มติชน กรอบบ่าย
Matichon (Mid-Day)
Circulation: 950,000
Ad Rate: 1,550

Section: First Section/-
วันที่: อังคาร 26 มกราคม 2564
ปีที่: 44 **ฉบับที่:** 15661 **หน้า:** 1(บนขวา), 8
Col.Inch: 87.55 **Ad Value:** 135,702.50 **PRValue (x3):** 407,107.50 **คลิป:** สี่สี
หัวข้อข่าว: รำลึก'หัวลำโพง' ย้อนตำนาน ก่อนผันสู่พิพิธภัณฑ์

รำลึก'หัวลำโพง' ย้อนตำนาน ก่อนผันสู่พิพิธภัณฑ์

"ศักดิ์สยาม ชิดชอบ" รมว.คมนาคม เปรยเอาไว้ว่า เมื่อรถไฟฟ้าสายสีแดงเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ในเดือนพฤศจิกายน 2564 จะปิดสถานีหัวลำโพงทันที จะไม่มีรถไฟวิ่งเข้าเมืองเพื่อลดปัญหาจราจรในเมือง

ทั้งนี้ จะให้ **"สถานีกลางบางซื่อ"** เป็นศูนย์กลางให้บริการระบบราง โดยสั่งการให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) เร่งทำแผนบูรณาการบริหารการเดินรถไฟทางไกล อาทิ รถไฟสายใต้ จะวิ่งเข้ามาถึงสถานีบางบำหรุ จากนั้นให้ผู้โดยสารต่อรถไฟสายสีแดงเข้ามาที่สถานีบางซื่อ

"ส่วนสายเหนือ และสายตะวันออกเฉียงเหนือ อาจจะให้รถไฟหยุดที่สถานีเชียงราก และให้ผู้โดยสารต่อรถไฟชานเมืองสายสีแดง ซึ่งเป็นทางรถไฟยกระดับเข้าไปสถานีบางซื่อ จะไม่ให้รถไฟวิ่งด้านล่างอีกแล้ว" ศักดิ์สยามระบุ

ด้านศูนย์ประชาสัมพันธ์ ร.ฟ.ท.ให้ข้อมูลว่า ร.ฟ.ท. พร้อมปฏิบัติตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม สำหรับแนวทางการใช้ประโยชน์สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) หรือสถานีรถไฟทุกแห่งนั้น จะคำนึงถึงประเด็นสำคัญในหลายๆ เรื่อง

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
InfoQuest Limited | 888/178 Ploenchit Rd., 17th FL. Mahatun Plaza Bldg., Lumpini, Patumwan, Bangkok 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com

มติชน กรอบบ่าย
Matichon (Mid-Day)
Circulation: 950,000
Ad Rate: 1,550

Section: First Section/-
วันที่: อังคาร 26 มกราคม 2564
ปีที่: 44 **ฉบับที่:** 15661 **หน้า:** 1(บนขวา), 8
Col.Inch: 87.55 **Ad Value:** 135,702.50 **PRValue (x3):** 407,107.50 **คลิป:** สี่สี
หัวข้อข่าว: รำลึก'หัวลำโพง' ย้อนตำนาน ก่อนผันสู่พิพิธภัณฑ์

ได้แก่ 1.การใช้ประโยชน์สถานีกลางบางซื่อ ซึ่งจะเป็นศูนย์กลางของระบบรางในอนาคตให้เกิดประโยชน์สูงสุด คุ้มค่าต่อการลงทุน

2.การดำเนินการตามนโยบาย ที่จะลดจำนวนขบวนรถที่เดินทางเข้าสู่ตัวเมืองชั้นใน โดยเฉพาะรถไฟที่ใช้เชื้อเพลิงดีเซลให้มากที่สุด ซึ่งจะช่วยแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดจากจุดตัดเสมอระดับทางรถไฟ-รถยนต์ ซึ่งมีการกั้นถนนเพื่อให้ขบวนรถไฟผ่าน ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรอย่างมาก โดยเฉพาะในชั่วโมงเร่งด่วน

3.การลดจำนวนขบวนรถจะช่วยลดปัญหามลพิษในพื้นที่เขตเมือง และ 4.การเดินรถที่จะส่งผลดีทำให้ผู้ใช้บริการและประชาชน ผู้สัญจรได้รับความสะดวกสูงสุด ซึ่งแนวทางทั้งหมดต้องนำมาพิจารณาร่วมกัน

ท้ายที่สุดลักษณะการเดินขบวนรถต่างๆ ทั้งรถไฟทางไกล รถไฟชานเมือง และระบบรถไฟประเภทอื่นๆ จะเดินทางเข้ามาสิ้นสุดที่สถานีกลางบางซื่อ หรือสถานีรถไฟกรุงเทพ ในสัดส่วนแค่ไหน ต้องพิจารณาจัดทำแผนการเดินรถโดยคำนึงถึงปัจจัยต่างๆ รวมถึงการทำระบบเชื่อมต่อจากรถไฟฟ้าทุกระบบที่เปิดให้บริการในห้วงเวลานั้น เพื่อให้ประชาชนที่ยังจำเป็นต้องเดินทางเข้าพื้นที่ย่านหัวลำโพง ยังคงได้รับความสะดวกในการเดินทางเช่นเดิม

"ดังนั้น ร.ฟ.ท.จะศึกษารายละเอียด เพื่อจัดทำแผนการเดินรถที่สอดคล้องกับความต้องการใช้บริการ และแนวนโยบายอีกครั้ง" ร.ฟ.ท.ระบุ

อย่างไรก็ตาม ในอนาคต "สถานีหัวลำโพง" จะไม่เหมือนเดิมอีกแล้ว จึงทำให้หวนนึกถึงอดีตที่ผ่านมาของ "สถานีหัวลำโพง"

"สถานีหัวลำโพง" หรือถ้าจะเรียกให้ถูกต้องที่สุดคือ **"สถานีกรุงเทพ"** เดินทางผ่านกาลเวลามานานกว่าศตวรรษ โดยครบรอบ 100 ปีไปเมื่อ พ.ศ.2559 นับแต่พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้เสด็จฯ ไปทรงกดปุ่มสัญญาณไฟฟ้าให้รถไฟขบวนแรกเดินเข้าสู่สถานีกรุงเทพ เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน พ.ศ.2459 หลังเริ่มต้นการก่อสร้างตั้งแต่ปลายรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อ พ.ศ.2453

ตัวสถานี สร้างบนพื้นที่ 120 ไร่เศษ ในท้องที่แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ มีอาณาเขตทิศเหนือ จรดคลองมหานาค ทิศใต้ จรดถนนพระราม 4 ทิศตะวันออก จรดถนนรองเมือง ทิศใต้ จรดคลองผดุงกรุงเกษม ลักษณะสถาปัตยกรรมเป็นรูปโดมสไตล์อิตาเลียนผสมผสานกับศิลปะยุคเรอเนสซอง มีลักษณะคล้ายกับรถไฟเมืองแฟรงก์เฟิร์ต ประเทศเยอรมนี ออกแบบโดย **มิสเตอร์มาริโอ ตามันโญ** ชาวอิตาลี สถาปนิกผู้ออกแบบพระที่นั่งอนันตสมาคม

วัสดุก่อสร้าง นำเข้าสำเร็จรูปจากเยอรมนี ลวดลายประดับวิจิตรตระการตา โดดเด่นด้วยกระจกสีที่ช่องระบายอากาศทั้งด้านหน้าและด้านหลัง อีกทั้งนาฬิกาขนาดใหญ่ ซึ่งติดตั้งไว้ที่กึ่งกลางยอดโดมสถานี สั่งทำพิเศษไม่ระบุชื่อบริษัทผู้ผลิต มีเส้นผ่านศูนย์กลาง 160 เซนติเมตร ควบคุมด้วยไฟฟ้าระบบ ดี.ซี. จากห้องชุมสาย ใช้เป็นเครื่องบอกเวลาแก่ผู้สัญจรไปมานับแต่อดีต จวบจนทุกวันนี้

ย้อนไปในประเด็นที่กล่าวไว้ข้างต้นว่า สถานีรถไฟแห่งนี้ หากเรียกให้ถูกที่สุดคือ "สถานีกรุงเทพ" ก็เนื่องมาจากสถานีหัวลำโพงที่คนไทยเรียกคุ้นปาก ฟังคุ้นหูนั้น เป็นคนละแห่งกับที่เรารู้จัก กล่าวคือ ในย่านอันเป็นที่ตั้งของสถานีดังกล่าว เดิมมีสถานีหัวลำโพง และสถานีกรุงเทพ ตั้งอยู่ใกล้กัน โดยสถานีรถไฟหัวลำโพง เป็นสถานีรถไฟเอกชนสายปากน้ำ ซึ่งดำเนินกิจการมาก่อนกรมรถไฟหลวง พูดง่ายๆ คือเกิดก่อนสถานีกรุงเทพ เป็นอาคารเรือนแถวเล็กๆ วางตัวในแนวตะวันตก-ตะวันออก เลียบขนานไปกับทางรถไฟสายปากน้ำ มุ่งหน้าไปทางสมุทรปราการ

ต่อมา มีการสร้างสถานีกรุงเทพ ซึ่งเดิมเป็นอาคารไม้ ตั้งอยู่เยื้องกับโรงเรียนสายปัญญา ก่อนที่จะสร้างอาคารใหม่ในปลายรัชกาลที่ 5 จนเสร็จสิ้นในต้นรัชกาลที่ 6 ดังที่กล่าวไปแล้วนั้น

"สถานีหัวลำโพง" จึงตั้งอยู่ร่วมสมัยกันในช่วงเวลาหนึ่ง กระทั่ง "สถานีหัวลำโพง" ถูกยกเลิกเมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2503 พร้อมๆ กับการยกเลิกกิจการรถไฟสายปากน้ำแล้วมีการสร้างถนนทับทางรถไฟเดิม ได้แก่ ถนนพระราม 4 ถนนทางรถไฟสายเก่า และบางช่วงของถนนสุขุมวิท

ที่ตั้งของสถานีหัวลำโพงเดิม ปัจจุบันคือ เกาะกลางถนนพระรามที่ 4 หน้าสถานีกรุงเทพซึ่งสุดท้ายถูกเรียกว่าสถานีหัวลำโพงในภายหลังกระทั่งทุกวันนี้

ทั้งสถานีหัวลำโพงและสถานีกรุงเทพล้วนเป็นส่วนหนึ่งของประวัติศาสตร์การคมนาคมไทย ซึ่งมีส่วนในการพัฒนาประเทศด้านต่างๆ ทั้งยังอยู่ในความทรงจำของผู้คน ดังเช่น **สมคเณศ ฐิตะฐาน** ชาวชุมพร ซึ่งเคยเขียนจดหมายด้วยลายมือ ส่งตีพิมพ์ในนิตยสารศิลปวัฒนธรรม ฉบับเดือนมีนาคม 2560 ในวาระครบรอบ 1 ศตวรรษสถานีกรุงเทพ พรรณนาถึงภาพความรุ่งโรจน์ของสถานีในอดีต ความตอนหนึ่งว่า

"ราวๆ พ.ศ.2500 เดินทางจากสถานีรถไฟชุมพร เพื่อเดินทางมาร่วม **พิธีฉลอง 25 พุทธศตวรรษ** ในเมืองหลวง พร้อมกับคุณแม่ และน้องๆ ช่วงโรงเรียนปิดภาคเรียน จำได้ว่าต้องขึ้นรถไฟสายใต้จากปาดังเบซาร์ ราวๆ ตี 2 มาถึงปลายทางบ่าย 2 โมงครับ ในสภาพอยากจะอาบน้ำจริงๆ และหาเครื่องดื่มเย็นๆ มาดับกระหายบ้างครับ จากสภาพของเด็กบ้านนอกในยุคชมหนังที่มาชายยา และรำวงรอบละ 1 บาท งานวัด สภาพผู้คนในบริเวณนั้นมีอารยธรรมจริงๆ แต่งกายกันสวยงามเดินไปมา ชาวตะวันตกต้องมาพักที่ **โรงแรมราชธานี** อยู่ในบริเวณสถานีรถไฟ ในขณะนี้ยกเลิกไปแล้ว ตัวภัตตาคารมีแต่คนชนชั้นสูงมารับประทานและดื่ม รวมถึงการเล่นสนุกเกอร์ด้วยครับ แทบจะเรียกว่าคนระดับชั้นสูง"

"จากภาพนี้เห็นมันเป็นโลกที่สวยงามที่สุด และปรารถนาที่จะให้มันดำรงตลอดไป ซึ่งมันก็เป็นไปไม่ได้ นอกจากในความทรงจำเท่านั้นเอง ขอรำลึกถึงความดีของกรมรถไฟหลวงในอดีต ที่ทิ้งมรดกให้กับบ้านเมืองของเรานานาประการ ถึงแม้ว่าจะสาบสูญไปบ้างแล้วก็ตามครับ เช่น บริการโรงแรม บริการสนามเล่นกอล์ฟ การขนส่งสินค้า โลจิสติกส์ต่างๆ และเคยเป็นรัฐพาณิชย์ที่ยิ่งใหญ่แห่งหนึ่ง"

ถือเป็นประวัติศาสตร์ และความทรงจำที่มีต่อสถานีรถไฟหลักแห่งสยาม ซึ่งมีกระแสข่าวว่าจะปรับให้เป็นพิพิธภัณฑ์แห่งการเรียนรู้ในระยะเวลาอีกไม่นานนับจากนี้

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
InfoQuest Limited | 888/178 Ploenchit Rd., 17th FL. Mahatun Plaza Bldg., Lumpini, Patumwan, Bangkok 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com