



‘หัวลำโพง’

“หัวลำโพง” หรือสถานีรถไฟกรุงเทพ ทำหน้าที่รับใช้ดูแลพี่น้องประชาชนทุกชนชั้นอาชีพมากกว่า 105 ปี กำลังเป็นกระแสคัดค้านอย่างหนักที่จะต้องปิดตัวลง กระทรวงคมนาคมจัดแผนสร้างให้เป็นพื้นที่ท่าเลทอง ปรับโฉมส่วนพื้นที่สถานีหัวลำโพงเป็นศูนย์กลางคมนาคมกลางเมือง เป็นคอมมูนิตี้มอลล์ที่ทันสมัย ส่วนพื้นที่ริมทางรถไฟ ช่วงสถานีกลางบางซื่อ-สถานีหัวลำโพง ถูกปรับเป็นโครงการเชื่อมต่อโครงข่ายต่างๆ

สถานีกลางบางซื่อจะเป็นสถานีรถไฟหลักแห่งใหม่ กลายเป็นสถานีรถไฟกลางใหญ่ที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเปิดตัวใช้งานอย่างไม่เป็นทางการตั้งแต่มิถุนายน 2564 ที่ผ่านมา รองรับรถขนส่งและเดินทางถึง 24 ชานชาลา

หากกดปุ่มใช้งานเต็มที่ จะบริการครบทุกเส้นทาง ไปจนถึงรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง รถไฟความเร็วสูงทุกเส้นทาง รถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงและสายสีส้ม รวม 24 ชานชาลา เชื่อมกับรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ของการรถไฟฟ้ามหานคร มวลชนแห่งประเทศไทย

สถานีกลางบางซื่อยังเชื่อมระบบขนส่งมวลชนทางรางจากสถานีรถไฟคูหนิง ประเทศจีน ไปยังสถานีรถไฟจูล่ง ตะวันออก ประเทศสิงคโปร์ โดยวิ่งผ่านสถานีกลางบางซื่อที่เชื่อมต่อสายอีสาน เป็นทางรถไฟกรุงเทพฯ-สปป.ลาว-จีน และเชื่อมสายใต้ ระหว่างกรุงเทพฯ-มาเลเซีย-สิงคโปร์

ขณะที่ **“หัวลำโพง”** เป็นสถานีรถไฟที่รองรับเส้นทางวิ่งรถไฟจากสายเหนือ อีสาน ตะวันออก และได้มีขบวนขบวนพิเศษที่ตัวสถานี 12 ชานชาลา และโรงรถดีเซลราง 8 ชานชาลา ไม่มีใครปฏิเสธว่า ทุกวันนี้ยังเป็นสถานีรถไฟที่สวยและคลาสสิกแห่งหนึ่งของโลก นักท่องเที่ยวชาวต่างชาตินิยมเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทยทั้งจากยุโรปและทวีปอเมริกา ต่างมีรถไฟในประเทศที่ทันสมัยกว่ามากมาย ก็ยังรับรู้ถึงกลิ่นอายและมนต์ขลังของหัวลำโพงอย่างดี ต้องจัดเป็นทริปหนึ่งที่ต้องเดินทาง

มา แทนที่จะใช้เครื่องบินเดินทาง แต่มักท่องเที่ยวจำนวนมากพร้อมท่องเที่ยวใช้บริการรถไฟจากหัวลำโพงมุ่งหน้าข้ามไปยังหัวเมืองทางเหนือ อีสานและใต้ นอกจากประสบการณ์การนั่งรถไฟในแบบของไทย ชมนานเมืองสองข้างทางแล้ว ยังสบายกระเป๋า ชื้อตั๋วในราคาถูก เป็นประสบการณ์หนึ่งที่ไม่ได้จากที่ไหนในประเทศอื่น

ข้อมูลวิกิพีเดีย ระบุว่า หัวลำโพงที่โดดเด่นเป็นสง่าท่ามกลางเวลา มีลักษณะทรงโดมสโกลีอิตาเลียนผสมกับศิลปะแบบเรอเนสซองซ์ ตัวอาคารทรงโดมหรือโด่งสถานีเป็นอาคารหลังคาโค้งขนาดใหญ่

ไม่ว่าจะเป็นช่วงเทศกาลวันขึ้นปีใหม่ หรือสงกรานต์ จะเห็นภาพจอนจินตา ผู้คนจากต่างจังหวัดที่เข้ามาทำงานในกรุงเทพฯ นับแสนต่างพากันหอบข้าวของเดินทางกลับภูมิลำเนากันอย่างล้นหลาม จนรถไฟต้องเสริมโบกี้เพิ่มเติมเพื่อให้ทุกคนได้กลับบ้านไปอยู่กับครอบครัว ตัวเดินทางถือว่าคุ้มค่าที่สุด ราคาติดตามระยะทาง ทางรถไฟยอมที่จะแบกต้นทุนไว้ส่วนหนึ่ง

ภาพเหล่านี้ยังฟ้องให้เห็นถึงสภาพเศรษฐกิจคนรากหญ้าอย่างดี เมื่อคนเดินทางกลับก็นำเงินที่เก็บหอมรอมริบนำไปหมุนเวียนในถิ่นของตัวเอง มอบให้พ่อแม่ ญาติพี่น้องไว้จุนเจือ

หากในช่วงที่ภาวะเศรษฐกิจถดถอย ข้าวยากหามาแพง หลายคนที่ต้องเดินทางกลับมามีงานในเมือง ก็จะชนข้าวสารอาหารแห้ง เท่าที่แบกมาได้จากบ้านขึ้นรถไฟมาด้วย ช่วยลดค่าครองชีพในเมืองใหญ่ไปได้ชั่วขณะหนึ่ง

ส่วนแผนพัฒนาหัวลำโพงแม้ยังคงอาคารสถานีทรงโดมไว้เหมือนเดิม เพียงแต่ปรับปรุงให้มั่นคงแข็งแรงขึ้น เพื่ออนุรักษ์ไว้ นั่น ก็มีเหตุผลหนึ่งของสภาพการรถไฟแห่งประเทศไทย (สร.รฟท.) ที่แถลงคัดค้านหยุดให้บริการรถไฟเข้าสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) และหยุดขบวนรถทำลายประวัติศาสตร์ของการรถไฟฯ บอกตอนหนึ่งอย่างน่าสนใจว่า “การปิดสถานีรถไฟหัวลำโพง จะเป็นขบวนการทำลายคุณค่าทางประวัติศาสตร์ การด้อยค่าความสำคัญโดยทำให้ภาพของการเป็นกิจการแห่งรถไฟสยามเลือนหายไป หากไม่มีขบวนรถไฟเข้ามาแล้วจะเรียกว่าเป็นสถานีรถไฟได้อย่างไรกัน

คงต้องยอมรับว่าจะมีการยื้อเวลาหรืออย่างไรก็ตาม สุดท้ายแล้ว “หัวลำโพง” คงไม่ได้ไปต่อแน่นอนแล้ว

เสกสรรค์ กิตติทวีสิน