำ เดิมเรียกว่าสถานีนีรโพนสามแยกนคร ต่อมาในพุทธศักราช 2460 พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 มีพระบรมราชานุญาตให้เปลี่ยนชื่อเป็นสถานีนีรโพนชุมทางเขามุงทองตามคำแนะนำของกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง ปัจจุบัน สถานีนีรโพนชุมทางเขามุงทองเป็นสถานีชั้น 2 ภายในย่านสถานีประกอบด้วยอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรม คือ อาคารสถานีนีรโพน หอสัญญาณประแจกล บ้านพักพนักงานการรถไฟ อาคารที่ทำการแขวงบำรุงทาง และห้องแถวไม้ให้เช่าของการรถไฟแห่งประเทศไทย นอกจากนี้ทางด้านทิศเหนือและทิศใต้ของสถานีนีรโพนยังมีชุมชนที่อยู่อาศัยดั้งเดิมตั้งอยู่ด้วย

อาคารสถานีนีรโพนชุมทางเขามุงทองเป็นอาคารไม้ชั้นเดียวหลังคาแฝดวางขนานไปกับทางรถไฟประกอบด้วยส่วนสถานี และส่วนชานชาลา ผนังส่วนสถานีเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า กว้าง 1 ช่วงเสา ยาว 5 ช่วงเสา ประกอบด้วยห้องควบคุมการเดินรถ ห้องทำงานนายสถานี ห้องขายตั๋ว และโถงพักคอย หลังคาส่วนสถานีเป็นหลังคาจั่วผสมปั้นหยา ส่วนชานชาลาเป็นหลังคาจั่ว ทั้งหมดมุงด้วยกระเบื้องลอนคู่ ประตูและหน้าต่างเป็นบานลูกฟักไม้ เหนือบานประตูและหน้าต่างเป็นเกล็ดไม้ระบายอากาศ ลักษณะทางสถาปัตยกรรมคล้ายกับอาคารสถานีนีรโพนกันตัง

อาคารสถานีนีรโพนชุมทางเขามุงทองเป็นสิ่งก่อสร้างที่มีเอกลักษณ์โดดเด่นเนื่องจากได้รับการออกแบบที่สอดคล้องกับการใช้สอยและสภาพภูมิอากาศแบบร้อนชื้นในประเทศไทย รวมทั้งความงามที่มีการผสมผสานศิลปะแบบตะวันตก โดยตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดูแลรักษาอาคารสถานี

รถไฟให้อยู่ในสภาพที่ดี และยังคงบทบาทสำคัญในการรองรับผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า



ภาพที่ 101 อาคารสถานีรถไฟชุมทางเขามุงทอง

อาคารสถานีรถไฟแก่งหลวง ปางปวย แม่จาง แม่ทะ และห้างฉัตร

สถานีรถไฟแก่งหลวงตั้งอยู่ที่อำเภอลอง จังหวัดแพร่ สถานีรถไฟปางปวย และแม่จางตั้งอยู่ที่อำเภอแม่เมาะ จังหวัดลำปาง สถานีรถไฟแม่ทะตั้งอยู่ที่อำเภอแม่ทะ จังหวัดลำปาง และสถานีรถไฟห้างฉัตรตั้งอยู่ที่อำเภอห้างฉัตร จังหวัดลำปาง สถานีรถไฟทั้งหมดถูกสร้างขึ้นในระหว่างพุทธศักราช 2457 – 2459 ถือเป็นสถานีรถไฟขนาดเล็ก ปัจจุบัน สถานีรถไฟแก่งหลวง ปางปวย และแม่จางเป็นสถานีชั้น 3 ส่วนสถานีรถไฟแม่ทะ และห้างฉัตรเป็นสถานีชั้น 2 ภายในย่านสถานีรถไฟเหล่านี้มีอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมหลายหลัง เช่น อาคารสถานีรถไฟ บ้านพักพนักงานการรถไฟ และอาคารที่ทำการนายตรวจทางห้างฉัตร เป็นต้น

อาคารสถานีรถไฟแก่งหลวง ปางปวย แม่จาง แม่ทะ และห้างฉัตรเป็นอาคารไม้ชั้นครึ่งตั้งอยู่บนตอม่อคอนกรีต และมีบางส่วนตั้งอยู่บนผนังก่ออิฐฉาบปูน ผังพื้นอาคารเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า พื้นที่ใช้สอยประกอบด้วยที่ทำการนายสถานี ซึ่งมีมุขเครื่องอาณัติสัญญาณอยู่ด้านหน้า โดยมีมุขเครื่องอาณัติสัญญาณนี้ได้รับการออกแบบโดยสถาปนิก นิจ หิรัญชีระนันท์ เมื่อพุทธศักราช 2495 ยกเว้นอาคารสถานีรถไฟปางปวยที่ไม่ได้มีการต่อเติมมุขเครื่องอาณัติสัญญาณนี้ ส่วนท้ายของห้องทำงานนายสถานีมีบันไดคอนกรีตจำนวนห้าขั้นสำหรับเดินขึ้นห้องนอนของนายสถานี ด้านหลังของห้องนอนของนายสถานีมีระเบียงไม้ ส่วนพักคอยสำหรับผู้โดยสารอยู่ด้านข้างห้องทำงานนายสถานีและด้านหน้าห้องนอนของนายสถานี สำหรับอาคารสถานีรถไฟเหล่านี้ไม่มีห้องน้ำภายในตัว หลังคาอาคารเป็นหลังคาจั่ว มุงด้วยกระเบื้องลอนคู่ ประตูและหน้าต่างเป็นบานลูกฟักไม้ เหนือบานประตูหน้าต่าง ยอดจั่ว เเชิงชาย ค้ำยัน และหน้าช่องจำหน่ายตั๋วประดับด้วยไม้ฉลุลายสลวยงาม

ระหว่างวันที่ 7 – 21 เมษายน พุทธศักราช 2553 กรมการอนุรักษ์ศิลปสถาปัตยกรรม สมาคมสถาปนิกสยามในพระบรมราชูปถัมภ์ได้จัดทำโครงการ ASA VERNADOC 2010 โดยมีผู้เชี่ยวชาญศาสตราจารย์ สุตจิต (เศวตจินดา) สนั่นไหว เป็นประธานโครงการ ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อการสำรวจ ระวัง และเขียนแบบสภาพปัจจุบันของอาคารสถานีรถไฟนครลำปาง อาคารสถานีรถไฟบ้านป็น รวมทั้งอาคารสถานีรถไฟแม่ทะ สำหรับข้อมูลที่ได้จากการทำงานได้นำไปเผยแพร่ต่อสาธารณะและการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยมีความมุ่งหวังว่าอาคารสถานีรถไฟเหล่านี้จะได้รับการดูแลรักษาด้วยแนวทางที่เหมาะสม เพื่อคงไว้เป็นมรดกทางสถาปัตยกรรมของประเทศไทยต่อไป



ภาพที่ 102 อาคารสถานีรถไฟแม่ทะ



ภาพที่ 103 อาคารสถานีรถไฟห้วยฉัตร

อาคารสถานีรถไฟเชียงใหม่

ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 อาคารสถานีรถไฟเชียงใหม่หลังเดิม ได้ถูก

เครื่องบินปี 24 ทั้งระเบิดพินาศสิ้นเมื่อวันที่ 21 ธันวาคม พุทธศักราช 2486 หลังจากนั้น กรมรถไฟหลวงได้ดำเนินการออกแบบและจัดสร้างอาคารสถานีรถไฟเชียงใหม่หลังปัจจุบันขึ้น อาคารได้รับการออกแบบโดยหม่อมเจ้าโวฒยากร วรวรรณ ในพุทธศักราช 2489 ซึ่งปรากฏข้อความในแบบพิมพ์เขียวอาคารสถานีรถไฟเชียงใหม่ว่า ลอกจากแบบเดิม 12 ม.ค. 89 ชำรุด อาคารสถานีรถไฟเชียงใหม่หลังนี้เปิดใช้งานในพุทธศักราช 2491

ผังพื้นของอาคารสถานีรถไฟเชียงใหม่เป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ ส่วนด้านทิศตะวันตกเป็นอาคาร 2 ชั้น ผังรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าประกอบด้วย ห้องจำหน่ายตั๋ว ห้องทำงานของนายสถานีและพนักงานการรถไฟ ส่วนด้านทิศตะวันออกประกอบด้วยส่วนทำงานเจ้าหน้าที่ ห้องรับรอง ห้องน้ำ ห้องฝากสัมภาระและหอนาฬิกาซึ่งเป็นจุดเด่นและเป็นเอกลักษณ์ที่สำคัญของสถานีรถไฟแห่งนี้ และส่วนกลางอาคารเป็นโถงพักคอยซึ่งเชื่อมต่อกับส่วนตะวันตก ส่วนตะวันออก และชายชาลาเข้าไว้ด้วยกัน รูปแบบสถาปัตยกรรมอาคารสถานีรถไฟเชียงใหม่เป็นอาคารก่ออิฐฉาบปูนแบบไทยภาคกลางประยุกต์ เช่น การใช้ตัวhebงาบันลมที่หลังคา ใช้หลังคาจัตุรมุขซ้อนชั้นบริเวณหอนาฬิกา รวมไปถึงการประดับตกแต่งส่วนรายละเอียดบริเวณเสา บัวหัวเสา เป็นต้น ผสมกับรูปแบบสถาปัตยกรรมแบบตะวันตกในการออกแบบผังอาคารตามประโยชน์ใช้สอย และการใช้ผนังชั้นบนของอาคารด้านทิศตะวันตกรูปแบบฮาฟ ทิมเบอร์ (Half timber)

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีการต่อเติมและปรับเปลี่ยนพื้นที่ใช้สอยอาคารสถานีเชียงใหม่ โดยปรับผังพื้นอาคารให้ต่างไปจากแบบที่หม่อมเจ้าโวฒยากร วรวรรณทำการออกแบบไว้เล็กน้อยและได้เพิ่มอาคารที่ใช้เป็นพื้นที่สำหรับ

ร้านอาหารและห้องน้ำภายในบริเวณอาคารสถานีนี โดยอาคารที่ทำการก่อสร้างเพิ่มเติมก็ได้รับการออกแบบให้มีรูปแบบที่สอดคล้องและกลมกลืนกับอาคารเดิม นอกจากนี้อาคารสถานีนรทไฟเชียงใหม่ยังได้รับการอนุรักษ์รูปแบบอาคารเดิมไว้รวมไปถึงการบำรุงรักษาอาคารให้ใช้งานได้สะดวกและอยู่ในสภาพดีเสมอเพื่อคงอยู่เป็นเอกลักษณ์ที่สำคัญของสถานีสายทางในการเดินทางบนเส้นทางรถไฟสายเหนือตลอดไป



ภาพที่ 104 อาคารสถานีนรทไฟเชียงใหม่

อาคารสถานีนรทไฟนครลำปาง

สถานีนรทไฟนครลำปางตั้งอยู่ที่อำเภอเมือง จังหวัดลำปาง สร้างขึ้นในพุทธศักราช 2458 เพื่อเป็นสถานีสายทางของเส้นทางรถไฟสายเหนือในขณะนั้น เนื่องจากต้องรื้อคอกขุดถ้ำขุนตาลให้แล้วเสร็จก่อนที่เส้นทางรถไฟจะไปถึงเชียงใหม่ได้ ส่งผลทำให้นครลำปางเป็นศูนย์กลางคมนาคมและการค้าของ

ภาคเหนืออยู่หลายปี ดังจะเห็นได้จากอาคารและสิ่งปลูกสร้างขนาดใหญ่ของย่านการค้าบริเวณถนนประสานมิตร และย่านสบตุ๋ย ปัจจุบัน สถานีนรทไฟนครลำปางเป็นสถานีชั้น 1 ภายในย่านสถานีประกอบด้วยอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรม และประวัติศาสตร์มากมาย เช่น อาคารสถานีนรทไฟ บ้านพักพนักงานการรถไฟ ถังน้ำรถจักร โรงรถจักร วงเวียนรถจักร หอสัญญาณประแจกล และอาคารที่ทำการแพทย์ เป็นต้น นอกจากนี้ บริเวณด้านหน้าสถานีนรทไฟยังมีหัวรถจักรไอน้ำโมเดล C56 หมายเลข 728 ตั้งแสดงอยู่

อาคารสถานีนรทไฟนครลำปางได้รับการออกแบบโดยวิศวกรชาวเยอรมันชื่อนายเอิร์นสท์ อาลท์มานน์ (Mr. Ernst Altmann) ซึ่งเป็นหนึ่งในคณะวิศวกรผู้ขุดอุโมงค์ขุนตาล เป็นอาคารก่ออิฐถือปูนสำหรับชั้นล่างโดยใช้ระบบคานโค้งต่อเนื่องกัน 4 ช่วง ส่วนชั้นบนเป็นโครงสร้างไม้กรุผนังด้วยไม้ฝาตีตามนอน ผนังอาคารเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า อาคารหลักตรงกลางสูง 2 ชั้น เชื่อมด้วยปีกชั้นเดียวที่มีขนาดยาวไม่เท่ากันทั้ง 2 ด้าน ผนังที่ใช้สอยชั้นล่างของอาคารหลักเป็นห้องขายตั๋วและโถงต้อนรับซึ่งมีบันไดไม้สำหรับขึ้นลงตั้งอยู่ ส่วนชั้นบนเป็นห้องทำงาน ห้องเก็บเอกสาร และห้องน้ำสำหรับเจ้าหน้าที่ โดยมีระเบียงทางเดินล้อมรอบ 3 ด้าน ยกเว้นด้านที่ติดกับห้องน้ำ ปีกด้านตะวันตกเฉียงเหนือเป็นที่ทำการนายสถานี และห้องเก็บพัสดุ ส่วนปีกด้านตะวันออกเฉียงใต้เป็นห้องประชุม ห้องน้ำ และห้องเก็บของ สำหรับหลังคาของอาคารหลักส่วนที่เป็น 2 ชั้น เป็นหลังคาจั่วเสริมด้วยหลังคาปีกนกคลุมรอบทุกด้าน ส่วนหลังคาของปีกทั้ง 2 ด้านเป็นหลังคาจั่ว ทั้งหมดมุงด้วยกระเบื้องหลังคา CPAC Monier ประตูและหน้าต่างเป็นบานลูกฟักไม้ บางช่องอาจถูกปรับเปลี่ยนเป็นลูกฟักกระจกบ้างตามการใช้สอยปัจจุบัน เหนือบานประตู หน้าต่าง และราวระเบียงประดับด้วยไม้ฉลุลายศิลปะพื้นเมือง เช่น ลาย

แจกันหรือหม้อน้ำประดับช่อดอกไม้ ม้วนขมวดเป็นวง อาคารสถานีนรฟท.ครลำปางมีการบูรณะซ่อมแซมและขยายต่อเติมหลายครั้ง เช่น ส่วนพักคอยด้านติดรางรถไฟ และซุ้มด้านหน้าที่จอดรถซึ่งปัจจุบันได้ถูกรื้อถอนแล้ว



ภาพที่ 105 อาคารสถานีนรฟท.ครลำปาง

อาคารสถานีนรฟท.บ้านปิน

สถานีนรฟท.บ้านปิน ตั้งอยู่ที่อำเภอลอง จังหวัดแพร่ สร้างขึ้นในพุทธศักราช 2457 เป็นสถานีนรฟท.ขนาดกลาง ในอดีตเป็นที่เติมน้ำเติมน้ำมันรถจักรไอน้ำ ปัจจุบันสถานีนรฟท.บ้านปินเป็นสถานีชั้น 2 ภายในย่านสถานีนรฟท.บ้านปินมีอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมหลายหลัง ได้แก่ อาคารสถานีนรฟท. อาคารซังน้ำหนัก ร้านบาร์ บ้านพักพนักงานการรถไฟ หอสัญญาณประจำกล และ ถังเก็บน้ำรถจักร

อาคารสถานีนรฟท.บ้านปินเป็นอาคาร 2 ชั้น ชั้นล่างก่ออิฐถือปูน ส่วนชั้นบน

เป็นไม้ ลักษณะทางสถาปัตยกรรมมีการผสมผสานศิลปะตะวันตก และพื้นถิ่นล้านนาเช่นเดียวกับอาคารสถานีนรฟท.ครลำปางผังพื้นอาคารเป็นรูปตัวที (T) พื้นที่ใช้สอยชั้นล่างเป็นที่ทำงานของนายสถานี พื้นที่จำหน่ายตั๋ว และห้องอาณัติสัญญาณ โดยมีโถงพักคอยชั้นเดียวแยกตัวออกจากอาคารด้านช่องจำหน่ายตั๋ว ด้านหลังของห้องทำงานนายสถานีมีห้องน้ำสำหรับเจ้าหน้าที่ และมีบันไดไม้สำหรับขึ้นลงตั้งอยู่ ส่วนชั้นบนมีห้องน้ำ ห้องพักของนายสถานี และห้องนั่งเล่น สำหรับหลังคาของอาคารส่วนที่เป็น 2 ชั้น เป็นหลังคาจั่ว ส่วนหลังคาของโถงพักคอยเป็นหลังคาปั้นหย่า ทั้งหมดมุงด้วยกระเบื้องลอนคู่ ประตูและหน้าต่างเป็นบานลูกฟักไม้ เหนือบานประตู หน้าต่าง และหน้าต่างจำหน่ายตั๋วประดับด้วยไม้ฉลุลายสวยงาม จุดเด่นของอาคาร คือ ผนังภายนอกชั้นสองตกแต่งด้วยไม้คาดในแนวตั้งและแนวทแยงภายในโครงสร้างไม้กรอบสีเหลี่ยม ทำให้สถานีนบ้านปินมีความแตกต่างไปจากสถานีสายเหนือแห่งอื่นๆ



ภาพที่ 106 อาคารสถานีนรฟท.บ้านปิน

อาคารสถานีนรลไฟพิจิตร

สถานีนรลไฟพิจิตรตั้งอยู่ที่อำเภอเมือง จังหวัดพิจิตร สร้างขึ้นในพุทธศักราช 2450 ถือเป็นสถานีสําคัญสำหรับชาวพิจิตรในการติดต่อกับกรุงเทพมหานคร เนื่องจากในเวลานั้นการคมนาคมทางถนนยังไม่มีความสะดวกสบาย และด้วยเหตุที่สถานีนรลไฟพิจิตรอยู่คนละฝั่งแม่น้ำกับตัวเมืองพิจิตร และยังไม่มีการสร้างสะพานเชื่อมต่อสองฝั่งแม่น้ำเข้าด้วยกันเหมือนเช่นทุกวันนี้ ทำให้การโดยสารรถไฟในช่วงเวลานั้นจำเป็นต้องอาศัยเรือหรือแพข้ามฟากเพียงอย่างเดียว อย่างไรก็ตามถึงแม้ว่าสถานีนรลไฟพิจิตรจะเป็นสถานีประจำจังหวัดแต่ก็ไม่ได้มีความสำคัญเด่นชัดมากเท่ากับสถานีนรลไฟสะพานหินซึ่งเป็นสถานีประจำอำเภอหนึ่งของจังหวัดพิจิตร เนื่องจากสถานีนรลไฟสะพานหินเป็นสถานีเติมนํ้ารถจักร และมีถนนเชื่อมต่อกับจังหวัดเพชรบูรณ์ ทำให้ปริมาณผู้โดยสารและการขนส่งสินค้ามีมากกว่าด้วยปัจจุบัน สถานีนรลไฟพิจิตรเป็นสถานีชั้น 1 ภายในย่านสถานีนรลไฟพิจิตรมีอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมหลายหลัง ได้แก่ อาคารสถานีนรลไฟร้านบาร์ และบ้านพักพนักงานการรถไฟ

อาคารสถานีนรลไฟพิจิตรเป็นอาคารก่ออิฐถือปูนสองชั้น ผังพื้นอาคารเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า พื้นที่ใช้สอยชั้นล่างเป็นที่ทำงานของนายสถานี ห้องจำหน่ายตั๋ว ห้องนํ้า ห้องอาณัติสัญญาณ และมีบันไดไม้สำหรับขึ้นลงตั้งอยู่ ส่วนชั้นบนเป็นห้องนอน 3 ห้อง รูปแบบและองค์ประกอบทางสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีนรลไฟพิจิตรเป็นแบบตะวันตกอย่างชัดเจน เช่น การใช้หลังคาจั่วแบบไม่มีไขราหน้าจั่ว ไม่มีชายคาและกันสาด มีการตกแต่งอาคารด้วยลวดบัวปูนโค้งบริเวณเหนือบานประตู หน้าต่าง ชายคาและหน้าจั่ว ในปี พ.ศ. 2553 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ต่อเติมอาคารชั้นเดียวหลังคาจั่วแยกตัวออกจากอาคารสองชั้นด้านช่อง

จำหน่ายตั๋ว ส่วนที่ต่อเติมนี้ใช้เป็นโรงพักคอย และห้องสินค้า



ภาพที่ 107 อาคารสถานีนรลไฟพิจิตร

ที่หยุดรถไฟแม่พวก

ที่หยุดรถไฟแม่พวก ตั้งอยู่ที่ตำบลห้วยไร่ อำเภอเด่นชัย จังหวัดแพร่ โดยในพุทธศักราช 2430 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมให้ เซอร์ แอนดรู คลาร์ก (Sir Andrew Clark) และบริษัทป็นชาร์ด (Messrs Punchard, Lowther & Co.) ทำการสำรวจเพื่อสร้างทางรถไฟระหว่างกรุงเทพมหานครและเชียงใหม่ หลังจากนั้นในวันที่ 1 มิถุนายน พุทธศักราช 2454 กรมรถไฟหลวงได้เปิดการเดินทางรถไฟจากกรุงเทพมหานคร ผ่านสถานีนรลไฟปางต้นฝั้งมายังสถานีนรลไฟแม่พวก ซึ่งในเวลานั้นพื้นที่ของหมู่บ้านแม่พวดยังอยู่ในพื้นที่ป่าเขา โดยสาเหตุที่การก่อสร้างทางหยุดที่หมู่บ้านแม่พววกก็เพราะเงินกู้สำหรับสร้างทางรถไฟนั้นใกล้หมดลง และการก่อสร้าง

ทางขึ้นเขาจากอุตรดิตถ์มายังหมู่บ้านแม่พวกนั้นมีค่าใช้จ่ายมาก เนื่องจากต้องถมดินให้สูง ทำสะพานสูง และขุดอุโมงค์ปางตวบอบและอุโมงค์เขาพลึง

หลังจากนั้นในวันที่ 12 กันยายน พุทธศักราช 2454 สมเด็จพระศรีพัชรินทราบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง เสด็จประพาสเส้นทางรถไฟสายเหนือตั้งแต่สถานีหัวลำโพงจนถึงสถานีแม่พวก โดยพระองค์ได้เสด็จจากจังหวัดอุตรดิตถ์ในเวลาเช้า ถึงสถานีแม่พวก ประพาสชมทัศนียภาพโดยรอบแล้วเสด็จกลับในวันเดียวกัน เหตุการณ์ดังกล่าวได้มีการบันทึกเป็นกลอนพื้นเมือง (ภาษาท้องถิ่นเรียกว่า คำว) โดยพระสุริยะจางวาง (เจ้าสุริยะ สารศิริวงศ์) นายอำเภอเมืองแพร่ในขณะนั้น เนื้อความในคำว ถอดความโดยสังเขปได้ดังนี้ (ถอดโดยสุนันท์ธนา ชมภูมิ่ง แสนประเสริฐ เมื่อวันที่ 12 มีนาคม พุทธศักราช 2555)

“สมเด็จพระพันปีหลวงจะเสด็จเมืองแพร่ ณ สถานีแม่พวก ด้วยทางรถไฟในวันที่ 12 กันยายน จ.ศ. 1273 ในการนี้เจ้าคุณนิกรข้าหลวงเมืองแพร่ได้เตรียมการต้อนรับโดยนำเจ้านายและข้าราชการในเมืองแพร่ รวมทั้งตำรวจและทหารเดินทางไปแม่พวกตั้งแต่วันที่ 5 กันยายน เพื่อเตรียมเส้นทางที่จะเสด็จสัญจร (ถนน, สะพาน) เตรียมพลับพลาที่ประทับ (ในคำวใช้คำว่าหอประพาส) เตรียมพิธีการถวายการต้อนรับและการถวายของที่ระลึก รายชื่อเจ้านายที่ระบุในคำว เช่น แม่เจ้าบัวไหล (ชายาในเจ้าหลวงเมืองแพร่องค์สุดท้าย) พระพิไชยราชา เจ้าบุรีรัตน์ แม่เจ้าจันคำ เจ้าฟองคำ ขุนพงศ์พิบูลย์ เป็นต้น

ค่ายที่พักแรมของผู้เตรียมการตั้งอยู่ที่ตีนดอยชั้นแม่คัก แม่พวก ซึ่งเป็นชุมชนใหญ่ มีตลาดและผู้คนหลากหลายเผ่าพันธุ์หลังไหลมาอาศัยอยู่ มีทั้งคนจีน มอญ ไทย (หมายถึงคนที่อยู่ใต้เมืองแพร่ลงมา) พม่า (ม่าน,เมง) เจี้ยว ยอง ต้องสู้ ขมุ แวก ลื้อ แม้ว เย้า ฮ่อ อีโก้ ยาง(กะเหรี่ยง) ในวันที่พระพันปีเสด็จมา

พร้อมเหล่าบริวาร มีประชาชนมาเฝ้ารับเสด็จจำนวนมาก มีการยื่นเข้าถวายการต้อนรับ โดยเริ่มด้วยแถวทหาร ตำรวจ ทำการเคารพ แถวของข้าราชการต่อด้วยประชาชน มีแถวบรรเลง และการพ้อนรำถวาย ประชาชนทำความเคารพด้วยรูปเทียนและโห่ร้อง จากนั้นพระองค์เสด็จโดยรถยนต์พระที่นั่งไปยังสวนป่าสัก ซึ่งเป็นที่ตั้งของหอประพาสที่ได้สร้างไว้ ณ ที่นั้นได้ทรงช้างเข้าเที่ยวชมสวน และมีพนักงานป่าไม้มาถวายการต้อนรับโดยนำช้างมาแสดงการชักลากไม้ให้ทอดพระเนตรหลายตัว จากนั้นทรงพักผ่อนพระอิริยาบถในหอประพาส แล้วเสด็จกลับแม่พวก เพื่อทรงรถไฟกลับไปยังจังหวัดอุตรดิตถ์ในวันเดียวกัน เจ้านายและข้าราชการในเมืองแพร่ที่มาถวายการต้อนรับ เดินทางกลับแพร่ในวันรุ่งขึ้น 13 กันยายน 2454”

ป่าสักที่สมเด็จพระพันปีหลวงเสด็จทอดพระเนตรนั้น เป็นป่าสักทองที่ชาวบ้านแม่พวกได้ร่วมกันปลูกไว้ในปี พ.ศ. 2453 จำนวนทั้งสิ้น 1,779 ต้น บริเวณตรงข้ามกับสถานียรถไฟแม่พวก ปัจจุบันป่าสักทองดังกล่าว (ที่ชาวบ้านแม่พวกปลูกไว้) อยู่ในความดูแลของกรมป่าไม้ในพื้นที่ 133 ไร่

ต่อมาในวันที่ 15 พฤศจิกายน พุทธศักราช 2455 กรมรถไฟหลวงได้เปิดการเดินรถไฟจากกรุงเทพมหานครถึงสถานีปากป่านโดยผ่านสถานียรถไฟเด่นชัยหรือเด่นชัยในปัจจุบัน ช่วงเวลาเดียวกันนี้มีการทำถนนดินลูกรังอัดแน่นจากเด่นชัยไปยังเมืองแพร่ ซึ่งต่อมากลายเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงหมายเลข 101 หลังจากนั้นสถานียรถไฟเด่นชัยได้รับการพัฒนาจนกลายเป็นย่านสถานีสำคัญของจังหวัดแพร่ สำหรับการเดินรถไฟจากกรุงเทพมหานครถึงหมู่บ้านแม่พวกในสมัยนั้นต้องใช้เวลาเดินทาง 3 วัน โดยวันแรกระหว่างกรุงเทพมหานคร – พิษณุโลก วันที่สองระหว่างพิษณุโลก – อุตรดิตถ์ และวันที่สามระหว่างอุตรดิตถ์ – แม่พวก

เนื่องจากกรรมรถไฟหลวงยังไม่มีการเดินทางรถไฟในเวลากลางคืน

อาคารสถานียรถไฟแม่พวกเมื่อแรกสร้างเป็นอาคารไม้ชั่วคราว จนกระทั่ง พุทธศักราช 2460 กรรมรถไฟหลวงได้รื้ออาคารสถานียรถไฟชั่วคราวลงและเริ่มสร้าง อาคารสถานียรถไฟแม่พวกหลังปัจจุบัน และมีการเปิดใช้อย่างเป็นทางการใน พุทธศักราช 2462 สถานียรถไฟแม่พวกได้รองรับการเดินทางของประชาชนและการ ขนส่งสินค้าเรื่อยมา จนกระทั่งในพุทธศักราช 2511 เมื่อมีการทำถนนเชื่อม ระหว่างอำเภอเด่นชัยและอำเภอเมืองอุตรดิตถ์ และชาวบ้านเริ่มมีการใช้รถไฟใน การเดินทางลดน้อยลง ทำให้รายได้ของสถานียรถไฟแม่พวกลดน้อยลงตามไปด้วย หลังจากนั้นในพุทธศักราช 2524 รัฐบาลได้ดำเนินการขยายถนนเชื่อมระหว่าง อำเภอเด่นชัยและจังหวัดอุตรดิตถ์ ทำให้การเดินทางไปยังที่ต่างๆ มีความสะดวก รวดเร็วมากขึ้น ส่งผลให้ปริมาณผู้โดยสารที่สถานียรถไฟแม่พวกลดลงอย่างมาก

ต่อมาในวันที่ 1 ตุลาคม พุทธศักราช 2546 ฝ่ายการเดินรถ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีคำสั่งทั่วไป เรื่อง ยุบเลิกสถานีและเปิดที่หยุดรถไฟ โดยการรถไฟ แห่งประเทศไทยได้พิจารณาให้ความเห็นชอบให้ยุบสถานียรถไฟจำนวน 10 สถานี ซึ่งรวมถึงสถานียรถไฟแม่พวกด้วย แล้วเปิดเป็นที่หยุดรถแทน เพื่อลดภาระค่าใช้จ่าย และต้นทุนลง ทำให้ไม่มีนายสถานีและพนักงานการรถไฟประจำ และไม่มีการใช้ สอยพื้นที่ภายในอาคารสถานียรถไฟแม่พวกแต่อย่างใด นอกจากนี้ยังมีการรื้อถอน บ้านพัก โรงซังของ และยกเลิกประแจทั้งหมดเหลือแต่ทางประธาน

ต่อมาในวันที่ 6 มีนาคม พุทธศักราช 2549 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ อนุญาตให้องค์การบริหารส่วนตำบลห้วยไร่ให้ใช้สิทธิเหนือพื้นดินเพื่อขออนุรักษ์ และขอใช้อาคารสถานียแม่พวกจัดทำสำนักงานชมรมกีฬา ดนตรี และที่ทำการ สาธารณสุขพื้นฐาน โดยสิทธิเหนือพื้นดินตามสัญญานี้กำหนดไว้ 5 ปี นับตั้งแต่วัน

ลงนามในสัญญา ต่อมาในพุทธศักราช 2550 องค์การบริหารส่วนตำบลห้วยไร่ได้ จัดสร้างห้องสุขาและสนามฟุตบอลเล็กจำนวน 2 สนาม บริเวณด้านหน้าอาคาร สถานียรถไฟแม่พวก

หลังจากที่องค์การบริหารส่วนตำบลห้วยไร่ได้ใช้อาคารและพื้นที่โดยรอบ ครบตามกำหนดแล้วก็ได้ไม่มีการต่อสัญญา ทำให้พื้นที่ภายในอาคารสถานียรถไฟแม่ พวกไม่ได้มีการใช้ประโยชน์ตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา ยกเว้นบริเวณส่วนโรงพักคอยที่ ชาวบ้านยังคงใช้ในการรอรถไฟซึ่งมีขบวนรถหยุดรับส่ง 2 ขบวนต่อวัน คือ ขบวน ท้องถิ่น 408 เชียงใหม่ – นครสวรรค์ จอดที่สถานียรถไฟแม่พวกเวลาประมาณ 14.00 น. และขบวนท้องถิ่น 407 นครสวรรค์ – เชียงใหม่ จอดที่สถานียรถไฟแม่ พวกเวลาประมาณ 10.00 น. หากชาวบ้านแม่พวกต้องการขึ้นรถไฟขบวนอื่น จะต้องไปที่สถานียรถไฟเด่นชัยซึ่งอยู่ห่างจากหมู่บ้านไป 10 กิโลเมตร

ต่อมาระหว่างปีพุทธศักราช 2554 – 2555 ผู้เขียนได้ทำงานวิจัย “โครงการสำรวจจึงปลูกสร้างประวัติศาสตร์ อาคารสถานียรถไฟแม่พวก” และ ระหว่างวันที่ 1 – 8 มิถุนายน พุทธศักราช 2557 ผู้เขียน อาจารย์ และนักศึกษา สาขาสถาปัตยกรรมจากหลายมหาวิทยาลัยได้ร่วมกันสำรวจสถาปัตยกรรมแบบพื้น ถิ่นของที่หยุดรถไฟแม่พวกโดยได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากคณะ สถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง และสำนักงานวัฒนธรรม จังหวัดแพร่ รวมทั้งการอำนวยความสะดวกในการทำงาน จากผู้ใหญ่บ้านและชาวบ้านแม่พวก

ที่หยุดรถไฟแม่พวกวางขนานไปกับทางรถไฟในแนวเหนือใต้ ผังพื้นอาคาร เป็นรูปตัวเอช (H) ลักษณะเป็นอาคารไม้ 2 ชั้น จำนวน 2 หลัง ระหว่างกลางของ อาคาร 2 หลังนี้เชื่อมต่อกันด้วยโรงพักคอยชั้นเดียว โดยอาคารไม้ 2 ชั้น ทางทิศ

เหนือเคยเป็นที่ทำงาน ห้องนอน และห้องเก็บของของนายสถานี ส่วนอาคารไม้ 2 ชั้น ทางทิศใต้เคยเป็นที่ทำงาน ห้องนอน และห้องเก็บของของผู้ช่วยนายสถานี โครงสร้างอาคารทั้งหมดเป็นไม้ตั้งอยู่บนฐานคอนกรีตเสริมเหล็ก พื้นชั้นล่างและชั้นบนเป็นไม้ ผนังอาคารแสดงโครงเคร่าไม้ที่ใช้รับน้ำหนักที่เรียงตัวตามแนวนอนและต่อกันแบบเข้าลิ้น หลังคาอาคารเป็นหลังคาปั้นหยามุงด้วยกระเบื้องลอนคู่ ประตูและหน้าต่างของอาคารเป็นบานลูกฟักไม้

สภาพอาคารโดยทั่วไปอยู่ในสภาพปานกลาง โครงสร้างหลักของอาคารอยู่ในสภาพดี ประตูและหน้าต่างอยู่ในสภาพปานกลาง ห้องน้ำผู้ช่วยนายสถานีอยู่ในสภาพทรุดโทรม รั้วไม้บริเวณโรงพักคอยมืองค์ประกอบไม้ครบถ้วน พื้นกระเบื้องหน้าห้องนอนนายสถานีและหน้าห้องนอนผู้ช่วยนายสถานีมีสภาพปานกลางถึงทรุดโทรม บริเวณห้องโถงและห้องครัวที่ชั้นล่างอาคารทางทิศเหนือมีปัญหาเรื่องปลวก ผนังภายนอกของอาคารหลายแห่งมีช่องโหว่ทำให้ไม่สามารถป้องกันน้ำฝนและสัตว์เลื้อยคลานได้ รางระบายน้ำฝนสังกะสีและท่อน้ำฝนสังกะสีมีเฉพาะที่อาคารทางด้านเหนือแต่อยู่ในสภาพไม่พร้อมใช้งาน รอยต่อของหลังคาโรงพักคอยขึ้นเดียวกับผนังภายนอกอาคารทิศเหนือและทิศใต้มีรูโหว่ทำให้ไม่สามารถป้องกันน้ำฝนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ระบบประปาไม่สามารถใช้ได้ แต่มีการเดินระบบไฟฟ้าใหม่ สำหรับสภาพพื้นที่โดยรอบอาคารอยู่ในสภาพปานกลาง ต้นไม้ส่วนใหญ่ได้รับการดูแลรักษาเป็นอย่างดี ลานกีฬาคอนกรีตด้านหน้าอาคารทั้ง 2 ลานอยู่ในสภาพดีและมีการใช้สอยทำกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง ห้องน้ำด้านหน้าอาคารมีสภาพทรุดโทรมและสกปรก ถึงเก็บน้ำคอนกรีตทั้ง 3 ถังอยู่ในสภาพไม่พร้อมใช้งาน

จากการศึกษาพบว่าที่หยุดรถไฟแม่พริกและพื้นที่โดยรอบมีความสำคัญในด้านประวัติศาสตร์ สถาปัตยกรรม ความสัมพันธ์ด้านเศรษฐกิจและสังคมที่มีต่อ

ชุมชน และสามารถรักษาคุณค่าทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมไว้ได้ ดังนั้นแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาที่มีความเป็นไปได้ คือ การเปลี่ยนประโยชน์ใช้สอยและการปรับปรุงฟื้นฟูจากสถานีรถไฟมาเป็นกิจกรรมร่วมสมัยให้เป็นไปตามความต้องการของสังคมหรือชุมชนเพื่อให้มีคุณค่าทางเศรษฐกิจมากพอที่จะรักษาอาคารนั้นไว้ได้ เช่น ศูนย์ข้อมูลและการเรียนรู้หมู่บ้านแม่พริก เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม แนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาที่หยุดรถไฟแม่พริกและพื้นที่โดยรอบจะสามารถดำเนินการจริงได้จนกว่าผู้จัดทำแผนการอนุรักษ์และพัฒนาจะตระหนักถึงความสำคัญและคุณค่าในด้านต่างๆ รวมทั้งควรมีนโยบายการพัฒนาอาคารและพื้นที่โดยรอบ มีมาตรการควบคุมการเปลี่ยนแปลงที่ชัดเจนและเป็นรูปธรรมโดยการจัดทำแนวทางการต่อเติมอาคารและการใช้ประโยชน์ภายในและภายนอกอาคาร รวมทั้งสนับสนุนเงินทุนและวัสดุในการดูแลและซ่อมแซมอาคารด้วย



ภาพที่ 108 ที่หยุดรถไฟแม่พริก



ภาพที่ 109 การเก็บข้อมูลของนักศึกษาระหว่างวันที่ 1 – 8 มิถุนายน พ.ศ. 2557



ภาพที่ 110 การประชุมร่วมกันของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องถึงความเป็นได้ในการปรับปรุงพื้นที่
อาคารสถานียรถไฟแม่พวก วันที่ 7 มิถุนายน พ.ศ. 2557

อาคารที่ทำการพัสดุศเส

แต่เดิมนั้น อาคารคลังพัสดุของกรมรถไฟหลวงมีอยู่กระจัดกระจายและไม่อยู่เป็นศูนย์เดียวกัน ดังนั้นจึงมีดำริที่จะก่อสร้างอาคารพัสดุกกลางที่ยศเสขึ้น โดยหลวงสุขวัฒนสุนทร วิศวกรของกรมรถไฟเป็นผู้ออกแบบอาคาร การก่อสร้าง

เริ่มต้นในพุทธศักราช 2471 งานตอกเสาเข็มและงานรากฐานแล้วเสร็จในพุทธศักราช 2472 ต่อมาจึงเริ่มงานโครงสร้างประธานของอาคารพัสดุกกลาง อาคารพัสดุกกลางหลังนี้ก่อสร้างเสร็จ และเปิดทำการในวันที่ 16 พฤศจิกายน พุทธศักราช 2474 หลังจากนั้นมีการรื้อถอนอาคารคลังพัสดุต่างๆ ได้แก่ อาคารพัสดุกกลางหลังเดิม คลังไปรษณีย์โทรเลข คลังพัสดุสิ่งของคิน คลังพัสดุยศเสเดิม คลังพัสดุเครื่องมือสำรวจ คลังพัสดุกองโรงแรม และคลังพัสดุโทรเลข จากนั้นก็มีการโยกย้ายเปลี่ยนแปลงกองและสำนักงานต่างๆ ในอาคารพัสดุกกลางหลังใหม่ ในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 อาคารหลังนี้เคยใช้เป็นที่ทำการกรมรถไฟหลังจากที่อาคารกรมรถไฟโดนระเบิดทำลาย ต่อมาในพุทธศักราช 2494 ได้มีการต่อเติมปีกอาคารทั้งสอง (อาคารทิศเหนือ และอาคารทิศใต้) ให้เป็นตึก 3 ชั้น เหมือนอาคารด้านหน้า (อาคารทิศตะวันตก) ในช่วงนั้นระหว่างอาคารทั้ง 3 เป็นลานคอนกรีตขนาดใหญ่สำหรับขนถ่ายสินค้าที่จะเข้ามาเก็บในคลัง สร้างเป็นรางรถไฟจากทิศเหนือวิ่งตัดทะลุเข้ามาในตัวตึกส่วนที่เป็นคลังพัสดุทั้ง 2 ปีกเส้นหนึ่ง อีกเส้นหนึ่งวิ่งจากทิศตะวันออกตัดฉากกับรางแรกมาจ่ออยู่หน้าอาคารทิศตะวันตก จุดตัดของรางรถไฟทั้ง 2 เส้น ทำเป็นแป้นกลมหมุนได้สำหรับปรับรางให้เปลี่ยนแกนได้ ปัจจุบัน อาคารที่ทำการพัสดุใช้เป็นที่ทำงานของหน่วยงานต่างๆ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และลานคอนกรีตขนาดใหญ่ใช้เป็นที่จอดรถ

ผังพื้นอาคารที่ทำการพัสดุเป็นรูปตัวยู (U) รูปแบบทางสถาปัตยกรรมเป็นแบบโมเดิร์น โครงสร้างอาคารเป็นระบบเสาและคานคอนกรีตเสริมเหล็ก หลังคาอาคารทิศตะวันตกเป็นหลังคาทรงปั้นหยา เหนือหลังคาปั้นหยามีหลังคาจั่วอีกชั้นหนึ่งเพื่อระบายอากาศ ส่วนหลังคาอาคารทิศเหนือ และอาคารทิศใต้เป็นหลังคาคอนกรีตแบนผสมกับหลังคาปั้นหยา เหนือหลังคาปั้นหยามีหลังคาจั่วอีกชั้นหนึ่ง

เพื่อระบายอากาศเช่นกัน จุดเด่นของอาคารอยู่ที่ผนังภายนอกทั้งหมดก่ออิฐเปิดผิว ยกเว้นชั้น 2 และ 3 ของอาคารทิศตะวันตกเป็นผนังโครงและฝาไม้ มีระเบียงทางเดินยาวไปตลอดแนวอาคารทั้งด้านหน้าและด้านหลังของอาคาร ผนังอาคารทิศตะวันตกเป็นพื้นไม้เทคอนกรีตทับหน้าวางบนตงเหล็ก ช่องประตูหน้าต่างเป็นกรอบสี่เหลี่ยมเรียบง่าย มีทั้งขนาดปกติและขนาดใหญ่แล้วแต่พื้นที่ใช้สอย

ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปรับปรุงดูแลให้อาคารที่ทำการพัสดุอยู่ในสภาพดี สามารถรักษาคุณค่าทางสถาปัตยกรรมเอาไว้ได้ และเป็นตัวอย่างอาคารแบบโมเดิร์นยุคแรกๆ ของประเทศ



ภาพที่ 111 อาคารที่ทำการพัสดุฯ

พลับพลาที่ประทับสถานีรถไฟบางปะอิน

สถานีรถไฟบางปะอินตั้งอยู่ที่อำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา สร้างขึ้นในพุทธศักราช 2439 โดยเป็นหนึ่งในสถานีรถไฟบนเส้นทางรถไฟสายแรก

ของกรมรถไฟระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดนครราชสีมาที่เริ่มต้นการก่อสร้างในพุทธศักราช 2434 แล้วเสร็จในพุทธศักราช 2443 หลังจากทำการก่อสร้างเส้นทางรถไฟช่วงแรกระหว่างกรุงเทพมหานครและจังหวัดพระนครศรีอยุธยาแล้วเสร็จในพุทธศักราช 2439 รวมระยะทาง 71 กิโลเมตร ในวันที่ 26 มีนาคม พุทธศักราช 2439 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 พร้อมด้วยสมเด็จพระนางเจ้าเสาวภาผ่องศรี พระบรมราชินีนาถ ได้เสด็จพระราชดำเนินมาประกอบพระราชพิธีเปิดการเดินทางรถไฟหลวงสายแรกในราชอาณาจักรที่ย่านสถานีรถไฟกรุงเทพ โดยทรงประทับตรงที่ที่ได้เทมูดินซึ่งทรงขุดไว้เป็นครั้งแรกในพุทธศักราช 2434 เมื่อเริ่มสร้างทางรถไฟ แล้วทรงกระทำพระฤกษ์ตรึงตะปูหมุดที่รางทองรางเงิน ส่วนด้านเหนือให้ติดกับหมอนไม้มรดคาคงเงินมีอักษรจารึก ส่วนทางใต้สมเด็จพระบรมราชินีนาถเป็นผู้ตรึง แล้วได้โปรดเกล้าฯ ให้พระบรมวงศานุวงศ์ ข้าราชการช่วยกันตรึงต่อไปจนแล้วเสร็จ หลังจากนั้นเสร็จพระราชพิธีแล้ว พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 พร้อมด้วยสมเด็จพระนางเจ้าเสาวภาผ่องศรี พระบรมราชินีนาถ ได้เสด็จประทับรถไฟพระที่นั่งไปยังจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เมื่อขบวนรถไฟพระที่นั่งหยุดจอดที่บางปะอิน ได้เสด็จลง ณ พลับพลาที่ประทับซึ่งได้จัดสร้างไว้ข้างทางรถไฟเพื่อเสวยพระกระยาหารพร้อมกับพระบรมวงศานุวงศ์และหมู่ข้าราชการบริพาร สถานีรถไฟบางปะอินจึงนับเป็นสถานีรถไฟแรกในประวัติศาสตร์ที่ขบวนรถไฟพระที่นั่งได้หยุดจอด ปัจจุบันสถานีรถไฟบางปะอินเป็นสถานีชั้น 1 ภายในย่านสถานีประกอบด้วยอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรม และประวัติศาสตร์ คือ พลับพลาที่ประทับอาคารสถานีรถไฟ และร้านบาร์ (ขายอาหารและเครื่องดื่ม)

พลับพลาที่ประทับสถานีรถไฟบางปะอินเป็นอาคารไม้ชั้นเดียว ผนัง

อาคารเป็นรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสมีมุขยื่นสำหรับทางเข้า ด้านข้างทั้งสองด้านมีมุขหกเหลี่ยม ผนังมุขเป็นช่องหน้าต่างกระจกหลากสี (Stained glass) ที่สวยงาม หลังคาอาคารและหลังคามุขทั้งสามด้านเป็นหลังคาเป็นทรงปั้นหยาคลุมด้วยกระเบื้องซีเมนต์รูปว่าว ใต้ฝ้าโดยรอบอาคารมีระแนงไม้เป็นช่องระบายอากาศ ชายหลังคาประดับด้วยไม้ฉลุลวดงามตามแบบที่นิยมในสมัยรัชกาลที่ 5



ภาพที่ 112 พลัปปลาที่ประทับสถานีรถไฟบางปะอิน

อาคารโรงรถจักรแก่งคอย

อาคารโรงรถจักรแก่งคอย ตั้งอยู่ที่ย่านสถานีรถไฟชุมทางแก่งคอย อำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี ได้รับการออกแบบโดยนายปิ่น สร้างขึ้นในพุทธศักราช 2485 และเปิดใช้งานในพุทธศักราช 2486 เพื่อทดแทนอาคารโรงรถจักรเดิมที่มีขนาดเล็กและไม่สามารถรองรับการซ่อมบำรุงรถจักรไอน้ำที่มีจำนวนมากขึ้น นอกจากนี้เป็นสถานที่สำหรับซ่อมบำรุงรถจักรไอน้ำแล้ว อาคารโรงรถจักรแก่งคอย

ยังเป็นสถานที่เก็บเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ ที่ขนย้ายมาจากโรงงานมักกะสันในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 อีกด้วย ถือเป็นโรงรถจักรที่ใหญ่ที่สุดในพื้นที่นอกเขตกรุงเทพมหานคร หลังจากอาคารโรงรถจักรแก่งคอยถูกเปิดใช้ได้ไม่กี่เดือน ฝ่ายสัมพันธมิตรได้พยายามทิ้งระเบิดที่ย่านสถานีรถไฟแก่งคอยและโรงรถจักรแห่งนี้ เนื่องจากเป็นที่ตั้งของกองทหารญี่ปุ่นและเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่เห็นได้ชัดเจน แต่กลับพลาดเป้าหมายทำให้ลูกระเบิดตกใส่ตลาดแก่งคอยและบ้านเรือนราษฎรทำให้มีผู้เสียชีวิตเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้สะเก็ดระเบิดยังทำให้หลังคาบางส่วนของโรงรถจักรเสียหาย และยังมีเศษสะเก็ดระเบิดที่ยังคงฝังอยู่ในเนื้อไม้ของเสาต้นหนึ่งในโรงรถจักรโดยไม่มีการตัดแปลงหรือปรับปรุงใหม่แต่อย่างใด ต่อมาในพุทธศักราช 2495 ได้มีการต่อเติมโรงรถจักรทางด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้เพื่อใช้เป็นส่วนหนึ่งของโรงงาน ออกแบบโดยนายชลิต ศิริภาคย์ ปัจจุบันใช้เป็นห้องเครื่องมือกล หลังจากนั้นโรงรถจักรได้เป็นสถานที่ซ่อมบำรุงรถจักรไอน้ำเรื่อยมาจนถึงพุทธศักราช 2512 ที่มีการซ่อมรถจักรไอน้ำครั้งสุดท้าย ก่อนที่จะเปลี่ยนมาเป็นสถานที่ซ่อมบำรุงรถจักรดีเซล ปัจจุบันโรงรถจักรแก่งคอยเป็นสถานที่ซ่อมหัวรถจักรที่ใช้ลากจูงขบวนสินค้าต่างๆ เช่น น้ำมัน แป้ง น้ำตาล ข้าว และปูนซีเมนต์ เป็นต้น รวมทั้งซ่อมบำรุงรถพ่วงต่างๆ ได้แก่ รถพ่วงบรรทุกทุกล้อ รถพ่วงบรรทุกน้ำมัน และรถพ่วงสำหรับบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์

อาคารโรงรถจักรแก่งคอย เป็นอาคารไม้ชั้นเดียว ผนังอาคารเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า พื้นที่ใช้สอยภายในอาคารโรงรถจักรแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ ส่วนโถงกลาง ส่วนสำนักงาน และส่วนห้องเครื่องมือกล สำหรับโถงกลางกว้าง 38.25 เมตร ยาว 55 เมตร ด้านสกัดเป็นโครงสร้างเสาคานไม้ต่อเนื่องกัน 7 ช่วง หลังคาของแต่ละช่วงเป็นทรงเพิงมีกระจกปิดตายยาวตลอดแนวอาคารทางด้านตะวันตกเฉียง

เหนือเพื่อให้มีแสงสว่างเพียงพอต่อการทำงานภายในอาคาร ระหว่างแต่ละช่วงเสา มีการวางรางไปตามความยาวอาคารจำนวน 7 แนวราง บริเวณใต้รางแต่ละรางขุดลึกลงไปเป็นคูคอนกรีตสำหรับช่วงซ่อมใต้ท้องรถได้ และมีบ่อถ่ายล้อเชื่อมต่อกันระหว่างรางที่ 2 และรางที่ 3 นอกจากนี้บริเวณมุมโถงกลางด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือมีห้องน้ำที่สร้างขึ้นมาภายหลังเพื่อทดแทนห้องน้ำเดิมที่อยู่ภายในส่วนสำนักงานซึ่งได้เปลี่ยนเป็นห้องทำงานหน่วยซ่อมรถจักรและรถพ่วง ส่วนต่อมาคือส่วนสำนักงานซึ่งวางขนานไปกับโถงกลางทางด้านทิศตะวันตกเฉียงเหนือ กว้าง 4.50 เมตร ยาว 48.50 เมตร ประกอบด้วยห้องที่ทำการสารวัตรเวรกลางคืน ห้องทำงานหน่วยซ่อมรถจักรและรถพ่วง ห้องเก็บพัสดุ ห้องที่ทำการด้านการจัดการพนักงานรถจักร ห้องทำงานสารวัตรรถพ่วงแก่งคอย และห้องเจ้าหน้าที่ธุรการ และส่วนสุดท้ายเป็นห้องเครื่องมือกลตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ของอาคาร กว้าง 4.50 เมตร ยาว 15 เมตร ผนังของสำหรับส่วนสำนักงาน ส่วนห้องมือกล และบางส่วนของโถงกลาง เป็นผนังไม้ตีเกล็ดตามนอนซึ่งตั้งอยู่บนผนังก่ออิฐฉาบปูนสูงจากพื้น 90 เซนติเมตร หลังคาส่วนสำนักงาน ส่วนห้องมือกลเป็นหลังคาทรงเพิงมุงด้วยกระเบื้องลอนคู่ ประตูและหน้าต่างของโรงรถจักรเป็นไม้ ปัจจุบันมีบางส่วนเปลี่ยนเป็นกระจกกรอบอลูมิเนียมที่ส่วนสำนักงาน

อาคารโรงรถจักรแก่งคอย เป็นสิ่งก่อสร้างที่มีเอกลักษณ์โดดเด่นเนื่องจากการได้รับการออกแบบที่สอดคล้องกับการใช้สอยและสภาพเศรษฐกิจในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 และเป็นอาคารโรงจักรแห่งเดียวของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่มีโครงสร้างเป็นไม้และยังคงใช้งานอยู่ โดยตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดูแลรักษาอาคารให้อยู่ในสภาพที่ดี และยังคงบทบาทสำคัญในการซ่อมบำรุงรถจักรและรถพ่วง



ภาพที่ 113 อาคารโรงรถจักรแก่งคอย

โรงงานมักกะสัน

ในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ในขณะที่กรมรถไฟหลวงสังกัดอยู่ในกระทรวงโยธาธิการนั้น ทางรถไฟหลวงมีอยู่ด้วยกัน 3 สาย คือ ทางรถไฟด้านตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา 2 สาย ประกอบด้วยทางรถไฟสายนครราชสีมา และทางรถไฟสายเหนือที่แยกจากทางรถไฟสายนครราชสีมาที่บ้านภาชี และทางรถไฟที่อยู่ด้านตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา 1 สาย คือ ทางรถไฟสายเพชรบุรี โดยมีการตั้งโรงงานสำหรับซ่อมรถจักรและรถพ่วง (ปัจจุบัน คือ อาคารสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ซึ่งอาคารสถานีรถไฟกรุงเทพหลังเดิมที่เป็นเรือนไม้นั้นอยู่บริเวณหลังกรมไฟหลวง (ปัจจุบัน คือ ที่ตั้งอนุสาวรีย์ปทุมฤกษ์การรถไฟไทย) ส่วนทางรถไฟสายเพชรบุรีมีโรงงานซ่อมรถจักรรถพ่วงเล็กๆ ที่ย่านสถานีรถไฟบางกอกน้อย (ปัจจุบัน คือ สถานีรถไฟธนบุรี)

ต่อมามีการเปิดการเดินรถถึงปากน้ำโพเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน

รัตนโกสินทร์ศก 124 (พุทธศักราช 2448) และขยายไปถึงพิษณุโลกและแปดริ้ว เมื่อวันที่ 24 มกราคม รัตนโกสินทร์ศก 126 (พุทธศักราช 2450) ทำให้อาคารสถานียรถไฟกรุงเทพที่เป็นเรือนไม้ไม่สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารและสินค้าที่มีจำนวนเพิ่มขึ้นได้ ดังนั้น กรมรถไฟหลวงจึงขยายย่านสถานียรถไฟกรุงเทพให้กว้างขวางออกไป รวมทั้งสร้างอาคารสถานียรถไฟกรุงเทพหลังใหม่ที่มีความทันสมัยและสวยงามเป็นศรีสง่าแก่พระนคร ทำให้สามารถเชื่อมต่อเส้นทางคมนาคมได้สะดวกมากกว่าชั้นกว่าเดิม เนื่องจากผู้โดยสารที่เดินทางมาจากถนนหลวงหรือถนนกรุงเกษม ไม่ต้องเดินข้ามทางรถรางสายหัวลำโพงและย่านสินค้ากรุงเทพเหมือนแต่ก่อน

อาคารสถานียรถไฟกรุงเทพแห่งใหม่ตั้งอยู่ใกล้กับปลายรางรถไฟสายปากน้ำ และปลายรางรถรางสายสามเสน ส่วนการรับส่งสินค้านั้น ทางกรมมีแผนที่จะขุดขยายคลองผดุงกรุงเกษมให้กว้างมากขึ้นเพื่อให้เรือเดินสมุทรเข้ามาได้ แต่เนื่องจากค่าก่อสร้างต้องใช้เงินลงทุนเป็นจำนวนมาก ดังนั้นทางกรมจึงได้สร้างรถไฟสายแม่น้ำแทนเพื่อการรับการขนส่งสินค้าและอุปกรณ์รถไฟจากเรือเดินสมุทร⁴ ส่วนการสร้างที่ทำการรับส่งสินค้าริมคลองผดุงกรุงเกษมก็ทำเท่าที่จำเป็นเพื่อรองรับสินค้าที่มากับเรือภายในคลองเป็นหลัก ผลของการขยายการเดินทางนั้น ทำให้กรมรถไฟต้องหาพื้นที่ก่อสร้างโรงงานรถไฟแห่งใหม่เพื่อรองรับโรงงานสำหรับซ่อมรถจักรและรถพ่วงที่ย่านสถานียรถไฟกรุงเทพหัวลำโพงที่ต้องถูกรื้อลง ส่วนรถไฟสายเพชรบุรีก็ยังคงรับการซ่อมที่โรงงานบางกอกน้อยเช่นเดิม

⁴ ประกาศกระทรวงโยธาธิการ เรื่อง ประกาศเพิ่มเติมในการจัดซื้อที่ดินสร้างทางรถไฟสายแยกจากสายตะวันออกไปตั้งสดขึ้นสินค้าที่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 23 ตอนที่ 38 หน้า 967 วันอาทิตย์ที่ 16 ธันวาคม รัตนโกสินทร์ศก 125

โดยเวลานั้น ทางกรมเริ่มการเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออกแล้ว และเห็นว่าตำบลมักกะสันมีความเหมาะสมสำหรับสร้างโรงงานรถไฟ มีหน้าที่ซ่อมรถจักรและล้อเลื่อนทุกประเภทของกรมรถไฟสายเหนือ สายโคราช และสายตะวันออก โดยการก่อสร้างเริ่มต้นขึ้นในพุทธศักราช 2450 มีการสร้างโรงซ่อมรถจักรไอน้ำ โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก หลังคามุงสังกะสี ภายในมีปั้นจั่น 10 ต้น สำหรับยกรถจักรไอน้ำจำนวน 2 ตัว พร้อมกับสะพานเลื่อนรถโดยสารสามารถจูงรถจักรไอน้ำได้ 30 คัน เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ มีพิธีเปิดทำการเมื่อเดือนมิถุนายน พุทธศักราช 2453

หลังจากนั้น ในวันที่ 27 มิถุนายน พุทธศักราช 2460 ทางราชการได้ออกประกาศรวมกรมรถไฟสายเหนือกับกรมรถไฟสายใต้เป็นกรมเดียวกัน และทรงแต่งตั้งพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินให้ทรงดำรงตำแหน่ง ผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวง และได้รับพระบรมราชานุญาตให้รวมโรงงานซ่อมเข้าไว้ที่โรงงานมักกะสันเพียงแห่งเดียว โดยยกเลิกแผนสร้างโรงงานสำหรับรถไฟสายใต้ที่สถานียรถไฟคันธุลี⁵ ด้วยเหตุผลดังกล่าว ทำให้ต้องมีการวางรางที่ 3 สำหรับทางสายแม่น้ำเพื่อให้สามารถขนรถจักรรถพ่วงที่ขนมาจากสถานียบางกอกน้อยได้โดยสะดวก และมีการขยายเขตที่ดินโรงงานมักกะสันออกไปอีก รวมทั้งการก่อสร้างอาคารโรงงานใหม่เพื่อมาทดแทนอาคารเดิมที่เป็นเรือนสังกะสี ประกอบด้วย โรงซ่อมรถโดยสาร (carriage shop) เปิดใช้งานในพุทธศักราช 2465 โรงซ่อมรถจักร (locomotive shops) 2 หลัง เปิดใช้งานในพุทธศักราช 2471 โรงตีเหล็ก (smithy) เปิดใช้งานในพุทธศักราช 2464 สะพานเลื่อนรถเพื่อแทนสะพานเลื่อนรถ

⁵ สถานียรถไฟคันธุลี ตั้งอยู่ที่ตำบลคันธุลี อำเภอบางบาล จังหวัดสุพรรณบุรี ห่างจากสถานียรถไฟบางกอกน้อย 566 กิโลเมตร

ที่มีมาแต่เดิมซึ่งมีขนาดเล็กจนไม่สามารถกับรถโดยสาร 8 ล้อได้ เมื่อพุทธศักราช 2460 อาคารพัสดุโรงงานที่ได้จากการรื้ออาคารสถานีที่ชำรุดทรุดโทรม โรงอาหาร ตลอดจนบ้านพักวิศวกร และสารวัตรขึ้นใหม่

นับแต่โรงงานมักกะสันเริ่มเปิดดำเนินการเมื่อเดือนมิถุนายน พุทธศักราช 2453 มีการควบคุมบริหารโดยนายช่างชาวยุโรปเป็นผู้อำนวยการมาโดยตลอด จนกระทั่งปลายพุทธศักราช 2474 มิสเตอร์ อิงค์ฮัม ซัตสคริฟฟ์ (Ingham Sutcliffe) ได้ลาออก หลังจากนั้นจึงดำเนินการต่อโดยคนไทย และได้เริ่มสร้างโรงซ่อมรถจักรดีเซลเมื่อพุทธศักราช 2475 เพื่อรองรับรถจักรดีเซลที่ส่งเข้ามาระหว่าง พุทธศักราช 2474 – 2475 ต่อมาในพุทธศักราช 2480 ทางราชการได้แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นมาชุดหนึ่งเพื่อวางหลักเกณฑ์ในการแก้ไข ปรับปรุงและขยายโรงงานมักกะสันในปีต่อมา โดยการขยายและปรับปรุงโรงงานมักกะสันได้เริ่มต้นใน พุทธศักราช 2481 ด้วยการออกพระราชกฤษฎีกาและพระราชบัญญัติหลายฉบับเพื่อการเวนคืนที่ดินสำหรับการขยายโรงงานมักกะสัน การสร้างโรงซ่อมเครื่องไฟฟ้าใหม่ โรงกลึงใหม่ โรงทองเหลืองใหม่ โรงซ่อมรถโดยสารใหม่ โรงซ่อมรถบรรทุกใหม่ และสะพานเลื่อนรถใหม่ พร้อมย่านเก็บรถและโรงงานเพิ่มเติม โรงเรียนวิศวกรรมรถไฟบ้านพักคนงานและเจ้าหน้าที่โรงงานมักกะสัน

หลังจากนั้น การดำเนินการขยายโรงงานมักกะสันเป็นไปตามแผนที่หม่อมเจ้าเสริมสวาสดี กฤดากร ได้วางเอาไว้ แต่การก่อสร้างทำเสร็จเพียงบางส่วนเท่านั้น โดยโรงซ่อมรถบรรทุกใหม่ยังก่อสร้างไม่เสร็จ ก็เกิดสงครามมหาเอเชียบูรพาขึ้น ทำให้งานก่อสร้างขยายโรงงานมักกะสันจึงต้องหยุดชะงักตั้งแต่วันที่ 8 ธันวาคม พุทธศักราช 2484 เป็นต้นมา ในระหว่างสงครามนั้น ทางราชการได้พิจารณาเห็นว่าโรงงานมักกะสันเป็นจุดไม่ปลอดภัย จึงได้วางโครงการสร้างโรงงาน

ชั่วคราวขึ้นที่ย่านสถานีรถไฟชุมทางแก่งคอย และย่านสถานีรถไฟนครราชสีมาสำรองไว้อีก โดยได้มีการจัดส่งเครื่องกำเนิดไฟฟ้าและเครื่องมือกลที่สามารถเคลื่อนย้ายได้ไปไว้ที่ย่านสถานีรถไฟทั้ง 2 แห่ง ตั้งแต่พุทธศักราช 2486 แต่ยังมีเปิดดำเนินการเพราะต้องรอการสร้างอาคารที่พักสำหรับเจ้าหน้าที่ให้เรียบร้อยก่อน ภายหลังจึงได้ย้ายเครื่องมือกลและอุปกรณ์ต่างๆ จากแก่งคอยและนครราชสีมาไปไว้ตามสถานีเล็กๆ เช่น ลำชี ท่าช้าง ขอนแก่น และปากช่อง เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีการเคลื่อนย้ายหน่วยซ่อมรถโดยสาร รถบรรทุก และกำลังคนออกไปดำเนินการในย่านสถานีรถไฟอุบลราชธานี ซึ่งเปิดทำการเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ พุทธศักราช 2487 สำหรับโรงงานมักกะสันนั้นคงเหลือเพียงอุปกรณ์เท่าที่จำเป็นแก่การซ่อมที่เกิดขึ้นเฉพาะหน้า โดยมีการก่อกำแพงล้อมอาคารและเครื่องจักรเครื่องกลที่สำคัญและเคลื่อนย้ายลำบากเอาไว้ ซึ่งในการย้ายโรงงานออกตามภูมิกานั้น แม้ว่าทางกองทัพญี่ปุ่นจะเห็นชอบในหลักการก็จริง แต่โรงงานมักกะสันจะต้องเหลือสมรรถภาพในการซ่อมบำรุงรถโดยสารไม่ต่ำกว่า 50 เปอร์เซ็นต์ มิฉะนั้นแล้วจะมีปัญหากับกองทัพญี่ปุ่นแน่นอน

สรุปแล้วตลอดระยะเวลาที่ประเทศไทยตกอยู่ในภาวะสงคราม โรงงานมักกะสันประสบภัยทางอากาศรวม 4 ครั้ง⁶ ทำให้อาคารโรงงานและสิ่งปลูกสร้างเสียหายเป็นจำนวนมาก เช่นโรงซ่อมรถจักรและหม้อน้ำ โรงซ่อมรถโดยสาร โรงซ่อมรถบรรทุก โรงซ่อมเครื่องไฟฟ้าใหม่ โรงซ่อมรถโดยสารใหม่ และโรงซ่อมรถบรรทุกใหม่ เป็นต้น ภายหลังสงคราม กรมรถไฟจึงได้เริ่มบูรณะอาคารโรงงานเครื่องมือและเครื่องจักรกลภายในโรงงานมักกะสันให้กลับเข้าสภาพใช้งานได้ดี

⁶ ครั้งที่ 1 วันที่ 10 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2487, ครั้งที่ 2 วันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2487, ครั้งที่ 3 วันที่ 2-3 พฤศจิกายน พ.ศ. 2487, ครั้งที่ 4 วันที่ 2-3 มีนาคม พ.ศ. 2488

อย่างเดิม โดยมีการตั้งกรรมการขึ้นมาเพื่อสร้างอาคารและขยายโรงงานตามแผนที่วางไว้โดยกรมรถไฟและบริษัทที่ปรึกษาอเมริกันที่ธนาคารโลกส่งมา การบูรณะได้แล้วเสร็จเมื่อพุทธศักราช 2500 ต่อมาในพุทธศักราช 2502 มีการสร้างโรงเชื่อมรางซึ่งได้รับความช่วยเหลือจากยูซอม

ปัจจุบันโรงงานมักกะสันมีพื้นที่ทั้งหมด 356.25 ไร่ ประกอบด้วยพื้นที่ 5 ส่วนใหญ่ๆ คือ พื้นที่อาคารพัสดุ พื้นที่อาคารโรงงาน และบริเวณต่อเนื่องของคลังพัสดุอะไหล่ เก็บรถจักร รถพ่วงที่รอการซ่อม พื้นที่สับเปลี่ยนยานโรงงาน พื้นที่ย่านโรงงานที่จัดทำประโยชน์เพิ่มเติม และพื้นที่สถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (City Air Terminal (CAT) จากการสำรวจเบื้องต้นพบว่าภายในพื้นที่โรงงานมักกะสันมีอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมอยู่หลายหลัง เช่น อาคารโรงซ่อมรถโดยสาร อาคารโรงงานซ่อมรถจักร อาคารโรงซ่อมรถโดยสาร อาคารโรงหล่อ



ภาพที่ 114 อาคารโรงซ่อมรถโดยสารสร้างขึ้นเมื่อพุทธศักราช 2484 ได้รับการบูรณะและเปิดใช้การใหม่ได้เมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน พุทธศักราช 2498 สิ้นเงิน 4,482,307 บาท



ภาพที่ 115 อาคารโรงหล่อเปิดใช้งานเมื่อวันที่ 7 สิงหาคม พุทธศักราช 2496 สิ้นเงิน 2,201,500 บาท



ภาพที่ 116 โรงกระสวนภายในอาคารโรงหล่อเปิดใช้งานเมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม พุทธศักราช 2496 สิ้นเงิน 597,000 บาท

อาคารโรงซ่อมรถโดยสาร โรงงานมักกะสัน

สร้างขึ้นในพุทธศักราช 2465 ลักษณะเป็นอาคารชั้นเดียว กว้าง 32 เมตร ยาว 125 เมตร และสูง 20 เมตร ผังพื้นของอาคารแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ ส่วนโถงกลาง กว้าง 20 เมตร โครงสร้างเป็นระบบเสาและคานคอนกรีตเสริมเหล็ก ใช้เป็นพื้นที่ซ่อมรถโดยสาร มีการวางรางไปตามความยาวอาคาร 3 ราง ได้รางชุดเล็กลงไปเป็นคูคอนกรีตสำหรับช่างซ่อมใต้ท้องรถได้ ด้านบนได้ระดับชัอมี่คานเหล็กเคลื่อนที่ (crane) สำหรับยกรถโดยสารวิ่งไปมาตลอดความยาวอาคาร ส่วนริมสองข้างของโถงกลาง กว้างด้านละ 6 เมตร มีรางซ่อมข้างละ 1 ราง ผนังด้านหน้าและด้านหลังของอาคารประกอบด้วยประตูโครงสร้างคานโค้งต่อเนื่อง 5 ช่วง ที่โถงกลาง 3 ช่วง และริมข้างละช่วง ส่วนบนของผนังโถงกลางแบ่งซอยออกเป็นคานโค้งต่อเนื่องขนาดเล็ก 6 ช่วงติดต่อกัน เป็นช่องแสงกรุกระจก หลังคาโครงเหล็กทรีสเป็นจั่วเปิดยอดยกขึ้นไปเป็นจั่วเล็กอีกชั้นหนึ่งเพื่อบายลม ที่หน้าบ้านมีตัวเลขไทยระบุปีที่สร้าง 2465 และอักษรย่อ ร.ฟ.ผ. หรือกรมรถไฟแผ่นดิน (เป็นชื่อที่ใช้ระหว่างพุทธศักราช 2464 – 2467) หลังคาริมสองข้างเป็นทรงเพิง ผนังด้านยาวทั้งสองข้างเป็นผนังก่ออิฐเปิดผิว แต่ละช่วงเจาะช่องแสงกรุกระจกช่องละ 2 บานตลอดแนวอาคาร อาคารโรงซ่อมรถโดยสารเป็นตัวอย่างอาคารที่แสดงให้เห็นโครงสร้างเสา คาน พื้น และผนัง ที่ไม่มีการปิดบังและตกแต่งใดๆ ทั้งสิ้น ปัจจุบันอาคารหลังนี้ใช้เป็นอาคารคลังพัสดุ และส่วนต่อเติมด้านข้างเป็นโรงเก็บรถพระที่นั่งจำนวน 2 คัน

อาคารโรงซ่อมรถโดยสารเป็นอาคารในโรงงานมักกะสันที่เก่าแก่ที่สุดที่ยังคงมีการใช้งานอยู่ สามารถรักษาโครงสร้างและวัสดุดั้งเดิมเอาไว้ได้ ถือว่าเป็นมรดกทางสถาปัตยกรรมที่มีคุณค่า และเป็นตัวอย่างอาคารที่แสดงให้เห็นโครงสร้าง

สร้าง เสา คาน พื้น และผนัง ที่ไม่มีการปิดบังและตกแต่งใดๆ ทั้งสิ้น



ภาพที่ 117 อาคารโรงซ่อมรถโดยสาร

อาคารโรงงานซ่อมรถจักร โรงงานมักกะสัน

สร้างขึ้นในพุทธศักราช 2471 ออกแบบโดยวิศวกรไทย นายยงนตร์ บุญมานพ รูปแบบพื้นฐานมาจากแบบอาคารโรงซ่อมรถโดยสารที่สร้างขึ้นในพุทธศักราช 2465 โครงสร้างระบบเสาและคานคอนกรีตเสริมเหล็กขนาดใหญ่ ลักษณะผังเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าแคบยาว แบ่งเป็น 3 ส่วน คือ โถงกลางที่เป็นโรงซ่อมกว้าง 20 เมตร ริมสองข้างกว้างข้างละ 6 เมตร รวม 32 เมตร ด้านยาวมี 17 ช่วงเสา รวม 124.80 เมตร การวางรางสำหรับจอดรถซ่อมเปลี่ยนแปลงไปจากวางไปตามยาวของอาคารแบบเดิมเป็นการวางขวางอาคารระหว่างช่วงเสา เพราะหัวรถจักรมีขนาดสั้นกว่าขบวนรถโดยสาร จึงสามารถจอดรถซ่อมได้ถึง 16 ราง ได้รางทำเป็นคูคอนกรีตเสริมเหล็กเพื่อซ่อมใต้ท้องรถได้ ด้านบนมีปั้นจั่นเป็นคานเหล็ก

เคลื่อนที่ (crane) สามารถยกห้วงจักรได้ถึง 80 ตัน วิ่งไปมาตลอดความยาวอาคาร ลักษณะภายนอกเป็นโรงงานก่ออิฐเป็ดผิวที่ยังคงเค้าสถาปัตยกรรมยุคเก่า ด้านหน้าโถงกลางโรงซ่อมแบ่งเป็นช่องสี่เหลี่ยม 3 แถว ทั้งด้านทางนอนและทางตั้ง ด้วยเสาคานคอนกรีตเสริมเหล็ก ช่องสี่เหลี่ยม 2 แถวล่างก่ออิฐเป็ดผิวไม่มีช่องเปิด แถวบน 3 ช่องกรุด้วยกระจกเป็นช่องแสงขนาดใหญ่หลังคาแบ่งเป็น 3 ส่วน ตรงกลางเป็นจั่วเล็กยกสูงขึ้นเล็กน้อยเพื่อบายอากาศ ด้านข้างทั้ง 2 เป็นลาดหลังคาจั่ว ด้านยาวอาคารเป็นผนังก่ออิฐเป็ดผิวแสดงแนวโครงสร้างคานทรสคอนกรีตเสริมเหล็กขนาดใหญ่ยาวตลอดอาคาร ด้านบนเป็นช่องแสงกรุกระจก ภายหลังสงครามมหาเอเซียบูรพามีการต่อเติมและปรับปรุงอาคารให้มีขนาดใหญ่ขึ้น เปิดใช้งานในพุทธศักราช 2500 ใช้เป็นโรงซ่อมรถจักรดีเซลไฮดรอลิค ปัจจุบันอาคารหลังนี้ใช้ในการซ่อมรถจักรดีเซลไฟฟ้า



ภาพที่ 118 อาคารโรงงานซ่อมรถจักร

สถานีรถไฟมักกะสัน

สร้างขึ้นในพุทธศักราช 2450 ซึ่งเป็นปีที่กรมรถไฟเปิดการเดินรถถึงแปดริ้วเมื่อวันที่ 24 มกราคม รัตนโกสินทร์ศก 126 อาคารสถานีรถไฟมักกะสันเมื่อแรกสร้างนั้นเป็นอาคารไม้ชั้นเดียวขนาดเล็ก ต่อมาการรถไฟแห่งประเทศไทยมีแนวคิดที่จะลดจำนวนรถไฟที่เข้าออกสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) จึงได้อาคารสถานีเดิมลงแล้วสร้างเป็นอาคารสถานีคอนกรีตเสริมเหล็กที่มีความสง่างามสมกับการเป็นต้นทางและปลายทางรถไฟสายตะวันออก โดยอาคารสถานีรถไฟหลังใหม่นี้เปิดใช้งานเมื่อวันที่ 20 สิงหาคม พุทธศักราช 2496 ต่อมาในพุทธศักราช 2498 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ยกเลิกการตัดระยะรถไฟสายตะวันออกไว้ที่สถานีรถไฟมักกะสัน และให้กลับใช้เส้นทางปลายทางสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง)ตามเดิม เนื่องจากทำให้ผู้โดยสารได้รับความไม่สะดวกสบายในการเข้ามาเรียน ค่าขาย และทำงาน เพราะในเวลานั้นมีแต่รถเมล์นายเลิศเพียงสายเดียวที่วิ่งเข้ามารับส่งผู้โดยสารถึงสถานีรถไฟมักกะสัน ไม่ได้มีรถเมล์หลากหลายเหมือนที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง)

ปัจจุบัน สถานีรถไฟมักกะสันเป็นสถานีชั้น 1 ภายในย่านสถานีประกอบด้วยอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมและประวัติศาสตร์ คือ อาคารสถานีรถไฟ หอสัญญาณประแจกล และเรือนแถวไม้สองชั้นพนักงานการรถไฟ นอกจากนี้ยังมีอาคารพิพิธภัณฑ์แรงงานไทยซึ่งตั้งอยู่ไม่ไกลจากอาคารสถานีรถไฟมักกะสันมากนัก ถือได้ว่าเป็นอาคารที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมและประวัติศาสตร์ด้วยเช่นกัน



ภาพที่ 119 สถานีรถไฟมวกะสัน

โรงพยาบาลบุรฉัตรไชยากร

กรมรถไฟมีความประสงค์ที่จะดูแลรักษาพยาบาลบุคลากรขององค์กรจึงได้จัดสร้างตึกที่ทำการแพทย์ ตั้งอยู่ระหว่างสนามเทนนิสนรพและตึกที่ทำการพัสดุ บริเวณย่านสถานีรถไฟกรุงเทพหัวลำโพง ต่อมาในระหว่างสงครามมหาเอเซียบูรพา ตึกที่ทำการแพทย์ได้รับความเสียหายจากการทิ้งระเบิดหลายครั้ง ทำให้กรมรถไฟต้องเคลื่อนย้ายเครื่องเวชภัณฑ์ไปไว้ที่มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์และโรงเรียนวัดสระเกศตั้งแต่พุทธศักราช 2487 ต่อมาในวันที่ 10 กรกฎาคม พุทธศักราช 2488 ตึกหลังนี้ถูกระเบิดทำลายลง หลังจากนั้น กรมรถไฟต้องใช้ตึกที่ทำการพัสดุเป็นสำนักงานแพทย์ชั่วคราว ต่อมาในพุทธศักราช 2493 กรมรถไฟได้เริ่มสร้างโรงพยาบาลบุรฉัตรไชยากร บริเวณใกล้เคียงกับโรงงานมวกะสัน การก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดใช้งานได้เมื่อวันที่ 25 เมษายน พุทธศักราช 2495 ทำให้การรักษาพยาบาลเป็นไปได้โดยสะดวกยิ่งกว่าเดิมมาก ต่อมาในวันที่ 24 ตุลาคม พุทธศักราช 2511 โรงพยาบาลได้เปิดตึกเสรีเรงฤทธิ์เพื่อเป็นอนุสรณ์แด่คุณหลวง

เสรีเรงฤทธิ์ และเปิดตึกสามชั้นเมื่อปลายพุทธศักราช 2512 นอกจากสร้างอาคารหลักของโรงพยาบาลแล้ว กรมรถไฟยังจัดสร้างอาคารอื่นๆ เช่น โรงอาหาร โรงเก็บรถยนต์ โรงฝึกศพ โรงซ่อมบำรุง โรงพัสดุ และโรงบำบัดน้ำเสีย เป็นต้น รวมทั้งกลุ่มบ้านพักไม้และเรือนแถวไม้ของพนักงานโรงพยาบาลอีกด้วย



ภาพที่ 120 อาคารหลักของโรงพยาบาล



ภาพที่ 121 บ้านพักไม้สองชั้น

นิคมรถไฟมักกะสัน

ตั้งขึ้นในพุทธศักราช 2493 โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้เริ่มสร้างเรือนแถวไม้สองชั้น ตึกแถวสองชั้น และบ้านเดี่ยวสำหรับพนักงานและคนงานในสังกัดโรงงานมักกะสันได้พักอาศัย บนเนื้อที่ 20 ไร่ บริเวณสี่แยกเพชรบุรีตัดใหม่ถึงแยกนานา การก่อสร้างแล้วเสร็จในพุทธศักราช 2497 สามารถรองรับผู้อยู่อาศัยได้จำนวน 212 ครอบครัว หลังจากนั้นในช่วงพุทธศักราช 2497 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้เริ่มสร้างที่พักอาศัยเพิ่มเติม รวมทั้งจัดสร้างตลาดสด โรงเรียน และร้านสหกรณ์โรงงาน ต่อมาภายหลังต้องยกเลิกตลาดสด โรงเรียน และร้านสหกรณ์โรงงานเพราะไม่เป็นที่นิยมและมีการใช้งานผิดวัตถุประสงค์ ต่อมาเมื่อมีการตัดถนนเพชรบุรีตัดใหม่ผ่านที่ของรถไฟ และซอยนานาเหนือได้ขยายเข้ามาเชื่อมกับถนนเพชรบุรีตัดใหม่เพื่อให้มาบรรจบกับถนนรถไฟที่ตัดผ่านนิคมรถไฟมักกะสัน เมื่อพุทธศักราช 2509 ทำให้นิคมรถไฟมักกะสันถูกแบ่งออกเป็น 4 ส่วน โดยในพุทธศักราช 2511 สามารถรองรับผู้อยู่อาศัยได้จำนวน 620 ครอบครัว ปัจจุบันอาคารและสิ่งปลูกสร้างภายในนิคมรถไฟมักกะสันยังคงบทบาทสำคัญในการรองรับที่อยู่อาศัยของพนักงานรถไฟเหมือนเช่นอดีตที่ผ่านมา

ลักษณะทางสถาปัตยกรรมที่เด่นชัดของบ้านพักไม้คือ ชั้นล่างโล่ง ยกพื้นสูง 2.05 – 2.10 เมตร โดยตั้งอยู่บนเสาคอนกรีต ชั้นบนแยกส่วนพักอาศัยออกจากห้องครัวโดยเชื่อมกันด้วยชานเล่น ฝาไม้ตอนล่างตีทับเกล็ด ตอนบนตีแบบสายบัว หลังคาแบบปั้นหยา หลังคาจั่ว หรือแบบผสมระหว่างจั่วและปั้นหยา (Clipped Gable) โดยมีความลาดประมาณ 30 องศา มุงด้วยกระเบื้องดินเผา มีช่องระบายลมเหนือหน้าต่างชั้น 2 ประตูและหน้าต่างเป็นบานไม้ ซึ่งการออกแบบจะคำนึงถึงประโยชน์ใช้สอยและความประหยัดเป็นหลัก



ภาพที่ 122 กลุ่มบ้านพักไม้สองชั้น



ภาพที่ 123 กลุ่มเรือนแถวไม้สองชั้น

นิคมรถไฟสามเหลี่ยมจิตรลดา

ตั้งขึ้นเพื่อรองรับโครงการย้ายอาคารพักอาศัยไม้จำนวน 13 หลัง จากย่านสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) เมื่อพุทธศักราช 2469 ของกรมรถไฟ สังกัดกระทรวงโยธาธิการ และในระยะเวลาต่อมาได้มีการดำเนินการก่อสร้างอาคารพักอาศัยไม้แบบบ้านแถวเพิ่มเติม โดยในปัจจุบันนิคมรถไฟจิตรลดา มีพื้นที่ 40 ไร่

ประกอบด้วยอาคารพักอาศัยจำนวน 35 หลัง และมีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 169 ครัวเรือน ลักษณะพื้นที่ของชุมชนเป็นรูปสามเหลี่ยม ซึ่งเกิดจากเส้นทางรถไฟสายเหนือ เส้นทางรถไฟสายตะวันออก และเส้นทางรถไฟจากสายเหนือไปยังสายตะวันออก ส่วนการเข้าถึงพื้นที่สามารถใช้ทางรถไฟและทางรถยนต์

ลักษณะทางสถาปัตยกรรมที่เด่นชัด คือ รูปแบบอาคารพักอาศัยไม้ที่มีลักษณะทางสถาปัตยกรรมเป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัวเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอาคารพักอาศัยไม้จำนวน 13 หลัง ที่มีอายุมากกว่า 90 ปี ซึ่งมีความเป็นไปได้ในการบูรณะหากมีแนวทางการดำเนินการที่เหมาะสม ส่วนด้านสภาพของอาคารพักอาศัย พบว่าส่วนใหญ่อยู่ในสภาพทรุดโทรม โดยเฉพาะบ้านแถวไม้ ทั้งนี้มีสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากขาดการดูแลรักษาที่ดีทั้งจากผู้อยู่อาศัย และการรถไฟแห่งประเทศไทย ประกอบกับใช้ไม้เป็นวัสดุหลักในการก่อสร้างซึ่งง่ายต่อการผุพังและเกิดเพลิงไหม้



ภาพที่ 124 บ้านไม้สองชั้น

โรงแรมหัวหิน (ไฮเต็ลหัวหิน)

โรงแรมหัวหิน (ไฮเต็ลหัวหิน) ตั้งอยู่ที่อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ สร้างขึ้นโดยกรมรถไฟเพื่อเป็นสถานที่พักผ่อนชายทะเล และเป็นที่พักอาศัยของพระบรมวงศานุวงศ์ ชาวต่างประเทศ และคหบดี ประกอบด้วยอาคารหลัก 1 หลัง กลุ่มบังกะโล และพื้นที่โดยรอบที่มีการจัดสวนอย่างสวยงาม มีการเปิดใช้โรงแรมอย่างไม่เป็นทางการ พร้อมกับสนามกอล์ฟหลวงหัวหิน 9 หลุมแรก ในวันที่ 26 ตุลาคม พุทธศักราช 2465 หลังจากนั้น ในวันที่ 1 มกราคม พุทธศักราช 2466 จึงเปิดโรงแรมอย่างเป็นทางการ

อาคารหลักของโรงแรมออกแบบโดยนายเอ ริกาซชิ (Mr. A. Rigassi) สถาปนิกชาวอิตาลี เป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็ก 2 ชั้น หลังคาทรงปั้นหยา มุงด้วยกระเบื้องว่าวสีแดง ผังพื้นที่อาคารเป็นรูปตัวแอล (L) ประกอบด้วยโถงกลางรูปกลม สองข้างของโถงกลางเป็นปีกรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าทำมุมฉากกัน พื้นที่ชั้นล่างเป็นส่วนต้อนรับและบริการ ห้องอาหาร และเดอะมิวเซียมคอฟฟี่แอนด์ทีคอร์ทเนอร์ พื้นที่ชั้นบนเป็นส่วนห้องพักทั้งหมด โดยมีระเบียงและทางเดินกว้างขวางรอบทั้งด้านหน้าและด้านหลังของพื้นที่ใช้สอยส่วนต่างๆ ระหว่างเสาระเบียงแต่ละช่วงมีแผงกันแดดบานเกล็ดไม้ แสดงให้เห็นถึงการประยุกต์สถาปัตยกรรมแบบตะวันตกให้เข้ากับภูมิอากาศแบบร้อนชื้นของประเทศไทย สำหรับบังกะโลเป็นอาคารไม้ยกพื้นสูง หลังคาเป็นทรงจั่ว ด้านหน้าเป็นระเบียงทางขึ้นขนาดใหญ่ พื้นที่ภายในมีลักษณะโปร่งโล่งทำให้อากาศถ่ายเทได้สะดวก

ปัจจุบัน การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ให้โรงแรมเซ็นทารา แกรนด์ บีช รีสอร์ท แอนด์ วิลล่า หัวหิน (Centara Grand Beach Resort & Villas Hua Hin) เป็นผู้เช่า ซึ่งได้มีการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารหลัก กลุ่มบังกะโล และสวนไม้ดัด

อย่างต่อเนื่อง ทำให้สามารถรักษาหลักฐานทางประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรมที่สำคัญไว้ได้



ภาพที่ 125 โรงแรมหัวหิน (ไฮเต็ลหัวหิน)

(ภาพโดย www.ensogo.com)

9. ตัวอย่างภาพวาด และแบบทางสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีรถไฟและสิ่งปลูกสร้างที่มีคุณค่าพิเศษ



ภาพที่ 126 พลับพลาที่ประทับสถานีรถไฟบางปะอิน อ.บางปะอิน จ.พระนครศรีอยุธยา
(ภาพโดย นครินทร์ พัทธ์)



ภาพที่ 127 อาคารสถานีรถไฟแม่ทะ อ.แม่ทะ จ.ลำปาง
(ภาพโดย นครินทร์ พัทธ์)



ภาพที่ 128 อาคารสถานีรถไฟคลองมะพลับ อ.ศรีนคร จ.สุโขทัย
(ภาพโดย นครินทร์ พัทธ์)



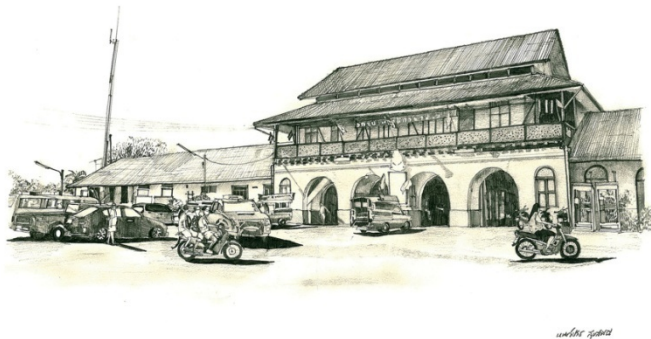
ภาพที่ 130 อาคารสถานีรถไฟปางป๋วย อ.แม่เมาะ จ.ลำปาง
(ภาพโดย นครินทร์ พัทธ์)



ภาพที่ 129 อาคารสถานีรถไฟหัวหิน อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์
(ภาพโดย นครินทร์ พัทธ์)



ภาพที่ 131 อาคารสถานีรถไฟสูงเนิน อ.สูงเนิน จ.นครราชสีมา
(ภาพโดย นนทบุรี สุขาสานี)



ภาพที่ 132 อาคารสถานีรถไฟนครลำปาง อ.เมือง จ.ลำปาง
(ภาพโดย นนทบุรีวิธ สุขสาสนี)



ภาพที่ 134 อาคารสถานีรถไฟชุมทางเขามุงทอง อ.ร่อนพิบูลย์ จ.นครศรีธรรมราช
(ภาพโดย ธนภัทร ธนะโสธร)



ภาพที่ 133 อาคารสถานีรถไฟชุมพร อ.เมือง จ.ชุมพร
(ภาพโดย ธนภัทร ธนะโสธร)



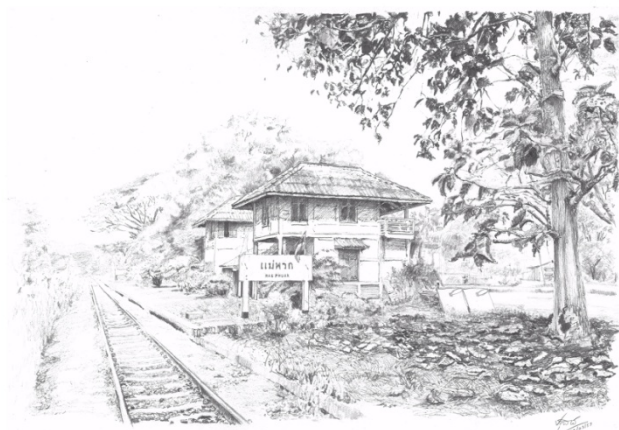
ภาพที่ 135 อาคารสถานีรถไฟบ้านปิน อ.ลอง จ.แพร่
(ภาพโดย ธนภัทร ธนะโสธร)



ภาพที่ 136 อาคารสถานีรถไฟควนหินม้าย อ.หลังสวน จ.ชุมพร
(ภาพโดย ปรุฬห์ เทพรัตน์)



ภาพที่ 138 อาคารสถานีรถไฟห้วยฉัตร อ.ห้วยฉัตร จ.ลำปาง
(ภาพโดย นครินทร์ พัทธ์)



ภาพที่ 137 อาคารที่หยุดรถไฟแม่พวก อ.เด่นชัย จ.แพร่
(ภาพโดย ปรุฬห์ เทพรัตน์)



ภาพที่ 139 อาคารสถานีรถไฟน้ำพอง อ.น้ำพอง จ.ขอนแก่น
(ภาพโดย นครินทร์ พัทธ์)



ภาพที่ 140 อาคารสถานีรถไฟศิลาอาสน์ อ.เมือง จ.อุดรดิตถ์
(ภาพโดย นครินทร์ พัทธ์)



ภาพที่ 142 อาคารสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร
(ภาพโดย นครินทร์ พัทธ์)



ภาพที่ 141 อาคารสถานีรถไฟชุมทางแก่งคอย อ.แก่งคอย จ.สระบุรี
(ภาพโดย นครินทร์ พัทธ์)



ภาพที่ 143 อาคารสถานีรถไฟหนองหล่ม อ.เมือง จ.ลำพูน
(ภาพโดย นครินทร์ พัทธ์)



ภาพที่ 144 อาคารสถานีรถไฟขุนตาน อ.แม่อํา จ.ลำพูน
(ภาพโดย ธนภัทร ธนะโสธร)



ภาพที่ 146 อาคารสถานีรถไฟกันตัง อ.กันตัง จ.ตรัง
(ภาพโดย ศิลปนันท์ พงษ์ชมพร)



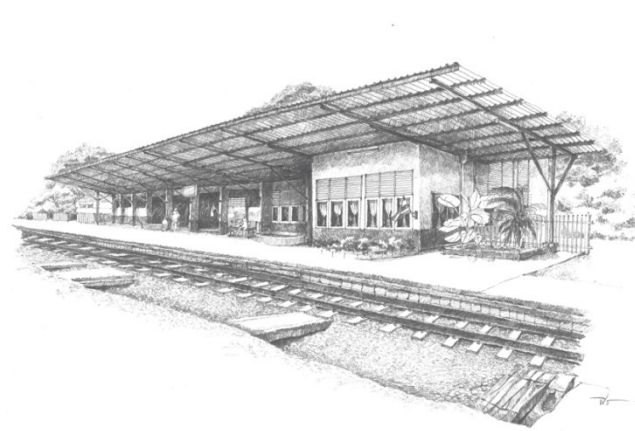
ภาพที่ 145 อาคารสถานีรถไฟทุ่งหวาย อ.วารินชำราบ จ.อุบลราชธานี
(ภาพโดย ธนภัทร ธนะโสธร)



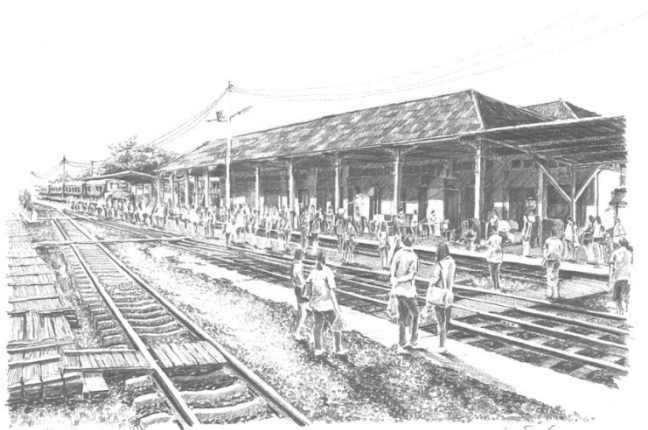
ภาพที่ 147 อาคารสถานีรถไฟท่าชนะ อ.ท่าชนะ จ.สุราษฎร์ธานี
(ภาพโดย ศิลปนันท์ พงษ์ชมพร)



ภาพที่ 148 อาคารสถานีรถไฟโคกกรวด อ.เมือง จ.นครราชสีมา
(ภาพโดย ก่อภพ โมราฤทธิ์)



ภาพที่ 150 อาคารสถานีรถไฟท่าฬ่อ อ.เมือง จ.พิจิตร
(ภาพโดย ศิริ เต็มใจ)



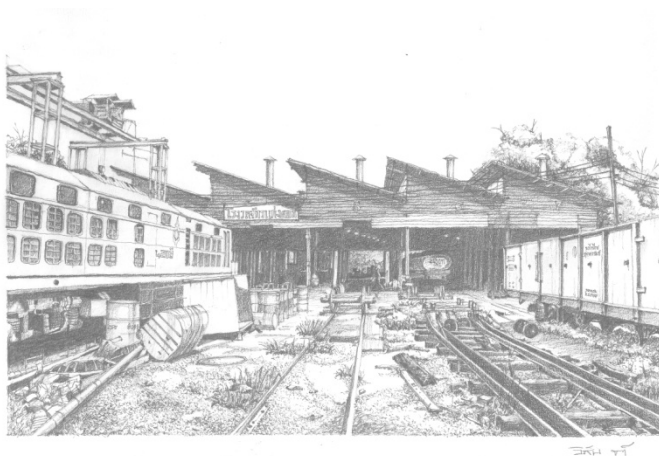
ภาพที่ 149 อาคารสถานีรถไฟอยุธยา อ.พระนครศรีอยุธยา จ.พระนครศรีอยุธยา
(ภาพโดย ก่อภพ โมราฤทธิ์)



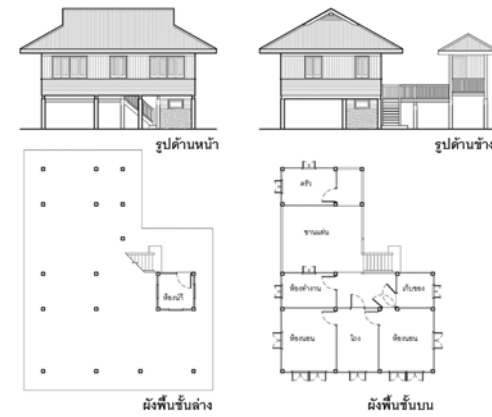
ภาพที่ 151 อาคารสถานีรถไฟพิจิตร อ.เมือง จ.พิจิตร
(ภาพโดย ศิริ เต็มใจ)



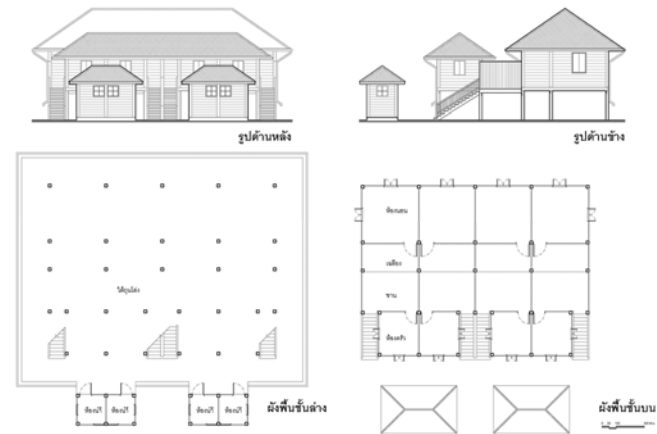
ภาพที่ 152 โรงรถจักรลำปาง ย่านสถานีรถไฟนครลำปาง อ.เมือง จ.ลำปาง
(ภาพโดย ปรุพท์ เทพรัตน์)



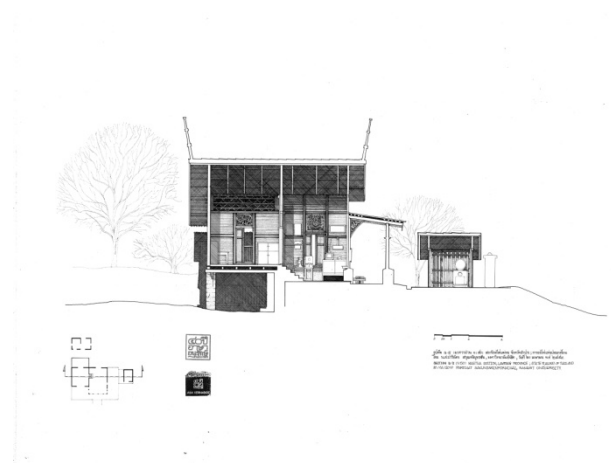
ภาพที่ 153 โรงรถจักรแก่งคอย ย่านสถานีรถไฟชุมทางแก่งคอย อ.แก่งคอย จ.สระบุรี
(ภาพโดย วิสันต์ พรหมสุนทร)



ภาพที่ 154 ผังพื้นและรูปด้าน บ้านพักไม้สองชั้น นิคมรถไฟมวกะสัน
(ภาพโดย ปริญา ชูแก้ว)



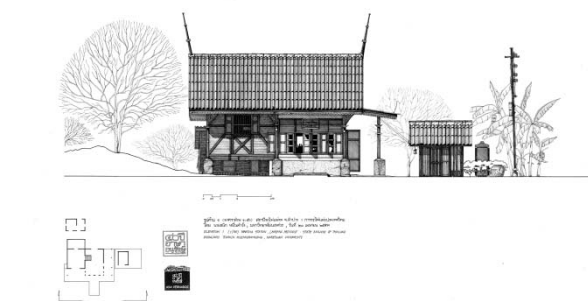
ภาพที่ 155 ผังพื้นและรูปด้าน เรือนแถวไม้สองชั้น นิคมรถไฟจิตรลดา
(ภาพโดย ปริญา ชูแก้ว)



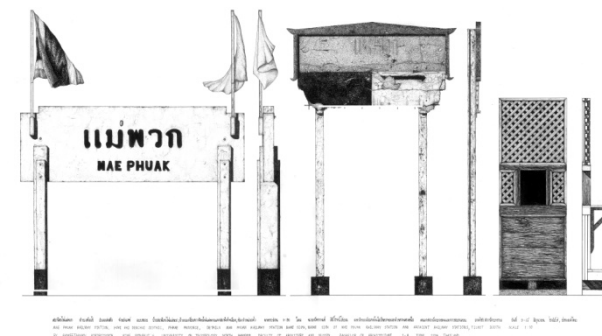
ภาพที่ 160 รูปตัด อาคารสถานีรถไฟแม่ทะ
(ภาพโดย ปรีชา ติสฺสกุลเจริญพรชัย)



ภาพที่ 162 รูปด้านหน้า อาคารที่หยุดรถไฟแม่พริก
(ภาพโดย พิชญ์วุฒิ วิรุฒมวงศ์)



ภาพที่ 161 รูปด้านหน้า อาคารสถานีรถไฟแม่ทะ
(ภาพโดย ธนิศ หมื่นคำวัง)



ภาพที่ 163 แบบขยายป้ายสถานีรถไฟแม่พริก ป้ายบอกชื่อสถานีรถไฟแม่พริกและสถานีข้างเคียง
และช่องจำหน่ายตั๋ว (ภาพโดย รวีโรจน์ สิริโรจน์โสภณ)

10. บรรณานุกรม

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

กรมรถไฟหลวง. 2461. *รายงานประจำปี กรมรถไฟหลวง พระพุทธศักราช*

2460. พระนคร: กรมรถไฟหลวง

กรมรถไฟหลวง. 2472. *รายงานประจำปี กรมรถไฟหลวง พระพุทธศักราช*

2470. พระนคร: กรมรถไฟหลวง

กรมรถไฟแผ่นดิน. 2465. *รายงานประจำปี กรมรถไฟแผ่นดิน พระพุทธศักราช*

2464. พระนคร: กรมรถไฟแผ่นดิน

การรถไฟแห่งประเทศไทย. 2513. *ที่ระลึกในวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟ*

ครบรอบ 72 ปี. กรุงเทพมหานคร: การรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย. 2554. *สถานีรถไฟ บันทึกความทรงจำ ความผูกพัน*

และการเปลี่ยนแปลง. กรุงเทพมหานคร: บริษัท เอ็กซ์พลอเรอร์ ชาแนล จำกัด

การรถไฟแห่งประเทศไทย. 2554. *คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เรื่อง ปรับปรุงยกระดับ*

สถานี

การรถไฟแห่งประเทศไทย. 2554. *คำสั่งฝ่ายการเดินรถ เรื่อง ปรับปรุงยกระดับ*

สถานี

ปริญญา ชูแก้ว. 2544. *การศึกษานิคมบ้านพักผู้ปฏิบัติงานรถไฟใน*

กรุงเทพมหานครเพื่อการอนุรักษ์และพัฒนา กรณีศึกษา นิคมรถไฟ

จิตรลดา มักกะสัน และก.ม.11. กรุงเทพมหานคร: คณะสถาปัตยกรรม

ศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ปริญญา ชูแก้ว. 2555. *โครงการสำรวจสิ่งปลูกสร้างประวัติศาสตร์ อาคารสถานี*

รถไฟแม่พวก (เดิม). กรุงเทพมหานคร: สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า

เจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ปิ่นรัชฎ์ กาญจนะจิติ. 2552. *การอนุรักษ์มรดกสถาปัตยกรรมและชุมชน*.

กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ยงธนีสร์ พิมลเสถียร. 2556. *การปรับปรุงฟื้นฟูเมืองและการอนุรักษ์เมือง*.

กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

สมชาติ จิงสิริอารักษ์. 2553. *สถาปัตยกรรมแบบตะวันตกในสยาม สมัยรัชกาลที่*

๔ - พ.ศ. ๒๔๘๐. กรุงเทพมหานคร: อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง

จำกัด (มหาชน)

สมาคมสถาปนิกสยามในพระบรมราชูปถัมภ์. 2555. *183 มรดกสถาปัตยกรรมใน*

ประเทศไทย เล่ม ๒. กรุงเทพมหานคร: อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง

จำกัด (มหาชน)

สุดจิต (เสวตจินดา) สนั่นไหว. 2556. *VERNADOCVOL.1 : THAILAND*.

กรุงเทพมหานคร: บริษัท พลัสเพรส

Burman, Peter and Stratton, Michael. 1977. *Conserving the Railway*

Heritage. UK: The Alden Press

11. ประวัติผู้เขียน

ปริญญ ชูแก้ว เกิดเมื่อพุทธศักราช 2517 ที่จังหวัดอุบลราชธานี สำเร็จการศึกษาระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายจากโรงเรียนเบ็ญจะมะมหาราชในพุทธศักราช 2535 หลังจากนั้น สำเร็จปริญญาตรีสาขาสถาปัตยกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังในปี (สจล.) พุทธศักราช 2540 สำเร็จปริญญาโทสาขาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม สจล. ในพุทธศักราช 2544 และสำเร็จปริญญาโท สาขา Heritage Preservation จาก Georgia State University ในพุทธศักราช 2551 ได้รับรางวัล Preservation Achievement Award จาก Historic Preservation Division เมืองแอตแลนต้า ประเทศสหรัฐอเมริกา เมื่อพุทธศักราช 2552

ทำงานเป็นสถาปนิกบริษัทภูมิวิฑูฒิจำกัด กรุงเทพมหานคร ในพุทธศักราช 2541 เป็นสถาปนิกบริษัท Peter Drey + Company เมืองแอตแลนต้า ประเทศสหรัฐอเมริกา ระหว่างพุทธศักราช 2544 – 2548 เป็นสถาปนิกบริษัท GreenbergFarrow เมืองแอตแลนต้า ประเทศสหรัฐอเมริกา ในพุทธศักราช 2548 – 2550 เป็นผู้ช่วยวิจัย ผศ.ดร.ยงธนิศร์ พิมลเสถียร คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต จังหวัดปทุมธานี ในพุทธศักราช 2552 – 2555 เป็นอาจารย์พิเศษ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สจล. ในพุทธศักราช 2553 – 2554 เป็นอาจารย์พิเศษ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต พุทธศักราช 2554 และเป็นเลขาธิการสมาคมอิโคโมสไทย พุทธศักราช 2553 – 2556

ปัจจุบัน เป็นอาจารย์ประจำสาขาวิชาสถาปัตยกรรมและการวางแผน คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สจล.

