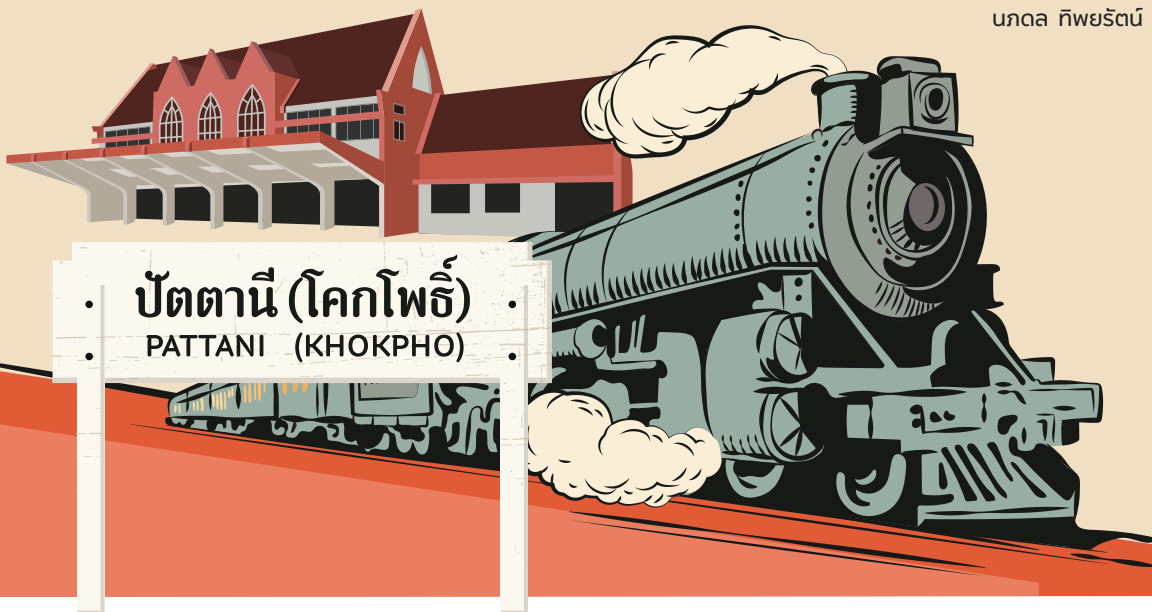


100 ปี “สถานีรถไฟโคกโพธิ์ - ปัตตานี”

100 Years of Khok Pho - Pattani Railway Station

นภดล ทิพย์รัตน์



การเปิดใช้เส้นทางรถไฟสายมณฑลปัตตานี ซึ่งเริ่มจากสถานีชุมทางอุตะเภามาสิ้นสุดที่สถานีนาประดู่ และได้ขยายไปถึงสถานีสุโงโกลงสุดเขตเส้นทางรถไฟของประเทศไทยในปี พ.ศ. 2463 เป็นต้นมานั้น เส้นทางรถไฟสายนี้ได้สร้างโอกาสและสร้างความเจริญ ทั้งทางสังคม เศรษฐกิจ การปกครอง การศึกษา และเชื่อมต่อโลกภายนอกกับพื้นที่ชายแดนภาคใต้ ก่อให้เกิดเรื่องราวทางประวัติศาสตร์และความเจริญในพื้นที่มากมาย ตลอดระยะเวลากว่า 100 ปีที่ผ่านมาจึงก่อเกิดเรื่องราวที่มีคุณค่ามากมายที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางรถไฟสายนี้ที่ควรบันทึกเรื่องราวเพื่อเป็นข้อมูลทางประวัติศาสตร์ไว้สำหรับคนรุ่นหลังต่อไป ก่อนที่จะมีความเปลี่ยนแปลงจากการก่อสร้างเส้นทางรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูงในอนาคตเช่นเดียวกับพื้นที่อื่นๆต่อไป ซึ่งสถานีรถไฟโคกโพธิ์ในอดีตหรือสถานีรถไฟปัตตานีในปัจจุบันนับเป็นสถานที่สำคัญแห่งหนึ่งที่บอกกล่าวเรื่องราวที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางรถไฟสายมณฑลปัตตานีได้เป็นอย่างดี

From Year 2463 BE, the opening of then-Pattani County Railway Line, which started from U-Ta-Pao Junction Station and ended at Na Pradu Station which later expanded to Su-ngai Kolok Station at the end of the railway line in the southern border of Thailand, has created opportunities and prosperity in society, economy, governing, education and connecting the outside world with the southern border areas. This has caused many historical stories and prosperity in the area. Over the past 100 years, many valuable stories have been created relating to this railway line that should be recorded as historical information for next generations before a its transition from the construction of a double-track railway line to a high-speed train in the future, as in other areas. The former Khok Pho Station or present Pattani Station is the important landmark that can tell us about the historical story of Pattani Provincial Railway Line.

“กิจการรถไฟ” ของประเทศไทยนั้น เริ่มถือกำเนิดขึ้นอย่างเป็นทางการในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 และหากย้อนไปในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 แล้วจะพบว่า เรื่องราวเกี่ยวกับรถไฟได้เข้ามาสู่การรับรู้ของสังคมไทยในขณะนั้น ด้วยการเป็นหนึ่งในเครื่องราชบรรณาการที่เป็นรถไฟจำลองจากประเทศอังกฤษแล้ว

ตั้งแต่วันนั้นจนถึงวันนี้กิจการรถไฟของประเทศไทยได้มีการเจริญก้าวหน้ามาเป็นลำดับ และได้มีส่วนช่วยในการกระจายความเจริญในด้านต่าง ๆ ไปทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ ทั้งด้าน การคมนาคมขนส่ง การค้า การลงทุน การศึกษา การท่องเที่ยว ความมั่นคง ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ และการช่วยเหลือความทุกข์ยากของประชาชนในพื้นที่ห่างไกล เป็นต้น

“เส้นทางรถไฟสายมณฑลปัตตานี” เป็นอีกเส้นทางรถไฟที่มีความสำคัญของกิจการรถไฟของประเทศไทย เพราะเป็นเส้นทางรถไฟที่อยู่ทางตอนล่างสุดและยังมีทางเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีเส้นทางจากจังหวัดสงขลาผ่านมายังจังหวัด

ชายแดนภาคใต้ คือ ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส ซึ่งทั้ง 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้เคยรวมกันเป็นพื้นที่ของมณฑลปัตตานีในช่วงที่มีการก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ในขณะนั้น จึงมีการเรียกชื่อเส้นทางรถไฟสายนี้ตั้งแต่วางแผนก่อสร้างว่า “เส้นทางรถไฟสายมณฑลปัตตานี” ตามไปด้วย และเส้นทางรถไฟสายนี้สามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศมาเลเซียได้เช่นกัน โดยมีเส้นทางเริ่มต้นจากสถานีชุมทางอุตะผา อำเภอนาดใหญ่ จังหวัดสงขลา สร้างลงมาสู่สถานีนาประดู่ อำเภอมะกรูด จังหวัดปัตตานี และขยายการก่อสร้างผ่านอำเภอเมือง จังหวัดยะลา มุ่งหน้าไปทางไปสถานีตันหยงมัส ที่อำเภอระแงะ และสิ้นสุดเส้นทางที่สถานีสุโหงโกลก อำเภอสุโหงโกลก จังหวัดนราธิวาส

ในปัจจุบันเส้นทางรถไฟสายนี้มีขบวนรถที่เป็นขบวนรถวิ่งให้บริการในท้องถิ่นให้จำนวนมากที่สุดในประเทศไทย ย่อมทำให้เห็นถึงความนิยมของผู้คนในพื้นที่ที่เดินทางโดยทางรถไฟและการให้ความสำคัญกับเส้นทางรถไฟสายนี้ของการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นอย่างมาก

ขณะเดียวกัน “สถานีรถไฟโคกโพธิ์” ซึ่งปัจจุบันได้เปลี่ยนชื่อใหม่อย่างเป็นทางการว่า “สถานีรถไฟปัตตานี (โคกโพธิ์)” ซึ่งเป็นสถานีรถไฟที่มีความสำคัญสถานีหนึ่งในเส้นทางนี้ นับเป็นสถานีที่มีประวัติศาสตร์สำคัญและพัฒนาการมาเป็นระยะเวลายาวนาน มีความโดดเด่นในหลายมิติ ทั้งในแง่สถาปัตยกรรม ความสวยงาม มานตฐานการให้บริการ และการสร้างความเจริญในพื้นที่ในหลายมิติ ก็ได้เปิดใช้งานสถานีมากกว่า 100 ปี และมีเรื่องราวต่าง ๆ มีส่วนสำคัญยิ่งในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของจังหวัดปัตตานีและพื้นที่ใกล้เคียงที่ควรค่าแก่การบันทึกและนำเสนอเรื่องราวที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นมรดกแห่งการศึกษาเชิงพื้นที่ต่อไปภายภาคหน้า

ดังนั้นในโอกาสสำคัญนี้ โครงการ Pattani Heritage City โดย มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตปัตตานี จึงได้ร่วมกับ อำเภอโคกโพธิ์ จังหวัดปัตตานี การรถไฟแห่งประเทศไทย หน่วยบริหารจัดการทุนด้านการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์วิจัยและนวัตกรรม บริษัท ไทยเบฟเวอเรจ จำกัด (มหาชน) หน่วยเฉพาะกิจทหารพรานที่ 43 การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ท่องเที่ยวและกีฬา จังหวัดปัตตานี วัฒนธรรมจังหวัดปัตตานี ได้ร่วมกันจัดกิจกรรมเพื่อสะท้อนให้เห็นความสำคัญและบทบาทของเส้นทางรถไฟสายมณฑลปัตตานีและสถานีรถไฟปัตตานีขึ้น โดยกิจกรรมภายในงานประกอบด้วย การบรรยายพิเศษ เรื่อง “เส้นทางรถไฟสายมณฑลปัตตานี” การเสวนาทางวิชาการ “บทบาทของรถไฟในการพัฒนาจังหวัดปัตตานีและพื้นที่ชายแดนภาคใต้: อดีต - ปัจจุบัน- อนาคต” การแสดงนิทรรศการ ๑๐๐ ปี สถานีรถไฟปัตตานี (โคกโพธิ์) การประกวดภาพถ่ายสถานีรถไฟปัตตานี

(โคกโพธิ์) การรวบรวมภาพถ่ายที่เกี่ยวข้องกับสถานีรถไฟปัตตานี (โคกโพธิ์) การประกวดเรียงความ การแข่งขันแฟนพันธุ์แท้รถไฟปัตตานี การแสดงรถไฟจำลอง การออกร้านและจำลองบรรยากาศสถานีรถไฟ และการสร้างสรรค์จุดเช็คอินและถ่ายภาพร่วมกัน ที่สำคัญคือ การเปิดเส้นทางท่องเที่ยวทางรถไฟระหว่างสถานี “ชุมทางหาดใหญ่-ปัตตานี -นาประดู่-วัดช้างให้”

โดยกิจกรรมทั้งหมดจัดขึ้นในชื่องาน “๑๐๐ ปี สถานีรถไฟปัตตานี (โคกโพธิ์)” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการ “การเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจในสามจังหวัดภาคใต้ชายแดนด้วยแพลตฟอร์มขยายผลการท่องเที่ยวมูลค่าสูง : ต่อยอดจาก Pattani Heritage City (Creative Economy)”

ดังนั้นเพื่อเป็นการบันทึกเรื่องราวประวัติศาสตร์สำคัญของพื้นที่และเผยแพร่ความรู้ในองค์ความรู้จึงขอนำเรื่องราวที่น่าสนใจเกี่ยวกับเส้นทางรถไฟสายมณฑลปัตตานีและสถานีรถไฟปัตตานี (โคกโพธิ์) ตลอดจนบริบทที่เกี่ยวข้องที่น่าสนใจมานำเสนอพอสังเขปดังต่อไปนี้

แรกเริ่มมีรถไฟในประเทศไทย

จุดเริ่มต้นกิจการรถไฟของประเทศไทยนั้น หากอ้างอิงตามข้อมูลของการรถไฟแห่งประเทศไทย จะปรากฏรายละเอียดความว่า

“...เมื่อพ.ศ. 2398 สหราชอาณาจักรอังกฤษมอบหมายให้เซอร์จอห์น เบาริง (Ser John Bowring) เดินทางโดยเรือรบหลวงอังกฤษเข้ามาเจรจาขอแก้ไขสนธิสัญญาทางราชไมตรีฉบับที่รัฐบาลอังกฤษที่อินเดียทำไว้กับรัฐบาลไทยเมื่อ วันที่ 20 มิถุนายน พ.ศ. 2369 และได้อัญเชิญพระราชสาส์นและเครื่องราชบรรณาการของสมเด็จพระนางวิคตอเรียแห่งสหราชอาณาจักรอังกฤษเข้ามาเพื่อทูลเกล้า ฯ

ถวายแต่พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 ซึ่งมี “รถไฟจำลองย่อส่วนจากของจริง” จำนวน 1 ขบวน ประกอบด้วย รถจักรไอน้ำ และ รถพ่วงครบขบวน เดินบนรางด้วยแรงไอน้ำ ทำนองเดียวกับรถไฟใหญ่ที่ใช้อยู่ในเกาะอังกฤษ โดยราชบรรณาการในครั้งนั้นสมเด็จพระนางวิคตอเรียทรงมีพระราชประสงค์จะให้ เป็นเครื่องดลพระราชหฤทัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ให้ทรงคิดสถาปนากิจการรถไฟขึ้นในราชอาณาจักรไทย แต่เนื่องจากในขณะนั้นภาวะเศรษฐกิจของไทยยังอยู่ในฐานะไม่มั่นคง และมีจำนวนพลเมืองน้อย กิจการจึงต้องระงับไว้

ต่อมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 พระองค์ท่านทรงตระหนักถึงความสำคัญของการคมนาคมโดยเส้นทางรถไฟ ดังนั้น ในปี พ.ศ. 2430 จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ เซอร์แอนดรู คลาก และบริษัท บันชาร์ด แมกทักการ์ด โลเธอร์ ดำเนินการสำรวจเพื่อสร้างทางรถไฟจาก กรุงเทพฯ - เชียงใหม่ และมีทางแยกตั้งแต่เมืองสระบุรี - เมืองนครราชสีมา สายหนึ่ง จากเมืองอุดรดิตถ์ - ตำบลท่าเดื่อริมฝั่งแม่น้ำโขงสายหนึ่ง และจากเมืองเชียงใหม่ไปยังเชียงราย เชียงแสน หลวงอีกสายหนึ่ง โดยทำการสำรวจให้แล้วเสร็จเป็นตอน ๆ รวม 8 ตอน ในราคาค่าจ้างโดยเฉลี่ยไม่เกิน ไมล์ละ 100 ปอนด์ ทั้งสองฝ่ายลงนามในสัญญา เมื่อวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ. 2430 เมื่อได้สำรวจแนวทางต่าง ๆ แล้ว รัฐบาลพิจารณาเห็นว่าจุดแรกที่สมควรจะสร้างทางรถไฟเชื่อมกับเมืองหลวงของไทยก่อนอื่น คือ นครราชสีมา ดังนั้นในเดือนตุลาคม 2433 จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ก่อตั้งกรมรถไฟขึ้น สังกัดอยู่ในกระทรวงโยธาธิการมีพระเจ้าน้องยาเธอเจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ ทรงเป็นเสนาบดีและนาย เค. เบ็ทเก (K. Bethge) ชาวเยอรมัน

เป็นเจ้าของกรรมรถไฟพร้อมกันนั้นได้ เปิดประมูลสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ - นครราชสีมา เป็นสายแรก ณ ที่ทำการรถไฟกรุงเทพ ปรากฏว่า มิสเตอร์ จี มูเรแคมป์เบล แห่งอังกฤษ เป็นผู้ค้าประกันประมูลได้ในราคาต่ำสุด โดยเสนอราคาเป็นเงิน 9,956,164 บาท จึงได้สร้างทางรถไฟหลวงจากกรุงเทพฯ ถึง นครราชสีมา เป็นสายแรกเป็นทางขนาดกว้าง 1.435 เมตร และได้เสด็จพระราชดำเนินประกอบพระราชพิธีกระทำพระฤกษ์ เริ่มการสร้างทางรถไฟ ณ บริเวณย่านสถานีกรุงเทพ เมื่อวันที่ 09 มีนาคม พ.ศ. 2434

ในปี พ.ศ. 2439 การก่อสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา สำเร็จบางส่วนพอที่จะเปิดการเดินรถได้ ดังนั้น ในวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงเสด็จพระราชดำเนินมาทรงประกอบพระราชพิธีเปิดการเดินรถไฟระหว่าง สถานีกรุงเทพ - อุทัยฯ ระยะทาง 71 กิโลเมตร และเปิดให้ประชาชนเดินทางไปมา ระหว่าง กรุงเทพฯ - อุทัยฯ ได้ตั้งแต่วันที่ 28 มีนาคม พ.ศ. 2439 เป็นต้นไป ในระยะแรกเดินขบวนรถขึ้นลงวันละ 4 ขบวน มีสถานีรวม 9 สถานี คือ สถานีกรุงเทพ บางซื่อ หลักสี่ หลักหก คลองรังสิต เชียงราก เชียงรากน้อย บางปะอิน และกรุงเก่า ซึ่งการรถไฟฯ ได้ถือเอาวันที่ 26 มีนาคม ของทุกปีเป็นวัน “สถาปนากิจการรถไฟ” สืบมาจนถึงปัจจุบัน ซึ่งนับถึงปี พ.ศ. 2563 นี้ กิจการรถไฟแห่งประเทศไทยก็จะมีอายุครบ 124 ปี...”

เส้นทางรถไฟในประเทศไทยในปัจจุบัน

ปัจจุบันเส้นทางรถไฟของประเทศไทยมีระยะทางครอบคลุมทั่วทุกภูมิภาคของประเทศไทย รวมระยะทางทั้งสิ้น 4,044 กิโลเมตร โดยมีเส้นทางพาดผ่าน 47 จังหวัด โดยเส้นทางรถไฟในประเทศไทย

ผลจากการการย้ายตัวเมือง
ที่มาจากสร้างเส้นทางรถไฟสายมณฑลปัตตานีนั้น
จะเห็นได้ว่า บทบาทของเส้นทางรถไฟที่สร้างขึ้น
ถือเป็นเส้นทางคมนาคมที่มีความสำคัญและได้ส่งผลกระทบ
ต่อการปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตของผู้คน
ในการเดินทางคมนาคมและการอยู่อาศัย

ตามข้อมูลของการรถไฟแห่งประเทศไทยอย่างเป็นทางการ ทั้งเส้นทางที่เปิดใช้แล้ว และบางเส้นทางที่เคยเปิดให้บริการและยุติการให้บริการไปแล้ว ประกอบด้วย

เส้นทางสายเหนือ ถึง สถานีเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ ความยาว 752.077 กิโลเมตร และ ยังมีทางแยกที่สถานีชุมทางบ้านดารา จังหวัดพิษณุโลก ถึง สถานีสวรรคโลก จังหวัดสุโขทัย ความยาว 29.007 กิโลเมตร

เส้นทางสายใต้ จากสถานีธนบุรี - สถานีสุโขทัย-ลก จังหวัดนครราชสีมา ความยาว 1,144.140 กิโลเมตร , มีทางแยกสายย่อยจำนวนอีกหลายสาย ประกอบด้วย

ทางแยกสถานีปาดังเบซาร์จากสถานีชุมทางหาดใหญ่ ความยาว 43.502 กิโลเมตร

ทางแยกสถานีสุพรรณบุรี (จากสถานีชุมทางหนองปลาดุก) ความยาว 78.090 กิโลเมตร

ทางแยกศรีรัตนนิคม (จากสถานีชุมทางทุ่งโพธิ์) ความยาว 31.250 กม.

ทางแยกกันตัง (จากสถานีชุมทางทุ่งสง) ความยาว 92.802 กิโลเมตร

ทางแยกนครศรีธรรมราช (จากสถานีชุมทางเขาชุมทอง) ความยาว 35.081 กิโลเมตร

ทางแยกสงขลา (เดิมจากสถานีชุมทางอุตะนา ต่อมา ย้ายมาที่สถานีชุมทางหาดใหญ่) ความยาว 30 กิโลเมตร (ปัจจุบันยกเลิกการใช้งานไปแล้ว ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2521 แต่มีแผนกลับมาเปิดใช้งานอีกครั้งในการสร้างรถไฟทางคู่ช่วง สุราษฎร์ธานี-สงขลา-ปาดังเบซาร์)

เส้นทางสายตะวันตก ถึง สถานีชุมทางหนองปลาดุก - สถานีน้ำตก จังหวัดกาญจนบุรี ความยาว 130.989 กิโลเมตร

เส้นทางสายตะวันออก ถึง สถานีอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ความยาว 260.449 กิโลเมตร (ปัจจุบันขยายเส้นทางไปถึงด่านพรมแดน) มีทางเชื่อมต่อกับสายตะวันออกเฉียงเหนือจากสถานีคลองสิบเก้า-ชุมทางแก่งคอย ความยาว 81.358 กิโลเมตร นอกจากนี้ยังมีทางแยกจากชุมทางเขาชีจรรย์ - มาบตาพุด ความยาว 24.070 กิโลเมตร และทางแยกจากชุมทางศรีราชา จ.ชลบุรี ไปยังท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังอีก 9.68 กิโลเมตร

เส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ ถึง สถานีอุบลราชธานี จังหวัดอุบลราชธานี ความยาว 575.600 กิโลเมตร และสถานีชุมทางถนนจิระถึง สถานีหนองคาย จังหวัดหนองคาย ความยาว 359.974 กิโลเมตร (หากเพิ่มสะพานมิตรภาพไทย-

ลาวจะมีระยะทางเพิ่มอีก 2.657 กม.) และ ชุมทาง
แก่งคอย-ชุมทางบัวใหญ่ ความยาว 252.412 กิโลเมตร
เส้นทางสายแม่กลอง แบ่งออกเป็น 2 ช่วง คือ
ช่วงวงเวียนใหญ่-มหาชัย ความยาว 31.242 กิโลเมตร
และ ช่วงบ้านแหลม - แม่กลอง ความยาว 34.041
กิโลเมตร

และในขณะนี้กำลังมีการก่อสร้างรถไฟทางคู่
อีกหลายเส้นทางทั่วทุกภูมิภาคของประเทศไทย
การก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายใหม่เพื่อขยายเครือข่าย
เส้นทางรถไฟในการให้บริการและเชื่อมต่อการ
คมนาคมทั้งในและระหว่างประเทศ รวมถึงรถไฟ
ความเร็วสูง และรถไฟไฟฟ้าเชื่อมเครือข่ายชานเมือง
และสนามบินทั้งในการดูแลของการรถไฟและ
หน่วยงานอื่น ๆ อีกหลายเส้นทาง

การก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายใต้

สำหรับการก่อสร้างรถไฟในเส้นทางรถไฟสายใต้
นั้น มีความแตกต่างจากการก่อสร้างเส้นทางรถไฟ
ในสายอื่น ๆ กล่าวคือ นอกจากต้นทางสถานีรถไฟ
สายใต้ที่กรุงเทพจะไม่ได้อยู่ที่ “สถานีกรุงเทพ
(สถานีหัวลำโพง)” แต่ตั้งอยู่ที่ “สถานีธนบุรี (หรือ
สถานีบางกอกน้อย)” แล้ว การก่อสร้างทางรถไฟก็
ไม่ได้สร้างจากกรุงเทพออกไปส่วนภูมิภาคจนสุด
ปลายทาง แต่มีการกระจายเส้นทางก่อสร้างจาก
หัวเมืองทางใต้ที่ติดทะเลที่สามารถขนเครื่องจักรกล
อุปกรณ์ก่อสร้าง และตัวขบวนรถขึ้นฝั่งทางท่าเรือได้

เส้นทางแห่งแรกเริ่มต้นจากจังหวัดสงขลา
เชื่อมต่อไปยังจังหวัดพัทลุง เนื่องจากมีท่าเรือที่
ติดอ่าวในทะเลสาบสงขลาที่สามารถสร้างท่าเรือ
รองรับเครื่องจักรกล อุปกรณ์ก่อสร้าง และตัวขบวน
รถได้เช่นกัน จึงได้เริ่มสร้างเส้นทางรถไฟจาก
“ท่าเรือรถไฟสงขลา” สร้างทางเข้ามาที่อำเภอ
หาดใหญ่ แต่ขณะนั้นไม่ได้สร้างทางรถไฟผ่าน



“กรมหลวงนครสวรรค์ธวัช”
(ที่มา หอจดหมายเหตุแห่งชาติ)

สถานีชุมทางหาดใหญ่ แต่ได้ตัดทางรถไฟทางโค้ง
เข้าไปที่ “สถานีชุมทางอุตะเถา” ซึ่งอยู่ทางตอน
เหนือของสถานีหาดใหญ่ในปัจจุบัน และเปิดเดินรถ
ไฟครั้งแรกเมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2456 ก่อนที่
ภายหลังจะเปลี่ยนทิศทางของเส้นทางรถไฟจาก
จังหวัดสงขลาเชื่อมมายัง “สถานีชุมทางหาดใหญ่”
แทนที่สถานีชุมทางอุตะเถาที่เปิดให้บริการในเวลา
ต่อมาจนถึงทุกวันนี้ เพื่อร่วมทางแยกเส้นทาง
รถไฟทั้งสายสงขลาสายปาดังเบซาร์สายปัตตานีและ
สายหลักที่มุ่งหน้าเข้ากรุงเทพเข้าไว้ที่จุดเดียวกัน

อีกเส้นทางที่ก่อสร้างในสายใต้ แต่เดิมจะสร้าง
เชื่อมระหว่างตรังและพัทลุงโดยตรง แต่ “กรมหลวง
นครสวรรค์ธวัช” ได้กราบบูลพระบาทสมเด็จพระ
จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวให้เปลี่ยนเส้นทางก่อสร้าง
เนื่องจากเส้นทางเดิมที่จะสร้างไปพัทลุงนั้นติดภูเขา
บริเวณเขาพับผ้า จะเกิดความลำบากในการก่อสร้าง
เมื่อทำการก่อสร้างจริงจึงเปลี่ยนเส้นทางเริ่มก่อสร้าง
โดยเริ่มต้นจากคือจาก “สถานีตรัง” (แห่งเดิมซึ่ง
ปัจจุบันคือสถานีกันตังในปัจจุบัน)” เนื่องจากขณะ
นั้นตัวเมืองตรังตั้งอยู่ที่อำเภอกันตังในปัจจุบัน แล้ว
สร้างผ่านเมืองทับเที่ยง (คือสถานีตรังในปัจจุบัน)
ผ่านอำเภอย้ายยอดมาสิ้นสุดที่สถานีชุมทางทุ่งสง
จังหวัดนครศรีธรรมราช โดยที่ไม่ได้สร้างจากตรังไป

ยังพัทลุงตามแนวทางเดิมที่วางไว้แต่แรก และเปิดเดินรถในเส้นทางนี้ในวันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2456 (นอกจากนี้เส้นทางเดิมเมื่อสร้างไปถึงพัทลุงแล้วจะสร้างเชื่อมจากพัทลุงไปยังตัวเมืองนครศรีธรรมราชด้วย แต่เนื่องด้วยเหตุผลทางสภาพภูมิประเทศที่ต้องเปลี่ยนไปสร้างมาที่ทุ่งสง จึงสร้างเส้นทางเชื่อมลงมาพัทลุงภายหลัง ส่วนเส้นทางไปนครศรีธรรมราชนั้นก็ได้สร้างทางแยกระหว่างเส้นทางทุ่งสง-พัทลุงภายหลังที่บ้านเขาชุมทอง อำเภออ่อนพิบูลย์ จังหวัดนครศรีธรรมราช ซึ่งตั้งชื่อจุดแยกไปนครศรีธรรมราชดังกล่าวว่า “สถานีแยกนคร” ต่อมาภายหลังพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวได้พระราชวินิจฉัยให้ใช้ชื่อใหม่เป็น “สถานีชุมทางเขาชุมทอง” ตามตำบลที่ตั้งของสถานีตั้งแต่ปี พ.ศ. 2460 เป็นต้นมา)

จากนั้นจึงค่อย ๆ สร้างเชื่อมเส้นทางรถไฟจากสงขลาไปพัทลุงขึ้นไปทางตอนบนไปบรรจบกับเส้นทางรถไฟสายกันตังที่สร้างลงมาจากสถานีชุมทางทุ่งสง และมาบรรจบยังสถานีพัทลุงในเวลาต่อมา ขณะเดียวกันเส้นทางรถไฟที่สร้างมากสายกันตังก็สร้างต่อเติมไปทางตอนเหนือขึ้นไปเรื่อย ๆ จนมาบรรจบกับเส้นทางรถไฟสายใต้ที่สร้างลงมาจากธนบุรีจนสถานีชุมพรจนเชื่อมเป็นเส้นทางรถไฟสายใต้ ขณะเดียวกันระหว่างนั้นเส้นทางรถไฟ “สายมณฑล



สถานีชุมทางอุตะเกา ซึ่งเดิมอยู่ทางตอนเหนือของสถานีชุมทางหาดใหญ่ ปัจจุบันเลิกใช้งานไปแล้ว (ที่มา หอจดหมายเหตุแห่งชาติ)

ปัตตานี” ระหว่าง “สถานีชุมทางอุตะเกา-นาประดู่” ก็ได้ถูกสร้างขึ้นและขยายปลายทางไปยัง “ระแงะ” ซึ่งเป็น 1 ใน 7 หัวเมืองเดิมของเขตพื้นที่มณฑลปัตตานี และสร้างเชื่อมต่อยัง “สถานีสุโหงโกลก” อันเป็นสถานีชายแดนไทยมาเลเซีย และเปิดให้บริการตลอดเส้นทางรถไฟสายใต้ตลอดเส้นทางเมื่อปี พ.ศ. 2464 มาจนถึงปัจจุบัน

เส้นทางรถไฟสายมณฑลปัตตานี

เส้นทางรถไฟที่สร้างลงมาทางชายแดนภาคใต้ได้สร้างเป็น 2 เส้นทาง โดยเดิมแยกมาจากสถานีชุมทางอุตะเกา (ก่อนที่จะเปลี่ยนชุมทางมาตั้งที่สถานีชุมทางหาดใหญ่) โดยเส้นทางแรกไปบรรจบชายแดนไทย-มาเลเซียที่สถานีชายแดนปาดังเบซาร์ ส่วนอีกเส้นทางได้สร้างแยกจากสถานีชุมทางหาดใหญ่เช่นกัน เรียกว่า “สายมณฑลปัตตานี (อุตะเกา-นาประดู่)” ซึ่งเป็นปลายทางไปยังมณฑลปัตตานีที่อยู่ทางตอนล่างสุดของประเทศ หรือหากเทียบบริบทปัจจุบัน เส้นทางนี้คือเส้นทางไปยัง 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ คือ ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส โดยไปบรรจบเส้นทางรถไฟของประเทศมาเลเซียที่สถานีสุโหงโกลก

ตามแผนการก่อสร้างแต่เดิมนั้น กำหนดให้มีการก่อสร้างเส้นทางระหว่าง “อุตะเกา-ระแงะ” เป็นลำดับที่ 2 แต่ได้มีการทบทวนว่า หากสร้างเส้นทางนี้ก่อนแล้วไปเชื่อมกับเส้นทางรถไฟที่อังกฤษถือครองในแหลมมลายู (มาเลเซีย) ผลประโยชน์ที่จะเกิดจากเส้นทางนี้จะไปตกกับต่างประเทศมากกว่าประเทศไทย ทั้งการขนส่งสินค้า ผู้คน ไปรษณีย์ท่องเที่ยว และความมั่นคง จึงควรมีการสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมจากกรุงเทพเชื่อมไปถึงสงขลา พัทลุง นครศรีธรรมราช และ ตรัง เพื่อเชื่อมโยงโอกาสของประชาชนในมิติต่าง ๆ รวมถึงความเจริญในพื้นที่

ภายในประเทศเสียก่อน จากนั้นจึงค่อยสร้างทางรถไฟขยายปลายทางเชื่อมผ่านมณฑลปัตตานีระหว่าง “อุตะภา-นาประดู่” (และขยายต่อไปถึงระแงะ)” ไปบรรจบเส้นทางรถไฟที่มีปลายทางที่อังกฤษยึดครองอยู่ในขณะนั้นต่อไป

ทำไม? จึงไม่มีการสร้างทางรถไฟเข้ามายังตัวเมืองปัตตานี

เมื่อพิจารณาแผนที่เส้นก่อสร้างทางรถไฟและโครงสร้างการปกครองในขณะนั้น พบว่าเส้นทางรถไฟสายมณฑลปัตตานีในอดีต ที่ผ่านจังหวัดชายแดนภาคใต้ในปัจจุบัน หากวิเคราะห์ตามจังหวัดชายแดนภาคใต้ทั้ง 3 จังหวัด คือ ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส จะพบว่ามีเส้นทางรถไฟตัดผ่านตัวเมืองของตัวจังหวัด 1 แห่ง คือ “สถานียะลา” จังหวัดยะลา ส่วนอีก 2 จังหวัด คือ ปัตตานี และนราธิวาส จะพบว่าไม่มีเส้นทางรถไฟพาดผ่านเขตอำเภอเมือง

ในส่วนของจังหวัดนราธิวาสนั้น หากย้อนประวัติศาสตร์ไปในอดีตจะพบว่า แต่เดิมจังหวัดนราธิวาสนั้นมีชื่อเดิมว่า “จังหวัดบางนรา” ซึ่งตั้งอยู่ในเขตเมืองนราธิวาสในปัจจุบัน และก่อนที่จะเปลี่ยนชื่อเป็นจังหวัดบางนรา และ นราธิวาส ตามลำดับที่กล่าวไปนั้น จังหวัดนี้มีชื่อเดิมว่า “จังหวัดระแงะ” (ก่อนที่จะย้ายที่ตั้งจังหวัดมาที่ตั้งปัจจุบัน และเปลี่ยนชื่อเป็น “จังหวัดบางนรา” และเปลี่ยนชื่อเป็น “จังหวัดนราธิวาส” ตามลำดับและใช้ชื่อนี้มาจนปัจจุบันนี้) และมีทั้งตัวเมืองเดิมที่ตำบลตันหยงมัส อ.ระแงะ จ.นราธิวาส ซึ่งจะเห็นว่าสถานีนี้เป็นสถานีรถไฟหลักของนราธิวาสตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบัน ดังนั้นในช่วงวางแผนการก่อสร้างทางรถไฟสายมณฑลปัตตานีตั้งแต่แรกตอนที่ยังไม่มีการย้ายตัวจังหวัดนราธิวาสจาก อ.ระแงะ มายัง อ.เมืองใน



อาคารสถานียะลาลังปัจจุบัน
(ที่มา ผู้เขียน)

ปัจจุบัน เส้นทางรถไฟสายใต้ก็ผ่านตัวเมืองของพื้นที่ “สถานีตันหยงมัส” จังหวัดระแงะหรือที่ตั้งเดิมของจังหวัดนราธิวาสมาตั้งแต่แรก

สำหรับจังหวัดปัตตานีนั้น ในส่วนของเส้นทางรถไฟสายมณฑลปัตตานีที่สร้างเข้ามาจุดแรกที่สถานีนาประดู่ นั้น พบว่าสถานีหลักจริง ๆ ของมณฑลปัตตานีตอนสร้างทางรถไฟสายมณฑลปัตตานีคือ “สถานีนาประดู่” ซึ่งตั้งอยู่ที่อำเภอมะกรูด (หรือ “อำเภอโคกโพธิ์” ในปัจจุบัน แต่ก่อนหน้านั้นอำเภอมะกรูดมีชื่อว่า “อำเภอเมืองเก่า” และเคยเป็นส่วนหนึ่งของ “อำเภอหนองจิก” มาก่อน) เหตุผลที่ไม่มีสร้างทางรถไฟเข้าปัตตานี เพราะขณะนั้นด้วยความที่ปัตตานีเป็นเมืองท่ามาก่อน คนปัตตานีนิยมเดินทางด้วยเรือเป็นส่วนใหญ่ แต่ที่สำคัญพอว่ามีเอกสารจากจดหมายเหตุหลายฉบับ เช่น เอกสารการตรวจราชการของรัฐบาลไทย กรณีญี่ปุ่นยกพลขึ้นบกที่ปัตตานี จดหมายเหตุที่เกี่ยวข้องกับปัตตานี รวมถึงนิราศต่าง ๆ ที่มีการบันทึกไว้ ต่างได้ยืนยันข้อมูลตรงกันว่า เป็นเพราะตัวเมืองปัตตานีมีถนนชั้นดีจากนาประดู่เข้าปัตตานีเพียง 30 กิโลเมตร โดยสะดวกอยู่แล้ว จึงไม่จำเป็นต้องสร้างทางรถไฟเข้าตัวเมืองดังเช่นจังหวัดอื่น ๆ

ทั้งนี้ตามหลักการปกครองของมณฑลปัตตานี จะพบว่ามณฑลปัตตานีเป็นการรวมอดีตของ 7



บรรยากาศสถานีคันทรงบัส
(ที่มา สำนักข่าว INN)

หัวเมืองสำคัญทางภาคใต้ตอนล่างทั้ง 7 หัวเมือง เข้าไว้ด้วยกัน คือ ปัตตานี หนองจิก ยะหริ่ง สายบุรี ยะลา รามัน และ ระแงะ โดยหลังจากมีการแบ่งการปกครองเป็นจังหวัด มณฑลปัตตานีได้แยกออกมาเป็น 4 จังหวัด คือ จังหวัดปัตตานี (พื้นที่เดิมหัวเมืองปัตตานี ยะหริ่ง และหนองจิก) จังหวัดยะลา (พื้นที่เดิมของหัวเมืองยะลา และรามัน) จังหวัดระแงะหรือจังหวัดนราธิวาสในปัจจุบัน (พื้นที่เดิมของหัวเมืองระแงะ) และจังหวัดสายบุรี (พื้นที่เดิมของเมืองสายบุรี) ต่อมาได้มีการยุบจังหวัดสายบุรี โดยให้พื้นที่ส่วนหนึ่งไปขึ้นกับจังหวัดปัตตานี และ พื้นที่ส่วนหนึ่งไปขึ้นกับจังหวัดนราธิวาส

ในแง่ของการวิเคราะห์ยุทธศาสตร์ของเส้นทางรถไฟจะพบว่า ในบรรดา 7 หัวเมืองเดิมของปัตตานี นั้น เส้นทางรถไฟจะไม่พาดผ่านเมืองที่ติดชายทะเล ทั้ง 4 หัวเมืองเดิม คือ ปัตตานี หนองจิก สายบุรี และ ยะหริ่ง แต่จะไปพาดผ่านอีก 3 หัวเมืองที่ไม่มีพื้นที่ศูนย์กลางติดทะเล คือ ยะลา รามัน และ ระแงะ ซึ่งทำให้เห็นว่าในช่วงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟลงมาในเส้นทางมณฑลปัตตานีนั้น มีเจตนาจะกระจายความเจริญและการเดินทางเข้าไปยังพื้นที่ที่การคมนาคมยังไม่สะดวกเพื่อเปิดการเชื่อมต่อกับโลกภายนอกให้สะดวกมากยิ่งขึ้น ขณะที่หัวเมืองที่ไม่มีเส้นทางรถไฟพาดผ่าน ซึ่งอยู่ในเขตจังหวัดปัตตานี ในปัจจุบันทั้งหมดนั้น ล้วนแต่มีพื้นที่ติดทะเล และ

ประชาชนมีความนิยมในการเดินทางทางเรือเป็นหลักนั่นเอง ประกอบกับมีเส้นทางรถยนต์จากสถานีนาประดู่ไปยังตัวเมืองปัตตานี ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังหัวเมืองอื่น ๆ ทั้งทางเรือและทางถนนได้โดยสะดวกนั่นเอง

และอีกมิติหนึ่งของกรณีของจังหวัดปัตตานีที่ไม่มีเส้นทางรถไฟพาดผ่านเขตเมืองนี้ ก็เป็นไปในลักษณะเดียวกับกรณีของจังหวัดสุราษฎร์ธานี ที่คณะสำรวจสร้างทางรถไฟสายใต้อาจพิจารณาเห็นว่า มีท่าเรือจาก อ.พุนพิน เชื่อมไปยังตัว เมืองสุราษฎร์ธานี ซึ่งสะดวกและเป็นที่ยอมรับในขณะนั้น จึงไม่สร้างทางแยกหรือสร้างทางรถไฟเข้าเขตเมืองสุราษฎร์ธานีด้วยเช่นกัน เพราะประชาชนนิยมเดินทางและขนส่งสินค้าทางเรือผ่านแม่น้ำตาปีเป็นหลัก จึงสามารถเชื่อมต่อทั้งคนโดยสารและสินค้าทางเรือแล้วลงแม่น้ำตาปีมาขึ้นรถไฟที่สถานีพุนพิน (ซึ่งปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็นสถานีสุราษฎร์ธานี) ได้โดยสะดวก

ทางรถไฟสายมณฑลปัตตานี : จุดเริ่มต้นการย้ายที่ตั้งเมืองหลายแห่ง

เส้นทางรถไฟสายมณฑลปัตตานีที่ได้สร้างผ่านอำเภอมะกรูดที่บ้านโคกโพธิ์นั้น ได้เกิดผลกระทบในการ “ย้ายเมือง” จากการสร้างเส้นทางรถไฟสาย



ขบวนรถด่วนพิเศษทักษิณที่ 38 สุโขทัย - กรุงเทพฯ
เข้าเทียบสถานีปัตตานี (โคกโพธิ์)
(ที่มา ผู้เขียน)



สถานีรถไฟจะนะ (เดิมชื่อสถานีรถไฟจะโหนด)
(ที่มา ผู้เขียน)

นี้หลายแห่ง กล่าวคือ ทำให้เกิดการย้ายตัว “อำเภอ
มะรุต” ซึ่งเป็นอำเภอหนึ่งของจังหวัดปัตตานี มา
ตั้งใหม่ที่บ้านโคกโพธิ์ และเปลี่ยนชื่ออำเภอใหม่ว่า
“อำเภอโคกโพธิ์” มาจนถึงปัจจุบัน

ยิ่งไปกว่านั้นทางรถไฟสายนี้ก่อนที่จะผ่านไป
ยังปัตตานี ได้สร้างผ่านบริเวณบ้านนา ซึ่งเป็นพื้นที่
หนึ่งของ “อำเภอจะนะ” จังหวัดสงขลาในปัจจุบัน
(เดิมจะนะเป็นเมืองที่ขึ้นกับพัทลุง ซึ่งช่วงเวลาหนึ่ง
พัทลุงมีเมืองขึ้นถึง 4 แห่ง ประกอบด้วย จะนะ เทพา
ปะเหลียน สงขลา) โดยที่ตั้งของเมืองจะนะนั้น เดิม
อยู่ที่พื้นที่ของ “อำเภอนาทวี” ในปัจจุบัน แต่เมื่อมี
เส้นทางรถไฟผ่านที่บ้านนา (ซึ่งเป็นพื้นที่ส่วนหนึ่ง
ของจะนะในปัจจุบันดังที่กล่าวไป) จึงได้มีการย้าย
เมืองจะนะจากเดิมที่อยู่ที่บ้านนาที่ตั้งนี้ ซึ่งแรกเริ่ม
จะมีการใช้ชื่ออำเภอใหม่ว่า “อำเภอบ้านนา” แต่ชื่อ
นี้ไปพ้องกับอำเภอหนึ่งที่สังกัดจังหวัดนครนายก จึง
มีการเปลี่ยนชื่ออำเภอบ้านนาเป็นอำเภอจะนะตาม
เดิม ส่วนพื้นที่จะนะเดิมที่บ้านนา ต่อมาได้ยก
ฐานะเป็นกิ่งอำเภอนาทวีและมีฐานะเป็นอำเภอ
นาทวีในเวลาต่อมาจนถึงทุกวันนี้

อีกแห่งคือ “อำเภอเทพา” จังหวัดสงขลา ซึ่ง
เดิมตัวเมืองเทพาดังอยู่ที่บริเวณปากน้ำเทพา แต่
ต่อมาเมื่อมีการสร้างเส้นทางรถไฟสายมณฑล
ปัตตานี จึงมีการย้ายตัวเมืองเทพาจากที่ตั้งอยู่



สถานีรถไฟเทพา (เดิมชื่อสถานีรถไฟท่าม่วง)
(ที่มา ผู้เขียน)

บริเวณปากน้ำเทพามาอยู่ที่ตั้งอำเภอเทพาใน
ปัจจุบันนี้เช่นเดียวกัน

ผลจากการการย้ายตัวเมืองที่มาจากการสร้าง
เส้นทางรถไฟสายมณฑลปัตตานีนั้นจะเห็นได้ว่า
บทบาทของเส้นทางรถไฟที่สร้างขึ้น ถือเป็นเส้นทาง
คมนาคมที่มีความสำคัญและได้ส่งผลกระทบต่อ
การปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตของผู้คนในการเดินทาง
คมนาคมและการอยู่อาศัย จากเดิมที่อาศัยการเดินทาง
ทางน้ำก็ดี หรือเส้นทางคมนาคมทางถนนที่อาจ
ไม่สะดวกก็ดี ให้มีเส้นทางคมนาคมที่สะดวกขึ้นใน
หลายชุมชนดังกรณีทั้ง 3 แห่งนี้

สถานีรถไฟในจังหวัดปัตตานี

เส้นทางรถไฟในเขตจังหวัดปัตตานี เริ่มต้น
จุดแรกคือที่ “ปายหยุดรถบ้านนิคม” ในเขตอำเภอ
โคกโพธิ์ จังหวัดปัตตานี แต่หากจะนับสถานีรถไฟ
แห่งแรกของจังหวัดปัตตานีแล้ว สถานีรถไฟแห่ง
แรกของจังหวัดปัตตานี คือ “สถานีโคกโพธิ์” (ชื่อ
เดิม) หรือ “สถานีปัตตานี (โคกโพธิ์)” (ชื่อปัจจุบัน)
จากนั้นจึงผ่านไปยัง “สถานีนาประดู่” ซึ่งสถานีแห่ง
นี้เคยมีสถานะเป็นสถานีหลักของมณฑลปัตตานี
และเป็นปลายทางรถไฟสายใต้มาก่อน และใน
ปัจจุบันทางศูนย์อำนวยการบริหารจังหวัดชายแดน
ภาคใต้ (ศอ.บต.) มีโครงการพัฒนาสถานีแห่งนี้

ให้กลับมาเป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าทางรางของ จังหวัดชายแดนภาคใต้ในอนาคตอันใกล้

จากนั้นจึงเข้าสู่ “สถานีวัดช้างไห้” ซึ่งแต่เดิม เป็นเพียงแค่น้ำพุร้อนพุร้อนไฟ ต่อมาทางเจ้าอาวาส วัดช้างไห้ได้บริจาคเงินสร้างเป็นสถานีรถไฟในเวลา ต่อมา ถัดมาเป็น “น้ำพุร้อนพุร้อนไฟ” ซึ่งแต่เดิมมี สถานะเป็นสถานีรถไฟ ต่อมาถูกยุบเนื่องจากอยู่ ไม่ไกลจากสถานีวัดช้างไห้ที่สร้างขึ้นใหม่ แต่หลังจากนั้นไม่นานได้มีข้อเรียกร้องจากชาวบ้านในพื้นที่ที่ไม่ได้รับความสะดวกจากการยุบสถานีน้ำพุร้อนไฟแห่งประเทศไทยจึงได้ปรับให้เป็นน้ำพุร้อนพุร้อนไฟในเวลาต่อมา และ สถานีรถไฟสถานี ลำดับสุดท้ายก่อนเข้าพื้นที่จังหวัดยะลา คือ “สถานี คลองทราย” ซึ่งตั้งอยู่ในเขตอำเภอแม่ลาน จังหวัด ปัตตานี รวมมีทั้งสถานีรถไฟและน้ำพุร้อนพุร้อนไฟใน เขตจังหวัดปัตตานีจำนวน 6 แห่ง

อย่างไรก็ตามมีข้อสังเกตที่น่าสนใจคือ แต่เดิม จังหวัดปัตตานีมีเส้นทางรถไฟผ่านเพียงแค่อำเภอ เดียว คือ อำเภอโคกโพธิ์ (หรืออำเภอมะกรูดซึ่งเป็น ชื่อเดิมในขณะนั้น) เพียงอำเภอเดียวเท่านั้น ต่อมา เมื่อมีการแยกพื้นที่บางส่วนในอำเภอโคกโพธิ์มาตั้ง เป็นกิ่งอำเภอแม่ลาน เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2532 ตามประกาศกระทรวงมหาดไทย และต่อมา ได้ยกฐานะเป็นอำเภอแม่ลานเมื่อปี วันที่ 7 กันยายน



สถานีรถไฟวัดช้างไห้
(ที่มา ผู้เขียน)

พ.ศ. 2538 ตามประกาศของราชกิจจานุเบกษาเมื่อ วันที่ 8 สิงหาคม พ.ศ. 2538 จึงทำให้จังหวัดปัตตานี มีรถไฟผ่านเพิ่มขึ้นรวมทั้งสิ้น 2 อำเภอ คือ อำเภอ โคกโพธิ์ และ อำเภอแม่ลาน ตามการประกาศจัด ตั้งอำเภอแห่งใหม่นี้ตามไปด้วย

จาก “สถานีรถไฟโคกโพธิ์” สู “สถานีรถไฟ ปัตตานี”

ตามร่องรอยหลักฐานที่เกี่ยวกับ “สถานีโคกโพธิ์” นั้น ก่อนช่วงจากปรากฏหลักฐานเกี่ยวกับสถานีรถไฟแห่งนี้น้อยมาก เนื่องจากจากจดหมายเหตุและ หลักฐานต่าง ๆ ที่เป็นเอกสารเกี่ยวข้องกับปัตตานี ที่กล่าวถึงสถานีรถไฟนั้นปรากฏชื่อ “สถานีนาประดู่” เป็นหลัก เนื่องจากเป็นสถานีรถไฟปลายทางของ “เส้นทางรถไฟสายมณฑลปัตตานี” ที่มีเส้นทาง ระหว่าง “ชุมทางอุตะเภานาประดู่” ซึ่งเบื้องต้น ทำให้เห็นว่าสถานีรถไฟหลักของมณฑลปัตตานีในช่วงเริ่มแรกนั้น คือ “สถานีนาประดู่” นั่นเอง

แต่อย่างไรก็ตาม พบว่ามีข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับ สถานีรถไฟโคกโพธิ์จากตารางเดินรถไฟสายอีสาน ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2539 ระบุข้อมูลไว้ว่า “สถานีรถไฟโคกโพธิ์” หรือ “สถานีรถไฟปัตตานี (โคกโพธิ์)” ในปัจจุบันนั้น ได้เปิดใช้งานครั้งแรกเมื่อ ปี “พ.ศ. 2463” แต่ไม่



สถานีรถไฟคลองทราย ซึ่งเป็นสถานีรถไฟลำดับสุดท้าย ในจังหวัดปัตตานีก่อนเข้าสู่เขตจังหวัดยะลา (ที่มา เพจ Facebook สถานีคลองทราย)

ปรากฏวันและเดือนที่ชัดเจน โดยเป็นอาคารไม้ชั้นเดียว และยังมีข้อมูลจากหลายแหล่ง เช่น แบบอักษรย่อของกรมรถไฟหลวง ปี พ.ศ. 2460 ระบุว่า มีชื่อย่อของสถานีโคกโพธิ์ในขณะนั้นแล้ว แต่ก็มีข้อน่าสงสัยเกิดว่า อักษรย่อในเอกสารฉบับนี้ได้ระบุชื่อย่อสถานีไปจนถึงสถานีต้นยางมาศ (สถานีต้นยางมาศในปัจจุบัน) ซึ่งในการก่อสร้างทางรถไฟในปี พ.ศ. 2460 ที่หนังสือเล่มนี้ระบุคำย่อไว้ขณะนั้น เส้นทางรถไฟยังสร้างไม่ถึงสถานีต้นยางมาศ หรือ เอกสารอีกหลายฉบับก็มีปรากฏที่อาจเชื่อมโยงว่าเส้นทางรถไฟสนามมณฑลปัตตานีแล้วในปี พ.ศ. 2459 บ้าง 2462 บ้าง เป็นต้น แต่อย่างไรก็ตาม ณ วันนี้สถานีรถไฟปัตตานี (โคกโพธิ์) ได้เปิดใช้งานมา 100 ปี แล้วอย่างแน่นอน แต่หลักฐานที่จะชี้ชัดอีกชิ้นหนึ่งเกี่ยวกับเวลาที่แน่นอนในการเปิดใช้สถานีที่ไม่ได้อนุมานตามการเปิดใช้เส้นทางรถไฟก็คือ ตารางเดินรถไฟสายใต้ที่จัดบันทึกไว้ด้วยลายมือของกรมพระดำรงราชานุภาพ เมื่อปี พ.ศ. 2561 ซึ่งถูกเก็บในแผ่นไมโครฟิล์มที่หอจดหมายเหตุแห่งชาติ เพราะหากสามารถสืบค้นได้และมีชื่อสถานีโคกโพธิ์ในตารางเดินรถไฟนี้ ก็อาจจะเริ่มชัดเจนถึงการปรากฏการเปิดการใช้งานของสถานีโคกโพธิ์ตามไปด้วย

ทั้งนี้ส่วนหนึ่งที่เราจะไม่สามารถวิเคราะห์ข้อมูลของการเปิดใช้สถานีตามหลักฐานส่วนต่าง ๆ ได้อย่างชัดเจนนั้น เนื่องจากสถานีรถไฟหลายแห่งมีการสร้างขึ้นหรือเปิดใช้งานหลังจากที่เส้นทางรถไฟเปิดใช้งานไปแล้ว และบางสถานีอยู่ระหว่างการก่อสร้างแต่ยังไม่เปิดใช้งาน จึงต้องมีการช่วยกันค้นคว้าข้อมูลและพิกัดที่ระบุชื่อสถานีโคกโพธิ์ให้ชัดเจนกันต่อไป

อย่างไรก็ตามในส่วนของสภาพสถานีเมื่อวิเคราะห์จากองค์ประกอบในเชิงกายภาพของสถานีโคกโพธิ์ หรือ สถานีรถไฟปัตตานีในปัจจุบัน



ย่านสถานีรถไฟนาประดู่ ซึ่งกำลังจะพัฒนาเป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าทางรางของชายแดนภาคใต้ (ที่มา ผู้เขียน)

นั้นพบว่า มีรางย่านในสถานีเพียง 2 ทาง คือ ทางประธาน และ ทางหลัก นอกจากนี้ยังมีรางต้นแยกจากทางประธานทางเหนือเพื่อตัดรถสินค้าขนถ่ายสินค้าอีกทางหนึ่ง และ ทางต้นขึ้นไปทางเหนือของทางหลักกระยะสั้น ๆ อีกด้วย ซึ่งเมื่อเทียบกับย่านของสถานีนาประดู่ที่เป็นสถานีหลัก และเคยเป็นสถานีปลายทางรถไฟของสายมณฑลปัตตานีมาก่อนนั้น จะแตกต่างกันมาก เพราะสถานีนาประดู่จะมีย่านค่อนข้างใหญ่ เพราะมีทั้งทางประธาน ทางหลัก และทางต้น รวมกันทั้งสิ้นถึง 4 ทาง ย่อมแสดงให้เห็นถึงความเป็นสถานีรถไฟหลักที่ชัดเจนที่มีย่านสำหรับการพักรถ และการตัดรถสินค้า เป็นจุดสำคัญของเส้นทางรถไฟสายใต้แห่งหนึ่ง

เมื่อมีการย้ายที่ตั้งของอำเภอมะกรูดมายังที่ตั้งปัจจุบันและเปลี่ยนเป็นอำเภอโคกโพธิ์ เนื่องด้วยมี



บรรยากาศสถานีโคกโพธิ์ในอดีต (ไม่ปรากฏปี พ.ศ.) (ที่มา คุณพันธุ์ฤทธิ์ วัฒนายากร)

การเสด็จพระราชดำเนินทอดพระเนตรสุริยุปราคาของพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 7 ที่นี้ และได้มีการสร้างพลับพลาที่ประทับ ซึ่งต่อมากายหลังทางการเห็นว่าพลับพลาสามารถใช้เป็นที่พักการอำเภอก็ได้ จึงได้มีการย้ายที่ตั้งอำเภอมะกูดมายังที่แห่งนี้และเปลี่ยนชื่อเป็นอำเภอโคกโพธิ์ จึงส่งผลทำให้บริเวณโคกโพธิ์มีความเจริญมากขึ้น ประกอบกับระยะทางเข้าไปยังตัวเมืองปัตตานีจะใกล้กว่าการเดินทางจากสถานีนาประดู่ ดังนั้นสถานีโคกโพธิ์จึงค่อยๆ มีความสำคัญมากขึ้น ขณะที่สถานีนาประดู่ก็อาจจะค่อยๆ ลดบทบาทด้านการโดยสารลง แต่ยังคงมีการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะพืชและทรัพยากรการเกษตรต่าง ๆ อยู่เช่นเดิม

ในระยะต่อมา ด้วยความที่สถานีโคกโพธิ์เป็นสถานีรถไฟที่มีจำนวนผู้โดยสารใช้บริการเป็นจำนวนมาก และมีรายได้ของการโดยสารของสถานีอันดับต้น ๆ ของภาคใต้และประเทศไทย อีกทั้งยังพบว่ามีการศึกษาของมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์วิทยาเขตปัตตานี ที่มาจากภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศไทยใช้บริการเดินทางเป็นจำนวนมาก รวมถึงประชาชนทั่วไปทั้งในจังหวัดปัตตานีและพื้นที่



พนักงานขององค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.) ซึ่งขณะนั้นทำกิจการร่วมกับกรมรถไฟหลวง (ที่มา หอจดหมายเหตุแห่งชาติ)

ใกล้เคียงทั้งจากสงขลาและยะลาบางส่วนมาใช้บริการรวมกันเป็นจำนวนมาก จึงได้มีการเปลี่ยนชื่อสถานีรถไฟโคกโพธิ์ใหม่เป็น “สถานีปัตตานี” เมื่อวันที่ 19 สิงหาคม พ.ศ. 2539 แต่ต่อมาเกิดความสับสนกับผู้ให้บริการบางส่วนที่คุ้นเคยกับชื่อเดิมคือ “สถานีโคกโพธิ์” จึงได้มีการเปลี่ยนชื่อป้ายสถานีใหม่เพื่อการสื่อสารที่ชัดเจนขึ้นว่า “สถานีปัตตานี (โคกโพธิ์)” และมีพิธีวางศิลาฤกษ์อาคารสถานีรถไฟแห่งใหม่เมื่อวันที่ 7 กันยายน พ.ศ. 2539 โดย “นายวันมูฮะมัดนอร์ มะทา” รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในขณะนั้น และได้เปิดใช้มาจนถึงปัจจุบัน และมีฐานะเป็นสถานีระดับ 1 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งถือเป็นสถานีขนาดใหญ่และมีขบวนรถไฟหยุดรับส่งผู้โดยสารทุกขบวน

กระบี่ประจำตำแหน่งนายสถานีโคกโพธิ์ : หนึ่งเดียวของกระบี่ประจำนายสถานีรถไฟของไทย

สิ่งของอย่างนี้ที่ถูกเก็บมาเป็นระยะเวลาหลายปีที่ไม่ค่อยมีผู้ได้รับทราบข้อมูลก็คือ “กระบี่ประจำตัวนายสถานีรถไฟโคกโพธิ์” ซึ่ง คุณอำนาจ ภูเกตุ นายสถานีรถไฟปัตตานี (โคกโพธิ์) ให้ข้อมูลว่า กระบี่เล่มนี้ได้ถูกเก็บไว้ที่สถานีมาเป็นระยะเวลานาน และเมื่อท่านได้มาดำรงตำแหน่งนายสถานีรถไฟปัตตานีในรอบปัจจุบัน ท่านจำได้ว่า สมัยที่มาทำงานที่สถานีรถไฟแห่งนี้หลังจากสำเร็จการศึกษาจากโรงเรียนวิศวกรรมรถไฟได้ไม่นาน ก็พบว่ามีกระบี่เล่มนี้อยู่ในห้องเก็บของของสถานี จึงได้มีการตรวจสอบและนำกระบี่เล่มนี้มาเก็บรักษาไว้เป็นอย่างดี และจากการสอบถามข้อมูลจากเครือข่ายนายสถานีรถไฟทั่วประเทศพบว่า ไม่มีสถานีรถไฟแห่งใดที่มีกระบี่ประจำตำแหน่งนายสถานีรถไฟ นอกจาก “นายสถานีโคกโพธิ์” เท่านั้น

กระบี่เล่มนี้มีการระบุอักษรย่อ ว่า “ข.ร.ฟ.ผ.”



“คุณอำนาจ ภูเกตุ” นายสถานีรถไฟปัตตานี (โคกโพธิ์) กับกระบี่ประจำตำแหน่งนายสถานีโคกโพธิ์



อักขระย่อ ร.ร.ฟ.ผ. โดย ร.ฟ.ผ. ย่อมาจาก “กรมรถไฟแผ่นดิน” (ที่มา ผู้เขียน)



กระบี่ประจำตำแหน่งนายสถานีโคกโพธิ์ (ที่มา ผู้เขียน)

ซึ่ง “ร.ฟ.ผ.” นั้นเป็นตัวย่อของ “กรมรถไฟแผ่นดิน” ซึ่งเป็นชื่อของหน่วยงานกิจการรถไฟของประเทศไทย ในช่วงเวลานั้นท่านนายสถานีรถไฟปัตตานี (โคกโพธิ์) จึงได้สันนิษฐานว่า อาจจะย่อมาจาก “ของรถไฟแผ่นดิน” ก็เป็นไปได้

สุริยุปราคาที่ปัตตานีสมาศราชกาลที่ 7 การรับรู้ของการเปิดเมืองโคกโพธิ์สู่วงกว้าง

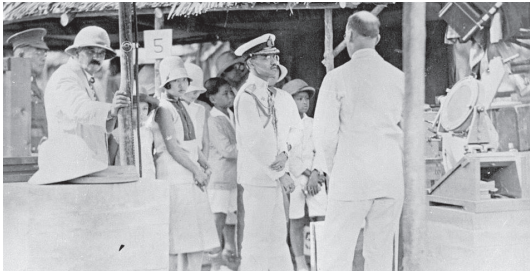
จากข้อมูลจดหมายเหตุปัตตานี ของมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ มีข้อมูลที่สำคัญเกี่ยวกับเรื่องนี้ความว่า

“...เมื่อประมาณวันที่ 9 พฤษภาคม พ.ศ. 2472 มีบันทึกหลักฐานจากเอกสารจดหมายเหตุ เรื่อง “การรองรับคณะนักดาราศาสตร์อังกฤษและเยอรมัน” เป็นกลุ่มนักดาราศาสตร์ที่ทราบว่าจะเกิดสุริยุปราคาที่ชัดเจนในพื้นที่จังหวัดปัตตานีจึงได้ทำเรื่องมายังประเทศไทยเพื่อขอเดินทางเข้ามาพื้นที่ และมีเอกสารอีกส่วนเป็นเอกสารแนบโดยการบินทิพย์ของ “พลเรือตรีพระยาราชสัน” ซึ่งดำรงตำแหน่งเป็นประธานกรรมการการจัดการรับรองนักดาราศาสตร์ในช่วงเวลาดังกล่าว มีใจความสำคัญว่า ประมาณช่วงเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2469 สมาคมดาราศาสตร์ในประเทศอังกฤษ ได้มีหนังสือถึงรัฐบาลไทยเพื่อขอทราบข้อมูลที่จะทำการตั้ง

กล้องสุริยุปราคา ทางรัฐบาลไทยเห็นสมควรจึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นมาชุดหนึ่งเพื่อเตรียมการรับรองคณะนักดาราศาสตร์ จึงได้จัดสร้างเรือนพักรับรองขึ้น 6 หลัง โดยมอบหมายให้ “อำมาตย์เอกพระยาสุฤดิการบรรจง” เป็นผู้ออกแบบ

ส่วนกลุ่มนักดาราศาสตร์เยอรมันได้เลือกบริเวณที่ตั้งกล้องบนเนินเขาเตี้ย (เรียกว่าเขาปูน) ซึ่งอยู่หลังที่ว่าการอำเภอโคกโพธิ์ (ในปัจจุบัน) ไปทางทิศเหนือประมาณ 200 เมตร (อยู่ห่างจากสถานีรถไฟโคกโพธิ์ประมาณ 400 เมตร)

ในการนี้พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้ารำไพพรรณี ได้เสด็จพระราชดำเนินประพาสสมณชลปัตตานีทางเรือเพื่อเยี่ยมพสกนิกรและทอดพระเนตรสุริยุปราคาโดยประทับค้างแรมในเรือพระที่นั่ง ซึ่งหมายกำหนดการนั้นได้เสด็จพระราชดำเนินไปทรงเยี่ยมค่ายนักดาราศาสตร์ชาวเยอรมันที่ตำบลโคกโพธิ์ โดยก่อนถึงวันรับเสด็จทางนายอำเภอมะกรูด (ชื่อเดิมของอำเภอโคกโพธิ์ก่อนที่จะย้ายที่ตั้งและเปลี่ยนเป็นชื่อโคกโพธิ์มาจนถึงปัจจุบัน) โดย “พระทำนุ” ซึ่งดำรงตำแหน่งนายอำเภอในขณะนั้นได้มอบหมายให้ “ขุนอัคนี้” นายสถานีรถไฟโคกโพธิ์ ในขณะนั้น ให้เป็นผู้ออกแบบพลับพลาและได้จัดหาไม้ของการรถไฟหลวงมาสมทบร่วมกับของทาง



พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 เสด็จพระราชดำเนินทอดพระเนตรสุริยุปราคาที่ปัตตานี (ที่มา หอจดหมายเหตุแห่งชาติ)



พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 ทรงใช้กล้องทอดพระเนตรสุริยุปราคา (ที่มา หอจดหมายเหตุแห่งชาติ)

อำเภอ เพื่อให้ “พระครุมนัสนมณคุณ (สีพุด)” ซึ่งเป็นเจ้าคณะอำเภอในขณะนั้นเป็นหัวหน้าช่างในการก่อสร้าง โดยให้พระลูกวัดร่วมกับชาวบ้านดำเนินการสร้างพลับพลาที่ประทับ (บริเวณหน้าที่ว่าการอำเภอโคกโพธิ์ในปัจจุบัน) มีพสกนิกรคอยรับเสด็จและที่สำคัญคือในการเสด็จครั้งนี้ได้ทรงปลูกต้นโพธิ์ไว้ต้นหนึ่งบริเวณหลังสถานีรถไฟโคกโพธิ์ไว้อีกด้วย...”

เหตุการณ์ในครั้งนั้นทำให้มีการคาดการณ์กันว่า จะมีผู้คนแปลกหน้าแปลกตาจากต่างถิ่นเดินทางเข้ามายังปัตตานีเป็นจำนวนมาก จึงได้มีการเรียกประชุมหัวหน้าส่วนราชการเพื่อรับทราบความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่เพื่อมิให้เกิดความตื่นตระหนกตกใจอีกด้วย

นอกจากนี้ยังได้มีการเปิดเดินรถไฟขบวนพิเศษ “กรุงเทพ - โคกโพธิ์” เพื่อนำนักท่องเที่ยวและประชาชนผู้สนใจเข้ามาชมปรากฏการณ์สุริยุปราคาที่มณฑลปัตตานีในช่วงเวลาดังกล่าวอีกด้วย และเหตุการณ์ในครั้งนั้นทำให้เกิดการย้ายตัวอำเภอมะกรูดมายังที่ตั้งใหม่ ที่เป็นที่ตั้งของพลับพลาที่ประทับในการเสด็จพระราชเนนทอดพระเนตรสุริยุปราคาในครั้งนั้น และเปลี่ยนชื่อใหม่จากเดิม “อำเภอมะกรูด” มาเป็น “อำเภอโคกโพธิ์” ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2473 มาจนกระทั่งปัจจุบัน

ความพิเศษ และ ความโดดเด่นของสถานีปัตตานี(โคกโพธิ์)

อย่างที่ทราบกันว่า สถานีรถไฟปัตตานีนั้นมีอายุการใช้งานมานานร่วม 100 ปี ซึ่งตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาได้มีความเปลี่ยนแปลงในหลายด้าน ทั้งตัวอาคารสถานี ภูมิทัศน์ อาคารประกอบในบริเวณสถานี รวมถึงชื่อและป้ายของสถานีอีกด้วย ซึ่งทำให้สถานีรถไฟแห่งนี้มีความโดดเด่นหลายประการ ได้แก่

เรื่องที่ 1 สถานีรถไฟปัตตานี (โคกโพธิ์) เป็นสถานีรถไฟที่ใช้ชื่อจังหวัดแต่ไม่ได้ตั้งอยู่ในตัวอำเภอเมืองของจังหวัด ซึ่งในประเทศไทยมีเพียง 3 สถานีที่มีลักษณะเช่นนี้ คือ

- สถานีปัตตานี ตั้งอยู่ที่อำเภอโคกโพธิ์ จังหวัดปัตตานี

- สถานีสุราษฎร์ธานี ตั้งอยู่ที่อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี

- สถานีอุบลราชธานี ตั้งอยู่ที่อำเภวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี

เรื่องที่ 2 สถานีรถไฟปัตตานี (โคกโพธิ์) เป็นสถานีที่มีชื่อป้ายสถานีที่มีวงเล็บ ซึ่งในประเทศไทยมีอยู่เพียง 2 สถานีที่มีลักษณะเช่นนี้ คือ

- สถานีปัตตานี (โคกโพธิ์) จังหวัดปัตตานี

- สถานีบ้านชะบะแบก (เทพสถิต) จังหวัดชัยภูมิ

เรื่องที่ 3 สถานีรถไฟปัตตานี (โคกโพธิ์) เป็น

สถานีรถไฟระดับ 1 ที่มีทางรถไฟในย่านสถานีเพียง 2 ทาง คือทางประธานและทางหลัก ขณะที่สถานีรถไฟระดับ 1 สถานีอื่น ๆ ตามปกติจะมี 3 ทางขึ้นไป

เรื่องที่ 4 สถานีรถไฟปัตตานี (โคกโพธิ์) มีชื่อย่อสถานีอย่างเป็นทางการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามชื่อสถานี “ปัตตานี” ว่า “นี” และในสมัยที่ยังใช้ชื่อเดิมของสถานีว่า “โคกโพธิ์” นั้น ใช้ชื่อย่อว่า “โค”

เรื่องที่ 5 สถานีรถไฟปัตตานี (โคกโพธิ์) มีอาคารสถานีหลังปัจจุบันเป็นรูปทรงผสมผสานระหว่าง “เรือนไทยภาคกลางผสมรูปทรงการดรภาพของวิถีมลายู-มุสลิม” เพียงแห่งเดียวของอาคารสถานีรถไฟในประเทศไทยซึ่งเป็นอาคารที่มีลักษณะทางภูมิสถาปัตยกรรมที่คล้ายคลึงรูปแบบอาคาร “สำนักงานอธิการบดี” ของมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์วิทยาเขตปัตตานี ก่อสร้างโดยบริษัทเดียวกัน คือ “บริษัท มหานครการช่าง จำกัด” แม้สร้างห่างกันประมาณ 30 กว่าปีก็ตาม

พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 9 เสด็จพระดำเนินเยี่ยมพสกนิกรภาคใต้เมื่อปี 2502

พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 9 เสด็จพระราชดำเนินเยี่ยมพสกนิกรใน 14 จังหวัดภาคใต้ครั้งแรกในปี พ.ศ. 2502 โดยได้เสด็จถึงเขตจังหวัดปัตตานีทางรถยนต์พระที่นั่ง บริเวณรอยต่อจังหวัดสงขลาและจังหวัดปัตตานี ณ ถนนหมายเลข 42



ป้ายสถานีวะตะแบก (เทพสถิต)
(ที่มา The Could)

สู่อำเภอโคกโพธิ์ จังหวัดปัตตานี ซึ่งเป็นการเสด็จพระราชดำเนินยังจังหวัดปัตตานีเป็นครั้งแรก เมื่อวันที่ 22 มีนาคม พ.ศ. 2502

โดยหลังจากทรงปฏิบัติพระราชกรณียกิจในพื้นที่จังหวัดปัตตานี ยะลา และนราธิวาสแล้ว ได้เสด็จพระราชดำเนินด้วยขบวนรถไฟพระที่นั่ง ขบวนพิเศษ “ต้นหยงมัส - สุราษฎร์ธานี” ในวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2502 เพื่อเสด็จเยี่ยมพสกนิกรจังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นจังหวัดลำดับสุดท้ายในการเสด็จเยี่ยมพสกนิกรในภาคใต้ครั้งนี้ ก่อนเสด็จพระราชดำเนินกลับกรุงเทพมหานคร

ช่วงขบวนรถไฟพิเศษ “ต้นหยงมัส - สุราษฎร์ธานี” ออกเดินทาง แม้จะมีฝนตกตลอดทาง แต่ประชาชนยังมาเฝ้ารอรับเสด็จอย่างเนืองแน่นทุกสถานีที่ขบวนรถไฟพระที่นั่งเล่นผ่าน รวมถึง “สถานีโคกโพธิ์” และนับเป็นครั้งแรกที่พระองค์เสด็จพระราชดำเนินทางรถไฟผ่านจังหวัดปัตตานีที่สถานีรถไฟโคกโพธิ์ หรือ “สถานีปัตตานี (โคกโพธิ์)” ในปัจจุบัน

สถานีรถไฟปัตตานี (โคกโพธิ์) : จุดเริ่มต้นของมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

คณาจารย์และนักศึกษาของมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ เริ่มเดินทางย้ายลงมาจากกรุงเทพ เพื่อจัดการศึกษาในภาคใต้ครั้งแรกด้วยทางรถไฟ โดยออกเดินทางจากสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง)



อาคารสถานีรถไฟปัตตานี (โคกโพธิ์) หลังปัจจุบัน
ที่มีภูมิสถาปัตยกรรมผสมผสานวัฒนธรรมท้องถิ่น
(ที่มา ผู้เขียน)



เดินทางถึงสถานีรถไฟโคกโพธิ์ ปัตตานี 9 พฤศจิกายน 2511

บรรยากาศการเดินทางมาถึงสถานีรถไฟโคกโพธิ์ของ
อาจารย์และนักศึกษามหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
(ที่มา คุณสมพงษ์ ละออสุวรรณ)

เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2511 และได้เดินทางถึง
สถานีรถไฟโคกโพธิ์ (ชื่อเดิมของสถานีรถไฟปัตตานี
ในขณะนั้น) เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2511 โดยมี
พิธีต้อนรับคณาจารย์และนักศึกษาชุดแรกของ
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ที่สถานีรถไฟโคกโพธิ์
ก่อนที่จะออกเดินทางมายังศาลากลางจังหวัดปัตตานี
และเข้าพักมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ในวัน
เดียวกัน มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์จึงได้กำหนด
ให้วันที่ 9 พฤศจิกายน ของทุกปีเป็น “วันรัฐสมิแล”
เพื่อระลึกถึงการเดินทางด้วยรถไฟเพื่อลงมาจากใต้
ของคณาจารย์และนักศึกษาชุดแรกของมหาวิทยาลัย
มาจนทุกวันนี้

นอกจากนี้ในช่วงทุกการเปิดภาคการศึกษา
ใหม่ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ทั้งวิทยาเขต
ปัตตานี และ วิทยาเขตหาดใหญ่ จะมีกิจกรรม
สำคัญอีกกิจกรรมเป็นประจำทุกปี คือกิจกรรม “การ
รับน้องรถไฟ” โดยรุ่นพี่ของทั้ง 2 วิทยาเขตจะไปรับ
น้องนักศึกษาใหม่จากภูมิภาคต่างๆ ทั่วประเทศไทย
ที่สอบเข้าศึกษาต่อในมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
ได้ เพื่อรวมตัวกันที่สถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง)
เพื่อเดินทางด้วยรถไฟด้วยกันมายังมหาวิทยาลัย
สงขลานครินทร์โดยกัมลัภของวิทยาเขตปัตตานี
จะมาลงรถไฟที่สถานีโคกโพธิ์ (ชื่อเดิมในอดีต) ส่วน

นักศึกษาของวิทยาเขตหาดใหญ่จะเดินทางมาลงที่
สถานีรถไฟชุมทางหาดใหญ่ แต่ในปัจจุบันเนื่อง
ด้วยประเทศไทยมีมหาวิทยาลัยต่าง ๆ กระจายตัว
เพิ่มมากขึ้นในทุกภูมิภาคของประเทศไทย ทำให้นัก
ศึกษาจากภูมิภาคต่าง ๆ เข้าศึกษาต่อในสถาบัน
ใกล้บ้านมากขึ้น ทำให้นักศึกษาต่างภูมิภาคมา
เรียนที่มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ลดน้อยลง
กิจกรรมรับน้องรถไฟของมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
ที่วิทยาเขตปัตตานีจึงสิ้นสุดลงตั้งแต่ปี 2548 เป็นต้น
มา แต่ก็ยังมีนักศึกษายังคงใช้บริการรถไฟในการ
เดินทางกลับภูมิภาคของตนเองอยู่มาจนถึงปัจจุบัน

สถานีรถไฟปัตตานี (โคกโพธิ์) ในปัจจุบัน

จากหลักฐานที่ปรากฏการเปิดใช้งาน “สถานี
รถไฟโคกโพธิ์” ตั้งแต่ปี พ.ศ.2463 จนเปลี่ยนมาเป็น
“สถานีรถไฟปัตตานี (โคกโพธิ์)” มาครบ 100 ปี ใน
ปี พ.ศ. 2563 นั้น สถานีรถไฟแห่งนี้ได้รับใช้พี่น้อง
ประชาชนชาวจังหวัดปัตตานีและจังหวัดใกล้เคียง
เช่น สงขลาและ ยะลา มาอย่างยาวนาน ทั้งการ
ขนส่งผู้โดยสาร การขนส่งสินค้า การเชื่อมต่อขยาย
ความเจริญในมิติต่าง ๆ ทั้งเศรษฐกิจ การปกครอง
สังคม การศึกษา การท่องเที่ยว รวมถึงความมั่นคง
ของพื้นที่ ในบทบาทในอีกหลากหลายมิติ ทำให้
ปัจจุบันสถานีรถไฟแห่งนี้ได้รับการพัฒนามี
ความเปลี่ยนแปลงไปมาก

จากอาคารไม้ชั้นเดียวในช่วงแรกเริ่มก่อตั้ง มา
จนวันนี้ได้ขยายมาเป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็ก
2 ชั้นที่มีรูปทรงสวยงามผสมผสานวัฒนธรรมความ
เป็นไทยภาคกลางร่วมกับอัตลักษณ์เชิงภูมิสถาปัตย์
แบบท้องถิ่นชายแดนใต้ที่โดดเด่นไม่เหมือนสถานี
ใดในประเทศไทย สามารถรองรับการให้บริการที่
น้องประชาชนชาวปัตตานีและจังหวัดใกล้เคียงได้
ด้วยความสะดวกสบายยิ่งขึ้น มีขบวนรถไฟหยุด



ขบวนสถานีรถไฟปัตตานีที่มีความสะอาด ร่มรื่น สวยงาม
(ที่มา ผู้เขียน)

รับสั่งผู้โดยสารมากมายหลากหลายขบวน และได้เน้นการพัฒนาดูแลเอาใจใส่ยกระดับมาตรฐานการบริการ จาก “คุณอำนาจ ภูเกตุ” นายสถานีรถไฟปัตตานี ผู้ได้รับรางวัลนายสถานีรถไฟดีเด่น 9 ปีซ้อนท่านแรกและ ท่านเดียวของประเทศไทย จนนำไปให้สถานีรถไฟปัตตานี (โคกโพธิ์) ได้รับรางวัลชนะเลิศอันดับที่ 1 “ Smart Station” ของประเทศไทย

จากเรื่องราวทั้งหมดนี้จะเห็นได้ว่าระยะเวลากว่า 100 ปีของเส้นทางรถไฟสนามมณฑลปัตตานีและการ เปิดใช้งานสถานีรถไฟโคกโพธิ์จนเปลี่ยนชื่อมาเป็นสถานีรถไฟปัตตานีนั่น ได้ผ่านเรื่องราวที่หลากหลายที่มี ผลกระทบกับพื้นที่ที่มีความเปลี่ยนแปลงตามช่วงเวลาต่าง ๆ มากมาย แต่ไม่ว่าเวลาจะผ่านไปนานเท่าใด รถไฟ ยังคงเป็นพาหนะหลักที่สำคัญในการขับเคลื่อนพื้นที่จังหวัดปัตตานีและชายแดนภาคใต้เสมอมา ■

เอกสารอ้างอิง

การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2438). ตารางเดินรถไฟภาคอีสาน. กรุงเทพฯ.

การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2540). 100 ปี การรถไฟแห่งประเทศไทย. กรุงเทพฯ.

ณัฐพงษ์ จารุวรรณพงศ์ (การสัมภาษณ์, 9 สิงหาคม 2559)

ปก แก้วกาญจน์. (2534). การสร้างทางรถไฟสายใต้กับผลกระทบทางเศรษฐกิจและการเมืองตั้งแต่ พ.ศ. 2452

ถึงปัจจุบัน : ศึกษากรณีอำเภอเทพา จังหวัดสงขลา. สงขลา. สถาบันทักษิณคดีศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ สงขลา.

พงษ์ศักดิ์ บุญสุข (ผู้อำนวยการปฏิบัติการเดินรถภาค 4) (สัมภาษณ์, 26 ธันวาคม 2563).

ส.พลายน้อย (นามแฝง). (2540). “100 ปี รถไฟไทย”. สารคดี. กรุงเทพฯ..

สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชน เล่ม 4.(2546). รถไฟ. กรุงเทพฯ.

อำนาจ ภูเกตุ (นายสถานีรถไฟปัตตานี) (สัมภาษณ์, 24 ธันวาคม 2563).