

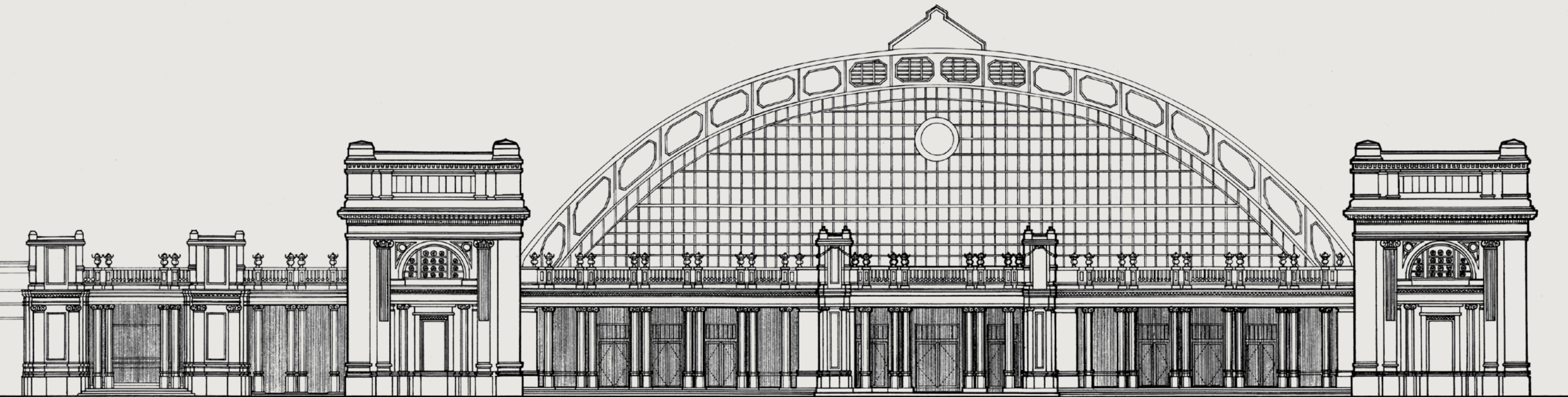
๑๐๐ ปี สถานีกรุงเทพ



การรถไฟแห่งประเทศไทย
เลขที่ 1 แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทร : 02 223 0341
<http://www.railway.co.th>

๑๐๐ ปี สถานีกรุงเทพ





๑๐๐ปี
สถานีกรุงเทพ



สถานีกรุงเทพ หรือที่เรียกกันว่าหัวลำโพง เป็นสถานีรถไฟเก่าแก่คู่กับประเทศไทยมาถึง 100 ปีเต็ม นับแต่มีการสร้างและเริ่มเปิดใช้งานตั้งแต่วันที่ 25 มิถุนายน พ.ศ.2459 นับเป็นพระมหากรุณาธิคุณของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ซึ่งนำความเจริญให้บังเกิดขึ้นกับกรุงเทพฯ และสยามประเทศในสมัยนั้นเหลือคณานับ

ศูนย์กลางการคมนาคมที่เชื่อมต่อหัวเมืองต่าง ๆ ทำให้การขนส่งสินค้าและการเดินทางของผู้คนสะดวกรวดเร็ว สถานีกรุงเทพ จึงมีเรื่องราวที่น่าสนใจมากมายตั้งแต่ ประวัติความเป็นมา อีกทั้งยังมีวิถีชีวิตผู้คนผูกพันกับหัวลำโพงตลอดมาผ่านยุคสมัย นำมาซึ่งผู้คนเดินทางเข้ามาตั้งรกรากถิ่นฐานมากมายจากทั่วทุกทิศทั่วไทย มีส่วนทำให้ชุมชนเมืองของกรุงเทพฯ ขยายตัวและเจริญยิ่งขึ้น เปรียบเป็นสถานีชุมทางเศรษฐกิจที่สำคัญของกรุงเทพฯ มาอย่างยาวนาน

แม้ปัจจุบันเส้นทางถนนและรถยนต์จะเจริญมากขึ้นและแบ่งความเจริญไปบนเส้นทางถนนจำนวนหนึ่ง แต่ก็ปฏิเสธไม่ได้ว่าทุกวันนี้ การเดินทางของประชาชนจำนวนมากก็ยังต้องพึ่งพาการเดินทางด้วยรถไฟอยู่ตลอดมาตามบทบาทและตามสถานการณ์ที่แปรเปลี่ยนไปจนถึงยุคปัจจุบัน

หนังสือครบรอบ 100 ปี สถานีกรุงเทพ จะทำให้ทุกท่านรู้จักและระลึกถึงสถานีกรุงเทพในแง่มุมต่างๆ ที่เป็นต้นทางในการนำความเจริญออกไปทั่วประเทศไทยในทุกทิศ จากภาคกลาง สู่ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้ ตามเส้นทางรถไฟสายต่างๆ ที่สร้างครอบคลุมทั่วประเทศไทย ที่มาจากจุดกำเนิดเดียวกัน คือ สถานีกรุงเทพ

ถึงแม้ว่าในอนาคตการรถไฟแห่งประเทศไทยจะพัฒนาไปสู่ยุครถไฟความเร็วสูง อาจทำให้สถานีกรุงเทพไม่เพียงพอที่จะรองรับการเดินทางของประชาชนในอนาคต แต่สถานีกรุงเทพ ยังคงมีความสำคัญในฐานะประวัติศาสตร์ของการเดินทางอีกแห่งหนึ่งของประเทศไทย ที่ให้อนุชนรุ่นหลังได้เรียนรู้จุดกำเนิดของการขนส่งระบบรางต่อไป และยังคงต้องอยู่กับคนไทย ไปอีกตราบนานเท่านาน

นายอาคม เดิมพิทยาไพสิฐ
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม



พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ได้ทรงตระหนักถึงความสำคัญของการคมนาคมโดยเส้นทางรถไฟเพื่อให้เกิดความเจริญแก่บ้านเมืองได้เป็นสำคัญ เป็นการสะท้อนให้เห็นถึงการเป็นสัญลักษณ์แห่งการนำพาสยามสู่ยุคแห่งการพัฒนาประเทศเพื่อสร้างความเจริญเท่าเทียมนานาอารยประเทศ อันนำมาซึ่งความภาคภูมิใจของคนไทยเป็นอย่างยิ่ง

หลังจากที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้เปิดเดินขบวนรถไฟหลวงสายแรกในราชอาณาจักรไปยังจังหวัดพระนครศรีอยุธยา เมื่อวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ.2439 และได้ดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟสายต่างๆ เพิ่มมากขึ้น ทำให้สถานีรถไฟกรุงเทพแห่งแรกที่อยู่บริเวณหลังอาคารกรมรถไฟหลวง ไม่สามารถรองรับการให้บริการแก่ประชาชนได้อย่างเพียงพอ กรมรถไฟหลวง จึงริเริ่มที่จะสร้างสถานีรถไฟกรุงเทพที่มีความทันสมัย สวยงามเป็นศรีสง่าแก่พระนคร โดยมีคุณค่าในด้านต่างๆ กล่าวคือ

คุณค่าทางศิลปกรรม แสดงให้เห็นถึงการออกแบบที่มีเอกลักษณ์ ฝีมือช่างที่ประณีตงดงามเป็นความงามอันควรค่าต่อการอนุรักษ์ไว้และยากที่หาสิ่งใดมาทดแทนได้

คุณค่าทางประวัติศาสตร์ แสดงให้เห็นว่ามีความเกี่ยวข้องกับบุคคลสำคัญทางประวัติศาสตร์ เหตุการณ์สำคัญทางประวัติศาสตร์ของพื้นที่ และสามารถเป็นตัวกลางในการเชื่อมโยงปัจจุบันกับเหตุการณ์ในประวัติศาสตร์ได้อย่างเป็นรูปธรรม

คุณค่าทางสถาปัตยกรรม แสดงให้เห็นถึงการพัฒนาและแนวคิดของสถาปนิกผู้ออกแบบ ลักษณะสถาปัตยกรรมที่มีรูปแบบเฉพาะ สื่อถึงความคิดสร้างสรรค์ และมีคุณค่าทางด้านเศรษฐกิจที่สามารถนำมาปรับเปลี่ยนประโยชน์ใช้สอยสนองความต้องการของคนในปัจจุบันได้

การจัดทำหนังสือ 100 ปี สถานีกรุงเทพ ในครั้งนี้ เพื่อให้ทุกภาคส่วนได้รับรู้ถึงการระบุดูคุณค่าความสำคัญอันจะนำไปสู่กระบวนการสงวนรักษา บูรณะ ฟื้นฟู สำหรับในการดำเนินการเพื่อรักษาคุณค่าความสำคัญ ซึ่งจะทำให้สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ยังคงไว้ซึ่งสถาปัตยกรรมอันโดดเด่นและประวัติศาสตร์สำคัญ ให้คนไทยได้ภาคภูมิใจตราบนานเท่านาน

นายอมสิน ชิวะพฤกษ์
รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

การคมนาคมขนส่ง ถือเป็นอีกหนึ่งสิ่งที่ได้รับการพัฒนาให้เจริญก้าวหน้าไปอย่างรวดเร็ว เพื่อตอบสนองความต้องการทางด้านสิ่งอำนวยความสะดวก และรองรับจำนวนประชากรที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งหากลองมองย้อนกลับไปในอดีตนั้น การคมนาคมหลัก และถือเป็นสัญลักษณ์ของความเจริญของประเทศไทยนั้น ก็คงหนีไม่พ้นพาหนะอย่าง “รถไฟ”

การเปลี่ยนแปลงที่นำไปสู่การพัฒนาชาตินั้น ริเริ่มโดยพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ทรงเล็งเห็นถึงความสำคัญของการคมนาคมที่สะดวกสบาย ว่ามีส่วนช่วยในการบำรุงกิจการ และสร้างความเจริญให้กับบ้านเมือง เปลี่ยนความยากลำบากให้กลายเป็นความเข้าถึงใกล้ไกลส่งต่อการดูแลที่ทั่วถึงและรวดเร็ว ด้วยเหตุนี้กิจการรถไฟจึงถือกำเนิดขึ้น และเมื่อมีพระราชดำริเกี่ยวกับการสร้างทางรถไฟแล้วนั้น ก็จำเป็นต้องมีการสร้างสถานีต่าง ๆ เพื่อใช้ดูแลควบคุมงาน และใช้เป็นจุดรับส่งผู้โดยสาร ซึ่งสถานีที่ถือว่ามีความสำคัญ เป็นจุดเริ่มต้นของการเดินทางคือ สถานีกรุงเทพ

หนังสือ 100 ปี สถานีกรุงเทพ จะเป็นการน้อมรำลึกถึงพระมหากรุณาธิคุณของพระมหากษัตริย์ไทย ที่พระราชทานพระราชดำริริเริ่มในการก่อตั้งกิจการรถไฟไทย ปรับปรุงกิจการรถไฟได้รุ่งเรืองขยายตัวเพิ่มขึ้น และจะเป็นบันทึกทางประวัติศาสตร์ที่สำคัญอีกชิ้นหนึ่งของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ผมขอขอบพระคุณผู้โดยสารทุกท่านและประชาชนคนไทยทุกคน ที่มีส่วนให้สถานีกรุงเทพดำรงคงอยู่มาเป็นระยะเวลา 100 ปี ถือได้ว่าเป็นสถานีรถไฟที่สำคัญที่สุดของประเทศซึ่งตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาสถานีรถไฟแห่งนี้ได้ปรับปรุงและดูแลรักษาเป็นอย่างดี ก่อให้เกิดเรื่องราวและความทรงจำจากครั้งอดีตจนถึงปัจจุบันมากมาย และจะเป็นสถานีรถไฟคู่ใจของคนไทยตลอดไป

นายวุฒิชัย กัลยาณมิตร
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

คำนำ

หนังสือครบรอบ 100 ปี สถานีกรุงเทพ ที่คณะผู้จัดทำจัดทำขึ้นตามดำริของผู้บริหารของการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ต้องการจะให้หนังสือเล่มนี้บอกเล่าความเป็นมาและประวัติศาสตร์ที่มีความสำคัญยิ่ง ต้องการให้ประชาชนผู้สนใจและเยาวชนรุ่นหลังได้ทราบถึงความสำคัญว่าสถานีแห่งนี้เป็นจุดเริ่มต้นของการเดินทาง ไปยังทุกภูมิภาคของประเทศ อันก่อให้เกิดความเจริญทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม รวมถึงวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียมประเพณี วิถีชีวิตของคน ที่อยู่รอบๆ สถานีและตลอดจนท้องถิ่นที่รถไฟวิ่งผ่าน นอกจากความสำคัญทางด้านต่างๆ ที่กล่าวมาแล้ว สถานีกรุงเทพยังมีสถาปัตยกรรมที่สวยงามทรงคุณค่า มีรูปแบบอันเป็นเอกลักษณ์และมีความโดดเด่น เป็นความภาคภูมิใจของคนไทยตราบนานเท่านาน

แม้ในอนาคตอันใกล้นี้ ความจำเป็นของสถานีกรุงเทพจะมีบทบาทน้อยลงในการที่จะเป็นสถานีต้นทาง ปลายทางของรถไฟสายยาว เนื่องจากการพัฒนาไปสู่ระบบรางยุคใหม่ แต่ก็ไม้อาจที่ปฏิเสธได้ว่าสถานีกรุงเทพ ยังคงมีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ ของต้นกำเนิดของการเดินทางที่ไปมาหาสู่กัน และยังคงเป็นสถานีที่คนไทยยังคงรำลึกถึงตราบนานเท่านาน

หวังเป็นอย่างยิ่งว่าหนังสือครบรอบ 100 ปี สถานีกรุงเทพเล่มนี้ จะเป็นประโยชน์ และมีคุณค่าทางประวัติศาสตร์คู่กับชาวไทยตลอดไป

สารบัญ

11 | สถานีกรุงเทพ
วันวาน ปัจจุบัน
สู่ออนาคต



28 | สถานีกรุงเทพ
นิรันดรกาล
งานศิลป์สถาปัตยกรรมร่วมสมัย



99 | ตระการตา
สถาปัตยกรรมรถไฟ
ในทุ่งราบภาคกลาง



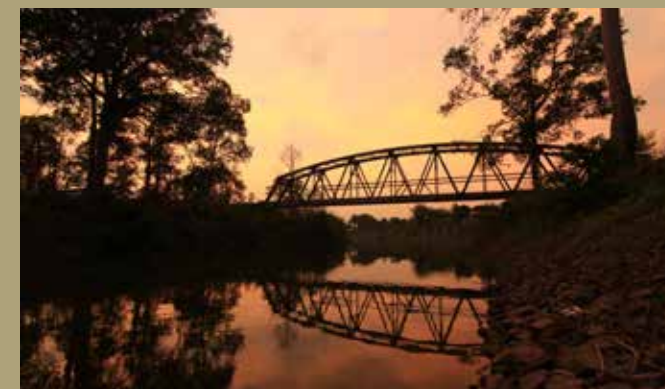
125 | มนต์เสน่ห์
งานศิลป์รถไฟ
ในดินแดนล้านนา



60 | วิถีชีวิต
กับสถานีกรุงเทพ
สถานีคูใจคนไทย



77 | สถานีกรุงเทพ
จุดเริ่มแห่งความเจริญ
กรุงเทพมหานคร

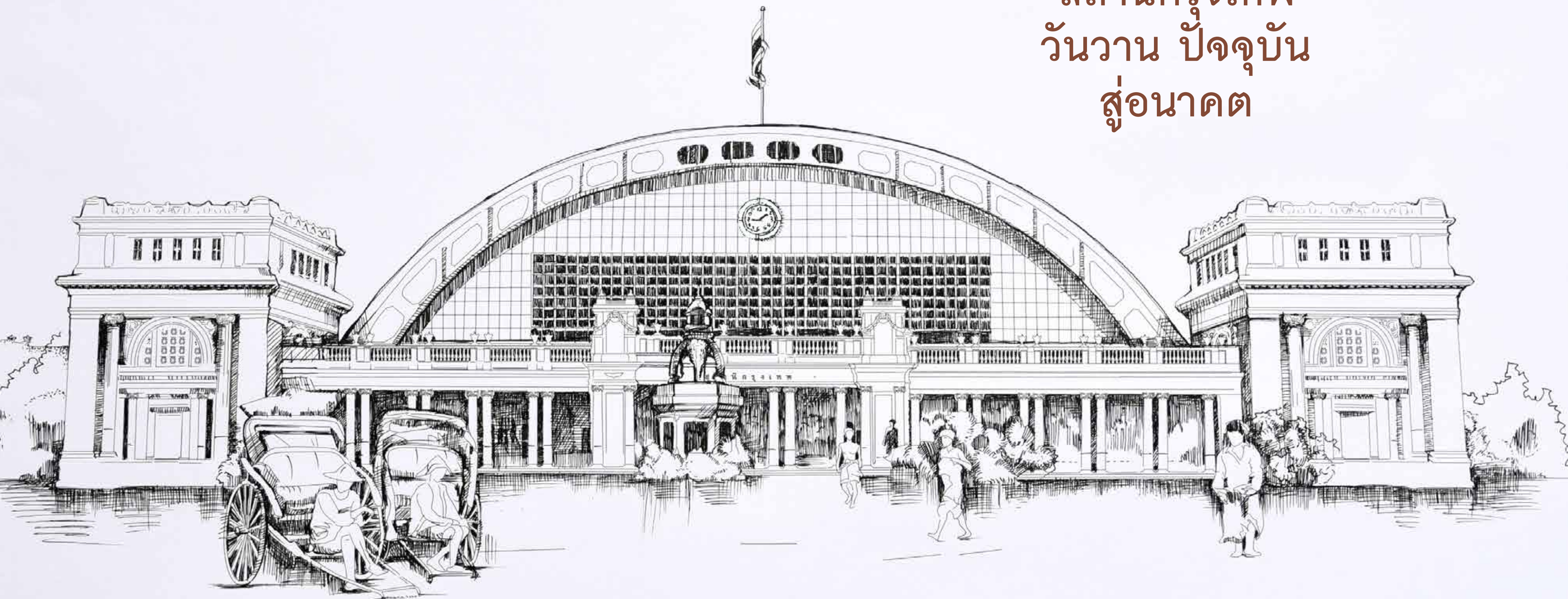


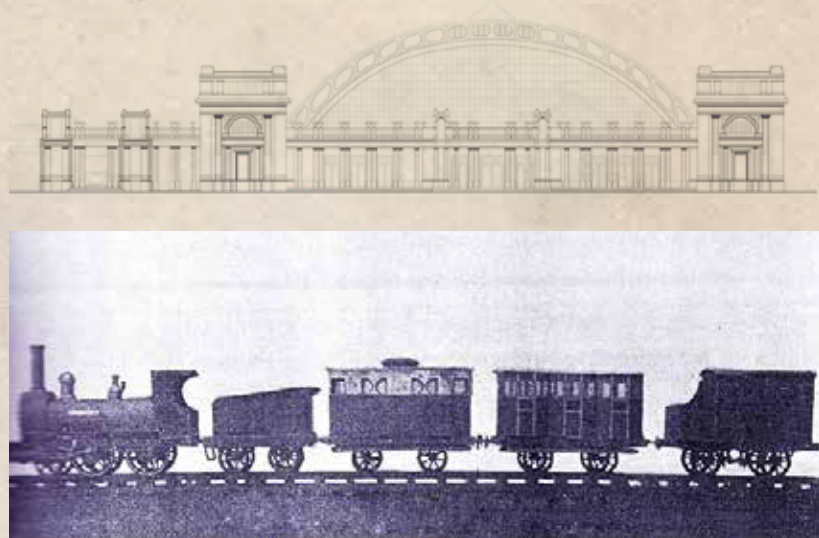
150 | งามล้ำค่า
สถาปัตยกรรมศิลป์
รถไฟอีสาน



164 | แลสถาปัตยกรรม
งานศิลป์รถไฟไทย
ในแดนใต้

สถานีกรุงเทพ
วันวาน ปัจจุบัน
สู่อนาคต





สถานีกรุงเทพ วันวาน ปัจจุบันสู่ออนาคต

ประวัติศาสตร์ความเป็นมาของสถานีกรุงเทพและกิจการรถไฟไทย เริ่มต้นขึ้นพร้อมกับการก่อสร้างทางรถไฟ และการพัฒนากิจการการรถไฟแห่งประเทศไทยนับตั้งแต่ พ.ศ.2398 เมื่อพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 ทรงได้รับพระราชสาส์นและเครื่องบรรณาการจากสมเด็จพระราชินีนาถวิกตอเรีย แห่งสหราชอาณาจักร หนึ่งในเครื่องบรรณาการที่ได้รับพระราชทานนั้น มีรถไฟจำลองย่อส่วนจากของจริง ประกอบด้วยหัวรถจักรไอน้ำและรถพ่วงครบ ขบวนที่วิ่งบนรางด้วยแรงไอน้ำทำนองเดียวกับรถไฟที่ใช้กันอยู่ในเกาะอังกฤษ รวมอยู่ด้วย ซึ่งทำให้ราชสำนักและผู้ทีพบเห็นในขณะนั้นสนใจกับเครื่องบรรณาการนี้มาก แต่ในรัชสมัยของพระองค์ก็ยังไม่มีการก่อสร้างทางรถไฟแต่อย่างใด





ล่วงมาถึงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ประเทศไทยได้รับแรงกดดันจากลัทธิล่าอาณานิคมของชาติตะวันตก โดยเฉพาะประเทศฝรั่งเศสและอังกฤษซึ่งในขณะนั้นกำลังแพร่อิทธิพลไปทั่วทวีปเอเชีย ทำให้ประเทศเพื่อนบ้านของไทยอย่างพม่าและมาเลเซียตกอยู่ภายใต้การปกครองของอังกฤษ ส่วนเขมรส่วนนอก แคว้นตังเกี๋ย (เวียดนามภาคเหนือ) และแคว้นอันนัม (เวียดนามภาคกลาง) กลายเป็นรัฐในอารักขาของฝรั่งเศสหลังจากที่ยึดแคว้นโคชินจีน (เวียดนามภาคใต้) เป็นอาณานิคมมาก่อนหน้านั้นแล้ว ทั้งยังหมายใจจะเอาแคว้นหลวงพระบาง แคว้นจำปาสัก และภาคอีสานจากไทยให้จงได้ ส่งผลให้ประเทศไทยกลายเป็นรัฐกันชนอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ซึ่งนโยบายของประเทศไทยในขณะนั้นเป็นไปเพื่อการป้องกันประเทศเป็นหลัก และการก่อสร้างทางรถไฟเป็นทางเลือกหนึ่งในการป้องกันประเทศเนื่องจากสามารถล่าเลียงทหาร อาวุธและอาหาร ระหว่างกรุงเทพมหานครไปยังจังหวัดตามแนวชายแดนได้สะดวกและรวดเร็วกว่าการคมนาคมทางอื่น โดยใน พ.ศ.2430 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้มีพระราชโองการสำรวจพื้นที่เพื่อทำการสร้างทางรถไฟหลวงขึ้น ดังมีข้อความตอนหนึ่งในประกาศว่า

“สมเด็จพระปรมินทร มหาจุฬาลงกรณพระจุลจอมเกล้า เจ้ากรุงสยาม ได้ทรงโปรดเกล้าฯ พระราชทานพระบรมราชานุญาตให้ เลฟเตแนนเนอราล เซอร์แอนดรูว์ คลาร์ก (Lieutenant General Sir Andrew Clarke) รอยแอลอินชเนีย กับนายห้างวิลเลียม เฮนรี ปันชาด (Mr. William Henry Puchard) วิลเลียมเบล แมกตัดคาค (W. B. McTaggart) ฟรานซิส วิลเลียม เลอาเถอ (Francis William Lowther) แลวิลเลียม ชาร์ลส์ ปันชาด (William Charles Puchard) เหล่านี้ ตรีเตรียมทำการสำรวจทางรถไฟใหญ่ที่จะไปจากกรุงเทพฯ ถึงเมืองนครเชียงใหม่ ผ่านไปตามทางบางปะอิน กรุงเก่า และตามฝั่งซ้ายลำน้ำป่าสัก ไปยังพระพุทธบาทเมืองลพบุรี เมืองนครสวรรค์ เมืองอุตรดิตถ์ เมืองแพร่ เมืองนครลำปาง แลเมืองลำพูน แลมีทางแยกตามนี้คือ ตั้งแต่เมืองสระบุรีไปถึงเมืองนครราชสีมา ตั้งแต่เมืองอุตรดิตถ์ไปยังตำบลท่าเตือ และตั้งแต่เมืองนครเชียงใหม่ไปยังเมืองเชียงรายและเชียงแสน”

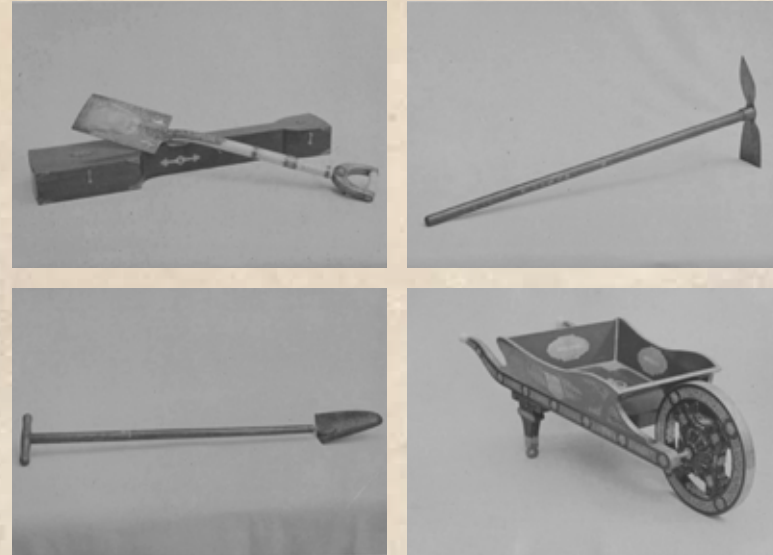
หลังจากการสำรวจเส้นทางรถไฟเสร็จสิ้นลงแล้ว รัฐบาลพิจารณาเห็นว่าเส้นทางแรกที่ควรสร้าง คือ ระหว่างกรุงเทพมหานครถึงเมืองนครราชสีมา ดังนั้นในเดือนตุลาคม พุทธศักราช 2433 จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ก่อตั้งกรมรถไฟขึ้น โดยสังกัดอยู่กับกระทรวงโยธาธิการ มีพระเจ้าน้อยยาเธอ เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ ทรงเป็นเสนาบดี และนาย คาร์ล เบ็ทเท (Karl Bethge) ชาวเยอรมัน เป็นเจ้ากรมรถไฟ หลังจากนั้นมีการเปิดประมูลการก่อสร้างทางรถไฟระหว่างกรุงเทพมหานครถึงเมืองนครราชสีมา โดยบริษัทชาวอังกฤษของมิสเตอร์ จี. มูเรแคมป์เบลล์ (G. Murray Campbell) เป็นผู้ชนะการประมูล ต่อมาในวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2433 มีพระบรมราชโองการ ประกาศสร้างทางรถไฟสยามจากกรุงเทพมหานครถึงเมืองนครราชสีมา ดังมีข้อความตอนหนึ่งว่า

“พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว มีพระราชหฤทัยรำพึงถึงเหตุการณ์ซึ่งจะทรงหนุนบำรุงกรุงสยามให้รุ่งเรืองเจริญไพบูลย์ยิ่งขึ้นไป ทรงพระราชดำริเห็นว่า การสร้างหนทางรถไฟเดินไปมาในระหว่างหัวเมืองไกล เป็นเหตุให้เกิดความเจริญแก่บ้านเมืองได้เป็นสำคัญอันหนึ่ง เพราะทางรถไฟอาจจะชกยันหนทางหัวเมืองซึ่งตั้งอยู่ไกล ไปมาถึงกันยาก ให้กลับเป็นหัวเมืองใกล้ ไปมาถึงกันได้โดยสะดวกเร็วพลัน การขนย้ายสินค้าไปมาซึ่งเป็นการลำบากก็สามารถจะย้ายขนไปมาถึงกันได้โดยง่าย...เป็นการเปิดโอกาสให้อาณาประชาราษฎร มีทางตั้งการทำมาหากินกว้างขวางออกไป แลทำทรัพย์สินสมบัติกรุงสยามให้มากมียิ่งขึ้นด้วย ด้วยทั้งเป็นคุณประโยชน์ในการบังคับบัญชา ตรวจตราราชการ บำรุงรักษาพระราชอาณาเขต ใ้ราษฎรอยู่เย็นเป็นสุขก็ได้โดยสะดวกอาศัยเหตุทั้งปวงนี้ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว จึงทรงพระราชดำริห์ พร้อมด้วยความคิดท่านเสนาบดีเห็นสมควรจะสร้างทางรถไฟ ตั้งแต่กรุงเทพฯถึงเมืองนครราชสีมา เป็นสายแรก...”

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

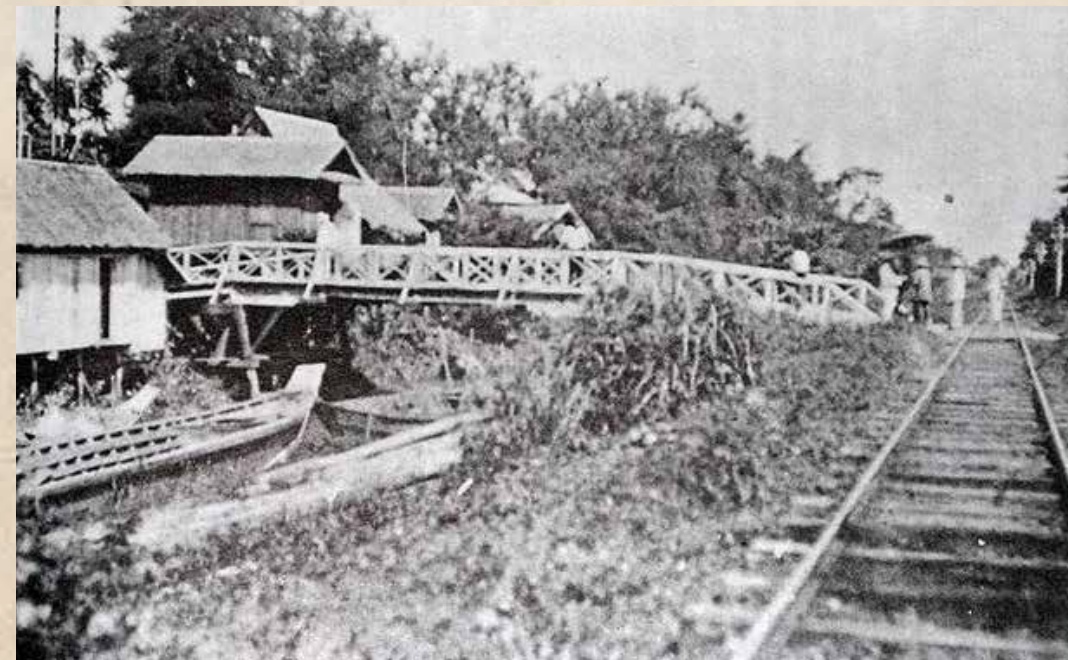


พ.ศ.2434 เวลา 17.00 น. เศษ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวพร้อมด้วยสมเด็จพระบรมโอรสาธิราช เจ้าฟ้ามหาวชิรุณหิศ สยามมกุฎราชกุมารเสด็จพระราชดำเนินมาประกอบพระราชพิธีกระทำพระฤกษ์เริ่มการก่อสร้างรถไฟหลวงในราชอาณาจักรไทย ณ ปรำพิตีที่ฝั่งคลองผดุงกรุงเกษม ฝั่งตรงข้ามวัดเทพศิรินทราวาส ซึ่งปัจจุบันพื้นที่ปรำพิตี คือ ตึกบัญชาการการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยพระองค์ทรงหลังทักษิณทกลองเหนือแผ่นดินที่จะขุดเป็นพระฤกษ์แล้วทรงใช้เสียมเงินขนาดเล็กตักดินเทลงในเกวียนเล็กพอสสมควรแล้วโปรดให้สมเด็จพระบรมโอรสาธิราช เจ้าฟ้ามหาวชิรุณหิศ สยามมกุฎราชกุมารทรงใส่เกวียนลำเลียงดินพระฤกษ์ไปตามรางที่ซึ่งทอดไปโดยทางปรำพิตี เมื่อถึงตำบลที่จะสร้างทางรถไฟ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงเทดินพระฤกษ์ลงถมบริเวณนั้น จากนั้นคนงานทั้งหลายได้ลงมือขุดดินตามทางที่กระทรวงโยธาธิการได้ปักกรุยไว้



อย่างไรก็ดี ในขณะที่การก่อสร้างทางรถไฟหลวงกำลังดำเนินการอยู่นั้น รัฐบาลสยามก็ได้มีการอนุมัติสัมปทานแก่บริษัทชาวเดนมาร์กในการสร้างทางรถไฟ เมื่อ ปี พ.ศ.2429 เพื่อดำเนินกิจการเดินรถในรูปแบบของบริษัทเอกชนขึ้นระหว่างสถานีหัวลำโพง (อยู่ตรงข้ามสถานีกรุงเทพปัจจุบันไม่มีสถานีนี้แล้ว) 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 ตั้งแต่มีการอนุมัติสัมปทาน รัฐบาลในระบอบประชาธิปไตยจึงได้รับซื้อทรัพย์สินของบริษัทรถไฟสายนี้ เมื่อวันที่ 12 กันยายน พ.ศ.2479 ตลอดจนการเดินรถรางไฟฟ้าด้วย และกรมรถไฟได้รับโอนกิจการเดินรถไฟและรถรางไฟฟ้ามาดำเนินการต่อ มาจนถึงวันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2503 จึงได้ยกเลิกการใช้งาน เนื่องจากสภาพเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนแปลงไปในระยะเวลาต่อมา

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

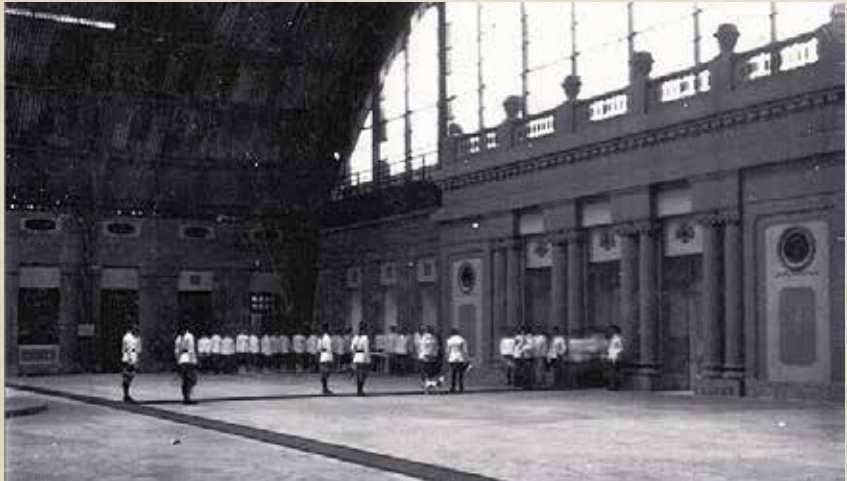
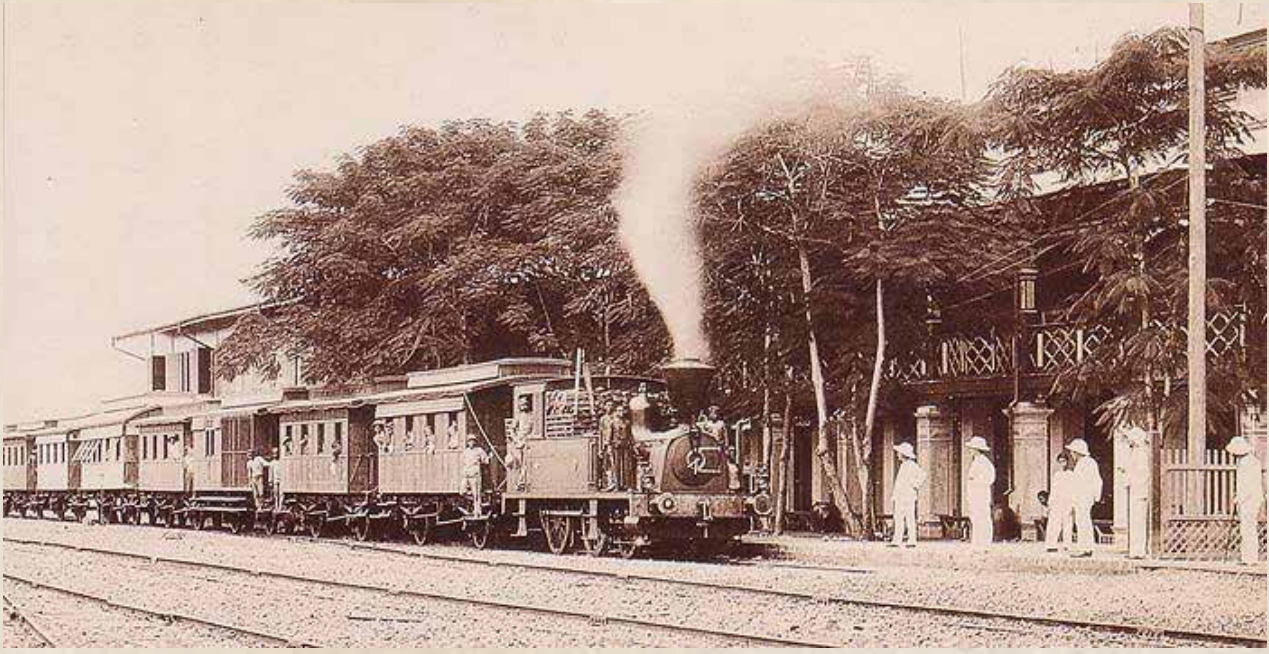


สมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงเสด็จพระราชดำเนินไปยังขบวนรถไฟ ทรงเจิมรถพระที่นั่งและเสด็จขึ้นประทับบนรถพระที่นั่ง รถไฟได้เริ่มใช้จักรเลื่อนรถพระที่นั่งออกจากกรุงเทพมหานครตรงไปยังจังหวัดพระนครหรืออยุธยา เพื่อเปิดการเดินทางรถไฟหลวงในราชอาณาจักรเป็นปฐมฤกษ์ ต่อจากนั้น ในวันที่ 28 มีนาคม พ.ศ.2439 กรมรถไฟได้เปิดการเดินทางรถไฟโดยสารระหว่างกรุงเทพมหานครกับเมืองพระนครหรืออยุธยา โดยจัดรถไฟวิ่งไปกลับวันละ 4 ขบวน คือ ขบวนรถไฟวิ่งไปกลับ เทียวเช้า 2 ขบวน และขบวนรถไฟวิ่งไปกลับ เทียวเย็น 2 ขบวน ถือเป็นกาเปิดโอกาสให้ชาวสยามได้ใช้โดยสารและลำเลียงสินค้าไปตามปรารถนาตั้งแต่นั้นสืบมา

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 โดยให้คนรถไฟเยอรมันจากกรมรถไฟควบคุมการเดินทางเพื่อป้องกันปัญหาการแทรกแซงโดยอังกฤษที่ได้ส่งคนจากกรมรถไฟสหพันธรัฐมลายูเข้ามาสำรวจทางลำเข้ามาในดินแดนสยาม และปัญหาการขอสัมปทานรถไฟแต่ไม่สามารถสร้างได้จริงที่ทำให้รัฐบาลสยามต้องลงมือก่อสร้างเอง

สำหรับ อาคารสถานีรถไฟกรุงเทพ เมื่อแรกสร้างนั้นเป็นอาคารไม้ 2 ชั้น ตั้งอยู่หลังอาคารที่ทำการกรมรถไฟหลวง มีชานชาลา 2 ชานชาลา ในระยะต่อมาเมื่อผู้โดยสารและสินค้ามีจำนวนเพิ่มขึ้นทำให้อาคารสถานีรถไฟกรุงเทพไม่สามารถรองรับและให้บริการได้อย่างเพียงพอ ดังนั้นในปลายรัชสมัยรัชกาลที่ 5 ราวปี พ.ศ.2449 กรมรถไฟหลวงจึงเริ่มที่จะสร้างสถานีรถไฟกรุงเทพใหม่ที่มีความทันสมัยและสวยงามเป็นศรีสง่าแก่

พระนคร ทั้งยังสามารถเชื่อมต่อเส้นทางคมนาคมได้สะดวกมากขึ้นกว่าเดิมโดยใช้พื้นที่ซึ่งห่างจากสถานีเดิมไปทางทิศใต้ประมาณ 500 เมตร และอยู่ใกล้กับปลายรางรถไฟสายปากน้ำ โดยกรมรถไฟหลวงได้ว่าจ้างให้นายคาร์ล ดือห์ริง¹(K.S. D'hring) สถาปนิกชาวเยอรมันเป็นผู้ออกแบบอาคาร แต่ด้วยเหตุผลบางประการทำให้แบบของคาร์ล ดือห์ริง ไม่ได้สร้าง แต่กลายเป็นแบบของนายมาริโอ ตามานโญ²(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 (โดนทำลายระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 ในพ.ศ. 2487) และพระรามราชินีเวศน์ (วังบ้านปืน) เป็นต้น

2 เป็นสถาปนิกที่เข้ามารับราชการที่สยามเมื่อ พ.ศ. 2443 โดยลงนามสัญญา 25 ปีกับรัฐบาลสยาม มีผลงานการออกแบบมากมาย เช่น อาคารสถานีรถไฟหลวงจิตรลดา พระที่นั่งอัมพรสถาน สะพานมัยวาทินรังสรรค์ ตำหนักสวนจิตรลดา วังปารุสก์ บ้านนรสิงห์ (ปัจจุบันคือ ทำเนียบรัฐบาล) บ้านบรรทมสินธุ์(ปัจจุบันคือ บ้านพิษณุโลก) และพระที่นั่งอนันตสมาคม เป็นต้น

ต่อมาใน พ.ศ.2460 พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงพิจารณาเห็นว่ากิจการของกรมรถไฟสายเหนือและกรมรถไฟสายใต้ ที่โดนบังคับให้แยกกันอยู่ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2456 เพื่อให้เป็นไปตามสัญญาเงินกู้เพื่อสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อกับรถไฟมลายูซึ่งไม่สะดวกแก่การบังคับบัญชาและบริหารงาน ตลอดจนไม่เป็นการประหยัดค่าใช้จ่าย หลังจากทางรถไฟสายใต้ได้เชื่อมต่อกันสำเร็จที่สถานีชุมพร เมื่อวันที่ 17 กันยายน พ.ศ.2459 และเริ่มการเดินรถจากบางกอกน้อยไปยังสถานีอุตะเกา เมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2459 ดังนั้นเมื่อวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ.2460 จึงได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้รวมกิจการรถไฟทั้ง 2 กรม เข้าด้วยกัน เรียกว่า กรมรถไฟหลวง และทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระเจ้าบรมวงศ์เธอพระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ขึ้นดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงพระองค์แรก

หลังจากนั้นใน พ.ศ.2463 เริ่มมีแนวคิดที่จะเชื่อมทางรถไฟทั้ง 2 สายเข้าด้วยกันเพื่อให้อาณาประชาราษฎร์ในท้องถิ่นต่าง ๆ สามารถเดินทางไปมาหาสู่กัน และการบรรทุกส่งสินค้าได้รับความสะดวกมากขึ้นโดยไม่ต้องทำการถ่ายขนบวนรถไฟเลย ดังนั้นกรมรถไฟหลวงจึงเริ่มทำการเปลี่ยนขนาดความกว้างของรางรถไฟทั่วประเทศให้เป็นทางขนาด 1.00 เมตร แบบค่อยเป็นค่อยไป จนกระทั่งการก่อสร้างสะพานพระรามที่ 6³ เพื่อเชื่อมทางรถไฟสายเหนือและสายใต้เข้าด้วยกันแล้วเสร็จเมื่อ พ.ศ.2469 โดยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 เสด็จพระราชดำเนินด้วยขบวนรถไฟพระที่นั่งจากสถานีรถไฟหลวงจิตรลดาเพื่อทรงประกอบพระราชพิธีเปิดสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาแห่งนี้ เมื่อวันที่ 1 มกราคม ร.ศ.146 (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 เป็นสะพานตั้งอยู่บนตอม่อคอนกรีต 5 ช่วง ลักษณะโครงสร้างสะพานเป็นแบบสะพานยื่นปลายจากตอม่อทั้ง 2 ข้าง (cantilever spans) สร้างขึ้นที่บริเวณหัวโค้งแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณตำบลบางซื่อ ณ บริเวณกับตำบลบางอ้อ ฝั่งธนบุรี เริ่มก่อสร้างเมื่อเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2465 แล้วเสร็จในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2469 ดำเนินการก่อสร้างโดยบริษัทก่อสร้างสัญชาติฝรั่งเศส เอตาบริสมองส์ ไคเด (Etablissements Daydé) ออกแบบโดยวิศวกรเอลเบ็ท ฮูเอลว์ (Albert Houel) ต่อมาสะพานถูกเครื่องบินฝ่ายสัมพันธมิตรทิ้งระเบิดทำลายจนเสียหายอย่างหนักในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2488 หลังจากนั้นมีการซ่อมแซมระหว่างปี พ.ศ.2493-2496 รูปลักษณะของสะพานก็ถูกเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม





ในขณะที่กิจการรถไฟหลวงกำลังดำเนินไปได้ด้วยดี กรมรถไฟเห็นว่าสถานีรถไฟกรุงเทพ ควรมีโรงแรมชั้นหนึ่งเพื่อรองรับชาวต่างชาติ ซึ่งขณะนั้นกรมรถไฟมีโรงแรมชั้นหนึ่งที่กรุงเทพมหานครแล้ว คือ วังพญาไทที่เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2468 หลังจากโรงแรมสร้างแล้วเสร็จ พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้เสด็จพระราชดำเนินทรงเปิดโรงแรมซึ่งกรมรถไฟตั้งชื่อว่า “โรงแรมราชธานี” เมื่อวันที่ 24 มกราคม พ.ศ.2470 ถือเป็นโรงแรมขนาดเล็กมีจำนวน 10 ห้อง แต่มีความทันสมัย ถูกสุขลักษณะ ห้องนอนแต่ละห้องมีระเบียงโดยเฉพาะ มีห้องอาบน้ำพร้อมน้ำประปาชนิดร้อนและเย็น และมีพัดลมและไฟฟ้าเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้พักซึ่งส่วนใหญ่เดินทางมาด้วยรถไฟ

หลังจากนั้น อาคารสถานีรถไฟกรุงเทพ กลายเป็นสถานีตั้งต้นของรถไฟสายสำคัญทุกสาย เมื่อมีการเปิดเดินรถไฟไปยังภูมิภาคต่างๆ ของประเทศ และได้มีการปรับปรุงย่านสถานีมาโดยตลอด จนกระทั่งช่วงระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 กิจการรถไฟประสบภัยสงครามอย่างหนัก อาคารและสิ่งปลูกสร้าง สะพาน รวมทั้งรถจักรล้อเลื่อนได้รับความเสียหายมาก จำเป็นต้องเริ่มบูรณะฟื้นฟูให้กลับสู่สภาพเดิมโดยเร็ว ถ้าจะอาศัยเงินลงทุนจากงบประมาณของรัฐแหล่งเดียวจะไม่ทันการ รัฐบาลจึงต้องขอกู้เงินจากธนาคารโลกมาสมทบ ในระหว่างเจรจากู้เงินนั้น ธนาคารโลกได้เสนอให้รัฐปรับปรุงองค์กรของกรมรถไฟหลวงให้มีอิสระกว่าที่เป็นอยู่ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการบริหารกิจการรถไฟเชิงธุรกิจ ต่อมาจอมพล ป. พิบูลสงคราม ซึ่งดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรีในขณะนั้น มีประกาศใช้พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งประกาศใช้ในราชกิจจานุเบกษา เลขที่ 40 หมวด ก ฉบับพิเศษ ลงวันที่ 30 มิถุนายน พุทธศักราช 2494 และให้ประกาศใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม ปีเดียวกัน ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงถูกจัดตั้งขึ้นอย่างเป็นทางการ โดยเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปโภค สังกัดกระทรวงคมนาคม และให้มีการโอนกิจการ ทรัพย์สิน หนี้สิน สิทธิ หน้าที่ ต่างๆ รวมทั้งพนักงาน ลูกจ้าง และสายงานทั้งหมดของกรมรถไฟหลวงไปอยู่ในการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา



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



หลังจากนั้นได้มีการปรับปรุงต่อเติมอาคารสถานีรถไฟกรุงเทพอีกหลายครั้งเพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้นเช่น การขยายความยาวของชานชาลา สร้างชานชาลาและหลังคาคลุมชานชาลาเพิ่มเติม ปรับปรุงห้องจำหน่ายตั๋วโดยแยกเป็นห้องจำหน่ายตั๋วประจำวันและห้องจำหน่ายตั๋วล่วงหน้า จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกและร้านค้าต่างๆ สำหรับผู้โดยสารและผู้ที่มาใช้บริการ เป็นต้น ต่อมาใน พ.ศ. 2541 มีการปรับปรุงอาคารครั้งใหญ่เพื่อรองรับการแข่งขันกีฬาเอเชียนเกมส์ ครั้งที่ 13 ที่ประเทศไทยเป็นเจ้าภาพ โดยมีการปรับปรุงพื้นที่ 2 ข้างของโถงพักคอยให้เป็นร้านอาหาร บริษัทที่ให้บริการด้านการท่องเที่ยว และร้านค้าพร้อมชั้นลอยเพื่อเพิ่มพื้นที่นั่งคอยสำหรับผู้โดยสารให้ได้รับความสะดวกสบายมากขึ้น มีการสร้างห้องจำหน่ายตั๋วประจำวันขึ้นใหม่โดยชั้นบนเป็นพื้นที่ทำงานของพนักงานเพื่อให้เกิดความคล่องตัวและสะดวกในการปฏิบัติงาน และเพิ่มพื้นที่ด้านข้างทางทิศตะวันตกของอาคารสำหรับรองรับผู้โดยสารได้มากขึ้น หลังจากนั้นใน พ.ศ. 2547 มีการติดตั้งระบบปรับอากาศและปรับปรุงอาคารให้มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย





ปัจจุบันอาคารสถานีกรุงเทพ มีจำนวนขบวนขบวนรถไฟเข้าออกประมาณ 200 ขบวน ตั้งแต่เวลาประมาณตี 3 ไปจนถึงรถขบวนสุดท้ายออกจากสถานีในเวลาเกือบเที่ยงคืนโดยผู้โดยสารสามารถเดินทางไปยังภาคเหนือถึงสถานีเชียงใหม่ (อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่) และสถานีสุวรรณภูมิ (อำเภอสุวรรณภูมิ จังหวัดสุโขทัย) ภาคใต้ถึงสถานีสุโขทัย-ลก (อำเภอสุโขทัย-ลก จังหวัดนราธิวาส) และสถานีปาดังเบซาร์ (รัฐเปอร์ลิส ประเทศมาเลเซีย) ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับทางรถไฟของประเทศมาเลเซียไปยังประเทศสิงคโปร์ และสถานีกันตัง (อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง) สถานีนครศรีธรรมราช (อำเภอเมือง จังหวัดนครศรีธรรมราช) ภาคตะวันออกถึงสถานีอรัญประเทศ (อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว) และสถานีบ้านพลูดาวหลวง (อำเภอเสด็จ 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 นายวุฒิชัย กัลยาณมิตร ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ปรับปรุงอาคารสถานีภูมิทัศน์โดยรอบเพื่อพลิกโฉมสถานีกรุงเทพซึ่งเป็นสถานีที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์และเป็นมรดกสำคัญของชาติ ให้มีความสะอาด สวยงาม สะดวก ปลอดภัย พร้อมต้อนรับประชาชนคนไทยและชาวต่างชาติ ตลอดจนเพื่อร่วมน้อมรำลึกในพระมหากรุณาธิคุณของสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ที่ได้พระราชทานกิจการรถไฟ และก่อสร้างสถานีกรุงเทพขึ้น โดยดำเนินการปรับปรุงอาคารสถานีกรุงเทพ ทั้งด้านใน ด้านนอก และบริเวณรอบตัวอาคารใหม่ทั้งหมด ได้แก่

1. ปรับปรุงและซ่อมแซมหลังคา พร้อมทั้งต่อเติมหลังคาคลุมบริเวณขบวนขบวนรถไฟด้านนอก
2. ปรับปรุงผนังด้านในและด้านนอก ดาดฟ้า พร้อมทั้งทาสีตัวอาคารใหม่เพื่อความสวยงาม
3. เปลี่ยนเครื่องปรับอากาศโถงกลางสถานี บริเวณที่พักผู้โดยสาร ร้านค้า และห้องจำหน่ายตั๋วโดยสารใหม่ทั้งหมด
4. ปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณอนุสรณ์สถานข้างสามเศียร (ด้านหน้าสถานี) และอนุสรณ์สถานปฐมฤกษ์รถไฟหลวง (ท้ายขบวนขบวนสถานีรถไฟ) และบริเวณโดยรอบ
5. ปรับปรุงและซ่อมระบบไฟฟ้า และประดับไฟตัวอาคารสถานี
6. ปรับปรุงพื้นผิวถนนบริเวณสถานี เพื่อให้ประชาชนที่ใช้บริการได้รับความสะดวกในการเดินทาง
7. ติดตั้งจอ LED บอกเวลาขบวนรถ สถานีต้นทางปลายทางในบริเวณขบวนขบวนต่าง ๆ
8. ติดตั้งระบบ CCTV ทั้งภายในและภายนอกสถานี เพื่อเป็นการป้องปราม และป้องกันการเกิดปัญหาอาชญากรรม
9. ดำเนินการปรับปรุงห้องน้ำภายในสถานีกรุงเทพใหม่ทั้งหมด และห้องน้ำสำหรับคนพิการชายหญิง
10. เปิดให้บริการห้องจำหน่ายตั๋วโดยสารสำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติโดยเฉพาะ เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายในการใช้บริการของผู้โดยสาร

สถานีกรุงเทพ
นิรันดรกาล
งานศิลปะสถาปัตยกรรม
ร่วมสมัย

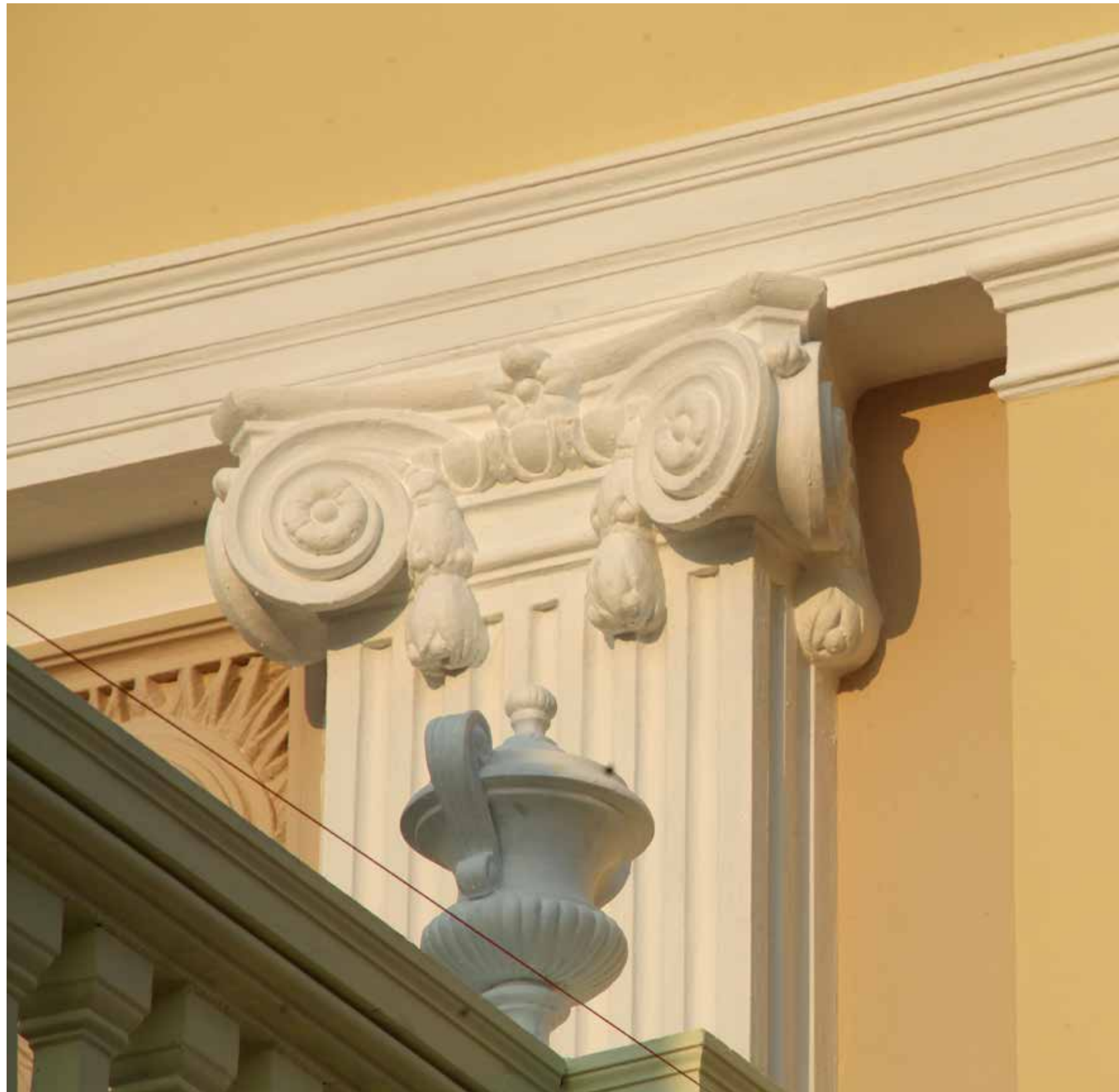




สถานีกรุงเทพ นิรันดรกาล งานศิลปะสถาปัตยกรรมร่วมสมัย

อาคารสถานีรถไฟกรุงเทพ เมื่อแรกสร้างนั้นถือได้ว่าเป็นอาคารสาธารณะขนาดใหญ่ ที่มีรูปแบบสถาปัตยกรรมแบบตะวันตกอย่างชัดเจน แสดงให้เห็นถึงอิทธิพลของศิลปะสถาปัตยกรรมตะวันตกที่ไม่ได้จำกัดอยู่แค่พระราชวัง และบ้านพักอาศัยของชนชั้นสูงเหมือนเช่นในอดีตที่ผ่านมาเท่านั้น แนวคิดการออกแบบของสถานีรถไฟกรุงเทพได้รับอิทธิพลโดยตรงจากแนวความคิดการออกแบบสถานีรถไฟในประเทศแถบทวีปยุโรปในช่วงครึ่งหลังศตวรรษที่ 19 เพื่อให้เป็นอาคารสำคัญเขตหน้าชูตาของเมือง ซึ่งนอกจากประโยชน์ในการใช้สอยแล้ว ความงดงามทางศิลปะอันละเอียดอ่อนต่าง ๆ ล้วนทำให้เกิดคุณค่าในทางศิลปะและสถาปัตยกรรม อีกทั้งยังเป็นเอกลักษณ์ของเมืองที่จะอยู่ในความทรงจำของผู้คนเดินทางตลอดไป แต่ในขณะเดียวกันก็แสดงถึงเทคโนโลยีการก่อสร้างที่ทันสมัยด้วยการใช้โครงหลังคาเหล็กขนาดใหญ่คลุมชานชาลาและทางรถไฟเบื้องล่าง เมื่อมองจากภายนอกด้านหน้าจึงสวยงามด้วยอาคารประธานตรงกลางรูปครึ่งวงกลมโดดเด่นและมีมุขสองด้านขนานเพิ่มความอลังการและเป็นความลงตัวทางการออกแบบสถาปัตยกรรมที่ได้ทั้งความสวยงามและประโยชน์ใช้สอยในชีวิตจริง





โถงระเบียงด้านหน้าของสถานีกรุงเทพได้รับการออกแบบด้วยรูปแบบทางสถาปัตยกรรมคลาสสิก (Classicism) แบบฟื้นฟูเรอเนสซองส์ (Renaissance Revival) อย่างชัดเจน ผังอาคารเป็นรูปตัวอี (E) เน้นมุขริมสองข้างที่มีลักษณะเหมือนป้อมแบบประตูชัย (Triumphal Arch) ความสวยงามจะอยู่ที่โถงระเบียงด้านหน้าและด้านข้างที่มีราวพนักกระเบื้อง ลูกกรงหัวเสา ลวดบัว และเชิงชายต่างๆ โดยลดทอนความสำคัญของตัวมุขกลางเหลือเพียงมุขยื่นหลังคาตัด เพื่อเปิดมุมมองให้กับผนังโถงขานชาลารูปโค้งวงกลมขนาดใหญ่ที่กรุเต็มด้วยกระจกแผ่นเล็กๆ ให้เห็นอย่างเต็มที่ มุขริมทั้ง 2 ข้าง มีรูปโครงเป็นรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสหรือเกือบจัตุรัสที่แบ่งเป็น 3 ส่วน ส่วนกลางกว้างเป็น 2 เท่าของส่วนริมและเจาะช่องเป็นประตูโครงสร้างคานโค้งขนาดใหญ่ ส่วนบนเป็นผนังเจาะช่องแสงสี่เหลี่ยมเรียงเป็นแถว มีการใช้เสาคู่ลอยตัวระเบียงไอโอนิก (Ionic) ระเบียงยื่นที่ขอบทำพนักโปร่งประดับลูกกรงและการตกแต่งด้วยปูนปั้นแบบคลาสสิกให้ความรู้สึกอ่อนช้อยนุ่มนวล

ปัจจุบัน อาคารสถานีรถไฟกรุงเทพ ประกอบด้วยอาคาร 4 ส่วนที่ต่อเชื่อมกัน คือ โถงพักคอยผู้โดยสารและชานชาลา โถงระเบียงทางเข้าด้านหน้าอาคารสถานีรถไฟ อาคารยาวด้านทิศตะวันออกซึ่งชั้นบนเคยใช้เป็นโรงแรมราชธานี และส่วนต่อเติมทางทิศตะวันตกซึ่งเป็นที่ยื่นลงสถานีรถไฟใต้ดิน

โถงระเบียงทางเข้าด้านหน้าอาคารสถานีรถไฟนี้ได้รับการออกแบบเมื่อ พ.ศ. 2455 โดยนายมาริโอ ตามานโญ (Mr. Mario Tamagno) สถาปนิกชาว อิตาลีเลียนซึ่งขณะนั้นทำงานที่กรมโยธาธิการ การก่อสร้างแล้วเสร็จใน พ.ศ. 2459 เป็นส่วนต่อเติมจากโถงพักคอยผู้โดยสารและชานชาลาที่สร้างขึ้นก่อนหน้านี้ การออกแบบเน้นที่มุขริมด้านข้าง 2 ซ้างให้สวยงามลงตัว เมื่อประกอบเข้ากับอาคารที่เป็นมุขตรงกลาง โดยมุขทั้งสามเชื่อมต่อกันด้วย 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 โดยลดทอนความสำคัญของตัวมุขกลางเหลือเพียงมุขยื่นหลังคาตัด เพื่อเปิดมุมมองให้กับผนังโถงชานชาลารูปโค้งวงกลมขนาดใหญ่ที่กรุเต็มด้วยกระเบื้องแผ่นเล็ก ๆ ให้เห็นอย่างเต็มที่ มุขริมทั้ง 2 ข้าง มีรูปโค้งเป็นรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสหรือเกือบจัตุรัสที่แบ่งเป็น 3 ส่วน ส่วนกลางกว้างเป็น 2 เท่าของส่วนริมและเจาะช่องเป็นประตูโครงสร้างคานโค้งขนาดใหญ่ ส่วนบนเป็นผนังเจาะช่องแสงสี่เหลี่ยมเรียงเป็นแถว ระเบียงยื่นที่ทำไว้ด้านบนโอ้อ่างกว้างขวางที่ขอบทำพนักโปร่งประดับลูกกรงและการตกแต่งด้วยปูนปั้นแบบคลาสสิกต่างๆ ให้ความรู้สึกอ่อนช้อยนุ่มนวล







โถงพักคอยผู้โดยสารและชานชาลา ออกแบบโดยนายเกอร์เบอร์ (Mr. Gerber) วิศวกรเยอรมัน สร้างขึ้นในพุทธศักราช 2455 ลักษณะเป็นโถงกว้าง ตรงกลางโถงเป็นรางรถไฟโดยแบ่งเป็นทางขาเข้า 3 ทาง และทางขาออก 3 ทาง หลังคาเป็นโครงทรีเหลี่ยมทึบยาว 50 เมตร ครอบคลุมพื้นที่โถงทั้งหมด ช่วงกลางหลังคายกขึ้นเพื่อให้แสงสว่างส่องเข้ามาได้เต็มที่ หลังคาเหล็กโค้งของโถงพักคอยและชานชาลาถือเป็นความก้าวหน้าทางวิศวกรรมที่สำคัญและทันสมัยในสมัยนั้น ผนังด้านสกัดทั้ง 2 ด้าน กระจด้วยกระจกแผ่นเล็ก ๆ ต่อกันจนเต็ม ด้านหน้าเป็นกระจกสีฟ้าเข้มและอ่อน ส่วนด้านหลังเป็นกระจกสีเหลืองเข้มและอ่อนเรียงสลับกันเกิดเป็นงานศิลปะบนแผ่นกระจกอันตระการตา ทำให้เป็นอาคารที่มีช่วงกว้างที่สุดและเป็นอาคารที่มีผนังกระจกที่ใหญ่ที่สุดในสยามยุคนั้น โดยผนังด้านหน้าและด้านในติดนาฬิกาเรือนใหญ่สำหรับบอกเวลา อันเป็นสัญลักษณ์แสดงให้เห็นถึงความเที่ยงตรงและความรวดเร็วของการคมนาคมที่ทันสมัย สำหรับนาฬิกาทั้งสองเรือนถูกสั่งทำพิเศษที่มีไฟส่องสว่างในตัว ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางของหน้าปัด 120 เซนติเมตร และเข็มนาฬิกามีขนาดยาวประมาณ 60 เซนติเมตร





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





ภายในโรงพักคอยมีความงดงามด้วยการตกแต่งภายในสะท้อนให้เห็นถึงการผสมผสานศิลปะแบบคลาสสิก (Classicism) ด้วยการใช้เสาคู่ลอยตัว ระเบียบไอโอนิก (Ionic) การตกแต่งด้วยลวดลายปูนปั้น และศิลปะแบบ อาร์ตนูโว (Art Nouveau) บริเวณราวบันไดเหล็กหล่อด้วยรูปดอกไม้และเส้น ม้วนโค้งอย่างอ่อนช้อยเป็นธรรมชาติ ด้านซ้ายและขวาของโรงพักคอยมีการ สร้างชั้นลอยขึ้นประกอบด้วยบันไดทางขึ้น ระเบียบ ห้องทำงานและร้านค้า ต่าง ๆ





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







อาคารโรงแรมราชธานี ออกแบบโดยนายเอ ริกาซซี (Mr. A. Rigassi)¹ สถาปนิกชาวอิตาลี สร้างขึ้นในพุทธศักราช 2470 ทางทิศตะวันออกของโถงพักคอยผู้โดยสารและชานชาลา ผังอาคารเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้ายาวมีมุขยื่นที่ปลายทั้งสอง กว้าง 13.50 เมตร ยาว 130 เมตร แบ่งพื้นที่ใช้สอยออกเป็น 3 ส่วน ส่วนห้องพักอยู่ตรงกลางมีระเบียงทางเดินอยู่ทางทิศตะวันตกด้านที่ติดกับสถานีรถไฟ ด้านทิศตะวันออกเป็นระเบียงส่วนตัวของห้องพักหันหน้าสู่ถนนรอมเมือง อาคารแบ่งเป็น 2 ชั้น พื้นที่ใช้สอยชั้นล่างเป็นส่วนบริการประกอบด้วย ห้องโถงทางเข้าตั้งอยู่ปลายสุดทิศใต้ มีบันไดใหญ่ฝังตัวยู (U) แบบ 3 ตอนขึ้นตรงกลางแล้วหมุนกลับแยกซ้ายขวา ติดกับโถงทางเข้าเป็นภัตตาคารขนาดใหญ่ ส่วนกลางอาคารเป็นห้องครัว ที่พักพนักงาน และส่วนบริการซักล้าง พื้นที่ส่วนทิศเหนือเป็นที่ทำการไปรษณีย์ ปลายสุดทิศเหนือเป็นสำนักงานศุลกากรสำหรับตรวจกระเป๋าและหีบห่อที่จะต้องเสียภาษี ลักษณะเป็นอาคารชั้นเดียวขนาดใหญ่ พื้นที่ใช้สอยชั้นบนส่วนห้องพักประกอบด้วยโถงบันไดใหญ่และห้องผู้ดูแลตั้งอยู่ปลายสุดทิศใต้ ถัดไปเป็นคاعاتฟ้าคอนกรีตของหลังคาภัตตาคารซึ่งตรงกลางติดช่องแสงกระจกขนาดใหญ่ 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 ปลายสุดทิศเหนือเป็นคاعاتฟ้าคอนกรีตเหนือสำนักงานศุลกากรสำหรับการขนส่งสัมภาระชั้นลงมีการใช้ลิฟท์บริการ 2 ตัว ตั้งอยู่ที่หัวและท้ายอาคาร

¹ เป็นสถาปนิกสังกัดกรมรถไฟที่มีชื่อเสียง มีผลงานการออกแบบ เช่น โฮเต็ลหัวหิน อาคารสถานีรถไฟหลวงสายใต้ (บางกอกน้อย) อาคารสถานีรถไฟอยุธยา และอาคารสถานีรถไฟราชบุรี เป็นต้น เป็นที่น่าเสียดายว่าอาคารสถานีรถไฟหลวงสายใต้ (บางกอกน้อย) ถูกทำลายเสียหายหมดในคราวสงครามโลกครั้งที่ 2 สำหรับอาคารที่เห็นทุกวันนี้เป็นอาคารสถานีใหม่ที่สร้างขึ้นภายหลังสงคราม

โรงแรมราชธานี เป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็กสองชั้น รูปแบบสถาปัตยกรรมเป็นแบบคลาสสิกที่เรียบง่าย หลังคาทรงปั้นหยามีพนักขอบหลังคาแบบโปร่งประดับลูกกรงล้อมรอบ ชายคามี 2 ระดับที่หลังคาและพื้นชั้นบน ลักษณะเป็นแผ่นคอนกรีตยื่นยาวและมีเด้าคอนกรีตคู่รับ พนักด้านทิศตะวันตกที่เป็นระเบียบทางเดินหันหน้าเข้าสถานี ทุกช่วงเสาดจะแบ่งเป็นช่องหน้าต่าง 3 บาน เหนือหน้าต่างเป็นช่องระบายอากาศยาวตลอดแนว พนักด้านทิศตะวันออกชั้นบนเจาะช่องหน้าต่าง 3 ช่องสลับกับช่องหน้าต่าง 2 ช่อง ในจังหวะ 3 ช่อง 2 ช่วงเสาดต่อ 2 ช่อง 1 ช่วงเสาด ส่วนชั้นล่างของอาคารทั้ง 2 ด้าน มีการจัดจังหวะประตูและหน้าต่างที่ไม่เป็นระเบียบ มีตั้งแต่ 1 ช่องไปจนถึง 3 ช่อง เพื่อให้สอดคล้องกับพื้นที่ใช้สอยภายในอาคารที่เป็นพื้นที่บริการการตกแต่งภายในอาคารเป็นอย่างดี เน้นการแสดงโครงสร้างคอนกรีตเสาลอยตัว คาน และพื้น ที่หัวเสาดตกแต่งด้วยปูนปั้นเป็นรูปดอกกุหลาบศิลปะแบบอาร์ต นูโว (Art Nouveau) พื้นห้องโถงและทางเดินปูด้วยกระเบื้องเคลือบมันได้บริเวณห้องโถงปูด้วยแผ่นหินอ่อน 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.พทล.) ห้องจัดอาหาร บริษัท กว้างไพศาล ห้องจัดตารางเวร (พ.รณอน) ห้องผ้าสถานีกรุงเทพ และห้องผ้า ซินไลฮั่ว หมวดความสะอาด ห้องเมลล์ และบริษัท เอเชีย คลีนนิ่ง จำกัด ห้อง ศุลกากร สมาคมนักเรียนเก่าวิศวกรรมรถไฟ โถงบันได และห้องน้ำสำหรับ ผู้โดยสาร

พื้นที่ชั้นบนประกอบด้วย ห้องหัวหน้าแผนกสารบรรณศูนย์วิชาการและ พัฒนาการขนส่ง ฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ (ผบป.ศว.) ห้องหัวหน้างานตรวจการ และสอบสวน กองโดยสาร ฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ (ผตส.) ห้องหัวหน้างานรถ โดยสาร (ผรส.) ห้องหัวหน้างานระเบียบการโดยสาร (ผตส.) ห้องหัวหน้ากอง โดยสาร (กตส.) ห้องผู้อำนวยการศูนย์วิชาการและพัฒนากการขนส่ง (ศอว.) ห้องผู้อำนวยการฝ่ายบริการโดยสาร (อตส.) ห้องหัวหน้ากองจัดการเดินรถ เขต 1 (จตข.1) ห้องสารวัตรงานเดินรถแขวงกรุงเทพ (สตร.กท.) อาณาบาล กรุงเทพและธนบุรี ห้องหัวหน้างานควบคุมสัญญาและการเข้าสิทธิ (ผสส.)





บริเวณด้านหน้าสถานีรถไฟกรุงเทพ มีสวนหย่อมและน้ำพุ โดยข้าราชการรถไฟได้รวบรวมทุนทรัพย์จัดสร้างอนุสาวรีย์เป็นรูปช้างสามเศียร (ช้างเอราวัณ) พร้อมพระบรมฉายาลักษณ์ด้านข้างแบบลายนูนของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เพื่อเป็นการน้อมเกล้าฯน้อมกระหม่อมอุทิศส่วนกุศลถวายแด่พระองค์ นอกจากอาคารสถานีรถไฟกรุงเทพแล้ว ภายในย่านสถานีรถไฟกรุงเทพยังมีอาคารและสิ่งปลูกสร้างที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ และสถาปัตยกรรมอีกหลายหลัง เช่น ตึกบัญชาการการรถไฟแห่งประเทศไทย อาคารโรงรถดีเซลรางกรุงเทพ อาคารสโมสรการรถไฟ และอาคารที่ทำการพัสดุศส เป็นต้น ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปรับปรุงดูแลให้อาคารเหล่านี้อยู่ในสภาพดี สามารถรักษาคุณค่าทางสถาปัตยกรรมเอาไว้ได้ โดยเฉพาะอาคารที่ทำการพัสดุศสซึ่งเป็นตัวอย่างอาคารแบบโมเดิร์นยุคแรก ๆ ของประเทศ





สำหรับอาคารที่ทำการพัสดุฯ เสนั้นถูกสร้างขึ้นเพื่อเป็นอาคารพัสดุกลาง ซึ่งแต่เดิมอาคารคลังพัสดุของกรมรถไฟหลวงมีอยู่กระจัดกระจายและไม่อยู่เป็นศูนย์เดียวกัน โดยหลวงสุขวัฒน์สุนทร วิศวกรของกรมรถไฟเป็นผู้ออกแบบอาคาร การก่อสร้างเริ่มต้นในปีพ.ศ.2471 งานตอกเสาเข็มและงานรากฐานแล้วเสร็จในปีพ.ศ.2472 ต่อมาจึงเริ่มงานโครงสร้างประธานของอาคารพัสดุกลาง อาคารพัสดุกลางหลังนี้ก่อสร้างเสร็จ และเปิดทำการในวันที่ 16 พฤศจิกายน พ.ศ.2474 หลังจากนั้นมีการรื้อถอนอาคารคลังพัสดุต่างๆ ได้แก่ อาคารพัสดุกลางหลังเดิม คลังไปรษณีย์โทรเลข คลังพัสดุสิ่งของคืน คลังพัสดุฯ เสดิม คลังพัสดุเครื่องมือสำรวจ คลังพัสดุกองโรงแรมและคลังพัสดุโทรเลข จากนั้นก็มีการโยกย้ายเปลี่ยนแปลงกองและสำนักงานต่างๆ ในอาคารพัสดุกลางหลังใหม่ ในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 อาคารหลังนี้เคยใช้เป็นที่ทำการกรมรถไฟหลังจากที่อาคารกรมรถไฟโดนระเบิดทำลาย ต่อมาในปีพ.ศ. 2494 ได้มีการต่อเติมปีกอาคารทั้งสอง (อาคารทิศเหนือ และอาคารทิศใต้) ให้เป็นตึก 3 ชั้น เหมือนอาคารด้านหน้า (อาคารทิศตะวันตก) ในช่วงนั้นระหว่างอาคารทั้ง 3 เป็นลานคอนกรีตขนาดใหญ่สำหรับขนถ่ายสินค้าที่จะเข้ามาเก็บในคลัง สร้างเป็นทางรถไฟจากทิศเหนือวิ่งตัดทะลุเข้ามาในตัวตึกส่วนที่เป็นคลังพัสดุทั้ง 2 ปีกเส้นหนึ่ง อีกเส้นหนึ่งวิ่งจากทิศตะวันออกตัดฉากกับรางแรกมาจ่ออยู่หน้าอาคารทิศตะวันตก จุดตัดของรางรถไฟทั้ง 2 เส้น ทำเป็นแป้นกลมหมุนได้สำหรับปรับรางให้เปลี่ยนแกนได้ ปัจจุบันอาคารที่ทำการพัสดุฯ ใช้เป็นที่ทำงานของหน่วยงานต่างๆ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และลานคอนกรีตขนาดใหญ่ใช้เป็นที่จอดรถ ผังพื้นอาคารที่ทำการพัสดุเป็นรูปตัว U) รูปแบบทางสถาปัตยกรรมเป็นแบบโมเดิร์น โครงสร้างอาคารเป็นระบบเสาและคานคอนกรีตเสริมเหล็ก หลังคาอาคารทิศตะวันตกเป็นหลังคาทรงปั้นหยา เหนือหลังคาปั้นหยา มีหลังคาจั่วอีกชั้นหนึ่งเพื่อระบายอากาศ ส่วนหลังคาอาคารทิศเหนือ และอาคารทิศใต้เป็นหลังคาคอนกรีตแบนผสมกับหลังคาปั้นหยา เหนือหลังคาปั้นหยา มีหลังคาจั่วอีกชั้นหนึ่งเพื่อระบายอากาศเช่นกัน จุดเด่นของอาคารอยู่ที่ผนังภายนอกทั้งหมดก่ออิฐเปิดผิว ยกเว้นชั้น 2 และ 3 ของอาคารทิศตะวันตกเป็นผนังโครงและฝาไม้ มีระเบียงทางเดินยาวไปตลอดแนวอาคารทั้งด้านหน้าและด้านหลังของอาคาร พื้นอาคารทิศตะวันตกเป็นพื้นไม้เทคอนกรีตทับหน้าวางบนตงเหล็ก ช่องประตูหน้าต่างเป็นกรอบสี่เหลี่ยมเรียบง่าย มีทั้งขนาดปกติและขนาดใหญ่แล้วแต่พื้นที่ใช้สอย

กล่าวได้ว่าอาคารสถานีรถไฟกรุงเทพ อาคารที่ทำการพัสดุฯ และอาคารอื่นๆ ในย่านสถานีล้วนมีคุณค่าความสำคัญในด้านต่างๆ 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 สำหรับการดำเนินการเพื่อรักษาคุณค่าความสำคัญนั้นจะต้องมีแผนงาน งบประมาณ ระบบการพิจารณาและตัดสินใจ รวมทั้งบุคคลากรผู้รับผิดชอบโครงการที่มีความชัดเจน และสามารถตรวจสอบได้ ซึ่งจะทำให้สถานีรถไฟกรุงเทพ ยังคงไว้ซึ่งสถาปัตยกรรมอันโดดเด่นและประวัติศาสตร์สำคัญให้คนไทยได้ภาคภูมิใจตราบนานเท่านาน

¹ การทดสอบความแท้มีวัตถุประสงค์เพื่อหาหลักฐานที่พิสูจน์ได้ว่าลักษณะและคุณภาพดั้งเดิมของอาคารเก่ายังคงรักษาลักษณะดั้งเดิมไว้มากน้อยเพียงใด โดยเฉพาะทางกายภาพ

² การประเมินบูรณภาพมีวัตถุประสงค์เพื่อพิจารณาว่าองค์ประกอบดั้งเดิมของอาคารเก่ายังอยู่ครบเพียงใด และหากว่ายังอยู่ครบแต่ได้มีการต่อเติมหรือติดตั้งอุปกรณ์เพิ่ม เช่น ป้ายโฆษณา เครื่องปรับอากาศ งานรับสัญญาณดาวเทียม เป็นต้น ก็ถือว่าเป็นการรบกวนบูรณภาพของอาคารหรือกลุ่มอาคารนั้นด้วย

วิถีชีวิต
กับสถานีกรุงเทพ
สถานีดูใจคนไทย





วิถีชีวิต กับสถานีกรุงเทพ สถานีคู่ใจคนไทย

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





ย่านที่อยู่และย่านการค้าต่างๆที่เจริญรุ่งเรืองมาพร้อมกับการก่อสร้างสถานีรถไฟกรุงเทพ มีกระจายอยู่ทั่วไปรอบสถานี โดยเฉพาะทางด้านตะวันตกของสถานี ที่มีย่านคนไทยเชื้อสายจีนแถบวงเวียน 22 กรกฎาคม เจริญกรุงเยาวราช ทรงวาด สำเพ็ง ไปจนถึงพายุรัตนยานคนแขก ความเจริญนี้แผ่กระจายไปจนจรดแนวริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา และขึ้นไปทางทิศเหนือเป็นย่านเมืองเก่าในเกาะรัตนโกสินทร์ อันมีวัดพระศรีรัตนศาสดารามและย่านถนนราชดำเนิน เป็นย่านที่เจริญรุ่งเรืองและเป็นหน้าเป็นตาของกรุงเทพฯตลอดมาจกอดีตถึงปัจจุบัน นอกจากนั้น ย่านเวียงนาครเซสม ย่านตลาดเทเวศร์ และย่านตลาดโป้เบ๊ ก็เป็นย่านความเจริญที่สำคัญไม่น้อย รวมทั้งย่านชุมชนที่พัฒนาขึ้นพร้อมกับการสร้างสถานีรถไฟและเส้นทางรถไฟ เช่น ย่านการค้าบริเวณรอบๆ วัดดวงแข ตลาดสามย่านและจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นต้น





ตั้งข้อความที่กรมพระยาดำรงราชานุภาพ สมัยที่เป็นกรมหลวงดำรงราชานุภาพ และดำรงตำแหน่งเสนาบดีกระทรวงมหาดไทย ได้มีหนังสือกราบทูลพระเจ้านั่งยาเธอ กรมขุนสมมตอมรพันธุ์ ราชเลขานุการ ลงวันที่ 21 มกราคม ร.ศ.121 (พ.ศ. 2445) เพื่อนำความขึ้นกราบบังคมทูลพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โดยกล่าวถึงความเจริญ และความเปลี่ยนแปลงหลังจากรถไฟไปถึงโคราช ดังมีรายละเอียด ดังนี้

๑. พ่อค้ามณฑลอิสาน อุดร ไม่รับซื้อสินค้าจากพ่อค้าโคราชดังแต่ก่อน ลงไปซื้อเสียเองที่กรุงเทพฯ
๒. สินค้าลง เข้าเปลือก สุก ร ยาง ส้ม มะขามป้อม สมอ ทุเรียน มะขามฝัก (เพราะคนเมืองนี้ไม่กิน) มะเกลือ ส้ม อ้อย เนื้อโค ไม้เสาเรือน ไม้ไผ่ ไม้เครื่องเกวียน ไม้แดง ไม้ท่อน คีลา โคน ไม้ เปด ไก่
๓. สินค้าขึ้น ของกรุงเทพฯ ขึ้นหมดทุกอย่าง มีน้ำแข็งเป็นที่สด
๔. ปลายทาง ปลายทาง คนโคราชไปบรรทุกเกวียนมาครวละกว่า ๕๐ - ๖๐ เล่ม มาแต่พระตะบองแล้วบรรทุกรถไฟลงไปยังกรุงเทพฯ
๕. คนโคราชกินเกลือทะเล แต่คนบ้านนอกยังกินเกลือสินท้าว แต่ก่อนใช้ยาเพชบุรณ แล หนองคาย เดียวนี้ใช้ยาเกาะกร่าง หมากพลู ปูนแดง ยาจัด มาแต่กรุงเทพฯ แต่ก่อนใช้ปลาร้าพิมายเดียวนี้ใช้ปลาร้ากรุงเทพฯ
๖. โรงเรือนมุงสังกะสีมาก มีโรงแถวปลูกขึ้นใหม่มาก ทั้งในเมืองแลนอกเมืองเกือบตลอดถึงสะเตชั่น มีโรงรับจ้างทำอิฐ ทำกระเบื้อง
๗. ราคาที่ดินแรงขึ้น ที่ริมถนนท้องตลาดราคาถึงวาละ ๖ บาท ๗ บาท
๘. บ้านข้างทางรถไฟ ลาดบัวขาว สีคิ้ว บ้านชองก็มากขึ้น แต่ไม่เหมือนที่บ้านสูงเนิน มีตลาดแลโรงแถวครึกครื้นขึ้นมาก

ในช่วงเวลาที่ใกล้เคียงกันนั้น นายลูอิส ไวลเลอร์ (Luis Weiler) เจ้ากรมรถไฟหลวงในขณะนั้น ได้เขียนบันทึกเมื่อวันที่ 4 มิถุนายน พ.ศ. 2447 ไม่กี่วันหลังจากกลับจากเมืองโคราช แสดงให้เห็นถึงความเปลี่ยนแปลงสภาพความเป็นอยู่ของชาวบ้านที่มาพร้อมกับทางรถไฟ

“...เราสามารถเห็นอิทธิพลของรถไฟได้ชัดเจนจากการที่ผู้คนหันมานิยมใช้หลังคาสังกะสีแทนหลังคามุงด้วยใบจากจากที่เคยใช้กันมาแต่ดั้งเดิม ความต้องการจะลดจำนวนอัตราไฟไหม้บ้านให้น้อยลงคงจะเป็นอีกเหตุผลหนึ่งด้วยกรรมัง สินค้าและผลิตภัณฑ์ของยุโรปจำนวนมากวางจำหน่ายอยู่ในร้านขายของที่มีเจ้าของเป็นชาวจีนเสียส่วนใหญ่ อาทิ ผ้า น้ำมันก๊าดจุดตะเกียง เครื่องดื่มโดยเฉพาะเบียร์ วัสดุอุปกรณ์ช่างฝีมือ รวมทั้งเสื้อผ้าและของใช้ในบ้านนั้นบ่งให้ทราบว่าไม่ใช่พ่อค้าคนกลางกลุ่มเดียวเท่านั้นที่ได้รับอภิสิทธิ์เหนือกว่าผู้อื่นอีกต่อไปแล้ว หากแต่เป็นประชาชนส่วนใหญ่โดยทั่วไป

แต่ก่อนน้ำมันก๊าด 1 ถึงฉาบตีบุกราคาแปดบาท แต่ปัจจุบันราคาสามบาทราคาที่ถูกลงมามากเช่นนี้ทำให้ไม่น่าแปลกใจที่กองคาราวานที่เคยสัญจรหนาแน่นผ่านเขตดงพญาไฟเมื่อครั้งก่อนนั้น มาบัดนี้ได้สูญหายไปหมดสิ้นผมเคยขี่ม้ามาตามเส้นทางนี้มาก่อนและยังจำภาพวัวแบกสัมภาระจำนวนนับร้อยที่มีชอกแขวนคอส่งเสียงเป็นสัญญาณบอกให้เราเข้ามาแต่ไกลได้ดี

ปัจจุบันเส้นทางสัญจรนี้รกร้างและต้นไม้ขึ้นรุงรัง แต่เมื่อสมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมารรับสั่งเมื่อเร็วๆ นี้ว่าพระองค์มีพระราชประสงค์จะเสด็จพระราชดำเนินจากมวกเหล็กไปหินลับเพื่อจะเสด็จประพาสดงพญาไฟ เส้นทางนี้จึงถูกแผ้วทางใหม่อีกครั้ง

เวลานี้โคราชเป็นคลังเก็บสินค้าที่จะส่งไปขายต่อยังเมืองทางแถบตะวันออกจนถึงฝั่งแม่น้ำโขง ผมคาดคะเนดูจากเกวียนเทียมวัวจำนวนมากที่อยู่ในเมืองแล้ว ดูเหมือนว่าการขนส่งสินค้าจากที่นี่ต่อไปคงต้องใช้พาหนะชนิดอื่นอย่างอื่นแทน คำว่า โคราช แปลเป็นภาษาเยอรมันว่า “Ochsenhalteplatz” (สถานที่พักวัว) และเป็นศูนย์กลางส่งออกวัวและหมูบนที่ราบสูงโคราชพวกเราเห็นฝูงวัวจำนวนมาก และคนต้อนวัวไม่ได้เตรียมตัวล่วงหน้าว่าจะมีรถไฟขบวนพิเศษของเราวิ่งผ่านมา รถไฟของเราจึงต้องชะลอความเร็วบ่อยครั้งเพราะจะได้ไม่แล่นชนวัวที่กำลังเล็มหญ้าอยู่บนเนินข้างทางรถไฟ”

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

“ตึกที่ทำงานของเราอยู่ติดทางรถไฟ จากหน้าต่างห้องทำงานผมจึงมองเห็นรถไฟทุกขบวนที่วิ่งผ่าน ผมมีความรู้สึกว่ารถขบวนโดยสารมีผู้โดยสารนั่งอยู่เต็มเสมอ ส่วนขบวนตู้สินค้าจะวิ่งไปทุกทิศทางทุกๆ สามวันรถไฟขบวนที่มาจากโคราชจะพ่วงด้วยตู้ขบวน 30 - 50 ตู้ และแต่ละตู้บรรทุกสินค้าจนเต็ม จะมีสองสามตู้ที่บรรทุกข้าวสาร และอีกสองสามตู้บรรทุกไม้แดง ไม้ประเพณีนี้เป็นที่นิยมสูงและถูกกล่าวถึงมาจากเขตดงพญาไฟ แล้วส่งต่อไปที่โรงงานทำเฟอร์นิเจอร์ในประเทศจีน แต่ตอนนี้รถขบวนสินค้าจากโคราชส่วนใหญ่จะบรรทุกก่อนอิฐก่อนหินและต้นไม้ที่ถูกโค่นล้มตรงบริเวณกิโลเมตรที่ 112 มาที่นี่เพราะในเขตที่ราบลุ่มริมแม่น้ำไม่มีวัสดุที่เป็นหิน ตั้งแต่เราเริ่มก่อสร้างทางรถไฟเราได้ก่อนอิฐก่อนหินที่จำเป็นจากนั้นมาใช้ขุดอัดพื้นถนนให้แน่น รถตู้สินค้าที่วิ่งจากกรุงเทพฯ ไปโคราชจึงมักว่างเปล่า จะมีเพียงบางตู้ที่บรรทุกสินค้าเฉพาะอย่างจำนวนสองสามชิ้นเท่านั้น”



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



วันที่ 26 มีนาคม หรือช่วงใกล้เคียงเพื่อระลึกถึงวันสถาปนากรมรถไฟและการเปิดเดินรถไฟหลวงสายแรกในสยามระหว่างกรุงเทพมหานครถึงเมืองนครราชสีมา เมื่อวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ.2439

วันที่ 12 สิงหาคม วันเฉลิมพระชนมพรรษาสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ

วันที่ 23 ตุลาคม วันปิยมหาราช เพื่อรำลึกถึงพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ผู้ทรงให้กำเนิดกิจการรถไฟไทย

วันที่ 5 ธันวาคม วันเฉลิมพระชนมพรรษาพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช





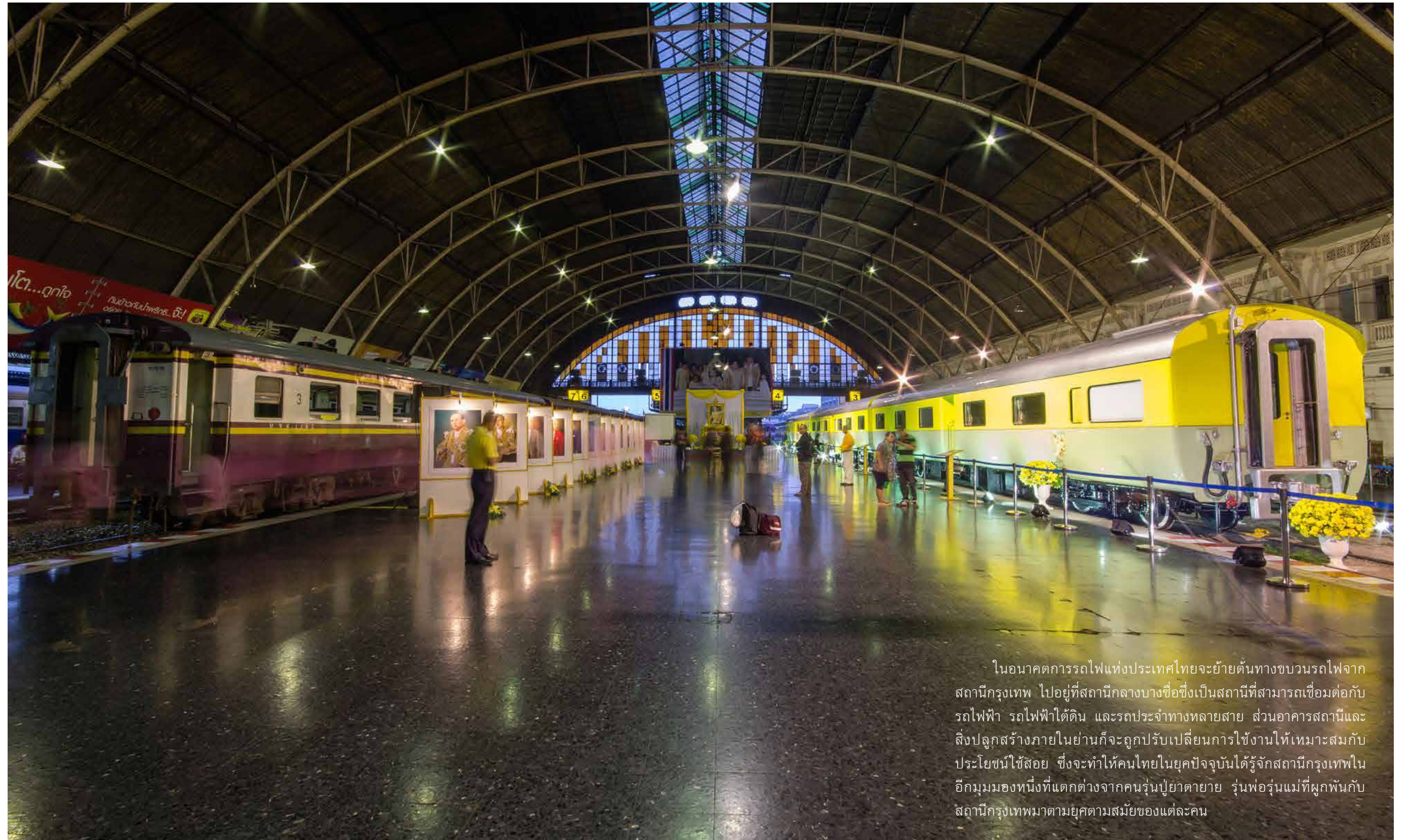
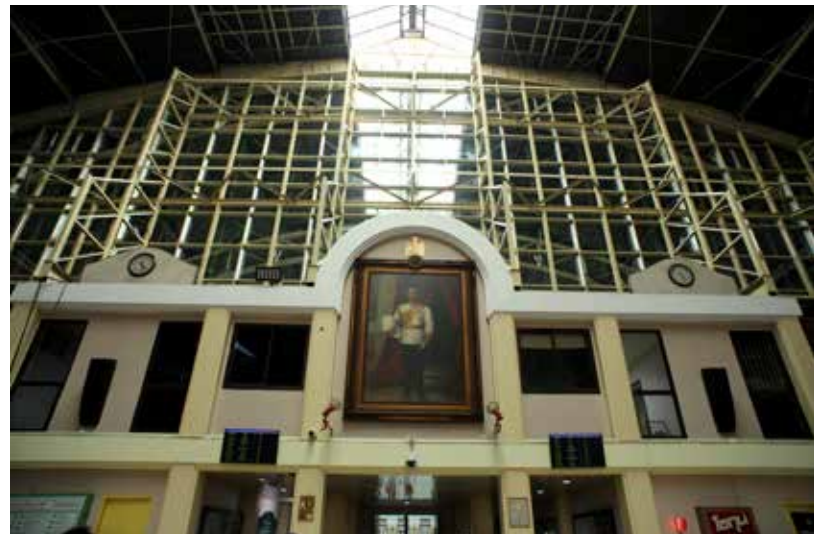
พื้นที่ภายในอาคารสถานีกรุงเทพ มีร้านอาหาร ร้านขายเครื่องดื่ม ร้านขายอุปกรณ์การเดินทาง ร้านขายหนังสือ และร้านขายยา มีการให้บริการด้านการท่องเที่ยวและอื่นๆ อย่างครบครัน ทั้งบริษัทรับจองโรงแรมตัวเครื่องบิน บริการแลกเปลี่ยนเงินตรา บริการรับฝากสิ่งของ ตู้เอทีเอ็ม ห้องน้ำ และห้องละหมาด ส่วนของอาคารด้านตะวันตกมีทางเชื่อมไปยังสถานีรถไฟฟ้ามหานครหรือรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (MRT Blue Line) จุดบริการแท็กซี่สาธารณะ ท่ารถโดยสารประจำทาง และจุดบริการรับส่งสินค้าของการรถไฟแห่งประเทศไทยไว้สำหรับอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้มาใช้บริการ นอกจากนี้พื้นที่โดยรอบสถานีกรุงเทพ ยังมีโรงแรมหลากหลายระดับไว้รองรับนักเดินทาง เช่น แอท 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 ปัจจุบันจำนวนคนที่มาใช้ลดลงไปถึงครึ่งๆ เลย เพราะรถสาธารณะประเภทอื่นเข้าถึงได้มากกว่า เครื่องบินก็ไม่แพง มีรถทัวร์ รถตู้ สมัยก่อนที่ใช้รถไฟเพราะทางเลือกย้งน้อยและราคาไม่แพงเท่าไร คนมาใช้จึงมีจำนวนเยอะ แต่ปัจจุบันจะมีเฉพาะช่วงเทศกาลที่คนมาก แต่ไม่ถึงกับหนาแน่น

จะมีคนจำพวกที่ตั้งใจมาซื้อของจากกรุงเทพฯ เช่น ซื้อเสื้อผ้า ของกิน ของใช้ กระเป๋า รองเท้า ของเด็กเล่นกลับไปต่างจังหวัด ถ้าคนมาซื้อเสื้อผ้าที่ประตูน้ำก็ไปลงสถานีรถไฟมักกะสัน ถ้ามาซื้อของก็เดินทางไปสำเพ็งหรือโบ๊เบ๊ต่อ จนถึงปัจจุบันก็ยังมีอยู่ แต่คนมาซื้อของกลับไปขายก็มีจำนวนน้อยลง

ผู้คนจากชานเมืองก็ยังนิยมใช้รถไฟโดยสารมาถึงสถานีกรุงเทพใจกลางเมือง หรือออกนอกเมือง มีทั้งนักเรียนนักศึกษา เช่น สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง คนทำงาน รวมถึงพ่อค้าแม่ค้าจากลพบุรี ปราชินบุรี และฉะเชิงเทรา ช่วงเวลาที่หนาแน่นมากจะเป็นช่วงเช้าเรียน เลิกเรียน เลิกงาน ช่วงนี้การจราจรบนถนนจะคับคั่ง ผู้คนก็จะหันมาใช้บริการรถไฟกัน ถึงแม้จะมีแอร์พอร์ตลิงค์ (Airport Rail Link) แต่คนก็ยังนิยมใช้รถไฟเพื่อโดยสารเข้าออกในเมืองและชานเมืองเนื่องจากเป็นรถไฟฟรี...”



ในอนาคตการรถไฟแห่งประเทศไทยจะย้ายต้นทางขบวนรถไฟจากสถานีกรุงเทพ ไปอยู่ที่สถานีกลางบางซื่อซึ่งเป็นสถานีที่สามารถเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้า รถไฟฟ้าใต้ดิน และรถประจำทางหลายสาย ส่วนอาคารสถานีและสิ่งปลูกสร้างภายในย่านก็จะถูกปรับเปลี่ยนการใช้งานให้เหมาะสมกับประโยชน์ใช้สอย ซึ่งจะทำให้คนไทยในยุคปัจจุบันได้รู้จักสถานีกรุงเทพในอีกมุมมองหนึ่งที่แตกต่างจากคนรุ่นปู่ย่าตายาย รุ่นพ่อรุ่นแม่ที่ผูกพันกับสถานีกรุงเทพมาตามยุคตามสมัยของแต่ละคน

สถานีกรุงเทพ
จุดเริ่มแห่งความเจริญ
กรุงเทพมหานคร





สถานีกรุงเทพ
จุดเริ่มแห่งความเจริญ
กรุงเทพมหานคร

เมื่อพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช รัชกาลที่ 1 ทรงสถาปนา กรุงเทพมหานคร เป็นเมืองหลวงเมื่อ พ.ศ. 2325 ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงตาม มาหลายประการ ตั้งแต่การย้ายสถานที่สำคัญของเมืองจากกรุงธนบุรีซึ่งอยู่ทางฝั่ง ตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระมายังฝั่งตะวันออก เป็นการย้ายพระนครมาในพื้นที่ที่มี การใช้ที่ดินเบาบางกว่า หลังจากนั้นการสร้างเมืองใหม่เป็นไปอย่างจริงจัง ตั้งแต่ การเริ่มรื้อกำแพงเมืองฝั่งธนบุรีพร้อมวังออก เหลือแต่พระราชวังชั้นใน รื้อกำแพงฝั่ง ตะวันออกตามแนวคลองคูเมืองเดิมรวมทั้งป้อมออก ย้ายสถานที่ราชการสำคัญจาก ฝั่งธนบุรีมาฝั่งพระนครใหม่ ขุดคลองรอบกรุงขึ้นใหม่เพื่อขยายเมืองไปทางทิศ ตะวันออก รวมทั้งสร้างกำแพงและป้อมใหม่ 14 ป้อมตามแนวกำแพง นอกจากนี้ยัง มีการขุดคลองเล็กๆ 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 ย้ายชุมชนชาวจีนจากบริเวณท่าเตียนไปตั้งบ้านเรือนบริเวณบ้านหม้อและ พาหุรัด



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

ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 ทรงมีพระบรมราโชบายเปิดประเทศทำการค้ากับนานาชาติ เหตุการณ์สำคัญเริ่มจากการทำสนธิสัญญาเบาว์ริง เป็นผลให้มีการขยายการค้ากับประเทศทางตะวันตก ส่งผลให้เมืองมีการเติบโตและขยายตัวอย่างรวดเร็ว การพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมที่เกิดขึ้นนี้ประกอบกับการเปลี่ยนแปลงในวิถีดำรงชีวิตของประชาชนในพื้นที่ ทำให้มีผลต่อรูปแบบทางกายภาพและโครงสร้างของเมือง โดยเปลี่ยนจากสังคมดั้งเดิมสู่การพัฒนาเป็นเมืองสมัยใหม่ที่ขยายกว้างขึ้น พร้อมกับรูปแบบผังเมืองที่เป็นแบบตะวันตก การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ คือ 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 อธิปไตยการล่าอาณานิคมของประเทศมหาอำนาจฝ่ายตะวันตกโดยเฉพาะ อังกฤษและฝรั่งเศสซึ่งต่อเนื่องจากสมัยรัชกาลที่ 4 ยังคงมีอยู่และทวีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น ทำให้ต้องมีการเปลี่ยนแปลงด้านต่างๆ ในประเทศเพื่อให้รอดจากการตกเป็นอาณานิคมต่างชาติ พร้อมทั้งเร่งการพัฒนาประเทศเพื่อไม่ให้ถูกมองว่าล้าหลังประเทศตะวันตก ในการพัฒนาเมืองทรงโปรดให้ขยายและปรับปรุงถนนสายเดิม รวมทั้งสร้างถนนสายใหม่ขึ้นหลายสายในเขตพระนครเป็นโครงข่ายตามแบบเมืองในประเทศตะวันตกที่ได้เสด็จประพาส ทำให้เกิดการสร้างถนนสายสำคัญ คือ ถนนราชดำเนินใน ถนนราชดำเนินกลาง และถนนราชดำเนินนอก โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเชื่อมการติดต่อระหว่างพระราชวังดุสิตและพระบรมหาราชวัง ลักษณะคล้ายถนนในเมืองใหญ่ๆ ของยุโรป คือ มีทางขนาดใหญ่ให้รถวิ่งแบบ Boulevard ที่เป็นเส้นนำสายตา และมีทางเท้าขนาดใหญ่ โดยปลูกต้นมะฮอกกานีเป็นระยะๆ ส่งเสริมความงามของพื้นที่ใจกลางเมือง นอกจากนี้ทรงขยายและปรับปรุงถนนเดิมที่มีอยู่ เช่น ถนนบำรุงเมือง ถนนเฟื่องนคร ถนนรอบกำแพงพระบรมหาราชวัง และถนนเลียบบคลองคูเมืองเดิม เป็นต้น ทรงสร้างพระราชวังดุสิตทางด้านเหนือกรุงรัตนโกสินทร์ เกิดระบบคมนาคมสมัยใหม่ ได้แก่ รถไฟ รถราง และรถยนต์ นอกจากนี้ยังมีการสร้างตลาดหลายแห่งเพื่อรองรับการเติบโตของย่านชุมชนต่างๆ เช่น ตลาดท่าเตียน ปากคลองตลาด ตลาดเทเวศร์ ตลาดท่าช้าง ตลาดท่าพระจันทร์ และตลาดท่าโรมไม่ เป็นต้น





หากพิจารณาโดยละเอียดแล้วจะเห็นได้ว่าการสร้างทางรถไฟของสยามนั้นเกี่ยวข้องกับความมั่นคงของประเทศอย่างแยกไม่ออก ไม่ว่าจะเป็นการที่มีพระราชดำริให้สร้างทางรถไฟสายเหนือก่อนเพื่อป้องกันดินแดนของประเทศที่ยังเหลืออยู่จากการคุกคามของฝรั่งเศส หรือทางรถไฟสายปากน้ำที่มุ่งป้องกันการโจมตีทางทะเล สำหรับผู้เชี่ยวชาญที่สร้างทางรถไฟก็โปรดให้ชาติตะวันตกที่เป็นมิตรกับสยามมากที่สุด คือ เยอรมัน เป็นผู้สร้างภายใต้การดูแลของรัฐบาลไทย การสร้างทางรถไฟดำเนินต่อไปจนถึงนครราชสีมาและทางสายใต้ถึงเพชรบุรี โดยมีสถานีกรุงเทพเป็นศูนย์กลาง นอกจากนี้ยังมีการสำรวจและเริ่มการเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออกรวมทั้งสร้างโรงงานรถไฟที่ตำบลมักกะสันทางฝั่งตะวันออกของพระนคร





นอกจากเหตุผลของการป้องกันประเทศแล้ว ผลจากการพัฒนาเส้นทางรถไฟทำให้เป็นการเปิดภูมิประเทศ เปิดโอกาสให้ชาวสยามเดินทางไปมาหาสู่กันได้สะดวกมากขึ้น และเปิดโอกาสให้สามารถประกอบการทำมาหากินในถิ่นแดนไกล ส่งผลให้ชีวิตความเป็นอยู่และการทำมาค้าขายดีขึ้นด้วย สำหรับรูปแบบของการตั้งถิ่นฐานในสมัยนี้นิยมสร้างที่พักอาศัยติดถนนแทนแม่น้ำ ลำคลอง รูปแบบของที่พักรอหลายหลายชั้นมีทั้งเรือนไทยเดิม เรือนแบบจีน เรือนแบบตะวันตก ส่วนเรือนแพค่อยๆ หายไป เกิดการสร้างห้องเช่าขึ้นซึ่งได้พัฒนากลายเป็นแฟลตสำหรับผู้มีรายได้น้อยในปัจจุบัน ขณะเดียวกันตึกแถวยังคงเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องตามการตัดถนน ตามตรอกซอยต่างๆ ตึกแถวในสมัยรัชกาลที่ 5 ที่ยังคงหลงเหลือให้เห็นอยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ ตึกแถวบริเวณทิศเหนือและทิศตะวันตกของพระบรมมหาราชวัง ริมถนนบำรุงเมือง เพ็ญนคร อัมรินทร์ แพร่งนรา แพร่งภูธร แพร่งสรรพศาสตร์ สำเพ็ง ซึ่งมีลักษณะทางกายภาพเช่นเดียวกับในสมัยรัชกาลที่ 4 ส่วนทางฝั่งธนบุรียังคงลักษณะชุมชนดั้งเดิมโดยคงลักษณะของบ้านเรือนริมน้ำเป็นส่วนใหญ่





ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 ยังคงมีการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่องในส่วนกรุงเทพมหานครด้านนอก ส่วนในเขตพระนคร การพัฒนาและการขยายตัวลดลงเนื่องจากมีความหนาแน่นมากขึ้น แต่ยังมีการสร้างตลาดเพิ่มขึ้น เช่น ตลาดวังมหานาค ตลาดนางเลิ้ง และเวียงนาครเกษม เป็นต้น สำหรับการพัฒนาของเมืองซึ่งส่วนใหญ่ยังคงเป็นการพัฒนาภายนอกเขต การตัดถนนส่วนใหญ่เกิดขึ้นในพื้นที่โดยรอบที่ขยายตัวออกไปทางตอนเหนือและตะวันออกของกรุงรัตนโกสินทร์ฝั่งพระนคร มีการรื้อถอนกำแพงเมืองออกเป็นจำนวนมากเพื่อขยายเมือง การสร้าง



เส้นทางรถไฟมีการขยายต่อไปจนสุดพรมแดนประเทศทางทิศใต้ที่สุโขทัย-ลพบุรี-สายเหนือถึงเชียงใหม่ สายตะวันออกถึงกบินทร์บุรี สายตะวันออกเฉียงเหนือไปถึงขอนแก่น และบุรีรัมย์ นอกจากนี้ พระองค์ทรงโปรดให้สร้างสะพานพระรามหกซึ่งเป็นสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่เชื่อมทางรถไฟสายเหนือและสายใต้เข้าด้วยกัน โดยการก่อสร้างแล้วเสร็จใน พ.ศ. 2469 ตอนต้นรัชกาลที่ 7 หลังจากนั้นสถานีตั้งต้นของรถไฟสายสำคัญทุกสายก็มารวมกันที่สถานีกรุงเทพ ทำให้พื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟเกิดการการพัฒนาเพื่อรองรับการพักอาศัยการค้าขาย และการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น



ต่อมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 ก่อนการเปลี่ยนแปลงการปกครอง มีประชาชนเข้ามาอยู่อาศัยในเขตพระนคร ขึ้นในจำนวนมากขึ้นเนื่องจากการขยายตัวของเมืองตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 6 จนถึงการเปลี่ยนแปลงระบอบการปกครองใน พ.ศ.2475 พื้นที่กรุงรัตนโกสินทร์ ยังคงหนาแน่น และมีการตัดถนนเพื่อขยายความเจริญในพื้นที่รอบนอก มีการสร้างสะพานพระพุทธยอดฟ้าขึ้นเพื่อเชื่อมระหว่างกรุงรัตนโกสินทร์ฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตกเข้าด้วยกัน นับเป็นการปูทางในการขยายเมืองไปยังฝั่งธนบุรี สำหรับการตั้งถิ่นฐานในสมัยนี้ การก่อสร้างอาคารสมัยใหม่ภายในเขตคลองคูเมืองเดิมลดลง เนื่องจากข้อจำกัดของพื้นที่ การก่อสร้างอาคารส่วนใหญ่ยังคงเป็นการก่อสร้างตึกแถว แต่ลักษณะและรูปแบบทางสถาปัตยกรรมของอาคารซึ่งส่งผลต่อลักษณะของเมืองเริ่มเปลี่ยนไป กลายเป็นรูปแบบใหม่ที่มีลักษณะเป็นกล่องคอนกรีตสี่เหลี่ยมซึ่งกลายมาเป็นต้นแบบของสถาปัตยกรรมยุคปัจจุบันทั้งภายในและภายนอกเขตพระนครสำหรับการสร้างทางรถไฟยังคงดำเนินการอย่างต่อเนื่อง จนกระทั่งสงครามโลกครั้งที่สอง กิจการรถไฟประสบภัยสงครามอย่างหนัก ทรัพย์สินทั้งรางรถไฟ อาคาร และรถจักรล้อเลื่อนได้รับความเสียหายมาก ดังนั้นการก่อสร้างทางรถไฟในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 และรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาอานันทมหิดล รัชกาลที่ 8 ช่วงเวลานี้จึงเป็นไปอย่างล่าช้าและไม่ก้าวหน้าเท่าที่ควร





ภายหลังจากสงครามรัฐบาลไทยได้ฟื้นฟูบ้านเมืองรวมทั้งกิจการรถไฟอย่างเร่งด่วนโดยได้รับความช่วยเหลือจากต่างชาติผ่านธนาคารโลก ทำให้การเดินทางด้วยรถไฟยังเป็นการคมนาคมหลักของประเทศโดยเฉพาะการโดยสารระยะไกล จนกระทั่งประเทศไทยเริ่มมีการใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1 ใน พ.ศ. 2504 และรัฐบาลได้เห็นความสำคัญของการขนส่งทางถนนมากขึ้น โดยถือเป็นพื้นฐานสำคัญประการหนึ่งของการพัฒนาเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศ จึงได้มีการเร่งรัดการสร้างถนนขึ้นดีเพิ่มขึ้นทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ ทำให้การเดินทางโดยถนนเป็นไปอย่างสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น ในช่วงเวลาเดียวกันการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปรับปรุงคุณภาพของการบริการให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นเช่นกัน รวมทั้งการเพิ่มปริมาณการเดินรถไฟให้เพียงพอกับความต้องการของประชาชนทุกกลุ่ม โดยให้ความสำคัญของการโดยสารทั้งระยะใกล้และไกลอย่างจริงจัง มีการเปิดการเดินรถถึงปลายทางอีกหลายสายประกอบด้วย สายใต้

ถึงสถานีน้ำตก (จังหวัดกาญจนบุรี) และมีทางแยกจากสถานีชุมทางหนองปลาดุกถึงสถานีสุพรรณบุรี สายตะวันออกเฉียงเหนือถึงสถานีหนองคาย และสายตะวันออกแยกจากสถานีชุมทางฉะเชิงเทราถึงสถานีบ้านพลูด่าง หลังจากนั้นแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับต่อ ๆ มาได้สนับสนุนให้เกิดการส่งออกสินค้าทางการเกษตรและสินค้าทางอุตสาหกรรม สนับสนุนให้คนไทยไปทำงานในต่างประเทศโดยเฉพาะตะวันออกกลาง และส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างจริงจังจึงผลของการพัฒนาดังกล่าวทำให้กรุงเทพมหานครกลายเป็นศูนย์กลางของประเทศในหลายๆ ด้านทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม อุตสาหกรรม การศึกษา การจ้างงาน ฯลฯ ผู้คนอพยพจากต่างจังหวัดเข้ามาทำงานและอยู่อาศัยมากขึ้น เมืองมีการขยายตัวไปทุกทิศทางตามเส้นทางถนนเกิดศูนย์กลางทางเศรษฐกิจแห่งใหม่ มีการสร้างอาคารรูปแบบทันสมัยทั้งอาคารสำนักงาน ธนาคารและสถาบันการเงิน โรงแรม อาคารชุดพักอาศัย หมู่บ้านจัดสรร ตึกแถวศูนย์การค้า และห้างสรรพสินค้า เป็นต้น





ดังนั้นเพื่อรองรับและเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินรถและขนส่ง 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 มีมาตรการบริหารจัดการที่ตีรวมทั้งต้องมีการดำเนินงานที่เน้นการบูรณาการและการมีส่วนร่วมของหลายภาคส่วน

บรรณานุกรม

1. กรมรถไฟ 2490 งานฉลองรถไฟหลวง ครบ 50 ปี พระนคร: โรงพิมพ์กรมรถไฟ
2. กองอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมธรรมชาติและศิลปกรรม 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 เอ็กซ์พลอเรอร์ชานแนล จำกัด
5. ลูอิส ไวลเลอร์ แปลโดย ถนอมนวล โอเจริญ และวิไลดา ศรีอุฬารพงศ์ 2556 กำเนิดการรถไฟในประเทศไทย Anfang der Eisenbahn in Thailand กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
6. สมชาติ จิงสิริอารักษ์ 2553 สถาปัตยกรรมแบบตะวันตกในสยาม สมัยรัชกาลที่ 4 - พ.ศ. 2480 กรุงเทพมหานคร: อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง จำกัด (มหาชน)
7. สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระยาดำรงราชานุภาพ 2538 สมเด็จฯ กรมพระยาดำรงราชานุภาพ เสด็จไปตรวจราชการมณฑลนครราชสีมา และมณฑลอุดรอีสาน ร.ศ. 125 พ.ศ. 2449 กรุงเทพมหานคร: บริษัท วัชรินทร์การพิมพ์ จำกัด

ตระการตาสถาปัตยกรรมรถไฟ
ในทุ่งราบภาคกลาง





งานศิลปะสถาปัตยกรรมรถไฟ ภาคกลางตอนบน

สถานีกรุงเทพเป็นสถานีต้นทางหลักของทางรถไฟในประเทศไทยในเขตทุ่งราบภาคกลาง ซึ่งมีเส้นทางสายหลักกระจายออกไปในภูมิภาคต่างๆ ที่อยู่ต่อเนื่องกัน คือ ภาคกลางตอนบนเชื่อมต่อกับทางรถไฟสายเหนือผ่านจังหวัด พระนครศรีอยุธยา ลพบุรี นครสวรรค์ สุโขทัย พิษณุโลก และสายอีสานผ่านจังหวัดสระบุรี สุโขทัย นครราชสีมา ส่วนภาคกลางตอนล่างเชื่อมต่อไปยังทางรถไฟสายใต้ตอนบนสู่จังหวัดกาญจนบุรี และสายใต้เส้นทางหลักผ่านจังหวัด นครปฐม ราชบุรี เพชรบุรี และประจวบคีรีขันธ์ไปจรดภาคใต้ที่จังหวัดชุมพร

เส้นทางสู่ภาคกลางตอนบนจากสถานีกรุงเทพจะผ่านสถานีต่างๆ ที่มีงานศิลปะสถาปัตยกรรมที่สวยงาม และทรงคุณค่าหลายแห่ง เช่น สถานีหลวงจิตรลดา สร้างขึ้นในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว โดยสร้างขึ้นเพื่อทดแทนสถานีรถไฟหลวงสามเสนเดิม ซึ่งเป็นอาคารทรงปั้นหยาและตั้งอยู่ ณ บริเวณเชิงสะพานข้ามคลองสามเสน โดยอาคารสถานีจิตรลดาหลังปัจจุบันสร้างขึ้นเพื่อถวายพระมหากษัตริย์ และพระบรมวงศานุวงศ์เสด็จพระราชดำเนินโดยทางรถไฟ ออกแบบโดยมาริโอ ตามาญโญ สถาปนิกผู้ออกแบบสถานีกรุงเทพ พระที่นั่งอนันตสมาคม วังปารุสกวัน ฯลฯ รูปแบบอาคารเป็นแบบคลาสสิกคล้ายกับโถงหน้าสถานีกรุงเทพ มีลักษณะผังเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า มีมุขตรงกลางอาคารสำหรับใช้เทียบรถยนต์พระที่นั่ง ภายในตัวอาคารเป็นโถงโถง ฝั่งชานชาลาเปิดโล่งไปตลอดชาน ลักษณะเด่นของตัวอาคารอีกสิ่งหนึ่งคือหลังคาตัดชั้นเดียวประกอบด้วยโดมคลาสสิกที่ตั้งอยู่เหนือมุขกลางทางเข้าภายในโดมประดับด้วยลวดลายสวยงาม

เส้นทางในเขตปริมณฑลของกรุงเทพมหานครนั้นยังมีอีกสถานีหนึ่งที่มีความสำคัญ และกำลังจะเป็นอนาคตหน้าใหม่ของรถไฟไทย นั่นคือ สถานีชุมทางบางซื่อ ซึ่งสถานีนี้เป็นทางแยกระหว่างสายเหนือและสายใต้ ทั้งเป็นย่านรับส่งสินค้าขนาดใหญ่ที่ถูกสร้างมาทดแทนย่านรับส่งสินค้าของสถานีกรุงเทพที่คับแคบ ความกว้างใหญ่ของสถานีบางซื่อเป็นพื้นที่ซึ่งเหมาะแก่การสร้างสถานีศูนย์กลางระบบรถไฟแห่งใหม่ทดแทนสถานีกรุงเทพ นั่นคือ “สถานีกลางบางซื่อ” สถานีขนาด 24 ขานขาลาที่รวมระบบรถไฟทางไกล รถไฟฟ้าชานเมือง รถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยาน และรถไฟความเร็วสูง และที่แห่งนี้จะถูกใช้เป็นสถานีต้นทางของรถไฟทางไกลในอนาคต ส่วนสถานีกรุงเทพนั้นจะถูกลดบทบาทลงแต่ไม่ได้ยกเลิกการให้บริการ เพราะยังมีระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงส่วนทิศใต้ให้บริการอยู่

แต่เดิมนั้นพื้นที่รอบนอกของกรุงเทพฯ เป็นทุ่งนา และพื้นที่เกษตรกรรมที่กว้างใหญ่ เมื่อทางรถไฟสายนี้ตัดผ่าน จึงทำให้เกิดความเจริญแพร่กระจายออกไปในจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง เช่น จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

สถานีบางปะอิน เป็นสถานีรถไฟยุคเริ่มแรกลำดับที่ 8 ของเส้นทาง และใช้เป็นจุดหมายปลายทางในการเสด็จพระราชดำเนินเพื่อเปิดรถไฟหลวงเมื่อร้อยกว่าปีที่แล้ว สถานีแห่งนี้อาจดูเป็นสถานีประจำอำเภอเล็กๆ แต่มี

สิ่งหนึ่งที่ทำให้สถานีบางปะอินมีความพิเศษนั้นคือ “พลับพลาบางปะอิน” ซึ่งเป็นอาคารไม้สี่เหลี่ยมจัตุรัสมีมุขหกเหลี่ยม 2 ด้าน ผนังมุขเป็นช่องหน้าต่างกรูกระจกหลากสีแบบโกธิค ผนังไม้กรุลายวิจิตรสวยงาม ฝ้าเพดานวางแนวเส้นเป็นรูปข้าวหลามตัด (Diamond) ประดับไม้สลักนูนรูปดอกไม้ในหลายๆ ช่อง หลังคาของพลับพลาเป็นทรงปิรามิด ชายหลังคาประดับด้วยไม้ฉลุแบบสมัยนิยม นับเป็นสิ่งปลูกสร้างยุคแรกเริ่มของรถไฟที่มีความสวยงามตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน

ทางรถไฟวิ่งผ่านทุ่งนาที่กว้างใหญ่มองเห็นยอดเจดีย์วัดใหญ่ชัยมงคลลิบๆ นั่นหมายความว่าขบวนรถไฟมาถึงอยุธยาแล้ว ก่อนจะเข้าสถานีอยุธยา มีสะพานเหล็กแบบสะพานโครงขึ้น (Through Truss Bridge) ข้ามคลองซึ่งอยู่ใกล้กับสถานี 3 สะพาน โดยเป็นสะพานดำฟ้าแฝดที่อยู่ติดกัน 2 สะพาน ส่วนข้างๆ เป็นสะพานโครงเหล็กไม่มีหลังคาซึ่งสร้างใหม่ตามโครงการรถไฟทางสามช่วงรังสิต-บ้านภาชี นอกจากเสน่ห์การท่องเที่ยวของจังหวัดพระนครศรีอยุธยาแล้ว ตัวสถานีอยุธยาเองก็มีความสวยงามไม่แพ้กัน เป็นอาคารคอนกรีตออกแบบโดยสถาปนิกกรมรถไฟชาวอิตาลีเลียนนายเอ ริกาซซี (Mr. A. Rigassi) สร้างในปี 2463 ทดแทนอาคารหลังเก่าซึ่งเป็นอาคารไม้ มีลักษณะการวางตัวสถานีแบบสี่เหลี่ยมผืนผ้ามีหลังคาคลุม



สถานีบางปะอิน

- ที่ตั้ง : ต.บ้านเลน อ.บางปะอิน จ.พระนครศรีอยุธยา
- รูปแบบทางสถาปัตยกรรม : อาคารสถานีเป็นแบบมาตรฐานรูปแบบเรียบง่าย ลักษณะเหมือนโรงเรือน ส่วนพลับพลาที่ประทับเป็นอาคารไม้ชั้นเดียว มีความหรูหราสวยงามเป็นพิเศษเพราะเป็นสถานที่ที่รับเสด็จของเจ้านาย รูปแบบวิกตอเรียน (Victorian Style) ผนังอาคารเป็นรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัสมีมุขยื่นสำหรับทางเข้า ด้านข้างทั้งสองด้านมีมุขหกเหลี่ยม ผนังมุขเป็นช่องหน้าต่างกรูกระจกสี (stained glass) ที่สวยงาม หลังคาอาคารและหลังคามุขทั้งสามด้านเป็นหลังคาทรงปั้นหยา มุงด้วยกระเบื้องซีเมนต์รูปว่าว ใต้ฝ้าโดยรอบอาคารมีระแนงไม้เป็นช่องระบายอากาศ ชายหลังคาประดับด้วยไม้ฉลุงดงามตามแบบที่นิยมในสมัยรัชกาลที่ 5
- ลำดับชั้นของสถานี : สถานีรถไฟชั้น 2
- โทร : 0-3526-1377

ขานขาลา หน้าสถานีมีฝั่งถนนเป็นระเบียบยาวมีมุขยื่นมาเล็กน้อยมีมุขหลังคาแบนรับด้วยโครงสร้างเสาคอนกรีตเล็กและบาง ผนังอาคารแบ่งเป็นสองส่วน โดยช่วงล่างเป็นประตูหน้าต่าง ช่วงบนได้เพดานเจาะเป็นช่องระบายอากาศสี่เหลี่ยมจัตุรัสตลอดผนังทุกด้าน การตกแต่งเป็นลวดบัวปูนหัวเสาและขอบประตูหน้าต่าง โถงคอยการโดยสารมีขนาดใหญ่ใช้โครงสร้างหลังคาแบบโค้งมน ตัวหลังคาสถานีและขานขาลาเป็นทรงปั้นหยาแฝด ซึ่งในแต่ละวันสถานีอยุธยามีผู้คนมากมายใช้บริการรถไฟ ไม่ว่าจะเป็นนักท่องเที่ยว นักเรียน คนทำงาน เป็นต้น เพราะรถไฟนับเป็นขนส่งมวลชนที่ ราคาประหยัด และสามารถตอบสนองผู้ใช้ได้ทุกระดับ



ถัดจากสถานีอยุธยาไปราวๆ 20 กิโลเมตร คือสถานีชุมทางบ้านภาชี ชุมทางแยกระหว่างทางรถไฟสายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นสถานีที่สร้างให้ชุมชนอำเภอภาชีมีความเจริญได้จนถึงปัจจุบัน ย่านสถานีกว้างใหญ่ มีทางรถไฟทอดตัวผ่านด้านหน้าสถานีถึง 10 ทาง ต่อจากสถานีชุมทางบ้านภาชีขึ้นไปตามเส้นทางแยกสายเหนืออีกราว 12 กิโลเมตร ก็จะถึงสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำป่าสักที่สถานีท่าเรือ ซึ่งเป็นสะพานนามพระราชทานชื่อว่า “สะพานจักรี” ในอดีตสะพานแห่งนี้เคยถูกระเบิดทำลายสมัยสงคราม

มหาเอเชียบูรพา ซ่อมสร้างเสร็จในพ.ศ. 2491 ตัวสะพานดั้งเดิมจะอยู่ฝั่งทิศตะวันตกช่องทางขึ้นเหนือ ตัวสะพานผลิตโดยประเทศญี่ปุ่น มีโครงสร้าง 3 ช่วง ช่วงแรกเป็นสะพานแฉ่งขึ้น ยาว 24.5 เมตร ช่วงที่สองเป็นแบบโครงเหล็กมีหลังคายาว 54 เมตร และช่วงที่สามเป็นแบบโครงเหล็กไม่มีหลังคา ยาว 24.5 เมตร ส่วนสะพานที่สร้างขึ้นใหม่จะอยู่ทางด้านทิศตะวันออกช่องทางล่องลงกรุงเทพฯ สร้างขึ้นเมื่อพ.ศ. 2555

ทางรถไฟเขตภาคกลางตอนบนอาจไม่มีความโดดเด่นในเรื่องของวิวทิวทัศน์มากนัก ภูมิประเทศเป็นที่ราบลุ่มและเรือกสวนไร่นาเป็นส่วนใหญ่ มีภูเขาเตี้ยๆ สลับกันไป ที่ออกจะโดดเด่นน้อยก็คงเป็นแนวภูเขาที่กระจายตัวอยู่ด้านทิศตะวันออกของทางรถไฟที่จะเริ่มมองเห็นได้ตั้งแต่สถานีบ้านหม้อ จังหวัดสระบุรี ยาวไปตลอดจนถึงนครสวรรค์ แต่สถานีและสะพานต่างๆ ที่พบบนเส้นทางก็มีอยู่หลายแห่งที่มีคุณค่าและความสวยงามด้านสถาปัตยกรรมอยู่ไม่น้อย

สถานีลพบุรี เป็นอาคารประยุกต์สมัยใหม่ที่สร้างแบบผสมผสานโดยตัวอาคารเป็นปูนและมีหลังคาเลียนแบบหลังคาทรงไทย ใกล้เคียงๆ กันนั้นเป็นพระปรางค์สามยอด และศาลพระกาฬ โบราณสถานคู่บ้านคู่เมืองของจังหวัดลพบุรี ภาพปราสาทขอมโบราณมีปรางค์สามยอดเป็นฉากหลัง บนสนามหญ้าสีเขียวประชิดทางรถไฟเต็มไปด้วยเจ้าถิ่นทางยาวมากมาย เดินชิวๆ ไขว่อยู่เต็มทำให้ผู้โดยสารเพลินตาไม่น้อย หากมองข้ามมองขาดลอดสองข้างทางหลังจากนี้ก็จะพบทุ่งนากว้างใหญ่สีเขียวบ้าง เหลืองบ้าง น้ำตาลบ้าง ตามฤดูกาลที่ผ่านไป





ล่องเข้าสู่เขตจังหวัดนครสวรรค์ สถานีช่องแค เป็นสถานีแรกที่ควรแวะชม เนื่องจากตัวอาคารสถานีเป็นรูปแบบอาคารไม้สองชั้นดั้งเดิมตามแบบของการรถไฟ หลังคาเป็นแบบผสมระหว่างหลังคาจั่วและปั้นหยา ประตูหน้าต่างเป็นบานไม้เหมือนกับสถานีรถไฟมาตรฐานสองชั้นอื่นๆ ทั่วไป และที่สถานีนี้มีอาหารขึ้นชื่อที่ไม่ควรพลาด นั่นคือ ข้าวราดกะเพราหมูรสเด็ด

อำเภอตากลิ จังหวัดนครสวรรค์ เป็นอำเภอที่ทางรถไฟสายเหนือสร้างมาติดกับถนนพหลโยธิน เสมือนการคมนาคมเส้นหลักของประเทศที่มาเจอกันทำให้อำเภอตากลิเป็นเมืองใหญ่และมีความเจริญมากในยุคหนึ่งสมัยสงครามเวียดนามที่ทหารอเมริกันมาตั้งฐานทัพอยู่ที่นี้ สถานีบ้านตากลิก็เป็นสถานีประจำอำเภอที่สร้างแบบสถานีมาตรฐานสองชั้นมีลักษณะรูปแบบคล้ายกับสถานีช่องแคแต่ต่างกันที่สถานีบ้านตากลิมีโรงรถโดยสารวางตัว

ในแนวยาว มีหลังคาคลุมชานชาลาที่มีโครงถักทำด้วยไม้ซึ่งในอดีตสถานีแห่งนี้ได้เป็นปลายทางในการรับเสด็จพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ครั้งเสด็จด้วยรถไฟพระที่นั่งเพื่อไปทรงประกอบพิธีเปิดเขื่อนเจ้าพระยาที่จังหวัดชัยนาท

เส้นทางต่อจากสถานีตากลิจะมุ่งหน้าสู่จังหวัดนครสวรรค์ ซึ่งก่อนจะพ้นเขตภาคกลางเข้าสู่ภาคเหนือ ทางรถไฟสายนี้จะเลียบบึงบอระเพ็ดซึ่งเป็นบึงน้ำจืดธรรมชาติขนาดใหญ่ที่มีความอุดมสมบูรณ์ด้านระบบนิเวศ ทั้งสัตว์และพืชมากมายอาศัยอยู่ร่วมกัน จากนั้นทางรถไฟก็จะผ่านสถานีชุมแสงซึ่งเป็นสถานีสุดท้ายของจังหวัดนครสวรรค์และเข้าสู่จังหวัดพิจิตรที่เป็นจุดเริ่มต้นของสายเหนือต่อไป

ย้อนกลับมาที่สถานีชุมทางบ้านภาชี เส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ จะมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกมุ่งหน้าสู่สถานีสระบุรี ซึ่งแต่เดิมนั้นมีชื่อว่า สถานีปากเพรียวเป็นแหล่งชุมชนใหญ่ริมแม่น้ำป่าสักที่เป็นเส้นทางสัญจรหลัก ตั้งแต่อดีต ปัจจุบันมีสะพานปากเพรียวทอดข้ามคลองเพรียวสู่สถานีชุมทางแก่งคอย ซึ่งหากมองไปตามทางรถไฟเบื้องหน้าจะเห็นทิวเขาตองพญาเย็น กั้นขวางเอาไว้เป็นปราการธรรมชาติกั้นระหว่างภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

สถานีชุมทางแก่งคอย เป็นชุมทางรถไฟที่สำคัญที่สุดแห่งหนึ่งในภาคกลาง โดยเป็นชุมทางสำคัญเสมือนเป็นสี่แยกรถไฟซึ่งมีเพียงสถานีชุมทางแห่งเดียวในประเทศไทยที่มีลักษณะเช่นนี้ โดยทางตะวันตกแยกไปภาคกลางเข้ากรุงเทพฯ ทางตะวันออกแยกไปภาคตะวันออกเฉียงเหนือผ่านจังหวัดนครราชสีมาแล้วไปแยกสู่อีสานเหนือและอีสานใต้อีกครั้งที่ชุมทางถนนจิระทางใต้แยกไปจังหวัดฉะเชิงเทราและภาคตะวันออก ส่วนทางเหนือมีเส้นทางลัดสู่นองคายที่มีชื่อเรียกว่าสาย “แก่งคอย-บัวใหญ่” ก็แยกจากชุมทางแห่งนี้เช่นกัน

ทางรถไฟสายแก่งคอย-บัวใหญ่ เป็นทางรถไฟสายย่อยที่สร้างขึ้นในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 ตามแผนการย้ายเมืองหลวงจากกรุงเทพฯไปเพชรบูรณ์ ในปัจจุบันทางรถไฟสายนี้ นักเดินทางเรียกขานว่า “ทางรถไฟสายทุ่งทานตะวัน” เพราะในช่วงฤดูหนาวตลอดสองข้างทางจะมีไร่ทานตะวันเป็นระยะๆ โดยเมื่อแยกออกจากสถานีชุมทางแก่งคอย จะพบสะพานรถไฟบ้านป่า-บ้านธาดุ สร้างข้ามแม่น้ำป่าสัก มีความยาว 3 ตอน โดยตอนที่ 1 และ 3 เป็นสะพานแบบโครงขึ้นแบบครึ่งตัว ความยาวช่วงละ 25 เมตร และช่วงกลางแม่น้ำเป็นโครงขึ้นรูปสี่เหลี่ยมคางหมูแบบมีหลังคาความยาว 65 เมตร ซึ่งเป็นช่วงแรกที่ทางรถไฟสายนี้ข้ามแม่น้ำป่าสัก มุ่งสู่เส้นทางช่วงต่อไปที่แล่นผ่านเขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ซึ่งเป็นเส้นทางรถไฟที่สวยงามที่สุดแห่งหนึ่งในประเทศไทย จนเป็นเส้นทางในฝันของนักเดินทางโดยทั่วไป

สะพานเหนือเขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ เป็นสะพานคอนกรีตช่วงสั้น (Concrete Pillars) สร้างเมื่อ พ.ศ. 2541 ทอดเหนือผิวน้ำของเขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ในฤดูน้ำหลากที่น้ำเต็มเขื่อนจะเหมือนรถไฟวิ่งลอยอยู่บนผิวน้ำ หากเป็นช่วงหน้าแล้งสะพานจะทอดผ่านพื้นที่ทุ่งหญ้ากว้างใหญ่ไพศาลเหมือนรถไฟลอยฟ้า โดยสะพานแห่งนี้จะมีทั้งหมด 5 ช่วง แบ่งเป็นช่วงระหว่างสถานีแก่งเสือเต้น - โคกสูง จำนวน 4 ช่วง ที่ กม. 164 (ยาว 1,035 เมตร) กม. 167 (ยาว 555 เมตร) กม. 170 (ยาว 1,340 เมตร) และ กม. 172 (ยาว 1,385 เมตร) และช่วงระหว่างสถานีโคกสูง - สุระนารายณ์ เป็นสะพานที่ยาวที่สุดของสะพานรถไฟในประเทศไทย ความยาว 1,415 เมตร จุดนี้ถือว่าเป็นการข้ามแม่น้ำป่าสักเป็นครั้งที่ 2 แต่เป็นแม่น้ำป่าสักที่ถูกกั้นด้วยเขื่อนป่าสักชลสิทธิ์ จนกลายเป็นทิวทัศน์สวยงามของทะเลสาบเหนือเขื่อน



เมื่อผ่านสถานีลำน้ำรายณ์ซึ่งอยู่ด้านทิศตะวันออกในพื้นที่ของจังหวัดลพบุรี ทางรถไฟจะข้ามแม่น้ำป่าสักเป็นครั้งที่ 3 โดยสะพานแห่งนี้มีความยาว 180 เมตร เป็นสะพานแบบโครงขึ้นทั้งหมด 5 ช่วง โดยช่วงที่ 1 2 4 และ 5 เป็นโครงเหลี่ยมแบบไม่มีหลังคา ความยาวช่วงที่ 1 ยาว 25 เมตร ส่วนช่วงอื่นๆของโครงเล็กยาว 30 เมตร สำหรับช่วงที่ 3 กลางแม่น้ำเป็นโครงโค้งแบบหลังอุฐ ยาว 65 เมตร ซึ่งปัจจุบันได้เปลี่ยนเป็นโครงเหลี่ยมแบบใหม่ตามโครงการปรับปรุงทางระยะที่ 5 ช่วงแก่งคอย-บัวใหญ่

สถานีโคกคลีเป็นสถานีสุดท้ายของจังหวัดลพบุรี และเป็นสถานีสุดท้ายของภาคกลางบนเส้นทางทางสายย่อยนี้ เมื่อออกจากสถานีนี้ไปทางรถไฟจะหักเลี้ยวซ้ายขึ้นไปตามทิศเหนือ ค่อยๆ ไต่ระดับขึ้นไปตามแนวเทือกเขาพังเหยมองเห็นที่ราบภาคกลางของลพบุรีอยู่ด้านล่างกว้างไกลสุดสายตา เมื่อทางรถไฟขึ้นมาถึงจุดสูงสุดที่สถานีจะหักเลี้ยวขวาเข้าสู่ อุโมงค์เขาพังเหย ในเขตพื้นที่จังหวัดลพบุรีต่อแดนจังหวัดชัยภูมิของภาคอีสาน ซึ่งเป็นอุโมงค์รถไฟแห่งเดียวของเส้นทางสู่ภาคอีสาน รถไฟจะอยู่ในความมืดช่วงที่ผ่านอุโมงค์แห่งนี้แค่ชั่วไม่กี่วินาทีก็จะแล่นทะลุอุโมงค์ผ่านเขตจังหวัดลพบุรีมุ่งสู่เขตจังหวัดชัยภูมิที่อยู่ต่อไปอีกไม่ไกล



สะพานคลองเพรียว

- ที่ตั้ง : บ.ตะกวด ต.ปากเพรียว อ.เมือง จ.สระบุรี อยู่ห่างจากสถานีสระบุรีทางด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือราว 1.1 กิโลเมตร
- ลักษณะโครงสร้างสะพาน : สะพานโครงขึ้น(Through Truss Bridge) ตอนเดียวรูปสี่เหลี่ยมคางหมู ออกแบบโดยกองสำรวจสะพาน ศูนย์สะพาน การรถไฟแห่งประเทศไทย
- ความยาว : 47.50 เมตร สร้างข้ามคลองเพรียว ที่ไหลลงสู่น้ำป่าสัก
- ปีที่สร้าง : พ.ศ.2555



สะพานข้ามแม่น้ำป่าสัก บ้านป่า-บ้านธาดุ

- ที่ตั้ง : ต.บ้านป่า อ.แก่งคอย จ.สระบุรี อยู่ทางทิศเหนือของสถานีบ้านช่องไทรราว 2 กิโลเมตร
- ลักษณะโครงสร้างสะพาน : สะพานโครงขึ้น (Through Truss Bridge) รูปสี่เหลี่ยมคางหมู 3 ตอน ตอนที่ 1 และ 3 เป็นสะพานแบบโครงขึ้นแบบครึ่งตัว ตอนที่ 2 ซึ่งข้ามแม่น้ำ เป็นแบบมีเพดานหลังคา โครงสะพานสร้างโดย บริษัท Yokogawa Bridge Works ประเทศญี่ปุ่น
- ความยาว : ตอนที่ 1 และ 3 ยาวตอนละ 25 เมตร ตอนที่ 2 ยาว 65 เมตร รวมความยาว 115 เมตร สร้างข้ามแม่น้ำป่าสัก
- ปีที่สร้าง : พ.ศ.2495



ย้อนกลับมาที่สถานีชุมทางแก่งคอยหากเรามุ่งหน้าไปตามเส้นทางสายหลักสู่ภาคอีสานทางทิศตะวันออก ทางรถไฟจะตัดขึ้นเนินแห่งนี้มีชื่อว่า “เนินทับทรวง” เป็นจุดเริ่มต้นของการได้ภูเขาและป่าดงพญาเย็นเข้าไปยังที่ราบสูงของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เส้นทางช่วงนี้จะผ่านที่ตั้งของโรงปูนซีเมนต์หลายแห่ง อาทิ ปูนซีเมนต์นครหลวง ปูนซีเมนต์ TPI ที่สถานีหินลับ เป็นต้น ที่สุดปลายเนินทับทรวงคือสถานีมาบะเภา จุดนี้เป็นจุดสิ้นสุดทางคู่ของทางรถไฟภาคกลางในปัจจุบันที่เริ่มจากสถานีกรุงเทพ ซึ่งต่อจากนี้ทางรถไฟภาคกลางที่มุ่งสู่ตะวันออกเฉียงเหนือจะเป็นทางเดี่ยวทั้งหมดที่รถไฟต้องรอลงหัวรถจักรกัน โดยมุ่งสู่สถานีผาเสด็จ สถานีหินลับและสถานีมวกเหล็กเป็นสถานีสุดท้ายของภาคกลาง

ในอดีตดงพญาเย็นหรือที่ครั้งหนึ่งเรียกว่า “ดงพญาไฟ” เป็นป่าเขารกทึบเต็มไปด้วยสัตว์ร้ายและโรคภัยไข้เจ็บ การตัดทางรถไฟจากภาคกลางสู่ภาคอีสานผ่านบริเวณนี้เป็นไปด้วยความยากลำบาก ตามบันทึกของลูอิส ไวเลอร์วิศวกรสำรวจงานก่อสร้างชาวเยอรมันในขณะนั้น ซึ่งต่อมาดำรงตำแหน่งเจ้ากรมรถไฟหลวงสายเหนือ ได้ระบุไว้ว่า “ในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2439 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้เสด็จมาทรงเยี่ยมปลายรางขณะนั้นที่ตำบลผาเสด็จ ขบวนรถไฟประกอบด้วยรถพ่วงสามคันมาหยุดที่พลับพลาซึ่งทำไว้เฉพาะกิจ ในการนี้เสด็จพร้อมสมเด็จพระศรีพัชรินทราบรมราชินีนาถ พร้อมด้วยพระมหาลีอก 2 พระองค์ เสด็จไปยังพื้นที่ที่มีหินยื่นออกมา ณ กม. 136.5 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงจารึกลงบนหินก้อนนั้นด้วยชอล์ก เป็นข้อความว่า “ผาเสด็จพัก จปร. สผ. ๑๑๕” และทรงดอกหินด้วยพระแสงส้าวและค้อนทอง” ต่อมาตำบลนั้นถูกเรียกว่า “ผาเสด็จ” ซึ่งในปัจจุบันผาเสด็จพัก ไม่ไกลจากสถานีผาเสด็จได้เป็นสถานที่ท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ของจังหวัดสระบุรี มีเอกลักษณ์ด้วยหินที่ยื่นมาเหนือหลังคารถไฟ มีพระบรมราชานุสาวรีย์ของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวอยู่ใกล้เคียง และพื้นที่โดยรอบปรับภูมิทัศน์ไว้เหมาะกับการท่องเที่ยวโดยเฉพาะ



สถานีชุมทางแก่งคอย

- **ที่ตั้ง :** ต.แก่งคอย อ.แก่งคอย จ.สระบุรี
- **รูปแบบทางสถาปัตยกรรม :** เป็นแบบไทยประเพณีประยุกต์ไม่เน้นการตกแต่งมากนัก เป็นอาคารโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก อาคารหลักตรงกลางสูง 2 ชั้น เชื่อมด้วยปีกยื่นเดี่ยวทั้ง 2 ด้าน หลังคาทรงจั่ว มีหลังคาปีกนกเหนือหน้าต่างด้านสกัด
- **ลำดับชั้นของสถานี :** สถานีรถไฟชั้น 1
- **โทร :** 0-3624-4020

ต่อจากสถานีผาเสด็จราว 5 กิโลเมตรจะเป็น สถานีหินลับ มีที่มาของชื่อหมายถึงหินลับมีด ด้วยหินที่อยู่บริเวณนี้มีคุณสมบัติพิเศษในการทำหินลับมีด นอกจากนี้จะเป็นสถานีที่มีความสำคัญด้านการขนส่งสินค้าประเภทปูนซีเมนต์แล้ว ยังมีความสำคัญด้านประวัติศาสตร์ โดยในยุคเปลี่ยนแปลงการปกครองสถานีหินลับเป็นสถานีที่หนึ่งที่มีการรบกั้นระหว่างทหารฝ่ายรัฐบาลกับฝ่ายกบฏ ในเหตุการณ์กบฏบวรเดช โดยนายพันเอก พระยาศรีสิทธิสงคราม (ดิน ท้าราบ) แม่ทัพฝ่ายกบฏ ถูกทหารฝ่ายรัฐบาลจากกองพันทหารราบที่ 6 นำโดยพันตรีหลวงวิรุฒน์โยธายิงตายในสนามรบ ณ พื้นที่แห่งนี้เมื่อวันที่ 23 ตุลาคม พ.ศ. 2476

เมื่อทางรถไฟผ่านสถานีหินลับก็จะเริ่มลดระดับลงสู่แอ่งมวกเหล็ก ซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานีมวกเหล็ก สถานีสุดท้ายในภาคกลาง บริเวณใกล้สถานีมีหลุมศพแบบตะวันตกอยู่ 1 หลุม ตามประวัติศาสตร์ระบุว่า เป็นหลุมศพของมิสเตอร์ราห์เบค (Mr. Rahbeck) นายช่างชาวเดนมาร์กซึ่งเสียชีวิตด้วยโรคไข้ป่าในขณะก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ ถัดจากสถานีมวกเหล็กไปไม่ไกลนักจะเป็นสะพานเหล็กข้ามห้วยมวกเหล็กซึ่งเป็นพรมแดนธรรมชาติระหว่างจังหวัดสระบุรีและจังหวัดนครราชสีมา และเข้าสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนืออย่างแท้จริง



สถานีผาเสด็จ

- **ที่ตั้ง :** ต.ทับทรวง อ.แก่งคอย จ.สระบุรี
- **รูปแบบทางสถาปัตยกรรม :** เป็นแบบอาคารไม้ชั้นเดียวรูปแบบเรียบง่าย ลักษณะเหมือนโรงเรือน หลังคาทรงปั้นหยาผสมหลังคาทรงจั่ว ผังพื้นอาคารเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าขนานไปกับชานชาลาและทางรถไฟ ประกอบด้วยที่พักผู้โดยสาร ห้องขายตั๋ว มุขอาณัติสัญญาณ ห้องทำงานนายสถานี และห้องซังของ มีการเน้นสวนผาอาคารและโครงให้ต่างกันเด่นชัดด้วยสีที่ต่างกัน ประตูและหน้าต่างเป็นบานลูกฟักไม้
- **ลำดับชั้นของสถานี :** สถานีรถไฟชั้น 2
- **โทร :** ไม่มีโทรศัพท์



งานศิลปะสถาปัตยกรรมไฟ ภาคกลางตอนล่าง

เมื่อพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 เสด็จฯ กลับจากการประพาสแหลมมลายูแล้ว ทรงมีพระราชดำริให้กรมรถไฟหลวง สร้างทางรถไฟสายใต้ โดยเริ่มจากปากคลองบางกอกน้อยไปถึงจังหวัด เพชรบุรี ระยะทางประมาณ 150 กิโลเมตร ใช้ทางขนาดกว้าง 1.00 เมตร ให้เท่ากับทางรถไฟของอังกฤษในแหลมมลายู เพื่อสะดวกแก่การเชื่อมต่อ การก่อสร้างเริ่มต้นเมื่อ พ.ศ. 2442 ใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 3 ปี จึงสามารถเปิดเดินรถได้ในวันที่ 19 มิถุนายน พ.ศ.2446



สถานีธนบุรี หรือ บางกอกน้อย เดิม ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อความสะดวกในการเดินทางเชื่อมต่อกับเรือ ทั้งจากคลองบางกอกน้อยและแม่น้ำเจ้าพระยา เมื่อแรกสร้างเป็นเพียงอาคารชั้นเดียวขนาดเล็ก สมัยสงครามโลกครั้งที่สอง สถานีบางกอกน้อยถูกระเบิดทำลายเสียหายอย่างหนัก จนถึงปี พ.ศ.2493 มีการพัฒนาพื้นที่สถานีบางกอกน้อยใหม่ จึงมีการก่อสร้างอาคารสถานีใหม่ขึ้นที่ปลายสุดของชานชาลา เป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็ก มีจุดเด่นคือ หอนาฬิกาสูงใหญ่โดดเด่นอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา แม้ว่าปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ยกพื้นที่สถานีรถไฟบางกอกน้อยเดิมให้กับโรงพยาบาลศิริราช แต่ด้วยความโดดเด่นและสวยงามของสถานี ทางโรงพยาบาลจึงยังคงเก็บตัวอาคารและชานชาลาบางส่วนเอาไว้เป็นพิพิธภัณฑ์ ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้เปิดใช้สถานีธนบุรีใหม่ อยู่ไม่ไกลจากสถานีธนบุรีเดิม มีขบวนรถธรรมดาให้บริการจากสถานีธนบุรีใหม่สู่สถานีราชบุรี สถานีน้ำตก (ทางรถไฟสายมรณะ) สถานีประจวบคีรีขันธ์ และสถานีหลังสวน ใกล้กับสถานีธนบุรี เป็นที่ตั้งของโรงรถจักรธนบุรี ซึ่งได้รับการซ่อมแซมใหม่เมื่อหลังสงครามโลกครั้งที่สอง ปัจจุบัน ที่โรงรถจักรแห่งนี้ยังทำหน้าที่อนุรักษ์รถจักรไอน้ำจำนวน 5 คัน ให้สามารถใช้งานได้และใช้เป็นขบวนรถพิเศษ ในโอกาสสำคัญ รวมไปถึงงานสัปดาห์แสงสีเสียง สะพานข้ามแม่น้ำแคว

ในสมัยรัชกาลที่ 6 มีการเปลี่ยนขนาดทางรถไฟจากทางกว้าง 1.435 เมตร เป็น 1.00 เมตรทั่วประเทศ และมีดำริที่จะเชื่อมทางรถไฟสายเหนือและสายใต้เข้าด้วยกัน โดยมีทางแยกจากทางรถไฟสายเหนือที่สถานีชุมทางบางซื่อ มาบรรจบกับเส้นทางรถไฟสายใต้เดิมที่มาจากสถานีบางกอกน้อย ที่สถานีชุมทางตลิ่งชัน รวมเป็นทางรถไฟสายใต้ที่มุ่งสู่คาบสมุทรมลายู แต่อุปสรรคสำคัญ คือ การข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาจากฝั่งกรุงเทพฯ มาทางฝั่งธนบุรี นี้เองจึงได้มีการสร้างสะพานพระราม 6 ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาขึ้นในปี พ.ศ.2465 เป็นสะพานโครงขึ้น (Through Truss Bridge) 5 ตอน รูปสี่เหลี่ยมคางหมู ความยาว 442 เมตร ใช้เวลาสร้าง 4 ปีจึงแล้วเสร็จ โดยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จพระราชดำเนินโดยขบวนรถไฟพระที่นั่ง เพื่อประกอบพิธีเปิดเดินรถที่สะพานแห่งนี้ใน พ.ศ.2469 เมื่อแรกสร้างสะพานแห่งนี้เป็นสะพานที่ใช้ร่วมกันระหว่างทางรถยนต์ และทางรถไฟ จนกระทั่งมีการสร้างสะพานพระราม 7 ในปี พ.ศ.2533 จึงมีการปรับปรุงสะพานพระราม 6 เพื่อรองรับโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางบางซื่อ-นครปฐม แล้วเสร็จและเปิดเดินรถเมื่อ พ.ศ. 2546



สะพานพระรามหก

- **ที่ตั้ง :** แขวงบางซื่อ เขตบางซื่อ และแขวงบางอ้อ เขตบางพลัด กรุงเทพมหานคร
- **ลักษณะโครงสร้างสะพาน :** สะพานโครงขึ้น(Through Truss Bridge) แบบคานยื่น รูปสี่เหลี่ยมคางหมู มี 5 ตอน มีตอม่อ 6 ตอม่อ ความสูงกว่าระดับน้ำทะเล 10 เมตร เรือสามารถแล่นลอดได้ สร้างโดยบริษัท Les Etablissements Daydè แห่งประเทศฝรั่งเศส
- **ความยาว :** 441.46 เมตร กว้าง 10 เมตร สร้างข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เชื่อมระหว่างเขตบางซื่อทางฝั่งตะวันออก กับเขตบางพลัดทางฝั่งตะวันตก
- **ปีที่สร้าง :** พ.ศ.2465 - 2469

การใช้งานของเส้นทางสายใต้จึงมาได้จาก 2 สถานีหลัก คือ สถานีกรุงเทพ มายังสถานีบางซื่อแล้วข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่สะพานพระรามหก และข้ามคลองบางกอกน้อยมายังสถานีชุมทางดลิ่งชั้นสายหนึ่ง กับอีกสายหนึ่งมาจากสถานีธนบุรีข้ามคลองชักพระมาบรรจบกันที่สถานีชุมทางดลิ่งชั้น ซึ่งนอกจากสะพานพระรามหกที่กล่าวมาแล้ว สะพานรถไฟข้ามคลองบางกอกน้อยที่อยู่ห่างจากสถานีบางบำหรุซึ่งเป็นสถานีสร้างขึ้นใหม่หลังการสร้างสะพานพระรามหกราว 1.2 กิโลเมตรก็เป็นสะพานที่มีงานศิลปะสถาปัตยกรรมที่น่าสนใจไม่น้อยเช่นกัน โดยสะพานดั้งเดิมเป็นสะพานขาออกสร้างเมื่อปี พ.ศ.2466 เป็นโครงเหล็กตอนเดียว เรียกว่า สะพานดำ โครงสร้างสะพานเป็นของบริษัท Daydé ของฝรั่งเศส ส่วนสะพานขาเข้าเป็นสะพานที่สร้างขึ้นภายหลังตามโครงการรถไฟทางคู่บางซื่อ-นครปฐม เป็นสะพาน 3 ตอนแบบ



หลังคาเปิดที่มีลักษณะเฉพาะคล้ายกับสะพานนาเซอ้ง จังหวัดชุมพรและสะพานแคบนาสาร อำเภอนาสาร จังหวัดสุราษฎร์ธานี โครงสร้างสะพานเป็นของบริษัท Balfour Beatty ของประเทศอังกฤษ

สถานีในเขตปริมณฑลกรุงเทพ ในปัจจุบันนี้ได้รับการปรับปรุงใหม่เพื่อรองรับโครงการรถไฟฟาสายสีแดง เป็นสถานีที่ใช้ร่วมกันระหว่างรถไฟแบบเดิมและรถไฟฟ้านอนาครต บางสถานีเช่น ชุมทางดลิ่งชั้น ยังมีการจำลองอาคารสถานีรถไฟหลังเดิมไว้ให้ได้รำลึกถึงอดีตกัน แต่ทันทีที่เข้าเขตจังหวัดนครปฐมจะเห็นอาคารไม้แบบคลาสสิกอยู่ครบไม่ว่าจะเป็นสถานีใหญ่ที่รถด่วนพิเศษหยุดรับส่งผู้โดยสารเช่น สถานีศาลายา จนถึงสถานีเล็ก ๆ อย่าง สถานีวัดจิวราย สถานีวัดสุวรรณ และสถานีนครชัยศรี



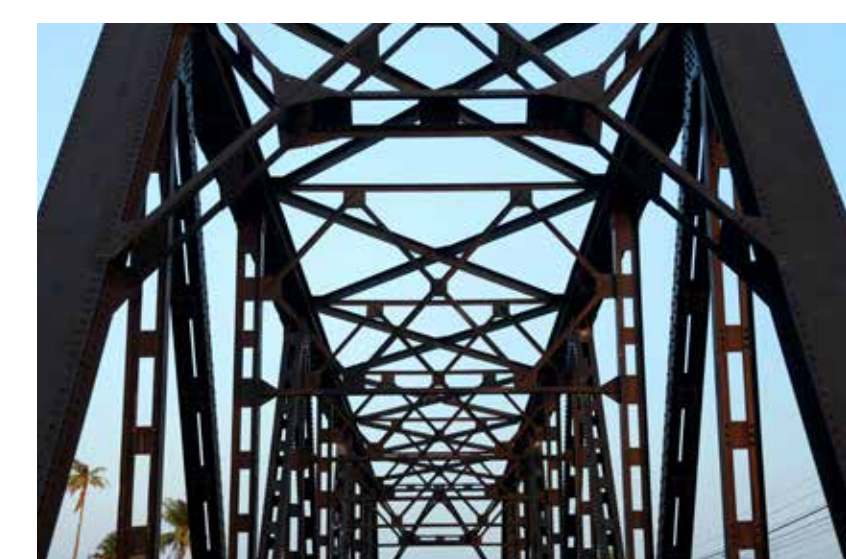
สะพานบางกอกน้อย

- **ที่ตั้ง :** ต.วัดชลอ อ.บางกรวย จ.นนทบุรี ห่างจากสถานีบางบำหรุ ราว 1.2 กิโลเมตร
- **ลักษณะโครงสร้างสะพาน :** สะพานโครงขึ้น (Through Truss Bridge) สะพานขาออกมีตอนเดียว โครงสะพานสร้างโดย บริษัท Les Etablissements Daydé ของประเทศฝรั่งเศส สะพานขาเข้ามี 3 ตอนแบบหลังคาเปิด โครงสร้างสะพานโดย บริษัท Balfour Beatty ของประเทศอังกฤษ
- **ความยาว :** สะพานขาออก ยาว 70 เมตร สะพานขาเข้า ยาว 110 เมตร สร้างข้ามคลองบางกอกน้อย
- **ปีที่สร้าง :** สะพานขาออก สร้างปี พ.ศ.2466 สะพานขาเข้า สร้างปี พ.ศ.2538



สะพานเสาวภา

- **ที่ตั้ง :** ตำบลวัดแค และตำบลไทยवास นครชัยศรี จ.นครปฐม อยู่ห่างจากสถานีรถไฟนครชัยศรี ทางทิศตะวันออก ราว 1.1 กิโลเมตร
- **ลักษณะโครงสร้างสะพาน :** สะพานดำ สะพานขาล่องเป็นสะพานโครงขึ้น (Through Truss Bridge) ที่มีสะพานแม่แครงแผ่นขึ้น (Through Plate Girder) ประกบหัวท้าย สะพานขาขึ้นเป็นสะพานที่สร้างขึ้นใหม่ เป็นสะพานโครงขึ้น (Through Truss Bridge) แบบหลังอุฐ มีสะพานโครงขึ้นครึ่งตัวประกบหัวท้าย
- **ความยาว :** สะพานดำ(ขาล่อง) ความยาว 132 เมตร สะพาน(ขาขึ้น) ความยาว 170 เมตร สร้างข้ามแม่น้ำนครชัยศรีทั้งสองสะพาน
- **ปีที่สร้าง :** พ.ศ.2492



ที่อำเภอนครชัยศรี ยังมีสะพานขนาดใหญ่ที่สร้างข้ามแม่น้ำนครชัยศรีอยู่แห่งหนึ่ง ชื่อ สะพานเสาวภา เป็นสะพานเหล็กแบบ สะพานโครงขึ้น (Through Truss Bridge) มีอยู่สองสะพานคู่กันสะพานเก่าอยู่ในทางขาล่องเป็นสะพานดำทรงโค้งแบบหลังอุฐ ความยาว 132 เมตร สะพานเดิมสร้างขึ้นพร้อมกับทางรถไฟสายธนบุรี-เพชรบุรี แต่โดนระเบิดทำลายในสมัยสงครามโลกครั้งที่สอง ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องสร้างสะพานขึ้นใหม่ใน พ.ศ.2488 ส่วนในทางขาขึ้นเป็นสะพานที่สร้างขึ้นตามโครงการรถไฟทางคู่ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย เมื่อ พ.ศ. 2546

ในเส้นทางสายนี้ สถานีรถไฟส่วนใหญ่เป็นสถานีที่ได้รับการซ่อมสร้างขึ้นใหม่ ดังนั้นจุดเด่นของแต่ละสถานีจึงอยู่ที่ชุมชนที่อยู่ตามทางรถไฟ สถานี นครปฐม เป็นสถานีใหญ่ อาคารคอนกรีตสองชั้นที่ตั้งอยู่กลางตลาดทำให้ตัวอาคารโดดเด่นน้อยลงแต่ความพิเศษอยู่ที่สามารถเดินจากสถานีไปถึงองค์พระปฐมเจดีย์ได้ สถานีหยุดรถขนาดเล็กอย่างพระราชวังสนามจันทร์ ซึ่งเคยมี “พลับพลาสนามจันทร์” ที่สวยงาม ปัจจุบันมีศาลาไม้ขนาดเล็กมาแทนที่พลับพลาหลังเดิมที่ยกไปไว้เป็นพลับพลาที่ประทับที่สถานีหัวหิน แต่ยังคงความกลมกลืนกับพระราชวังได้อย่างดี



เส้นทางรถไฟสายใต้เมื่อผ่านสถานีนครปฐมมาแล้วจะผ่านสถานีคลองบางตาล ที่ขึ้นชื่อ คือ ไร่บางคลองบางตาล ต่อไปถึงชุมทางสำคัญแห่งหนึ่งคือ สถานีชุมทางหนองปลาดุก จังหวัดราชบุรีที่ขึ้นชื่อความอร่อยคือ ข้าวกระทงหนองปลาดุก ซึ่งมีขายมาตั้งแต่โบราณ ที่ชุมทางแห่งนี้ทางรถไฟจะแยกสู่จังหวัดสุพรรณบุรีสายหนึ่ง กับอีกสายหนึ่งเป็นสายหลักที่มุ่งลงสู่ภาคใต้ผ่านจังหวัดเพชรบุรีและประจวบคีรีขันธ์ตามลำดับ นอกจากนี้ จากสถานีชุมทางหนองปลาดุกยังมีเส้นทางรถไฟสายใต้ตอนบนที่แยกสู่จังหวัดกาญจนบุรี ผ่านสะพานข้ามแม่น้ำแควไปสู่ปลายทางที่สถานีน้ำตก ซึ่งเป็นเส้นทางท่องเที่ยวสำคัญอีกเส้นทางหนึ่ง

เส้นทางแยกไปสู่จังหวัดกาญจนบุรีนี้เองที่เป็นเส้นทางประวัติศาสตร์ ซึ่งถูกจารึกไว้ในนาม เส้นทางรถไฟสายมรณะ สร้างขึ้นโดยกองทัพญี่ปุ่นเมื่อ

ครั้งสงครามมหาเอเซียบูรพา ต้นทางจากสถานีหนองปลาดุก ผ่านจังหวัดกาญจนบุรี ปลายทางที่สถานีตันบูช้ายัต ในประเทศเมียนมาร์ โดยแรงงานของเหล่าเชลยศึกในสงคราม แรงงานชาวจีนและแรงงานรับจ้างชาวไทยซึ่งเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก มีอนุสรณ์สถานอยู่ที่ตัวเมืองกาญจนบุรีคือ สุสานทหารสัมพันธมิตรบ้านดอนรัก ที่ฟ้านักสุดท้ายของเหล่าเชลยศึกผู้สร้างทางรถไฟสายนี้ถึง 6,982 ชีวิต ปัจจุบันเส้นทางสายนี้ถูกรื้อถอนไปเหลือเพียงเส้นทางรถไฟที่มาสิ้นสุดลง ณ ที่หยุดรถน้ำตกไทรโยคน้อย ระยะทางรวม 128 กิโลเมตร

จุดเด่นที่สุดบนทางรถไฟสายนี้ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ คือ สะพานแควใหญ่ หรือ สะพานข้ามแม่น้ำแคว สร้างขึ้นในระยะเวลาเพียง 1 เดือนพร้อมกับเส้นทางสายนี้ เมื่อแรกสร้างสะพานแห่งนี้เป็นสะพานโครงเหล็ก



รูปโค้ง 11 ตอน โดยนำเหล็กมาจากเมืองปัตตาเวีย เสริมความแข็งแรงด้วยโครงไม้บริเวณฐานสะพาน เปิดเดินรถครั้งแรกเมื่อ พ.ศ.2486 ใช้งานได้ประมาณ 1 ปี สะพานแห่งนี้ถูกทิ้งระเบิดจนเสียหายใช้การไม่ได้ จนเมื่อสงครามสงบลง การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ซ่อมแซมสะพานแห่งนี้ โดยตัด 3 ท่อนที่โดนทำลายออก แล้วทดแทนด้วยสะพานรูปสี่เหลี่ยมคางหมูตามแบบมาตรฐานของฝ่ายการช่างโยธา

เมื่อขบวนรถไฟข้ามสะพานแควใหญ่ เส้นทางในช่วงนี้ขบวนรถไฟจะลัดเลาะไปตามแม่น้ำแควน้อย ผ่านที่หยุดรถเขาปูน จุดเด่นอีกอย่างบริเวณนี้คือ ช่องเขาปูน ที่มีการระเบิดภูเขาเพื่อวางรางรถไฟผ่ากลาง และจุดสำคัญอีกช่วงหนึ่งของเส้นทางคือ บริเวณ สะพานถ้ำกระแซ สะพานโครงไม้ (Timber Bridge) เอกลักษณ์หนึ่งเดียวในประเทศไทย ระยะทางประมาณ 4 กิโลเมตรที่สร้างลัดเลาะไปตามหน้าผาในเขตอำเภอไทรโยค นับเป็นจุดอันตรายที่สุดในการก่อสร้างเส้นทางสายนี้ แต่ขณะเดียวกันก็เป็นช่วงที่วิวดูสวยที่สุดแห่งหนึ่งเมื่อขบวนรถไฟวิ่งด้วยความเร็วต่ำบนสะพาน เลียบแม่น้ำแควน้อย ก่อนที่จะได้เขาขึ้นสู่ปลายทางที่หยุดรถน้ำตกไทรโยคน้อยหรือที่เรียกกันว่าสถานีน้ำตกเป็นจุดสุดท้ายบนเส้นทางสายนี้



สะพานถ้ำกระแซ

- **ที่ตั้ง :** ต.ลุ่มสุ่ม อ.ไทรโยค จ.กาญจนบุรีอยู่ระหว่างที่หยุดรถลุ่มสุ่มกับสถานีถ้ำกระแซ
- **ลักษณะโครงสร้างสะพาน :** เป็นสะพานไม้ (Timber Bridge) สร้างสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2
- **ความยาว :** ราว 450 เมตร สร้างเลียบหน้าผาถ้ำกระแซ ริมน้ำแควน้อย
- **ปีที่สร้าง :** พ.ศ.2486



หากเราจะยังคงมุ่งหน้าลงใต้ต่อไปอาจต้องย้อนกลับมาที่สถานีชุมทางหนองปลาดุกที่มุ่งหน้าลงใต้ไปสู่จังหวัดเพชรบุรีผ่านสถานีโพธาราม ที่สร้างเป็นอาคารคอนกรีตหลังคาทรงไทยประยุกต์ หลังคาชานชาลายังคงแบบเดิมๆ เป็นสถานีสร้างใหม่ที่มีเอกลักษณ์สวยงามไปอีกแบบ ส่วนสถานีเจ็ดเสมียนเป็นที่ตั้งของชุมชนที่ผูกพันกับเส้นทางรถไฟมาตั้งแต่แรกสร้าง แต่น่าเสียดายว่าอาคารสถานีทรงสองชั้นหลังเดิมถูกรื้อทิ้งแล้วสร้างเป็นอาคารหลังใหม่สองชั้นขึ้นมาแทน ส่วนตัวตลาดดั้งเดิมใกล้สถานีก็ถูกแทนที่ด้วยตลาดนัดนักท่องเที่ยวอย่างที่นิยมกันในปัจจุบัน นับเป็นอีกตัวอย่างหนึ่งของการเปลี่ยนแปลงไปตามกาลเวลา

ก่อนเข้าถึงสถานีราชบุรี ขบวนรถไฟต้องข้ามแม่น้ำแม่กลอง พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดเกล้าฯ ให้สร้างสะพานที่ใช้ร่วมกันได้ทั้งรถไฟและรถยนต์ พระราชทานนามว่า “สะพานจุฬาลงกรณ์” และได้เปิดใช้งานเมื่อ พ.ศ. 2444 จนถึงสมัยสงครามโลกครั้งที่สอง ทหารญี่ปุ่นยกพลขึ้นบกที่อ่าวมะนาว จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และเดินทัพผ่านไทยไปยังพม่า โดยผ่านเส้นทางสายกาญจนบุรี ดังนั้นสะพานจุฬาลงกรณ์ จึงเป็นเป้าหมายในการทิ้งระเบิดทำลายของฝ่ายสัมพันธมิตร จนตัวสะพานได้รับความเสียหายอย่างหนัก เมื่อสงครามสิ้นสุดลง สะพานจุฬาลงกรณ์ได้รับการซ่อมแซมให้ใช้งานได้อีกครั้ง แต่มีการปรับปรุงแบบเป็นสะพานเฉพาะรถไฟเท่านั้น ส่วนทางรถยนต์มีการสร้างสะพานยกระดับขึ้นทดแทนคู่กับสะพานรถไฟ นอกจากนี้ยังมีการสร้างที่หยุดรถไฟ สะพานจุฬาลงกรณ์ ขึ้นที่ปลายสะพานฝั่งทิศใต้เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสาร เนื่องจากตัวสถานีราชบุรีอยู่ห่างไกลจากตลาดกลางเมือง



สถานีเพชรบุรี เป็นสถานีใหญ่อีกแห่งหนึ่งที่โดดเด่นด้วยสถาปัตยกรรมแบบยุโรป ผสมผสานหลังคาทรงปั้นหยา มีซุ้มทรงโค้งเป็นทางเข้าออกสถานี บริเวณชานชาลาที่พักรถโดยสารมีกันสาดไม้ระแนงพร้อมบันลุ่มลุลลายสวยงาม ท่างไปราว 1 กิโลเมตรมีสะพานข้ามแม่น้ำเพชรบุรี เรียกว่า สะพานดำ เป็นสะพาน (Through Truss Bridge) แบบหลังอุรุสองตอน ความยาวราว 90 เมตร สมัยก่อนแม่น้ำสายนี้มีความใสบริสุทธิ์มาก พระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 จึงทรงโปรดให้ส่งเป็นน้ำเสวยในพระราชวัง





สถานีหัวหิน

- **ที่ตั้ง :** ต.หัวหิน อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์
- **รูปแบบทางสถาปัตยกรรม :** เป็นแบบที่ได้รับอิทธิพลจากศิลปะสถาปัตยกรรมวิกตอเรียน (Victorian Style) ที่นิยมในอังกฤษและอเมริกา เป็นอาคารไม้ชั้นเดียว หลังคาทรงปั้นหยาขกลางเป็นแบบจั๊วดมุงด้วยกระเบื้องซีเมนต์รูปว่าว โครงสร้างอาคารเป็นกรอบเสารับคาน โครงเคร่าและไม้กรุผนังทาสีตัดกันทำให้เห็นความแตกต่างอย่างชัดเจน องค์ประกอบของอาคาร เช่น เสาและคานมีการก่อสร้างอย่างละเอียดประณีต เสามีการเจาะร่องและประดับหัวเสาเลียนแบบสถาปัตยกรรมคลาสสิก (Classicism) คานสร้างให้ยื่นล้ำออกไป (Cantilever) ทำให้ต้องมีค้ำยันหูช้างที่หัวเสาเพื่อรองรับคานยื่นที่ออกแบบลดหลั่นเป็นชั้น ๆ เหมือนชั้นบันได
- **ลำดับชั้นของสถานี :** สถานีรถไฟชั้น 1
- **โทร :** 0-3251-1073



สะพานข้ามแม่น้ำปราณบุรี

- **ที่ตั้ง :** ต.ปราณบุรี อ.ปราณบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์ ห่างจากสถานีปราณบุรีไปทางทิศเหนือราว 600 เมตร ใกล้กับศาลเจ้าพ่อทองคำ
- **ลักษณะโครงสร้างสะพาน :** สะพานโครงขึ้น (Through Truss Bridge) ตอนเดียว หลังคาโค้งแบบหลังอูฐ ไม่มีตอม่อ โครงสะพานสร้างโดย บริษัท Yokogawa Bridge Works ประเทศญี่ปุ่น
- **ความยาว :** 80 เมตร สร้างข้ามแม่น้ำปราณบุรี
- **ปีที่สร้าง :** พ.ศ.2491



ต่อจากสถานีเพชรบุรีทางรถไฟจะผ่านอำเภอชะอำและเข้าสู่อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์มี “สถานีหัวหิน” เป็นสถานีรถไฟที่สวยงามเป็นลำดับต้น ๆ ของประเทศไทย อาคารสถานีเป็นอาคารโถงแบบเปิดโล่งหลังคาสูง ทรงปั้นหยาทาด้วยสีครีมตัดกับสีแดงตามเสาและกรอบประตูหน้าต่างรวมทั้งกรอบเพดานภายนอกชานชาลาสถานีมี พลับพลาดูรถมุข เป็นพลับปลาที่ประทับ ซึ่งเดิมตั้งอยู่ที่พระราชวังสนามจันทร์ จังหวัดนครปฐม การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รื้อพลับปลาจากพระราชวังสนามจันทร์ นำมาสร้างที่สถานีหัวหินเพื่อเป็นที่ประทับขึ้นและลงรถไฟของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช และตั้งชื่อใหม่ว่า พลับปลาพระมงกุฎเกล้าฯ ซึ่งสมเด็จพระเจ้าภคินีเธอ เจ้าฟ้าเพชรรัตนราชสุดา สิริโสภาพัณณวดี ทรงทำพิธีเปิด เมื่อวันที่ 6 เมษายน พ.ศ. 2517 นับเป็นเอกลักษณ์ที่สวยงามและไม่เหมือนสถานีแห่งใด นอกจากนี้ในอดีตกรมรถไฟ ได้สร้างโรงแรมรถไฟไว้รองรับผู้โดยสารอยู่แห่งหนึ่งมีเอกลักษณ์สวยงามมาก ปัจจุบันได้เปลี่ยนไปเป็นโรงแรม เซ็นทารา แกรนด์

ปีช ธีรสารทแอนด์ วิลลา หัวหิน ในกลุ่มธุรกิจโรงแรมเครือเซ็นทรัล ซึ่งยังคงรักษาสถาปัตยกรรมดั้งเดิมครั้งเป็นโรงแรมรถไฟไว้อย่างดี

เลยจากสถานีหัวหินไปทางจังหวัดประจวบคีรีขันธ์มุ่งสู่จังหวัดชุมพร ช่วงผ่านอำเภอปราณบุรีทางรถไฟจะข้ามแม่น้ำปราณบุรี มีสะพานรถไฟรุ่นเก่าที่นำสนใจอยู่แห่งหนึ่งเป็นสะพานโครงขึ้น (Through Truss Bridge) ตอนเดียว โครงสะพานแห่งนี้สร้างโดยบริษัท Yokogawa Bridge Works ของประเทศญี่ปุ่นเมื่อปี พ.ศ.2491 ส่วนทิวทัศน์ที่สวยงามโดดเด่นบนเส้นทางสายนี้จะอยู่บริเวณเส้นทางช่วง สถานีทุ่งมะเมาถึงสถานีคันกระได ก่อนถึงสถานีประจวบคีรีขันธ์ซึ่งรถไฟจะวิ่งเลียบชายทะเลอ่าวทุ่งมะเมา ในวันที่อากาศดีจะมองเห็นวิวทะเลอ่าวไทยที่สวยงามมาก สำหรับสถานีรถไฟแถบนี้จะเป็นเพียงสถานีขนาดเล็กชั้นเดียวหลังคาทรงปั้นหยาละหลังคาจั่วแทบทั้งหมด แต่ที่เป็นเอกลักษณ์ คือ ตัวสถานีมักทาสีด้วยสีครีมและสีแดงเป็นสัญลักษณ์ บ้างก็มีส่วนที่ต่อเติมออกไปเป็นชานชาลาที่พักผู้โดยสาร ซึ่งออกแบบได้กลมกลืนกับตัวสถานีอย่างเช่น สถานีบ้านกรูด เป็นต้น

เลยจากสถานีบ้านกรูดทางรถไฟสายนี้ก็ยังมุ่งลงใต้ผ่าน “สถานีบางสะพานใหญ่” ซึ่งมีจุดเด่นที่น่าสนใจคือ สะพานรถไฟ 3 แห่งที่อยู่ต่อเนื่องกัน แห่งแรกคือ สะพานข้ามคลองกระจอง อยู่ทางทิศเหนือของสถานี บางสะพานใหญ่ราว 200 เมตร เป็นสะพานโครงขึ้น (Through Truss Bridge) ตอนเดียวทรงสี่เหลี่ยมคางหมู ความยาวราว 50 เมตร แห่งที่สองคือสะพานข้ามคลองบางสะพานที่อยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของสถานีราว 700 เมตร สะพานโครงขึ้น (Through Truss Bridge) ตอนเดียวทรงหลังอุฐ ความยาวราว 70 เมตร กับถัดไปทางใต้อีกราว 80 เมตร มีสะพานโครงขึ้น (Through Truss Bridge) ตอนเดียวทรงหลังอุฐอีกแห่งหนึ่งความยาวราว 50 เมตร ตั้งอยู่ใกล้กันเป็นจุดเด่นที่สามารถถ่ายรูปแล้วเห็นสะพานสองแห่งซ้อนกันซึ่งมีไม่กี่แห่งในประเทศไทย

จากจุดนี้ไปเส้นทางรถไฟจะผ่านอำเภอบางสะพานน้อย สถานีบางสะพานน้อย สถานีห้วยสัก สถานีบ้านทรายทอง เข้าสู่เขตจังหวัดชุมพร จุดเริ่มต้นทางรถไฟในภาคใต้ต่อไป



สะพานข้ามแม่น้ำบางสะพาน

- ที่ตั้ง : ต.กำเนิดนพคุณ อ.เมือง จ.ประจวบคีรีขันธ์ อยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของสถานีราว 700 เมตร
- ลักษณะโครงสร้างสะพาน : สะพานโครงขึ้น (Through Truss Bridge) ตอนเดียวแบบหลังอุฐ ไม่มีตอม่อ
- ความยาว : ราว 70 เมตร สร้างข้ามแม่น้ำบางสะพาน
- ปีที่สร้าง : ไม่ปรากฏหลักฐานปีที่สร้าง



มนต์เสน่ห์
งานศิลปะรถไฟ
ในดินแดนล้านนา



มนต์เสน่ห์งานศิลปะรถไฟ ในดินแดนล้านนา

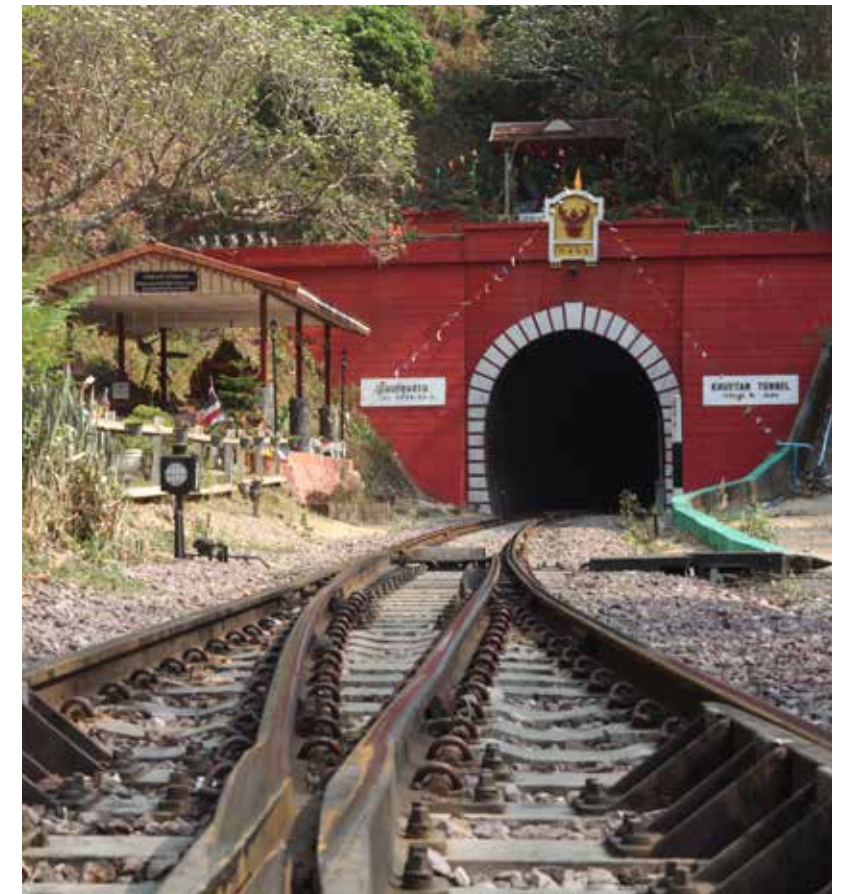
หลังจากที่สร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ-นครราชสีมาแล้วเสร็จ และมีการเปิดเดินรถในปี พ.ศ. 2443 ทางกรมรถไฟ ได้สร้างทางแยก ที่สถานีชุมทางบ้านภาชี มุ่งหน้าขึ้นเหนือสู่จังหวัดลพบุรี (เปิดเดินรถได้ ใน พ.ศ.2444) และขณะเดียวกันยังได้เริ่มก่อสร้างเส้นทางรถไฟจาก เมืองปากน้ำโพ มุ่งหน้าขึ้นเหนือสู่จังหวัดเชียงใหม่ โดยแบ่งการสร้าง เป็นตอนๆ ตอนใดที่สร้างแล้วเสร็จก่อนก็ทยอยเปิดเดินรถไปก่อน จนกระทั่ง พ.ศ.2469 ได้มีการเปิดเดินรถเต็มตลอดเส้นทาง จากชุมทาง บ้านภาชี ถึงเชียงใหม่ รวมถึงทำทางแยกสู่อำเภอสวรรคโลกที่สถานี ชุมทางบ้านดารา รวมระยะทางโดยประมาณ 745 กิโลเมตร



กุศโลบายของพระพุทธเจ้าหลวง รัชกาลที่ 5 ที่ต้องการเจริญ สัมพันธไมตรีระหว่างพระนครแห่งกรุงสยามกับ มณฑลทางเหนือ นอกจาก พระองค์จะทรงรับเจ้าดารารัศมีเป็นพระชายาแล้ว ยังทรงดำริที่จะขยายความ เจริญและเชื่อมอาณาจักรใหญ่ทั้งสองเข้าด้วยกัน ด้วยการคมนาคมที่สะดวก มากขึ้น นั่นคือ การเดินทางด้วยรถไฟ

ตลอดเส้นทาง การก่อสร้างเต็มไปด้วยความยากลำบากต้องผ่านป่าเขา และแม่น้ำสายหลักหลายสายข้ามหุบเหวลึก โดยเฉพาะเมื่อออกจากสถานีปาง ดันผึ่งในเขตจังหวัดอุตรดิตถ์ เป็นทางสูงชัน ต้องเจาะอุโมงค์เพื่อให้ขบวน รถไฟวิ่งผ่าน เส้นทางรถไฟสายเหนือจึงได้ชื่อว่าเป็นเส้นทางที่มีอุโมงค์รถไฟ มากที่สุดในประเทศไทยถึง 4 แห่ง ไล่จากใต้ขึ้นเหนือ ได้แก่ อุโมงค์ปางตูป ขอบ อุโมงค์เขาพลึง ในเขตจังหวัดอุตรดิตถ์ (ระหว่างสถานีปางดันผึ่ง และ เขาพลึง) อุโมงค์ห้วยแม่ลาน ในเขตจังหวัดแพร่ (ระหว่างสถานีบ้านปิน และ ผาคัน) และแห่งสุดท้ายได้แก่ อุโมงค์ขุนตาน อุโมงค์ที่ยาวที่สุดในประเทศไทย คือ 1,362.10 เมตร ตั้งอยู่ก่อนถึงสถานีขุนตานเพียงเล็กน้อย การสร้างอุโมงค์ ในแต่ละแห่งแลกมาด้วยหยาดเหงื่อแรงงาน รวมไปถึงชีวิตของคนงานที่ หลั่งไหลมาจากทั่วประเทศ รวมไปถึงแรงงานรับจ้างชาวจีนและวิศวกรคุม งานชาวตะวันตก

สิ่งหนึ่งที่ต้องชื่นชมฝีมือของวิศวกรชาวเยอรมัน ที่นายช่างลูอิส ไวลเลอร์ เจ้ากรมรถไฟสายเหนือ จ้างมา คือ การออกแบบทางสถาปัตยกรรม ที่ออกแบบให้อุโมงค์แต่ละแห่ง ซ่อนตัวอย่างกลมกลืนไปกับธรรมชาติ และการคำนวณทางวิศวกรรมอย่างยอดเยี่ยมที่ทำให้อุโมงค์ทุกแห่งยังคงตั้ง ตระหง่านอยู่จนถึงปัจจุบันนี้





ภาคเหนือตอนล่าง จุดพักกลางทางของผู้โดยสารสายเหนือ

ในเส้นทางสายเหนือ เมื่อออกจากสถานีปากน้ำโพไปทางทิศเหนือ เป็นเส้นทางที่เหมาะสมที่จะไปชมความงามของอาคารสถานีรถไฟทั้งใหญ่ย่อยตลอดเส้นทางที่ล้วนแล้วแต่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัวแทบจะทุกสถานี โดยเฉพาะทางภาคเหนือตอนบน มีหลายแห่งได้รับรางวัลอาคารอนุรักษ์ศิลปะสถาปัตยกรรมดีเด่น จากสมาคมสถาปนิกสยาม เป็นสิ่งรับประกันความงาม

สถานีบางมูลนาก สถานีใหญ่ระดับอำเภอ ตั้งอยู่กลางตลาด เป็นจุดหมายแรกที่ยากจะแนะนำให้หลงแวะเยี่ยมชม เพราะนอกจากสถาปัตยกรรมอาคารไม้ชั้นเดียว มีโลงที่พัสดุโดยสารติดกับที่ทำการของเจ้าหน้าที่แบบเดียวกับสถานีขนาดเล็กอื่นๆ เพียงแต่ตัวอาคารมีขนาดใหญ่และยาวกว่า ตามความต้องการในการโดยสาร มีหอประแจ (หอควบคุมการเดินรถ) เป็นหอสูงอยู่ฝั่งตรงข้ามของตัวสถานี ตามรูปแบบเฉพาะตัวของสถานีใหญ่ในภาคเหนือที่มีทางหลักมากกว่า 2 ราง ซึ่งปัจจุบันนี้มีเพียงไม่กี่แห่งที่ยังมีหอประแจแบบนี้ใช้การอยู่ ยังเป็นสถานีที่ตั้งอยู่กลางตลาด และอาจกล่าวได้ว่า อาคารสถานีเป็นส่วนหนึ่งของตลาดไปแล้ว ส่วนหนึ่งของสถานีรถไฟถูกแบ่งให้พ่อค้าแม่ค้าใช้ประโยชน์ในการค้าขายสินค้าต่างๆ ที่น่าสนใจและไม่ควรพลาดคือ มะม่วงกวนบางมูลนาก หรือที่คนท้องถิ่นเรียกกันว่า “ส้มแป้น”

สถานีวังกรด เป็นสถานีเล็กๆ ที่อยากจะแนะนำให้อ่านจึก แน่นนอนว่า ชื่อชั้นของสถานีแห่งนี้อาจจะไม่คุ้นชินเท่ากับ บางมูลนาก หรือ ตะพานหิน ซ้ำยังเป็นสถานีที่อยู่ลึกเข้าไปในหมู่บ้านอาจไม่เป็นที่รู้จักมากนัก แม้ว่าความสำคัญในด้านการเดินรถจะเป็นแค่สถานีสำหรับรถหลัก มีขบวนรถท้องถิ่น รถธรรมดา และรถเร็ว หยุครับส่งผู้โดยสารบางขบวน และแต่ละวันก็มีแต่ผู้โดยสารคนเดิมๆ ที่เดินทางไปเรียนหรือทำงานในตัวอำเภอหรือตัวจังหวัดในตอนเช้าและเดินทางกลับในตอนเย็น แต่สถานีนี้โดดเด่นด้วยรูปแบบของอาคารไม้ชั้นเดียวแบบเดิม พร้อมทั้งระแนงไม้ลายฉลุบริเวณผนังอาคารด้านบน ซึ่งการออกแบบลักษณะนี้ คือ อุบายในการก่อสร้างเพื่อใหลมเข้ายังตัวอาคารสถานี ทั้งส่วนที่ทำการของพนักงานและส่วนที่พัสดุโดยสาร ซึ่งรูปแบบของอาคาร ลักษณะนี้ นับวันจะหาชมได้ยาก บริเวณด้านหลังของสถานีจะเป็นชุมชนตลาดเก่าริมแม่น้ำน่านของชุมชนวังกรดที่มีอาคารห้องแถวไม้เก่าแก่อายุนับร้อยปีที่ได้รับการอนุรักษ์ไว้เป็นอย่างดี โดยมีตลาดนัดในทุกวันเสาร์และเป็นชุมชนท่องเที่ยววิถีไทยที่ควรค่าไปเที่ยวชมอีกแห่งหนึ่ง



สถานีพิจิตร

- **ที่ตั้ง :** ต.ในเมือง อ.เมือง จ.พิจิตร
- **รูปแบบทางสถาปัตยกรรม :** เป็นแบบที่ได้รับอิทธิพลจากศิลปะสถาปัตยกรรมนีโอคลาสสิก (Neoclassic) เป็นอาคารก่ออิฐถือปูนสองชั้น หลังคาจั่วแบบไม่มีชราหน้าจั่ว ไม่มีชายคาและกันสาด มีการตัดทอนรายละเอียดและการตกแต่งอาคารเหลือเพียงลวดบัวปูนโค้งบริเวณเหนือบานประตู หน้าต่าง ชายคา และหน้าจั่ว
- **ลำดับชั้นของสถานี :** สถานีรถไฟชั้น 1
- **โทร :** 0-5661-2163

จังหวัดพิจิตร แม้จะเป็นจังหวัดเล็กๆ แต่กลับมีอาคารสถานีรถไฟที่โดดเด่นเป็นเอกลักษณ์ไม่เหมือนใคร ด้วยรูปแบบอาคารปูนสองชั้นแบบยุคโคโลเนียลของยุโรป ชั้นล่างเป็นที่ทำการของเจ้าหน้าที่ฝ่ายเดินรถ ส่วนชั้นบนนั้นแต่เดิมใช้เป็นที่พักของเจ้าหน้าที่ แต่ปัจจุบันถูกดัดแปลงไปใช้สำหรับเป็นที่ทำการเช่นกัน ผสมผสานโลงที่พัสดุโดยสารแบบเปิดโล่งด้านหน้าอาคารเป็นที่น่ายินดีว่าแม้อาคารสถานีนี้จะถูกดัดแปลงติดตั้งเครื่องปรับอากาศเพื่อความสะดวกสบายของผู้ปฏิบัติงาน แต่ก็ยังคงรักษารูปแบบดั้งเดิมของอาคารยุคฝรั่งเรื่องอำนาจไว้เป็นอย่างดี นอกจากอาคารทรงตะวันตกก่ออิฐถือปูนแล้ว ยังมีอาคารรูปแบบคล้ายๆกันแต่สร้างด้วยไม้ ได้แก่ สถานีบางกระทุ่ม และสถานีบ้านใหม่ เข้าใจว่าเพื่อให้ง่ายต่อการหาวัสดุก่อสร้างในท้องถิ่นขณะนั้น

ชุมชนโบราณในภาคเหนือ มักเกิดขึ้นตามทางรถไฟที่ตัดผ่าน ตัวอย่างที่เห็นได้ชัด คือ ชุมชนท่าพ้อ ซึ่งตั้งอยู่บริเวณปากคลองท่าพ้อ ซึ่งเป็นคลองที่แยกมาจากแม่น้ำซีก ในจังหวัดเพชรบูรณ์ ชุมชนนี้เติบโตขึ้นหลังการมาของเส้นทางรถไฟ เพราะได้กลายเป็นจุดกระจายสินค้าสำคัญ เนื่องจากเป็นรอยต่อของหลายจังหวัด สามารถขนส่งจากทางเรือสู่ทางรถไฟหรือแม้แต่ทางถนนโดยใช้สัตว์พาหนะตามชื่อของชุมชน ซึ่งในปัจจุบันตลาดท่าพ้อกลายเป็นชุมชนตัวอย่างในการอนุรักษ์สถาปัตยกรรมของเรือนแถวที่มีรูปแบบไม่เหมือนใคร

อาคารสองหน้าจั่ว ที่เชื่อมกันด้วยโถงเปิดโล่ง ดูโดดเด่นอยู่ใจกลางเมืองพิษณุโลก คือ สถานีรถไฟประจำจังหวัด แต่เดิมนั้นจะมีผู้โดยสารนับพันนับหมื่นคนเดินทางผ่านสถานีแห่งนี้ ด้วยเหตุที่จังหวัดพิษณุโลกเป็นเสมือนหัวใจในการขนส่งของภาคเหนือตอนล่าง ตัวอาคารแห่งนี้ จึงถูกออกแบบให้รองรับผู้โดยสารจำนวนมาก ด้วยส่วนบริการผู้โดยสาร แยกส่วนออกจากที่ทำการของพนักงานฝ่ายการเดินรถ เชื่อมหากันด้วยโถงที่พักผู้โดยสารขนาดใหญ่ หลังคายกสูงดูโล่งโปร่งสบาย ไม่อึดอัดแม้ว่าจะมีผู้โดยสารและพนักงานจำนวนมากผ่านเข้าออกอยู่แทบทั้งวันและทั้งคืน แต่เดิมนั้นอาคารชั้นสองของสถานีพิษณุโลก ถูกจัดไว้เป็นที่พักสำหรับผู้โดยสารชั้น 1 ที่เดินทางมากับขบวนรถด่วนเชียงใหม่ ซึ่งในอดีตนั้นรถด่วนทุกขบวนต้องมาจอดพักค้างคืนที่สถานีนี้ก่อนจะเดินทางต่อสู่ปลายทาง ด้วยเหตุนี้ ด้านหลังสถานีรถไฟยังเป็นตลาดได้รุ่งที่ไม่ยอมหลับใหล พร้อมต้อนรับการมาเยือนของผู้คนตลอด 24 ชั่วโมง และไม่ไกลกันนั้น ก็เป็นที่ตั้งของโรงแรมขนาดใหญ่ (ในขณะนั้น) ที่พร้อมให้บริการผู้โดยสารในชั้นสองและชั้นสาม ที่ต้องการห้องพักเพื่อรอเวลาเดินทางต่อกับขบวนรถในตอนเช้า



ในเขตจังหวัดพิษณุโลก ต่อเนื่องไปถึงจังหวัดอุตรดิตถ์ เต็มไปด้วยอาคารสถานีไม้แบบดั้งเดิมหลายแห่ง ตัวอย่างเช่น สถานีแม่เทียบ สถานีบ้านใหม่ สถานีบ้านตุม สถานีแควน้อย สถานีพรหมพิราม เป็นอาคารสองชั้น ทรงสี่เหลี่ยมจัตุรัส ด้านล่างเป็นที่ทำการ ส่วนด้านบนเป็นที่พักของพนักงาน ซึ่งในปัจจุบันนี้ชั้นสองของอาคารส่วนใหญ่ไม่ได้ใช้การแล้ว

ตามที่กล่าวมาแล้วว่าเส้นทางรถไฟสายเหนือ มีแม่น้ำ ลำธารต้องข้ามผ่านหลายแห่ง ออกจากพิษณุโลกมาไม่นาน ขบวนรถไฟจะต้องข้าม แม่น้ำแควน้อย ที่มีสะพานเหล็กขนาดใหญ่ตั้งตระหง่านอยู่ เป็นสะพานโครงเหล็ก 2 ตอนติดกัน ดูเผินๆแล้วทั้ง 2 ช่วงเหมือนจะยาวเท่ากัน แต่ความเป็นจริงแล้ว สะพานช่วงที่หนึ่งยาว 40 เมตร ส่วนช่วงที่สองยาว 25 เมตร สะพานแห่งนี้ ได้รับความเสียหายจากการทิ้งระเบิดของเครื่องบินสัมพันธมิตรในสมัยสงครามโลกครั้งที่สอง หลังสงคราม การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้สร้างสะพานช่วงสั้นขึ้นทดแทนของเก่าที่ถูกทำลายลง

ก่อนเข้าสู่สถานีชุมทางบ้านดารา เป็นที่ตั้งของสะพานเหล็กยาวประมาณ 250 เมตร ที่มีประวัติศาสตร์อันยาวนาน สะพานเดิมสร้างขึ้นเมื่อ พ.ศ.2449 เมื่อแล้วเสร็จพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จพระราชดำเนินทรงเปิดสะพานแห่งนี้ พร้อมทั้งพระราชทานชื่อว่า สะพานประมินทร์ ทอดข้ามแม่น้ำน่าน เป็นสะพานเหล็กยื่น ซึ่งรูปร่างคล้ายกับสะพานแขวนแต่ประกอบไปด้วยโครงเหล็กถักซ้อนกันหลายชั้น ในสมัยสงครามโลก

ครั้งที่สอง กองทัพสัมพันธมิตรส่งเครื่องบินมาทิ้งระเบิดทำลายสะพานแห่งนี้ เพื่อตัดการลำเลียงเสบียงของทหารญี่ปุ่น ถึง 29 ครั้ง รวมระเบิดมากกว่า 60 ลูก จนสะพานพังทลายลง จนกระทั่ง พ.ศ. 2489 การรถไฟแห่งประเทศไทยจ้างบริษัทจากประเทศอังกฤษมาซ่อมแซมสะพานขึ้นใหม่ วิศวกรได้เปลี่ยนรูปแบบของสะพานใหม่ทั้งหมด สร้างเป็นสะพานโครงเหล็ก 3 ช่วง โดยช่วงกลางจะยาว 101 เมตร ซึ่งยาวกว่าอีก 2 ช่วงที่ยาวเพียงช่วงละ 80 เมตร และในปีพ.ศ. 2496 สะพานประมินทร์ ได้เปิดให้บริการอีกครั้ง

เส้นทางรถไฟสายเหนือมีทางแยกสายเดียว คือสายชุมทางบ้านดารา-สวรรคโลก ที่สร้างขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2453 ระยะทาง 29 กิโลเมตร ซึ่งแต่เดิมเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางสายบ้านดารา - สวรรคโลก - ตาก และข้ามแดนสู่ประเทศสหภาพพม่า (ชื่อเรียกในขณะนั้น) แต่โครงการนี้หยุดลงเพียงแค่อำเภอสวรรคโลก จังหวัดสุโขทัย มีสถานีในเส้นทางด้วยกันเพียง 2 แห่ง คือ สถานีคลองมะพลับ ในเขตอำเภอศรีนคร เป็นสถานีขนาดเล็ก ที่แปลกตากว่าแห่งอื่น คือ เป็นอาคารยกพื้นเพียงเล็กน้อย แทนที่จะวางราบไปกับพื้นดินเหมือนกับอาคารอื่น อีกสถานีหนึ่งที่น่าสนใจ คือ สถานีสวรรคโลก

สถานีสวรรคโลก เป็นปลายทางของเส้นทางสายนี้ มีสถาปัตยกรรมที่แปลกตากว่าที่อื่นเพราะเป็นอาคารยาว ที่มีหอสูงอยู่เหนือห้องทำงานของเจ้าหน้าที่ประจำสถานี แต่เดิมใช้เป็นที่พักของนายสถานี ปัจจุบันไม่ได้ใช้การแล้วแต่อย่างไร



สถานีบ้านใหม่

- **ที่ตั้ง :** ต.บ้านใหม่ อ.เมือง จ.พิษณุโลก
- **รูปแบบทางสถาปัตยกรรม :** เป็นแบบอาคารไม้สองชั้นเรียบง่าย หลังคาทรงปั้นหยา เชื่อมต่อด้วยโถงพักคอยชั้นเดียว โครงสร้างทั้งหมดเป็นไม้ พื้นชั้นล่างและชั้นบนเป็นไม้ ผนังอาคารแสดงโครงคร่าไม้ที่ใช้รับฝาทึบเรียงตัวตามแนวนอนและต่อกันแบบเข้ลิ้น ประตูและหน้าต่างเป็นบานลูกฟักไม้
- **ลำดับชั้นของสถานี :** สถานีรถไฟชั้น 2
- **โทร :** ไม่มีหมายเลขโทรภายนอก






สะพานประมินทร์

- **ที่ตั้ง :** หมู่ที่ 4 ต.บ้านดารา อ.พิชัย จ.อุตรดิตถ์ อยู่ห่างจากสถานีชุมทางบ้านดาราทางด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้ ราว 1.5 กิโลเมตร
- **ลักษณะโครงสร้างของสะพาน :** สะพานโครงชันทัน (Through Truss Bridge) แบบคานยื่น (Cantilever) รูปสี่เหลี่ยมคางหมู มี 3 ตอน
- **ความยาว :** 262.40 เมตร สร้างข้ามแม่น้ำน่าน
- **ปีที่สร้าง :** ใช้เวลาสร้าง 3 ปี จากปี พ.ศ.2449-2452 เปิดใช้เมื่อ 7 ธันวาคม พ.ศ.2452

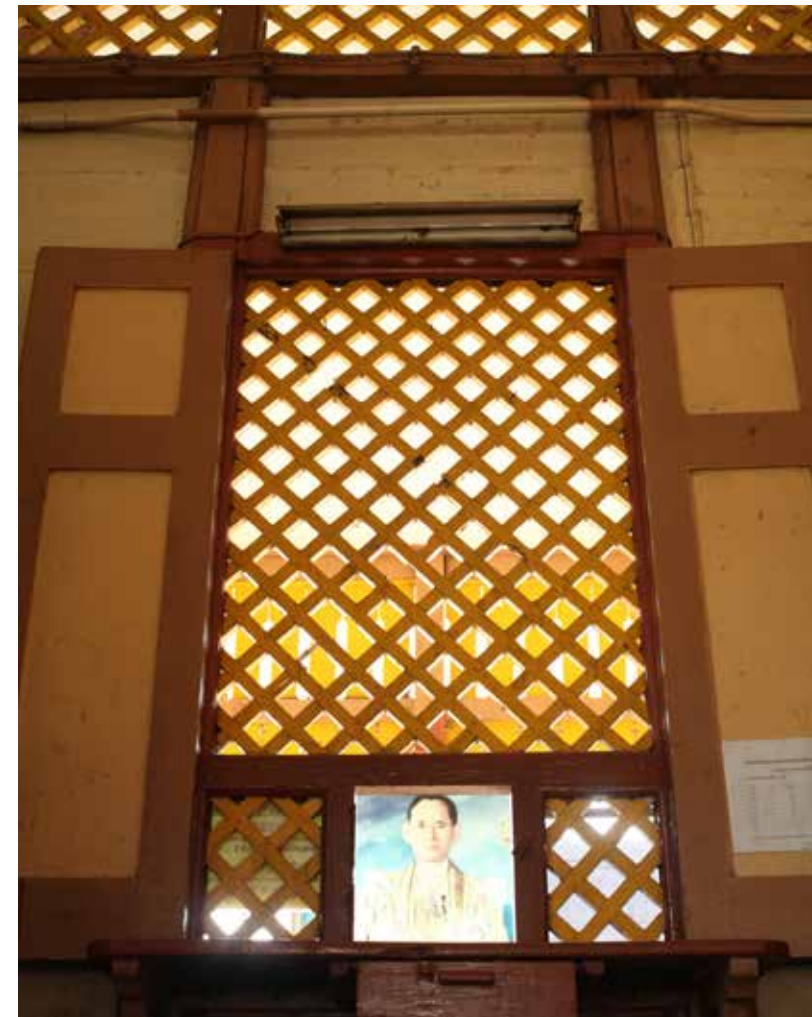
ภาคเหนือตอนบน สถานีสวยงามพร้อมรางวัล อาคารอนุรักษ์ศิลปะสถาปัตยกรรมดีเด่น

เมื่อมีการสร้างทางรถไฟสายเหนือ จังหวัดอุตรดิตถ์ ถูกวางให้เป็นตำแหน่งที่ตั้งของโรงรถจักรอีกแห่งหนึ่งในเส้นทาง เพื่อทำการซ่อมบำรุงหัวรถจักรและจัดเตรียมขบวนรถไฟให้พร้อมก่อนเดินรถในเส้นทางขึ้นเขาสู่ปลายทางสถานีเชียงใหม่ ต่อมาในสมัยสงครามโลกครั้งที่สอง ทหารญี่ปุ่นเข้ายึดจังหวัดอุตรดิตถ์เป็นที่ตั้งของฐานทัพและคลังแสงคลังเสบียง รวมถึงเป็นศูนย์กลางในการส่งกำลังบำรุงเพื่อสนับสนุนการเดินทางไปบุกฐานทัพอังกฤษในพม่าและอินเดีย ดังนั้นบริเวณโรงรถจักรอุตรดิตถ์ จึงเป็นเป้าหมายสำคัญในการทิ้งระเบิดทำลายของเครื่องบินฝ่ายสัมพันธมิตร อาคารสถานีอุตรดิตถ์มีด้วยกันสองหลัง หลังเดิมสร้างขึ้นเมื่อปี พ.ศ.2452 ออกแบบโดย คาร์ล ดอร์ริง สถาปนิกชาวเยอรมัน เป็นอาคารสองชั้นทรงจัตุรมุขก่ออิฐถือปูน ตามแบบบาร็อค ผสมกับอาร์ทนูโว ซักปีกทอดยาวไปตามความยาวของชานชาลา แต่เดิมตรงกลางอาคารมียอดโดมสำหรับตากอากาศ ตามรูปแบบเดียวกับพระราชวังบ้านปืน ที่เพชรบุรี จนเมื่อสมัยสงครามโลกครั้งที่สอง มีการรื้อโดมกลางอาคารออก เพื่อลดจุดสนใจในการทิ้งระเบิดของทหารสัมพันธมิตร หลังสงครามโลกครั้งที่สองสิ้นสุดลง อาคารสถานีรถไฟอุตรดิตถ์ ได้รับความเสียหายจากการโจมตีทางอากาศ จึงมีการปรับปรุงอาคารขึ้นใหม่อีกครั้งเป็นอาคารทรงไทยประยุกต์ ตามแบบที่เห็นในปัจจุบัน หลังจากที่มีการสร้างอาคารสถานีหลังใหม่ที่มีขนาดใหญ่กว่าขึ้นทดแทนตามปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น อาคารหลังเดิมถูกใช้เป็นที่ทำการฝ่ายเดินรถของการรถไฟแห่งประเทศไทย ส่วนหนึ่งของอาคารได้ถูกดัดแปลงเป็นสถานที่สำหรับจัดแสดง

สินค้า OTOP ของจังหวัด นอกจากอาคารสถานีรถไฟหลังเก่า และโรงรถจักรแล้ว ที่สถานีอุตรดิตถ์ยังเป็นที่ตั้งของสิ่งที่เป็นที่สุดอีก 2 สิ่งด้วยกัน คือ หอคอยคุมประแจที่เดียวที่สุดในประเทศ และเสาสัญญาณทางปลา (Semaphore Signal) ที่เดียวที่สุดในประเทศสาเหตุที่ต้องสร้างทั้งสองสิ่งให้เดียว เนื่องจากมีการปรับปรุงขานชานชาลาสถานีรถไฟอุตรดิตถ์หลังใหม่ให้มีหลังคาคลุมตลอดแนวชานชาลา จึงจำเป็นต้องลดความสูงของหอคอยคุมประแจลง เพื่อให้มองเห็นย่านสถานีได้ชัดเจน และลดความสูงของเสาสัญญาณทางปลา เพื่อให้พนักงานรถจักรสามารถมองเห็นได้นั่นเอง

ห่างจากสถานีอุตรดิตถ์ไปทางทิศเหนือประมาณ 2 กิโลเมตร เป็นที่ตั้งของสถานีศิลปะอาสน์ อาคารทรงไทยประยุกต์ ที่สร้างขึ้นใน พ.ศ.2495 ใช้เวลาในการก่อสร้าง 6 ปีก็เปิดให้บริการเนื่องจากย่านสถานีอุตรดิตถ์ มีความคับแคบ ไม่สะดวกในการจัดตั้งขบวนรถ และให้บริการเต็มน้ามันกับรถจักรและรถปรับอากาศในขบวน ทางการรถไฟแห่งประเทศไทยจึงสร้างสถานีอุตรดิตถ์ใหม่ขึ้นเพื่อเป็นย่านสำหรับจอดขบวนรถ เพื่อทดแทนสถานีอุตรดิตถ์เดิม แต่ได้ถูกคัดค้านเนื่องจากที่ตั้งของสถานีแห่งเดิมอยู่ใจกลางเมือง สะดวกมากกว่าสถานีที่แห่งใหม่ จึงได้ประกาศให้ใช้ชื่อสถานีแห่งนี้ว่า สถานีศิลปะอาสน์ เมื่อเดินทางออกจากสถานีศิลปะอาสน์ไปประมาณ 1 กิโลเมตร เป็นที่ตั้งของอนุสรณ์สถานของการสร้างทางรถไฟสายนี้ อุทิศให้กับเหล่ากรรมกรที่ต้องเสียชีวิตลงระหว่างการก่อสร้าง





ทางรถไฟสายเหนือในยุคที่นายลูอิส ไวลเลอร์ เป็นผู้บัญชาการได้ดำริที่จะสร้างทางรถไฟจากพิษณุโลก ขยายให้ถึงจังหวัดแพร่ แต่ในระหว่างการก่อสร้างได้เกิดปัญหาการใช้งบประมาณมากกว่าที่คาดไว้ เนื่องจากเส้นทางเป็นทางภูเขา จำเป็นต้องสร้างทางโค้ง เพิ่มระยะทางในระหว่างเส้นทาง รวมไปถึงมีการขุดอุโมงค์ถึง 2 แห่ง ดั้งที่กล่าวถึงมาแล้วข้างต้น ทำให้การสร้างทางรถไฟต้องหยุดลงที่บ้านแม่พริก ที่ตรงนั้นกรมรถไฟหลวง ได้สร้างอาคารสถานีแบบมีทิวสองห้อง เชื่อมระหว่างห้องด้วยโถงรับรองผู้โดยสาร ทอด้านหนึ่งใช้เป็นที่ทำการของพนักงานสถานี และเป็นห้องขายตั๋วและควบคุมการเดินทาง ชั้น 2 ของอาคารด้านทิศใต้เป็นที่พักของนายสถานี ส่วนด้านทิศเหนือใช้เป็นที่ควบคุมประจำ เมื่อแล้วเสร็จใน พ.ศ.2454 สมเด็จพระศรีพัชรินทราบรมราชชนนี พระนางเจ้าเสาวภาผ่องศรี พระบรมราชินีนาถ ได้เสด็จพระราชดำเนินโดยขบวนรถไฟพระที่นั่ง มาจนถึงปลายทาง ณ สถานีแม่พริก และไม่ไกลจากสถานีแม่พริกนัก เป็นเขตการทำไม้สำคัญของจังหวัดแพร่ ถึงกับสร้างทางรถไฟเล็กสำหรับขนไม้ ต่อมาเมื่อมีการตัดถนนสาย 11 ทำให้ผู้คนเดินทางโดยทางรถยนต์มากขึ้น ทำให้สถานีแม่พริกถูกลดระดับความสำคัญเหลือเพียง ที่หยุดรถไฟ ส่วนอาคารสถานีก็ถูกทิ้งร้างเอาไว้ จนกระทั่งใน ปี พ.ศ.2552 จึงเกิดโครงการอนุรักษ์ศิลปะสถาปัตยกรรม สถานีรถไฟ เริ่มต้นจากกลุ่มคนเล็กๆ แพร่กันต่อ ๆ มา จนกระทั่งปัจจุบันนี้จากอาคารที่ถูกทิ้งร้าง กลายเป็นศูนย์การเรียนรู้ของท้องถิ่นบ้านแม่พริก และใน พ.ศ. 2556 อาคารสถานีรถไฟแม่พริก (เดิม) ได้รับรางวัล อาคารอนุรักษ์ศิลปะสถาปัตยกรรมดีเด่น ซึ่งนอกจากตัวอาคารแล้วด้านหน้าสถานียังเป็นที่ตั้งของสวนป่าสักที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทย และมีดอกกระเจียวสีส้ม ดอกไม้หายาก ขึ้นอยู่มากในช่วงฤดูฝน



สถานีศาลาอาสน์

- ที่ตั้ง : ต.ท่าอิฐ อ.เมือง จ.อุตรดิตถ์
- รูปแบบทางสถาปัตยกรรม : เป็นแบบไทยประเพณีประยุกต์ เป็นอาคารโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็กชั้นเดียวขนาดใหญ่ มีระเบียงทางเดินด้านหน้าและด้านหลังที่ติดกับชานชาลา หลังคาทรงจั่วลดชั้น มุงด้วยกระเบื้องขนาดเล็กสีเขียว หลังคาโถงกลางยกขึ้นไปเป็นจั่วอีกชั้นหนึ่งเพื่อเป็นช่องแสงและระบายอากาศ องค์ประกอบของอาคาร เช่น บันลม เสา และคานมีการตกแต่งด้วยบัวปูนลายไทยประยุกต์
- ลำดับชั้นของสถานี : สถานีรถไฟชั้น 1
- โทร : 0-5541-1311





จากสถานีเด่นชัย ซึ่งในอนาคตอาจจะต้องเรียกว่า ชุมทางเด่นชัย หากมีการสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย ทางรถไฟช่วงนี้จะเป็นช่วงที่สวยงามที่สุดแห่งหนึ่งของทางรถไฟสายเหนือ เนื่องจากมีทั้งสถานีรถไฟที่สวยงามโดดเด่นเป็นเอกลักษณ์ หลายแห่ง สะพานสำคัญ รวมไปถึงทัศนียภาพสองข้างทางเมื่อขบวนรถไฟวิ่งลัดเลาะผ่านแม่น้ำยม หากมีเวลาคควรหยุดที่สถานีแห่งนี้ก็งดงามด้วยทิวทัศน์ที่สวยงาม ธรรมชาติที่ละเอียดย่อยน่ารัก และช่องระหว่างคันทวยกับหลังคา พร้อมด้วยช่องลมด้านบนที่ทำให้อาคารสถานีเย็นสบาย และการันตีด้วยรางวัลอาคารอนุรักษ์ศิลปะสถาปัตยกรรมดีเด่น ถัดจากสถานีแก่งหลวงไม่ไกลนักเป็นที่ตั้งของสะพานห้วยแม่ต้า สะพานเหล็กทรงสี่เหลี่ยมคางหมู 3 ช่วง ยาว 174 เมตรที่เห็นในปัจจุบัน เป็นสะพานที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้สร้างขึ้นใหม่ทดแทนสะพานเดิมซึ่งโดนระเบิดทำลายในสมัยสงครามโลกครั้งที่สอง ซึ่งในปัจจุบันยังปรากฏต่อม่อของสะพานเดิมเป็นอนุสรณ์ความสูญเสียแห่งสงครามที่ถูกทิ้งไว้เบื้องหลัง

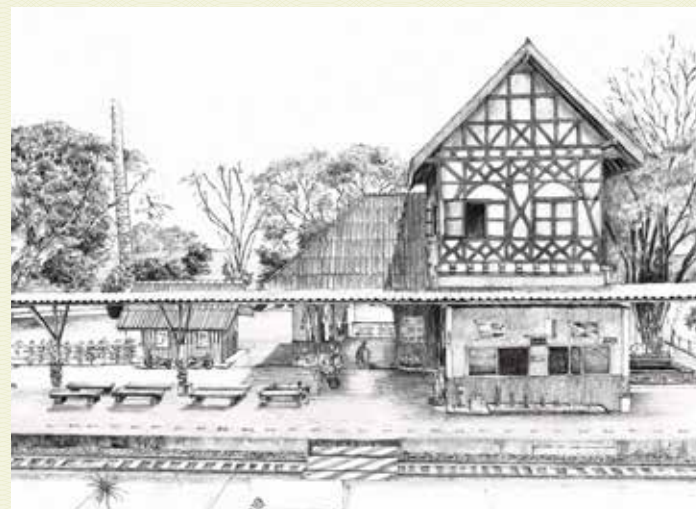


- ที่หยุดรถแม่พริก**
- **ที่ตั้ง :** ต.ห้วยไร่ อ.เด่นชัย จ.แพร่
 - **รูปแบบทางสถาปัตยกรรม :** เป็นแบบอาคารไม้สองชั้นเรียบง่าย หลังคาทรงปั้นหยา ผังพื้นเป็นรูปตัวเอช (H) ลักษณะเป็นอาคารไม้สองชั้นจำนวน 2 หลัง เชื่อมต่อกันด้วยโถงพักคอยชั้นเดียว โครงสร้างทั้งหมดเป็นไม้ตั้งอยู่บนฐานคอนกรีตเสริมเหล็ก พื้นชั้นล่างและชั้นบนเป็นไม้ ผนังอาคารแสดงโครงคร่าวไม้ที่โชว์รับฝาทับที่เรียงตัวตามแนวนอนและต่อกันแบบเข้ลัน ประติมากรรมหน้าต่างเป็นบานลูกฟักไม้
 - **ลำดับชั้นของสถานี :** ที่หยุดรถ
 - **โทร :** ไม่มีโทรศัพท์





สถานีบ้านปิน สถานีประจำอำเภอลอง เป็นอาคารสองชั้นแบบบังกะโล ตากอากาศบนภูเขาทางเหนือ ตัวอาคารตกแต่งด้วยลวดลายฉลุสวยงาม ที่ หน้าช่องจำหน่ายตั๋ว และเหนือชั้มนหน้าต่างและประตู รวมไปถึงลวดลายไม้ ประดับที่ยังปรากฏอยู่บริเวณตัวอาคารชั้นบน เนื่องจากตัวอาคารชั้นล่างถูก ดัดแปลงเป็นอาคารปูนไปแล้ว ออกจากสถานีบ้านปิน ลอดอุโมงค์ห้วยแม่ลาน แล้วจะพบกับสถานีผาคัน ตัวอาคารขนาดเล็ก ที่แปลกจากสถานีแห่งอื่น คือ เป็นสถานีที่ตั้งอยู่บนทางโค้ง และมีทางหลีกอยู่ติดกับตัวอาคารแทนที่จะเป็น ทางประธาน



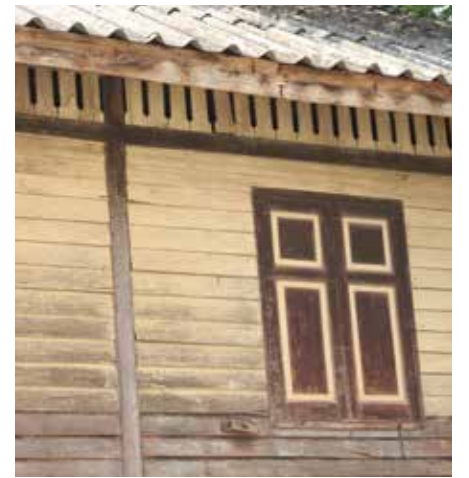
สถานีบ้านปิน

- ที่ตั้ง : ต.บ้านปิน อ.ลอง จ.แพร่
- รูปแบบทางสถาปัตยกรรม : เป็นแบบ พื้นถิ่นยุโรปแบบฮาล์ฟ ทิมเบอร์ (Half Timber) ที่ชัดเจนที่สุด เป็นอาคารสองชั้น หลังคาทรงจั่ว หลังคาของโถงพักคอยเป็น หลังคาทรงปั้นหยา เหนือบานประตู หน้าต่าง และหน้าช่องจำหน่ายตั๋วประดับ ด้วยไม้ฉลุลายสวยงาม จุดเด่นของอาคาร คือ ผนังภายนอกชั้นสองตกแต่งด้วยไม้ ฉาดในแนวตั้งและแนวทแยงภายในโครงสร้างไม้กรอบสีเหลี่ยม มีการทาสีตัดกัน ทำให้เห็นความแตกต่างอย่างชัดเจน
- ลำดับชั้นของสถานี : สถานีรถไฟชั้น 2
- โทร : 0-5458-3480



สะพานห้วยแม่ต้า

- ที่ตั้ง : บ.แม่ทูลี่ ต.บ้านปิน อ.ลอง จ.แพร่ อยู่ระหว่างสถานีแก่งหลวง กับสถานีบ้านปิน อ.ลอง จ.แพร่ ห่างจากที่หยุดรถไฟห้วยแม่ต้า ลงมาทางทิศใต้ราว 2 กิโลเมตร
- ลักษณะโครงสร้างของสะพาน : สะพาน โครงซึ้น(Through Truss Bridge) รูปสี่เหลี่ยม คางหมู มี 3 ตอน ความยาว 180 เมตร สร้าง ข้ามแม่น้ำยม ใกล้กับบริเวณปากห้วยแม่ต้า
- ปีที่สร้าง : พ.ศ.2456





สถานีเล็กๆ อีกแห่งหนึ่งที่สวยงามแปลกตาไม่แพ้ใคร คือ สถานีปางปวย ที่ตั้งอยู่กลางผืนป่า รอยต่อระหว่างจังหวัดแพร่ และจังหวัดลำปาง สามารถกล่าวได้ว่าสถานีแห่งนี้เป็นที่ที่ควรค่าแก่รางวัลจาก สมาคมสถาปนิกสยามเป็นที่สุด เพราะตัวอาคารแทบจะรักษารูปแบบและลวดลายประดับตามแบบดั้งเดิมไว้ครบถ้วนสมบูรณ์ แม้กระทั่งโคมไฟประดับในสถานี และห้องทำงาน รวมไปถึงเสาศาคร ก็ยังใช้รูปแบบดั้งเดิมที่ได้ออกแบบไว้ตั้งแต่สมัยนายช่างไวเลอร์ เป็นเจ้ากรมรถไฟหลวง

นอกจากสถานีที่กล่าวมาแล้ว สถานีที่ได้รับรางวัล และยังคงมีลวดลายสวยงามให้เราได้ชื่นชมยังมีอีกสามแห่ง ได้แก่ สถานีแม่ทะ สถานีแม่จาง และสถานีห้างฉัตร ในพื้นที่จังหวัดลำปาง ที่แปลกตาด้วยเสารองรับชายคาเพื่อกันแดดกันฝนให้ผู้โดยสารรอบอาคาร แทนที่จะเป็นโถงที่ปกคลุมโดยสาร ตกแต่งด้วยลวดลายเชิงชายลายขนมปังขิง และลวดลายวิจิตรงดงามเป็นลายก้านต่อ ดอกแบบล้านนาอยู่หน้าชองชายตัว



สถานีปางปวย

- **ที่ตั้ง :** ต.นาสัก อ.แม่เมาะ จ.ลำปาง
- **รูปแบบทางสถาปัตยกรรม :** เป็นแบบเรือนไม้ชั้นเดียวเรียบง่ายตามการใช้งานหลังคาทรงจั่ว ประตูและหน้าต่างเป็นบานลูกฟักไม้ เหนือบานประตู หน้าต่าง ยอดจั่ว เชิงชาย ค้ำยัน และหน้าชองจำหน่ายตั๋วประดับด้วยไม้ฉลุลายที่ได้รับอิทธิพลจากสถาปัตยกรรมแบบวิกตอเรียน (Victorian Style) ไม่คาดคกแต่งผนังคล้ายบ้านชนบทในยุโรป
- **ลำดับชั้นของสถานี :** สถานีรถไฟชั้น 3
- **โทร :** ไม่มีโทรศัพท์





ก่อนจะมีการเจาะอุโมงค์ขุนตาน เกือบ 10 ปีที่จังหวัดลำปางเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทางราง สถานีนครลำปางจึงเป็นเหมือนชุมชนใหญ่รายล้อมไปด้วยตลาด โรงแรมที่พัก อาคารสถานีนครลำปาง เปิดใช้งานในปี พ.ศ. 2459 เพื่อรองรับขบวนรถรวมสินค้า จากสถานีพิษณุโลก และอุตรดิตถ์ เพื่อขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้า จนถึงปลาย พ.ศ. 2465 จึงได้มีการเปิดเดินขบวนรถด่วนตรงจากพระนครถึงนครลำปาง ตัวสถานีขนาดใหญ่ ออกแบบโดยสถาปนิกชาวเยอรมัน เป็นอาคาร 2 ชั้น ชั้นล่างก่ออิฐถือปูนแบบโคโลเนียล ใช้ซุ้มโค้งเป็นทางเข้าไปยังโถงที่พักผู้โดยสาร เรียงกัน 4 โถง รับกับชอหน้าต่างตกแต่งเป็นทรงโค้งที่ปลายทั้งสองข้าง ชั้นสองเป็นอาคารไม้แบบมีระเบียง ตกแต่งราวกันตกอย่างวิจิตรด้วยลวดลายแบบขนมปังขิง พร้อมหลังคาสองชั้นเพื่อเว้นช่องให้ลมเข้าไปยังที่ทำการชั้นสองได้ดี ด้านทิศใต้ของอาคาร ใช้เป็นร้านค้าอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสาร ส่วนด้านทิศเหนือ ใช้เป็นที่ทำการของเจ้าหน้าที่ และห้องสำหรับรับส่งสินค้า (แต่เดิมจะมีรางสำหรับรถสินค้ามาจอดเทียบอยู่ทางด้านหลังของห้องรับส่งสัมภาระ) ด้านหลังสถานีเป็นที่ตั้งของบ้านพักพนักงานรถไฟ ทั้งพนักงานประจำสถานี และพนักงานประจำขบวนรถ

ตรงข้ามกับอาคารสถานีเป็นที่ตั้งของ หอควบคุมประจำ ซึ่งต้องควบคุมการสับรางทั้งในย่านสถานี และภายในโรงรถจักร และโรงรถพ่วง ซึ่งสร้างขึ้นพร้อมๆ กับอาคารสถานี เป็นอาคารโรงงานทรงกลม ที่เรียกกันว่า Round House พร้อมวงเวียนกลับริดจอร์ ในปัจจุบัน ใช้อาคารดังกล่าวเป็นโรงซ่อม ทำวาระของรถโดยสารและรถสินค้า ส่วนหัวรถจักรจะจอดขอมที่อาคารโรงงานหลังใหม่ที่สร้างขึ้นติดกันใน พ.ศ. 2520



จากสถานีนครลำปางไปทางทิศใต้ เป็นที่ตั้งของคลังน้ำมันลำปาง ซึ่งเป็นจุดขนถ่ายน้ำมันสู่จังหวัด พะเยา และเชียงใหม่ ส่วนทางด้านทิศเหนือ ขบวนรถไฟจะต้องข้ามแม่น้ำวัง เริ่มต้นจากสะพานเหล็กไม่มีโครงประมาณ 34 เมตร เป็นส่วนที่สร้างขึ้นใหม่เมื่อมีการยกระดับทางรถไฟให้ข้ามถนนเลียบริมแม่น้ำด้านล่าง ต่อเนื่องด้วยสะพานโครงเหล็กรูปสี่เหลี่ยมคางหมู 5 ตอน มีความยาวรวมทั้งสิ้น 262 เมตร ซึ่งสะพานนี้ถูกซ่อมสร้างขึ้นใหม่ทดแทนสะพานเดิมที่โดนระเบิดทำลายเมื่อสงครามโลกครั้งที่สอง

เมื่อออกจากสถานีห้างฉัตร ขบวนรถไฟจะค่อยๆ ใต้ขึ้นสู่ยอดดอยขุนตาน ตามเส้นทางที่คดเคี้ยวเล็กน้อย ซึ่งนายช่างไวเลอร์ และวิศวกรจากประเทศเยอรมนี ได้เริ่มก่อสร้างตั้งแต่ปี พ.ศ. 2458 ใช้เวลาก่อสร้างทางช่วงนี้ราว 10 ปี จึงแล้วเสร็จและเปิดเดินรถได้ ระหว่างเส้นทาง วิศวกรได้วางสถานีรถไฟไว้สองแห่ง ได้แก่ สถานีปางม่วง และสถานีแม่ตานน้อย ทั้งสองแห่งนี้ นอกจากจะใช้ประโยชน์สำหรับรถหลักแล้ว เมื่อครั้งยังใช้รถจักรไอน้ำ สถานีทั้งสองจะเป็นจุดจอดเพื่อตรวจสอบความเรียบร้อยของหัวรถจักรขณะขึ้นเขารวมทั้งเป็นจุดเติมน้ำ เติมน้ำมันและเติมน้ำมันระหว่างขึ้นดอยขุนตาน



สถานีแม่ทะ

- ที่ตั้ง : ต.แม่ทะ อ.แม่ทะ จ.ลำปาง
- รูปแบบทางสถาปัตยกรรม : เป็นแบบเรือนไม้ชั้นเดียวเรียงง่ายตามการใช้งาน หลังคาทรงจั่ว ประตูและหน้าต่างเป็นบานลูกฟักไม้ หนี้อานประตู หน้าต่าง ยอดจั่ว เhingชาย ค้ำยัน และหน้าช่องจำหน่ายตั๋วประดับด้วยไม้ฉลุลายที่ได้รับอิทธิพลจากสถาปัตยกรรมแบบวิกตอเรียน (Victorian Style) ไม้คาดตกแต่งผนังคล้ายบ้านชนบทในยุโรป
- ลำดับชั้นของสถานี : สถานีรถไฟชั้น 2
- โทร : ไม่มีโทรศัพท์

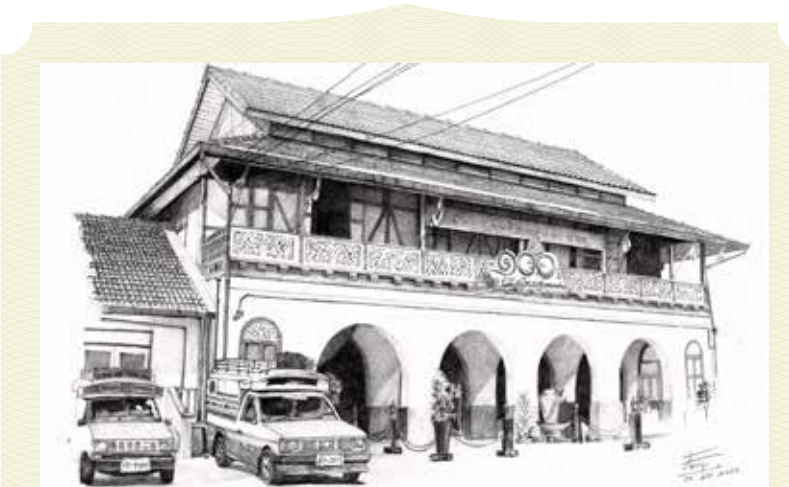


สถานีห้างฉัตร

- ที่ตั้ง : ต.ห้างฉัตร อ.ห้างฉัตร จ.ลำปาง
- รูปแบบทางสถาปัตยกรรม : เป็นแบบเรือนไม้ชั้นเดียวเรียงง่ายตามการใช้งาน หลังคาทรงจั่ว ประตูและหน้าต่างเป็นบานลูกฟักไม้ หนี้อานประตู หน้าต่าง ยอดจั่ว เhingชาย ค้ำยัน และหน้าช่องจำหน่ายตั๋วประดับด้วยไม้ฉลุลายที่ได้รับอิทธิพลจากสถาปัตยกรรมแบบวิกตอเรียน (Victorian Style) ไม้คาดตกแต่งผนังคล้ายบ้านชนบทในยุโรป
- ลำดับชั้นของสถานี : สถานีรถไฟชั้น 3
- โทร : ไม่มีหมายเลขโทรภายนอก



จากสถานีแม่ตานน้อย ทางรถไฟจะไต่ขึ้นถึงยอดดอยขุนตาน ซึ่งมีลักษณะเป็นเทือกเขาสลับซับซ้อนกันอยู่หลายลูกด้วยกัน เพื่อเป็นการประหยัดเวลา และลดกำลังของรถไฟในการขึ้นลงเขา วิศวกรได้สร้างสะพานทอสูง เพื่อเชื่อมระหว่างหุบเขา ด้วยกันถึง 3 แห่ง ได้แก่ สะพานห้าหอ (สะพานปางหละ) สะพานสามหอ (สะพานปางยางใต้) และสะพานสองหอ (สะพานปางยางเหนือ) นับเป็นครั้งแรกในสยามที่มีการสร้างสะพานทอสูงสำหรับรถไฟ ต่อมาใน พ.ศ.2510 มีการบูรณะเส้นทางรถไฟสายเหนือครั้งใหญ่ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้จ้างวิศวกรชาวญี่ปุ่น ให้ดำเนินการสำรวจความแข็งแรง รวมทั้งซ่อมสร้างสะพานทั้งหมดในเส้นทางสายนี้ ทางวิศวกร มีความเห็นว่า สะพานสามหอ และสะพานสองหอ ยังมีความแข็งแรงอยู่ จึงทำเพียงเทคอนกรีตที่ฐานของสะพานทั้งสองแห่งใหม่ และ เสริมความแข็งแรงของตัวสะพานด้วยทอสูงอีก 1 แห่งที่กลางสะพานทั้งสองแห่ง ส่วนสะพานห้าหอ นั้นทางวิศวกรเห็นว่า ซ่อมแซมให้กลับมาแข็งแรงได้ยาก จึงได้เสนอให้สร้างสะพานขึ้นใหม่ เป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็กแบบคอมโพสิต เบี่ยงจากแนวสะพานรถไฟเดิม คู่ขนานกับสะพานเดิม และเรียกว่า "สะพานคอมโพสิต" (Composite Bridge) ตามลักษณะโครงสร้างของสะพาน ซึ่งแต่เดิมยังสามารถเห็นทั้งสองสะพานตั้งอยู่คู่ขนานกัน รวมไปถึงมีจุดชมวิวบริเวณนั้น แต่ในปัจจุบัน สะพานห้าหอเดิม ไม่แข็งแรงพอ ดังนั้นการรถไฟแห่งประเทศไทย จึงได้ทำการรื้อถอนสะพานเดิม เหลือไว้แต่แนวคันทางเส้นทางรถไฟเดิมไว้ทั้งสองฝั่งของสะพาน และฐานตอม่อ ของสะพานเดิม



สถานีนครลำปาง

- **ที่ตั้ง :** ต.สบตุ๋ย อ.เมือง จ.ลำปาง
- **รูปแบบทางสถาปัตยกรรม :** เป็นแบบพื้นบ้านภาคเหนือผสมสถาปัตยกรรมพื้นถิ่นยุโรป เป็นอาคารสองชั้น ชั้นล่างก่ออิฐฉาบปูนใช้ระบบคานโค้งต่อเนื่อง 4 ช่วง ขนาบด้วยคานโค้งช่วงเล็กที่ปลายทั้ง 2 ด้าน เป็นรูปแบบนีโอคลาสสิก (Neoclassic) ชั้นบนสร้างด้วยไม้กรอบเป็นโครงสี่เหลี่ยม มีไม้ยึดยันแนวทแยงเสริมเป็นช่วง ๆ กรุด้วยไม้ฝาดตีตามแนวนอน และอวดโครงสร้างกรอบ เป็นรูปแบบฮาล์ฟ ทิมเบอร์ (Half Timber) หลังคาทรงปั้นหยาผสมจั่วซ้อนชั้นคล้ายหลังคาล้านนา มีการประดับราวระเบียงและช่องแสงเหนือประตูหน้าต่างด้วยช่องปรุไม้แกะสลัก ลวดลายเลียนแบบศิลปะล้านนา เช่น ลายแจกันหรือหม้อน้ำประดับช่อดอกไม้มีวน ขมวดเป็นวงแบบที่พบในวัดพระพุทธศาสนาทั่วไปในแถบล้านนา
- **ลำดับชั้นของสถานี :** สถานีรถไฟชั้น 1
- **โทร :** 0-5431-8648

การสร้างอุโมงค์ขุนตานยังไม่ทันแล้วเสร็จ ก็เกิดสงครามโลกครั้งที่ 1 ประเทศเยอรมนี เป็นผู้แพ้สงคราม เจ้ากรมไวเลอร์ และวิศวกรชาวเยอรมัน ถูกจับเป็นเชลยศึก ดังนั้นกรมรถไฟหลวงแห่งสยาม จึงตั้งพระเจ้าน้องยาเธอ พระองค์เจ้าบุรฉัตรไชยากร กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ให้ดำรงตำแหน่ง เจ้ากรมรถไฟ นับเป็นชาวไทยพระองค์แรกที่ได้รับตำแหน่งนี้ พระองค์ได้ทรง รับหน้าที่เป็นแม่กองในการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายเหนือ ต่อจากเจ้ากรม ท่านเดิม โดยที่พระองค์โปรดให้มีการสร้าง “บังกะโลขุนตาน” ขึ้นที่ยอดดอย ขุนตาล เมื่อ พ.ศ. 2460 ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทย เปิดให้บุคคล ทั่วไปได้เข้าพักตากอากาศ จนกระทั่งสามารถเจาะอุโมงค์ได้แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2461 ทั้งยังสร้างสถานีขุนตาน ตั้งอยู่ปากอุโมงค์ขุนตานฝั่งทิศเหนือ เป็นอาคารอเนกประสงค์ขนาดเล็ก โดยใช้เป็นทั้งสถานีรถไฟ และที่ทำการ ไปรษณีย์ ในอาคารเดียว (ปัจจุบันอาคารแห่งนี้ ถูกปิดไว้ ไม่ได้ใช้การใดๆ) จนกระทั่งปี พ.ศ. 2503 จึงมีการสร้างสถานีขุนตานขึ้นใหม่ เป็นอาคารทรง บังกะโลตากอากาศ ห่างจากอาคารเดิมไปทางทิศเหนือ และเบี่ยงแนวทางราง ขึ้นใหม่

ที่บ้านทาปลาตุก เป็นที่ตั้งของสะพานสำคัญอีกแห่ง คือ สะพานขา วทามภู สะพานแห่งนี้ต่างจากสะพานรถไฟอื่นๆ โดยสร้างเป็นสะพานโค้ง คอนกรีตเสริมเหล็ก แห่งเดียวในประเทศไทย แทนที่จะเป็นสะพานโครงเหล็ก เหมือนที่อื่น สร้างขึ้นราวปี พ.ศ. 2464 ด้วยเหตุที่ว่า หลังสงครามโลก เกิด วิกฤตขาดแคลนเหล็กไปทั่วโลก เพื่อให้เส้นทางรถไฟสร้างเสร็จทันเวลา สมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้ากรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน จึงทรงดำริให้หาวัสดุอื่นมาทดแทน เมื่อครั้งที่สร้าง วิศวกรชาวยุโรปต่างประมาทไว้ว่า สะพานแห่งนี้คงจะมีอายุ การใช้งานเพียงไม่กี่ปี เนื่องจากคอนกรีตไม่สามารถทนต่อแรงสั่นสะเทือน ของขบวนรถได้มากเท่ากับเหล็ก รวมถึงไม่สามารถรองรับน้ำหนักของขบวน รถที่มีน้ำหนักกดเพลา 15 ตันได้ แต่วิศวกรชาวไทยได้แสดงให้เห็นว่า สะพาน สามารถทนแรงกระแทก และสามารถทดแรงสั่นสะเทือนได้ โดยการทำรอย ต่อไว้บนสะพาน ให้ตัวสะพานสามารถขยับเขยื้อนได้เมื่อมีขบวนรถไฟวิ่งผ่าน



สถานีขุนตาน

- **ที่ตั้ง :** ต.ทาปลาตุก อ.แม่ทา จ.ลำพูน
- **รูปแบบทางสถาปัตยกรรม :** เป็นแบบสมัยใหม่ (Modern Style) เป็นอาคารไม้ ชั้นเดียว หลังคาทรงจั่ว มีการเน้นส่วนฝาอาคารและโครงให้ต่างกันเด่นชัดด้วย สีที่ต่างกัน และตกแต่งอาคารบางส่วนด้วยผนังหินสีน้ำตาลอ่อน
- **ลำดับชั้นของสถานี :** สถานีรถไฟชั้น 2
- **โทร :** ไม่มีหมายเลขโทรภายนอก



สะพานคอมโพสิต

- **ที่ตั้ง :** อยู่ระหว่างสถานีรถไฟแม่ตานน้อย กับสถานีรถไฟขุนตาน บริเวณหลัก กิโลเมตรที่ 676 ห่างจากสถานีแม่ตานน้อยราว 2 กิโลเมตร
- **ลักษณะโครงสร้างของสะพาน :** สะพานคอมโพสิต (Composite Bridge, Composite Girder) ตอม่อสะพานเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กภายในกลวง คานสะพาน เป็นเหล็ก ตัวสะพานเป็นกระเบคอนกรีต
- **ความยาว :** 120 เมตร สร้างข้ามหุบเขาในเขตดอยขุนตาน จ.ลำปาง
- **ปีที่สร้าง :** สะพานเดิมสร้างขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2458 เรียกว่า สะพานท่าหอ แต่ชำรุดทรุดโทรมจึงสร้าง สะพานขึ้นใหม่เป็นสะพานคอมโพสิต เมื่อปี พ.ศ. 2510



สถานีเชียงใหม่

- **ที่ตั้ง :** ต.วัดเกต อ.เมือง จ.เชียงใหม่
- **รูปแบบทางสถาปัตยกรรม :** เป็นแบบไทยประเพณีประยุกต์ เช่น การใช้ตัวหมากรุกที่ป็นลมหลังคา ใช้หลังคามณฑปซ้อนชั้นบริเวณหอนาฬิกา รวมไปถึงการประดับตกแต่งส่วนรายละเอียดบริเวณเสา และบัวหัวเสา เป็นต้น ผสมกับรูปแบบสถาปัตยกรรมแบบตะวันตกในการออกแบบผังอาคารตามประโยชน์ใช้สอย และการตกแต่งผนังชั้นบนของอาคารด้านทิศตะวันตกเลียนแบบผนังโครงสร้างไม้ผสมปูนที่เรียกว่า ฮาฟ ทิมเบอร์ (Half Timber) ในสถาปัตยกรรมพื้นถิ่นยุโรป
- **ลำดับชั้นของสถานี :** สถานีรถไฟชั้น 1
- **โทร :** 0-5324-8553



ก่อนเข้าสถานีลำพูน ได้มีการสร้างถนนคู่ขนานกับทางรถไฟ ไว้ทางทิศตะวันออกของทางรถไฟ เพื่อแบ่งเบาภาระของถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน (ทั้งสายเก่าและสายใหม่) นอกจากนี้ ยังมีการปลูกต้นราชพฤกษ์เป็นแนวตลอดเส้นทาง ช่วงปลายฤดูหนาว หากนั่งรถไฟผ่านจะเห็นดอกคูณบานเหลืองอร่ามตลอดระยะทาง 20 กิโลเมตรเศษ แวะชมสถานีลำพูน ที่เป็นอาคารชั้นเดียวแบบครึ่งตึกครึ่งไม้ ผังไปด้วยศิลปะแบบล้านนาที่มีคันทวยค้ำหลังคาพร้อมกันสาดไม้ระแนงตลอดแนวของอาคารทั้งด้านหน้าและด้านหลัง

สถานีรถไฟเชียงใหม่ ปลายทางรถไฟสายเหนือ ชาวเหนือเรียกสถานีแห่งนี้ว่า สถานีปายราง (ปลายราง) อาคารหลังเดิมสร้างเป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็กชั้นเดียว เปิดให้บริการเมื่อ พ.ศ.2464 เคยใช้เป็นสถานที่รับเสด็จพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 7 และสมเด็จพระนางเจ้ารำไพพรรณี เมื่อคราวเสด็จประพาสสมณทัฬหยาพ ต่อมาในปี พ.ศ.2486 อาคารสถานีเชียงใหม่ถูกระเบิดทำลายย่อยยับ ทั้งตัวอาคารสถานีและอาคาร

รับส่งสินค้า จนกรมรถไฟต้องหันไปใช้สถานีป่าเส้าเป็นปลายทางรถไฟสายเหนือแทน จนถึงปี พ.ศ.2490 จึงมีการสร้างอาคารสถานีเชียงใหม่ขึ้นทดแทนเป็นทรงล้านนาประยุกต์ พร้อมโถงที่พักผู้โดยสารขนาดใหญ่ มีหอนาฬิกาโดดเด่นเป็นสัญลักษณ์ แบบเดียวกับอาคารสถานีรถไฟในยุโรป อาคารหลังใหม่นี้ออกแบบโดยหม่อมเจ้าโวฒยากร วรวรรณ เมื่อครั้งดำรงตำแหน่งสถาปนิกประจำกรมรถไฟหลวงและอาคารหลังนี้ยังดำรงอยู่จนถึงปัจจุบันนี้

การก่อสร้างสถานีรถไฟเชียงใหม่นี้ ทางกรมรถไฟได้เลือกที่จะก่อสร้างไกลจากตัวเมืองเดิม เพื่อลดปัญหาการเวนคืนที่ดิน และผลกระทบต่อวิถีชีวิตของชุมชนเดิม แต่การเลือกก่อสร้างไกลจากตัวเมืองกลับส่งผลดีในภายหลังคือ ทำให้ตัวเมืองขยายออกจากเดิม ไปยังอีกฝั่งของแม่น้ำปิง มีการสร้างสะพานนวรัตน์ พร้อมทั้งตัดถนนเจริญประเทศ เพื่อเชื่อมสถานีรถไฟกับแม่น้ำเส้นเลือดหลักของเมืองและตัวเมืองเดิม เป็นตัวอย่างให้เห็นชัดเจนว่า เมื่อรถไฟไปถึงที่ใดความเจริญก็จะตามไปถึงด้วยในไม่ช้า



สะพานทาชมกุ

- **ที่ตั้ง :** บ.ทาชมกุ หมู่ 4 ตำบลทาบลาตูก อำเภอมะนัง บริเวณกิโลเมตรที่ 690+340.60 อยู่ระหว่าง สถานีขุนตานกับสถานีทาชมกุ ห่างจากสถานีทาชมกุไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือราว 1.5 กิโลเมตร
- **ลักษณะโครงสร้างของสะพาน :** สะพานรูปโค้งครึ่งวงกลม 2 ตอนต่อกัน เป็นสะพานโครงคอนกรีตเสริมเหล็ก ทั้งตอม่อ คอสะพานและตัวสะพาน
- **ความยาว :** 87.30 เมตร สร้างข้ามแม่น้ำทา
- **ปีที่สร้าง :** สร้างเมื่อปี พ.ศ. 2462 สร้างเสร็จเปิดใช้งานปี พ.ศ.2463





งามล้ำค่าสถาปัตยกรรม
งานศิลปะรถไฟอีสาน

งามล้ำค่าสถาปัตยกรรม งานศิลปะรถไฟอีสาน

หลังจากที่เปิดเดินขบวนรถไฟเป็นครั้งแรกจากกรุงเทพฯ - อโยธยา ในปี พ.ศ. 2439 ทางกรมรถไฟหลวง ยังคงเดินหน้าก่อสร้างทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือต่อไป ในระยะแรกได้มีการจ้างวิศวกรชาวอังกฤษเป็นผู้ก่อสร้าง แต่ด้วยความล่าช้าในการทำงาน ทางกรมรถไฟหลวงจึงตัดสินใจเลิกจ้างและดำเนินการก่อสร้างเอง ในที่สุดปลายปี พ.ศ. 2443 ก็สามารถเปิดเดินขบวนรถไฟถึงนครราชสีมาตามโครงการที่ได้มีการอนุมัติมาตั้งแต่ พ.ศ. 2434 รวมระยะทาง 264 กิโลเมตร และได้มีการขยายเส้นทางรถไฟสายอีสานเรื่อยมาจนกระทั่ง พ.ศ. 2473 จึงสามารถเดินรถถึงสถานีอุบลราชธานี และมีการสร้างทางแยกจากสถานีนครราชสีมา (สถานีชุมทางถนนจิระ) มุ่งหน้าสู่สถานีขอนแก่น (แล้วเสร็จใน พ.ศ. 2473) และสร้างต่อถึงหนองคายในปี พ.ศ. 2498 หลังสงครามโลกครั้งที่สอง โดยความช่วยเหลือของประเทศสหรัฐอเมริกา นอกจากนี้ในปี พ.ศ. 2486 จึงเริ่มโครงการก่อสร้างทางรถไฟสาย แ่งคอย-บัวใหญ่ เพื่อเป็นเส้นทางในการขนส่งสินค้าเพิ่มเติม



ปัจจุบัน จังหวัดนครราชสีมา ยังคงเป็นศูนย์กลางการเดินทางรถไฟในสายตะวันออกเฉียงเหนือ มีการตั้งโรงรถจักรขึ้นที่นี้เพื่อเป็นโรงงานหลักในการดูแลซ่อมบำรุงขบวนรถในเส้นทาง รวมถึงเป็นต้นทางของขบวนรถท้องถิ่นที่จะเดินทางไปยังที่ต่าง ๆ รวม 3 เส้นทาง ดังนี้

เส้นทางแรก คือ เส้นทางทิศใต้ของจังหวัดนครราชสีมาผ่าน อ.ปากช่อง เข้าสู่สถานีชุมทางแก่งคอย ก่อนจะแยกไปทางสายแก่งคอย - ชุมทางบัวใหญ่

เส้นทางที่สอง เส้นทางอีสานใต้ จากจังหวัดนครราชสีมา ผ่านจังหวัดบุรีรัมย์ สุรินทร์ และ ศรีสะเกษ มุ่งหน้าสู่ปลายทางที่อุบลราชธานี

เส้นทางที่สาม เส้นทางอีสานเหนือ จากจังหวัดนครราชสีมา แยกที่สถานีชุมทางถนนจิระ ผ่านจังหวัดขอนแก่น อุดรธานี หนองคาย แล้วข้ามสะพานแม่น้ำโขงไปสุดปลายทางที่ สถานีท่านาแล้ง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว



เริ่มจากเส้นทางด้านทิศใต้ของจังหวัดนครราชสีมา มีสถานีที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมศิลป์ให้ชมอยู่หลายแห่ง ส่วนใหญ่จะอยู่ระหว่างสถานี นครราชสีมาและสถานีปากช่อง สถานีเหล่านี้ส่วนใหญ่มีรูปทรงที่เป็นเอกลักษณ์ของตัวเอง ไม่ว่าจะเป็นสถานีใหญ่ระดับอำเภอ สถานีในระดับตำบล หรือแม้แต่สถานีที่ตั้งอยู่กลางปากกลางเขา ห่างไกลแสงสีของตัวเมือง ทุกสถานีล้วนแล้วแต่มีรูปร่างหน้าตาเหมือนกันเป็นพิมพ์เดียวกันหมด คือเป็นอาคาร 2 ชั้น และมีทรงสี่เหลี่ยมจัตุรัส แล้วทำเป็นมุขต่อออกไปด้านข้างของอาคารสำหรับเป็นที่พักรถ และหลบแดดหลบฝนของผู้โดยสาร จะต่างกันก็เพียงแค่ ความยาวของชานชาลา และจำนวนทางหลีก ตามความต้องการของแต่ละแห่ง ส่วนชั้นบนเดิมเป็นที่พักของนายสถานี และพนักงานประจำสถานี แต่ในปัจจุบันนี้แทบทุกสถานีไม่ได้ใช้เป็นที่พักแล้ว เพราะพนักงานมีบ้านพักที่แยกต่างหากออกจากสถานี เพื่อความเป็นส่วนตัว



สถานีภูเขาลาด เป็นสถานีแรกที่อยู่ถัดจากสถานีนครราชสีมาที่ควรไปเยี่ยมชม สถานีนี้เป็นอาคารสองชั้นซึ่งมีเอกลักษณ์ที่ไม่เหมือนสถานีอื่นใด เนื่องจากการก่อสร้างด้วยเทคนิคแบบโบราณ โดยผนังของสถานีชั้นล่างทั้งหมดใช้ฟางข้าวผสมกับปูนเป็นหลักรวมทั้งวัสดุท้องถิ่นอื่น ๆ นับเป็นภูมิปัญญาของคนสมัยก่อนที่นำศึกษาและเรียนรู้อย่างหนึ่ง

ต่อจากสถานีภูเขาลาดไปไม่ไกล **สถานีโคกกรวด** ก็เป็นอีกสถานีหนึ่งที่น่าสนใจเพราะ แม้ว่าจะเป็นสถานีขนาดเล็ก แต่ตัวอาคารด้านบนมีระเบียบไม่ระเนง ลายแบบโบราณที่สวยงาม อีกทั้งมีช่องระบายลมเหนือประตูที่ใช้ไม้ตีเป็นตาถี่ ๆ ซึ่งมีทั้งความสวยงามทางศิลปะและสามารถใช้ประโยชน์ได้ ทั้งในการป้องกันแสงไม่ให้เข้ามามากนักแต่ก็เป็นทั้งช่องระบายลมและให้แสงผ่านเข้ามาได้ตามสมควร ส่วน**สถานีกุดจิก** สถานีเล็ก ๆ อีกแห่งหนึ่งที่อยู่ต่อจากสถานีโคกกรวดก็จะเป็นกลุ่มอาคารสถานีที่มีลักษณะทั่วไปใกล้เคียงกัน ในการก่อสร้าง สันนิษฐานว่าคงสร้างขึ้นในยุคเดียวกันโดยสถาปนิกเดียวกันนั่นเอง

สถานีที่น่าสนใจอีกแห่งหนึ่ง คือ **สถานีสูงเนิน** สถานีนี้ตัวอาคารจะเป็นรูปแบบทรงเดียวกันกับสถานีโคกกรวดและสถานีกุดจิก มีอาคารไม้สองชั้นเป็นตัวสถานีซึ่งเป็นของเก่าที่ได้รับการอนุรักษ์ไว้เป็นอย่างดี ด้านหน้ายังมีสวนหย่อมที่น่าเที่ยงกันน้ำเก่าสำหรับเดิมน้ำให้ทัวรถจักรไอน้ำ ซึ่งเลิกใช้งานแล้วเอามาตั้งไว้ให้คนได้รู้จัก นอกนั้นยังมีอาคารรับส่งสินค้าอยู่ด้านข้างสถานี และบ้านพักนายสถานีซึ่งเป็นเรือนไม้เก่าสองชั้นอยู่ได้รวมจามจรีที่รวมเป็นกลุ่มอาคารของสถานีสูงเนินที่น่าสนใจศึกษาอย่างยิ่ง นอกจากนี้รอบ ๆ สถานีแห่งนี้ยังเป็นที่ตั้งของชุมชนเก่าแก่ชาวสูงเนิน และยังมีแหล่งท่องเที่ยวปราสาทหินสมัยพระเจ้าชัยวรมันที่ 7 คือ ปราสาทหินเมืองแขก ปราสาทหินโนนกู่และปราสาทหินเมืองเก่าที่น่าไปเที่ยวชมอีกด้วย

ถัดไปอีกราว 5 สถานีใกล้กับทะเลสาบเขื่อนลำนางรองจะเป็นสถานีเล็ก ๆ อีกแห่งหนึ่งที่น่าสนใจคือ สถานีคลองไผ่ ที่นี้เราจะเห็นอาคารสำหรับรับส่งสินค้าในยุคแรกที่เปิดเดินรถสินค้า อาจจะกล่าวได้ว่า ยังคงเหลือแค่อาคารคลังสินค้าที่สถานีนี้เท่านั้น ซึ่งสร้างด้วยไม้ติดกับตัวสถานีให้เห็นอยู่ และหากมาตอนเย็น ๆ ก็มีโอกาสดูอ้อมรอยกับของกินมากมายที่ตลาดนัดบริเวณสถานี

นอกจากสถานีคลองไผ่ เดินทางด้วยขบวนรถไฟจะวิ่งลัดเลาะไปตามแนวของอ่างเก็บน้ำเขื่อนลำนางรอง ในช่วงปลายฝนต้นหนาวน้ำจะเต็มเขื่อน แต่หากเดินทางไปในฤดูแล้ง ก็จะได้เห็นทุ่งหญ้ากว้างไกลสุดสายตา เป็นวิวที่สวยงามแปลกตาไปอีกแบบ สำหรับการเดินทางด้วยรถยนต์อาจเข้าถึงสถานีได้ยากพอสมควรเนื่องจากเส้นทางเป็นดินและไม่สะดวก แต่หากใครได้เดิน



สถานีโคกกรวด

- ที่ตั้ง : ต.โคกกรวด อ.เมือง จ.นครราชสีมา
- รูปแบบทางสถาปัตยกรรม : เป็นแบบอาคารไม้สองชั้นเรียบง่าย หลังคาทรงจั่ว ชายคายื่นยาว หลงเหลือองค์ประกอบที่ได้รับอิทธิพลศิลปะยุโรปเพียงแค่ลูกกรงไม้ลายทแยง ประตูหน้าต่างลูกฟัก และคิ้วไม้ตกแต่งหน้าจั่วเป็นวงกลมขนาดด้วยสามเหลี่ยมฐานโค้ง 2 ข้าง แบบสถาปัตยกรรมคลาสสิก (Classicism)
- ลำดับชั้นของสถานี : สถานีรถไฟชั้น 3
- โทร : ไม่มีโทรศัพท์

ทางโดยทางรถไฟ แนะนำให้เดินทางด้วยขบวนรถเที่ยวเช้าซึ่งจะมาถึงหน้าสถานีแห่งนี้ในเวลาที่เหมาะสมที่สุด

ปัจจุบัน เป็นที่น่าเสียดายว่าสถานีต่าง ๆ ที่เป็นสถานีเก่าแก่ควรค่าต่อการอนุรักษ์ไว้บนเส้นทางสายนี้ กำลังจะต้องถูกรื้อถอนในเร็ววัน เนื่องจากอยู่ในแนวของการสร้างทางรถไฟทางคู่ที่อยู่ระหว่างการดำเนินโครงการ ซึ่งในวันข้างหน้าเราอาจจะไม่มีโอกาสเห็นสถานีรถไฟแบบดั้งเดิมที่เป็นของเก่าควรค่าต่อการอนุรักษ์ไว้ด้วยรูปแบบวิธีการใดวิธีการหนึ่ง เช่นการยกเอาไปไว้ในบริเวณใกล้เคียง เพื่อเป็นอนุสรณ์หรืออาจใช้ทำประโยชน์อย่างอื่นเช่น เป็นพิพิธภัณฑ์ท้องถิ่นหรือศูนย์กลางการเรียนรู้ ที่เล่าขานเรื่องราวครั้งอดีตแก่อนุชนรุ่นหลัง หรือเป็นห้องสมุดชุมชน ห้องประชุมท้องถิ่นของชุมชน เป็นต้น ซึ่งเป็นเรื่องที่ยังไม่สายจนเกินไปนักหากจะช่วยกันร่วมอนุรักษ์สถาปัตยกรรมอันทรงคุณค่าเหล่านี้ในรูปแบบของสถานีรถไฟให้ยังคงคุณค่าสืบต่อไป แม้วันหนึ่งข้างหน้าจะไม่เป็นประโยชน์ต่อการเป็นสถานีโดยสารแล้วก็ตาม

นอกจากอาคารสถานีแล้ว สะพานรถไฟ ก็เป็นสถาปัตยกรรมอีกอย่างที่น่าสนใจ ด้วยลวดลายของโครงเหล็กที่ถักลวดลายต่าง ๆ ผสมผสานกับความแข็งแรงของโครงเหล็กที่เป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัวของการรถไฟทำให้มีเอกลักษณ์สง่างามและแตกต่างกันไปตามยุคสมัยของการสร้างสะพานรถไฟนั้น ๆ

ในเส้นทางสาย แ่งคอย-บัวใหญ่ อันเป็นเส้นทางสายยุทธศาสตร์ที่ตัดขึ้นในสมัยจอมพล ป. พิบูลสงคราม เมื่อครั้งที่ท่านมีดำริจะย้ายเมืองหลวงไปอยู่ที่จังหวัดเพชรบูรณ์นั้น ในเขตอำเภอเทพสถิต จังหวัดชัยภูมิ ยังมีสะพานรถไฟที่น่าสนใจอยู่แห่งหนึ่งที่ สถานีบ้านวะตะแบก ซึ่งเป็นสถานีรถไฟเพียงแห่งเดียวของจังหวัดชัยภูมิ ใกล้กันนั้นมีสะพานรถไฟแห่งหนึ่งที่มีเอกลักษณ์ไม่เหมือนใคร คือ สะพานวะตะแบก เป็นสะพานแบบ สะพานโครงล่าง (Deck Truss) ที่ไม่ได้สร้างข้ามแม่น้ำลำคลองทั่วไป แต่มีความแปลกที่เป็น สะพานรถไฟแห่งเดียวในประเทศไทยที่สร้างให้รถไฟวิ่งข้ามถนน คือทางหลวงหมายเลข 205 ที่เริ่มจากจังหวัดลพบุรี ผ่านอำเภอเทพสถิต จังหวัดชัยภูมิไปยังจังหวัดนครราชสีมา โดยมีลักษณะเฉพาะที่แปลกไม่เหมือนใครคือ มีโครงเหล็กอยู่บริเวณฐานของสะพาน แทนที่จะเห็นอยู่ด้านบน ส่วนขบวนรถไฟจะวิ่งอยู่ด้านบนประหนึ่งเป็นสะพานรถไฟลอยฟ้า ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าเป็นสะพานรถไฟข้ามถนนที่เป็นรูปแบบ Deck Truss แห่งเดียวในประเทศไทย

เส้นทางสายที่สอง จากนครราชสีมา เดินทางตามเส้นทางอีสานใต้ มุ่งหน้าสู่ สถานีชุมทางถนนจิระ ซึ่งเป็นชุมทางสำคัญที่แยกทางรถไฟสายอีสานออกเป็น 2 สายหลัก คือ สายอีสานเหนือ และสายอีสานใต้ เส้นทางสายอีสานใต้นี้จะแยกไปทางทิศตะวันออก ผ่านจังหวัดบุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ ไปจนสุดปลายทางที่จังหวัดอุบลราชธานี

บนเส้นทางสายนี้ ตัวอาคารสถานีรถไฟ ส่วนใหญ่จะมีด้วยกัน 3 แบบ แบบแรกคือสถานีใหญ่ระดับจังหวัด และชุมทาง ตั้งแต่ นครราชสีมา ชุมทางถนนจิระ บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ อุบลราชธานี ตัวอาคารจะเป็นตึกคอนกรีตทอดยาวขนานไปกับชานชาลา ต่างกันเพียงแต่การตกแต่งของตัวอาคารภายนอกด้านหลังสถานี ส่วนด้านชานชาลา บางสถานีมีการอำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสาร โดยการทำหลังคากันแดดกันฝน คลุมตลอดความยาวของชานชาลา แบบที่สอง สถานีจะเป็นอาคารสองชั้นทรงสี่เหลี่ยม มีหลังคาต่อจากมุขด้านใดด้านหนึ่งของสถานี แบบเดียวกับสถานีที่อยู่ในเส้นทางสายแ่งคอย-บัวใหญ่ แบบสุดท้าย ที่เราจะเห็นได้ในเส้นทางสายนี้คือ อาคารไม้ขนาดเล็กชั้นเดียวหลังคาปั้นหยาลดหลังคาจั่ว เป็นห้องทำงานของพนักงาน ส่วนอีกด้านที่ต่อออกไปจะเป็นที่พักสำหรับผู้โดยสารแต่กระนั้นก็มีบางสถานีที่มีเอกลักษณ์ไม่เหมือนใคร เช่นที่ สถานีท่าช้าง ที่มีรูปปั้นช้างขนาดใหญ่ที่ใครเห็นแล้วก็น่าใจได้ว่า มาไม่ผิดสถานีแน่นอน นอกจากนี้ยังมีโค้งท่าช้างและข้าวเหนียวเป็นของขึ้นชื่ออีกด้วย

งานศิลปะสถาปัตยกรรมไฟบนเส้นทางสายนี้ ส่วนใหญ่จะเป็นสะพานข้ามแม่น้ำลำคลองต่าง ๆ ที่มีเอกลักษณ์โดดเด่นต่างจากสะพานรถไฟในภาคอื่น ๆ ในเขตจังหวัดนครราชสีมาใกล้กับสถานีท่าช้าง ก่อนถึงตัวสถานีราว 1.3 กิโลเมตร จะมีสะพานท่าช้าง สะพานโครงเหล็กทรงหลังคาโค้งรูปหลังอูฐ ตามแบบยุโรปขนาดใหญ่ 4 ตอน ที่สร้างข้ามแม่น้ำมูล แม่น้ำสายหลักสายหนึ่งของภาคอีสาน ความยาวราว 150 เมตร มีสะพานใหญ่อยู่ตรงกลางเป็นสะพานโครงขึ้น (Through Truss) และมีสะพานแผงขึ้น (Through Plate Girder) ประกอบอีก 3 ตอน แต่ความสำคัญของสะพานนี้อยู่ที่แผ่นป้ายจารึกที่เชิงสะพาน ระบุว่าสะพานนี้ พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว เสด็จพระราชดำเนินมาทรงตรวจงานก่อสร้างเส้นทางรถไฟที่บริเวณนี้ ซึ่งมีสะพานไม่กี่แห่งที่จะมีจารึกบ่งบอกถึงเหตุการณ์สำคัญในประวัติศาสตร์ไว้

ถัดจากสถานีท่าช้างก่อนถึงสถานีจักราช อำเภอจักราชไปราว 1 กิโลเมตร เส้นทางรถไฟจะข้ามคลองจักราชอยู่ 2 ช่วง ๆ แรกมีสะพานแผงขึ้น (Through Plate Girder) ข้ามคลองจักราช ช่วงที่สองก่อนถึงสถานีมีสะพานโครงขึ้น (Through Truss) แบบสี่เหลี่ยมคางหมูข้ามคลองจักราชที่แยกออกเป็นอีกสายหนึ่ง สะพานจักราช แห่งนี้เป็นสะพานรุ่นใหม่ที่เพิ่งสร้างขึ้นเมื่อปี พ.ศ.2527 โดยโรงงานผลิตสะพานฝ่ายการช่างโยธาการรถไฟแห่งประเทศไทย มีขนาดความยาวแต่ละสะพาน 25 เมตรและ 50 เมตร ตามลำดับ สะพานนี้รับน้ำหนักได้ 15 ตัน การไปเที่ยวชมมีเส้นทางรถยนต์เข้าถึงแต่ต้องเดินไปอีกราว 300 เมตร



สะพานท่าช้าง

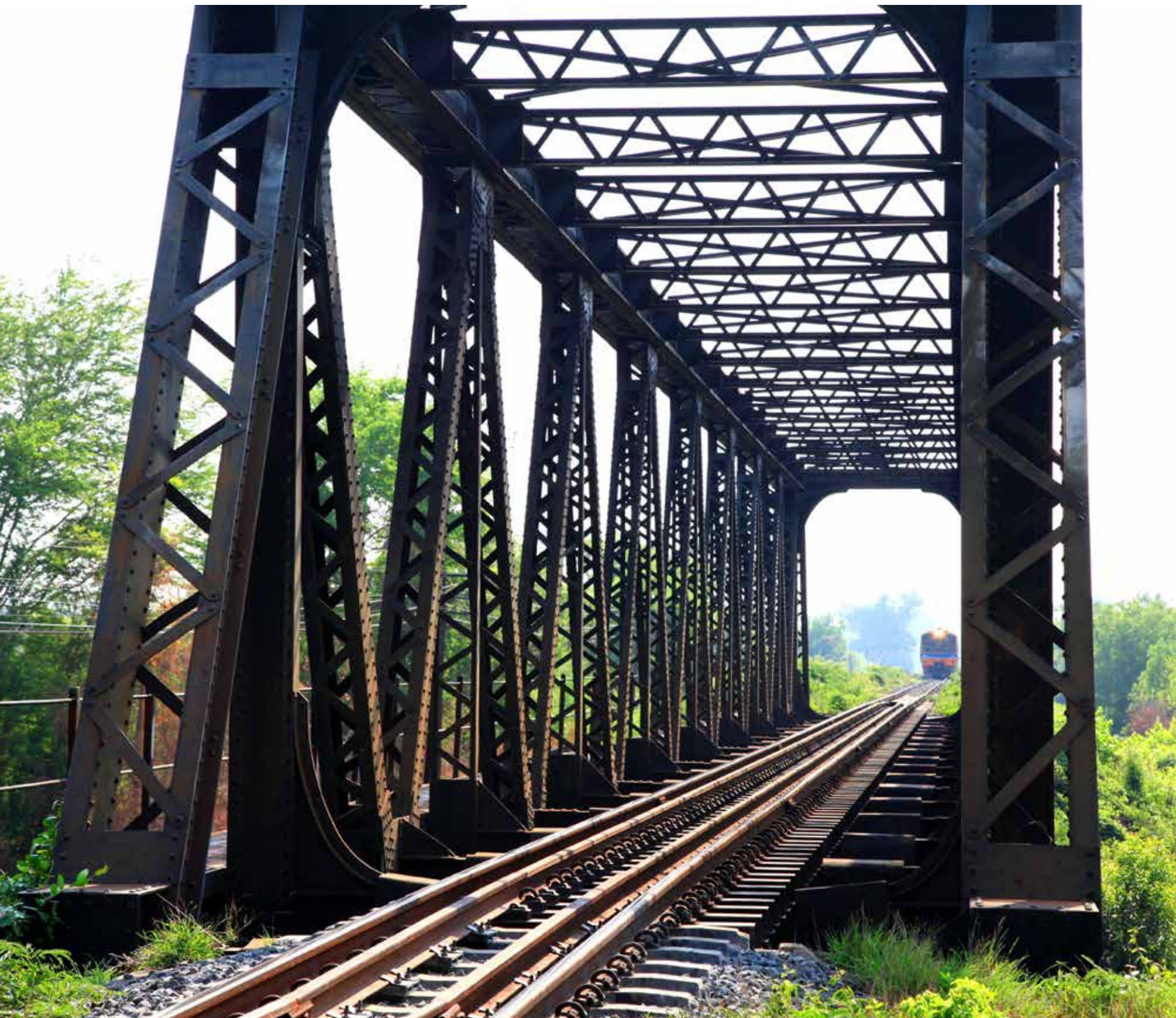
- **ที่ตั้ง :** บ.ตะกุดขอนแก่น.ท่าช้าง อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.นครราชสีมา อยู่ห่างจากสถานีท่าช้าง ทางด้านทิศตะวันตก ราว 1.5 กิโลเมตร
- **ลักษณะโครงสร้างสะพาน :** สะพานโครงขึ้น (Through Truss Bridge) รูปหลังอูฐ ด้านหัวและท้ายสะพานมีสะพานโครงขึ้นแบบเหลี่ยมครึ่งตัวประกอบอยู่ทั้ง 2 ด้าน ด้านตะวันออกมี 2 สะพานและด้านตะวันตกอีก 1 สะพาน รวมสะพานทั้งหมดเป็น 4 ตอน โครงสร้างผลิตโดยบริษัทอังกฤษ ชื่อ FRODINCHAM IRON & STEEL Co., Ltd. ENGLAND
- **ความยาว :** 150 เมตร สร้างข้ามแม่น้ำมูล
- **ปีที่สร้าง :** พ.ศ.2464



สะพานจักราช

- **ที่ตั้ง :** หมู่ 4 ต.จักราช อ.จักราช จ.นครราชสีมา อยู่ห่างจากสถานีจักราชไปทางทิศตะวันตก 780 เมตร
- **ลักษณะโครงสร้างสะพาน :** สะพานโครงขึ้น (Through Truss Bridge) รูปสี่เหลี่ยมคางหมู ตอนเดียว โครงสร้างผลิตโดย บริษัท Les Etablissements Daydé ประเทศฝรั่งเศส แต่ก็มีป้ายชื่อบอกด้วยว่า สร้างโดยโรงงานผลิตสะพาน ฝ่ายการช่างโยธา การรถไฟแห่งประเทศไทย ระบุปี พ.ศ.2527 สันนิษฐานว่าของเดิมอาจผลิตโดยบริษัทของประเทศฝรั่งเศส แต่อาจมีการชำรุดเสียหายแล้วซ่อมสร้างใหม่ในภายหลัง
- **ความยาว :** 50 เมตร สร้างข้ามลำน้ำจักราช สาขาหนึ่งของแม่น้ำมูล
- **ปีที่สร้าง :** พ.ศ.2472





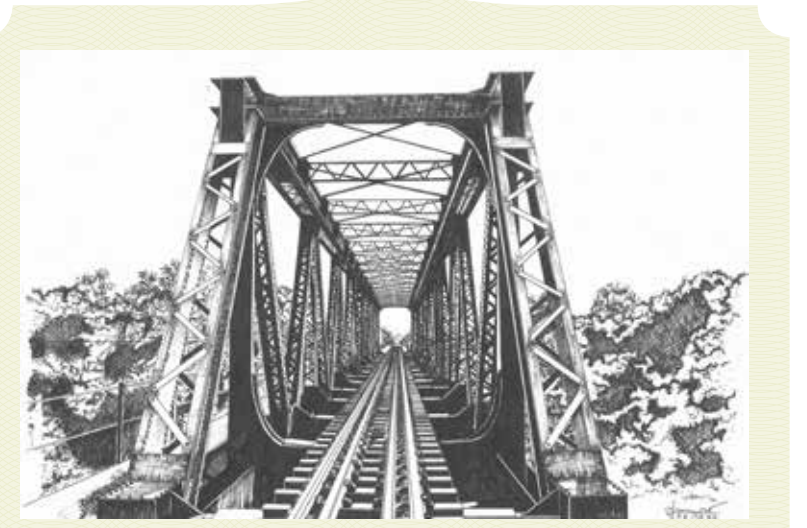
สะพานต่อไปที่อยู่บนเส้นทางสายนี้คือ สะพานลำปลายมาศ ซึ่งอยู่ก่อนถึงสถานีลำปลายมาศ จังหวัดบุรีรัมย์ไปราว 2 กิโลเมตร เป็นสะพานโครงขึ้น (Through Truss) แบบสะพานเดี่ยวรูปสี่เหลี่ยมคางหมู ความยาวราว 60 เมตร สร้างเมื่อปี พ.ศ. 2466 มีเอกลักษณ์ความสวยงามอยู่ที่หลังคาสะพานเป็นโครงถักแบบโปร่งที่สานกันเป็นหลังคาสะพานรูปพื้นปลาสวยงาม ในขณะที่ซีสะพานด้านล่างก็สานเป็นรูปพื้นปลาเช่นกัน ไม่ได้เป็นแท่งเหล็กตันแบบสะพานจักราชที่เป็นสะพานรุ่นใหม่ของไทย การเข้าไปเที่ยวชมต้องเดินไปตามทางรถไฟเท่านั้น เนื่องจากสองข้างทางรถไฟมีรั้วกันตลอดแนวจนถึงตัวสะพาน

สุดเขตแดนจังหวัดบุรีรัมย์ต่อกับจังหวัดสุรินทร์จะมีลำน้ำชีเป็นเส้นแบ่งเขตแดน และ ณ จุดนี้เองยังมีสะพานข้ามลำน้ำชีที่มีความสวยงามไม่แพ้ที่ได้อยู่อีกแห่งหนึ่ง ชาวบ้านเรียกว่า สะพานพระชี อยู่ก่อนถึงสถานีลำชีราว 2.5 กิโลเมตร ลักษณะเป็นสะพานโครงขึ้น (Through Truss) แบบสะพานเดี่ยวรูปสี่เหลี่ยมคางหมูความยาวราว 80 เมตร ลักษณะคล้ายสะพานลำปลายมาศ แต่เส้นของโครงถักหลังคาสะพานจะมีความสวยงามต่างกัน สะพานพระชินีจะมีโครงถักหลังคาสะพานเป็นเหล็กโปร่งรูปตัว X ไขว้กันไปมาคั่นด้วยซีพื้นปลาเป็นระยะระหว่างช่องตัว X



สะพานพระชี

- **ที่ตั้ง :** อยู่ระหว่างสถานีหนองเต็งกับสถานีลำชี ห่างจากสถานีลำชีไปทางทิศตะวันตกราว 2.5 กิโลเมตร
- **ลักษณะโครงสร้างสะพาน :** สะพานโครงขึ้น (Through Truss Bridge) แบบสะพานเดี่ยวรูปสี่เหลี่ยมคางหมู โครงสะพานผลิตโดย บริษัท Les Etablissements Daydé ประเทศฝรั่งเศส
- **ความยาว :** 80 เมตร สร้างข้ามแม่น้ำชี
- **ปีที่สร้าง :** พ.ศ.2468



สะพานลำปลายมาศ

- **ที่ตั้ง :** ต.ลำปลายมาศ อ.ลำปลายมาศ จ.บุรีรัมย์ อยู่ก่อนถึงสถานีลำปลายมาศราว 2 กิโลเมตร
- **ลักษณะโครงสร้างสะพาน :** สะพานโครงขึ้น Through Truss Bridge) แบบสะพานเดี่ยวรูปสี่เหลี่ยมคางหมู โครงสะพานผลิตโดยบริษัท Les Etablissements Daydé ประเทศฝรั่งเศส
- **ความยาว :** 60 เมตร สร้างข้ามลำปลายมาศ
- **ปีที่สร้าง :** พ.ศ.2466

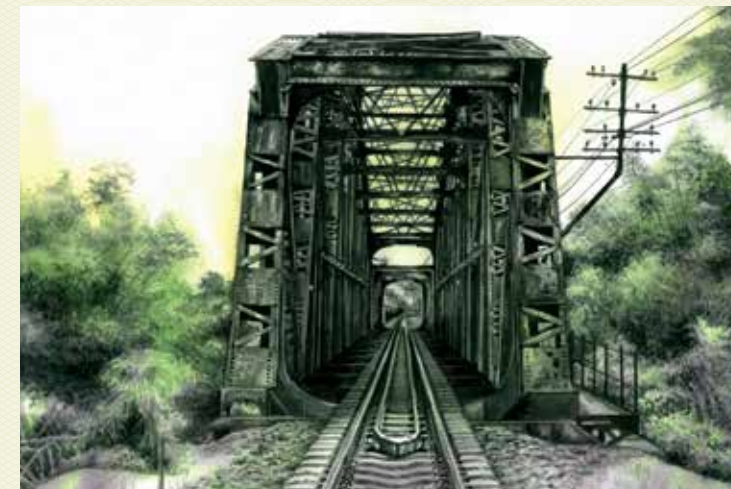


สะพานรถไฟที่สวยงามในเส้นทางสายอีสานใต้ยังมีด้วยกันอีกหลายแห่ง โดยเฉพาะในเขตจังหวัดศรีสะเกษ ที่มีอยู่ด้วยกันถึง 3 สะพาน คือ สะพานห้วยทับทัน ข้ามห้วยทับทันซึ่งแบ่งเขตแดนจังหวัดสุรินทร์กับศรีสะเกษ ตัวสะพานหลักลักษณะเป็นสะพานโครงขึ้น (Through Truss Bridge) แบบหลังอุรุที่ส่วนของหลังคาสะพานจะเป็นแนวโค้งทรงสูง กับมีสะพานที่เชื่อมต่อกันอีกตอนหนึ่งเป็นรูปสี่เหลี่ยมคางหมู โดยไม่มีโครงหลังคาคลุม ความยาวของสะพานรวมกันสองตอนราว 110 เมตร สันนิษฐานว่าสะพานแห่งนี้อาจได้รับความเสียหายจากสงครามมหาเอเชียบูรพา ที่มีการทิ้งระเบิดตัดเส้นทางลำเลียงต่าง ๆ จนเมื่อสงครามสงบลง ทางการรถไฟแห่งประเทศไทยจึงต้องดำเนินการซ่อมแซมใหญ่ในภายหลัง จึงมีลักษณะที่แตกต่างกันอยู่ในสะพานแห่งนี้

อีกสะพานที่น่าสนใจและเด่นที่สุดบนเส้นทางสายนี้ คือ สะพานห้วยสำราญ ที่ชาวบ้านเรียกว่า สะพานด้าอดตลอด สร้างข้ามห้วยสำราญก่อนถึงสถานีศรีสะเกษ ราว 1 กิโลเมตร จุดเด่นของสะพานแห่งนี้คือ เป็นสะพานโครงขึ้น (Through Truss Bridge) ที่มีอยู่ด้วยกัน 2 สะพานติดกันแต่มีรูปแบบที่ต่างกันความยาวราว 80 เมตร โดยสะพานแรกด้านทิศตะวันออกทางด้านสถานีศรีสะเกษ จะเป็นแบบโครงหลังคาสะพานเป็นหลังอุรุ ส่วนอีกสะพานหนึ่งที่ติดกันกลับเป็นแบบโครงเหล็กหลังคาคลุมทรงสี่เหลี่ยมคางหมู ซึ่งน้อยแห่งนักที่จะมีสะพาน 2 แบบอยู่ในที่เดียวกัน

สะพานแห่งสุดท้ายบนเส้นทางอีสานใต้นี้จะอยู่บริเวณรอยต่อของอำเภอกันทรารมย์ จังหวัดศรีสะเกษและอำเภวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี ซึ่งมีลำห้วยขะยุงเป็นเส้นแบ่งเขตแดน มีสะพานรถไฟ คือ สะพานห้วยขะยุงเชื่อมต่อกันระหว่างสองอำเภอนี้ ตั้งอยู่ห่างจากสถานีห้วยขะยุงราว 800 เมตร สะพานห้วยขะยุง มีลักษณะทางสถาปัตยกรรมเหมือนกับสะพานเขตอีสานใต้อื่น ๆ คือ เป็นสะพานโครงขึ้น (Through Truss Bridge) ตอนเดียว ความยาวราว 80 เมตร หลังคาสะพานเป็นรูปตัว X สลับกับพื้นปลาแบบเดียวกับสะพานพระซี ลักษณะที่ต่างกับกับสะพานในภาคอื่น ๆ อีกอย่างหนึ่งคือ ที่เสาโครงสะพานคู่หน้าจะออกแบบให้ตรงด้วยเหล็กแผ่นและเหล็กซี่ทำให้ดูบึกบึนและแข็งแรงกว่าสะพานที่เป็นเหล็กซี่อย่างเดียว และเป็นเอกลักษณ์ของคนออกแบบสะพานเขตอีสานใต้รุ่นแรก คือ บริษัท Les Etablissements Daydé ของฝรั่งเศส แต่การวางรางรถไฟสายอีสานนี้การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้ดำเนินการเองทั้งหมด

สำหรับอาคารสถานีที่ยังพอหลงเหลือเอกลักษณ์ดั้งเดิมอยู่จะเหลือสถานีขนาดเล็ก เช่น บ้านแสงพัน บ้านหนองตาด หนองเต็ง เมืองที่ ซึ่งเอกลักษณ์อย่างหนึ่งของสถานีในเส้นทางสายอีสานใต้ คือ ไม้ฉลุที่ทอดตัวเป็นระแนงจากบนเพดาน ลงมาเป็นกันสาดด้านหน้าโรงที่พักรถโดยสาร รวมไปถึงอาคารหลังคาทรงจัตุรมุข หน้าจั่วสูงตามแบบแปลนของการรถไฟแห่งประเทศไทย



สะพานห้วยสำราญ

- **ที่ตั้ง :** ต.เมืองเหนือ อ.เมือง จ.ศรีสะเกษ อยู่ห่างจากสถานีศรีสะเกษ ไปทางทิศตะวันตก 800 เมตร
- **ลักษณะโครงสร้างสะพาน :** สะพานโครงขึ้น (Through Truss Bridge) 2 ตอน แบบหลังอุรุและแบบสี่เหลี่ยมคางหมู โครงสะพานผลิตโดยบริษัท Les Etablissements Daydé ของฝรั่งเศส
- **ความยาว :** 130 เมตร สร้างข้ามลำห้วยสำราญ
- **ปีที่สร้าง :** พ.ศ.2466



สะพานห้วยทับทัน

- **ที่ตั้ง :** ต.ห้วยทับทัน อ.ห้วยทับทัน จ.ศรีสะเกษ ห่างจากสถานีห้วยทับทันไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ 1.8 กิโลเมตร
- **ลักษณะโครงสร้างสะพาน :** สะพานโครงขึ้น (Through Truss Bridge) 2 ตอน แบบหลังอุรุและแบบโครงขึ้นครึ่งตัวติดต่อกัน โครงสะพานผลิตโดยบริษัท Les Etablissements Daydé ของฝรั่งเศส
- **ความยาว :** 110 เมตร สร้างข้ามห้วยทับทัน
- **ปีที่สร้าง :** พ.ศ.2468

อีกเส้นทางหนึ่ง คือ เส้นทางอีสานเหนือที่แยกจากชุมทางถนนจิระสู่จังหวัดหนองคายและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เส้นทางสายนี้มีงานศิลปะสถาปัตยกรรมที่น่าสนใจ คือ สะพานท่าพระ ซึ่งสร้างข้ามแม่น้ำชี อยู่ห่างจากสถานีท่าพระลงมาทางด้านใต้ราว 2 กิโลเมตร สร้างขึ้นเมื่อปี พ.ศ.2472 โดยบริษัท Les Etablissements Daydé ของฝรั่งเศส เป็นสะพานโครงขึ้น (Through Truss Bridge) สองตอนต่อกันวางตัวในแนวเหนือใต้ ลักษณะเด่นคือ สะพานตอนที่ข้ามแม่น้ำจะเป็นสะพานหลังคาโค้งแบบหลังอุรุ ส่วนสะพานตอนที่สองเป็นลักษณะแผงสะพานรูปสี่เหลี่ยมคางหมูแบบโปร่งมีซี่สะพานเป็นรูปตัว X เรียงต่อกันตามแนวยาว ความยาวของสะพานสองตอนรวมกันราว 120 เมตร นับเป็นสะพานขนาดใหญ่แห่งหนึ่งในภาคอีสาน นอกจากนี้ห่างกันลงไปทางใต้ราว 130 เมตร ยังมีสะพานโครงขึ้น (Through Truss Bridge) อีกแห่งหนึ่งซึ่งเป็นแบบโครงสี่เหลี่ยมคางหมู รูปแบบที่กรรมกรรถไฟหลวงเป็นผู้ออกแบบ ความยาวราว 50 เมตร สร้างข้ามที่ลุ่มหนองน้ำในบริเวณนั้น ซึ่งเวลาที่ยืนอยู่ฟากหนึ่งแล้วมองย้อนกลับไปหรือกลับมาก็มักจะเห็นสะพาน 2 แห่งนี้ซ้อนกันอย่างลงตัวเป็นเอกลักษณ์ที่สวยงามยิ่งนัก และมีเพียงไม่กี่แห่งในประเทศไทย

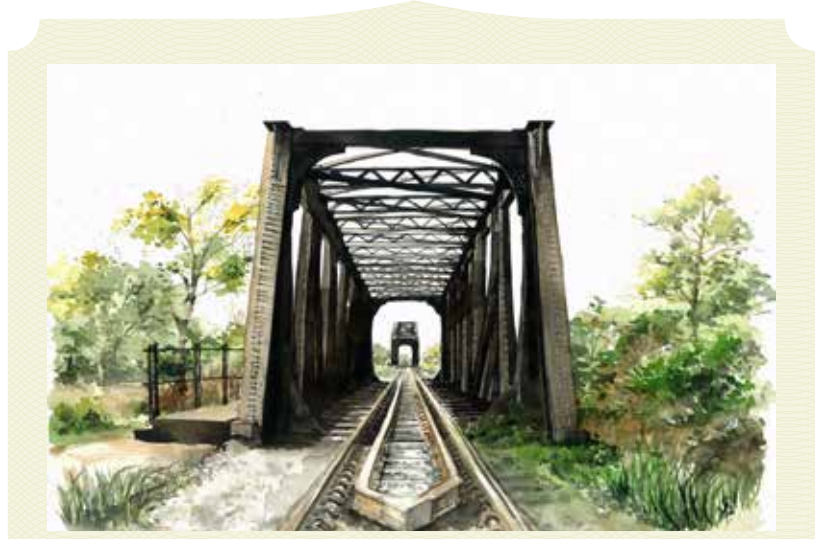
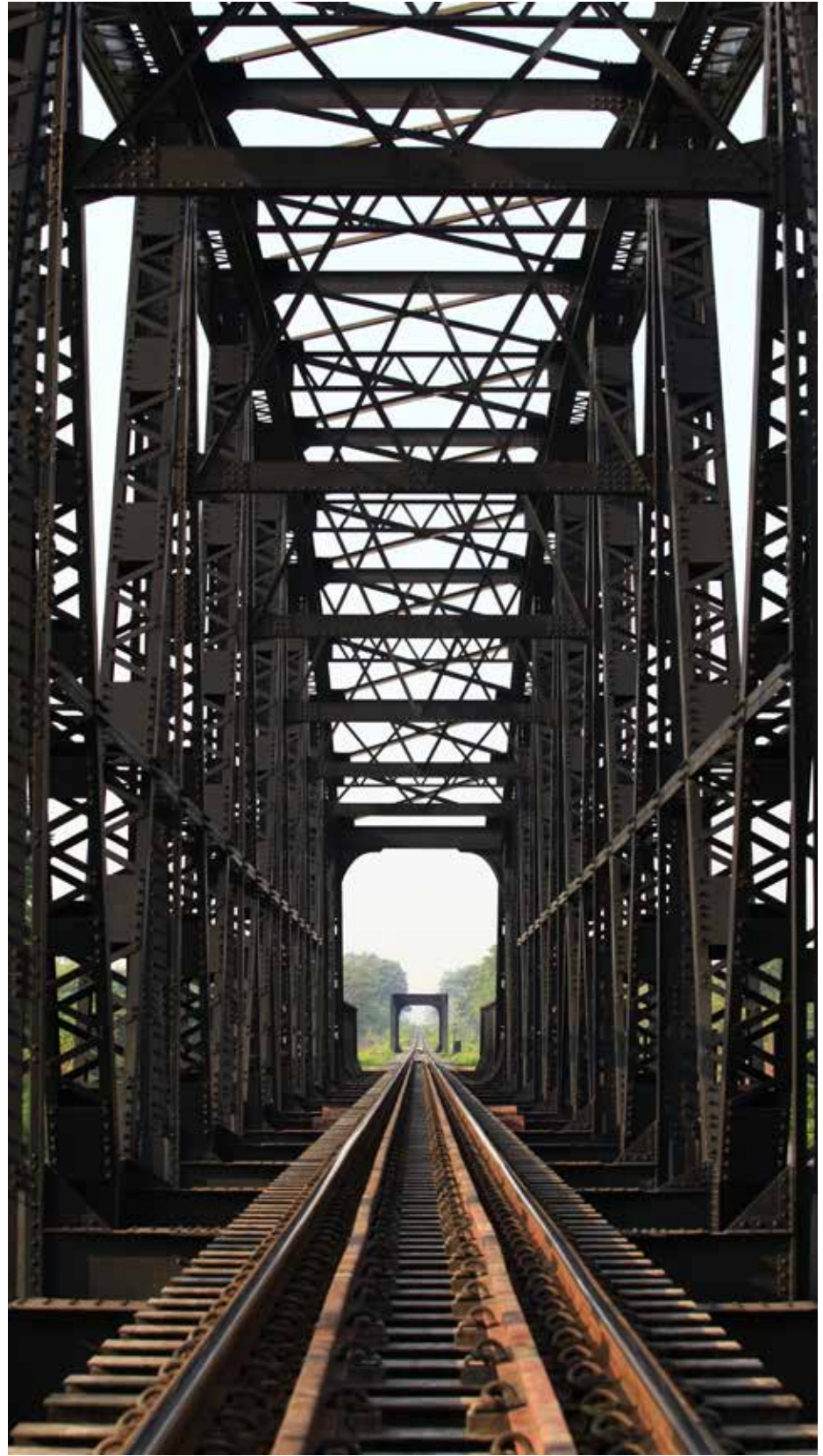
สะพานอีกแห่งหนึ่งซึ่งเป็นสะพานขนาดใหญ่บนเส้นทางอีสานเหนือนี้คือ สะพานน้ำพอง ที่สร้างข้ามลำน้ำพองอยู่ทางด้านทิศใต้ของสถานีน้ำพองราว 8 กิโลเมตร เป็นสะพานโครงขึ้น (Through Truss Bridge) สามตอน ความยาวรวมกันราว 130 เมตร สะพานตอนกลางที่ข้ามลำน้ำเป็นสะพานโครงเหล็กทรงหลังอุรุ แต่เส้นโครงหลังคาจะแตกต่างจากสะพานท่าพระที่เป็นทรงโค้งมน ตรงที่แนวโค้งของหลังคาสะพานแห่งนี้จะเป็นแนวโค้งรูปเหลี่ยมมาต่อกัน โดยเพดานหลังคาถักด้วยเหล็กโปร่งรูปตัว X ไม่เหมือนสะพานแห่งไหน ในภาคอีสาน ส่วนอีก 2 ช่วงที่ประกอบอยู่ทางหัวและท้ายสะพานจะเป็นสะพานเหล็กแบบสะพานแผงขึ้น (Through Plate Girder) ซึ่งสะพานลักษณะนี้หาชมได้ยากในประเทศไทยและเป็นเอกลักษณ์โดดเด่นของสะพานแห่งนี้

นอกจากสะพาน 2 แห่งนี้แล้วหากใครที่มาเที่ยวชมก็ควรแวะชมสถานีน้ำพอง ด้วยอีกแห่งหนึ่ง ซึ่งเป็นอาคารไม้ชั้นเดียวหลังคาทรงปั้นหยาผสมหลังคาจั่ว ที่ด้านหนึ่งทอดยาวออกไปเป็นที่พักผู้โดยสาร ซึ่งยังคงสภาพเดิมที่ค่อนข้างสมบูรณ์ กับอีกแห่งหนึ่งที่น่าสนใจ คือ สถานีนาทา จังหวัดหนองคาย ที่อาคารสถานีเป็นอาคารไม้สองชั้นแบบมาตรฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทยอีกรูปแบบหนึ่ง ซึ่งชั้นล่างใช้เป็นห้องควบคุมการเดินรถและห้องทำงาน ส่วนชั้นบนเป็นห้องพักนายสถานีและพนักงานรถไฟ รูปแบบของสถานีลักษณะนี้ เช่น สถานีหนองคายหลังแรกหรือไปแล้ว สถานีสุพรรณบุรี ซึ่งสร้างแบบก่ออิฐถือปูนและสถานีชุมทางบ้านตาคลี จังหวัดนครสวรรค์ ที่ยังเป็นอาคารไม้สองชั้นที่ได้รับการอนุรักษ์อยู่ในปัจจุบัน นับเป็นเอกลักษณ์ของสถานีรถไฟแถบอีสานที่ควรค่าต่อการไปเที่ยวชม



สะพานน้ำพอง

- **ที่ตั้ง :** ต.ม่วงหวาน อ.น้ำพอง จ.ขอนแก่น อยู่ห่างจากสถานีโนนพยอมไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือราว 1.7 กิโลเมตร
- **ลักษณะโครงสร้างสะพาน :** สะพานสามตอน สะพานตอนกลางที่ข้ามลำน้ำเป็นสะพานโครงขึ้น (Through Truss Bridge) แบบหลังอุรุ อีก 2 ตอนที่อยู่ทางหัวและท้ายสะพานจะเป็นสะพานเหล็กแบบสะพานแผงขึ้น (Through Plate Girder) โครงสร้างผลิตจากประเทศสหรัฐอเมริกา
- **ความยาว :** 140 เมตร สร้างข้ามลำน้ำพอง
- **ปีที่สร้าง :** พ.ศ.2480



สะพานท่าพระ

- **ที่ตั้ง :** ต.ท่าพระ อ.เมือง จ.ขอนแก่น อยู่ห่างจากสถานีท่าพระลงมาทางด้านทิศใต้ราว 2 กิโลเมตร
- **ลักษณะโครงสร้างสะพาน :** สะพานโครงขึ้น (Through Truss Bridge) สองตอนต่อกันวางตัวในแนวเหนือใต้ สะพานหลักที่ข้ามน้ำเป็นแบบหลังอุรุ ส่วนอีกสะพานหนึ่งที่ต่อกันเป็นแบบสี่เหลี่ยมคางหมู โครงสร้างผลิตโดย บริษัท Les Etablissements Daydé ของฝรั่งเศส
- **ความยาว :** 120 เมตร สร้างข้ามแม่น้ำชี
- **ปีที่สร้าง :** พ.ศ.2472



แลสถาปัตยกรรมศิลป์
รถไฟไทยในแดนใต้



แลสถาปัตยกรรมศิลป์ รถไฟไทยในแดนใต้

ทางรถไฟสายใต้ นับเป็นทางรถไฟที่มีประวัติศาสตร์ยาวนานนับแต่ปี พ.ศ. 2441 เริ่มสร้างทางรถไฟสายธนบุรี-เพชรบุรี และเปิดเดินรถอย่างเป็นทางการในวันที่ 19 มิถุนายน พ.ศ. 2446 ทางรถไฟสายใต้เป็นเส้นทางที่มีการก่อสร้างต่างจากทางรถไฟสายอื่นๆ หลังจากที่เปิดการเดินรถจากธนบุรี-เพชรบุรี แล้ว การก่อสร้างเริ่มจากเพชรบุรี ลงไปทางใต้ ในขณะเดียวกันก็สร้างจากสงขลา และกันตัง ขึ้นมาทางเหนือ เพื่อมาบรรจบกันตรงกลาง ซึ่งสถานที่ที่ทางรถไฟทั้ง 2 สายมาบรรจบกันคือ “สถานีชุมพร” ในปี พ.ศ. 2459

ชุมพรเปรียบเสมือนประตูสู่ภาคใต้ของทางรถไฟสายใต้อย่างแท้จริง เมื่อผ่านสถานีชุมพรลงไป ภูมิภาคจะเป็นที่ราบชายทะเลสลบเนินเขาซึ่งส่วนใหญ่เป็นภูเขาหินปูน ผ่านแม่น้ำและลำคลองหลายสาย มีทิวทัศน์ที่เขียวชอุ่มสองข้างทางตลอดทั้งปี และมีวิถีชีวิตผู้คนที่แตกต่างกันไปจากภาคอื่นด้วยวัฒนธรรมประเพณีของท้องถิ่น





เมื่อรถไฟเคลื่อนออกจากสถานีชุมพรก็จะผ่าน สะพานข้ามคลองท่าตะเภา ที่อยู่ห่างจากสถานีชุมพรไปทางทิศใต้ประมาณ 1 กิโลเมตรเป็นสะพานที่มีโครงสร้างรวม 2 ช่วงติดต่อกันระหว่างสะพานแผงขึ้น (Through Plate Girder) และสะพานโครงขึ้น (Through Truss Bridge) มีความยาวช่วงแรก 25 เมตร และช่วงที่สอง 48 เมตร หากดูเผินๆ แล้วสะพานแห่งนี้ก็อาจเหมือนสะพานข้ามคลองทั่วๆ ไป แต่สะพานแห่งนี้ได้ตกเป็นเป้าหมายทำลายของฝ่ายสัมพันธมิตรในการทิ้งระเบิดปูพรมสถานีรถไฟชุมพร และสะพานข้ามคลองท่าตะเภา เมื่อวันที่ 19 มีนาคม พ.ศ. 2488

ทางรถไฟสายใต้ระยะตั้งแต่สถานีชุมพรลงไป จะพาดผ่านสวนยางพาราและเป็นการตัดโค้งเพื่อข้ามแม่น้ำหรือลำคลอง อีกทั้งยังผ่านชุมชนที่เป็นอำเภอและตำบลที่สำคัญตามชายฝั่งทะเลอ่าวไทย เช่น อำเภอสวี ยังมีสะพานเหล็กข้ามคลองสวี ที่มีลักษณะพิเศษคือเป็น สะพานโครงขึ้น (Truss Bridge) ตอนเดียวหลังคาโค้งแบบที่เรียกว่า หลังอุฐู ความยาวราว 70 เมตร อยู่ห่างจากสถานีสวีไปทางทิศเหนือราว 1 กิโลเมตร สะพานแห่งนี้มีลักษณะเด่น คือ เป็นสะพานที่ไม่มีตอม่อกลางน้ำซึ่งยาวที่สุดในสายใต้ตอนบน

นอกจากสะพานข้ามคลองสวีแล้ว ยังมีสะพานอีกแห่งหนึ่งที่มีเอกลักษณ์ไม่เหมือนใคร นั่นคือ สะพานข้ามแม่น้ำหลังสวน ซึ่งเป็นสะพานที่มีโครงสร้างสะพานแบบ Truss 2 ช่วงที่มีโครงสร้างคนละรูปร่างกัน โดยโครงสร้างช่วงฝั่งทิศเหนือเป็นโครงทรงโค้งยาว 65 เมตร และฝั่งทิศใต้เป็นโครงทรงเหลี่ยมยาว 70 เมตร ซึ่งความแตกต่างของโครงสร้างทั้งสองนั้นไม่ใช่ความตั้งใจของผู้ออกแบบ หากแต่เป็นเพราะสะพานถูกทำลายจากระเบิดในช่วงสงครามมหาเอเชียบูรพาเช่นเดียวกับอีกหลายๆ สะพานในเส้นทางสายใต้ ซึ่งทำให้สะพานข้ามแม่น้ำหลังสวนนั้นดูแปลกตากว่าสะพานอื่นๆ ในประเทศไทย

เมื่อผ่านสถานีหลังสวนไปแล้ว ทางรถไฟก็จะมุ่งลงใต้จนพ้นเขตจังหวัดชุมพรเข้าสู่จังหวัดสุราษฎร์ธานี ผ่านอำเภอท่าชนะ อำเภอไชยา จนถึงอำเภอท่าฉาง ซึ่งมี สะพานท่าฉาง เป็นสะพานโครงขึ้นตอนเดียวที่ไม่มีตอม่ออีกแห่งหนึ่งในภาคใต้ ความยาวราว 60 เมตร ก่อนจะเริ่มมีความหนาแน่นของชุมชนเมื่อเข้าสู่เขตอำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยสถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี ซึ่งตั้งอยู่ในอำเภอพุนพินจะเป็นสถานีสำคัญที่จะต่อเข้าตัวเมืองจังหวัดสุราษฎร์ธานีที่ใกล้ที่สุด ที่นี่จึงมีความเจริญเคียงคู่กันมากับตัวจังหวัดสุราษฎร์ธานีตลอดมา

ปี พ.ศ.2484 ทหารญี่ปุ่นยกพลขึ้นบกที่สุราษฎร์ธานี สะพานจุลจอมเกล้าข้ามแม่น้ำตาปิกก็เป็นอีกจุดหนึ่งที่ฝ่ายสัมพันธมิตรใช้เป็นเป้าหมายทำลายเพื่อตัดการเดินทาง ซึ่งเครื่องบินทิ้งระเบิดได้ใช้ระเบิดแบบผูกโซ่ร้อยเป็นพวงทิ้งทำลายจนสะพานหักกลางลำเมื่อ พ.ศ.2486



สะพานท่าตะเภา

- **ที่ตั้ง :** ต.ท่าตะเภา อ.เมือง จ.ชุมพร อยู่ห่างจากสถานีชุมพรทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ราว 850 เมตร
- **ลักษณะโครงสร้างสะพาน :** สะพานแผงขึ้น (Through Plate Girder) และสะพานโครงขึ้น (Through Truss Bridge) ติดกันสองตอน โครงสร้างสร้างโดย บริษัท Yokogawa Bridge Works ประเทศญี่ปุ่น
- **ความยาว :** สะพานแผงขึ้น ยาว 25 เมตร สะพานโครงขึ้น ยาว 48 เมตร รวมความยาว 73 เมตร สร้างข้ามแม่น้ำท่าตะเภา
- **ปีที่สร้าง :** พ.ศ.2523



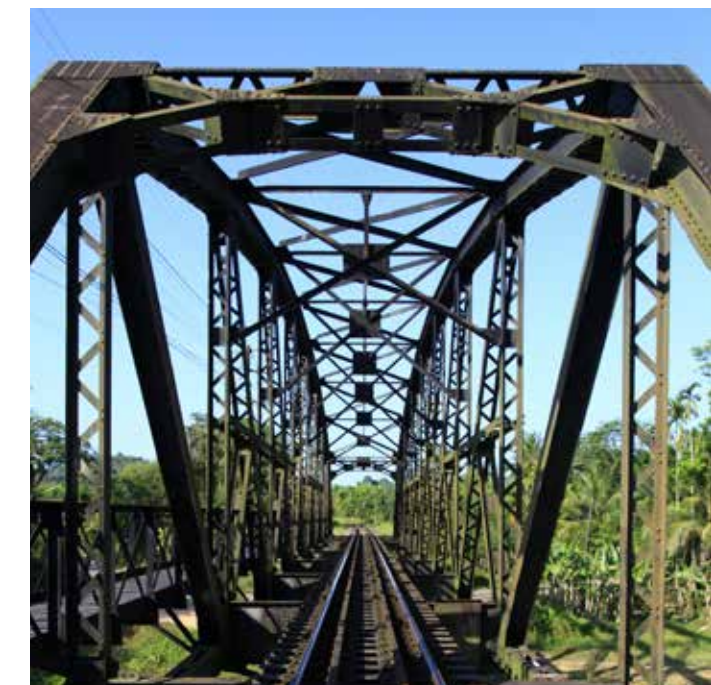
สะพานสวี

- **ที่ตั้ง :** ต.นาโพธิ์ อ.สวี จ.ชุมพร อยู่ห่างจากสถานีสวีไปทางทิศเหนือ ราว 1 กิโลเมตร
- **ลักษณะโครงสร้างสะพาน :** สะพานโครงขึ้น (Through Truss Bridge) ตอนเดียวแบบโครงหลังคาหลังอุฐู ไม่มีตอม่อกลางน้ำ
- **ความยาว :** 70 เมตร สร้างข้ามแม่น้ำสวี
- **ปีที่สร้าง :** ไม่ปรากฏหลักฐานปีที่สร้าง



สะพานหลังสวน

- **ที่ตั้ง :** ต.ขันเงิน อ.หลังสวน จ.ชุมพร
- **ลักษณะโครงสร้างสะพาน :** สะพานโครงขึ้น (Through Truss Bridge) 2 ตอนติดกัน ตอนที่อยู่ด้านทิศเหนือเป็นโครงหลังคาแบบหลังอุฐู ตอนที่อยู่ด้านทิศใต้เป็นแบบสี่เหลี่ยมคางหมู และเป็นสะพานที่ไม่มีตอม่อกลางน้ำยาวซึ่งสุดในภาคใต้ตอนบน โครงสร้างสร้างโดย บริษัท Kisha Seizo Kaisha, Osaka ประเทศญี่ปุ่น
- **ความยาว :** สะพานด้านทิศเหนือ ยาว 65 เมตร สะพานด้านทิศใต้ยาว 70 เมตร รวมความยาว 135 เมตร
- **ปีที่สร้าง :** พ.ศ.2491



หลังสงครามสงบ รัฐบาลได้ว่าจ้างบริษัท Cormanlong Co., Ltd. ซ่อมแซมสะพาน และเปลี่ยนโครงสร้างจากเดิมเป็นโครงโค้ง ให้เป็นโครงรูปสี่เหลี่ยมคางหมูแบบเดียวกับสะพานพระรามหกในพระนครที่ถูกทำลายลงเช่นกัน โดยสะพานแบ่งออกเป็น 3 ช่วง ความยาว 80 เมตร 1 ช่วง และยาว 60 เมตร 2 ช่วง นอกจากนี้ยังออกแบบให้มีถนน 2 ช่องจราจรบนสะพานเพื่อให้รถยนต์ใช้ร่วมกับรถไฟด้วย ซึ่งสะพานแห่งนี้ใช้เวลาซ่อมสร้างถึง 6 ปี และพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช พระราชทานนามสะพานแห่งนี้ว่า “สะพานจุลจอมเกล้า” และทำพิธีเปิดใช้สะพานเมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2496 ส่วนโครงสะพานเดิมที่ถูกทำลายนั้นได้นำไปก่อสร้างเป็นสะพานรถไฟข้ามคลองยัน ในเส้นทางสายบ้านทุ่งโพธิ์-ศิริรัฐนิคม

ถึงแม้ว่าเวลาจะผ่านไปนานเพียงใด ชุมชนที่อยู่ ณ สะพานจุลจอมเกล้า ก็ยังคงเรียกว่า “สะพานโค้ง” ติดปากจนถึงปัจจุบัน และในทุกๆเช้าภาพพระณเรศเดินบิณฑบาตข้ามสะพานก็ยังคงเป็นภาพชีวิตที่น่าดู ส่วนยามเย็นเรามากจะเห็นวิถีชีวิตของคนทำข้ามที่ผูกพันกับสะพานจุลจอมเกล้า โดยใช้สะพานแห่งนี้เป็นที่พักผ่อน ที่ออกกำลังกาย ที่ทำกิจกรรมต่างๆ เหมือนกับว่าสะพานเป็นจุดศูนย์รวมของคนในชุมชน และเชื่อมรถไฟกับชุมชนให้เข้าถึงกัน

ทางรถไฟสายใต้ตั้งแต่สถานีสุราษฎร์ธานีเป็นต้นไปนั้นจะได้วิ่งเลียบเมืองชายทะเลอ่าวไทยอีกต่อไป แต่จะตัดเข้าสู่พื้นที่ตรงกลางของแผ่นดิน โดยมีเทือกเขานครศรีธรรมราชทอดตัวยาวเป็นปราการกั้นเมืองริมทะเล และเมืองในแผ่นดินเอาไว้ ซึ่งถ้าหากผู้โดยสารรถไฟสังเกตเห็นนอกหน้าต่างจะเห็นเทือกเขาทอดตัวยาวในแนวเหนือ-ใต้ ตลอดเส้นทางตั้งแต่สุราษฎร์ธานี เส้นทางรถไฟนั้นจึงเป็นทางสัญจรหลักสำหรับอำเภอต่างๆ เช่น บ้านนาเดิม บ้านนาสาร เวียงสระ ฉวาง นาบอน ทุ่งสง ให้เติบโตขึ้นจนปฏิเสธไม่ได้ว่าทางรถไฟนำความเจริญมาสู่ชุมชนแท้จริง จะเห็นได้จากปริมาณผู้โดยสารขบวนรถไฟท้องถิ่นเป็นจำนวนมากในแต่ละวัน ที่เดินทางเข้ากรุงเทพมหานคร และนอกจากนั้นจังหวัดบึงบอระเพ็ดรถไฟไม่ใช่แค่การโดยสาร แต่ยังมีบริการซื้อขายแลกเปลี่ยนอาหาร หรือพืชผักขึ้นชื่ออย่าง “สะตอ” บนรถไฟทุกๆ ขบวนอีกด้วย

ขบวนรถไฟวิ่งผ่านสวนปาล์มขนาดใหญ่ของอำเภอบ้านนาสาร ผ่านสถานีหัวมุด ก่อนจะเข้าโค้งข้ามสะพานที่มีโครงสะพานแคบมาก ๆ จนต้องมีป้ายเตือน “ระวังสะพานแคบ” นั่นคือสะพานข้ามคลองฉวาง หรือที่คนนั่งรถไฟนิยมเรียกว่า “สะพานแคบนาสาร” ที่มีเอกลักษณ์คู่กับวิวเขาหินปูนที่เป็นฉากหลัง โดยสะพานแคบนาสารที่เห็นในปัจจุบัน ไม่ใช่สะพานดั้งเดิม แต่เป็นสะพานใหม่ที่นำมาติดตั้งตอนปรับปรุงทางรถไฟสายใต้ช่วงบ้านนา-ทุ่งสง ตัวสะพานสร้างโดยบริษัท Balfour Beatty ประเทศอังกฤษ แบบเดียวกับสะพานข้ามคลองบางกอกน้อยที่สถานีบางบำหรุ และสะพานข้ามคลองหนองใหญ่ที่สถานีนาชะอัง ที่มีลักษณะใกล้เคียงกัน ติดตั้งเมื่อ พ.ศ. 2535 มีความยาว 3 ช่วง ช่วงละ 50 เมตร



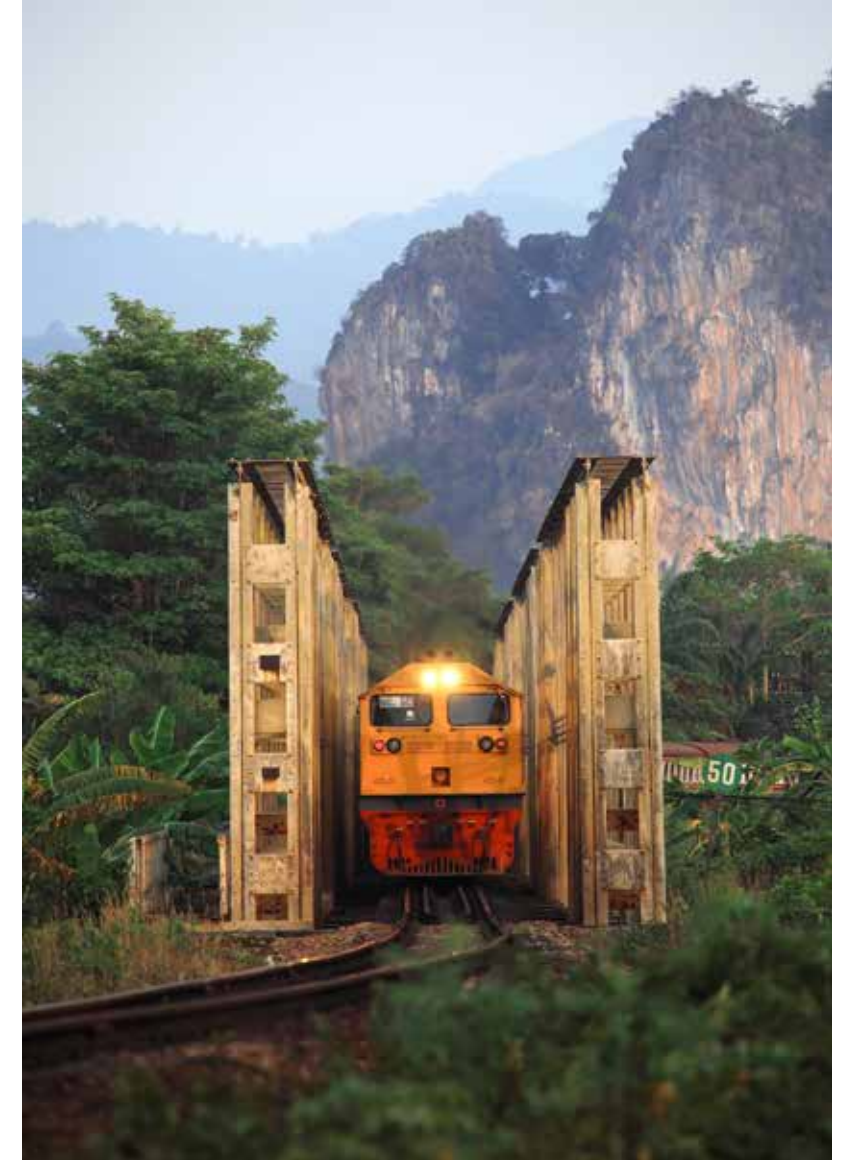
สะพานจุลจอมเกล้า

- ที่ตั้ง : ต.ท่าข้าม อ.พุนพิน จ.สุราษฎร์ธานี อยู่ห่างจากสถานีรถไฟพุนพินราว 1.3 กิโลเมตร
- ลักษณะโครงสร้างสะพาน : สะพานโครงขึ้น (Through Truss Bridge) 3 ตอน แบบสี่เหลี่ยมคางหมู มี 2 ทอม่อ
- ความยาว : 200 เมตร สร้างข้ามแม่น้ำตาปี
- ปีที่สร้าง : พ.ศ.2456



สะพานนาสาร

- ที่ตั้ง : ต.นาสาร อ.นาสาร จ.สุราษฎร์ธานี อยู่ห่างจากสถานีนาสารไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือราว 900 เมตร
- ลักษณะโครงสร้างสะพาน : สะพานโครงขึ้น (Through Truss Bridge) 3 ตอน แบบสี่เหลี่ยมคางหมู มี 2 ทอม่อ โครงสร้างสร้างโดยบริษัท Balfour Beatty ประเทศอังกฤษ
- ความยาว : 150 เมตร สร้างข้ามคลองฉวาง
- ปีที่สร้าง : พ.ศ.2535





จากอำเภอนาสาร อำเภอบ้านส้อง เข้าสู่เขตจังหวัดนครศรีธรรมราช จนถึงสถานีฉวาง ที่มีสะพานฉวางซึ่งเป็นสะพานโครงขึ้นแบบหลังอูฐ ขนาดใหญ่ขนาด 3 ช่วง ยาวช่วงละ 50 เมตร พาดผ่าน โดยในหน้าแล้งสะพานช่วงที่ 1 - 2 จะมีหาดทรายเล็กๆ อยู่ข้างใต้ และช่วงที่ 3 จะเป็นแม่น้ำตาปีที่มีความกว้างไม่มากนัก แม่น้ำตาปีนี้มีต้นกำเนิดจากเขาหลวง ที่เป็นส่วนหนึ่งของเทือกเขานครศรีธรรมราช และไหลไปรวมกับคลองพุมดวงที่อำเภอบ้านพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี ไกลๆ กับสะพานจุลจอมเกล้า ก่อนไหลออกสู่ปากอ่าวที่ตัวจังหวัดสุราษฎร์ธานี นั่นหมายความว่าทางรถไฟสายใต้จะข้ามแม่น้ำตาปีทั้งหมด 2 ครั้ง นั่นคือที่สะพานจุลจอมเกล้า และสะพานฉวางแห่งนี้

ส่วนสถานีคลองจันตั้งอยู่ตำบลจันดี บริเวณรอยต่อระหว่างอำเภอดวง และอำเภอข้างกลาง ตำบลจันดี นั้นมีความหนาแน่นของชุมชนมากกว่า ฉวางซึ่งเป็นตัวอำเภอ ทั้งยังเป็นเส้นทางลัดที่เข้าสู่ตัวเมืองนครศรีธรรมราชได้ใกล้ที่สุด บ่อยครั้งผู้โดยสารที่จะเดินทางเข้าสู่ตัวจังหวัดนครศรีธรรมราชจะนิยมลงที่สถานีคลองจันดีแห่งนี้ และนั่งรถสองแถวหรือรถยนต์ส่วนตัวลัดเข้าตัวเมืองโดยไม่ต้องนั่งรถไฟอ้อมลงไปทางทุ่งสง และร่อนพิบูลย์ นั่นจึงทำให้ตำบลจันดีเกิดการขยายตัวเป็นชุมชนขนาดใหญ่อย่างรวดเร็ว ภาพของ

ตลาดเช้าที่อยู่ตรงข้ามอาคารสถานีคลองจันดีฝั่งทางหลักเป็นภาพที่คุ้นชินในทุกๆ เช้า จังหวะชีวิตและวิถีชุมชนเคลื่อนไหวไปพร้อมๆ กับขบวนรถไฟ จากกรุงเทพฯ ที่จอดเทียบชานชาลาบริเวณที่สถานีแห่งนี้ ก่อนธงเขียวจะทำหน้าที่ปล่อยให้ขบวนรถไฟเคลื่อนที่ต่อไปจนสุดสถานีและข้ามสะพานขนาดใหญ่ที่มีต้นยางนาขึ้นต้นอยู่เคียงข้าง

สะพานคลองจันดี มีลักษณะเหมือนกับสะพานใหญ่ในสายใต้ทั่วไป คือเป็นสะพานโครงขึ้นแบบหลังอูฐ มี 2 ช่วง ความยาวช่วงละ 50 เมตร โดยคลองที่อยู่เบื้องล่างนั้นคือคลองจันดีที่เป็นพรมแดนธรรมชาติกั้นระหว่างอำเภอดวง และอำเภอข้างกลาง สะพานรถไฟแห่งนี้ถือเป็นผู้จุดศูนย์รวมของคนในชุมชน ไม่ว่าจะเป็นการพักผ่อน ลานจัดกิจกรรมชุมชน ศาลาพักผ่อนสาธารณะและที่เล่นน้ำของเด็กๆ ถัดจากสะพานตรงไปตามทางรถไฟประมาณ 500 เมตร จะเป็นที่ตั้งของวัดธาตุน้อย (เจดีย์พ่อท่านคล้าย วาจาสิทธิ์) วัดคู่บ้านคู่เมืองอีกหนึ่งแห่งของชาวนครศรีธรรมราชที่ในทุกๆ วันสำคัญทางศาสนาจะมีประชาชนนั่งรถไฟจากที่ต่างๆ มาทำบุญ ณ วัดแห่งนี้ นับเป็นวิถีที่ผูกพันไปมาระหว่างชุมชน คน ทางรถไฟ และศาสนาที่กลมกลืน

ชุมทางสำคัญที่อยู่จากสถานีจันดีต่อไป คือ สถานีชุมทางทุ่งสง ซึ่งเป็นชุมทางรถไฟที่แยกไปสถานีกันตัง จังหวัดตรัง และเส้นทางสายหลักที่มุ่งหน้าลงสู่อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ทางรถไฟสายทุ่งสง-กันตังนี้มีความเก่าแก่และสำคัญในลำดับต้นๆ ของประวัติศาสตร์รถไฟไทย เนื่องจากการขนย้ายอุปกรณ์ในการสร้างทางรถไฟ รถจักร ล้อเลื่อน จะถูกลำเลียงจากท่าเรือกันตัง ผ่านทับเที่ยง ห้วยยอด และไปพบกับทางรถไฟที่สร้างมาจากสงขลา ซึ่งทางรถไฟสายใต้นี้จะสร้างขึ้นไปจนบรรจบกับทางรถไฟที่สร้างมาจากกรุงเทพฯ ที่สถานีชุมพร



สะพานคลองจันดี หรือสะพานโครงรถไฟ 100 ปี

- **ที่ตั้ง :** ต.จันดี อ.ฉวาง จ.นครศรีธรรมราช อยู่ห่างจากสถานีจันดีไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ราว 300 เมตร
- **ลักษณะโครงสร้างสะพาน :** สะพานโครงขึ้น (Through Truss Bridge) 2 ตอน แบบโครงหลังคาหลังอูฐ
- **ความยาว :** 100 เมตร
- **ปีที่สร้าง :** พ.ศ.2529



สถานีกันตัง เป็นสถานีรถไฟที่สวยงามมากแห่งหนึ่งของประเทศไทย ตั้งอยู่ที่อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง เดิมชื่อ “สถานีตรัง” เปิดใช้งานเมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2456 เนื่องจากเมืองตรังเดิมตั้งอยู่ที่นี้ ภายหลังจึงมีการย้ายไปอยู่ที่ตำบลทับเที่ยงจนถึงปัจจุบัน สถานีตรังเดิมจึงเปลี่ยนชื่อเป็น สถานีกันตัง เรื่อยมา

ตัวอาคารสถานีเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าวางขนานไปกับทางรถไฟ ผังอาคารแบ่งเป็น 2 ส่วน คือ ตัวอาคารสถานี และชานชาลาที่มีหลังคาคลุม ตรงกลางมีมุขยื่นออกเพื่อรับรถที่เข้ามาเทียบ ลักษณะของอาคารเป็นอาคารไม้ชั้นเดียวผสมผสานแบบตะวันตกและตะวันออก ทาสีเหลืองมีสตราดัดขอบด้วยสีน้ำตาล หลังคาเป็นทรงปั้นหยาลงหลังคาจั่ว โครงสร้างอาคารเป็นแบบกรอบเสาคานกรด้วยแผ่นไม้ ที่เรียกกันว่า “สตีกสไตล์” เสาค้ำยันอาคารนั้นมีลักษณะโดดเด่นด้วยการเจาะร่องฝั่งละ 3 ร่อง ตกแต่งคิ้วบังรอบเสาข้างเสา และมีคิ้วบัวค้ำยัน ช่องประตูมีการประดับลวดไม้ ประตูและหน้าต่างของตัวอาคารเป็นบานลูกฟักไม้ เหนือบานประตูมีบานเกล็ดระบายอากาศ บริเวณคร่าวมีการตีไม้ระแนงรวมถึงช่องชายตัวที่มีช่องโค้งแบบ Arch ซึ่งเป็นลักษณะพิเศษของงานสถาปัตยกรรมพื้นถิ่นของยุโรป ส่วนหน้าบันบริเวณมุขเทียบรถประดับลายวงกลมขนาดด้วยสามเหลี่ยมฐานโค้ง 2 ข้าง เป็นเอกลักษณ์ของสถานีนี้ กรมศิลปากรได้ขึ้นทะเบียนสถานีกันตังเป็นโบราณสถานเมื่อ พ.ศ. 2539

ย้อนกลับมาที่ชุมทางทุ่งสงอีกครั้ง ทางรถไฟช่วงนี้จะผ่าน สถานีช่องเขาและอุโมงค์ช่องเขาที่มีความยาว 236 เมตร สู่อำเภอชุมทางเขาชุมทอง ทิวทัศน์ทางรถไฟช่วงนี้เป็นช่วงที่สวยงามที่สุดตอนหนึ่งบนเส้นทางสายใต้ โดยวิ่งผ่านป่าฝนเขตร้อนมุ่งสู่สถานีร้อนพิบูลย์และสถานีชุมทางเขาชุมทองเป็นสถานีต่อไป

สถานีชุมทางเขาชุมทอง สร้างขึ้นใน พ.ศ. 2457 เป็นสถานีทางแยกไปยังจังหวัดนครศรีธรรมราช เดิมชื่อ สถานีสามแยกนคร ต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็น “เขาชุมทอง” เมื่อ พ.ศ. 2460 อาคารสถานีเป็นอาคารไม้ชั้นเดียวหลังคาแฝดวางขนานไปกับทางรถไฟ ประกอบด้วยตัวอาคารสถานี และชานชาลาที่มีหลังคาคลุม หลังคาอาคารสถานีเป็นทรงปั้นหยาลงจั่วแบบเดียวกับสถานีกันตัง ประตูและหน้าต่างเป็นบานลูกฟักไม้ และตีไม้ระแนง ส่วนบริเวณโถงพักและห้องชายตัวมีขนาดกว้าง ช่องจำหน่ายตั๋วไม้ระแนงเปิดช่องแบบบานพับคล้ายหน้าต่างตามมาตรฐานสถานีรถไฟไทยทั่วไป การออกแบบตัวสถานีนั้นเป็นรูปแบบผสมระหว่างศิลปะตะวันตกและศิลปะตะวันออกแบบพื้นถิ่น เช่นเดียวกับสถานีกันตัง การใช้สอยเหมาะสมกับสภาพอากาศร้อนชื้นของภาคใต้ เสาค้ำยันหลังคานั้นมีลักษณะโดดเด่นด้วยการเจาะร่องฝั่งละ 3 ร่อง ตกแต่งคิ้วบังรอบเสาข้างเสา กันสาดของหลังคามีฉลุลายไม้ทึบเหมือนสถานีกันตัง



สถานีกันตัง

- **ที่ตั้ง :** ต.กันตัง อ.กันตัง จ.ตรัง
- **รูปแบบทางสถาปัตยกรรม :** เป็นแบบอาคารไม้ชั้นเดียว หลังคาทรงปั้นหยาลงหลังคาจั่ว หลังคามุงด้วยกระเบื้องซีเมนต์รูปว่าว หน้าบันมุขกลางประดับวงกลมขนาดด้วยสามเหลี่ยมฐานโค้ง 2 ข้าง แสดงให้เห็นถึงอิทธิพลสถาปัตยกรรมแบบคลาสสิก (Classicism) มีการเน้นส่วนฝาอาคารและโครงให้ต่างกันเด่นชัดด้วยสีที่ต่างกัน องค์ประกอบอาคาร เช่น เสา และค้ำยันมีการก่อสร้างที่ประณีต เช่นการเจาะร่องและตกแต่งคิ้วบังรอบเสา ข้างเสามีการใส่ค้ำยันโค้งตกแต่งเชิงเป็นรูปคิ้วบัว และค้ำยันที่ประกอบช่องประตูมีการตกแต่งคล้ายซุ้มประตูประดับลายลวดไม้
- **ลำดับชั้นของสถานี :** สถานีรถไฟชั้น 3
- **โทร :** 0-7525-1015





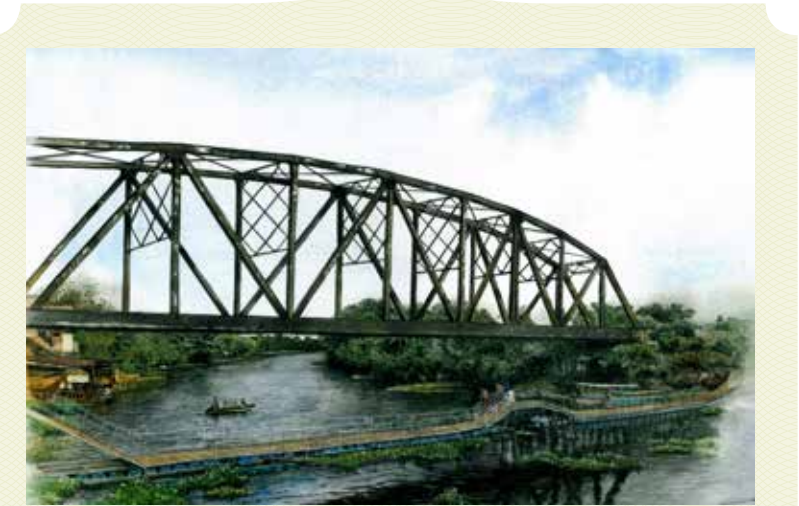
สภาพภูมิประเทศของทางรถไฟสายใต้เส้นทางหลักตอนล่างช่วงเขาชุมทอง-หาดใหญ่ จะเป็นที่ราบลุ่มมีเขาหินปูนลูกโดดอยู่เป็นระยะ โดยเฉพาะช่วงพัทลุง และเขาชัยสน เส้นทางช่วงนี้จะผ่านอำเภอและตำบลที่สำคัญหลายแห่ง บริเวณสถานีชะอวดมีสะพานเหล็กข้ามคลองชะอวดที่โครงสร้างคล้ายกับสะพานข้ามคลองสวี โดยเป็นสะพานโครงขึ้นทรงโค้งแบบหลังอุฐ 1 ช่วง ความยาว 80 เมตร เป็นสะพานเดี่ยวตอนเดียวไม่มีตอม่อกลางน้ำที่ยาวที่สุดในสายใต้ตอนล่าง

900 กว่ากิโลเมตรนับจากกรุงเทพฯ ในที่สุดรถไฟก็เดินทางมาถึงสถานีชุมทางหาดใหญ่ ซึ่งเป็นสถานีที่สำคัญที่สุดในสายใต้ เพราะนอกจากจะเป็นสถานีประจำจังหวัดสงขลาแล้ว ยังเป็นสถานีที่เป็นทางแยกเชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้ถึง 2 ทางและในอดีตยังมีทางแยกเข้าสู่สถานีรถไฟสงขลาอีกด้วย ซึ่งสมัยนั้นยังเป็นสถานีชุมทางอยู่ตะเกา ตั้งอยู่ที่ตำบลอยู่ตะเกา ก่อนที่จะมีการมาสร้างใหม่ที่สถานีชุมทางหาดใหญ่ในปัจจุบันเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม พ.ศ.2465 เนื่องจากปัญหาน้ำท่วมทุกปี



ทางรถไฟสายสงขลามีความยาว 29 กิโลเมตร เปิดเดินรถครั้งแรกในสมัยรัชกาลที่ 6 เมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2456 และเป็นเส้นทางหลักในการเดินทางระหว่างหาดใหญ่-สงขลาเรื่อยมา จนภายหลังเมื่อมีการตัดถนนเชื่อมระหว่างหาดใหญ่-สงขลาขึ้น ความสำคัญของทางรถไฟจึงลดน้อยลงและได้ยกเลิกการเดินทางรถไฟสายสงขลาไปในที่สุดเหลืออนุสรณ์เพียง สะพานข้ามคลองน้ำน้อยและสถานีสงขลา ซึ่งเป็นอาคารก่ออิฐถือปูนชั้นเดียวตั้งอยู่บนฐานคอนกรีต ผังอาคารเป็นสี่เหลี่ยมผืนผ้าขนานไปกับทางรถไฟ หลังคาเป็นแบบปั้นหยาสวมหลังคาจั่ว มุงด้วยกระเบื้องจั่ว ประตูและหน้าต่างเป็นบานลูกฟักไม้ เหนือบานประตูและหน้าต่างเป็นเกล็ดไม้ระบายอากาศ ช่วงกลางตัวอาคารมีมุขยื่นออกไปบริเวณทางลาดสำหรับขึ้นลงสถานี ส่วนป้ายชื่อสถานีเป็นปูนตามแบบสถานีทั่วไป และยังคงอยู่ในพื้นที่และสภาพเดิม

เมื่อ พ.ศ.2556 สถานีสงขลามียุครครบ 100 ปี ได้มีการบูรณะซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพเรียบร้อย ตามโครงการศูนย์เรียนรู้และอนุรักษ์ชุมชนสถานีสงขลา โดยมีโครงการที่จะเป็นพิพิธภัณฑ์ จัดแสดงสื่อมัลติมีเดีย นำหัว



สะพานชะอวด

- ที่ตั้ง : ต.ชะอวด อ.ชะอวด จ.นครศรีธรรมราช อยู่ห่างจากสถานีชะอวด
- ลักษณะโครงสร้างสะพาน : สะพานโครงขึ้น (Through Truss Bridge) ตอนเดียว แบบโครงหลังคาหลังอุฐ โครงสร้างสะพานผลิตโดย บริษัท Matsuo Bridge Co., Ltd.
- ความยาว : 80 เมตร สร้างข้ามคลองชะอวด
- ปีที่สร้าง : พ.ศ. 2509

รถจักรและตู้รถไฟมาปรับปรุงเป็นศูนย์การเรียนรู้ รวมถึงปรับภูมิทัศน์บริเวณหน้าสถานีเป็นส่วนและผลักดันให้สถานีรถไฟสงขลากลับมามีชีวิตอีกครั้งในรูปแบบของสถานที่ท่องเที่ยวเชิงวิชาการและประวัติศาสตร์

จากสถานีชุมทางหาดใหญ่นั้นจะมีเส้นทางแยกออกไป 2 ทาง สูชายแดนประเทศมาเลเซีย คือ เส้นทางสายหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ ที่อำเภอสะเตา และอีกสายหนึ่งจากหาดใหญ่ไปสุดปลายทางที่สถานีสุโขทัย-ลก ที่อำเภอสุโขทัยไกล ผ่านอำเภอเทพาที่มี สะพานเทพาเป็นสะพานโครงขึ้น (Through Truss Bridge) ขนาดใหญ่แห่งหนึ่งในภาคใต้ ก่อนเข้าสู่สามจังหวัดชายแดนภาคใต้ คือ จังหวัดปัตตานี ยะลาและนราธิวาส โดยเริ่มเปิดเดินรถเมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2460 อย่างไรก็ดี ทั้งสองสถานีถือว่าเป็นสถานีหน้าด่านสำคัญสู่ประตูอาเซียนทางภาคใต้ด้านประเทศมาเลเซียนำมาซึ่งความเจริญทางเศรษฐกิจเป็นอันมาก

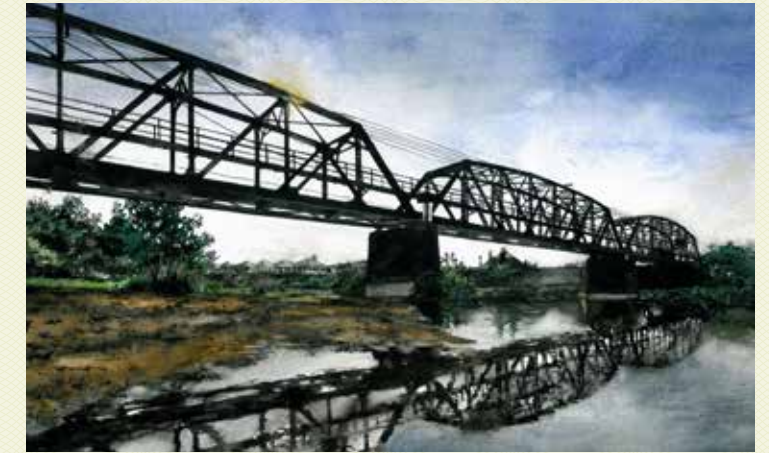


เริ่มเข้าสู่พื้นที่จังหวัดปัตตานี ทางรถไฟจะไม่ได้ผ่านตัวเมืองโดยจะผ่านอำเภอโคกโพธิ์ที่ห่างจากตัวจังหวัดไปราว ๆ 25 กิโลเมตร ซึ่งในอดีตนั้นผู้โดยสารที่จะเดินทางเข้าตัวเมืองต้องลงที่สถานีโคกโพธิ์ ต่อมาได้มีการพิจารณาให้เปลี่ยนชื่อสถานีจากโคกโพธิ์เป็นสถานีปัตตานี เพื่อให้สอดคล้องกับการเป็นสถานีประจำจังหวัด แต่ประชาชนในพื้นที่ก็ยังคงเรียกว่าสถานีโคกโพธิ์อยู่ตามความเคยชิน การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงได้ทำป้ายสถานีให้มีทั้งชื่อปัจจุบันและชื่อเดิมบนป้ายนั้นว่า “ปัตตานี (โคกโพธิ์)” ถัดไปนั้นจะเป็นสถานีวัดช้างไห้ ซึ่งเป็นอีกสถานีหนึ่งที่มีความสวยงาม โดยมีวัดช้างไห้ (หลวงปู่ทวดเหยียบน้ำทะเลจืด) ตั้งอยู่เยื้อง ๆ กับสถานี

สำหรับเขตจังหวัดยะลานั้นทางรถไฟจะพาดผ่านเฉพาะตอนเหนือของจังหวัด และเป็นจังหวัดเดียวในสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ที่ทางรถไฟเข้าสู่ตัวจังหวัด ทักษณียภาพส่วนใหญ่เป็นที่ราบลุ่ม และเริ่มเห็นความเป็นชุมชนมุสลิมชัดเจนจากมัสยิดที่กระจายตัวอยู่ทุก ๆ ชุมชนที่ทางรถไฟผ่าน ก่อนเข้าสถานียะลานั้นจะมีสะพานเหล็กแบบโครงขึ้น (Through Truss Bridge) ความยาว 4 ช่วง แบ่งออกเป็นโครงสี่เหลี่ยมคางหมูความยาว 35 เมตร โครงค้ำโค้งกึ่งเหลี่ยม 2 ช่วง ช่วงละ 50 เมตร และโครงค้ำยาว 60 เมตร ถือเป็นสะพานที่มีรูปร่างโครงสร้างถึง 3 แบบ ในสะพานเดียวกัน และยังเป็นสะพานที่ใช้สัญจรร่วมระหว่างรถไฟ คน และจักรยานยนต์ได้อีกด้วยจากทางเดินด้านข้างสะพาน ส่วนสถานียะลานั้นจะแตกต่างกับทุก ๆ สถานีในเส้นทาง ตัวอาคารจะใช้ร่วมกันกับอาคารพาณิชย์จึงทำให้ดูเหมือนสถานีกลิ่นหายไปนับตึกแถวสูงสามชั้นครึ่ง



เลยจากสถานียะลามาประมาณเกือบ 30 กิโลเมตร ก็จะเข้าสู่พื้นที่ของจังหวัดนราธิวาสซึ่งเป็นจังหวัดสุดท้ายที่ทางรถไฟจะเดินทางถึง ก่อนจะถึงสถานีรือเสาะทางรถไฟจะข้ามแม่น้ำสายใหญ่สายสุดท้ายนั่นคือแม่น้ำสายบุรี โดยสะพานมีโครงสร้างเป็นเหล็กค้ำยาว 4 ช่วง แต่ละช่วงมีความยาว 50 เมตร และปิดด้วยโครงเหลี่ยมแบบไม่มีหลังคาอีก 1 ช่วง ความยาว 30 เมตร รวมความยาวสะพาน 230 เมตร ซึ่งเป็นสะพานที่ยาวที่สุดบนเส้นทางรถไฟสายใต้ และเป็นงานศิลปะสถาปัตยกรรมที่สวยงามบนเส้นทางรถไฟสายใต้ที่นำชมก่อนที่ทางรถไฟจะผ่านสถานีตันหยงมัสไปจรดชายแดนมาเลเซียที่สถานีสุโหงโก-ลก รวมระยะทาง 1,143 กิโลเมตร ยาวที่สุดกว่าทางรถไฟทุกสายในประเทศไทย



สะพานข้ามแม่น้ำปัตตานี

- **ที่ตั้ง :** ต.ยูโป อ.เมือง จ.ยะลา ห่างจากสถานียะลาไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ราว 700 เมตร
- **ลักษณะโครงสร้างสะพาน :** สะพานเหล็กแบบโครงขึ้น (Through Truss Bridge) 4 ตอน แบ่งออกเป็นโครงสี่เหลี่ยมคางหมู 1 ตอน โครงค้ำโค้งกึ่งเหลี่ยม 2 ตอน และโครงค้ำทรงแอูอีก 1 ตอน ถือเป็นสะพานที่มีรูปร่างโครงสร้างถึง 3 แบบ ในสะพานเดียวกัน
- **ความยาว :** โครงสี่เหลี่ยมคางหมู ยาว 35 เมตร โครงค้ำโค้งกึ่งเหลี่ยม 2 ช่วง ยาวช่วงละ 50 เมตร และโครงค้ำทรงแอูยาว 60 เมตร รวมความยาวทั้งสิ้น 195 เมตร สร้างข้ามแม่น้ำปัตตานี
- **ปีที่สร้าง :** พ.ศ.2457

รถไฟถือเป็นอีกหนึ่งยานพาหนะที่มีความผูกพันกับคนไทยมาอย่างช้านานจะเห็นได้ว่ารถไฟไม่ได้นำมาแค่การเดินทาง หากแต่นำความเจริญวิถีชีวิต เศรษฐกิจ อาชีพ และวัฒนธรรมไปสู่ชุมชนต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นรูปร่างของสถานี ความสวยงามของสถาปัตยกรรม โครงสร้างต่าง ๆ สะท้อนให้เห็นถึงค่านิยม คุณภาพชีวิตประชากรของประเทศในขณะนั้น รวมถึงเสน่ห์ที่ยากจะลืมเลือนจากวิวสองข้างทาง หรือแม้กระทั่งวิถีชีวิตของคนในชุมชนที่มีกับรถไฟ ตลอดระยะเวลากว่า 119 ปี ที่รถไฟไทยรับใช้ประชาชนก็มีหลายสิ่งหลายอย่างที่เปลี่ยนแปลงไป หรือบางสิ่งก็ยังคงอยู่ แต่สิ่งที่ไม่เคยหายไปเลยนั่นคือความผูกพันกับประชาชน ภารกิจในการขนส่งไม่ว่าจะเป็นด้านโดยสารหรือสินค้าที่ไม่มีความหยุด และพร้อมที่จะเดินทางต่อไปสู่ปีที่ 120 อย่างภาคภูมิใจ

คณะผู้จัดทำ

- **เจ้าของโครงการ** การรถไฟแห่งประเทศไทย
- **ที่ปรึกษาโครงการ** วุฒิชชาติ กัลยาณมิตร ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
นายศิริพงษ์ พงษ์พิทักษ์ ผู้ช่วยผู้ว่าการด้านบริหาร
- **บรรณาธิการบริหาร** นवलอนงค์ วงษ์จันทร์ หัวหน้ากองประชาสัมพันธ์
- **กองบรรณาธิการ** เอกรัช ศรีอาระยันพงษ์ หัวหน้ากองโฆษณาและส่งเสริมการท่องเที่ยว
ชัชชนก แสงमुख หัวหน้างานประชาสัมพันธ์และรับเรื่องราวร้องเรียน
พิเชษฐ แชนเนี่ยม พนักงานควบคุมการเดินรถ 6
วันวิเศษ เนียมปาน พนักงานบริหารงานทั่วไป 6
- **บรรณาธิการ** สุรจิต จามรมาน
- **นักเขียน** ปริญญา ชูแก้ว
รักพล สาระนาค
- **ช่างภาพ** สุรจิต จามรมาน
จิรศักดิ์ โตเลิศมงคล
จิระพงษ์ วงศ์วิวัฒน์
รักพล สาระนาค
วุฒิพงษ์ เจริญทรัพย์
- **ศิลปกรรม** เรืองวิทย์ ภูธรารักษ์
- **วาดภาพ** นักศึกษา สาขาวิชาสถาปัตยกรรมและการวางแผน คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
सानนท์ ประทุมแก้ว
- **พิสูจน์อักษร** ศศินันท์ จามรมาน
อรกานต์ จามรมาน
- **ความคิดสร้างสรรค์และจัดทำ** บริษัท โฟโต้สแควร์ แอนด์ กราฟฟิค จำกัด

