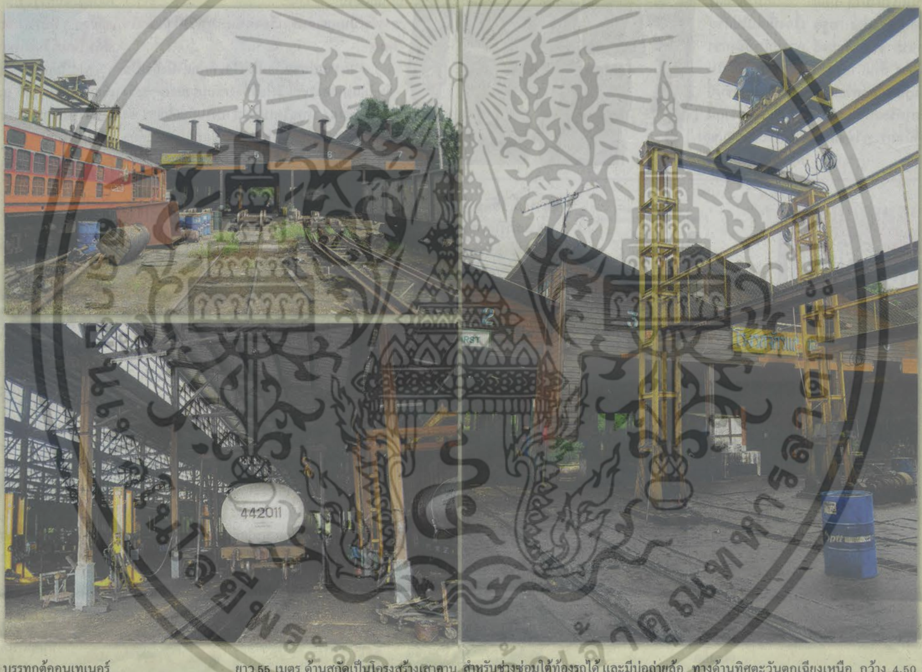
สรรหาสารพัน

อาคารโรงรถจักรแก่งคอย...ต้องอยู่คู่สระบุรี

อาคารโรงรถจักรแก่งคอย ได้รับการออกแบบโดยนายปิ่น สร้างขึ้นในปี พ.ศ. 2438 และเปิดใช้งานในปี พ.ศ. 2486 เพื่อทดแทนอาคารโรงรถจักรเดิมที่มีขนาดเล็กและไม่สามารถรองรับการซ่อมบำรุงรถจักรไอน้ำที่มีจำนวนมากขึ้น นอกจากเป็นสถานที่สำหรับซ่อมบำรุงรถจักรไอน้ำแล้ว อาคารโรงรถจักรแก่งคอยยังเป็นสถานที่เก็บเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ขนย้ายมาจากโรงงานมักกะสันในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 อีกด้วย ถือเป็นโรงรถจักรที่ใหญ่ที่สุดในพื้นที่นอกเขตกรุงเทพมหานคร

หลังจากที่อาคารโรงรถจักรแก่งคอยถูกเปิดใช้ได้ไม่กี่เดือน ฝ่ายสัมพันธมิตรได้พยายามทิ้งระเบิดที่ย่านสถานีรถไฟแก่งคอยและโรงรถจักรแห่งใหม่นี้ เนื่องจากเป็นที่ตั้งของกองทหารญี่ปุ่นและเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่เห็นได้ชัดเจน แต่กลับพลาดเป้าหมายทำให้ลูกระเบิดตกใส่ตลาดแก่งคอยและบ้านเรือนราษฎรทำให้มีผู้เสียชีวิตเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้สะเก็ดระเบิดยังทำให้หลังคาบางส่วนของโรงรถจักรเสียหาย และยังมีเศษสะเก็ดระเบิดที่ยังคงฝังอยู่ในเนื้อไม้ของเสาต้นหนึ่งในโรงรถจักรโดยไม่มีการดัดแปลงหรือปรับปรุงใหม่แต่อย่างใด ต่อมาในปี พ.ศ. 2495 ได้มีการต่อเติมโรงรถจักรทางด้านทิศตะวันออกเฉียงใต้เพื่อใช้เป็นส่วนของโรงงานออกแบบโดยนายชลิต ศิริภาคย์

ปัจจุบันใช้เป็นห้องเครื่องมือกล หลังจากนั้นโรงรถจักรได้เป็นสถานที่ซ่อมบำรุงรถจักรไอน้ำเรื่อยมาจนถึงปี พ.ศ. 2512 ที่มีการซ่อมรถจักรไอน้ำครั้งสุดท้ายก่อนที่จะเปลี่ยนมาเป็นสถานที่ซ่อมบำรุงรถจักรดีเซล ปัจจุบันโรงรถจักรแก่งคอยเป็นสถานที่ซ่อมหัวรถจักรที่ใช้ลากจูงขบวนสินค้าต่าง ๆ เช่น น้ำมัน แป้ง น้ำตาล ข้าว และปูนซีเมนต์ เป็นต้น รวมทั้งซ่อมบำรุงรถพ่วงต่าง ๆ ได้แก่ รถพ่วงบรรทุกแก๊ส รถพ่วงบรรทุกน้ำมัน และรถพ่วงสำหรับบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์



อาคารโรงรถจักรแก่งคอย เป็นอาคารไม้ชั้นเดียว ผังพื้นอาคารเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้า แกนอาคารทางยาวอยู่ในแนวตะวันออกเฉียงเหนือ-ตะวันตกเฉียงใต้ พื้นที่ใช้สอยภายในอาคารโรงรถจักรแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ ส่วนโถงกลาง ส่วนสำนักงาน และส่วนห้องมือกล สำหรับโถงกลางกว้าง 38.25 เมตร ยาว 55 เมตร ด้านสกัดเป็นโครงสร้างเสาคานไม้ต่อเนื่องกัน 7 ช่วง หลังคาของแต่ละช่วงเป็นทรงเพิงมีกระจกปิดตายยาวตลอดแนวอาคารทางด้านตะวันตกเฉียงเหนือเพื่อให้มีแสงสว่างเพียงพอต่อการทำงานภายในอาคาร ระหว่างแต่ละช่วงเสามีการวางรางไปตามความยาวอาคารจำนวน 7 แนวราง บริเวณใต้รางแต่ละรางขุดลึกลงไปเป็นคูคอนกรีตสำหรับช่างซ่อมใต้ท้องรถได้ และมีบ่อถ่ายล้อเชื่อมต่อระหว่างรางที่ 2 และรางที่ 3

นอกจากนี้บริเวณมุมโถงกลางด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือมีห้องน้ำที่สร้างขึ้นมาภายหลังเพื่อทดแทนห้องน้ำเดิมที่อยู่ภายในส่วนสำนักงานซึ่งได้เปลี่ยนเป็นห้องทำงานหน่วยซ่อมรถจักรและรถพ่วง ส่วนต่อมาคือส่วนสำนักงานซึ่งวางขนานไปกับโถงกลางทางด้านทิศตะวันตกเฉียงเหนือ กว้าง 4.50 เมตร ยาว 48.50 เมตร ประกอบด้วยห้องที่ทำการสารวัตรเวรกลางคืน ห้องทำงานหน่วยซ่อมรถจักรและรถพ่วง ห้องเก็บพัสดุ ห้องที่ทำการด้านการจัดการพนักงานรถจักร ห้องทำงานสารวัตรรถพ่วงแก่งคอย และห้องเจ้าหน้าที่ธุรการ และส่วนสุดท้ายเป็นห้องเครื่องมือกลตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ของอาคาร กว้าง 4.50 เมตร ยาว 15 เมตร ผนังของสำหรับส่วนสำนักงาน ส่วนห้องมือกล และบางส่วนของโถงกลาง เป็นผนังไม้ตีเกล็ดตามนอนซึ่งตั้งอยู่บนผนังก่ออิฐฉาบปูนสูงจากพื้น 90 เซนติเมตร หลังคาส่วนสำนักงาน ส่วนห้องมือกลเป็นหลังคาทรงเพิงมุงด้วยกระเบื้องลอนคู่ ประตูและหน้าต่างของโรงรถจักรเป็นไม้ ปัจจุบันมีบางส่วนเปลี่ยนเป็นกระจกกรอบอะลูมิเนียมที่ส่วนสำนักงาน

เดือนเมษายน พ.ศ. 2556 สมาคมสถาปนิกสยามในพระบรมราชูปถัมภ์ได้มอบรางวัลอนุรักษ์ศิลปสถาปัตยกรรมดีเด่นประเภทอาคารสถาบันและอาคารสาธารณะให้กับ **อาคารโรงรถจักรแก่งคอย** เนื่องจากอาคารโรงรถจักรแก่งคอยเป็นสิ่งก่อสร้างที่มีเอกลักษณ์โดดเด่น ได้รับการออกแบบที่สอดคล้องกับการใช้สอยและสภาพเศรษฐกิจในช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 และ **เป็นอาคารโรงรถจักรแห่งเดียวของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่มีโครงสร้างเป็นไม้และยังคงใช้งานอยู่** โดยตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดูแลรักษาอาคารให้อยู่ในสภาพที่ดี และยังคงบทบาทสำคัญในการซ่อมบำรุงรถจักรและรถพ่วง

ดังนั้นการปรับปรุงซ่อมแซมอาคารโรงรถจักรแก่งคอยอย่างต่อเนื่องจึงควรได้รับการสนับสนุนเพื่อที่จะรักษามรดกทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมของการรถไฟแห่งประเทศไทยและอำเภอแก่งคอยแห่งนี้เอาไว้สืบต่อไป.

ปริญญา ชูแก้ว
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง