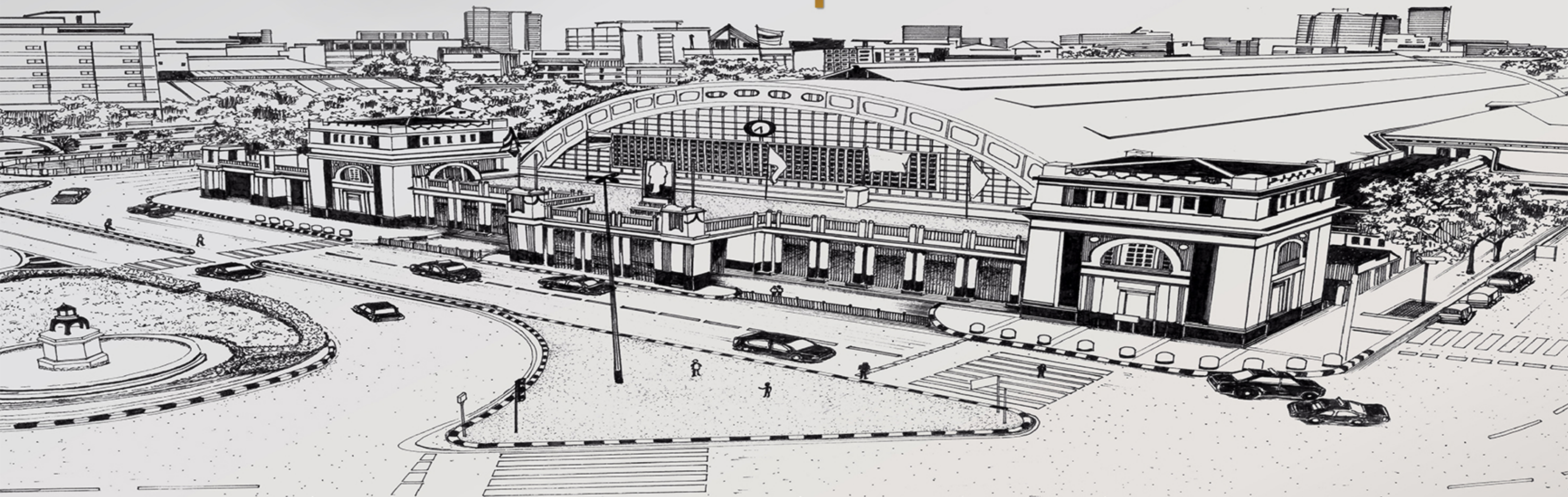


๑๐๕ ปี สถานีกรุงเทพ



๑๐๕ ปี
สถาปนาบัณฑิตยสถาน

สารบัญ

11 | สถานีกรุงเทพ
วันวาน ปัจจุบัน
สู่นาคต



28 | สถานีกรุงเทพ
นิรันดรกาล
งานศิลป์สถาปัตยกรรมร่วมสมัย



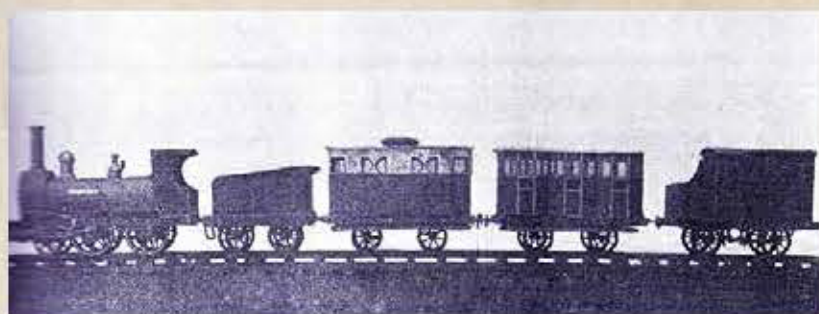
60 | วิถีชีวิต
กับสถานีกรุงเทพ
สถานีคู่ใจคนไทย



77 | สถานีกรุงเทพ
จุดเริ่มแห่งความเจริญ
กรุงเทพมหานคร

สถานีกรุงเทพ
วันวาน ปัจจุบัน
สู่อนาคต





สถานีกรุงเทพ วันวาน ปัจจุบันสู่อนาคต

ประวัติศาสตร์ความเป็นมาของสถานีกรุงเทพและกิจการรถไฟไทย เริ่มต้นขึ้นพร้อมกับการก่อสร้างทางรถไฟ และการพัฒนากิจการการรถไฟแห่งประเทศไทยนับตั้งแต่ พ.ศ. 2398 เมื่อพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 ทรงได้รับพระราชสาส์นและเครื่องบรรณาการจากสมเด็จพระราชินีนาถวิกตอเรีย แห่งสหราชอาณาจักร หนึ่งในเครื่องบรรณาการที่ได้รับพระราชทานนั้นมีรถไฟจำลองย่อส่วนจากของจริง ประกอบด้วยหัวรถจักรไอน้ำและรถพ่วงครบขบวนที่วังบนรางค้วยแรงไอน้ำทำนองเดียวกับรถไฟที่ใช้กันอยู่ในเกาะอังกฤษรวมอยู่ด้วย ซึ่งทำให้ราชสำนักและผู้ที่พบเห็นในขณะนั้นสนใจกับเครื่องบรรณาการนี้มาก แต่ในรัชสมัยของพระองค์ก็ยังไม่มีการก่อสร้างทางรถไฟแต่อย่างใด





ล่วงมาถึงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ประเทศไทยได้รับแรงกดดันจากลัทธิล่าอาณานิคมของชาติตะวันตก โดยเฉพาะประเทศฝรั่งเศสและอังกฤษซึ่งในขณะนั้นกำลังแพร่อิทธิพลไปทั่วทวีปเอเชีย ทำให้ประเทศเพื่อนบ้านของไทยอย่างพม่าและมาเลเซีย ตกอยู่ภายใต้การปกครองของอังกฤษ ส่วนเขมรส่วนนอก แคว้นตังเกี๋ย (เวียดนามภาคเหนือ) และแคว้นอันนัม (เวียดนามภาคกลาง) กลายเป็นรัฐในอารักขาของฝรั่งเศสหลังจากที่ยึดแคว้นโคชินจีน (เวียดนามภาคใต้) เป็นอาณานิคมมาก่อนหน้านั้นแล้ว ทั้งยังหมายจะเอาแคว้นหลวงพระบาง แคว้นจำปาสัก และภาคอีสานจากไทยให้จงได้ ส่งผลให้ประเทศไทยกลายเป็นรัฐกึ่งชนอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ซึ่งนโยบายของประเทศในขณะนั้นเป็นไปเพื่อการป้องกันประเทศเป็นหลัก และการก่อสร้างทางรถไฟเป็นทางเลือกหนึ่งในการป้องกันประเทศเนื่องจากสามารถลำเลียงทหาร อาวุธและอาหาร ระหว่างกรุงเทพมหานครไปยังจังหวัดตามแนวชายแดนได้สะดวกและรวดเร็วกว่าการคมนาคมทางอื่น โดยใน พ.ศ. 2430 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้มีพระราชโองการสำรวจพื้นที่เพื่อทำการสร้างทางรถไฟหลวงขึ้น ดังมีข้อความตอนหนึ่งในประกาศว่า

“สมเด็จพระปรมินทร มหาจุฬาลงกรณพระจุลจอมเกล้า เจ้ากรุงสยาม ได้ทรงโปรดเกล้าฯ พระราชทานพระบรมราชานุญาตให้ เลฟเตแนนเยเนอรัล เซอร์แอนดรูว์ คลาร์ก (Lieutenant General Sir Andrew Clarke) รอยัลอินฟันทรี กับนายห้างวิลเลียม เฮนรี ปันชาด (Mr. William Henry Punchard) วิลเลียมเบล แมกตัดด์คาค (W. B. McTaggart) ฟรานซิส วิลเลียม เลวเกอ (Francis William Lowther) แลวิลเลียม ชาร์ลส์ ปันชาด (William Charles Punchard) เหล่านี้ ตรีเตรียมทำการสำรวจทางรถไฟใหญ่ที่จะไปจากกรุงเทพฯ ถึงเมืองนครเชียงใหม่ ผ่านไปตามทางบางปะอิน กรุงเก่า และตามฝั่งซ้ายลำน้ำป่าสัก ไปยังพระพุทธรูปเมืองลพบุรี เมืองนครสวรรค์ เมืองอุดรดิฐ เมืองแพร่ เมืองนครลำปาง แลเมืองลำพูน และมีทางแยกตามนี้คือ ตั้งแต่เมืองสระบุรีไปถึงเมืองนครราชสีมา ตั้งแต่เมืองอุดรดิฐไปยังตำบลท่าเตือ และตั้งแต่เมืองนครเชียงใหม่ไปยังเมืองเชียงรายและเชียงแสน”

หลังจากการสำรวจเส้นทางรถไฟเสร็จสิ้นลงแล้ว รัฐบาลพิจารณาเห็นว่าเส้นทางแรกที่ควรสร้าง คือ ระหว่างกรุงเทพมหานครถึงเมืองนครราชสีมา ดังนั้นในเดือนตุลาคม พุทธศักราช 2433 จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ก่อตั้งกรมรถไฟขึ้น โดยสังกัดอยู่กับกระทรวงโยธาธิการ มีพระเจ้าน้องยาเธอ เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ ทรงเป็นเสนาบดี และนาย คาร์ล เบ็ทเท (Karl Bethge) ชาวเยอรมัน เป็นเจ้ากรมรถไฟ หลังจากนั้นมีการเปิดประมูล การก่อสร้างทางรถไฟระหว่างกรุงเทพมหานครถึงเมืองนครราชสีมา โดยบริษัทชาวอังกฤษของมิลเตอร์ จี. มูเรแคมป์เบลล์ (G. Murray Campbell) เป็นผู้ชนะ การประมูล ต่อมาในวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2433 มีพระบรมราชโองการ ประกาศสร้างทางรถไฟสยามจากกรุงเทพมหานครถึงเมืองนครราชสีมา ดังมีข้อความตอนหนึ่งว่า

“พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว มีพระราชหฤทัยรำพึงถึงเหตุการณ์ซึ่งจะทรงหนุนบำรุงกรุงสยามให้รุ่งเรืองเจริญไพบูลย์ยิ่งขึ้นไป ทรงพระราชดำริห์เห็นว่า การสร้างหนทางรถไฟเดินไปมาในระหว่างหัวเมืองไกล เป็นเหตุให้เกิดความเจริญแก่บ้านเมืองได้เป็นสำคัญอันหนึ่ง เพราะทางรถไฟอาจจะชักย่นหนทางหัวเมืองซึ่งตั้งอยู่ไกล ไปมาถึงกันยาก ให้กลับเป็นหัวเมืองใกล้ ไปมาถึงกันได้โดยสะดวกเร็วพลัน การขนย้ายสินค้าไปมาซึ่งเป็นการลำบากก็สามารถจะย้ายขนไปมาถึงกันได้โดยง่าย... เป็นการเปิดโอกาสให้อาณาประชาราษฎร์ มีทางตั้งการทำมาหากินกว้างขวางออกไป แลทำทรัพย์สินมบัติกรุงสยามให้มากมียิ่งขึ้นด้วย ด้วยทั้งเป็นคุณประโยชน์ในการบังคับบัญชา ตรวจตราราชการ บำรุงรักษาพระราชอาณาเขตร ให้ราษฎรอยู่เย็นเป็นสุขขีได้โดยสะดวกอาศัยเหตุทั้งปวงนี้ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว จึงทรงพระราชดำริห์ พร้อมด้วยความคิดท่านเสนาบดีเห็นสมควรจะสร้างทางรถไฟ ตั้งแต่กรุงเทพฯถึงเมืองนครราชสีมาเป็นสายแรก...”

ในการก่อสร้างนั้น ปรากฏว่าได้กำหนดงบประมาณไว้ไม่เกิน 200,000 ซึ่ง (16 ล้านบาท) และกำหนดเวลาสร้างตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ. 2434 ให้แล้วเสร็จใน พ.ศ. 2439 การสร้างทางรถไฟหลวงสายแรกก็ได้เริ่มต้นขึ้น ณ บริเวณตะวันออกของพระนคร แถวทุ่งหัวลำโพง หรือที่ฝรั่งเรียกเป็น วัวลำพอง ติดกับคลองผดุงกรุงเกษม เมื่อวันที่ 9 มีนาคม



พ.ศ.2434 เวลา 17.00 น. เศษ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวพร้อมด้วยสมเด็จพระบรมโอรสาธิราช เจ้าฟ้ามหาวชิรุณหิศ สยามมกุฎราชกุมารเสด็จพระราชดำเนินมาประกอบพระราชพิธีกระทำพระฤกษ์เริ่มการก่อสร้างรถไฟหลวงในราชอาณาจักรไทย ณ ประรำพิธีที่ฝั่งคลองผดุงกรุงเกษม ฝั่งตรงข้ามวัดเทพศิรินทราวาส ซึ่งปัจจุบันพื้นที่ประรำพิธี คือ ตึกบัญชาการการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยพระองค์ทรงหั่งทักษิโณทกลงเหนือแผ่นดินที่จะขุดเป็นพระฤกษ์แล้วทรงใช้เสียมเงินขนาดเล็กตักดินเทลงในถ้วยเล็กพอสมควรแล้วโปรดให้สมเด็จพระบรมโอรสาธิราช เจ้าฟ้ามหาวชิรุณหิศ สยามมกุฎราชกุมารทรงใส่ถ้วยดินตักดินพระฤกษ์ไปตามรางที่ซึ่งทอดไปโดยทางประรำพิธี เมื่อถึงตำบลที่จะสร้างทางรถไฟ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงเทดินพระฤกษ์ลงถมบริเวณนั้น จากนั้นคนงานทั้งหลายได้ลงมือขุดดินตามทางที่กระทรวงโยธาธิการได้ปักกรุยไว้



อย่างไรก็ดี ในขณะที่การก่อสร้างทางรถไฟหลวงกำลังดำเนินการอยู่นั้น รัฐบาลสยามก็ได้มีการอนุมัติสัมปทานแก่บริษัทชาวเดนมาร์กในการสร้างทางรถไฟ เมื่อ ปี พ.ศ.2429 เพื่อดำเนินกิจการเดินรถในรูปแบบของบริษัทเอกชนขึ้นระหว่างสถานีหัวลำโพง (อยู่ตรงข้ามสถานีกรุงเทพปัจจุบัน ไม่มีสถานีนี้แล้ว) ถึงจังหวัดสมุทรปราการ รวมระยะทางทั้งสิ้น 21 กิโลเมตร รู้จักกันในนาม “รถไฟสายปากน้ำ” โดยได้รับหนังสือสัญญาอนุญาตเมื่อวันที่ 13 กันยายน พ.ศ.2429 แต่กว่าจะได้เริ่มการเดินรถก็เมื่อวันที่ 11 เมษายน พ.ศ. 2436 ซึ่งถือว่าเป็นเส้นทางรถไฟสายแรกของสยามที่มีการเปิดเดินรถอย่างเป็นทางการ รถไฟสายนี้ได้ดำเนินการมายาวนาน จนถึงปี พ.ศ.2479 นับเวลาได้ 50 ปี ตั้งแต่มีการอนุมัติสัมปทานรัฐบาลในระบอบประชาธิปไตยจึงได้รับซื้อทรัพย์สินของบริษัทรถไฟสายนี้ เมื่อวันที่ 12 กันยายน พ.ศ.2479 ตลอดจนกิจการเดินรถรางไฟฟ้าด้วย และกรมรถไฟได้รับโอนกิจการเดินรถไฟและรถรางไฟฟ้ามาดำเนินการต่อ มาจนถึงวันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2503 จึงได้ยกเลิกการใช้งาน เนื่องจากสภาพเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนแปลงไปในระยะเวลาต่อมา

หลังจากการก่อสร้างทางรถไฟหลวงสายนครราชสีมาส่วนหนึ่งสำเร็จพอที่จะเปิดการเดินรถได้แล้ว วันที่ 26 มีนาคม พ.ศ.2439 เวลา 10.00 น. พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวพร้อมด้วยสมเด็จพระนางเจ้าเสาวภาผ่องศรี พระอรรคราชเทวีได้เสด็จพระราชดำเนินมาประกอบพระราชพิธีเปิดการเดินรถไฟหลวงสายแรกในราชอาณาจักร โดยประทับตรงที่ที่ได้เทมูลดินซึ่งทรงขุดไว้เมื่อครั้งแรกเริ่มสร้างทางรถไฟใน พ.ศ.2434 แล้วทรงกระทำพระฤกษ์ตริ่งตะปูหมุดที่รางทองและรางเงิน ส่วนด้านเหนือให้ติดกับหมอนไม้มะริดคาดเงินมีอักษรจารึก ส่วนทางด้านใต้สมเด็จพระนางเจ้าเสาวภาผ่องศรี พระอรรคราชเทวีเป็นผู้ทรงตริ่ง และทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระบรมวงศานุวงศ์ ข้าราชการ และชาวต่างประเทศทั้งชายหญิง ซึ่งมาประชุมอยู่ ณ ที่นั้นช่วยกันตริ่งต่อไปจนแล้วเสร็จตลอดทั้ง 2 ราง นับได้ว่าทางรถไฟหลวงระหว่างกรุงเทพมหานครและจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ระยะทาง 71 กิโลเมตรได้เชื่อมติดต่อกันแล้ว ครั้นเมื่อขบวนรถไฟที่จะใช้เป็นราชพาหนะนำเสด็จพระราชดำเนินเปิดการเดินรถเป็นพระฤกษ์เข้าจอดเทียบหน้าพลับพลาแล้ว พระบาท

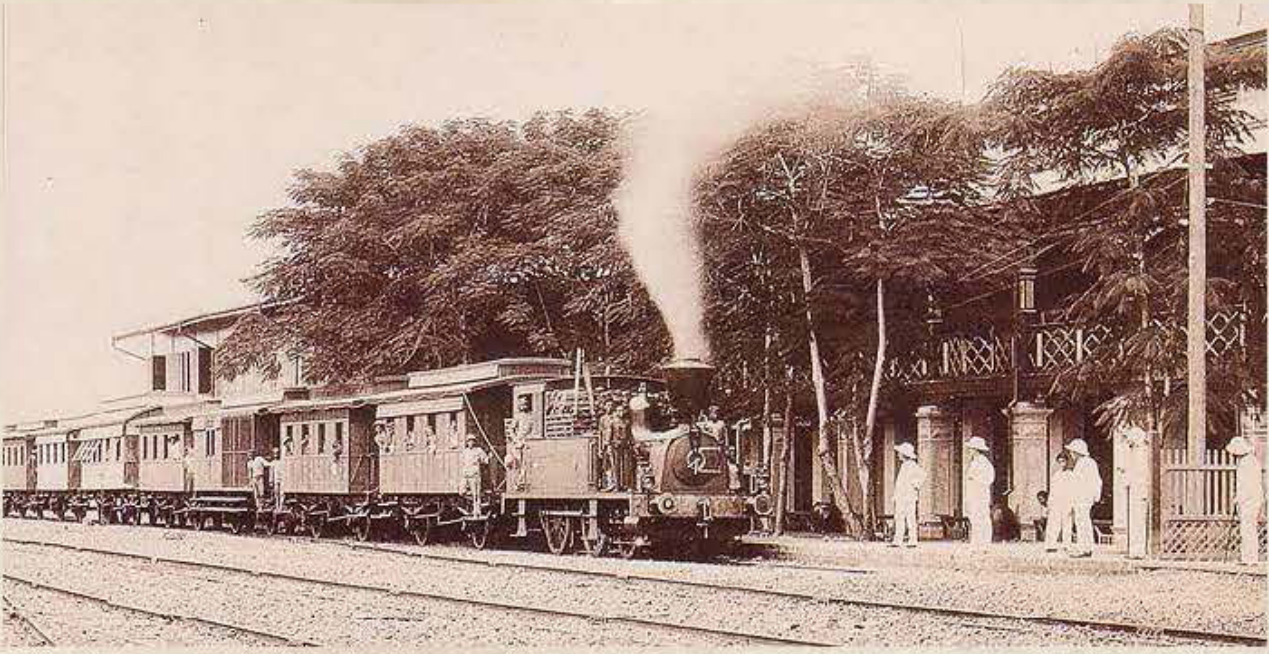


สมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงเสด็จพระราชดำเนินไปยังขบวนรถไฟ ทรงเล็งมรดพระที่นั่งและเสด็จขึ้นประทับบนรถพระที่นั่ง รถไฟได้เริ่มใช้จักรเลื่อนรถพระที่นั่งออกจากกรุงเทพมหานครตรงไปยังจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เพื่อเปิดการเดินทางรถไฟหลวงในราชอาณาจักรเป็นปฐมฤกษ์ ต่อจากนั้น ในวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ.2439 กรมรถไฟได้เปิดการเดินทางรถไฟโดยสารระหว่างกรุงเทพมหานครกับเมืองพระนครศรีอยุธยา โดยจัดรถไฟวิ่งไปกลับวันละ 4 ขบวน คือ ขบวนรถไฟวิ่งไปกลับ เทียบเช้า 2 ขบวน และขบวนรถไฟวิ่งไปกลับ เทียบเย็น 2 ขบวน ถือเป็น การเปิดโอกาสให้ชาวสยามได้ใช้โดยสารและค้าขายสินค้าไปมาได้ตามปรารถนาตั้งแต่นั้นสืบมา

ต่อมาในวันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ.2440 เมื่อทางรถไฟสร้างเสร็จถึงแก่งคอย กรมรถไฟก็ได้จัดการเดินรถไฟจากอยุธยาต่อไปถึงแก่งคอย และหลังจากนั้นอีก 4 ปี ทางรถไฟสายนครราชสีมา ก็สร้างเสร็จ โดยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงเสด็จพระราชดำเนินเปิดทางรถไฟสายนี้ เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ.2443 ทางรถไฟสายนครราชสีมา มีระยะทางทั้งหมด 265 กิโลเมตร เป็นทางกว้างขนาด 1.435 เมตร หลังจากนั้นในปี พ.ศ.2446 รัฐบาลไทยได้งบประมาณและเงินคงคลังเพื่อก่อสร้างทางรถไฟทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาให้เชื่อมต่อกับทางรถไฟของสหพันธรัฐมลายู โดยมี สถานีรถไฟบางกอกน้อย เป็นสถานีต้นทาง สิ้นค่าก่อสร้าง 7,880,000 บาท เส้นทางรถไฟสายนี้สร้างด้วยความกว้างขนาด 1.00 เมตร และเป็นต้นกำเนิดของกรมรถไฟสายใต้ โดยให้คนรถไฟเยอรมันจากกรมรถไฟควบคุมการเดินทางเพื่อป้องกันปัญหาการแทรกแซงโดยอังกฤษที่ได้ส่งคนจากกรมรถไฟสหพันธรัฐมลายูเข้ามาสำรวจทางรถไฟเข้ามาในดินแดนสยาม และปัญหาการขอสัมปทานรถไฟแต่ไม่สามารถสร้างได้จริงที่ทำให้รัฐบาลสยามต้องลงมือก่อสร้างเอง

สำหรับ อาคารสถานีรถไฟกรุงเทพ เมื่อแรกสร้างนั้นเป็นอาคารไม้ 2 ชั้น ตั้งอยู่หลังอาคารที่ทำการกรมรถไฟหลวง มีชานชาลา 2 ชานชาลา ในระยะต่อมาเมื่อผู้โดยสารและสินค้ามีจำนวนเพิ่มขึ้นทำให้อาคารสถานีรถไฟกรุงเทพไม่สามารถรองรับและให้บริการได้อย่างเพียงพอ ดังนั้นในปี พ.ศ.2449 กรมรถไฟหลวงจึงริเริ่มที่จะสร้างสถานีรถไฟกรุงเทพใหม่ที่มีความทันสมัยและสวยงามเป็นศรีสง่าแก่

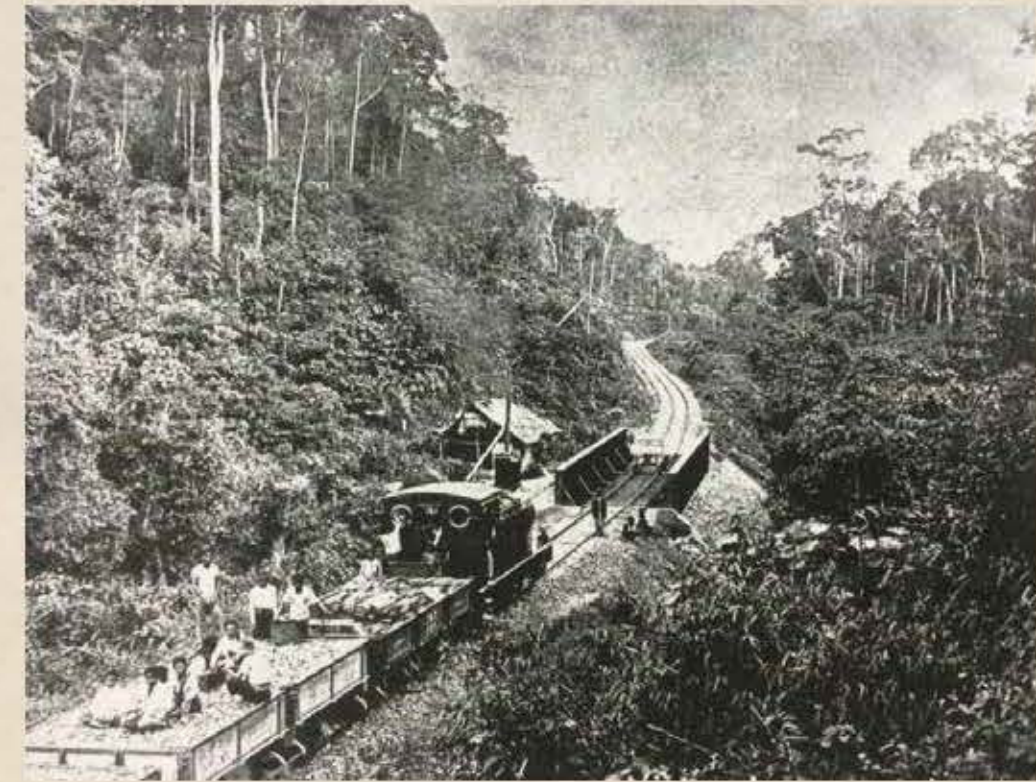
พระนคร ทั้งยังสามารถเชื่อมต่อกับเส้นทางคมนาคมได้สะดวกมากขึ้นกว่าเดิมโดยใช้พื้นที่ซึ่งห่างจากสถานีเดิมไปทางทิศใต้ประมาณ 500 เมตร และอยู่ใกล้กับปลายรางรถไฟสายปากน้ำ โดยกรมรถไฟหลวงได้ว่าจ้างให้นายคาร์ล ดือห์ริง (K.S. D'hring) สถาปนิกชาวเยอรมันเป็นผู้ออกแบบอาคาร แต่ด้วยเหตุผลบางประการทำให้แบบของคาร์ล ดือห์ริง ไม่ได้สร้าง แต่กลายเป็นแบบของนายมาริโอ ตามาญโญ (Mr. Mario Tamagno) สถาปนิกชาวอิตาลี ที่ได้รับการพิจารณาให้สร้างแทน โดยการออกแบบได้รับแนวความคิดจากสถานีรถไฟตอนครึ่งหลังศตวรรษที่ 19 ของยุโรปที่ต้องมีหน้าตาสวยงามเพื่อเป็นศรีสง่าแก่พระนครและแสดงถึงเทคโนโลยีการก่อสร้างที่ทันสมัย โดยการก่อสร้างเริ่มต้นขึ้นเมื่อพุทธศักราช 2453 จนแล้วเสร็จและเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อ วันที่ 25 มิถุนายน พ.ศ.2459 เวลา 17.00 น.โดยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 6 ได้เสด็จพระราชดำเนินทรงกระทำพิธีเปิดปฐมสัญญาณไฟฟ้าให้รถไฟขบวนแรกเดินเข้าสู่สถานี



1 เป็นสถาปนิกสังกัดกรมรถไฟ มีผลงานการออกแบบที่สำคัญ คือ แบบร่างอาคารสถานีรถไฟกรุงเทพ (ไม่ได้สร้าง) อาคารสถานีรถไฟอุตรดิตถ์ (โถงท่าเดายะหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 ในพ.ศ. 2487) และพระบรมราชินีเวศม์ (วังบ้านปืน) เป็นต้น

2 เป็นสถาปนิกที่เข้ามารับราชการที่สยามเมื่อ พ.ศ. 2443 โดยลงนามสัญญา 25 ปีกับรัฐบาลสยาม มีผลงานการออกแบบมากมาย เช่น อาคารสถานีรถไฟหลวงจิตรลดา พระที่นั่งอัมพรสถาน สะพานมัยวาทินรังสรรค์ ศาลาที่พักสวนจิตรลดา วังปารุสก์ บ้านนรสิงห์ (ปัจจุบันคือ ท่าเทียบเรือรัฐบาล) บ้านบรมมหาราชวัง (ปัจจุบันคือ บ้านพิษณุโลก) และพระที่นั่งอนันตสมาคม เป็นต้น

ต่อมาใน พ.ศ.2480 พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงพิจารณาเห็นว่ากิจการของกรมรถไฟสายเหนือและกรมรถไฟสายใต้ ที่โดนบังคับให้แยกกันอยู่ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2458 เพื่อให้เป็นไปตามสัญญาเงินกู้เพื่อสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อกับรถไฟมลายูซึ่งไม่สะดวกแก่การบังคับบัญชาและบริหารงาน ตลอดจนไม่เป็นการประหยัดค่าใช้จ่าย หลังจากทางรถไฟสายใต้ได้เชื่อมต่อกันสำเร็จที่สถานีชุมพร เมื่อวันที่ 17 กันยายน พ.ศ.2459 และเริ่มการเดินทางจากบางกอกน้อยไปยังสถานีอุตะเกา เมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2459 ดังนั้นเมื่อวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ.2480 จึงได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้รวมกิจการรถไฟทั้ง 2 กรม เข้าด้วยกัน เรียกว่า กรมรถไฟหลวง และทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระเจ้าวรวงศ์เธอพระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ขึ้นดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงพระองค์แรก



หลังจากนั้นใน พ.ศ.2483 เริ่มมีแนวคิดที่จะเชื่อมทางรถไฟทั้ง 2 สายเข้าด้วยกันเพื่อให้อาณาประชาราษฎร์ในท้องถิ่นต่าง ๆ สามารถเดินทางไปมาหาสู่กัน และการบรรทุกส่งสินค้าได้รับความสะดวกมากขึ้นโดยมิต้องทำการถ่ายขนบวนรถไฟเลย ดังนั้นกรมรถไฟหลวงจึงเริ่มทำการเปลี่ยนขนาดความกว้างของรางรถไฟทั่วประเทศให้เป็นทางขนาด 1.00 เมตรแบบค่อยเป็นค่อยไป จนกระทั่งการก่อสร้างสะพานพระรามที่ 6³ เพื่อเชื่อมทางรถไฟสายเหนือและสายใต้เข้าด้วยกันแล้วเสร็จเมื่อ พ.ศ.2489 โดยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 เสด็จพระราชดำเนินด้วยขบวนรถไฟพระที่นั่งจากสถานีรถไฟหลวงจิตรลดาเพื่อทรงประกอบพระราชพิธีเปิดสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งนี้ เมื่อวันที่ 1 มกราคม ร.ศ.148 (พุทธศักราช 2470 ปัจจุบัน) จากนั้นเป็นต้นมาทางรถไฟทั่วประเทศจึงใช้ความกว้าง 1.00 เมตร มาจนถึงทุกวันนี้



3 เป็นสะพานเหล็กยาว 442.08 เมตร กว้าง 10 เมตร แบ่งเตรียมไว้ส่วนหนึ่งโดยเฉพาะสำหรับทางหลวงกว้าง 5 เมตร เพื่อให้รถยนต์ทุกชนิดผ่านได้ อีกส่วนหนึ่งเป็นทางรถไฟ นอกจากนี้ยังมีทางเท้าไว้สองข้างสะพาน แต่ละข้างกว้าง 1.50 เมตร เป็นสะพานตั้งอยู่บนค่อมคอนกรีต 5 ช่วง ลักษณะโครงสร้างสะพานเป็นแบบสะพานยื่นปลายจากค่อมทั้ง 2 ข้าง (Cantilever spans) สร้างขึ้นที่บริเวณหัวโค้งแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณตำบลบางซื่อ ณ พระนคร กับตำบลบางซื่อ มีถนนบุรี เริ่มก่อสร้างเมื่อเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2465 แล้วเสร็จในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2469 ดำเนินการก่อสร้างโดยบริษัทก่อสร้างสัญชาติฝรั่งเศส เอตาบรีสมองส์ ไคเด (Etablissements Daydè) ออกแบบโดยวิศวกรเอเดบิท ฮูเอลต์ (Albert Houel) ต่อมาสะพานถูกเครื่องบินฝ่ายสัมพันธมิตรทิ้งระเบิดทำลายจนเสียหายอย่างหนักในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2488 หลังจากนั้นมีการซ่อมแซมระหว่างปี พ.ศ.2493-2496 รูปลักษณะของสะพานก็ถูกเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม





ในขณะที่กิจการรถไฟหลวงกำลังดำเนินการไปได้ด้วยดี กรมรถไฟเห็น ว่าสถานีรถไฟกรุงเทพ ควรมีโรงแรมชั้นหนึ่งเพื่อรองรับชาวต่างชาติ ซึ่ง ขณะนั้นกรมรถไฟมีโรงแรมชั้นหนึ่งที่กรุงเทพมหานครแล้ว คือ วังปวยลาโท ที่เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2468 หลังจากโรงแรมสร้าง แล้วเสร็จ พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้เสด็จพระราชดำเนิน ทรงเปิดโรงแรมซึ่งกรมรถไฟตั้งชื่อว่า "โรงแรมราชธานี" เมื่อวันที่ 24 มกราคม พ.ศ. 2470 ถือเป็นโรงแรมขนาดเล็กมีจำนวน 10 ห้อง แต่มีความ ทันสมัย ถูกสุขลักษณะ ห้องนอนแต่ละห้องมีระเบียบโดยเฉพาะ มีห้อง อาบน้ำพร้อมน้ำประปาชนิดร้อนและเย็น และมีพัดลมและไฟฟ้าเพื่อ อำนวยความสะดวกแก่ผู้พักซึ่งส่วนใหญ่เดินทางมาด้วยรถไฟ

หลังจากนั้น อาคารสถานีรถไฟกรุงเทพ กลายเป็นสถานีตั้งต้น ของรถไฟสายสำคัญทุกสาย เมื่อมีการเปิดเดินรถไฟไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ และได้มีการปรับปรุงย่านสถานีมาโดยตลอด จนกระทั่งช่วง ระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 กิจการรถไฟประสบภัยสงครามอย่าง หนัก อาคารและสิ่งปลูกสร้าง สะพาน รวมทั้งรถจักรล้อเลื่อนได้รับความ เสียหายมาก จำเป็นต้องเริ่มบูรณะฟื้นฟูให้กลับสู่สภาพเดิมโดยเร็ว ถ้าจะ อาศัยเงินลงทุนจากงบประมาณของรัฐแหล่งเดียวจะไม่ทันการ รัฐบาล จึงต้องขอกู้เงินจากธนาคารโลกรวมมาสมทบ ในระหว่างเจรจากู้เงินนั้น ธนาคารโลกได้เสนอให้รัฐปรับปรุงองค์ประกอบของกรมรถไฟให้มีอิสระ กว่าที่เป็นอยู่ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการบริหารกิจการรถไฟเชิงธุรกิจ ต่อมาจอมพล ป. พิบูลสงคราม ซึ่งดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรีในขณะ นั้น มีประกาศใช้พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งประกาศ ใช้ในราชกิจจานุเบกษา เลขที่ 40 หมวด ก ฉบับพิเศษ ลงวันที่ 30 มิถุนายน พุทธศักราช 2494 และให้ประกาศใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม ปีเดียวกัน ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงถูกจัดตั้งขึ้นอย่างเป็นทางการ โดยเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปโภค สังกัด กระทรวงคมนาคม และให้มีการโอนกิจการ ทรัพย์สิน หนี้สิน สิทธิ หน้าที่ ต่างๆ รวมทั้งพนักงาน ลูกจ้าง และสายงานทั้งหมดของกรมรถไฟ หลวงไปอยู่ในการดำเนินงานของ การรถไฟแห่งประเทศไทยตั้งแต่นั้น เป็นต้นมา



ในระยะต่อมากิจการรถไฟมีการขยายตัวด้านการโดยสารและการขนส่งสินค้าที่มากขึ้น แต่ด้วยเนื้อที่อันจำกัดของสถานีเพียง 120 ไร่เศษ และล้อมรอบด้วยถนนและคลอง โดยทิศใต้จรดถนนพระราม 4 ทิศเหนือจรดคลองมหานาค ทิศตะวันออกจรดถนนรองเมือง และทิศตะวันตกจรดคลองผดุงกรุงเกษม ทำให้ไม่สามารถขยายพื้นที่ได้ การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงย้ายกิจการขนส่งสินค้าไปอยู่ย่านสินค้าพลโยธินเมื่อปี พ.ศ. 2503 โดยปรับปรุงให้สถานีกรุงเทพมีภารกิจบริการด้านขนส่งมวลชนเพียงอย่างเดียว ทั้งนี้เพื่อให้เพียงพอต่อการรองรับจำนวนผู้โดยสารทั่วประเทศ แต่เป็นที่น่าเสียดายว่า โรงแรมราชธานี ต้องปิดตัวลงใน พ.ศ. 2512 เนื่องจากไม่สามารถแข่งขันกับโรงแรมใหม่ๆ ที่สามารถอำนวยความสะดวกได้ดีกว่าทั้งด้านบริการและทำเลที่ตั้ง โดยต่อมาการรถไฟแห่งประเทศไทยได้คัดแปลงอาคารโรงแรมราชธานีเพื่อใช้เป็นทำการของกองงานต่างๆ สำนักงานและห้องรับรอง



หลังจากนั้นได้มีการปรับปรุงต่อเติมอาคารสถานีรถไฟกรุงเทพอีกหลายครั้งเพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้นเช่นการขยายความยาวของชานชาลา สร้างชานชาลาและหลังคาคลุมชานชาลาเพิ่มเติม ปรับปรุงห้องจำหน่ายตั๋วโดยแยกเป็นห้องจำหน่ายตั๋วประจำวันและห้องจำหน่ายตั๋วล่วงหน้า จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกและร้านค้าต่างๆ สำหรับผู้โดยสารและผู้ที่มารับส่ง เป็นต้น ต่อมาใน พ.ศ. 2541 มีการปรับปรุงอาคารครั้งใหญ่เพื่อรองรับการแข่งขันกีฬาเอเชียนเกมส์ ครั้งที่ 13 ที่ประเทศไทยเป็นเจ้าภาพ โดยมีการปรับปรุงพื้นที่ 2 ชั้นของโถงพักคอยให้เป็นร้านอาหาร บริษัทที่ให้บริการด้านการท่องเที่ยว และร้านค้าพร้อมชั้นลอยเพื่อเพิ่มพื้นที่นั่งคอยสำหรับผู้โดยสารให้ได้รับความสะดวกสบายมากขึ้น มีการสร้างห้องจำหน่ายตั๋วประจำวันขึ้นใหม่โดยชั้นบนเป็นพื้นที่ทำงานของพนักงานเพื่อให้เกิดความคล่องตัวและสะดวกในการปฏิบัติงาน และเพิ่มพื้นที่ด้านข้างทางทิศตะวันตกของอาคารสำหรับรองรับผู้โดยสารได้มากขึ้น หลังจากนั้นใน พ.ศ. 2547 มีการติดตั้งระบบปรับอากาศและปรับปรุงอาคารให้มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย





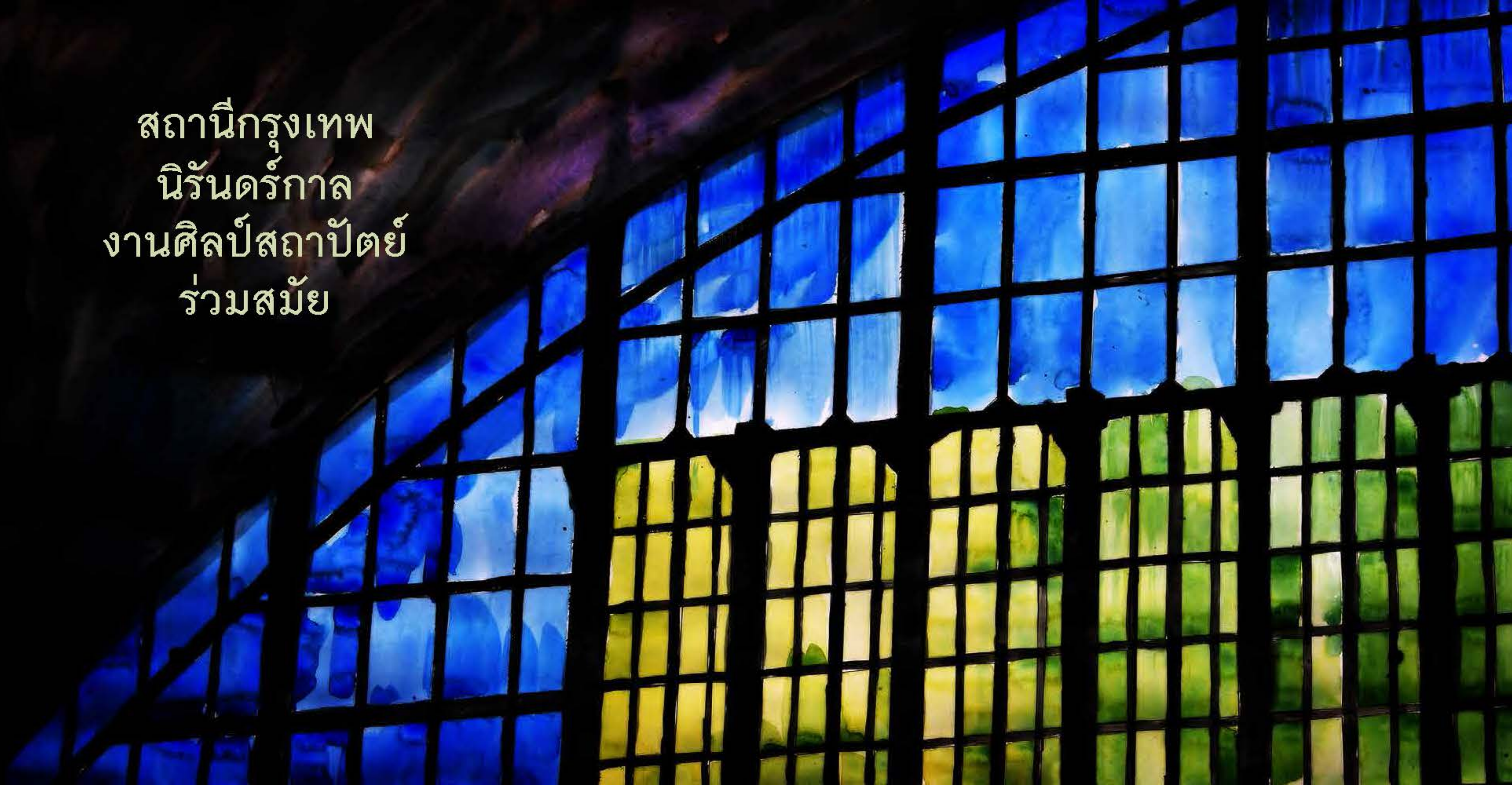
ปัจจุบันอาคารสถานีกรุงเทพ มีจำนวนขบวนขบวนรถไฟ 14 ขบวนขบวน ในแต่ละวันจะมีขบวนรถไฟเข้าออกประมาณ 200 ขบวน ตั้งแต่เวลา ประมาณตี 3 ไปจนถึงรถขบวนสุดท้ายออกจากสถานีในเวลาเกือบเที่ยงคืน โดยผู้โดยสารสามารถเดินทางไปยังภาคเหนือถึงสถานีเชียงใหม่ (อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่) และสถานีสุวรรณภูมิ (อำเภอสุวรรณภูมิ จังหวัดสุโขทัย) ภาคใต้ถึงสถานีสุโขทัย-ฉะเชิงเทรา (อำเภอสุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา) และสถานีป่าดงเบขาร์ (รัฐเปอร์ลิส ประเทศมาเลเซีย) ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับทางรถไฟของประเทศมาเลเซียไปยังประเทศสิงคโปร์ และสถานีกันตัง (อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง) สถานีนครศรีธรรมราช (อำเภอเมือง จังหวัดนครศรีธรรมราช) ภาคตะวันออกถึงสถานีรัฐประศาสน์ (อำเภอรัฐประศาสน์ จังหวัดสระแก้ว) และสถานีบ้านพลูตาหลวง (อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือถึงสถานีอุบลราชธานี (อำเภอวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี) และสถานีหนองคาย (อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย) ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับทางรถไฟของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ภาคตะวันตกถึงสถานีน้ำตก (อำเภอไทรโยค จังหวัดกาญจนบุรี) และสถานีสุพรรณบุรี (อำเภอเมือง จังหวัดสุพรรณบุรี) นอกจากนี้อาคารสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ยังเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้ามหานครหรือรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (MRT Blue Line) และเป็นท่ารถโดยสารประจำทางอีกหลายสาย ทำให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางได้สะดวกสบายมากยิ่งขึ้น

ณ วันที่ 25 มิถุนายน พ.ศ.2559 สถานีกรุงเทพจะมีอายุครบ 100 ปี ถือได้ว่าเป็นสถานีรถไฟที่มีประวัติศาสตร์ความเป็นมาที่ยาวนาน และเป็นสถานีรถไฟที่สำคัญที่สุดของประเทศเนื่องจากเป็นจุดเริ่มต้นของการบริการด้านการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร รวมทั้งความเจริญที่ไหลบ่ามาพร้อมกับการเดินทางรถไฟ ซึ่งตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาสถานีรถไฟแห่งนี้ได้รับการดูแลรักษาเป็นอย่างดี ก่อให้เกิดเรื่องราวและความทรงจำจากครั้งอดีตจนถึงปัจจุบันมากมาย และกำลังจะนำไปสู่เรื่องราวและความเป็นไปในอนาคต เพื่อให้สถานีแห่งนี้ยังคงเป็นสถานีรถไฟคู่ใจของคนไทยต่อไป

ในวาระครบรอบ 100 ปี สถานีกรุงเทพ นายวุฒิชชาติ กัลยาณมิตร ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ปรับปรุงอาคารสถานีภูมิทัศน์โดยรอบ เพื่อพลิกโฉมสถานีกรุงเทพซึ่งเป็นสถานีที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ และเป็นมรดกสำคัญของชาติ ให้มีความสะอาด สวยงาม สะดวก ปลอดภัย พร้อมต้อนรับประชาชนคนไทยและชาวต่างชาติ ตลอดจนเพื่อร่วมน้อมรำลึกในพระมหากรุณาธิคุณของสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ที่ได้พระราชทานกิจการรถไฟ และก่อสร้างสถานีกรุงเทพขึ้น โดยดำเนินการปรับปรุงอาคารสถานีกรุงเทพ ทั้งด้านใน ด้านนอก และบริเวณรอบตัวอาคารใหม่ทั้งหมด ได้แก่

1. ปรับปรุงและซ่อมแซมหลังคา พร้อมทั้งต่อเติมหลังคาคลุมบริเวณชานชาลารถไฟด้านนอก
2. ปรับปรุงผนังด้านในและด้านนอก คานฟ้า พร้อมทั้งทาสีตัวอาคารใหม่เพื่อความสวยงาม
3. เปลี่ยนเครื่องปรับอากาศโถงกลางสถานี บริเวณที่พัสดุโดยสาร ร้านค้า และห้องจำหน่ายตั๋วโดยสารใหม่ทั้งหมด
4. ปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณอนุสรณ์สถานช้างสามเศียร (ด้านหน้าสถานี) และอนุสรณ์สถานปฐมฤกษ์รถไฟหลวง (ท้ายชานชาลาสถานีรถไฟ) และบริเวณโดยรอบ
5. ปรับปรุงและซ่อมระบบไฟฟ้า และประตูปิดตัวอาคารสถานี
6. ปรับปรุงพื้นผิวถนนบริเวณสถานี เพื่อให้ประชาชนที่ใช้บริการได้รับความสะดวกในการเดินทาง
7. ติดตั้งจอ LED บอกเวลาขบวนรถ สถานีต้นทางปลายทางในบริเวณชานชาลาต่างๆ
8. ติดตั้งระบบ CCTV ทั้งภายในและภายนอกสถานี เพื่อเป็นการป้องปราม และป้องกันการเกิดปัญหาอาชญากรรม
9. ดำเนินการปรับปรุงห้องน้ำภายในสถานีกรุงเทพใหม่ทั้งหมด และห้องน้ำสำหรับคนพิการชายหญิง
10. เปิดให้บริการห้องจำหน่ายตั๋วโดยสารสำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติโดยเฉพาะ เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายในการใช้บริการของผู้โดยสาร

สถานีกรุงเทพ
นิรันดรกาล
งานศิลปะสถาปัตยกรรม
ร่วมสมัย

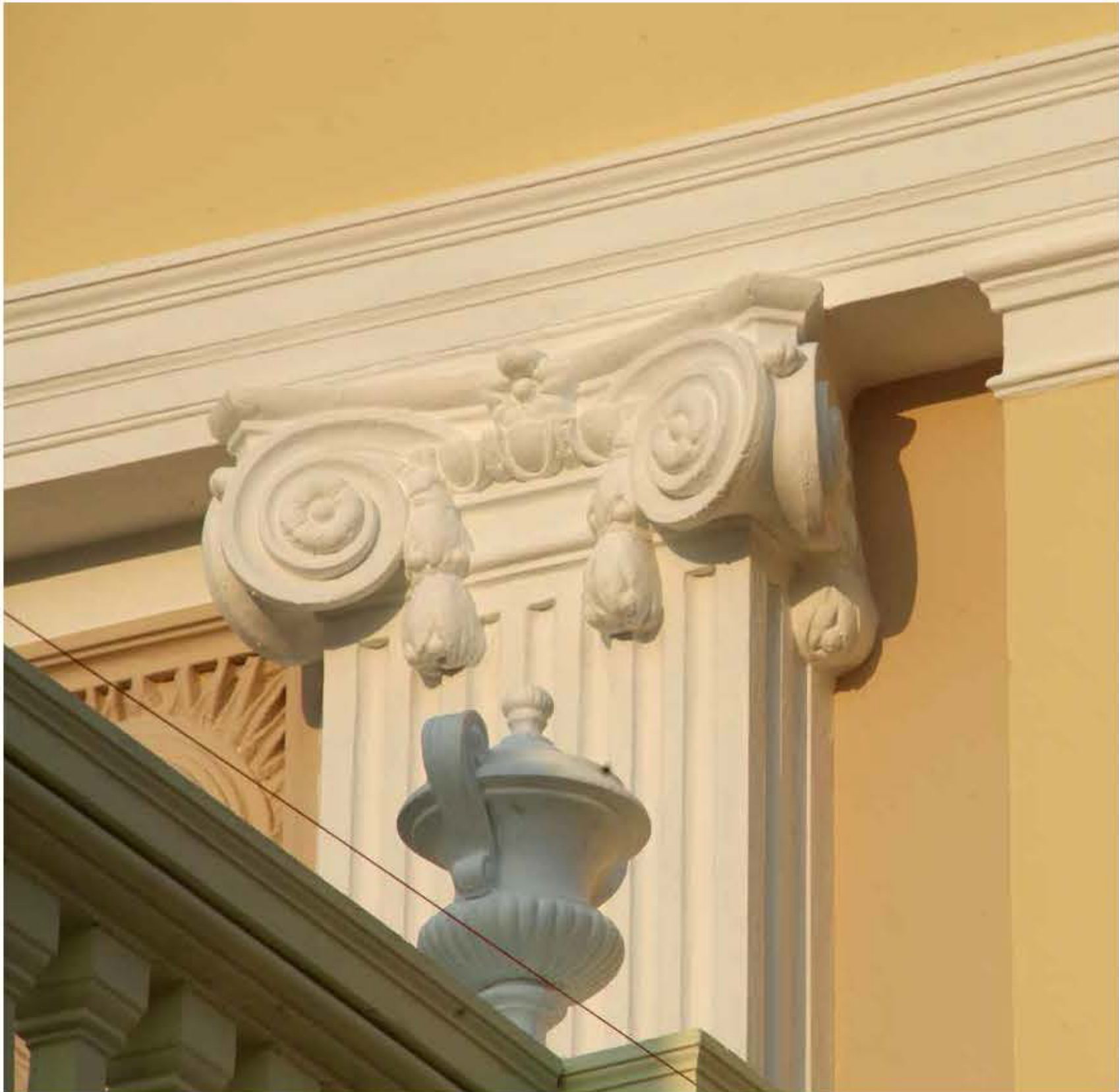




สถานีกรุงเทพ นิรันดรกาล งานศิลป์สถาปัตยกรรมสมัย

อาคารสถานีรถไฟกรุงเทพ เมื่อแรกสร้างนั้นถือได้ว่าเป็นอาคารสาธารณะขนาดใหญ่ ที่มีรูปแบบสถาปัตยกรรมแบบตะวันตกอย่างชัดเจน แสดงให้เห็นถึงอิทธิพลของศิลปะสถาปัตยกรรมตะวันตกที่ไม่ได้จำกัดอยู่แค่พระราชวัง และบ้านพักอาศัยของชนชั้นสูงเหมือนเช่นในอดีตที่ผ่านมาเท่านั้น แนวคิดการออกแบบของสถานีรถไฟกรุงเทพได้รับอิทธิพลโดยตรงจากแนวคิดการออกแบบสถานีรถไฟในประเทศแถบทวีปยุโรปในช่วงครึ่งหลังศตวรรษที่ 19 เพื่อให้เป็นอาคารสำคัญเชิงหน้าซุ้มตาของเมือง ซึ่งนอกจากประโยชน์ในการใช้สอยแล้ว ความงดงามทางศิลปะอันละเอียดอ่อนต่าง ๆ ล้วนทำให้เกิดคุณค่าในทางศิลปะและสถาปัตยกรรม อีกทั้งยังเป็นเอกลักษณ์ของเมืองที่จะอยู่ในความทรงจำของผู้คนเดินทางตลอดไป แต่ในขณะเดียวกันก็แสดงถึงเทคโนโลยีการก่อสร้างที่ทันสมัยด้วยการใช้โครงหลังคาเหล็กขนาดใหญ่คลุมเสาขนาดใหญ่และทางรถไฟเบื้องล่าง เมื่อมองจากภายนอกด้านหน้าจึงสวยงามด้วยอาคารประธานทรง กวางรูปครึ่งวงกลม โดดเด่นและมีมุขสองด้านขนาดเพิ่มความอลังการและเป็นความลงตัวทางการออกแบบสถาปัตยกรรมที่ได้ทั้งความสวยงามและประโยชน์ใช้สอยในชีวิตจริง





โถงระเบียงด้านหน้าของสถานีกรุงเทพได้รับการออกแบบด้วยรูปแบบทางสถาปัตยกรรมคลาสสิก (Classicism) แบบฟื้นฟูเรอเนสซองส์ (Renaissance Revival) อย่างชัดเจน ผังอาคารเป็นรูปตัวอี (E) เน้นมุขริมสองข้างที่มีลักษณะเหมือนป้อมแบบประตูชัย (Triumphal Arch) ความสวยงามจะอยู่ที่โถงระเบียงด้านหน้าและด้านข้างที่มีราวพนักกระเบื้อง ลูกกรงหัวเสา ลวดบัว และเซียงชายต่างๆ โดยลดทอนความสำคัญของตัวมุขกลางเหลือเพียงมุขยื่นหลังคาตัด เพื่อเปิดมุมมองให้กับผนังโถงชานชาลารูปโค้งวงกลมขนาดใหญ่ที่กรุเต็มด้วยกระเบื้องแผ่นเล็ก ๆ ให้เห็นอย่างเต็มที่ มุขริมทั้ง 2 ข้าง มีรูปโครงเป็นรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสหรือเกือบจัตุรัสที่แบ่งเป็น 3 ส่วน ส่วนกลางกว้างเป็น 2 เท่าของส่วนริมและเจาะช่องเป็นประตูโครงสร้างคานโค้งขนาดใหญ่ ส่วนบนเป็นผนังเจาะช่องแสงสี่เหลี่ยมเรียงเป็นแถว มีการใช้เสาคลุมยตัวระเบียงไอโอนิก (Ionic) ระเบียงยื่นที่ขอบทำพนักโปร่งประดับลูกกรงและตกแต่งด้วยปูนปั้นแบบคลาสสิกให้ความรู้สึกอ่อนช้อยนุ่มนวล

ปัจจุบัน อาคารสถานีรถไฟกรุงเทพ ประกอบด้วยอาคาร 4 ส่วนที่ต่อเชื่อมกัน คือ โถงพักคอยผู้โดยสารและชานชาลา โถงระเบียงทางเข้าด้านหน้าอาคารสถานีรถไฟ อาคารยาวด้านทิศตะวันออกซึ่งชั้นบนเคยใช้เป็นโรงแรมราชธานี และส่วนต่อเติมทางทิศตะวันตกซึ่งเป็นที่ขึ้นลงสถานีรถไฟใต้ดิน

โถงระเบียงทางเข้าด้านหน้าอาคารสถานีรถไฟนี้ได้รับการออกแบบเมื่อ พ.ศ. 2455 โดยนายมาริโอ ตามานโญ (Mr. Mario Tamagno) สถาปนิกชาว อิตาลีเลียนซึ่งขณะนั้นทำงานที่กรมโยธาธิการ การก่อสร้างแล้วเสร็จใน พ.ศ. 2459 เป็นส่วนต่อเติมจากโถงพักคอยผู้โดยสารและชานชาลาที่สร้าง ขึ้นก่อนหน้านี้ การออกแบบเน้นที่มุขริมด้านข้าง 2 ข้างให้สวยงามลงตัว เมื่อประกอบเข้ากับอาคารที่เป็นมุขตรงกลาง โดยมุขทั้งสองเชื่อมต่อกันด้วย ระเบียงทางเดินชั้นเดียว เสาระเบียงเป็นเสาไอโอนิก (Ionic) ลอยตัวแบบ เสาคู่รับหลังคาคอนกรีตแบน การออกแบบทำให้เห็นโครงสร้างของหลังคา โถงพักคอยผู้โดยสารและชานชาลาอย่างเต็มที่ และองค์ประกอบทาง สถาปัตยกรรมโดยรวมทำให้อาคารดูมั่นคงและสง่างาม ปัจจุบัน มุขทางทิศ ตะวันออกเป็นร้านอาหาร KFC ส่วนมุขทางทิศตะวันตกเป็นพิพิธภัณฑ์รถไฟ ไทย จัดแสดงอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ และเรื่องราวต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับ ประวัติศาสตร์กิจการรถไฟไทย



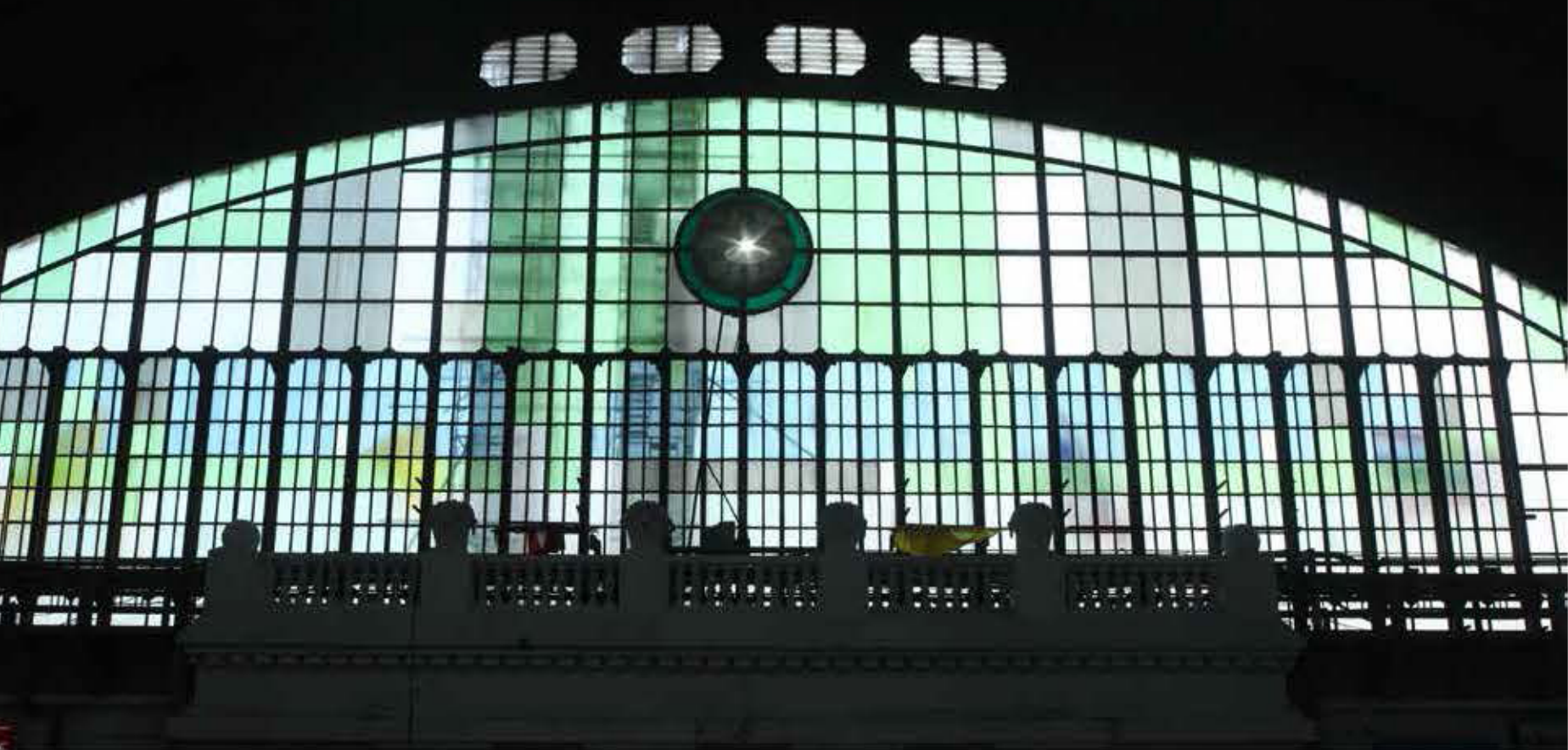
นอกจากความสง่างามและความมีเอกลักษณ์โดดเด่นของตัวอาคารแล้ว ความสวยงามของสถานีกรุงเทพจะอยู่ที่โถงระเบียงด้านหน้าและด้านข้างที่มีราวพนักกระเบื้อง ลูกกรง หัวเสา ลวดบัว และเชิงชายต่างๆ โดยลวดทอนความสำคัญของตัวมุขกลางเหลือเพียงมุขยื่นหลังคาตัด เพื่อเปิดมุมมองให้กับผนังโถงชานชาลารูปโค้งวงกลมขนาดใหญ่ที่กรุเต็มด้วยกระจกแผ่นเล็ก ๆ ให้เห็นอย่างเต็มที่ มุขริมทั้ง 2 ข้าง มีรูปโค้งเป็นรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสหรือเกือบจัตุรัสที่แบ่งเป็น 3 ส่วน ส่วนกลางกว้างเป็น 2 เท่าของส่วนริมและเจาะช่องเป็นประตูโถงสร้างคานโค้งขนาดใหญ่ ส่วนบนเป็นผนังเจาะช่องแสงสี่เหลี่ยมเรียงเป็นแถว ระเบียงยื่นที่ทำได้ด้านบนโอ้อ่ากว้างขวางที่ขอบทำพนักโค้งประดับลูกกรงและการตกแต่งด้วยปูนปั้นแบบคลาสสิกต่างๆ ให้ความรู้สึกอ่อนช้อยนุ่มนวล

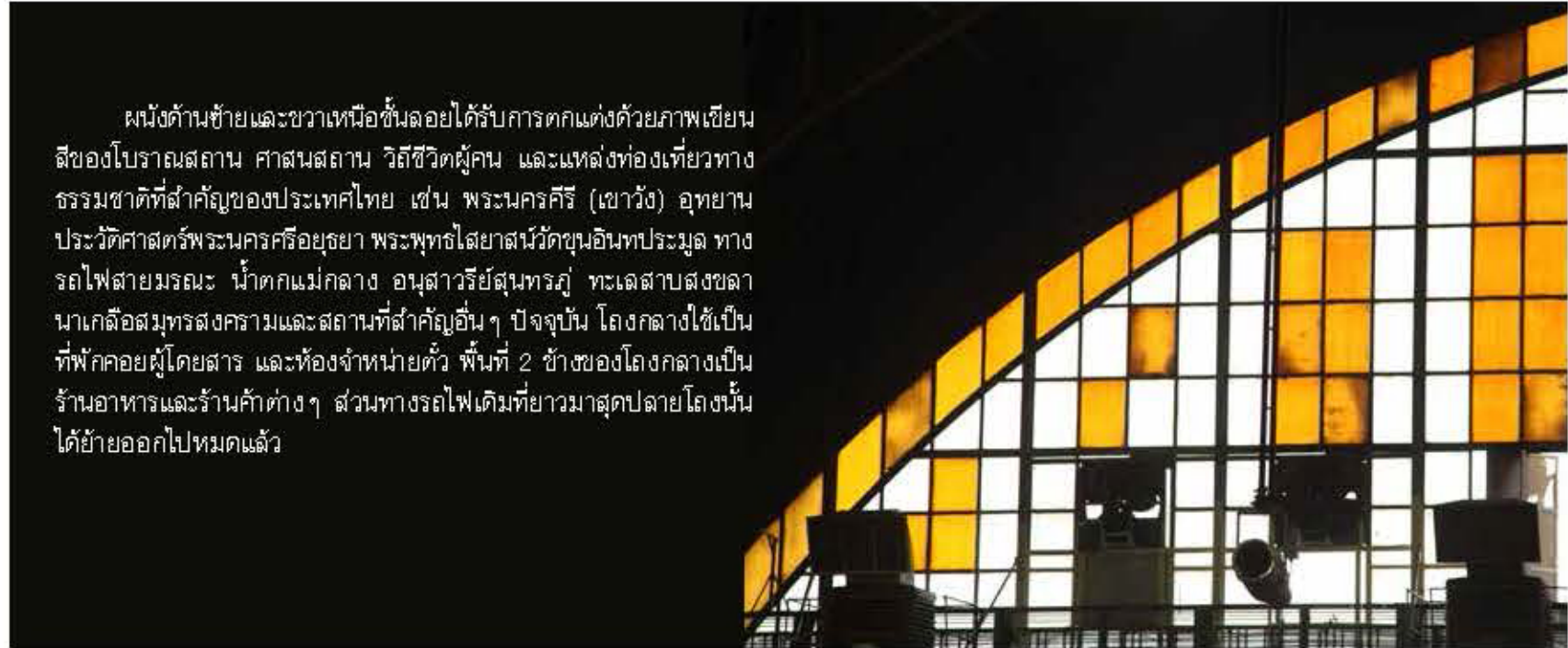




กรุงเทพ BANGKOK

โถงพักคอยผู้โดยสารและชานชาลา ออกแบบโดยนายเกอร์เบอร์ (Mr. Gerber) วิศวกรเยอรมัน สร้างขึ้นในพุทธศักราช 2455 ลักษณะเป็นโถงกว้าง ตรงกลางโถงเป็นรางรถไฟโดยแบ่งเป็นทางขาเข้า 3 ทาง และทางขาออก 3 ทาง หลังคาเป็นโครงเหล็กพาดช่วงยาว 50 เมตร ครอบคลุมพื้นที่โถงทั้งหมด ช่วงกลางหลังคายกขึ้นเพื่อให้แสงสว่างส่องเข้ามาได้เต็มที่ หลังคาเหล็กโค้งของโถงพักคอยและชานชาลาถือเป็นความก้าวหน้าทางวิศวกรรมที่สำคัญและทันสมัยในสมัยนั้น ผนังด้านส กัดทั้ง 2 ด้าน กรุด้วย กระ จกแผ่นเล็ก ๆ ต่อกันจนเต็ม ด้านหน้าเป็นกระ จกสีฟ้าเข้มและอ่อน ส่วนด้านหลังเป็นกระ จกสีเหลืองเข้มและอ่อนเรียงสลับกันเกิดเป็นงานศิลปะบนแผ่นกระ จกอันตระการตา ทำให้เป็นอาคารที่มีช่วงกว้างที่สุดและเป็นอาคารที่มีผนังกระ จกที่ใหญ่ที่สุดในสยามยุคนั้น โดยผนังด้านหน้าและด้านในติดนาฬิกาเรือนใหญ่สำหรับบอกเวลา อันเป็นสัญลักษณ์แสดงให้เห็นถึงความเที่ยงตรงและความรวดเร็วของการคมนาคมที่ทันสมัย สำหรับนาฬิกาทั้งสองเรือนถูกสั่งทำพิเศษที่มีไฟส่องสว่างในตัว ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางของหน้าปัด 120 เซนติเมตร และเข็มนาฬิกามีขนาดยาวประมาณ 80 เซนติเมตร





ผนังด้านซ้ายและขวาเหนือชั้นลอยได้รับการตกแต่งด้วยภาพเขียนสีของโบราณสถาน ศาสนสถาน วิถีชีวิตผู้คน และแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่สำคัญของประเทศไทย เช่น พระนครคีรี (เขาวัง) อุทยานประวัติศาสตร์พระนครคีรีอยุธยา พระพุทธไสยาสน์วัดขุนอินทประมูล ทางรถไฟสายมรณะ น้ำตกแม่กลาง อนุสาวรีย์สุนทรภู่ ทะเลสาบสงขลา นาเกลือสมุทรสงครามและสถานที่สำคัญอื่นๆ ปัจจุบัน โถงกลางใช้เป็นที่พักคอยผู้โดยสาร และห้องจำหน่ายตั๋ว พื้นที่ 2 ชั้นของโถงกลางเป็นร้านอาหารและร้านค้าต่าง ๆ ส่วนทางรถไฟเดิมที่ยาวมาสุดปลายโถงนั้น ได้ย้ายออกไปหมดแล้ว





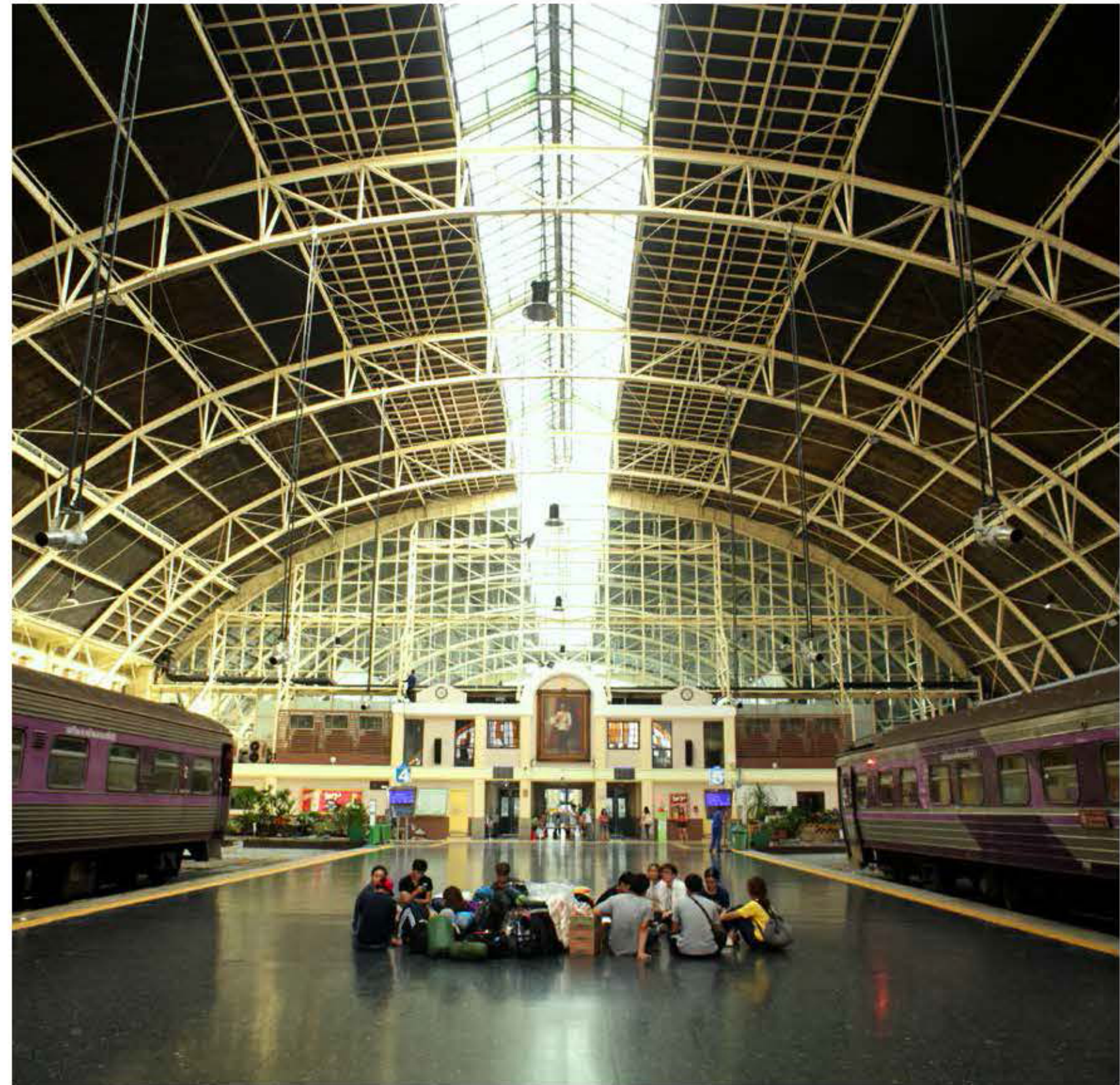
ภายในโรงพักคอยมีความงดงามด้วยการตกแต่งภายในสะท้อนให้เห็นถึงการผสมผสานศิลปะแบบคลาสสิก (Classicism) ด้วยการใช้เสาคู่ลอยตัว ระเบียงไอโอนิก (Ionic) การตกแต่งด้วยลวดลายปูนปั้น และศิลปะแบบอาร์ตนูโว (Art Nouveau) บริเวณราวบันไดเหล็กหล่อด้วยรูปดอกไม้และเส้นมีววนโค้งอย่างอ่อนช้อยเป็นธรรมชาติ ด้านซ้ายและขวาของโรงพักคอยมีการสร้างชั้นลอยขึ้นประกอบด้วยบันไดทางขึ้น ระเบียง ห้องทำงานและร้านค้าต่างๆ

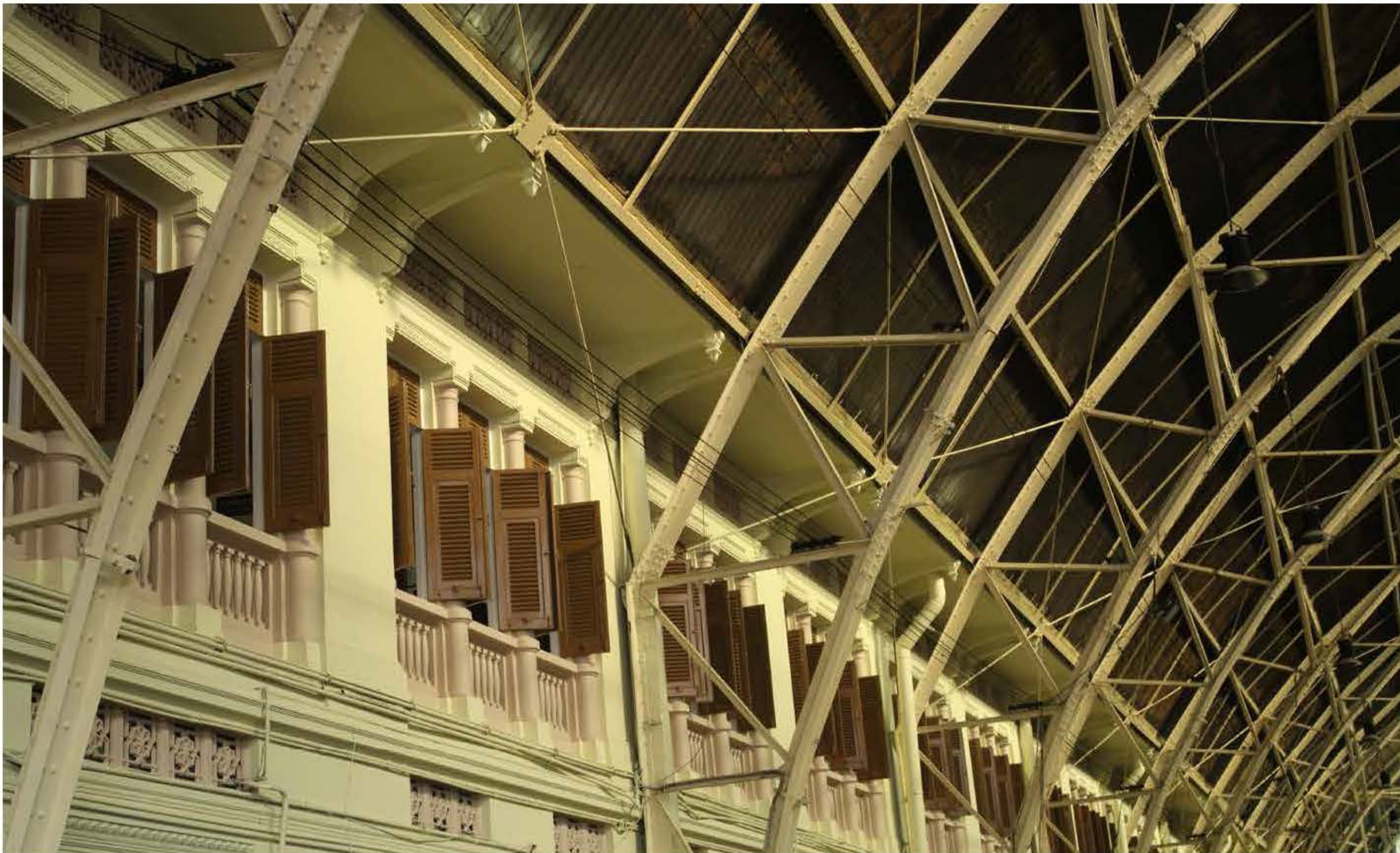




ถัดจากโรงพักคอยเข้าไปด้านในจะเป็นโถงชานชาลาสำหรับผู้โดยสาร
ชั้นลงมีทั้งสิ้น 12 ชานชาลา โถงชานชาลานั้นจะเป็นโถงรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า
สำหรับจอดรถไฟได้หลายขบวน โดยมีโถงระเบียงด้านหน้าสถานีตั้งปิดอยู่
ด้านนอก เรียกว่า สถานีรถไฟแบบปลายตัน รถไฟต้องถอยและเดินหน้าเข้า
ออกสถานี โถงชานชาลามีความกว้าง 50 เมตร และยาวประมาณ 150 เมตร
ชานชาลาด้านในสุดเป็นชานชาลายาวมีหลังคาโครงสร้างเหล็กคลุม พื้นที่
กว้างขวางสะดวกสบาย มีเก้าอี้ไม้แบบดั้งเดิมตั้งอยู่ระหว่างเสาให้ผู้โดยสาร
นั่งพักระหว่างรอขึ้นขบวนรถ



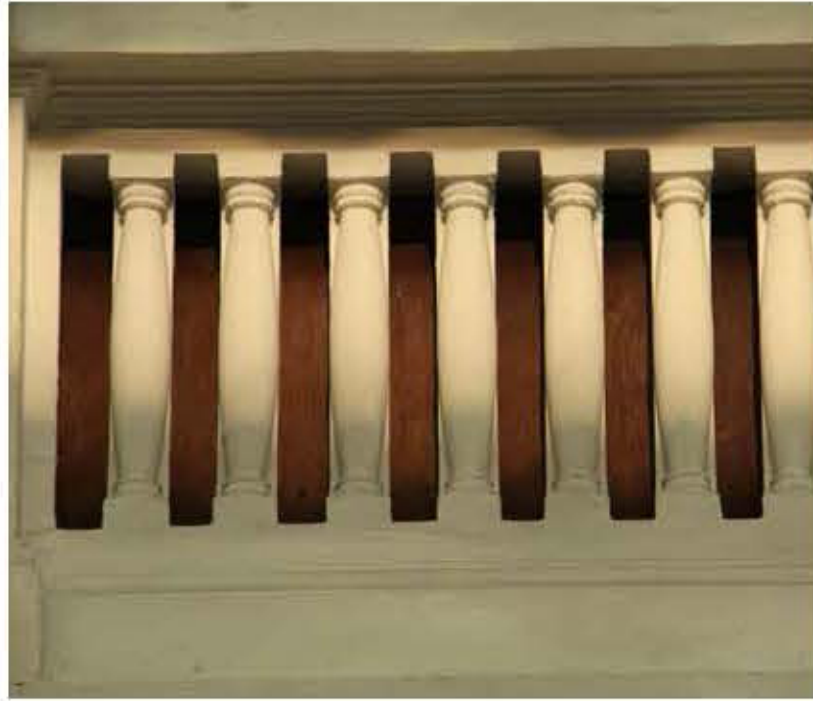




อาคารโรงแรมราชธานี ออกแบบโดยนายเอ.ริกาสซี (Mr. A. Rigassi)¹ สถาปนิกชาวอิตาลี สร้างขึ้นในพุทธศักราช 2470 ทางทิศตะวันออกของโถงพักคอยผู้โดยสารและชานชาลา ผังอาคารเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้ายาวมีมุขยื่นที่ปลายทั้งสอง กว้าง 13.50 เมตร ยาว 130 เมตร แบ่งพื้นที่ใช้สอยออกเป็น 3 ส่วน ส่วนห้องพักอยู่ตรงกลางมีระเบียงทางเดินอยู่ทางทิศตะวันตกด้านที่ติดกับสถานีรถไฟ ด้านทิศตะวันออกเป็นระเบียงส่วนตัวของห้องพักหันหน้าสู่ถนนรองเมือง อาคารแบ่งเป็น 2 ชั้น พื้นที่ใช้สอยชั้นล่างเป็นส่วนบริการประกอบด้วย ห้องโถงทางเข้าตั้งอยู่ปลายสุดทิศใต้ มีบันไดใหญ่ฝังตัวยู (U) แบบ 3 ตอนขึ้นตรงกลางแล้วหมุนกลับแยกซ้ายขวา ติดกับโถงทางเข้าเป็นภัตตาคารขนาดใหญ่ ส่วนกลางอาคารเป็นห้องครัว ที่พักพนักงาน และส่วนบริการซักล้าง พื้นที่ส่วนทิศเหนือเป็นที่ทำการไปรษณีย์ ปลายสุดทิศเหนือเป็นสำนักงานศุลกากรสำหรับตรวจกระเป๋าและหีบห่อที่จะต้องเสียภาษี ลักษณะเป็นอาคารชั้นเดียวขนาดใหญ่ พื้นที่ใช้สอยชั้นบนส่วนห้องพักประกอบด้วยโถงบันไดใหญ่และห้องผู้ดูแลตั้งอยู่ปลายสุดทิศใต้ ถัดไปเป็นคาเฟ่คอนกรีตของหลังคาภัตตาคารซึ่งตรงกลางติดช่องแสงกระจกขนาดใหญ่ 4 ช่อง เรียงเป็นแถวสองลงเบื้องล่าง ส่วนภัตตาคารเป็นบริเวณเดียวเท่านั้นที่สูงชั้นเดียว ถัดไปเป็นส่วนของห้องพักโรงแรมมี 10 ห้อง เรียงต่อกันเป็นแถวเชื่อมกันด้วยระเบียงทางเดินกว้าง 3.25 เมตร หันหน้าเข้าสถานี ประกอบด้วยห้องธรรมดา 9 ห้อง โดยแต่ละห้องแบ่งพื้นที่ภายในเป็นห้องนอนใหญ่ ห้องเก็บของ ห้องน้ำ และระเบียง ส่วนปลายอาคารทิศเหนือเป็นห้องสวีทมีขนาดใหญ่เป็น 2 เท่าของห้องธรรมดา โดยมีการเพิ่มห้องนั่งเล่น ห้องผู้ติดตาม และห้องแต่งตัว ปลายสุดทิศเหนือเป็นคาเฟ่คอนกรีตเหนือสำนักงานศุลกากรสำหรับการขนส่งสัมภาระขึ้นลงมีการใช้ลิฟท์บริการ 2 ตัว ตั้งอยู่ที่หัวและท้ายอาคาร

¹ เป็นสถาปนิกสังกัดกรมรถไฟที่มีชื่อเสียง มีผลงานการออกแบบ เช่น โขงคืดหัวหิน อาคารสถานีรถไฟหวงสายใต้ (บางกอกน้อย) อาคารสถานีรถไฟอยุธยา และอาคารสถานีรถไฟราชบุรี เป็นต้น เป็นที่น่าเสียดายว่าอาคารสถานีรถไฟหวงสายใต้ (บางกอกน้อย) ถูกทำลายเสียหายหมดในคราวสงครามโลกครั้งที่ 2 สำหรับอาคารที่เห็นทุกวันนี้เป็นอาคารสถานีใหม่ที่สร้างขึ้นภายหลังสงคราม

โรงแรมราชธานี เป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็กสองชั้น รูปแบบสถาปัตยกรรมเป็นแบบคลาสสิกที่เรียบง่าย หลังคาทรงปั้นหยามีพนักขอบหลังคาแบบโปร่งประดับลูกกรงล้อมรอบ ชายคามี 2 ระดับที่หลังคาและพื้นชั้นบน ลักษณะเป็นแผ่นคอนกรีตยื่นยาวและมีดักคอนกรีตคู่รับ ผังด้านทิศตะวันตกที่เป็นระเบียบทางเดินหันหน้าเข้าสถานี ทุกช่วงเสาะจะแบ่งเป็นช่องหน้าต่าง 3 บาน เหนือหน้าต่างเป็นช่องระบายอากาศยาวตลอดแนว ผังด้านทิศตะวันออกชั้นบนเจาะช่องหน้าต่าง 3 ช่องสลับกับช่องหน้าต่าง 2 ช่อง ในจังหวะ 3 ช่อง 2 ช่วงเสาะต่อ 2 ช่อง 1 ช่วงเสาะ ส่วนชั้นล่างของอาคารทั้ง 2 ด้าน มีการจัดจังหวะประตูและหน้าต่างที่ไม่เป็นระเบียบ มีตั้งแต่ 1 ช่องไปจนถึง 3 ช่อง เพื่อให้สอดคล้องกับพื้นที่ใช้สอยภายในอาคารที่เป็นพื้นที่บริการ การตกแต่งภายในอาคารเป็นอย่างเรียบง่าย เน้นการแสดงโครงสร้างคอนกรีตเสาลอยตัว คาน และพื้น ที่หัวเสาดักแต่งด้วยปูนปั้นเป็นรูปดอกกุหลาบศิลปะแบบอาร์ต นูโว (Art Nouveau) พื้นห้องโถงและทางเดินปูด้วย กระเบื้องเคลือบบ้านโคบริเวณห้องโถงปูด้วยแผ่นหินอ่อน แสดงให้เห็นถึงฝีมือช่างที่มีความประณีตสวยงาม ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยใช้อาคารโรงแรมราชธานีเป็นที่ทำการต่าง ๆ ดังนี้



พื้นที่ชั้นล่างประกอบด้วย ห้องรับรอง 1 (ห้องพระที่นั่ง) ห้องรับรอง 2 (ที่พักผู้โดยสารชั้น 1) ที่ทำการแพทย์เขตหัวลำโพง ห้องหัวหน้างานบริการโดยสาร (ผบส.) ห้องโทรพิมพ์ สารวัตรงานสถานีกรุงเทพ ห้องตำรวจรถไฟ ห้อง นสน. กท.7 (รับรถ) ห้องจัดตารางเวร (พรร.พหล.) ห้องจัดอาหาร บริษัท กว่างโพลส ห้องจัดตารางเวร (พ.รัตนอน) ห้องผ้าสถานีกรุงเทพ และห้องผ้า ซินใจฮั่ว หมวกความสะอาด ห้องแม่เหล็ก และบริษัท เอเชีย คลีนนิ่ง จำกัด ห้อง ศาลากลาง สมามคนักเรียนเก่าวิศวกรรมรถไฟ โถงบันได และห้องน้ำสำหรับผู้โดยสาร

พื้นที่ชั้นบนประกอบด้วย ห้องหัวหน้าแผนกสารบรรณศูนย์วิชาการและ พัฒนาการขนส่ง ฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ (ผบป.ศว.) ห้องหัวหน้างานตรวจการ และสอบสวน กองโดยสาร ฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ (ผตส.) ห้องหัวหน้างานรถโดยสาร (ผรส.) ห้องหัวหน้างานระเบียบการโดยสาร (ผคส.) ห้องหัวหน้ากองโดยสาร (กคส.) ห้องผู้อำนวยการศูนย์วิชาการและ พัฒนาการขนส่ง (ศอว.) ห้องผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร (อคส.) ห้องหัวหน้ากองจัดการเดินรถ เขต 1 (จคข.1) ห้องสารวัตรงานเดินรถแขวงกรุงเทพ (สคร.กท.) อาณาบาล กรุงเทพและธนบุรี ห้องหัวหน้างานควบคุมสัญญาและการเข้าสิทธิ (ผสส.)





บริเวณด้านหน้าสถานีรถไฟกรุงเทพ มีสวนหย่อมและน้ำพุ โดยข้าราชการรถไฟได้รวบรวมทุนทรัพย์จัดสร้างอนุสาวรีย์เป็นรูปช้างสามเศียร (ช้างเอราวัณ) พร้อมพระบรมฉายาลักษณ์ด้านข้างแบบลายนูนของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เพื่อเป็นการน้อมเกล้าฯน้อมกระหม่อมอุทิศส่วนกุศลถวายแด่พระองค์ นอกจากอาคารสถานีรถไฟกรุงเทพแล้ว ภายในย่านสถานีรถไฟ กรุงเทพยังมีอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรมอีกหลายหลัง เช่น ตึกบัญชาการการรถไฟแห่งประเทศไทย อาคารโรงรถดีเซลรางกรุงเทพ อาคารสโมสรการรถไฟ และอาคารที่ทำการพัสดุศส เป็นต้น ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปรับปรุงดูแลให้อาคารเหล่านี้อยู่ในสภาพดี สามารถรักษาคุณค่าทางสถาปัตยกรรมเอาไว้ได้ โดยเฉพาะอาคารที่ทำการพัสดุศสซึ่งเป็นตัวอย่างอาคารแบบโมเดิร์นยุคแรกๆ ของประเทศ





สำหรับอาคารที่ทำการผลิตยุศเสน้ำมันถูกสร้างขึ้นเพื่อเป็นอาคารผลิตกลาง ซึ่งแต่เดิมอาคารคลังผลิตของกรมรถไฟหลวงมีอยู่กระจัดกระจายและไม่ได้อยู่เป็นศูนย์เดียวกัน โดยหลวงสุขวัฒน์สุนทร วิศวกรของกรมรถไฟเป็นผู้ออกแบบอาคาร การก่อสร้างเริ่มต้นในปีพ.ศ.2471 งานตอกเสาเข็มและงานรากฐานแล้วเสร็จในปีพ.ศ.2472 ต่อมาจึงเริ่มงานโครงสร้างประธานของอาคารผลิตกลาง อาคารผลิตกลางหลังนี้ก่อสร้างเสร็จ และเปิดทำการในวันที่ 18 พฤศจิกายน พ.ศ.2474 หลังจากนั้นมีการรื้อถอนอาคารคลังผลิตต่าง ๆ ได้แก่ อาคารผลิตกลางหลังเดิม คลังไปรษณีย์โทรเลข คลังผลิตลึงของคืน คลังผลิตยุศเสเดิม คลังผลิตเครื่องมือสำรวจ คลังผลิตกองโรงแรมและคลังผลิตโทรเลข จากนั้นก็มีการโยกย้ายเปลี่ยนแปลงกองและสำนักงานต่าง ๆ ในอาคารผลิตกลางหลังใหม่ ในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 อาคารหลังนี้เคยใช้เป็นที่ทำการกรมรถไฟหลังจากที่อาคารกรมรถไฟโดนระเบิดทำลาย ต่อมาในปีพ.ศ. 2494 ได้มีการต่อเติมปีกอาคารทั้งสอง (อาคารทิศเหนือ และอาคารทิศใต้) ให้เป็นตึก 3 ชั้น เหมือนอาคารด้านหน้า (อาคารทิศตะวันตก) ในชวชนั้นระหว่างอาคารทั้ง 3 เป็นลานคอนกรีตขนาดใหญ่สำหรับขนถ่ายสินค้าที่จะเข้ามาเก็บในคลัง สร้างเป็นทางรถไฟจากทิศเหนือวิ่งตัดทะลุเข้ามาในตัวตึกส่วนที่เป็นคลังผลิตทั้ง 2 ปีกเส้นหนึ่ง อีกเส้นหนึ่งวิ่งจากทิศตะวันออกตัดฉากกับรางแรกมาจ่ออยู่หน้าอาคารทิศตะวันตก จุดตัดของรางรถไฟทั้ง 2 เส้น ทำเป็นแป้นกลมหมุนได้สำหรับปรับรางให้เปลี่ยนแกนได้ ปัจจุบันอาคารที่ทำการผลิตใช้เป็นที่ทำงานของหน่วยงานต่าง ๆ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และลานคอนกรีตขนาดใหญ่ใช้เป็นที่จอดรถ ผังพื้นอาคารที่ทำการผลิตเป็นรูปตัวยู (U) รูปแบบทางสถาปัตยกรรมเป็นแบบโมเดิร์น โครงสร้างอาคารเป็นระบบเสาและคานคอนกรีตเสริมเหล็ก หลังคาอาคารทิศตะวันตกเป็นหลังคาทรงปั้นหยา เหนือหลังคาปั้นหยามีหลังคาจั่วอีกชั้นหนึ่งเพื่อระบายอากาศ ส่วนหลังคาอาคารทิศเหนือ และอาคารทิศใต้เป็นหลังคาคอนกรีตแบนผสมกับหลังคาปั้นหยา เหนือหลังคาปั้นหยามีหลังคาจั่วอีกชั้นหนึ่งเพื่อระบายอากาศเช่นกัน จุดเด่นของอาคารอยู่ที่ผนังภายนอกทั้งหมดก่ออิฐเปิดผิว ยกเว้นชั้น 2 และ 3 ของอาคารทิศตะวันตกเป็นผนังโครงและฝาไม้ มีระเบียงทางเดินยาวไปตลอดแนวอาคารทั้งด้านหน้าและด้านหลังของอาคาร พื้นอาคารทิศตะวันตกเป็นพื้นไม้เทคอนกรีตทับหน้าวางบนตงเหล็ก ช่องประตูหน้าต่างเป็นกรอบสี่เหลี่ยมเรียบง่าย มีทั้งขนาดปกติและขนาดใหญ่แล้วแต่พื้นที่ใช้สอย

กล่าวได้ว่าอาคารสถานีรถไฟกรุงเทพ อาคารที่ทำการผลิตยุศเส และอาคารอื่น ๆ ในย่านสถานีล้วนมีคุณค่าความสำคัญในด้านต่าง ๆ ดังนี้

1. คุณค่าทางด้านศิลปกรรม อาคารแสดงให้เห็นถึงการออกแบบที่มีเอกลักษณ์ ฝีมือช่างที่ประณีตงดงาม และไม่สามารถที่จะสร้างทดแทน หรือหาใหม่ได้

2. คุณค่าทางประวัติศาสตร์ อาคารแสดงให้เห็นถึงความเกี่ยวข้องกับบุคคลสำคัญทางประวัติศาสตร์ เหตุการณ์สำคัญทางประวัติศาสตร์ของพื้นที่ และสามารถเป็นตัวกลางในการเชื่อมโยงปัจจุบันกับเหตุการณ์ในประวัติศาสตร์ได้อย่างเป็นรูปธรรม

3. คุณค่าทางสถาปัตยกรรม อาคารแสดงให้เห็นถึงการพัฒนาและแนวคิดของสถาปนิกผู้ออกแบบ ลักษณะสถาปัตยกรรมที่มีรูปแบบเฉพาะ สื่อถึงความคิดสร้างสรรค์ และมีคุณค่าทางด้านเศรษฐกิจที่สามารถนำมาปรับเปลี่ยนประโยชน์ใช้สอยสนองความต้องการของคนในปัจจุบันได้

โดยผลสรุปของการระบุคุณค่าความสำคัญจะนำไปสู่วิธีการรักษาคุณค่าในด้านรักษาความแท้¹ (authenticity) และบูรณภาพ² (integrity) โดยกระบวนการสงวนรักษา บูรณะ ฟื้นฟู ปรับเปลี่ยนการใช้สอย สร้างขึ้นใหม่ หรือการสื่อความหมาย สำหรับในการดำเนินการเพื่อรักษาคุณค่าความสำคัญนั้นจะต้องมีแผนงาน งบประมาณ ระบบการพิจารณาและตัดสินใจ รวมทั้งบุคคลากรผู้รับผิดชอบโครงการที่มีความชัดเจน และสามารถตรวจสอบได้ ซึ่งจะทำให้สถานีรถไฟกรุงเทพ ยังคงไว้ซึ่งสถาปัตยกรรมอันโดดเด่นและประวัติศาสตร์สำคัญให้คนไทยได้ภาคภูมิใจตราบนานเท่านาน

1 การทดสอบความแท้มีวัตถุประสงค์เพื่อหาหลักฐานที่พิสูจน์ได้ว่าลักษณะและคุณภาพดั้งเดิมของอาคารกำลังคงรักษาลักษณะดั้งเดิมไว้มากที่สุดเพียงใด โดยเฉพาะทางกายภาพ

2 การประเมินบูรณภาพมีวัตถุประสงค์เพื่อพิจารณาว่าองค์ประกอบดั้งเดิมของอาคารกำลังอยู่ครบเพียงใด และหากว่ายังอยู่ครบแต่ได้มีการต่อเติมหรือติดตั้งอุปกรณ์เพิ่ม เช่น บ้ายโถชักโครก เครื่องปรับอากาศ งานรับสัญญาณดาวเทียม เป็นต้น ก็ถือว่าเป็นการรบกวนบูรณภาพของอาคารหรือกลุ่มอาคารนั้นด้วย

วิถีชีวิต
กับสถานีกรุงเทพ
สถานีคู่มือคนไทย





วิถีชีวิต กับสถานีกรุงเทพ สถานีคู่ใจคนไทย

สถานีกรุงเทพ เป็นสถานีรถไฟแห่งความภาคภูมิใจของคนไทยเพราะแสดงให้เห็นถึงความเจริญรุ่งเรืองของประเทศทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม สถาปัตยกรรม และวิศวกรรมเป็นสถานีรถไฟขนาดใหญ่ตั้งอยู่ใจกลางเมือง เป็นศูนย์กลางการคมนาคมของกรุงเทพมหานครมาตั้งแต่อดีต โดยมีถนนและคลองเชื่อมโยงไปสู่ย่านชุมชนเก่าต่างๆ นอกจากนี้ยังเป็นตัวกลางนำผู้โดยสาร สินค้า และบริการจากกรุงเทพมหานครสู่ต่างจังหวัด และจากต่างจังหวัดเข้าสู่กรุงเทพมหานคร เป็นจุดเชื่อมต่อของการเดินทางจากภาคหนึ่งไปอีกภาคหนึ่งของประเทศ รวมทั้งการเดินทางจากชานเมืองเข้าสู่ใจกลางเมือง และจากกลางเมืองออกไปชานเมืองอีกด้วย



ย่านที่อยู่และย่านการค้าต่างๆที่เจริญรุ่งเรืองมาพร้อมกับการก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรมไฟฟ้ากรุงเทพ มีกระจายอยู่ทั่วไปรอบสถานี โดยเฉพาะทางด้านตะวันตกของสถานี ที่มีย่านคนไทยเชื้อสายจีนแถบวงเวียน 22 กรกฎาคม เจริญกรุงเยาวราช ทรงวาด สำเพ็ง ไปจนถึงพาหุรัดย่านคนแขก ความเจริญนี้แผ่กระจายไปจนจรดแนวริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา และขึ้นไปทางทิศเหนือเป็นย่านเมืองเก่าในเกาะรัตนโกสินทร์ อันมีวัดพระศรีรัตนศาสดารามและย่านถนนราชดำเนิน เป็นย่านที่เจริญรุ่งเรืองและเป็นหน้าเป็นตาของกรุงเทพฯตลอดมา จากอดีตถึงปัจจุบัน นอกจากนั้น ย่านเวียงนครเกษม ย่านตลาดเทเวศร์ และย่านตลาดโบ๊เบ๊ ก็เป็นย่านความเจริญที่สำคัญไม่น้อย รวมทั้งย่านชุมชนที่พัฒนาขึ้นพร้อมกับการสร้างสถานีรถไฟและเส้นทางรถไฟ เช่น ย่านการค้าบริเวณรอบๆ วัดทองนพคุณ ตลาดสามย่านและจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นต้น





ตั้งข้อความที่กรมพระยาตำรากราชานุกาพ สมัยที่เป็นกรมหลวง
ตำรากราชานุกาพ และตำราตำแหน่งเสนาบดีกระทรวงมหาดไทย ได้มีหนังสือ
กราบทูลพระเจ้านั่งองยาเธอ กรมขุนสมมตอมรพันธุ์ ราชเลขาธุการ ลง
วันที่ 21 มกราคม ร.ศ.121 (พ.ศ. 2445) เพื่อนำความขึ้นกราบบังคมทูล
พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โดยกล่าวถึงความเจริญ และ
ความเปลี่ยนแปลงหลังจากรถไฟไปถึงโคราช ดังมีรายละเอียด ดังนี้

๑. พ่อค้ามณฑลอิสาน อุตสาหกรรมไม่รับซื้อสินค้าจากพ่อค้าโคราชตั้งแต่
ก่อน ลงไปซื้อเสียเองที่กรุงเทพฯ
๒. สินค้าลง เข้าเปลือก สุก ร ยาง ส้ม มะขามป้อม ส้มอ นุ่น มะขาม
ฝัก (เพราะคนเมืองนี้ไม่กิน) มะเกลือ ส้ม อ้อย เนื้อโค ไม้เสาเรือน
ไม้ไผ่ ไม้เครื่องเกวียน ไม้แดง ไม้ท่อน ติลา โค ม้า เป็ด ไก่
๓. สินค้าขึ้น ของกรุงเทพฯ ขึ้นหมดทุกอย่าง มีน้ำแข็งเป็นที่สุด
๔. ปลายทาง ปลากรอบ คนโคราชไปบรรทุกเกวียนมาครวละกว่า
๕๐ - ๖๐ เล่ม มาแต่พระตะบองแล้วบรรทุกรถไฟลงไปยัง
กรุงเทพฯ
๕. คนโคราชกินเกลือทะเล แต่คนบ้านนอกยังกินเกลือสินเทา แต่
ก่อนใช้ยาเพชบุรณ แล หนองคาย เติมน้ำใช้ยาเกาะกร่าง หมาก
พลู บุนนาค ยาจิต มาแต่กรุงเทพฯ แต่ก่อนใช้ปลาร้าพิมายเติมน้ำ
ใช้ปลาร้ากรุงเทพฯ
๖. โรงเรือนมุงสังกะสีมาก มีโรงแถวปลูกขึ้นใหม่มาก ทั้งในเมืองแล
นอกเมืองเกือบตลอดถึงสะเตชั่น มีโรงรับจ้างทำอิฐ ทำกระเบื้อง
๗. ราคาที่ดินแรงขึ้น ที่ริมถนนท้องตลาดราคาถึงวาละ ๖ บาท ๗ บาท
๘. บ้านข้างทางรถไฟ ลาดบัวขาว สีคิ้ว บ้านช่องก็มากขึ้น แต่ไม่เหมือน
ที่บ้านสูงเนิน มีตลาดแลโรงแถวครึกครื้นขึ้นมาก

ในช่วงเวลาที่ใกล้เคียงกันนั้น นายลูอิส ไวเลอร์ (Luis Weiler) เจ้ากรม
รถไฟหลวงในขณะนั้น ได้เขียนบันทึกเมื่อวันที่ 4 มิถุนายน พ.ศ. 2447 ไม่กี่
วันหลังจากกลับจากเมืองโคราช แสดงให้เห็นถึงความเปลี่ยนแปลงสภาพ
ความเป็นอยู่ของชาวบ้านที่มาพร้อมกับทางรถไฟ

“...เราสามารถเห็นอิทธิพลของรถไฟได้ชัดเจนจากการที่ผู้คนหันมา
นิยมใช้หลังคาสังกะสีแทนหลังคามุงด้วยใบจากจากที่เคยใช้กันมาแต่ดั้งเดิม
ความต้องการจะลดจำนวนอัตราไฟไหม้บ้านให้น้อยลงคงจะเป็นอีกเหตุผล
หนึ่งด้วยกระมัง สินค้าและผลิตภัณฑ์ของยุโรปจำนวนมากวางจำหน่ายอยู่
ในร้านขายของที่มีเจ้าของเป็นชาวจีนเสียส่วนใหญ่ อาทิ ผ้า น้ำมันก๊าดจุด
ตะเกียง เครื่องดื่มโดยเฉพาะเบียร์ วัสดุอุปกรณ์ช่างฝีมือ รวมทั้งเสื้อผ้าและ
ของใช้ในบ้านนั้นบ่งให้ทราบว่ามีใช้พ่อค้าคนกลางกลุ่มเดียวกันที่ได้รับ
อภิสิทธิ์เหนือกว่าผู้อื่นอีกต่อไปแล้ว หากแต่เป็นประชาชนส่วนใหญ่โดยทั่วไป

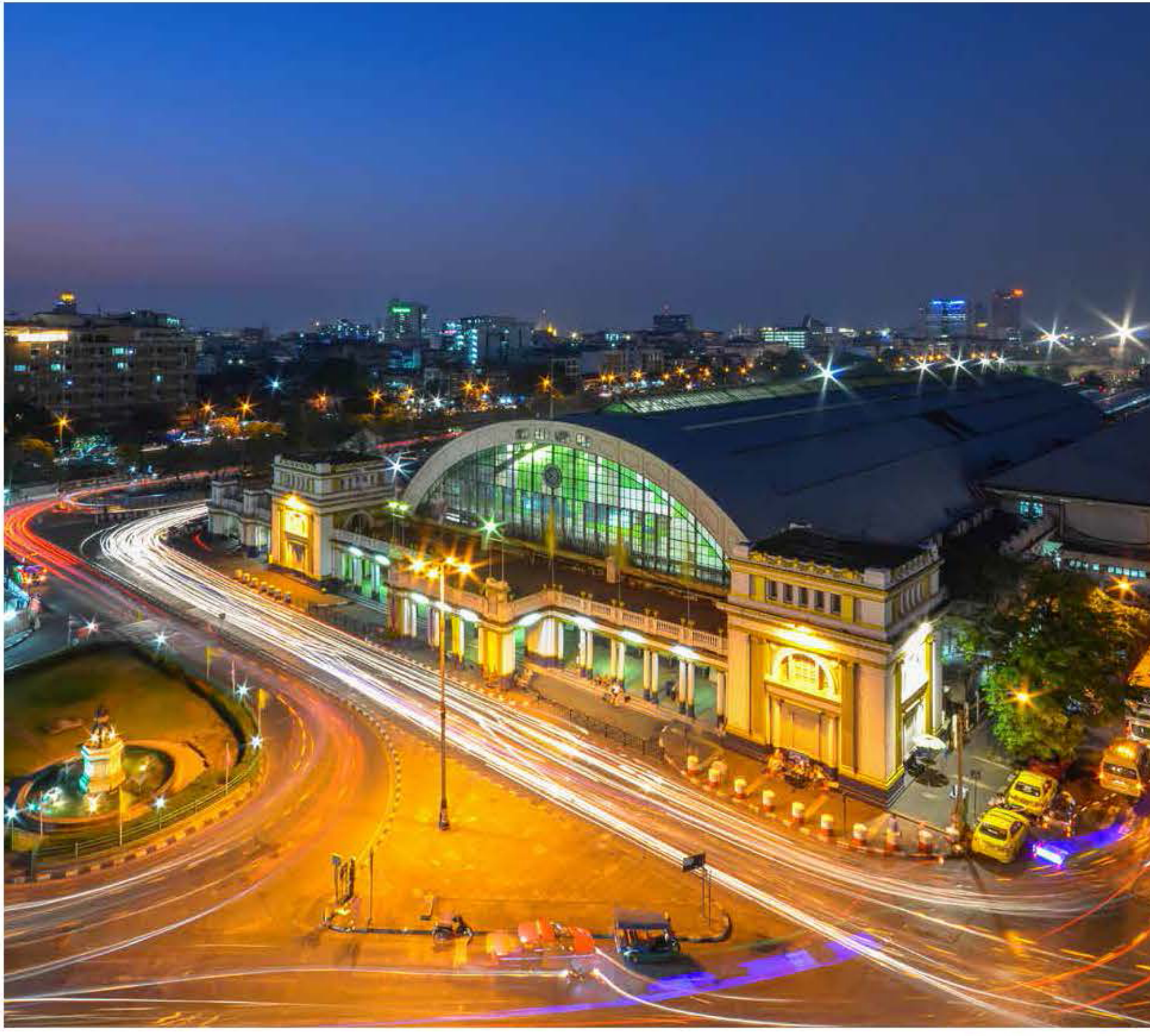
แต่ก่อนน้ำมันก๊าด 1 ถังอาจตีบุกราคาแปดบาท แต่ปัจจุบันราคาสามบาท
ราคาที่ถูกลงมามากเช่นนี้ทำให้ไม่น่าแปลกใจที่กองคาราวานที่เคยสัญจร
หนาแน่นผ่านเขตตองพญาไฟเมื่อครั้งก่อนนั้น มาบัดนี้ได้สูญหายไปหมดสิ้น
ผมเคยขี่ม้ามาตามเส้นทางนี้มาก่อนและยังจำภาพวัวแบกสัมภาระจำนวนนับ
ร้อยที่มีออกเขวนคอส่งเสียงเป็นสัญญาณบอกให้เรารู้มาแต่ไกลได้ดี

ปัจจุบันเส้นทางสัญจรนี้รกร้างและต้นไม้ขึ้นรุงรัง แต่เมื่อสมเด็จพระ
พระบรมโอรสาธิราช สยามมกุฎราชกุมารรับสั่งเมื่อเร็ว ๆ นี้ว่าพระองค์มี
พระราชประสงค์จะเสด็จพระราชดำเนินจากมวกเหล็กไปหินลับเพื่อจะเสด็จ
ประพาสตองพญาไฟ เส้นทางนี้จึงถูกแผ้วทางใหม่อีกครั้ง

เวลานี้โคราชเป็นคลังเก็บสินค้าที่จะส่งไปขายต่อยังเมืองทางแถบ
ตะวันออกจนถึงฝั่งแม่น้ำโขง ผมคาดคะเนดูจากเกวียนเทียมวัวจำนวนมาก
มากที่อยู่ในเมืองแล้ว ดูเหมือนว่าการขนส่งสินค้าจากที่นี่ต่อไปคงต้องใช้
พาหนะขนของอย่างอื่นแทน คำว่า โคราช แปลเป็นภาษาเยอรมันว่า
“Ochsenhalteplatz” (สถานที่พักวัว) และเป็นศูนย์กลางส่งออกวัวและหมู
บนที่ราบสูงโคราชพวกเราเห็นฝูงวัวจำนวนมาก และคนต้อนวัวไม่ได้เตรียม
ตัวล่วงหน้าว่าจะมีรถไฟขบวนพิเศษของเราวิ่งผ่านมา รถไฟของเราจึงต้อง
ชะลอความเร็วอยู่บ่อยครั้งเพราะจะได้ไม่แล่นชนวัวที่กำลังเล็มหญ้าอยู่บนเนิน
ข้างทางรถไฟ”

นอกจากนี้ในวันที่ 18 มิถุนายน พ.ศ. 2447 นายลูอิส ไวเลอร์ (Luis
Weiler) ได้เขียนบันทึกแสดงให้เห็นถึงความคึกคักของย่านสถานีกรุงเทพ
ดังนี้

“ตึกที่ทำงานของเราอยู่ติดทางรถไฟ จากหน้าต่างห้องทำงานผมจึง
มองเห็นรถไฟทุกขบวนที่วิ่งผ่าน ผมมีความรู้สึกว่ารถขบวนโดยสารมีผู้
โดยสารนั่งอยู่เต็มเสมอ ส่วนขบวนตู้สินค้าจะวิ่งไปทุกทิศทางทุก ๆ สามวัน
รถไฟขบวนที่มาจากโคราชจะพ่วงด้วยตู้ขบวน 30 - 50 ตู้ และแต่ละตู้บรรทุก
สินค้าจนเต็ม จะมีสองสามตู้ที่บรรทุกข้าวสาร และอีกสองสามตู้บรรทุก
ไม้แดง ไม้ประเภทนี้เป็นที่นิยมสูงและถูกค่าเสียมาจากเขตตองพญาไฟ แล้ว
ส่งต่อไปที่โรงงานทำเฟอร์นิเจอร์ในประเทศจีน แต่ตอนนี้รถขบวนสินค้าจาก
โคราชส่วนใหญ่จะบรรทุกก้อนอิฐก้อนหินและต้นไม้ที่ถูกโค่นล้มตรงบริเวณ
กิโลเมตรที่ 112 มาที่นี่เพราะในเขตที่ราบลุ่มริมแม่น้ำไม่มีวัสดุที่เป็นหิน ตั้งแต่
เราเริ่มก่อสร้างทางรถไฟเราได้ก้อนอิฐก้อนหินที่จำเป็นจากนั้นมาใช้บดอัด
พื้นถนนให้แน่น รถตู้สินค้าที่วิ่งจากกรุงเทพฯ ไปโคราชจึงมักว่างเปล่า จะมี
เพียงบางตู้ที่บรรทุกสินค้าเฉพาะอย่างจำนวนสองสามชิ้นเท่านั้น”



จากหลักฐานดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงความเจริญของหัวเมืองและชุมชนต่างๆ ที่มาพร้อมกับกิจการรถไฟหลวงซึ่งไม่ได้กระจุกตัวอยู่แต่ในพระนครและพื้นที่รอบๆ สถานีกรุงเทพ เหมือนในอดีตอีกต่อไป ซึ่งความเจริญนี้ได้ส่งผลมาถึงปัจจุบันทำให้ในแต่ละวันจะมีผู้โดยสารจำนวนนับหมื่นคนเข้ามาใช้บริการสถานีกรุงเทพ โดยเฉพาะในช่วงวันหยุดนักขัตฤกษ์ เช่น เทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ เข้าพรรษา เป็นต้น จะมีคนไทยเป็นจำนวนมากมาใช้บริการ นอกจากนี้การรถไฟแห่งประเทศไทย ยังมีขบวนรถไฟนำเที่ยวแบบไปเช้าเย็นกลับทุกวันเสาร์ วันอาทิตย์ และวันหยุดราชการ เส้นทางสถานีกรุงเทพ ถึงที่หยุดรถสวนสนประดิพัทธ์ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และเส้นทางสถานีกรุงเทพ ถึงสถานีน้ำตก จังหวัดกาญจนบุรี และมีขบวนรถเที่ยวพิเศษโดยใช้รถจักรไอน้ำเส้นทางสถานีกรุงเทพถึงสถานีอยุธยา หรือสถานีนครปฐม หรือสถานีชุมทางฉะเชิงเทราแล้วแต่ความเหมาะสม โดยในรอบปีจะจัด 4 ครั้ง คือ



วันที่ 28 มีนาคม หรือช่วงใกล้เคียงเพื่อระลึกถึงวันสถาปนากรมรถไฟและการเปิดเดินรถไฟหลวงสายแรกในสยามระหว่างกรุงเทพมหานครถึงเมืองสมุทราชสีมา เมื่อวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ.2439

วันที่ 12 สิงหาคม วันเฉลิมพระชนมพรรษาสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ

วันที่ 23 ตุลาคม วันปิยมหาราช เพื่อรำลึกถึงพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ผู้ทรงให้กำเนิดกิจการรถไฟไทย

วันที่ 5 ธันวาคม วันเฉลิมพระชนมพรรษาพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช





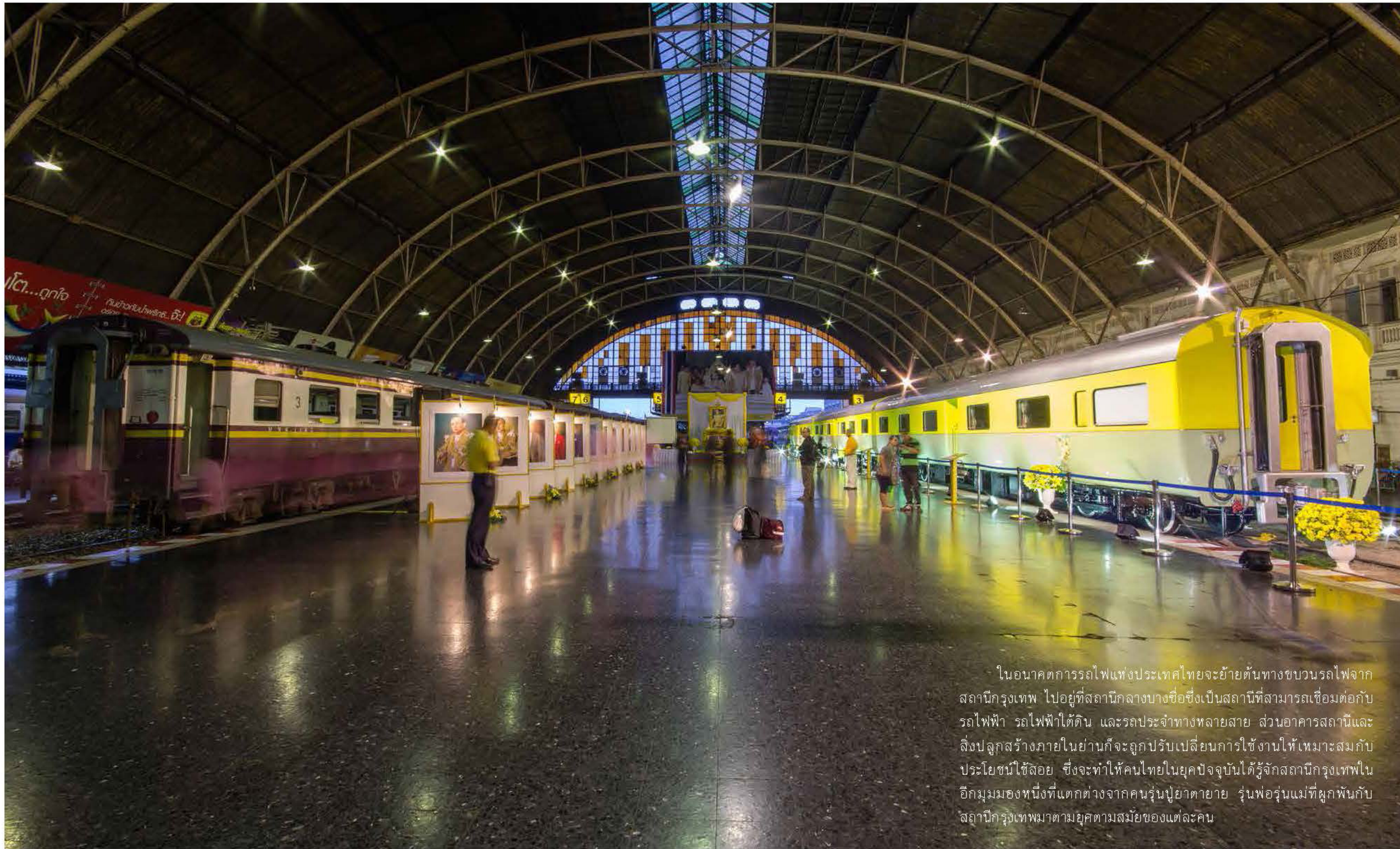
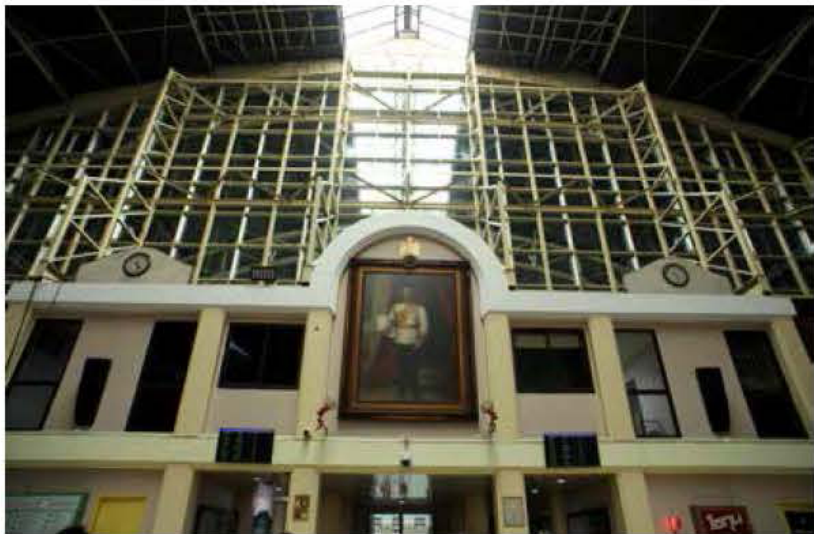
พื้นที่ภายในอาคารสถานีกรุงเทพ มีร้านอาหาร ร้านขายเครื่องดื่ม ร้านขายอุปกรณ์การเดินทาง ร้านขายหนังสือ และร้านขายยา มีการให้บริการด้านการท่องเที่ยวและอื่น ๆ อย่างครบครัน ทั้งบริษัทรับจองโรงแรมตั๋วเครื่องบิน บริการแลกเปลี่ยนเงินตรา บริการรับฝากสิ่งของ ตู้เอทีเอ็ม ห้องน้ำ และห้องละหมาด ส่วนของอาคารด้านตะวันตกมีทางเชื่อมไปยังสถานีรถไฟฟ้ามหานครหรือรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (MRT Blue Line) จุดบริการแท็กซี่สาธารณะ ท่ารถโดยสารประจำทาง และจุดบริการรับส่งสินค้าของการรถไฟแห่งประเทศไทยไว้สำหรับอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้มาใช้บริการ นอกจากนี้พื้นที่โดยรอบสถานีกรุงเทพ ยังมีโรงแรมหลากหลายระดับไว้รองรับนักเดินทาง เช่น แอท์ หัวลำโพง โฮสเทล (At Hua Lamphong Hostel) โรงแรมเซ็นทรา เซ็นทรัลสเตชัน กรุงเทพฯ (Centra Central Station Hotel Bangkok) และโรงแรมสเตชัน (Station Hotel) เป็นต้น รวมทั้งบริษัทนำเที่ยว บริษัทรับส่งสินค้า ร้านค้า ร้านสะดวกซื้อ และร้านอาหารมากมาย

จากอดีตจนถึงปัจจุบัน สถานีกรุงเทพ ยังคงรักษาบทบาทสำคัญด้านการขนส่งที่อยู่คู่กับวิถีชีวิตของคนไทย แม้ในวันเวลาที่แปรเปลี่ยนผู้คนมากมายก็ยังมีวิถีชีวิตผูกพันกับย่านหัวลำโพงตลอดมา ดังเช่น ลุงหวง พ่อค้าขายของที่หัวลำโพงมาตั้งแต่ พ.ศ. 2522 หรือพี่สุรชัย เจ้าหน้าที่ตรวจตั๋วบนขบวนรถไฟตั้งแต่ พ.ศ. 2540 ได้อธิบายถึงความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นกับสถานที่แห่งนี้ไว้ได้อย่างน่าสนใจ

“...สมัยก่อนคนที่มาใช้สถานีกรุงเทพจะมีหลากหลายและเยอะกว่านี้ เพราะเมื่อก่อนไม่ค่อยมีรถ ปัจจุบันจำนวนคนที่มาใช้ลดตลงไปถึงครึ่ง ๆ เลย เพราะรถสาธารณะประเภทอื่นเข้าได้ถึงมากกว่า เครื่องบินก็ไม่แพง มีรถทัวร์ รถตู้ สมัยก่อนที่ใช้รถไฟเพราะทางเลียบก็ยังมีน้อยและราคาไม่แพงเท่าให้ใครคนมาใช้จึงมีจำนวนเยอะ แต่ปัจจุบันจะมีเฉพาะช่วงเทศกาลที่คนมาก แต่ไม่ถึงกับหนาแน่น

จะมีคนจำพวกที่ต้องใจมาซื้อของจากกรุงเทพฯ เช่น ซื้อเสื้อผ้า ของกิน ของใช้ กระเป๋า รองเท้า ของเด็กเล่นกลับไปต่างจังหวัด ถ้าคนมาซื้อเสื้อผ้าที่ประตูน้ำก็ไปดองสถานีรถไฟมักกะสัน ถ้ามาซื้อของก็เดินทางไปสำเพ็งหรือไปเปิดต่อ จนถึงปัจจุบันก็ยังมียู่ แต่คนมาซื้อของกลับไปขายก็มีจำนวนน้อยลง

ผู้คนจากชานเมืองก็ยังนิยมใช้รถไฟโดยสารมาดถึงสถานีกรุงเทพใจกลางเมือง หรือออกนอกเมือง มีทั้งนักเรียนนักศึกษา เช่น สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง คนทำงาน รวมถึงพ่อค้าแม่ค้าจากตลพบุรี ปราชินบุรี และฉะเชิงเทรา ช่วงเวลาที่หนาแน่นมากจะเป็นช่วงเช้าเรียน เด็กเรียน เด็กงาน ช่วงนี้การจราจรบนถนนจะคับคั่ง ผู้คนก็จะหันมาใช้บริการรถไฟกัน ถึงแม้จะมีแอร์พอร์ตลิงค์ (Airport Rail Link) แต่คนก็ยังนิยมใช้รถไฟเพื่อโดยสารเข้าออกในเมืองและชานเมืองเนื่องจากเป็นรถไฟฟรี...”



ในอนาคตการรถไฟแห่งประเทศไทยจะย้ายต้นทางขบวนรถไฟจากสถานีกรุงเทพ ไปอยู่ที่สถานีกลางบางซื่อซึ่งเป็นสถานที่ที่สามารถเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้า รถไฟฟ้าใต้ดิน และรถประจำทางหลายสาย ส่วนอาคารสถานีและสิ่งปลูกสร้างภายในย่านก็จะถูกปรับเปลี่ยนการใช้งานให้เหมาะสมกับประโยชน์ใช้สอย ซึ่งจะทำให้คนไทยในยุคปัจจุบันได้รู้จักสถานีกรุงเทพในอีกมุมมองหนึ่งที่แตกต่างกันจกคนรุ่นปู่ย่าตายาย รุ่นพ่อรุ่นแม่ที่ผูกพันกับสถานีกรุงเทพมาตามยุคตามสมัยของแต่ละคน

สถานีกรุงเทพ
จุดเริ่มแห่งความเจริญ
กรุงเทพมหานคร





**สถานีกรุงเทพ
จุดเริ่มแห่งความเจริญ
กรุงเทพมหานคร**

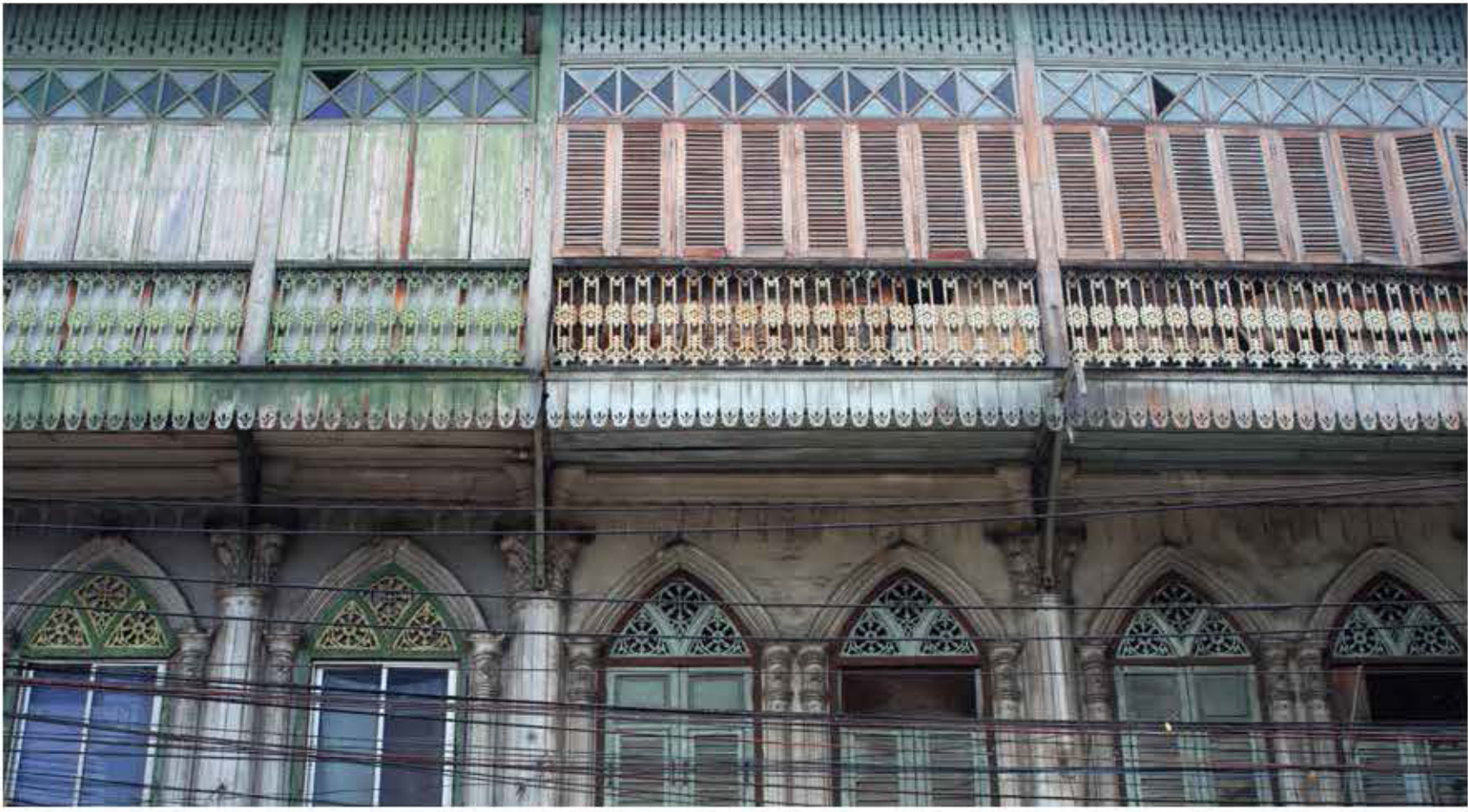
เมื่อพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช รัชกาลที่ 1 ทรงสถาปนา กรุงเทพมหานคร เป็นเมืองหลวงเมื่อพ.ศ. 2325 ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงตาม ากหลายประการ ตั้งแต่การย้ายสถานที่สำคัญของเมืองจากกรุงธนบุรีซึ่งอยู่ทางฝั่ง ตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยามายังฝั่งตะวันออก เป็นการย้ายพระนครมาในพื้นที่ที่มี การใช้ที่ดินเบาบางกว่า หลังจากนั้นการสร้างเมืองใหม่เป็นไปอย่างจริงจัง ตั้งแต่ การเริ่มรื้อกำแพงเมืองฝั่งธนบุรีพร้อมวังออก เหลือแต่พระราชวังชั้นใน รื้อกำแพงฝั่ง ตะวันออกตามแนวคลองคูเมืองเดิมรวมทั้งป้อมออก ย้ายสถานที่ราชการสำคัญจาก ฝั่งธนบุรีมาฝั่งพระนครใหม่ ขุดคลองรอบกรุงขึ้นใหม่เพื่อขยายเมืองไปทางทิศ ตะวันออก รวมทั้งสร้างกำแพงและป้อมใหม่ 14 ป้อมตามแนวกำแพง นอกจากนี้ยังมี การขุดคลองเล็กๆ เรียกว่า คลองหลอด 2 คลองเพื่อเชื่อมระหว่างคลองคูเมือง เดิมกับคลองรอบกรุงที่ขุดใหม่สำหรับโครงข่ายคมนาคมในสมัยรัชกาลที่ 1 นี้

นอกจากจะมีการขุดคลองคูเมืองขึ้นใหม่แล้ว ยังมีการตัดถนนที่มี ลักษณะเป็นถนนดินเช่นเดียวกับทางฝั่งธนบุรี โดยมีการตัดถนนในเขตคลอง คูเมืองเดิม 9 สาย และอีก 3 สาย เป็นโครงข่ายที่ข้ามเขตคลองคูเมืองเดิม ไปทางตอนเหนือ ตอนกลาง และตอนใต้ของพระนคร ซึ่งปัจจุบันได้กลายเป็น ถนนจักรพงษ์ ถนนบำรุงเมือง และถนนบ้านหม้อ ตามลำดับ นอกจากนี้ยังมี การย้ายชุมชนชาวจีนจากพื้นที่สร้างพระบรมมหาราชวังไปตั้งยังพื้นที่ใหม่ ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาทางด้านใต้ของเมืองซึ่งปัจจุบันคือบริเวณสำเพ็ง และ ย้ายชุมชนชาวญวนจากบริเวณท่าเตียนไปตั้งบ้านเรือนบริเวณบ้านหม้อและ พาหุรัด



ต่อมา ในสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 3 มีการขุดคลองแสนแสบต่อเนื่องจากคลองมหานาคเพื่อใช้ในการศีกสงคราม ลักษณะการตั้งถิ่นฐานในสมัยนี้ยังคงรูปแบบเดิม คือ ตั้งบ้านเรือนอยู่ริมคลอง บริเวณคลองรอบกรุงและคลองหลอด การขยายตัวของชุมชนได้ขยายออกไปทางฝั่งพระนคร โดยขยายออกนอกเขตคลองคูเมืองเดิม เริ่มโดยสร้างวัง วัด และบ้านขุนนางข้าราชการกระจายในพื้นที่เพิ่มขึ้นตามลำดับ รวมทั้งมีการรวมตัวกันของชุมชนกลายเป็นย่านต่างๆ ขึ้น ในขณะที่ทางฝั่งธนบุรีมีการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อย

ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 ทรงมีพระบรมราโชบายเปิดประเทศทำการค้ากับนานาชาติ เหตุการณ์สำคัญเริ่มจากการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง เป็นผลให้มีการขยายการค้ากับประเทศทางตะวันตก ส่งผลให้เมืองมีการเติบโตและขยายตัวอย่างรวดเร็ว การพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมที่เกิดขึ้นนี้ประกอบกับการเปลี่ยนแปลงในวิถีดำรงชีวิตของประชาชนในพื้นที่ ทำให้มีผลต่อรูปแบบทางกายภาพและโครงสร้างของเมือง โดยเปลี่ยนจากสังคมดั้งเดิมสู่การพัฒนาเป็นเมืองสมัยใหม่ที่ขยายกว้างขึ้นพร้อมกับรูปแบบผังเมืองที่เป็นแบบตะวันตก การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญคือ รัชกาลที่ 4 ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ขุดคลองต่างๆ เพื่อประโยชน์ในการคมนาคม เช่น คลองผดุงกรุงเกษม คลองถนนตรงคลองมหาสวัสดิ์และคลองทวีวัฒนา เป็นต้น รวมทั้งการก่อสร้างถนนสายสำคัญขึ้นมา 3 สาย คือ ถนนเจริญกรุง ถนนบำรุงเมือง และถนนเฟื่องนคร เพื่อให้ชาวตะวันตกได้เดินทางด้วยม้าอย่างสะดวก ปลอดภัย และสร้างความสวยงามให้แก่พระนคร





ถนนเจริญกรุงเป็นถนนที่สำคัญเพราะผ่านย่านการค้าของชุมชนชาวจีนและยุโรปริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา และยังเป็นเส้นทางที่ยาวที่สุดในสมัยนั้น สำหรับถนนเฟื่องนครตั้งอยู่ในพื้นที่กรุงรัตนโกสินทร์ชั้นนอก มีระยะทางสั้น อยู่ในแนวตั้งฉากกับถนนเจริญกรุง (ทิศเหนือลงใต้) ส่วนถนนบำรุงเมืองเป็นถนนที่มีความสำคัญอยู่ก่อนแล้วเพราะเดิมเป็นเส้นทางที่เดินเท้าจากถนนท้ายวังมายังบริเวณเสาชิงช้า มีการสร้างตึกแถว ห้องแถวสูงหนึ่งถึงสองชั้นเพื่อให้เช่าทำการค้า ซึ่งก่อให้เกิดความเจริญบนพื้นที่ที่ตัดถนนใหม่ขึ้น ทำให้เกิดความหนาแน่นของชุมชนทางบก ในรัชกาลนี้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านสภาพทางกายภาพของกรุงรัตนโกสินทร์ โดยสภาพบ้านเมืองเริ่มพัฒนาสู่แบบอย่างของประเทศทางตะวันตก เปิดรับความเป็นสากลมากขึ้น เกิดถนนและตึกแถวขึ้นใจกลางฝั่งพระนคร ชุมชนหลายแห่งเปลี่ยนวิถีชีวิตจากริมคลองริมน้ำ และเรือนไม้มาเป็นถนนและตึกแถว มีการขยายอาณาเขตของพระนครออกไปทางตะวันออกและทางเหนือโดยมีคลอง ถนน วัง และวัดเป็นแกนนำ อย่างไรก็ตามสถานที่สำคัญยังคงอยู่ในเขตพระนครเดิมระหว่างคลองคูเมืองเดิมกับคลองรอบกรุง รูปแบบสถาปัตยกรรมเริ่มมีความหลากหลายเป็นรูปแบบที่ผสมผสานระหว่างไทย จีน และตะวันตก สำหรับทางฝั่งธนบุรีคงมีการเปลี่ยนแปลงอย่างช้าๆ แตกต่างจากฝั่งพระนคร





ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 อธิปไตยการค้าอาณานิคมของประเทศมหาอำนาจฝ่ายตะวันตกโดยเฉพาะ อังกฤษและฝรั่งเศสซึ่งต่อเนื่องจากรัชกาลที่ 4 ยังคงมีอยู่และทวีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น ทำให้ต้องมีการเปลี่ยนแปลงด้านต่างๆ ในประเทศเพื่อให้รอดจากการตกเป็นอาณานิคมต่างชาติ พร้อมทั้งเร่งการพัฒนาประเทศเพื่อไม่ให้ถูกมองว่าล้าหลังประเทศตะวันตก ในการพัฒนาเมืองทรงโปรดให้ขยายและปรับปรุงถนนสายเดิม รวมทั้งสร้างถนนสายใหม่ขึ้นหลายสายในเขตพระนครเป็นโครงข่ายตามแบบเมืองในประเทศตะวันตกที่ได้เสด็จประพาส ทำให้เกิดการสร้างถนนสายสำคัญ คือ ถนนราชดำเนินใน ถนนราชดำเนินกลาง และถนนราชดำเนินนอก โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเชื่อมการติดต่อระหว่างพระราชวังดุสิตและพระบรมหาราชวัง ลักษณะคล้ายถนนในเมืองใหญ่ๆ ของยุโรป คือ มีทางขนาดใหญ่ให้รถวิ่งแบบ Boulevard ที่เป็นเส้นนำสายตา และมีทางเท้าขนาดกว้าง โดยปลูกต้นไม้ชอกกานีเป็นระยะ ๆ ส่งเสริมความงามของพื้นที่ใจกลางเมือง นอกจากนี้มีทรงขยายและปรับปรุงถนนเดิมที่มีอยู่ เช่น ถนนบำรุงเมือง ถนนเฟื่องนคร ถนนรอบกำแพงพระบรมหาราชวัง และถนนเลียบบคลองคูเมืองเดิม เป็นต้น ทรงสร้างพระราชวังดุสิตทางด้านเหนือกรุงรัตนโกสินทร์ เกิดระบบคมนาคมสมัยใหม่ ได้แก่ รถไฟ รถราง และรถยนต์ นอกจากนี้ยังมีการสร้างตลาดหลายแห่งเพื่อรองรับการเติบโตของย่านชุมชนต่างๆ เช่น ตลาดท่าเตียน ปากคลองตลาด ตลาดเทเวศร์ ตลาดท่าช้าง ตลาดท่าพระจันทร์ และตลาดท่าโรงไม้ เป็นต้น





หากพิจารณาโดยละเอียดแล้วจะเห็นได้ว่าการสร้างทางรถไฟของสยามนั้นเกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ของประเทศอย่างแยกไม่ออก ไม่ว่าจะเป็นการที่มีพระราชดำริให้สร้างทางรถไฟสายเหนือก่อนเพื่อป้องกันดินแดนของประเทศที่ยังเหลืออยู่จากการคุกคามของฝรั่งเศส หรือทางรถไฟสายปากน้ำที่มุ่งป้องกันการโจมตีทางทะเล สำหรับผู้เชี่ยวชาญที่สร้างทางรถไฟก็โปรดให้ชาติตะวันตกที่เป็นมิตรกับสยามมากที่สุด คือ เยอรมัน เป็นผู้สร้างภายใต้การดูแลของรัฐบาลไทย การสร้างทางรถไฟดำเนินต่อไปจนสิ้นสุดรัชกาลโดยทางสายเหนือไปถึงอุตรดิตถ์ สายตะวันออกเฉียงเหนือถึงนครราชสีมา และทางสายใต้ถึงเพชรบุรี โดยมีสถานีกรุงเทพเป็นศูนย์กลาง นอกจากนี้ยังมีการสำรวจและเริ่มการเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออกรวมทั้งสร้างโรงงานรถไฟที่ตำบลมักกะสันทางฝั่งตะวันออกของพระนคร





นอกจากเหตุผลของการป้องกันประเทศแล้ว ผลจากการพัฒนาเส้นทางรถไฟทำให้เป็นการเปิดภูมิประเทศ เปิดโอกาสให้ชาวสยามเดินทางไปมาหาสู่กันได้สะดวกมากขึ้น และเปิดโอกาสให้สามารถประกอบการทำมาหากินในถิ่นแดนไกล ส่งผลให้ชีวิตความเป็นอยู่และการทำมาค้าขายดีขึ้นด้วย สำหรับรูปแบบของการตั้งถิ่นฐานในสมัยนี้นิยมสร้างที่พักอาศัยติดถนนแทนแม่น้ำ ล้ำคลอง รูปแบบของที่พักรอคล้ายหลายชั้นมีทั้งเรือนไทยเดิม เรือนแบบจีน เรือนแบบตะวันตก ส่วนเรือนแพค่อยๆ หายไป เกิดการสร้างห้องเช่าขึ้นซึ่งได้พัฒนากลายเป็นแฟลตสำหรับผู้มีรายได้น้อยในปัจจุบัน ในขณะที่วิกตอเรียก็ยังคงเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องตามการตัดถนน ตามตรอกซอยต่างๆ วิกตอเรียในสมัยรัชกาลที่ 5 ที่ยังคงหลงเหลือให้เห็นอยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ วิกตอเรียบริเวณทิศเหนือและทิศตะวันตกของพระบรมมหาราชวัง ริมถนนบำรุงเมือง เพ็ชรนคร อัมรินทร์ แพร่งนรา แพร่งสุทธ แพร่งสรรพศาสตร์ ลำเพ็ง ซึ่งมีลักษณะทางกายภาพเช่นเดียวกับในสมัยรัชกาลที่ 4 ส่วนทางฝั่งธนบุรียังคงลักษณะชุมชนดั้งเดิมโดยคงลักษณะของบ้านเรือนริมน้ำเป็นส่วนใหญ่





ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๖ ยังคงมีการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่องในส่วนกรุงเทพมหานครด้านนอก ส่วนในเขตพระนคร การพัฒนาและการขยายตัวลดลงเนื่องจากมีความหนาแน่นมากขึ้น แต่ยังคงมีการสร้างตลาดเพิ่มขึ้น เช่น ตลาดวังมหานาค ตลาดนางเลิ้ง และเวียงนครเกษม เป็นต้น สำหรับการพัฒนามองเมืองซึ่งส่วนใหญ่ยังคงเป็นการพัฒนาภายนอกเขต การตัดถนนส่วนใหญ่เกิดขึ้นในพื้นที่โดยรอบที่ขยายตัวออกไปทางตอนเหนือและตะวันออกของกรุงรัตนโกสินทร์ฝั่งพระนคร มีการรื้อถอนกำแพงเมืองออกเป็นจำนวนมากเพื่อขยายเมือง การสร้าง

เส้นทางรถไฟมีการขยายต่อไปจนสุดพรมแดนประเทศทางทิศใต้ที่สุโขทัย-ลพบุรี-สายเหนือถึงเชียงใหม่ สายตะวันออกถึงกบินทร์บุรี สายตะวันออกเฉียงเหนือไปถึงขอนแก่น และบุรีรัมย์ นอกจากนี้ พระองค์ทรงโปรดให้สร้างสะพานพระรามหกซึ่งเป็นสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่เชื่อมทางรถไฟสายเหนือและสายใต้เข้าด้วยกัน โดยการก่อสร้างแล้วเสร็จใน พ.ศ. 2489 ตอนต้นรัชกาลที่ 7 หลังจากมีนีสถานที่ตั้งต้นของรถไฟสายสำคัญทุกสายก็มารวมกันที่สถานีกรุงเทพ ทำให้พื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟเกิดการพัฒนารอบรับการพัฒนาเพื่อรองรับการพักอาศัยการค้าขาย และการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น



ต่อมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 ก่อนการเปลี่ยนแปลงการปกครอง มีประชาชนเข้ามาอยู่อาศัยในเขตพระนคร ชันในจำนวนมากขึ้นเนื่องจากการขยายตัวของเมืองตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 8 จนถึงการเปลี่ยนแปลงระบอบการปกครองใน พ.ศ. 2475 พื้นที่กรุงเทพมหานครยังคงหนาแน่น และมีการคัดถนนเพื่อขยายความเจริญในพื้นที่รอบนอก มีการสร้างสะพานพระพุทธยอดฟ้าขึ้นเพื่อเชื่อมระหว่างกรุงรัตนโกสินทร์ฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตกเข้าด้วยกัน นับเป็นการปูทางในการขยายเมืองไปยังฝั่งธนบุรี สำหรับการตั้งถิ่นฐานในสมัยนี้ การก่อสร้างอาคารสมัยใหม่ภายในเขตคลองคูเมืองเดิมลดลง เนื่องจากข้อจำกัดของพื้นที่ การก่อสร้างอาคารส่วนใหญ่ยังคงเป็นการก่อสร้างตึกแถว แต่ลักษณะและรูปแบบทางสถาปัตยกรรมของอาคารซึ่งส่งผลต่อลักษณะของเมืองเริ่มเปลี่ยนไป กลายเป็นรูปแบบใหม่ที่มีลักษณะเป็นกล่องคอนกรีตสี่เหลี่ยมซึ่งกลายมาเป็นต้นแบบของสถาปัตยกรรมยุคปัจจุบันทั้งภายในและภายนอกเขตพระนครสำหรับการสร้างทางรถไฟยังคงดำเนินการอย่างต่อเนื่อง จนกระทั่งสงครามโลกครั้งที่สอง กิจกรรมรถไฟประสบภัยสงครามอย่างหนัก ทรัพย์สินทั้งรางรถไฟ อาคาร และรถจักรล้อเลื่อนได้รับความเสียหายมาก ดังนั้นการก่อสร้างทางรถไฟในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 และรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาอานันทมหิดล รัชกาลที่ 8 ช่วงเวลานี้จึงเป็นไปอย่างล่าช้าและไม่ก้าวหน้าเท่าที่ควร





ภายหลังจากสงครามรัฐบาลไทยได้ฟื้นฟูบ้านเมืองรวมทั้งกิจการรถไฟอย่างเร่งด่วนโดยได้รับความช่วยเหลือจากต่างชาติผ่านธนาคารโลก ทำให้การเดินทางด้วยรถไฟยังเป็น การคมนาคมหลักของประเทศโดยเฉพาะการโดยสารระยะไกล จนกระทั่งประเทศไทยเริ่มมีการใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1 ใน พ.ศ. 2504 และรัฐบาลได้เห็นความสำคัญของการขนส่งทางถนนมากขึ้น โดยถือเป็นพื้นฐานสำคัญประการหนึ่งของการพัฒนาเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศ จึงได้มีการเร่งรัดการรื้อสร้างถนนขึ้นดีเพิ่มขึ้นทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ ทำให้การเดินทางโดยถนนเป็นไปอย่างสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น ในช่วงเวลาเดียวกันการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปรับปรุงคุณภาพของการบริการให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นเช่นกัน รวมทั้งการเพิ่มปริมาณการเดินรถไฟให้เพียงพอ กับความต้องการของประชาชนทุกกลุ่ม โดยให้ความสำคัญของการโดยสารทั้งระยะใกล้และไกลอย่างจริงจัง มีการเปิดการเดินทางถึงปลายทางอีกหลายสายประกอบด้วย สายใต้

ถึงสถานีน้ำตก (จังหวัดกาญจนบุรี) และมีทางแยกจากสถานีชุมทางหนองปลาดุกถึงสถานีสุพรรณบุรี สายตะวันออกออกเฉียงเหนือถึงสถานีหนองคาย และสายตะวันออกแยกจากสถานีชุมทางฉะเชิงเทราถึงสถานีบ้านพลูตาหลวง หลังจากนั้นแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับต่อ ๆ มาได้สนับสนุนให้เกิดการส่งออกสินค้าทางการเกษตรและสินค้าทางอุตสาหกรรม สนับสนุนให้คนไทยไปทำงานในต่างประเทศโดยเฉพาะตะวันออกกลาง และส่งเสริม การท่องเที่ยวอย่างจริงจังซึ่งผลของการพัฒนาดังกล่าวทำให้กรุงเทพมหานครกลายเป็นศูนย์กลางของประเทศในหลาย ๆ ด้านทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม อุตสาหกรรม การศึกษา การจ้างงาน ฯลฯ ผู้คนอพยพจากต่างจังหวัดเข้ามาทำงานและอยู่อาศัยมากขึ้น เมืองมีการขยายตัวไปทุกทิศทางตามเส้นทางถนนเกิดศูนย์กลางทางเศรษฐกิจแห่งใหม่ มีการสร้างอาคารรูปแบบทันสมัยทั้งอาคารสำนักงาน ธนาคารและสถาบันการเงินโรงแรม อาคารชุดพักอาศัย หมู่บ้านจัดสรร ตึกแถวศูนย์การค้า และห้างสรรพสินค้า เป็นต้น



ตั้งมั่นเพื่อรองรับและเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทางและขนส่ง โดยเฉพาะในเส้นทางรถไฟชานเมืองโดยรอบกรุงเทพมหานคร การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ก่อสร้างทางคู่โดยเส้นทางสายเหนือจากสถานีชุมทางบ้านภาชีถึงสถานีฉะเชิงเทรา สายตะวันออกจากสถานีหัวหมากถึงสถานีชุมทางฉะเชิงเทรา สายใต้จากสถานีชุมทางบางซื่อถึงสถานีนครปฐม ส่งผลให้การเดินทางเข้ามาในเมืองด้วยรถไฟมีความสะดวกมากขึ้น โดยสถานีกรุงเทพยังคงทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางและสนับสนุนความเจริญรุ่งเรืองของกรุงเทพมหานครเหมือนเช่นในอดีตที่ผ่านมา

นอกจากนี้ ควรมีการศึกษาถึงแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาย่านสถานีกรุงเทพ เพื่อที่จะสามารถรักษาอาคารและสิ่งปลูกสร้างอื่นๆ รวมทั้งสภาพแวดล้อมของย่านสถานีให้มีความสอดคล้องกับคุณค่าทางศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรม รวมทั้งความต้องการในการพัฒนาเมืองสมัยใหม่ เช่น การพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์รอบสถานีรถไฟ (Transit-Oriented Development) ซึ่งมีการผสมผสานการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทที่พักอาศัย สำนักงาน และร้านค้าใกล้สถานีระบบขนส่งมวลชน มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมแก่การเดินทางและการใช้จักรยาน โดยการเดินทางสามารถเชื่อมต่อด้วยระบบขนส่งสาธารณะหลายรูปแบบ

สำหรับแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาย่านสถานีกรุงเทพ ที่มีความเป็นไปได้ คือ การผนวกการอนุรักษ์เข้าไว้ในแผนพัฒนาเมือง นั่นหมายความว่าแนวทางการพัฒนาพื้นที่จะต้องมีการผนวกการอนุรักษ์สิ่งก่อสร้างที่มีความสำคัญทางศิลปกรรม ประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรมเข้าไว้ในแผนพัฒนาด้วย มีการออกกฎระเบียบควบคุมการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ที่ได้รับการอนุรักษ์ไว้อย่างเหมาะสม มีมาตรการบริหารจัดการที่ตีรวมทั้งต้องมีการดำเนินงานที่เน้น การบูรณาการและการมีส่วนร่วมของหลายภาคส่วน

บรรณานุกรม

1. กรมรถไฟ 2490 งานฉลองรถไฟหลวง ครบ 50 ปี พระนคร: โรงพิมพ์กรมรถไฟ
2. กองอนุรักษ์สิ่งมรดกวัฒนธรรมชาติและศิลปกรรม สำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และกองจัดรูปและปรับปรุงฟื้นฟูเมือง สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร 2547 แผนที่ชุมชนกรุงรัตนโกสินทร์ Cultural Heritage Atlas of Rattanakosin กรุงเทพมหานคร: สำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
3. การรถไฟแห่งประเทศไทย 2513 ที่ระลึกในวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟครบรอบ 72 ปี กรุงเทพมหานคร: การรถไฟแห่งประเทศไทย
4. การรถไฟแห่งประเทศไทย 2554 สถานีรถไฟ บันทึกความทรงจำ ความผูกพันและการเปลี่ยนแปลง กรุงเทพมหานคร: บริษัท เอ็มซีพลอเธอร์ชานแนล จำกัด
5. อูอิส ไวเตอร์ แปลโดย ลนอมนวด โอเจริญ และวิติดา ศรีอุฬารพงศ์ 2556 กำเนิดการรถไฟในประเทศไทย Anfang der Eisenbahn in Thailand กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
6. สมชาติ จึงศิริอารักษ์ 2553 สถาปัตยกรรมแบบตะวันตกในสยาม สมัยรัชกาลที่ 4 - พ.ศ. 2480 กรุงเทพมหานคร: อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง จำกัด (มหาชน)
7. สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระยาถนอมบริพัตร คำนวณภาพ 2538 สมเด็จเจ้า กรมพระยาถนอมบริพัตร เสด็จไปตรวจราชการมณฑลนครราชสีมา และมณฑลอุดรธานี ร.ศ. 125 พ.ศ. 2449 กรุงเทพมหานคร: บริษัท วิทยบริการพิมพ์ จำกัด

