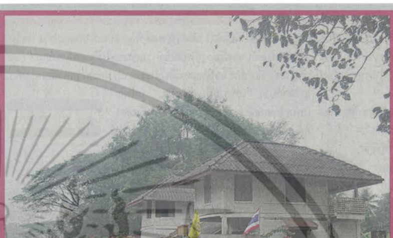
# สถานีรถไฟแม่พวก......

## สถานีแห่งความหวังและการรอคอย



ในปี พ.ศ. 2430 **พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว** รัชกาลที่ 5 มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมให้ **เซอร์แอนดรู คล้าก** และบริษัทปันชาร์ด (MessrsPunchard, Lowther & Co.) ทำการสำรวจเพื่อสร้างทางรถไฟระหว่างกรุงเทพมหานครและเชียงใหม่หลังจากนั้นในวันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ. 2454 กรมรถไฟหลวงได้เปิดการเดินรถไฟจากกรุงเทพมหานครผ่านสถานีรถไฟปางต้นผึ้งมายังสถานีรถไฟแม่พวก ซึ่งในเวลานั้นพื้นที่ของหมู่บ้านแม่พวกยังอยู่ในพื้นที่ป่าเขาโดยสาเหตุที่การก่อสร้างทางหยุดที่หมู่บ้านแม่พวกก็เพราะเงินกู้สำหรับสร้างทางรถไฟนั้นใกล้หมดลงและการก่อสร้างทางขึ้นเขาจากอุตรดิตถ์มายังหมู่บ้านแม่พวกนั้นมีค่าใช้จ่ายมากเนื่องจากต้องถมดินให้สูงทำสะพานหอสูงและขุดอุโมงค์ปางตูบขอบและอุโมงค์เขาพลึง

หลังจากนั้นในวันที่ 12 กันยายน พ.ศ. 2454 **สมเด็จพระศรีพัชรินทราบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง** เสด็จประพาสเส้นทางรถไฟสายเหนือตั้งแต่สถานีรถไฟหัวลำโพงจนถึงสถานีรถไฟแม่พวกโดยพระองค์ได้เสด็จจากจังหวัดอุตรดิตถ์ในเวลาเช้าถึงสถานีรถไฟแม่พวกประพาสชมทัศนียภาพโดยรอบแล้วเสด็จกลับในวันเดียวกัน เหตุการณ์ดังกล่าวได้มีการบันทึกเป็นกลอนพื้นเมือง (ภาษาท้องถิ่นเรียกว่าค่าว) โดย **พระสุริยะจางวาง (เจ้าสุริยะสารศิริวงศ์)** นายอำเภอเมืองแพร่ในขณะนั้น เนื้อความในค่าวถอดความโดยสังเขปได้ดังนี้ (ถอดความโดย **สุนันท์ธนา ชมภูมิ่ง แสนประเสริฐ** วันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2555)

*"สมเด็จพระพันปีหลวงจะเสด็จเมืองแพร่ ณ สถานีแม่พวกด้วยทางรถไฟในวันที่ 12 กันยายน จ.ศ.1273 ในการนี้เจ้าคุณนิกรข้าหลวงเมืองแพร่ได้เตรียมการต้อนรับโดยนำเจ้านายและข้าราชการในเมืองแพร่รวมทั้งตำรวจและทหารเดินทางไปแม่พวกตั้งแต่วันที่ 5 กันยายนเพื่อเตรียมเส้นทางที่จะเสด็จสัญจร (ถนน, สะพาน) เตรียมพลับพลาที่ประทับ (ในค่าวใช้คำว่าหอประพาส) เตรียมพิธีการถวายการต้อนรับและการถวายของที่ระลึกรายชื่อ เจ้านายที่ระบุในค่าว เช่น แม่เจ้าบัวไหล (ชายาในเจ้าหลวงเมืองแพร่องค์สุดท้าย) พระพิไชยราชา เจ้าบุรีรัตน์ แม่เจ้าจันคำเจ้าฟองคำ ขุนพงศ์พิบูลย์ เป็นต้น*

*ค่ายที่พักแรมของผู้เตรียมการตั้งอยู่ที่ตีนดอยซันแม่คักแม่พวก ซึ่งเป็นชุมชนใหญ่มีตลาดและผู้คนหลากหลายเผ่าพันธุ์หลั่งไหลมาอาศัยอยู่มีทั้งคนจีน มอญ ไทย (หมายถึงคนที่อยู่ใต้เมืองแพร่ลงมา) พม่า (ม่าน, เมง) เงี้ยว ยอง ต่องสู้ ขมุ แขก ลื้อ แม้ว เย้า ฮ่อ อีก้อ ยาง (กะเหรี่ยง) ในวันที่พระพันปีเสด็จมาพร้อมเหล่าบริวารมีประชาชนมาเฝ้ารับเสด็จจำนวนมาก มีการยืนเข้าแถวถวายการต้อนรับโดยเริ่มด้วยแถวทหาร ตำรวจทำการเคารพ แถวของข้าราชการต่อด้วยประชาชนมีแตรวงบรรเลง และการฟ้อนรำถวายประชาชนทำความเคารพด้วยธูปเทียนและโห่ร้อง จากนั้นพระองค์เสด็จโดยรถยนต์พระที่นั่งไปยังสวนป่าสักซึ่งเป็นที่ตั้งของหอประพาสที่ได้สร้างไว้ ณ ที่นั้นได้ทรงช้างเข้าเที่ยวชมสวนและมีพนักงานป่าไม้มาถวายการต้อนรับโดยนำช้างมาแสดงการชักลากไม้ให้ทอดพระเนตรหลายตัว จากนั้นทรงพักผ่อนพระอิริยาบถในหอประพาสแล้วเสด็จกลับแม่พวกเพื่อทรงรถไฟกลับไปยังจังหวัดอุตรดิตถ์ในวันเดียวกัน เจ้านายและข้าราชการในเมืองแพร่ที่มาถวายการต้อนรับเดินทางกลับแพร่ในวันรุ่งขึ้น 13 กันยายน 2454"*

ป่าสักที่สมเด็จพระพันปีหลวงเสด็จทอดพระเนตรนั้นเป็นป่าสักทองที่ชาวบ้านแม่พวกได้ร่วมกันปลูกไว้ในปี พ.ศ. 2453 จำนวนทั้งสิ้น 1,779 ต้น บริเวณตรงข้ามกับสถานีรถไฟแม่พวกปัจจุบันป่าสักทองดังกล่าว (ที่ชาวบ้านแม่พวกปลูกไว้) อยู่ในความดูแลของกรมป่าไม้ในพื้นที่ 133 ไร่

ต่อมาในวันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ. 2455 กรมรถไฟหลวงได้เปิดการเดินรถไฟจากกรุงเทพมหานครถึงสถานีปากปานโดยผ่านสถานีรถไฟเด่นไชยหรือเด่นชัยในปัจจุบัน ช่วงเวลาเดียวกันนี้มีการทำถนนดินลูกรังอัดแน่นจากเด่นไชยไปยังเมืองแพร่ซึ่งต่อมากลายเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงหมายเลข 101 หลังจากนั้นสถานีรถไฟเด่นชัยได้รับการพัฒนาจนกลายเป็นย่านสถานีสำคัญของจังหวัดแพร่ สำหรับการเดินรถไฟจากกรุงเทพมหานครถึงหมู่บ้านแม่พวกในสมัยนั้นต้องใช้เวลาเดินทาง 3 วันโดยวันแรกระหว่างกรุงเทพมหานคร–พิษณุโลก วันที่สองระหว่างพิษณุโลก–อุตรดิตถ์ และวันที่สามระหว่างอุตรดิตถ์–แม่พวก เนื่องจากกรมรถไฟหลวงยังไม่มีการเดินรถไฟในเวลากลางคืน

อาคารสถานีรถไฟแม่พวกเมื่อแรกสร้างเป็นอาคารไม้ชั่วคราวจนกระทั่งปี พ.ศ. 2460 กรมรถไฟหลวงได้รื้ออาคารสถานีรถไฟชั่วคราวลงและเริ่มสร้างอาคารสถานีรถไฟแม่พวกหลังปัจจุบันและมีการเปิดใช้อย่างเป็นทางการในปี พ.ศ. 2462 สถานีรถไฟแม่พวกได้รองรับการเดินทางของประชาชนและการขนส่งสินค้าเรื่อยมาจนกระทั่งในปี พ.ศ. 2511 เมื่อมีการทำถนนเชื่อมระหว่างอำเภอเด่นชัยและอำเภอเมืองอุตรดิตถ์และชาวบ้านเริ่มมีการใช้รถไฟในการเดินทางลดน้อยลงทำให้รายได้ของสถานีรถไฟแม่พวกลดน้อยลงตามไปด้วย หลังจากนั้นในปี พ.ศ. 2524 รัฐบาลได้ดำเนินการขยายถนนเชื่อมระหว่างอำเภอเด่นชัยและจังหวัดอุตรดิตถ์ทำให้การเดินทางไปยังที่ต่าง ๆ มีความสะดวกรวดเร็วมากขึ้น ส่งผลให้ปริมาณผู้โดยสารที่สถานีรถไฟแม่พวกลดลงอย่างมาก ต่อมาในวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2546 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ยุบสถานีรถไฟแม่พวกแล้วเปิดเป็นที่หยุดรถแทนเพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายและต้นทุนลงทำให้ไม่มีนายสถานีและพนักงานการรถไฟประจำและไม่มีการใช้สอยพื้นที่ภายในอาคารสถานีรถไฟแม่พวกแต่อย่างใด นอกจากนี้ยังมีการรื้อถอนบ้านพัก โรงชั่งของ และยกเลิกประแจทั้งหมดเหลือแต่ทางประธาน

ต่อมาในวันที่ 6 มีนาคม พ.ศ.2549 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้อนุญาตให้องค์การบริหารส่วนตำบลห้วยไร่ให้ใช้สิทธิเหนือพื้นดินเพื่อขออนุรักษ์และขอใช้อาคารสถานีแม่พวกจัดทำสำนักงานชมรมกีฬาดนตรี และที่ทำการสาธารณสุขพื้นฐาน โดยสิทธิเหนือพื้นดินตามสัญญานี้กำหนดไว้ 5 ปีนับตั้งแต่วันลงนามในสัญญาหลังจากนั้นในปี พ.ศ.2550 องค์การบริหารส่วนตำบลห้วยไร่ได้จัดสร้างห้องสุขาและสนามฟุตบอลเล็กจำนวน 2 สนามบริเวณด้านหน้าอาคารสถานีรถไฟแม่พวก

ปัจจุบันพื้นที่ภายในอาคารสถานีรถไฟแม่พวกไม่ได้มีการใช้ประโยชน์แต่อย่างใดยกเว้นบริเวณส่วนโถงพักคอยที่ชาวบ้านยังคงใช้ในการรอรถไฟซึ่งมีขบวนรถหยุดรับส่ง 2 ขบวนต่อวันคือ ขบวนท้องถิ่น 408 เชียงใหม่–นครสวรรค์ จอดที่สถานีรถไฟแม่พวกเวลาประมาณ 14.00 น. และขบวนท้องถิ่น 407 นครสวรรค์–เชียงใหม่ จอดที่สถานีรถไฟแม่พวกเวลาประมาณ 10.00 น. หากชาวบ้านแม่พวกต้องการขึ้นรถไฟขบวนอื่นจะต้องไปที่สถานีรถไฟเด่นชัยซึ่งอยู่ห่างจากหมู่บ้านไป 10 กิโลเมตร

อาคารสถานีรถไฟแม่พวกวางขนานไปกับทางรถไฟในแนวเหนือใต้ผังพื้นอาคารเป็นรูปตัวเอช ลักษณะเป็นอาคารไม้ 2 ชั้นจำนวน 2 หลัง ระหว่างกลางของอาคาร 2 หลังนี้เชื่อมต่อกันด้วยโถงพักคอยชั้นเดียว โดยอาคารไม้ 2 ชั้น ทางทิศเหนือเคยเป็นที่ทำงาน ห้องนอน และห้องเก็บของนายสถานีส่วนอาคารไม้ 2 ชั้น ทางทิศใต้เคยเป็นที่ทำงาน ห้องนอน และห้องเก็บของ ผู้ช่วยนายสถานี โครงสร้างอาคารทั้งหมดเป็นไม้ตั้งอยู่บนฐานรากคอนกรีตเสริมเหล็ก พื้นชั้นล่างและชั้นบนเป็นไม้ ผนังอาคารแสดงโครงคร่าวไม้ที่ใช้รับไม้ฝาที่เรียงตามแนวนอนและต่อกันแบบเข้าลิ้นหลังคาปั้นหยามุงด้วยกระเบื้องลอนคู่ ประตูและหน้าต่างของอาคารเป็นบานลูกฟักไม้

สภาพอาคารสถานีรถไฟแม่พวกโดยทั่วไปอยู่ในสภาพปานกลาง โครงสร้างหลักของอาคารอยู่ในสภาพดี ประตูและหน้าต่างอยู่ในสภาพปานกลาง ห้องน้ำภายในอาคารอยู่ในสภาพทรุดโทรม รั้วไม้บริเวณโถงพักคอยมีองค์ประกอบไม่ครบถ้วน พื้นระเบียงชั้นสองมีสภาพทรุดโทรม บริเวณห้องโถงและห้องครัวที่ชั้นล่างอาคารทางทิศเหนือมีปัญหาเรื่องปลวก ผนังภายนอกของอาคารหลายแห่งมีช่องโหว่ทำให้ไม่สามารถป้องกันน้ำฝนและสัตว์เลื้อยคลานได้ รางระบายน้ำฝนสังกะสีและท่อน้ำฝนสังกะสีมีเฉพาะที่อาคารทางด้านเหนือแต่อยู่ในสภาพไม่พร้อมใช้งาน รอยต่อของหลังคาโถงพักคอยชั้นเดียวกับผนังภายนอกอาคารทิศเหนือและทิศใต้มีรูโหว่ทำให้ไม่สามารถป้องกันน้ำฝนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ระบบประปาไม่สามารถใช้ได้แต่มีการเดินระบบไฟฟ้าใหม่สภาพพื้นที่โดยรอบอาคารอยู่ในสภาพปานกลางต้นไม้ส่วนใหญ่ได้รับการดูแลรักษาเป็นอย่างดี ลานกีฬาคอนกรีตด้านหน้าอาคารทั้ง 2 ลานอยู่ในสภาพดีและมีการใช้สอยทำกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง ห้องน้ำด้านหน้าอาคารมีสภาพทรุดโทรมและสกปรก ถังเก็บน้ำคอนกรีตทั้ง 3 ถังอยู่ในสภาพไม่พร้อมใช้งาน

อาคารสถานีรถไฟแม่พวกและพื้นที่โดยรอบมีคุณค่าทางประวัติศาสตร์และรูปแบบทางสถาปัตยกรรมเดิมที่มีคุณค่ายังปรากฏอยู่ซึ่งควรได้รับการดูแลรักษาด้วยเทคนิคและวิธีการที่เหมาะสม ดังนั้นแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาที่มีความเป็นไปได้คือ การเปลี่ยนประโยชน์ใช้สอยและการปรับปรุงฟื้นฟูโดยการผนวกกิจกรรมร่วมสมัยเข้ากับการใช้สอยอาคารในปัจจุบันซึ่งเป็นที่หยุดรถไฟ สำหรับกิจกรรมใหม่นั้นควรมาจากความเห็นร่วมกันของผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายและควรมีคุณค่าทางเศรษฐกิจมากพอที่จะรักษาอาคารนั้นไว้ได้โดยไม่ต้องพึ่งงบประมาณในการดูแลรักษาจากการรถไฟแห่งประเทศไทยมากนัก

อย่างไรก็ตามแนวทางการอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟแม่พวกและพื้นที่โดยรอบจะสามารถดำเนินการได้ก็ต่อเมื่อผู้จัดทำแผนการอนุรักษ์และพัฒนาได้ตระหนักถึงความสำคัญและคุณค่าในด้านต่าง ๆ รวมทั้งควรมีนโยบายการพัฒนาอาคารและพื้นที่โดยรอบ มีมาตรการควบคุมการเปลี่ยนแปลงที่ชัดเจนและเป็นรูปธรรม โดยการจัดทำแนวทางการต่อเติมอาคารและการใช้ประโยชน์ภายในและภายนอกอาคารรวมทั้งสนับสนุนเงินทุนและวัสดุในการดูแลและซ่อมแซมอาคารด้วย.

**เรื่องและภาพโดยนายปริญญา ชูแก้ว**
**คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง**