

ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจท้องถิ่นย่านสถานีรถไฟอยุธยา พ.ศ. 2465-2520¹

Economic History of the Local Area around Ayutthaya Railway Station (1922-1977)

ศุภสุตา ปรีเปรมใจ / Suppasuta Preepremai

อาจารย์ประจำสาขาประวัติศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

Lecturer of the History Program, Faculty of Humanities and Social Sciences,

Phranakhon Si Ayutthaya Rajabhat University

วันที่รับบทความ 2 ธันวาคม 2566 / แก้ไขบทความ 27 มิถุนายน 2567 / ตอรับบทความ 10 กรกฎาคม 2567

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจท้องถิ่นย่านสถานีรถไฟอยุธยา พ.ศ. 2465-2520 ผลการศึกษาพบว่า การสร้างสถานีรถไฟอยุธยา เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดการเข้ามาตั้งถิ่นฐานในพื้นที่ของผู้คนหลายกลุ่ม และได้ขยายตัวเป็นย่านชุมชนที่มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจอย่างหลากหลาย ได้แก่ กลุ่มการค้ารายย่อยบริเวณสถานีรถไฟ กลุ่มผู้ใช้แรงงาน นอกจากนี้ยังเกิดย่านตลาดที่มีการขยายตัวจากการค้าทางน้ำอันเป็นวิถีแบบดั้งเดิม มาสู่การผลิตและค้าขายที่เชื่อมโยงกับสถานีรถไฟ เช่น ร้านขายอาหาร ร้านขายของชำ และมีบริการอื่น ๆ ที่สอดคล้องกับวิถีชีวิตประจำวันของผู้คนในย่านนั้น รวมถึงมีธุรกิจท้องถิ่นที่เติบโตขึ้น เช่น โรงน้ำปลา ปลาร้า ยาสูบ ซึ่งเป็นธุรกิจที่โดดเด่นในย่านสถานีรถไฟ และยังมีโรงงานอื่น ๆ ที่ขยายตัวในช่วงเวลาใกล้เคียงกัน เช่น โรงน้ำแข็ง โรงเลื่อย นอกจากนี้บริเวณริมคลองกะมัง และวัดพิชัยสงครามก็เป็นอีกพื้นที่ที่มีผู้คนอยู่อาศัย และทำการค้ากันอย่างหนาแน่นต่อเนื่องจากชุมชนดั้งเดิม จึงกล่าวได้ว่า การสร้างสถานีรถไฟอยุธยาได้มีส่วนส่งเสริมให้เศรษฐกิจท้องถิ่นมีความเจริญในช่วงเวลาดังกล่าว

คำสำคัญ : ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจ ประวัติศาสตร์ท้องถิ่น สถานีรถไฟอยุธยา

¹ บทความวิจัยนี้เป็นส่วนหนึ่งของงานวิจัยเรื่อง “ประวัติศาสตร์ท้องถิ่นย่านสถานีรถไฟอยุธยา พ.ศ.2465 – 2565” ผู้วิจัย: ศุภสุตา ปรีเปรมใจ อาจารย์ประจำสาขาประวัติศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

Abstract

This research aims to study the economic history of the local areas around Ayutthaya Railway Station during 1922 - 1977. The results indicated that the construction of Ayutthaya Railway Station was a crucial factor that led to the settlement of various groups of people. It was then expanded into a community with diverse economic activities, including small-scale vendors close to the railway station, a labor group, as well as the rise of a market area that extended from the traditional water trade, evolving into production and commerce associated with the railway station, such as food stalls, grocery stores, and other services that conformed to the residents' daily lives. Additionally, local businesses that were considered prominent in the area, such as fish sauce factories, fermented fish, and tobacco, were growing, and so were other industries, such as ice factories and sawmills. The Kamang Canal and Phichai Songkhram Temple were also the areas where people resided and traded densely, extending from the original community. It can be inferred that the construction of Ayutthaya Railway Station was a significant factor in promoting local economic prosperity during this time.

Keywords: Economic History, Local History, Ayutthaya Railway Station

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

นับตั้งแต่สยามมีการปฏิรูปประเทศในช่วงทศวรรษที่ 2430 เป็นต้นมา กิจการหลายด้านได้รับการพัฒนาปรับปรุงโดยการวางโครงสร้างอย่างเป็นระบบ ไม่ว่าจะเป็นการปฏิรูประบบราชการ การปฏิรูปด้านการคลัง การจัดการด้านการศึกษา ฯลฯ รวมถึงการปรับปรุงด้านคมนาคมซึ่งเป็นโครงสร้างที่มีการลงทุนสูงและใช้ระยะเวลานาน โดยการพัฒนาด้านคมนาคมที่เด่นชัดที่สุดในช่วงดังกล่าว คือ การสร้างทางรถไฟไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ

สถานีรถไฟอยุธยา นับเป็นหมุดหมายหนึ่งในการสร้างทางรถไฟในระยะแรก ซึ่งเป็นสถานีหลักระหว่างเส้นทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา โดยมีการเปิดเส้นทางเดินรถในระยะแรกระหว่างสถานีอยุธยา-แก่งคอย เมื่อ พ.ศ. 2439 และได้มีการเปิดเดินรถอีกหลายช่วงตามลำดับในเวลาต่อมา จากการเปิดเส้นทางรถไฟดังกล่าวได้ส่งผลให้เกิดความเปลี่ยนแปลงกับพื้นที่ย่านสถานีรถไฟอยุธยาอย่างต่อเนื่อง เช่นการเกิดชุมชนอยู่อาศัยและชุมชนการค้าที่เริ่มมีการขยายตัวนับตั้งแต่ช่วงปลายยุคการปกครองแบบมณฑลเทศาภิบาล บริเวณสถานีรถไฟอยุธยายังมีพัฒนาการทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างต่อเนื่องหลังจากการเปิดเส้นทางรถไฟสายนครราชสีมาและสายเหนือระหว่างกรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่ ช่วงภายหลังทศวรรษที่ 2460 ซึ่งมีความคับคั่งของผู้คนโดยสาร และการขนส่งสินค้าต่าง ๆ ผ่านทางรถไฟที่ขึ้นตามลำดับ

ด้านชุมชนรอบสถานียมีการขยายตัวบริเวณริมฝั่งแม่น้ำป่าสักด้านทิศตะวันตกของสถานี โดยมีการตั้งถิ่นฐานบ้านเรือนร้านค้าของประชาชนทั้งทางบก และบ้านเรือนเรือแพในแม่น้ำ รวมถึงบริเวณตลาดเรือนแถวไม้ของการรถไฟที่เปิดให้มีการเช่าอยู่อาศัยและทำมาค้าขาย จนส่งผลให้เกิดชุมชนการค้าย่านสถานีรถไฟที่มีสินค้าและบริการที่หลากหลาย เช่น ร้านขายของชำ ร้านขายอาหาร ร้านขายของอุปโภคบริโภค ร้านตัดผม ร้านขนส่งสินค้า ตลาดปลาน้ำจืด โดยมีผู้ค้าเป็นคนไทยและคนไทยเชื้อสายจีนเป็นส่วนใหญ่ ดังจะเห็นได้จากการตั้งศาลเจ้าจีนตรงข้ามสถานีรถไฟตรงบริเวณริมน้ำ นอกจากบริเวณตลาดที่มีบรรดาร้านค้ารายย่อยแล้ว ยังมีการตั้งโรงงานท้องถิ่นประเภทต่าง ๆ เช่น โรงน้ำปลา โรงปลาร้า โรงยาสูบ โรงข้าวเกรียบกุ้ง โรงไม้ โรงน้ำแข็ง เป็นต้น โดยมีการจำหน่ายสินค้าให้กับคนในพื้นที่และต่างพื้นที่โดยมีสถานีรถไฟเป็นที่ยึดโยงกับชุมชนส่งสินค้า ชุมชนโดยรอบและย่านการค้าจึงมีลักษณะการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ยึดโยงกับการคมนาคมทางรถไฟเป็นสำคัญ

บทความวิจัยนี้จะเน้นการศึกษาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจท้องถิ่นย่านสถานีรถไฟอยุธยา ระหว่าง พ.ศ. 2465-2520 เป็นหลัก เพื่อเป็นการถ่ายทอดเรื่องราวประวัติศาสตร์ท้องถิ่นจากข้อมูลต่าง ๆ ในช่วงเวลาดังกล่าว จากข้อมูลหลักฐานเอกสารที่เกี่ยวข้อง และการสัมภาษณ์จากความทรงจำ คำบอกเล่าของผู้คนย่านสถานีรถไฟอยุธยา ซึ่งย่อมเป็นหลักฐานทางประวัติศาสตร์ที่มีคุณค่าอันควรได้รับการศึกษาวิจัยเพื่อประโยชน์และการต่อยอดการศึกษาในอนาคตต่อไป

2. วัตถุประสงค์การวิจัย

2.1 เพื่อศึกษามูลนิธิหลังและความเป็นมาของการสร้างสถานีรถไฟอยุธยา

2.2 เพื่อศึกษาประวัติศาสตร์เศรษฐกิจท้องถิ่นบริเวณสถานีรถไฟอยุธยา ในช่วง พ.ศ. 2465-2520

3. ระเบียบวิธีดำเนินงานวิจัย

การศึกษานี้เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ (qualitative research) โดยแบ่งการวิจัยออกเป็น 2 ส่วน คือ 1) การวิจัยเอกสาร ซึ่งเป็นการรวบรวมเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการสร้างสถานีรถไฟอยุธยา เช่น เอกสารหลักฐานขั้นต้นประเภทจดหมายเหตุ เอกสารตรวจราชการ บันทึกต่าง ๆ และเอกสารหลักฐานชั้นรอง ได้แก่ งานที่เกี่ยวข้องที่ปรากฏในงานวิจัย วิทยานิพนธ์ และหนังสือต่าง ๆ 2) การวิจัยภาคสนาม ได้แก่ การเก็บรวบรวมข้อมูลซึ่งมีลักษณะเป็นคำบอกเล่า (oral history) จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลัก โดยเน้นการเก็บข้อมูลด้านความเปลี่ยนแปลงด้านภูมิทัศน์บริเวณรอบสถานีรถไฟอยุธยา รวมถึงความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมของชุมชนบริเวณสถานีรถไฟอยุธยา ในช่วง พ.ศ. 2465-2520 และรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ มาคัดเลือก ตีความ ตรวจสอบความถูกต้อง และนำข้อมูลทั้งสองส่วนมาทำการวิเคราะห์ สังเคราะห์ข้อมูล โดยใช้ระเบียบวิธีวิจัยทางประวัติศาสตร์ (historical approach) จากนั้นนำเสนอผลการวิจัยด้วยวิธีการพรรณนาวิเคราะห์ (descriptive analysis)

4. ผลการวิจัย

4.1 ภูมิหลังทางประวัติศาสตร์ของสถานีรถไฟอยุธยา

สถานีรถไฟอยุธยา เป็นสถานีสำคัญที่อยู่ในโครงการสร้างทางรถไฟหลวงสายแรก คือ กรุงเทพฯ – นครราชสีมา ตามพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ความว่า “การสร้างทางรถไฟเดินไปมาระหว่างหัวเมืองไกล จะเป็นเหตุให้เกิดความเจริญแก่บ้านเมือง สามารถชักย่นหัวเมืองไกลไปมาถึงกันยากให้กลับเป็นหัวเมืองใกล้ ไปมาถึงกันได้สะดวก สามารถขนส่งสินค้าไปค้าขายแลกเปลี่ยนกับหัวเมืองอื่นได้ อาณาประชาราษฎร์จะได้ทำมาหากินกว้างขวาง รวมถึงบำรุงรักษาพระราชอาณาเขตให้ราษฎรอยู่เย็นเป็นสุข” (ประกาศสร้างรถไฟสยามแต่กรุงเทพฯ ถึงเมืองนครราชสีมา, 2434, หน้า 457) โดยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้เสด็จพระราชดำเนินทรงขุดดินเส้นทางสายนี้เป็นปฐมฤกษ์เมื่อวันที่ 9 มีนาคม พ.ศ. 2434 โดยมีการก่อสร้างเส้นทางพร้อมกัน 3 ช่วง คือ กรุงเทพฯ – กรุงเทพฯ – กรุงเทพฯ – กรุงเทพฯ – กรุงเทพฯ – กรุงเทพฯ และในระยะเวลา 5 ปี เส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ – กรุงเทพฯ – กรุงเทพฯ – กรุงเทพฯ – กรุงเทพฯ – กรุงเทพฯ ก็แล้วเสร็จ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้เสด็จทรงเปิดการรถไฟสายนี้เมื่อวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 (วรรณศิริ เดชะคุปต์ ปรีดีพิศ ภูมิวิถิ, 2554, หน้า 18) หลังจากงานพิธีเปิดการเดินรถไฟได้ 2 วัน ก็มีการเปิดให้ประชาชนใช้รถไฟโดยสารและลำเลียงสินค้าขึ้นล่องระหว่างกรุงเทพฯ – อยุธยา และได้ขยายการเส้นทางเดินรถไฟถึงแก่งคอยในเวลาต่อมา โดยมีขบวนรถไฟจากกรุงเทพฯ ถึงแก่งคอย รับส่งผู้โดยสารและสินค้าวันละ 2 ขบวน จากนั้นการสร้างทางรถไฟได้ดำเนินไปและเปิดการเดินรถระหว่างกรุงเทพฯ ถึงนครราชสีมาได้สำเร็จเมื่อวันที่ 21 มีนาคม พ.ศ. 2443 เป็นระยะทางทั้งสิ้น 264 กิโลเมตร (สัญญา สุวัจนบุตร และคนอื่น ๆ, 2562, หน้า 145) นอกจากเส้นทางสายดังกล่าวแล้ว สถานีรถไฟอยุธยายังอยู่ในเส้นทางรถไฟสายเหนือจากกรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่ ที่เริ่มมีการก่อสร้างใน พ.ศ. 2441 และมีการเปิดเดินรถตามสถานีต่าง ๆ ขึ้นไปเป็นระยะ จนมีการเปิดเดินรถไฟถึงเชียงใหม่ในที่สุดเมื่อ พ.ศ. 2464 (อิจิโร คาซึกากิ, 2562, หน้า 13-14)

จากที่กล่าวมาจะเห็นได้ว่า ตัวสถานีรถไฟอยุธยาเป็นสถานีสำคัญที่ตั้งอยู่บนทั้งเส้นทางสายนครราชสีมาและเส้นทางสายเหนือ โดยที่ตั้งของสถานีนี้นั้นตั้งอยู่บริเวณริมฝั่งแม่น้ำป่าสักด้านตะวันออกของเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา พื้นที่นี้สันนิษฐานว่าเป็นบริเวณเมืองเก่าอยุธยา ซึ่งคงมีพื้นที่วัฒนธรรมต่อเนื่องมาจนถึงในสมัยอยุธยา จนกระทั่งเมื่อสิ้นสุดความเป็นราชธานีของกรุงศรีอยุธยาเมื่อ พ.ศ. 2310 แล้ว บริเวณดังกล่าวคงถูกทิ้งร้างไปเป็นเวลานาน จากหลักฐานพบว่า เดิมทีตรงบริเวณที่ก่อสร้างสถานีรถไฟอยุธยามีลักษณะเป็นทุ่งนาและที่ลุ่ม จากรายงานการสำรวจเส้นทางของนายแฮร์มัน เกิธ ในรายงานการสำรวจเส้นทางรถไฟไปยังเมืองเชียงใหม่ได้กล่าวว่า การสร้างเส้นทางสายนี้ค่อนข้างลำบาก หากแต่เป็นเส้นทางที่ผู้สำรวจมีความเห็นว่าเสียเงินน้อยกว่าเส้นทางอื่น หากไม่สร้างตามแนวทางการดังกล่าวทางเมืองกรุงเก่าคงได้ใช้เรือเช่นเดิม (รายงานการสำรวจเส้นทางรถไฟไปยังเมืองเชียงใหม่ของ

นายแฮร์มัน เกิร์, มปป.) นอกจากนี้ในบันทึกของ ลูอิส ไวลเลอร์ วิศวกรชาวเยอรมันผู้เข้ามาก่อสร้างทางรถไฟให้แก่รัฐบาลสยามเมื่อ พ.ศ. 2436 ได้เดินทางมาสำรวจอยุธยา และได้ขี่ม้าเลียบเส้นทางรถไฟกับนายเดงเลอร์ วิศวกรชาวเยอรมันประจำทางรถไฟช่วงอยุธยาไปทางบ้านม้า ได้บันทึกว่าเส้นทางรถไฟบริเวณดังกล่าวได้ผ่านวัดร้างซึ่งยังคงมีพระพุทธรูปอยู่ตามดินเป็นจำนวนมาก (ลูอิส ไวลเลอร์, 2556, หน้า 25) อาจกล่าวได้ว่าพื้นที่บริเวณก่อนการสร้างสถานีรถไฟอยุธยานั้น ยังไม่ปรากฏความสำคัญนัก ประชาชนที่เมืองกรุงเก่ายังคงตั้งถิ่นฐานตามริมฝั่งแม่น้ำและใช้การสัญจรทางน้ำเป็นหลัก

ต่อมา เมื่อมีการเปิดใช้เส้นทางรถไฟตั้งแต่ พ.ศ. 2439 อาคารสถานีรถไฟอยุธยาหลังแรกน่าจะได้ถูกสร้างขึ้นในช่วงระยะเวลาดังกล่าว โดยในช่วงแรกในรัชสมัยรัชกาลที่ 5 นั้น อาคารสถานีตามที่ปรากฏหลักฐานจากภาพถ่ายเก่ายังมีลักษณะเป็นอาคารไม้สองชั้น บริเวณด้านล่างเป็นที่จอดรถของประชาชน และเป็นจุดรับส่งสินค้า อย่างไรก็ตาม สถานีรถไฟอยุธยาได้ถูกรื้อลงและสร้างใหม่เมื่อ พ.ศ. 2464 หรือในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ซึ่งมีการออกแบบก่อสร้างโดยสถาปนิกชาวอิตาลี คือ นายอัลเฟรโด ริกซ์ซี โดยเป็นอาคารก่ออิฐชั้นเดียว รูปแบบสถาปัตยกรรมแบบนีโอคลาสสิก มีแผนผังอาคารเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าวางในแนวยาวขนานไปกับทางรถไฟ มีผังอาคาร 3 ส่วนคือ ส่วนมุขหน้าอาคาร ส่วนอาคารสถานี และส่วนชานชาลา (นัฐวรรณ ไทยดี, 2554, หน้า 215) มีทางเข้า-ออกอยู่ทางทิศตะวันตก มีพื้นที่ภายในแบ่งตามการใช้งานในลักษณะต่าง ๆ จากการปรับปรุงอาคารสถานีรถไฟอยุธยาดังที่ได้กล่าวมา สะท้อนได้ว่าบริเวณสถานีรถไฟอยุธยามีการรองรับการใช้งานจากการเป็นสถานีหลักที่เริ่มมีผู้คนสัญจรและเดินทางไปมาค้าขายมากขึ้น ส่วนนามของสถานีได้มีการเรียกขานและเปลี่ยนแปลงตามลำดับ โดยเคยปรากฏการเรียกขานว่า สดะขันวัดจันทน์ ตามชื่อวัดซึ่งเคยเป็นสถานที่ตั้งค่ายของพระเจ้าแปรในสมัยสงครามยุทธอยุธยา และสมัยต่อมาได้มีการสร้างสถานีรถไฟใกล้เคียงกับวัดร้างดังกล่าว (หนังสืออนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพฯ, 2512, หน้า 93) ต่อมาจึงได้เรียกว่าสถานีกรุงเก่า และในสมัยรัชกาลที่ 6 แผนกรรถไฟได้เปลี่ยนชื่อสถานีกรุงเก่าเป็นสถานีอยุธยา และใช้นามนี้จนถึงปัจจุบัน

ภายหลังจากการสร้างสถานีรถไฟในช่วงแรกเริ่ม บริเวณใกล้เคียงยังไม่ปรากฏลักษณะย่านการค้าที่ชัดเจน อย่างไรก็ตาม ในช่วงทศวรรษที่ 2460 พื้นที่ด้านริมฝั่งแม่น้ำป่าสักด้านตะวันตกของตัวสถานีเริ่มมีวิถีชีวิตของผู้คนที่เชื่อมโยงกับการเดินทางโดยรถไฟ ดังจะเห็นได้จากรายงานของพระยาโบราณราชธานินทร์ เมื่อ พ.ศ. 2464 ที่ได้กล่าวถึงเรือจ้างซึ่งจอดคอยรับคนอยู่ที่ท่าสถานีรถไฟ แพค้าขายก็เริ่มขยายตัวมาจากทางหน้าพระราชวังจันทรถมจนใกล้ถึงท่าสถานีรถไฟ ส่วนทางสัญจรอื่น ๆ ที่มายังสถานีรถไฟเช่นที่ในเกาะเมือง ได้มีการตัดถนนจากโรงทหารที่หัวแหลมมาทางตะวันออก โดยนายพลตรี สมเด็จพระเจ้าน้องยาเธอ เจ้าฟ้ากรมหลวงนครราชสีมา ได้ทรงทำถนนสายนี้ต่อมาจนถึงถนนรอบกรุง (ถนนอุทองในปัจจุบัน) เพื่อให้ข้าราชการทหารได้เดินทางมายังสถานีรถไฟได้โดยตรงและประทานชื่อว่าถนนเดชาวุธ (วรรณศิริ เดชะคุปต์ ปรีดีพิศ ภูมิวิถิ, 2554, หน้า 229) การปรับปรุงเส้นทางเชื่อมโยงถึงสถานีรถไฟดังกล่าว อาจเป็นผลจากที่ภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยาในขณะนั้น เป็นศูนย์กลางการปกครอง

มณฑลกรุงเก่า โดยมีศูนย์ราชการต่าง ๆ กระจายตัวทางด้านทิศตะวันออกภายในเกาะเมืองบริเวณพระราชวังจันทร์เกษม เช่น ที่ทำการไปรษณีย์ หอทะเบียนที่ดิน ศาลมณฑล โรงเรียนตัวอย่างมณฑลกรุงเก่า และโรงพยาบาลปัญจมาธิราชอุทิศ ซึ่งตั้งอยู่เยื้องกับสถานีรถไฟอยุธยา (ศุภสุตา ปรีเปรมใจ, 2557, หน้า 127) การก่อตั้งสถานที่ราชการต่าง ๆ จึงได้ส่งผลให้พื้นที่ดังกล่าวได้รับการพัฒนา และมีส่วนส่งเสริมให้สถานีรถไฟอยุธยาและบริเวณใกล้เคียงมีความเจริญมากขึ้นตามลำดับ

4.2 เศรษฐกิจท้องถิ่นย่านสถานีรถไฟอยุธยา พ.ศ. 2465-2520

สภาพเศรษฐกิจย่านสถานีรถไฟอยุธยา มีลักษณะการขยายตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไปภายหลังจากการสร้างสถานีรถไฟอยุธยาแล้ว 20 กว่าปีให้หลัง โดยหลังจากที่มีการเปิดเดินรถตามเส้นทางสำคัญเป็นระยะทั้งสายอีสานและสายเหนือแล้ว สถานีรถไฟอยุธยาเริ่มมีความคับคั่งของผู้โดยสารที่เดินทางขึ้น-ลง รวมถึงผู้ที่เดินทางผ่านเพื่อไปมาค้าขายมากขึ้นเรื่อย ๆ โดยจากการสำรวจข้อมูลจำนวนผู้โดยสารในช่วงเวลาดังกล่าวพบว่า เมื่อ พ.ศ. 2440-2441 มีจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด 38,581 คน และสูงถึง 152,949 คนเมื่อถึง พ.ศ. 2450 หรือราว 10 ปีให้หลัง นอกจากนี้ ภายหลังจากการสร้างทางรถไฟสายเหนือได้ดำเนินการสำเร็จจนถึงสถานีเชียงใหม่เมื่อ พ.ศ. 2464 แล้ว จำนวนผู้โดยสารยิ่งมีมากขึ้น โดยมีผู้โดยสารจำนวน 154,334 คนเมื่อ พ.ศ. 2464 และมีถึง 197,949 คนเมื่อถึง พ.ศ. 2470 (Annual Reports of Government Departments) ในด้านการค้า ถึงแม้ว่าภายในตัวเมืองอยุธยาในขณะนั้นจะมีตลาดหลักคือตลาดหัวรอซึ่งมีการค้าทางน้ำเป็นหลัก และตลาดน้ำที่หน้าสถานีรถไฟ ซึ่งเป็นตลาดชั่วคราวเฉพาะเช้า-เย็น ได้ซื้อสินค้าจากหัวรอมาขายต่อที่นี่ (เกื้อกุล ยินยอนันต์, 2529, หน้า 39) แต่ในทางกลับกัน สถานีรถไฟอยุธยาก็เป็นส่วนสำคัญหนึ่งในเส้นทางการค้า กล่าวคือ สินค้าที่พ่อค้าหัวรอนำมาจำหน่ายลูกค้านั้น พ่อค้าต้องไปซื้อที่กรุงเทพฯ โดยเดินทางด้วยรถไฟเที่ยวเช้า ซึ่งจะเสียค่าโดยสารแพงกว่าการเดินทางด้วยเรือ แต่ทางรถไฟมีความรวดเร็วกว่าทางเรือ เมื่อถึงกรุงเทพฯ พ่อค้าจะรับซื้อสินค้าที่สำเพ็ง ทรงวาด ท่าเตียน เมื่อได้สินค้าตามต้องการครบถ้วนแล้ว จึงลงเรือกลับอยุธยา (เรืองเดิม, 80) จากปัจจัยที่กล่าวมา ได้ส่งผลให้บริเวณย่านสถานีรถไฟมีการขยายตัวทางการค้าที่หลากหลาย ทั้งการค้าขายแบบพื้นบ้าน การขนส่งสินค้า การเกิดขึ้นของตลาดด้านหลังสถานี และการก่อตัวของธุรกิจท้องถิ่นที่เชื่อมโยงการค้าของสถานีรถไฟ ดังนี้

4.2.1 การค้าขายบริเวณสถานีรถไฟอยุธยา จากจำนวนผู้โดยสารที่ทวีมากขึ้นตามลำดับ ส่งผลให้บริเวณสถานีรถไฟอยุธยามีผู้ที่เข้ามาประกอบอาชีพหลากหลาย ทั้งคนรับจ้างขนส่งสินค้าที่มาจากรถไฟ พ่อค้าแม่ค้าที่ขายของบนรถไฟ ชาวเรือขายของให้แก่คนที่สถานี โดยกลุ่มคนดังกล่าวโดยมากเป็นคนแถวสถานีรถไฟและมีเรือจากคนภายนอกเข้ามาขายของ ดังเรื่องของคุณแอ๊ด ต้นตี่ อายุ 74 ปี อดีตแม่ค้าย่านสถานีรถไฟ ได้เล่าถึงบรรยากาศการค้าขายในอดีตว่า บริเวณข้างขานชลสถานีรถไฟในสมัยก่อนเป็นคลองบึงบัวที่เชื่อมออกตรงคลองกะมัง ทำให้มีเรือพายเข้ามาขายของให้ผู้คนบริเวณสถานีได้

เช่น เรือขายข้าวโพดคั่ว กาแฟ กล้วยแขก กวยเตี๋ยว โดยคนโดยสารรถไฟจะลงมาซื้อของกินริมคลอง บางครั้งแม่ค้าก็แบ่งของใส่กระบะไปขาย เช่น ข้าวเหนียวไก่ย่าง ข้าวเหนียวเนื้อ ข้าวผัด ข้าวเกรียบกุ้ง ผักบัว ผลไม้ โดยจะขายของได้ตลอดทั้งวันเพราะมีรถไฟไปมาตลอด บางทีแม่ค้าก็เอาของขึ้นไปขายบนรถไฟ เช่น พวกลาเร้า โดยเดินทางไปถึงสถานีภาษี สถานีรังสิต แล้วกลับมา ของที่ขายบนรถไฟสมัยก่อน มีข้าวผัดไข่ดาว ราคา 2 บาท ข้าวผัดไข่ต้มซีก ราคาบาทเดียว นอกจากนี้ยังมีบาร์ขายของ อยู่ด้านข้างอาคารสถานี เปิดให้แม่ค้าเข้ามาเช่าพื้นที่ขายของโดยจ่ายค่าเช่าวันละ 5 บาท มีของขาย เช่น ข้าวเหนียวไก่ย่าง ข้าวผัด ข้าวเหนียวเนื้อ และมีส่วนที่แบ่งให้คนในครอบครัวหาไปขายให้ผู้โดยสาร ของที่ได้รับความนิยมมากคือข้าวเกรียบกุ้งนายตั้ง เป็นสินค้าขึ้นชื่อที่แม่ค้ารับใส่แข่งมาขายหลายเจ้า (แอ๊ด ตันดี, 2566, 25 พฤศจิกายน)

จากการค้าย่านสถานีรถไฟช่วงทศวรรษที่ 2510 ยังคงแจ่มชัดอยู่ในความทรงจำของผู้ที่ใช้ชีวิต ย่านสถานีรถไฟมาตลอด ดังที่คุณนภดล มีสมสืบ อายุ 71 ปี ได้เล่าถึงความรู้สึกกับบรรดาของพ่อค้าแม่ค้าว่า “ลีลาการขายบนสถานีที่ผมจดจำประทับใจ คือการขายของพ่อค้าที่ซื้อว่านายชอบ เขามักจะแนะนำตัวเอง และใช้พัดใบตาลโบกประกอบท่าทาง สินค้าของเขาใส่ในตระกร้าหวายคล้องแขน ประเทยาดม ยาหม่อง ไม้ปั่นหู ของเล่นเด็กและพัดที่แกโบกเสนอขาย การทรงตัวของแกดีเยี่ยมเพราะแกเดินบนทางรถไฟรางเดียวไปมา ร้องขายของว่า ท่านซื้อก็ขอขอบคุณ ไม่อดหนุนก็ขอใจ พัดลมให้ฟรี แล้วนายชอบก็พัดให้ทุกคนฟรี... เป็นเอกลักษณ์หนึ่ง ตำนานหนึ่งของสถานีรถไฟ” นอกจากนี้ ยังมีแม่ค้าจัดสินค้าเทินกระบะ เร่ขายตามช่องหน้าต่างรถไฟยามจอดรับส่งผู้โดยสารที่พลุกพล่านทั้งขึ้นลงกันอย่างแข็งแรงแย่งชิงกัน สินค้าที่ขายดีประจำถิ่น คือ ข้าวเกรียบกุ้งของนายตั้ง มีทั้งดิบและสุก มีไอติมกระต๊อสร้อยลือชื่อของนายวิเชียรใส่ถ้วยกระดาษ มีชา กาแฟใส่กระป๋องนมเร่ขาย มีน้ำแข็ง โอเลี้ยง น้ำส้ม การค้าขายของพ่อค้าแม่ค้ามีชีวิตชีวาตลอดเวลาที่สถานีรถไฟอยุธยา (นภดล มีสมสืบ, 2566, 25 พฤศจิกายน)

สถานีรถไฟอยุธยาในช่วงเวลานั้น ยังมีการขนส่งสินค้าหลากหลายประเภท เช่น สินค้าพืชผลทางการเกษตร จำพวกมันแกวใส่แข่งลูกกละโล กล้วยตาก แดงโม ยาสูบขายเป็นตั้ง มาลงตรงอาคารส่งของ นอกจากนี้ยังมีการขนส่งสินค้าระวางใหญ่อย่างสัตว์จำพวกวัวควายที่บรรทุกรถไฟมาขายจากทางอีสานจากผู้ค้าส่วนมากที่เป็นแขกอิสลาม โดยผู้ซื้อจะซื้อไปเข้าโรงฆ่าสัตว์ที่ตลาดหัวรอ รถไฟขนส่งสัตว์มีตู้โบกี้สินค้าโดยเฉพาะเป็นแบบโล่งมีตาข่าย เรียกว่า รถสินค้า มีทั้งวัว ควาย หมู มันแกว และสินค้าตามภูมิภาค (โสภณ สวยแล้ว, 2566, 23 พฤศจิกายน) นอกจากนี้ยังมีรถไฟบรรทุกขุยมะพร้าวมาลงเป็นจำนวนมาก เพราะการขนส่งมาทางรถไฟไวกว่าการขนส่งลงตามลำน้ำ โดยมีการลำเลียงไม้ลงที่สถานีรถไฟยาวจนถึงตรงศาลาวัดยม ซึ่งบริเวณนั้นมีกิจการโรงไม้ตั้งอยู่ มีไม้ขุงจำนวนมากนับร้อยตันกองไว้ การขนส่งไม้ขุงต้องใช้โบกี้รถไฟสินค้าตู้แบบยาว แล้ววางขุงพาดบรรทุกมา (สัมพันธ์ โสภณฐิติธรรม, 2566, 23 พฤศจิกายน) การขนส่งสินค้าหลายประเภทผ่านสถานีรถไฟอยุธยา ได้ก่อให้เกิดอาชีพหลากหลายของคนแถวนี้ โดยมากเป็นงานหาเช่ากินค่าจำพวก อาชีพจับกังเข็นของจากรถไฟลงเรือ อาชีพรับจ้างทั่วไป อาชีพทำปลา รวมถึง

อาชีพที่ใช้แรงงานต่าง ๆ เช่น รับทำร้านเก็บฟืน ทำห้องน้ำ ต่อเติมทั่วไป ซ่อมหลังคารั้ว ตัดต้นไม้ เป็นต้น พอมีคนบุกเบิกพื้นที่ทำมาหากินมากขึ้น ก็มีอาชีพรับจ้างขุดดินด้วย โดยเจ้าของกิจการจะเตรียม จอบ เสียม บักสองลูก ไม้คานเอาไวกาบ รับจ้างขุดบ่อ ถมที่ปลูกบ้าน เพื่อทำบ้านเรือนหรือห้องแถวไว้อยู่อาศัยและทำมาหากินต่อไป (นภดล มีสมสืบ, 2566, 25 พฤศจิกายน)

ภาพการขนส่งสินค้าเหล่านี้สอดคล้องกับบัญชีรายการรับ-ส่งสินค้าที่สถานีอยุธยาที่ผู้วิจัยรวบรวม ข้อมูลตั้งแต่ พ.ศ. 2441-2477 ดังเช่นสถิติการขนส่งสัตว์ที่เริ่มมีปริมาณสูงในช่วงทศวรรษที่ 2460 โดยมีจำนวนสัตว์นำเข้าที่สถานีใน พ.ศ. 2464 จำนวน 2,534 ตัวต่อปี และเมื่อ พ.ศ. 2470 มีจำนวน 4,686 ตัวต่อปี โดยมีการนำเข้าหมูเข้ามามากที่สุด นอกจากนี้ สถานีรถไฟอยุธยายังมีการรับ-ส่งสินค้าอีก มากมายหลายชนิด โดยมีปัจจัยแตกต่างกันไปตามความต้องการสินค้าและความก้าวหน้าในการขนส่ง โดยช่วงก่อนทศวรรษที่ 2460 สินค้าที่มีการส่งออกผ่านสถานีรถไฟโดยมากจะเป็นสินค้าพื้นบ้าน หรืออุตสาหกรรมท้องถิ่น เช่น ดับจาก อิฐ สุราโรง ปลา หีบห่อเป่า เครื่องใช้ส่วนตัว ส่วนสินค้าที่รับเข้า ในช่วงนี้จะเป็นสินค้าที่ผลิตจากแหล่งอื่น เช่น ถ่านหิน ไม้ซุง เครื่องใช้ส่วนตัว ฟิน โอง และสินค้าสมัยใหม่ เช่น น้ำแข็ง ที่เริ่มมีการนำเข้ามา ต่อมาเมื่อภายหลังทศวรรษที่ 2460 ซึ่งเส้นทางรถไฟได้เปิดใช้ถึงสถานี สายเหนือตลอดทั้งสาย สินค้าที่ส่งออกและนำเข้าที่สถานีอยุธยามีลักษณะที่หลากหลายมากขึ้น เช่น ของเบ็ดเตล็ด พวงของป่า น้ำมันก๊าด น้ำมันเบนซิน ยาอม และ วัสดุก่อสร้าง วัสดุทางรถไฟ ไม้แปรรูป ผลผลิตสวน เครื่องยนต์ประเภทต่าง ๆ โดยสินค้านำเข้าที่เห็นได้ชัดคือ ยาสูบ อย่างไรก็ตาม สินค้าจำพวก ข้าว รำข้าว ข้าวเปลือก อ้อย น้ำตาล กากน้ำตาล สัตว์ และของใช้ส่วนตัว เป็นสินค้าที่มีการ นำเข้าและส่งออกในปริมาณสูงอย่างสม่ำเสมอตลอดช่วงเวลาดังกล่าว (Annual Reports Of Government Departments) การขนส่งสินค้าผ่านทางสถานีรถไฟอยุธยาได้ดำเนินมาอย่างต่อเนื่อง จนกระทั่งช่วงหลังทศวรรษที่ 2500 ได้เริ่มเกิดความเปลี่ยนแปลงจากการคมนาคมทางบกที่มีการพัฒนา และขยายตัวไปตามภูมิภาคสำคัญ เช่น การเปิดใช้ถนนมิตรภาพที่เชื่อมต่อถึงจังหวัดหนองคายเมื่อ พ.ศ. 2508 ได้ส่งผลกระทบต่อ การขนส่งสินค้าบางอย่าง เช่น การขนส่งหมูผ่านทางรถไฟลดน้อยลง และเลิกขนส่งไปในที่สุด เนื่องจากการขนส่งทางรถยนต์มีความสะดวกรวดเร็วกว่า (อิจิโร คาซึกิ, 2560, หน้า 294) นอกจากนี้ การขนส่งสินค้าเกษตรก็มีแนวโน้มลดลง เนื่องจากรถยนต์สามารถรับส่งสินค้าจาก แหล่งผลิตได้โดยตรง ส่วนการขนส่งสินค้าผ่านทางสถานีรถไฟต้องมีค่าใช้จ่ายในการขนถ่าย ค่าระวาง ค่า บรรทุกที่ต้นทางปลายทาง ซึ่งเมื่อรวมทั้งหมดแล้วจะทำให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟสูงกว่าการ ขนส่งโดยรถยนต์ (เรื่องเดิม, หน้า 241)

4.2.2 ตลาดย่านสถานีรถไฟอยุธยา ตลาดการค้าย่านสถานีรถไฟ สันนิษฐานว่าเริ่มมีการขยายตัว ที่ชัดเจนในช่วงปลายทศวรรษที่ 2460 เป็นต้นมา โดยช่วงระยะเวลาก่อนหน้านี้ อยุธยามีความโดดเด่นใน ด้านตลาดน้ำเป็นหลัก เนื่องจากมีแม่น้ำสายสำคัญไหลผ่านและมีจุดบรรจบที่เอื้อต่อการสัญจรและเกิด ชุมชนค้าขายทางน้ำ ดังเช่นตลาดหัวรอที่เป็นตลาดน้ำที่มีความคับคั่งทางการค้าเป็นอย่างมาก ส่วนบริเวณ

สถานีรถไฟอยุธยาซึ่งมีพื้นที่ด้านตะวันตกติดกับแม่น้ำป่าสัก มีสภาพบรรยายในหนังสือนำทางทั่วพระราชอาณาจักรสยามที่ตีพิมพ์เมื่อ พ.ศ. 2469 ว่า เมื่อผู้โดยสารลงจากสถานีรถไฟอยุธยาแล้ว จะมีเรือจ้างแจวจอดคอยรับส่งคนโดยสารไปตามที่ต่าง ๆ อีกต่อหนึ่ง (หนังสือนำทางทั่วพระราชอาณาจักรสยาม, 2555, หน้า 91) โดยยังไม่ได้บรรยายถึงลักษณะตลาดในบริเวณนั้น อย่างไรก็ตาม ในรายงานของเทศบาลเมืองนครศรีอยุธยาประจำปี พ.ศ. 2477-2479 ได้แสดงให้เห็นถึงภาพชุมชนย่านสถานีรถไฟอยุธยา สะท้อนผ่านนโยบายการจัดระเบียบและดูแลสวัสดิภาพของประชาชนในด้านต่าง ๆ เช่น จัดการรักษาความสะอาดตามถนนหนทางทั่วไปเฉพาะในเขตเทศบาลเมืองนครศรีอยุธยาในบริเวณชุมชนที่มีประชาชนอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น ซึ่งรวมถึงฝั่งสถานีรถไฟอยุธยาด้วย (อยุธยา รายงานประจำปี พ.ศ. 2479, 2477-2479) นอกจากนี้ ในรายงานการประชุมของเทศบาลจังหวัดพระนครศรีอยุธยาเมื่อ พ.ศ. 2480 ได้มีนโยบายการจัดประปาชั่วคราวเพื่อหาน้ำจืดบริสุทธิ์แจกจ่ายให้ประชาชนบริโภค ณ ที่ต่าง ๆ โดยมีจุดติดตั้งบริเวณสถานีรถไฟซึ่งเป็นพื้นที่นอกเกาะเมือง และได้กล่าวถึงการซ่อมหลังคาห้องแถวของเทศบาลที่สถานีรถไฟอยุธยาซึ่งกระเบื้องและกรอบชำรุดเป็นการแล้วเสร็จ (รายงานประจำเดือนของเทศบาลจังหวัดพระนครศรีอยุธยา, 2480) เรื่องดังกล่าวแสดงให้เห็นว่า ตลาดห้องแถวที่สถานีรถไฟย่อมเกิดขึ้นเป็นระยะเวลานานพอสมควรแล้ว และได้เกิดความทรุดโทรมจนต้องมีการซ่อมแซมขึ้น ซึ่งเป็นหลักฐานที่แสดงให้เห็นถึงความเป็นชุมชนย่านตลาดสถานีรถไฟที่ขยายตัวขึ้นมาในระแวกดังกล่าว

ตลาดห้องแถวของสถานีรถไฟที่เกิดขึ้นในระยะแรก มีลักษณะเป็นห้องแถวไม้ 2 ชั้น ที่มีสินค้าและบริการที่หลากหลาย บริเวณตลาดแห่งนี้มีผู้ค้าส่วนใหญ่เป็นชาวจีนที่น่าจะเข้ามาตั้งถิ่นฐานพร้อม ๆ กับการสร้างทางรถไฟ ซึ่งมีกลุ่มแรงงานเป็นกลุ่มแรก จากนั้นจึงมีกลุ่มชาวจีนอื่น ๆ ชักชวนเข้ามาอยู่อาศัยทำการค้า และขยายครอบครัวกลายเป็นคนไทยเชื้อสายจีนอยู่ร่วมกับคนพื้นเมือง ข้อมูลระหว่าง พ.ศ. 2512-2514 พบว่า บริเวณสถานีรถไฟมีชาวจีนอยู่ประมาณ 60 ครอบครัว (สถาบันวิจัยทางสังคมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2514, หน้า 62) กลุ่มชาวจีนเหล่านี้ยังคงอัตลักษณ์ของวัฒนธรรมจีนสืบทอดมาในอดีต ดังจะเห็นได้จากการตั้งศาลเจ้าสถานีรถไฟซึ่งเป็นศาลเจ้าปึงเถ่ากงม่า บริเวณริมแม่น้ำป่าสักตรงจุดเรือข้ามฟากไปทางเกาะเมือง ศาลเจ้าแห่งนี้สันนิษฐานว่าสร้างขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 ในรูปแบบตามสถาปัตยกรรมจีน และในบริเวณใกล้เคียงยังมีศาลเจ้าแปะกง เป็นศาลเจ้าขนาดเล็กตั้งอยู่อีกแห่งหนึ่งด้วย (คมลักษณ์ ไชยยะ, 2558, หน้า 72) กลุ่มคนไทยเชื้อสายจีนบริเวณตลาดยังคงมีกิจกรรมตามประเพณีจีน ภายในชุมชนมีการคัดเลือกกรรมการจากสมาชิกในชุมชนดูแลศาลเจ้าและมีการจัดงานไหว้ที่ศาลเจ้าทุกปีอย่างต่อเนื่องตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน

ภาพร้านค้าของตลาดสถานีรถไฟในช่วงหลังทศวรรษที่ 2500 เต็มไปด้วยความคึกคักเป็นอย่างมาก ดังที่คุณสัมพันธ์ โสภณฐิติธรรม อายุ 64 ปี ถ่ายทอดความทรงจำว่า

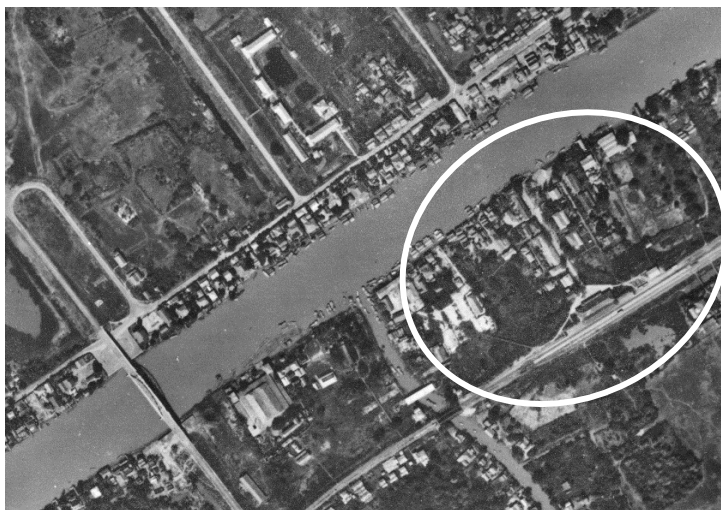
“ในตลาดมีขายของหลายร้าน โดยมีร้านของคนจีน คือ ร้านเจ็กเซ่งขนาด 2 คูหา เป็นศูนย์กลางค้าขายให้คนย่านนี้ตั้งแต่คลองกะมัง วัดพิชัยฯ เป็นร้านชำที่มีของขายทุกอย่าง เช่น ข้าวสาร กะปิ น้ำปลา ยารักษาโรค ของอุปโภคบริโภค ในห้องแถวอื่น ๆ มีร้านขายกล้วยเตี๋ย ข้าวแกง ร้านขายไฟฟ้ เป็น รปภ.รับส่งสินค้าผ่านรถไฟ ร้านข้าวเกรียบกุ้งนายตั้ง ร้านป้าน้อยกับลุงชิตขายพวกเหล้าขาว ต้มไส้วัว ชูตมะพร้าว ร้านป้าปิขายของทั่วไป ร้านกาแฟแป๊ะดำ ร้านกล้วยเตี๋ยนายไข่ ร้านขายกล้วยเตี๋ยตุ๊กตา ร้านกล้วยเตี๋ยเจ้าอา อาหารตามสั่งป้าตุ๊กแก ร้านเสริมสวยป้าบัว ฯลฯ ผังตรงข้ามห้องแถวไม้จะเป็นบ้านพักคนทำงานรถไฟ ซึ่งด้านหน้าบ้านพักมีแผงลอยชั้นเดียวเป็นเรือนไม้ชั้นเดียวจำนวนกว่า 20 ห้อง ก็มีสินค้าและบริการเช่นกัน จำพวกร้านตัดผม ร้านขายผัก ขนม กล้วยเตี๋ย ฯลฯ”

คนค้าขายอีกกลุ่ม คือ คนในพื้นที่เช่นคลองกะมัง และคนในครอบครัวพนักงานรถไฟ เช่น แม่บ้านต่างก็ทำการค้า ส่วนกลุ่มคนซื้อ คือ คนย่านสถานีรถไฟ ตลาดบริเวณนี้จะเป็นศูนย์กลางการค้าของคนแถวสถานี ส่วนลูกค้ากลุ่มอื่น ได้แก่ ผู้โดยสารที่ใช้ช่วงเวลาระหว่างรอรถไฟ มากินกล้วยเตี๋ยที่ตลาด ในบริเวณตลาดสถานีรถไฟ ยังมีร้านที่มีชื่อเสียงเป็นที่รู้จัก คือ ร้านโอเก้ (รุ่นปู่) หรือร้านทิพรรัตน์ (รุ่นหลาน) เป็นร้านอาหารตามสั่งใหญ่ที่สุดในขณะนั้น ขายอาหารโต๊ะจีน กล้วยเตี๋ย เปียรอาหารกับแก้ม ร้านจะเปิดขายทั้งกลางวันและกลางคืน โดยตอนเย็นร้านจะตั้งโต๊ะเต็มลานหน้าร้าน มีลูกค้าส่วนใหญ่เป็นข้าราชการทหาร ตำรวจ มานั่งกินอาหารอย่างหนาแน่นทุกวัน ร้านนี้เป็นร้านสังสรรค์ที่ได้รับความนิยมและมีชื่อเสียงมากของอยุธยา พอถึงเวลาเย็นผู้คนจากเกาะเมือง มาตรงนี้หมด เพราะในเกาะเมืองยังไม่มีร้านอาหารลักษณะนี้ บริเวณย่านสถานีรถไฟจึงไม่เคยหลับไหลจากแสงไฟ เพราะมีความเคลื่อนไหวของผู้คนตลอดทั้งวันทั้งคืน

นอกจากการค้าตรงตลาดห้องแถวแล้ว บริเวณริมฝั่งแม่น้ำป่าสักเชื่อมต่อกับตลาดห้องแถวของสถานีรถไฟอยุธยา ยังเคยมีตลาดปลาน้ำจืดที่เป็นแหล่งค้าปลาที่ใหญ่ที่สุดในตัวเมืองอยุธยา โดยมีการค้าขายขนส่งปลาตรงบริเวณท่าหินริมแม่น้ำ การค้าขายปลาน้ำจืดจะเริ่มในช่วงหลังการเก็บเกี่ยวข้าวในฤดูทำนาหรือหลังฤดูน้ำหลากราวปลายปีจนถึงเดือนมกราคมถึงเดือนมีนาคม ในช่วงเวลาดังกล่าวจะเป็นช่วงวิดน้ำบ่อนจับปลาของชาวอำเภอรอบนอก เช่น นครหลวง บางปะหัน ผักไห้ โดยชาวนาจะขายปลาให้กับพ่อค้า และลำเลียงมาขายต่อที่ตลาดปลาแห่งนี้โดยทางเรือเป็นหลัก ที่ตลาดจะมีปลามาส่งทั้งวันทั้งคืน เป็นปลาตัวใหญ่ เช่น ปลาช่อน ปลาดุก ปลาตะเพียน ส่วนปลาตัวเล็ก เช่น ปลากระดี่ ปลาสร้อย ก็นำไปทำปลาร้า นอกจากปลาสดแล้ว ยังมีการแปรรูปอื่น ๆ ขาย เช่น ปลาตะเพียนตากเกลือตากแห้ง (แดดเดียว) ลูกชิ้นปลากราย โดยบริเวณตลาดจะมีปลาตากขายตลอด พอถึงยุคนนเจริญขึ้น ปลาเหล่านี้จะส่งขึ้นรถสิบล้อไปส่งขายต่อที่ปากช่อง โคราช โดยรถจะออกช่วงกลางคืน 3-4 ทุ่ม เป็นรถสิบล้อออก

10 กว่าคันทุกวัน ผู้ที่มีฐานะจะเปิดร้านขายปลาหลายร้านที่ตลาดห้องแถว และมีแรงงานรับจ้างแรปลา ชูตปลา เป็นอีกแหล่งอาชีพให้คนย่านสถานีรถไฟมารับจ้างทำงานที่ตลาด (สัมพันธ์ โสภณรัฐธรรม, 2566, 23 พฤศจิกายน)

ในระยะเวลาต่อมา บริเวณตลาดห้องแถวทยอยเกิดไฟไหม้เสียหาย ส่งผลให้มีการสร้างอาคาร บางส่วนขึ้นใหม่มาในรูปแบบอาคารปูนโดยผู้เช่า ร้านค้าหลายร้านเลิกกิจการ บ้างก็สืบทอดกิจการต่อ บางส่วนมีการปรับตัวและมีผู้ค้าทำกิจการในรูปแบบอื่นขึ้น ส่วนตลาดปลาน้ำจืดก็ซบเซาลงไปจาก ความเปลี่ยนแปลงด้านการคมนาคมและความต้องการบริโภคที่เปลี่ยนผันไปตามยุคสมัย ส่งผลให้ความเป็น ตลาดปลาน้ำจืดแห่งใหญ่บริเวณตลาดสถานีรถไฟอยุธยาได้เลือนหายไปจนที่สุด



ภาพที่ 1 ภาพถ่ายทางอากาศย่านสถานีรถไฟอยุธยา พ.ศ. 2489
แสดงให้เห็นถึงชุมชนที่อยู่อย่างหนาแน่น. [ภาพถ่าย].

ที่มา : Peter Williams-Hunt. จาก <http://gdap.crma.ac.th/hierachical-data-collection/>.

4.2.3 โรงปลา ร้า ยาสูบ แห่งเมืองกรุงเก่า : ธุรกิจท้องถิ่นย่านสถานีรถไฟอยุธยา เมื่อมีการเปิดใช้สถานีรถไฟอยุธยาและทางรถไฟได้ขยายไปถึงเมืองต่าง ๆ ในภาคอีสานและภาคเหนือ ทำให้การเดินทาง และการขนส่งสินค้าไปมาระหว่างเมืองได้ปรับเปลี่ยนจากการขนส่งทางน้ำซึ่งเคยเป็นเส้นทางสัญจรหลัก และมีข้อจำกัดหลายประการ เช่น การใช้เวลาเดินทางนาน การต้องรอคอยฤดูกาลน้ำหลาก มาเป็น การเดินทางขนส่งโดยรถไฟซึ่งสามารถเดินทางได้เร็วขึ้น เส้นทางรถไฟได้ก่อให้เกิดความเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ในบริเวณที่ตัดผ่าน เช่น การขยายพื้นที่ผลผลิต การส่งออกและนำเข้าสินค้า การเกิดตลาด การเคลื่อนย้าย ตั้งถิ่นฐานของประชากร การบริโภคสินค้า ฯลฯ ซึ่งบริเวณสถานีรถไฟอยุธยาเป็นอีกย่านหนึ่งที่มีการส่งผ่าน

สินค้าผ่านรถไฟ ยังผลให้เกิดธุรกิจท้องถิ่นบางประเภทที่ขยายตัวจากการมีเส้นทางรถไฟดังกล่าว อาทิ ปลาร้า ยาสูบ เป็นต้น

การทำปลาร้าคงมีมาตามการตั้งถิ่นฐานของผู้คนที่อยู่ชาน ด้วยลักษณะภูมิณีเวศที่มีความอุดมสมบูรณ์ของปลาน้ำจืด นำมาซึ่งการถนอมอาหารที่ทำจากปลา เช่น ปลาแห้ง ปลาร้า โดยมีการซื้อขายแลกเปลี่ยนตามวิถีเดิมแบบทั่วไป และเริ่มมีการส่งออกปลาผ่านทางสถานีรถไฟอยุธยาภายหลังการเปิดใช้รถไฟ ดังที่ปรากฏในรายงานเสด็จตรวจราชการเมืองนครราชสีมาเมื่อ พ.ศ. 2445 ของสมเด็จพระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระยาดำรงราชานุภาพที่ได้เล่าถึงเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ในเมืองนครราชสีมาตั้งแต่ที่มีรถไฟว่า “แต่ก่อน(โคราช)ใช้ปลาร้าพิมาย เดียวนี้ใช้ปลาร้ากรุงเก่า” (กรมศิลปากร, 2564, หน้า 35) สันนิษฐานว่า การส่งออกปลาร้าจากเมืองกรุงเก่าผ่านทางรถไฟไปยังภูมิภาคอื่น ๆ ส่วนหนึ่งน่าจะมีแหล่งผลิตจากบริเวณริมฝั่งแม่น้ำป่าสักด้านตะวันตกของสถานีรถไฟอยุธยา ซึ่งเป็นจุดขนส่งปลา ส่งผลให้เกิดอาชีพรับส่งปลา ขายปลา และทำอุตสาหกรรมพื้นถิ่นเกี่ยวกับปลา ดังเช่น ความเป็นมาของโรงงานปลาร้าในย่านสถานีรถไฟอยุธยาซึ่งยังปรากฏร่องรอยจนถึงปัจจุบัน

โรงปลาร้า ยาสูบ ซึ่งเป็นปัจจุบันนี้เป็นที่ตั้งของบ้านอากงริเวอร์ไซด์ โฮมสเตย์นั้น ตั้งอยู่บริเวณริมแม่น้ำป่าสักในพื้นที่ด้านตะวันตกของสถานีรถไฟ ในอดีตที่แห่งนี้ทำกิจการโรงปลาร้า น้ำปลา ยาสูบ อันเป็นกิจการท้องถิ่นที่โดดเด่นในย่านสถานีรถไฟ โดยต้นตระกูลผู้ทำกิจการเป็นชาวจีนซึ่งสันนิษฐานว่าเข้ามาตั้งถิ่นฐานและเริ่มทำกิจการราวช่วงปลายสมัยรัชกาลที่ 5 ถึงช่วงรัชกาลที่ 6 สืบรุ่นขึ้นไปได้ถึงอากง และบิดาของทายาทรุ่นปัจจุบัน โดยคุณศิริรัตน์ สันติตรานนท์ อายุ 64 ปี ทายาทและเจ้าของบ้านอากง ได้เล่าถึงประวัติของโรงปลาร้าที่ตั้งเชิงแห่งนี้ว่า “เมื่อก่อนในบ้านจะมีบ่อปลาร้าใหญ่ทำจากปูนซีเมนต์ก่อขึ้นมา ความลึกท่วมหัว ริมหน้าบ้านมีท่อน้ำ มีแพมากมาย เมื่อถึงฤดูกล ชาวบ้านจะนำปลาไปส่งยี่ป๊ะรับซื้อปลา แล้วพ่อค้าเหล่านั้นจะรวบรวมปลาใส่เรือลำใหญ่มาส่งขายที่นี่ยี่ป๊ะรับซื้อ ๆ ลำเรือผู้ค้าต้องรอต่อขึ้นปลาทีละลำ คนงานจะช่วยกันหอบปลามา เช่น ปลาสวาย ปลากระดี่ เมื่อได้ปลาแล้วจะนำปลามาเคล้าเกลือเม็ดแล้วใส่ลงบ่อหมักไว้ 1 ปี ต่อมาจะได้น้ำปลาดิบออกมา โรงงานจะตักน้ำปลาใส่โอ่งจำนวนนับร้อย นอกจากนี้ในบ่อหมักยังได้เยื่อปลาหรือปลาร้าดิบ ผลิตผลเหล่านี้เวลาจะกินต้องนำไปต้มก่อน น้ำปลาดิบที่ใส่โอ่ง และปลาร้าดิบที่ใส่บ่อจะนำขึ้นรถไฟส่งไปทางอีสาน และพอถึงยุคถนนก็จะนำขึ้นรถบรรทุกไปส่งขาย พอครบรอบเวลาหมัก 1 ปี ก็รับปลานำมาหมักรอบใหม่เวียนไปในแต่ละปี” กิจการทำปลาร้าได้ทำต่อมาเป็นเวลานานจนถึงช่วงที่ทายาทเข้าสู่ระบบการศึกษาสมัยใหม่ จึงไม่ได้สานต่อกิจการ อีกทั้งปลายังหายากขึ้นและมีราคาแพง การผลิตน้ำปลาแบบสมัยใหม่ของธุรกิจเจ้าอื่นทำให้โรงงานมีต้นทุนที่สูงขึ้น การทำโรงปลาร้าและน้ำปลาจึงเลิกไปโดยปริยาย

นอกจากกิจการโรงปลาร้าแล้ว ที่แห่งนี้ยังทำกิจการยาสูบ ซึ่งรับใบยามาจากทางเหนือเดิมที่ยาสูบเป็นผลผลิตที่สำคัญในบริเวณภาคเหนือตอนล่างที่มีการส่งออกไปยังเมืองกรุงเก่า นครราชสีมา โดยจะขนส่งได้เป็นจำนวนมากในช่วงฤดูน้ำ ในขณะที่ฤดูแล้งต้องใช้การหาบหามหรือวัวต่าง ทำให้ปริมาณ

การส่งออกมีไม่มากนัก แต่พอเมื่อมีการตัดทางรถไฟมาถึงภูมิภาคนี้ การส่งออกใบยาสูบจะทำให้ได้ตลอดปี และมีผลทำให้เกิดการขยายการผลิตใบยาสูบเพราะสามารถส่งผลผลิตออกสู่ตลาดภายนอกได้ตลอดเวลา (สุภาพรณ ขอผล, 2534, หน้า 146) ในพื้นที่ของอยุธยา มีการรับยาสูบทางรถไฟตั้งแต่ช่วงกลางทศวรรษ ที่ 2450 และกิจการยาสูบย่านสถานีรถไฟคงขยายตัวต่อจากช่วงนั้นมา สำหรับกิจการยาสูบอันเป็นที่ตั้งเดียวกับโรงปลาร้า จะรับยาเส้นหรือเรียกอีกอย่างว่ายาตั้งมาขายต่อ เพื่อส่งขายคนแถวนี้รวมถึงส่งไปทางรถไฟและทางรถยนต์ โดยยาเส้นเป็นยาสำเร็จรูปที่รับมาจากแหล่งทำในภาคเหนือตอนล่าง ซึ่งวิธีการทำยาเส้น คือนำใบยาไปหั่นเป็นเส้น ๆ แล้วแผ่ตากบนแผงไม้ให้แห้ง จากนั้นนำยาเส้นมาพับเป็นแผงคล้าย การพับใบตองให้เป็นตั้ง แล้วนำเอาใบควงมาห่อยาอีกที แล้วจึงมัดรวมกันนำออกส่งขาย การค้าใบยาสูบระหว่างภูมิภาคได้สะท้อนผ่านเรื่องเล่าของพ่อค้าเมืองอุตรดิตถ์ว่า “พ่อค้าจะซื้อยาของชาวบ้านเพื่อรวบรวมและนำไปขายที่จังหวัดอยุธยา โดยจะต้องเช่าตู้รถไฟบรรทุกไปเป็นตู้...เมื่อบรรจุยาที่ทำเป็นห่อด้วยใบตองแล้วก็ต้องบรรจุให้เต็มตู้ มิฉะนั้นจะขาดทุน...เมื่อถึงอยุธยาก็จ้างจ้งก้งขนลง นำไปเก็บไว้ที่แพซึ่งทำเป็นโกดัง” (ราตรี โตพงษ์พัฒน์, 2543, หน้า 32) ที่โรงงานแห่งนี้จะรับยาเส้นมาขายอย่างเดียว โดยจะมีพวกยี่ปี่หรือพ่อค้าคนกลางมานอนรอแถวโรงงานเพื่อมาชิมยา ลองเอายาพันใส่ใบตองสูบเพื่อดูรสชาติความฉุน พอพ่อค้าถูกใจตกลงกันได้ก็จะซื้อเอาใส่รถไฟไปขายต่อตามจังหวัดต่าง ๆ เป็นการขายส่งตามตลาด และภูมิภาคอีสานเป็นส่วนใหญ่ เช่น จังหวัดชัยภูมิ อุบลราชธานี ขอนแก่น ปรายจันบุรี พ่อค้าเหล่านี้เดินทางมาซื้อโดยตรง เพราะเดินทางไปยังแหล่งผลิตลำบากทั้งด้านการคมนาคมและการสื่อสาร (ศิริรัตน์ สันติตรานนท์, 2566, 25 พฤศจิกายน) ที่แห่งนี้จึงเป็นศูนย์กลางค้าขายทั้งปลาร้า น้ำปลา และยาสูบ และนับเป็นกิจการที่เคยดำรงอยู่อย่างยาวนานในย่านสถานีรถไฟอยุธยา

นอกจากเศรษฐกิจการค้าท้องถิ่นที่กล่าวมาทั้งหมดแล้ว ในย่านสถานีรถไฟบริเวณริมคลองกะมัง และวัดพิชัยสงครามก็เป็นอีกพื้นที่ที่มีชุมชนอยู่อาศัยและทำการค้ากันอย่างหนาแน่น โดยบริเวณริมคลองกะมังใกล้สะพานดำ จะเป็นที่ตั้งของโรงปลาทุนายซัง โดยโรงปลาทุจะรับปลาทุมาหนึ่งและส่งขายพวกแม่ค้ารายย่อยไปขายต่อ นอกจากนี้ยังมีโรงไอดิม และร้านค้ารายย่อยอื่น ๆ ส่วนทางปากคลองกะมังหน้าวัดพิชัยฯ จะมีตลาดน้ำบ้านเรือเรือนแพทำการค้ากันอย่างคึกคัก และยังมีเรือเร่จากต่างจังหวัดบรรทุกพืชผัก พริกแห้ง แดงโมแดงไทย แดงกวา มะม่วง น้อยหน่า และซื้อของที่นี้บรรทุกกลับไปบ้านเมืองตน เช่น มะพร้าว หอม กระเทียม ส่วนเรือเร่ที่ขายของประจำเป็นคนที่อยู่ในละแวกริมคลองขายอาหารสำเร็จรูป เช่น ข้าวแกง ก๋วยเตี๋ยว กาแฟ และขนมต่าง ๆ (ส.พลายน้อย, 2553, หน้า 183) ส่วนบริเวณแถววัดพิชัยมีโรงน้ำแข็ง ขายน้ำแข็งทั่วไปและน้ำแข็งไปแช่ปลาสดตรงท่าเรือ และยังมีโรงเก็บไม้ โรงเลื่อยที่อยู่ใกล้เคียงกัน ตรงฝั่งซุ้มประตูวัดพิชัยฯ ยังมีเรือนแถวไม้ 2 ชั้น เปิดทำการค้าเช่นร้านกาแฟ ร้านเสริมสวย เป็นต้น จากความหนาแน่นของการค้าดังกล่าว ย่านสถานีรถไฟจึงเป็นชุมชนที่มีการอยู่อาศัยมายาวนานในด้านตะวันออกของเกาะเมือง โดยมีรูปแบบการตั้งถิ่นฐานที่หนาแน่นจนกลายเป็นชุมชนเมือง และเติบโตเป็นย่านพาณิชย์กรรม มีรูปแบบการสัญจรที่หลากหลาย มีจุดเชื่อมต่อหรือผสานระหว่างชุมชนและพื้นที่

อื่น ๆ เข้าด้วยกันในหลายจุดอย่างหลายรูปแบบ (รูปฉี รัตนถาวร, 2555, หน้า 128) เช่น รถไฟ ท่าเรือ สะพาน เป็นต้น ส่งผลให้มีผู้คนหลากหลายทั้งคนในพื้นที่ และคนนอก เข้ามาทำกิจกรรมต่าง ๆ ตามยุคสมัย

5. สรุปผลการวิจัย

เศรษฐกิจท้องถิ่นย่านสถานีรถไฟอยุธยา พ.ศ. 2465–2520 มีความเชื่อมโยงกับการสร้างทางรถไฟ และสถานีรถไฟอยุธยาที่เกิดขึ้นในช่วงทศวรรษที่ 2440 เป็นต้นมา และได้ส่งผลให้บริเวณพื้นที่ดังกล่าวมีความเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง โดยสถานีรถไฟอยุธยานั้นตั้งอยู่นอกเกาะเมืองอยุธยาด้านตะวันออก แต่เดิมพื้นที่ดังกล่าวมีการอยู่อาศัยที่ไม่หนาแน่นนัก ต่อมาเมื่อมีการเปิดใช้สถานีรถไฟ จึงได้เริ่มมีการเข้ามาตั้งถิ่นฐานของผู้คนมากขึ้นจากชุมชนดั้งเดิม และขยายตัวเป็นย่านชุมชนของคนหลายกลุ่ม เช่น กลุ่มคนพื้นเมืองย่านคลองกะมัง กลุ่มชุมชนริมแม่น้ำหน้าวัดพิชัยฯ กลุ่มคนจีนและคนไทยเชื้อสายจีน ที่เข้ามาทำการค้า จนส่งผลให้ย่านสถานีรถไฟอยุธยามีระบบเศรษฐกิจท้องถิ่นที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้น จนกลายเป็นย่านตลาดหลักอีกแห่งหนึ่งในตัวเมืองอยุธยา

เมื่อมีการเปิดเส้นทางรถไฟตลอดสายทั้งสายอีสานและสายเหนือ สถานีรถไฟอยุธยาเริ่มมีผู้โดยสารที่เดินทางสัญจรมากขึ้นเรื่อย ๆ ส่งผลให้เกิดความต้องการการบริโภคตามมา อีกทั้งยังมีการขนส่งสินค้าเข้า-ออกหลายประเภท ปัจจัยดังกล่าวได้ส่งผลให้มีกลุ่มคนเข้ามาประกอบอาชีพที่สัมพันธ์กับสถานีรถไฟ อย่างหลากหลาย เช่น กลุ่มค้าขายริมคลองخانขลา กลุ่มหาบเร่แผงลอย กลุ่มพ่อค้าแม่ค้าบนตู้รถไฟ กลุ่มแรงงานรับจ้างทั่วไป เช่น จักรกึ่งเข็นของ คนงานซ่อมแซมสาธารณูปโภค ฯลฯ ซึ่งเข้ามาสร้างครอบครัว และเริ่มทำมาหากินที่สถานีรถไฟ ส่วนด้านตะวันตกของสถานีรถไฟริมฝั่งแม่น้ำป่าสัก ได้เกิดย่านตลาดที่ดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สอดคล้องกับการดำรงอยู่ของสถานีรถไฟ นำโดยกลุ่มชาวจีนและคนไทยเชื้อสายจีนเป็นหลัก เช่น ร้านขายอาหาร ก๋วยเตี๋ยว ขนม กาแฟ ที่เป็นเหมือนแหล่งเสบียงให้คนแรมทาง ทั้งพนักงานรถไฟและผู้โดยสารรถไฟ รวมถึงคนหาเช้ากินค่ำในย่านนั้น นอกจากนี้ ยังมีร้านขายของชำขนาดใหญ่ที่เป็นศูนย์กลางสินค้าสะดวกซื้อ และบริการอื่น ๆ เช่นร้านทำผม ร้านขายหนังสือพิมพ์ เพื่อตอบสนองวิถีชีวิตประจำวันให้กับผู้คนในย่านนั้น นอกจากนี้ บริเวณดังกล่าวยังมีธุรกิจท้องถิ่นที่เติบโตขึ้น เช่น โรงน้ำปลา ปลาร้า ยาสูบ ข้าวเกรียบกุ้ง เป็นธุรกิจที่โดดเด่นย่านสถานีรถไฟ และยังมีโรงงานอื่น ๆ ที่ขยายตัวในเวลาไล่เลี่ยกัน เช่น โรงน้ำแข็ง โรงเลื่อย ธุรกิจหลายอย่างมีจุดเริ่มต้นจากการค้าขายทางน้ำ และพัฒนาอย่างต่อเนื่องเมื่อมีการตั้งสถานีรถไฟ กล่าวได้ว่า การมีสถานีรถไฟได้มีส่วนส่งเสริมให้พื้นที่เกิดความเจริญและขยายตัวจากเศรษฐกิจแบบดั้งเดิมเป็นอย่างมาก

การเติบโตของเศรษฐกิจท้องถิ่นย่านสถานีรถไฟอยุธยามีความเจริญสูงสุดในช่วงราวทศวรรษที่ 2500 และเกิดการเปลี่ยนแปลงเป็นลำดับหลังจากมีการเปิดใช้ถนนเส้นหลัก เช่น ถนนมิตรภาพ ถนนหมายเลข 32 (สายเอเชีย) ซึ่งส่งผลกระทบต่อบรรยากาศการคมนาคมและขนส่ง การขนส่งสินค้าหลาย

อย่างทางรถไฟได้ลดบทบาทลงเนื่องจากการขนส่งทางบกมีความสะดวกรวดเร็วกว่า อีกทั้งในตัวเมืองอยุธยาได้เกิดตลาดแห่งใหม่ คือ ตลาดเจ้าพรหม ซึ่งได้กลายเป็นตลาดหลักของเมืองในช่วงหลังทศวรรษที่ 2520 ย่านเศรษฐกิจบริเวณสถานีรถไฟจึงมีผลกระทบและมีความเปลี่ยนแปลงบางส่วน นอกจากนี้ การเกิดเพลิงไหม้ตรงตลาดเป็นระยะ ได้ส่งผลให้เกิดความเสียหายของตัวอาคาร ซึ่งบางส่วนได้ซ่อมแซม ขึ้นมาเป็นอาคารแบบสมัยใหม่ บางส่วนถูกทิ้งร้างและปรับปรุงไปใช้ประโยชน์แบบอื่น จึงทำให้รูปแบบการค้าเปลี่ยนไป นอกจากนี้ ธุรกิจบางส่วนได้มีการปรับตัวในรูปแบบใหม่และยังคงอยู่มาจนถึงปัจจุบัน

6. อภิปรายผลการวิจัย

จากผลการวิจัยเรื่อง ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจท้องถิ่นย่านสถานีรถไฟอยุธยา พ.ศ. 2465–2520 พบว่า ระบบเศรษฐกิจท้องถิ่นในบริเวณดังกล่าวมีพัฒนาการทางเศรษฐกิจที่ก่อรูปขึ้นพร้อม ๆ กับการมี สถานีรถไฟอยุธยาและเส้นทางรถไฟ โดยลักษณะการค้าในรูปแบบต่าง ๆ ที่เชื่อมโยงกับการเดินทางผ่านรถไฟได้มีบทบาทแทนการค้าแบบชุมชนดั้งเดิม เช่น กลุ่มค้าขายของที่สถานี กลุ่มขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟ กลุ่มตลาดและธุรกิจท้องถิ่นย่านสถานี และกลุ่มแรงงานรับจ้าง โดยคาดว่าช่วงเวลา เศรษฐกิจท้องถิ่น ย่านสถานีรถไฟมีความเจริญสูงสุดอยู่ในช่วงทศวรรษที่ 2500 ซึ่งมีการค้าอย่างหนาแน่นเกือบทุกรูปแบบ ซึ่งงานวิจัยนี้ได้สะท้อนฉากทัศน์ในช่วงเวลาที่ศึกษาให้มีความแจ่มชัดมากขึ้น จากข้อมูลที่มีการสืบค้น หลักฐาน รวบรวมข้อมูลจากเอกสาร การสัมภาษณ์ และนำมาวิเคราะห์ผ่านระเบียบวิธีวิจัยอย่างเป็นระบบ ช่วยขยายความรู้ในประเด็นดังกล่าวของย่านสถานีรถไฟอยุธยาให้มีเพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตาม การศึกษา ประวัติศาสตร์ท้องถิ่นในพื้นที่บริเวณย่านสถานีรถไฟอยุธยายังมีจำนวนน้อย และตัวตนของย่านสถานีรถไฟ อยุธยามักปรากฏในเชิงข้อมูลด้านสถาปัตยกรรม การคมนาคม หรือการจัดการเชิงพื้นที่อื่น ๆ ทั้งที่บริเวณ ดังกล่าวมีประวัติศาสตร์ที่ควรศึกษาทั้งด้านภูมิหลัง เศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม นอกจากนี้ ภูมิทัศน์ ทางประวัติศาสตร์หลายอย่างที่ปรากฏในงานวิจัยได้เปลี่ยนแปลงไปตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน ควรที่จะต้องนำ ความรู้ในรูปแบบสหวิทยาการมาศึกษาเพิ่มเติม เพื่อสร้างและต่อยอดองค์ความรู้ต่อไป

7. ข้อเสนอแนะ

7.1 การศึกษาประวัติศาสตร์ท้องถิ่นในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีส่วนสำคัญในการทำความเข้าใจ ถึงความเปลี่ยนแปลงในแต่ละพื้นที่ตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน พื้นที่แต่ละแห่งมีความเป็นมาและความแตกต่าง กัน จึงควรมีการสำรวจข้อมูลในที่ต่าง ๆ เพื่อเป็นประโยชน์ในการศึกษา นำมาซึ่งกระบวนการเสริมสร้างความเข้มแข็งและศักยภาพในพื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อไป

7.2 ควรมีการส่งเสริม พันฟูความสำคัญของประวัติศาสตร์ชุมชนย่านสถานีรถไฟอยุธยา เช่น การปรับปรุงทัศนียภาพ การนำข้อมูลทางประวัติศาสตร์ย่านสถานีรถไฟมาจัดตั้งศูนย์ข้อมูลในชุมชนอย่าง เป็นรูปธรรม เพื่อเป็นการอนุรักษ์ความทรงจำและสิ่งที่เหลืออยู่ และเป็นประโยชน์ในการศึกษาสำหรับ

คนในชุมชนและผู้ที่มีสนใจ สร้างการมีส่วนร่วมในชุมชนเพื่อให้ชุมชนได้ดำรงอยู่อย่างยั่งยืนท่ามกลางกระแสความเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต

8. บรรณานุกรม

กค 0301.1.38.I. Annual Reports of Government Departments. เอกสารกระทรวงการคลัง

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

กรมศิลปากร. (2564). เอกสารเสด็จตรวจราชการเสนาบดีกระทรวงมหาดไทย ร.ศ. 119 – 131 (พ.ศ.

2443- 2455). กรุงเทพฯ: สำนักวรรณกรรมและประวัติศาสตร์ กรมศิลปากร.

เกื้อกูล ยืนยงอนันต์. (2529). ความเปลี่ยนแปลงภายในเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา ระหว่าง พ.ศ.

2438-2500. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

คมลักษณ์ ไชยยะ. (2558). รายงานการวิจัยฉบับสมบูรณ์ ศาลเจ้ากับการดำรงชาติพันธุ์ของชาวไทย

เชื้อสายจีนในย่านเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา. พระนครศรีอยุธยา: มหาวิทยาลัยราชภัฏ

พระนครศรีอยุธยา.

ฐปณี รัตนถาวร. (2555). เงื่อนไขเชิงพื้นที่เพื่อการดำรงอยู่ของชุมชนบริเวณเกาะเมือง

พระนครศรีอยุธยา. วิทยานิพนธ์ดุสิตบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์, จุฬาลงกรณ์

มหาวิทยาลัย.

นภดล มีสมสืบ. (2566, 25 พฤศจิกายน). ผู้อาวุโสชุมชนคลองกะมัง-สถานีรถไฟอยุธยา. สัมภาษณ์.

นัฐวรรณ ไทยดี. (2554). สถานีรถไฟบนเส้นทางรถไฟสายเหนือ. วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตร์

มหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์สถาปัตยกรรม ภาควิชาศิลปสถาปัตยกรรม, บัณฑิตวิทยาลัย

มหาวิทยาลัยศิลปากร

ประกาศสร้างรถไฟสยามแต่กรุงเทพฯ ถึงเมืองนครราชสีมา. (22 มีนาคม 2434). ราชกิจจานุเบกษา.

เล่ม 7. ตอนที่ 51, หน้า 456.

มท 5.16.7/75. รายงานประจำปีเดือนของเทศบาลจังหวัดพระนครศรีอยุธยา. (พ.ศ.2480). เอกสาร

กระทรวงมหาดไทย สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

มท.5.16.6/5. อยุธยา รายงานประจำปี พ.ศ.2479. (พ.ศ.2477-2479). เอกสารกระทรวงมหาดไทย

สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

ร.5 ยธ.5.9/13. รายงานการสำรวจเส้นทางรถไฟไปยังเมืองเชียงใหม่ของนายแฮร์มัน เกิธ. เอกสาร

กระทรวงมหาดไทย สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ.

ราตรี โตเพ่งพัฒน์. (2543). ตลาดน้ำ : วิถีชีวิตของเกษตรกรภาคกลาง. กรุงเทพฯ: กองวรรณกรรม

และประวัติศาสตร์ กรมศิลปากร.

- ลูอิส ไวลอร์. (2556). **กำเนิดการรถไฟในประเทศไทย**. กรุงเทพฯ: คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วรรณศิริ เดชะคุปต์, ปรีดีพิศ ภูมิวิถิ. (2554). **กรุงเก่าเล่าเรื่อง**. กรุงเทพฯ: มติชน.
- ศิริรัตน์ สันติตรานนท์. (2566, 25 พฤศจิกายน). เจ้าของบ้านอากรวิเวอรี่ไซด์ โฮมสเตย์. ชุมชนตลาดสถานีรถไฟอยุธยา. สัมภาษณ์.
- ศุภสุตา ปรีเปรมใจ. (2557). **การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมของเกาะเมืองพระนครศรีอยุธยา พ.ศ. 2483-2534**. วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- ส.พลายน้อย. (2552). **เกิดในเรือ**. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มติชน 2552.
- สถาบันวิจัยทางสังคมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (2514). **รายงานเบื้องต้นการวิจัยจังหวัดพระนครศรีอยุธยา**. พระนคร: โรงพิมพ์พระจันทร์.
- สัญญาชัย สุวัจนุตตร และคนอื่น ๆ. (2562). **ประวัติศาสตร์ใน “Twentieth Century Impressions Of Siam : Its History, People Commerce, Industries, and Resources”**. นครปฐม: ภาควิชาประวัติศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- สัมพันธ์ โสภณฐิติธรรม. (2566, 23 พฤศจิกายน). อดีตพนักงานรถไฟฝ่ายบริหารทรัพย์สิน. ชุมชนสถานีรถไฟอยุธยา. สัมภาษณ์.
- สุภาพรรณ ขอผล. (2534). **การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของภาคเหนือตอนล่างในช่วงปี พ.ศ. 2448-2484**. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต คณะศิลปศาสตร์, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- โสภณ สวยแล้ว. (2566, 23 พฤศจิกายน). ชาวชุมชนสถานีรถไฟอยุธยา. สัมภาษณ์.
- หนังสืออนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ. (2512). **เรื่องสถานีรถไฟอยุธยา**. หนังสืออนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพนายบุญช่วย ภูโสภ (อดีตนายกเทศมนตรีเมืองนนทบุรี) ณ ฌาปนสถานวัดนครอินทร์ นนทบุรี.
- หลวงนฤราชภักดี. (2555). **หนังสือนำทางทั่วพระราชอาณาจักรสยาม (คู่มือการเดินทางเล่มแรกของสยาม 2469)**. พิมพ์เป็นที่ระลึกงานศพประพันธ์ ผลเสวก. ไม่ปรากฏที่พิมพ์.
- อิจิโร คากิซากิ. (2560). **จากทางรถไฟสู่ทางหลวง : ความเปลี่ยนแปลงนโยบายการคมนาคมและการหมุนเวียนสินค้าของประเทศไทย ปีพ.ศ. 2478-2518**. นนทบุรี: ต้นฉบับ.
- อิจิโร คากิซากิ. แปลโดย มุกิตา พานิช. (2562). **ย้อนรอยรถไฟไทย: สืบสานและต่อยอด**. กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- แอ๊ด ต้นดี. (2566, 25 พฤศจิกายน). อดีตแม่ค้าสถานีรถไฟอยุธยา. ชุมชนพระสุริยมณี. สัมภาษณ์.