

(1)



สถานีรถไฟกันตัง : สถานีรถไฟสายประวัติศาสตร์สู่การกลายเป็นสินค้า
ในกระแสการท่องเที่ยว

Kantang Railway Station : From Being Historic Railway Station to Being
a Tourism Product

อนงค์นาถ รัตติโชติ
Anongnart Rattichot

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญา
ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาพัฒนามนุษย์และสังคม
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for the Degree of
Master of Arts Degree in Human and Social Development
Prince of Songkla University

2558

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

๑

เลขหมู่	HE 3320.6 032	2558
Bit. key	419441	
	/ 21 ธ.ค. 2559 /	

ชื่อวิทยานิพนธ์ สถานีรถไฟกั้นตัง : สถานีรถไฟสายประวัติศาสตร์สู่การกลายเป็นสินค้าใน
 กระแสการท่องเที่ยว
 ผู้เขียน นางสาวอนงค์นาถ รัตติโชติ
 สาขาวิชา พัฒนามนุษย์และสังคม

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

คณะกรรมการสอบ

.....
 (ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เก็ดถวา บุญปรากฏ)

.....ประธานกรรมการ
 (รองศาสตราจารย์ ดร.พรพันธุ์ เขมคุณาศัย)

.....กรรมการ
 (ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ศรีสุพร ปิยรัตน์วงศ์)

.....กรรมการ
 (ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เก็ดถวา บุญปรากฏ)


บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ อนุมัติให้รับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็น
 ส่วนหนึ่งของการศึกษา ตามหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาพัฒนามนุษย์และ
 สังคม

.....
 (รองศาสตราจารย์ ดร.ธีระพล ศรีชนะ)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

(3)

ขอรับรองว่า ผลงานวิจัยนี้เป็นผลมาจากการศึกษาวิจัยของนักศึกษาเอง และขอแสดงความขอบคุณ
บุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้อง

ลงชื่อ..... 

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เก็ดถวา บุญปรากฏ)

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

ลงชื่อ..... อนงค์นาถ รัตติโชติ

(นางสาวอนงค์นาถ รัตติโชติ)

นักศึกษา

(4)

ข้าพเจ้าขอรับรองว่า ผลงานวิจัยนี้ไม่เคยเป็นส่วนหนึ่งในการอนุมัติปริญญาในระดับใดมาก่อน และ
ไม่ได้ถูกใช้ในการยื่นขออนุมัติปริญญาในขณะนี้

ลงชื่อ..... **อณงค์นาถ รัตติโชติ**

(นางสาวอณงค์นาถ รัตติโชติ)

นักศึกษา

ชื่อวิทยานิพนธ์	สถานีรถไฟกันตัง : สถานีรถไฟสายประวัติศาสตร์สู่การกลายเป็นสินค้าใน กระแสการท่องเที่ยว
ผู้เขียน	นางสาวอนงค์นาถ รัตติโชติ
สาขาวิชา	พัฒนามนุษย์และสังคม
ปีการศึกษา	2558

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพลวัตการให้คุณค่าและความหมายของสถานีรถไฟกันตัง และการกลายเป็นสินค้าของสถานีรถไฟกันตังในกระแสการท่องเที่ยว การวิจัยเรื่องนี้ผู้วิจัยใช้วิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยใช้เครื่องมือในการวิจัย ได้แก่ การสังเกต และการสัมภาษณ์เชิงลึก การเก็บรวบรวมข้อมูลใช้วิธีเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และเก็บข้อมูลภาคสนามโดยการสังเกตแบบมีส่วนร่วม โดยผู้วิจัยเข้าไปร่วมในกิจกรรม และไม่มีส่วนร่วม โดยสังเกตกิจกรรมการท่องเที่ยวบริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง และสัมภาษณ์เชิงลึก โดยมีประเด็นที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ และนำข้อมูลมาวิเคราะห์โดยการนำมาจำแนกหมวดหมู่ตีความ และสร้างข้อสรุปนำเสนอผลการวิจัยด้วยวิธีพรรณนาเชิงวิเคราะห์

ผลการวิจัยพบว่า พลวัตการให้คุณค่าและความหมายของสถานีรถไฟกันตังก่อนกระแสการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2452 - 2553 ผู้คนที่อาศัยอยู่บริเวณนั้นได้ให้คุณค่าและความหมายเป็นพื้นที่ที่ใช้ในการขนส่งสินค้า ติดต่อเดินทาง เป็นจุดรวมกลุ่มของชาวบ้านที่ดำรงชีพด้วยการค้าขาย

ในส่วนของจุดเปลี่ยนที่ทำให้สถานีรถไฟกันตังกลายเป็นสินค้าเริ่มเมื่อปี พ.ศ. 2553 ที่มีโครงการแผนพัฒนาสามปี (พ.ศ. 2553 - 2555) ถือเป็นใบเบิกทางให้พื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังได้รับการปรับปรุง ซ่อมแซม เมื่อ พ.ศ. 2553 ซึ่งเป็นการเปิดตัวในการฟื้นฟูอนุรักษ์สถานีรถไฟกันตัง อีกทั้งเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างเต็มรูปแบบ

การส่งเสริมการท่องเที่ยวบริเวณสถานีรถไฟกันตังและพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังส่งผลให้สถานที่รวมทั้งวัตถุทางวัฒนธรรมเก่า ๆ กลายเป็นสินค้าด้วยการสร้างบรรยากาศ สร้างเรื่องราวหรือเรื่องเล่าที่เต็มไปด้วยความเก่าแก่ ที่มีความหมายต่อตัววัฒนธรรมนั้น ๆ เช่น วิถีชุมชนดั้งเดิม ความทรงจำผ่านห้องพิพิธภัณฑสถาน และสถาปัตยกรรมอันเก่าแก่ จุดขายเหล่านี้ทำให้สถานีรถไฟกันตังสถานีรถไฟสายประวัติศาสตร์กลายเป็นสินค้าในฐานะแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัดตรังและภาคใต้

Thesis Title	Kantang Railway Station : From Being Historic Railway Station to Being a Tourism Product
Author	Miss Anongnart Rattichot
Major Program	Human and Social Development
Acaemic Year	2015

ABSTRACT

The purposes to study the dynamic value and meaning of Kantang railway station and become goods of Kantang railway station in tourism. The instruments of this qualitative research were observations and in-depth interviews. The data were collected from documents, related research reports, and from the field through participatory observation. The researcher participated in some activities, observed tourism activities in the Kantang railway station, and conducted in-depth interviews on the topics related to the objectives. In data analysis, the data were classified into categories, interpreted and conclusion present descriptive analytical findings.

The results of the study revealed that the dynamic value and meaning of Kantang railway station forwards the tourism wave B.E. 2452 - 2553 (A.D. 1909 - 2010) by residents in that area were that it was an area used for cargo, contacting, trading and living.

The turning point of Kantang railway station became goods in 2010 when a project development plan three years B.E. 2553 - 2555 (A.D. 2010 - 2012). A passport to the neighborhood area Kantang railway station to get updates, repair in 2010. That was the beginning of the revival of Kantang railway station and of the promotion of tourism.

The tourism promotion area of Kantang railway station and neighborhood area Kantang railway station as a result location as well as other cultural objects became goods of atmosphere create a story or narrative full of old that it was a significant effect on the environment such as aboriginal communities, memory through the museum room, and old architecture. These points sale of

(7)

Katang railway station that it was historic railway station became goods as a major tourist destination of Trang Province and south.

กิตติกรรมประกาศ

การวิจัยในครั้งนี้ได้ดำเนินการสำเร็จลุล่วงไปได้ ด้วยความกรุณาเป็นอย่างสูงจากผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เกศตวา บุญปรากฏ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ อาจารย์ผู้ซึ่งมีเวลาให้นักศึกษาเข้าพบขอคำปรึกษาอยู่เสมอ เอาใจใส่ทุกรายละเอียดของงาน อีกทั้งคำชี้แนะแนวทางจากประสบการณ์ของท่าน ทำให้ผู้วิจัยได้รับความรู้จนก่อให้เกิดประโยชน์ต่อผู้วิจัย และชิ้นงานทำให้สามารถขับเคลื่อนงานชิ้นนี้จนประสบผลสำเร็จ ผู้วิจัยจึงขอกราบขอบพระคุณอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์เป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอขอบพระคุณรองศาสตราจารย์ ดร.พรพันธุ์ เขมคุณาศัย อาจารย์ประจำจากมหาวิทยาลัยทักษิณ ที่มาเป็นประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ศรีสุพร ปิยะรัตนวงศ์ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิสอบวิทยานิพนธ์ รองศาสตราจารย์ ดร.วันชัย ธรรมสังการ รองศาสตราจารย์ ดร.ปัญญา เทพสิงห์ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิสอบโครงร่างวิทยานิพนธ์ ที่ให้คำแนะนำ ชี้แนะ และขมวดประเด็น ตลอดจนการเก็บรายละเอียดของงานทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นวิทยานิพนธ์ที่สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ขอขอบพระคุณความร่วมมือจากหน่วยงานต่าง ๆ และคนในชุมชนเมืองกันตังทุกท่านที่เสียสละเวลาอันมีค่าเพื่อให้ข้อมูลแก่ผู้วิจัยด้วยความเต็มใจ ทำให้ผู้วิจัยได้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่องานวิจัย ผู้วิจัยเชื่อมั่นเหลือเกินว่า หากปราศจากการให้ความช่วยเหลือเป็นอย่างดีจากผู้ให้ข้อมูลทุกท่านความสมบูรณ์ของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้คงเป็นไปได้ยาก

ท้ายสุดนี้ผู้วิจัยต้องขอขอบพระคุณกำลังใจสำคัญ ช้อคิดดี ๆ จากครอบครัวรัตติโชติ ที่คอยเติมเต็มทั้งกำลังใจ และกำลังใจทำให้ผู้วิจัยมีแรงต่อสู้ อุดหนุนกับอุปสรรคที่เกิดขึ้นระหว่างการทำงานวิจัย อีกทั้งความช่วยเหลือในทุก ๆ เรื่องอย่างเต็มที่จนผู้วิจัยประสบความสำเร็จในการศึกษา ขอกราบขอบพระคุณทุก ๆ ท่าน และผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องด้วยใจที่เคารพอย่างยิ่ง

อนงค์นาถ รัตติโชติ

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	(5)
ABSTRACT	(6)
กิตติกรรมประกาศ.....	(8)
สารบัญ.....	(9)
สารบัญภาพ	(11)
รายการผลงานที่ตีพิมพ์.....	(13)
ใบตอบรับการตีพิมพ์บทความ	(14)
เนื้อหา	
บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
คำถามวิจัย.....	4
วัตถุประสงค์.....	4
ประโยชน์ของการวิจัย.....	5
ขอบเขตของการวิจัย.....	5
นิยามศัพท์เฉพาะ	6
ทบทวนวรรณกรรม	7
บริบทสถานีรถไฟกันตัง.....	7
แนวคิดพื้นที่.....	9
แนวคิดกระบวนการกลายเป็นสินค้า	18
แนวคิดการท่องเที่ยว	22
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	27
กรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย	30
วิธีดำเนินการวิจัย.....	33
ผลและการวิเคราะห์.....	40
สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	114
สรุปผลการวิจัย.....	114
อภิปรายผลการวิจัย	115
ข้อเสนอแนะ	116

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บรรณานุกรม.....	117
บุคลากร.....	121
ภาคผนวก.....	123
ประวัติผู้วิจัย.....	155

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
1	วิถีชีวิตของชาวบ้านริมแม่น้ำกันตังในช่วงปี พ.ศ. 2452 - 2456	41
2	ท่าเรือกันตังก่อนจะได้รับการพัฒนา	42
3	เรือขนถ่านบริเวณท่าเรือกันตัง	43
4	กรรมกรขนถ่านจากโกดังฝั่งตรงกันข้ามท่าเรือ	44
5	อาคารตึกที่เห็นคือ บริษัทบั่นเซ่งทั้น	45
6	สถานีรถไฟกันตัง เป็นภาพบัตร ส.ค.ส. พ.ศ. 2506	47
7	ผังพื้นที่และรูปด้านหน้าของอาคารสถานีรถไฟกันตัง อ.กันตัง จ.ตรัง	49
8	หัวรถจักรไอน้ำ และหัวรถจักรดีเซล	50
9	เรือต่างประเทศจอดรับส่งสินค้าที่สะพานเหล็ก สุดปลายทางรถไฟ	53
	เห็นตู้สินค้ารถไฟเทียบกับสะพาน	
10	ระยะทาง 500 เมตร จากสถานีรถไฟกันตังไปยังท่าเรือกันตัง	54
11	เรือต่างประเทศจอดรับส่งสินค้าที่สะพานเหล็ก และมีโกดังสินค้า	55
	อยู่บริเวณท่าเรือกันตัง	
12	เรือสินค้าหลัง พ.ศ. 2510 และเรือโดยสารกันตัง - ปีนัง หลัง พ.ศ. 2490	56
13	เรือเคดะห์เป็นเรือขนาดใหญ่บรรทุกทุกสินค้า และผู้โดยสารระหว่าง	57
	ท่าเรือกันตังกับปีนัง	
14	กำหนดเวลาเดินรถขบวนรถเร็วที่ 167/168 สายกรุงเทพฯ - กันตัง	58
15	ท่าแพขนานยนต์บริเวณท่าเรือกันตัง	63
16	บรรยากาศริมแม่น้ำบริเวณท่าเรือกันตัง	64
17	วิถีชีวิตที่สะพานปลาบริเวณแถบคลองภาษี	65
18	ศาลาบริเวณท่าเรือกันตังเป็นจุดที่พบเจอลุงเพียร พรหมอินทร์	65
19	ลุงเพียร พรหมอินทร์ อธิบายภาพอดีตให้แก่ผู้วิจัย ณ ร้านกาแฟดำติมชำ	67
20	บรรยากาศร้านกันตังติมชำ	68
21	แผนที่การเดินทางไปยังหมู่บ้านเกาะจาก ริมแม่น้ำตรัง	69
22	ผู้วิจัยได้ล่องเรือไปหมู่บ้านเกาะจาก บริเวณริมแม่น้ำตรัง	69
	กับลุงเพียร พรหมอินทร์	
23	บรรยากาศหมู่บ้านเกาะจาก บริเวณริมแม่น้ำตรัง	70

สารบัญภาพ (ต่อ)


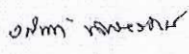
ภาพที่		หน้า
24	วิถีชีวิตบริเวณริมท่าเรือกันตังในปัจจุบัน	72
25	ชาวบ้านฝั่งบ้านท่าส้มข้ามฝั่งมายังท่าเรือกันตังด้วยท่าแพขนานยนต์.....	73
26	บริเวณย่านตึกเก่าถนนรัชฎาภิรมแม่น้ำตรัง	74
27	บรรยากาศบริเวณสวนสาธารณะริมแม่น้ำตรังในช่วงกลางคืน	75
28	สินค้าบริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง.....	75
29	ภาพบรรยากาศในช่วงที่รถไฟเข้าชานชลา.....	76
30	เส้นทางรถไฟที่ต่อไปยังท่าเรือกันตังในปัจจุบัน.....	77
31	บริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังในปัจจุบัน.....	77
32	หลักฐานในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง	78
33	บ้านพักนายสถานีรถไฟกันตังก่อนและหลังการปรับปรุง	79
34	การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง.....	92
35	การจัดกิจกรรมซบซึกไบค์ในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง.....	93
36	แผนที่ภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง.....	94
37	จุดที่นักท่องเที่ยวเข้ามาถ่ายภาพที่สถานีรถไฟกันตัง.....	96
38	ห้องพิพิธภัณฑ์	97
39	สมุดบันทึกความทรงจำทางสังคมของผู้คนที่มาเยือน.....	98
40	ร้านสถานีรักก่อนและหลังได้รับการปรับปรุง.....	99
41	บรรยากาศภายในร้านสถานีรัก (Love station).....	99
42	บริเวณรอบนอกร้านสถานีรัก (Love station).....	100
43	บรรยากาศการถ่ายภาพรีเวดตั้งบริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง	101
44	คู่รักถ่ายภาพรีเวดตั้งบริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง	102
45	ภาพบรรยากาศในวันวาเลนไทน์ที่ร้านสถานีรัก	102
46	ภาพบรรยากาศในวันวาเลนไทน์บริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง	103
47	ห้องสมุดรถไฟ.....	105
48	ภาพบรรยากาศบริเวณโดยรอบของห้องสมุดรถไฟ.....	105
49	ของที่ระลึกที่นำมาจำหน่ายบริเวณอาคารสถานีรถไฟกันตัง	106
50	รถตุ๊กตุ๊กจากโครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ จังหวัดตรัง.....	111

รายการผลงานที่ตีพิมพ์

1. อนงค์นาล รัตติโชติ และเก็ดถวา บุญปรากฏ. (2558). การให้คุณค่า ความหมายของสถานีรถไฟ
กันตังก่อนกระแสการท่องเที่ยว การประชุมมหาดใหญ่วิชาการระดับชาติ ครั้งที่ 6
26 มิถุนายน 2558 ณ อาคารคณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยมหาดใหญ่ อำเภอ
มหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา: มหาวิทยาลัยมหาดใหญ่.
2. อนงค์นาล รัตติโชติ และเก็ดถวา บุญปรากฏ. (2559, มกราคม - มิถุนายน). สถานีรถไฟกันตัง:
การถูกทำให้กลายเป็นสินค้าภายใต้บริบทการท่องเที่ยว วารสารมหาวิทยาลัย
ราชภัฏยะลา 11(1).

สำเนาต้นฉบับที่ได้รับการตอบรับจากผู้ตีพิมพ์และประชุมวิชาการ

1. บทความนำเสนอในการประชุมมหาดใหญ่วิชาการระดับชาติ ครั้งที่ 6 ในวันศุกร์ที่ 26 มิถุนายน 2558 ณ อาคารคณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยหาดใหญ่

	มหาวิทยาลัยหาดใหญ่ HATYAI UNIVERSITY	มหาดใหญ่ มหาวิทยาลัยเอกชนชั้นนำของปักษ์ใต้ รัฐคิด รัฐธรรม รัฐสำเร็จ
ที่ ม.ญ. 0614 /2558		
๐1 พฤษภาคม 2558		
เรื่อง แจ้งผลการพิจารณาข้อเสนอผลงานวิจัยในการประชุมมหาดใหญ่วิชาการระดับชาติ ครั้งที่ 6		
เรียน คุณอนงค์นารถ รัตติโชติ		
<p>ตามที่ มหาวิทยาลัยหาดใหญ่ได้กำหนดจัดการประชุมมหาดใหญ่วิชาการระดับชาติ ครั้งที่ 6 ในวันศุกร์ที่ 26 มิถุนายน 2558 ณ อาคารคณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยหาดใหญ่ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ซึ่งท่านได้ดำเนินการจัดส่งผลงานวิจัย เรื่อง "การให้คุณค่า ความหมายของสถานีรถไฟกันตัง ก่อนกระแสการท่องเที่ยว" เพื่อเข้าร่วมการประชุมมหาดใหญ่วิชาการดังกล่าวด้วยนั้น</p> <p>บัดนี้ กระบวนการพิจารณาได้สิ้นสุดลงแล้ว มหาวิทยาลัยหาดใหญ่ขอเรียนให้ท่านทราบว่า ผลงานวิจัยของท่านได้ผ่านการพิจารณาให้เข้าร่วมนำเสนอภาคบรรยาย กลุ่มมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ในการประชุมมหาดใหญ่วิชาการระดับชาติ ครั้งที่ 6 ตามวันเวลา และสถานที่ดังกล่าว ทั้งนี้ ขอให้ท่านดำเนินการจัดส่งสื่อนำเสนอ (PowerPoint) ที่แล้วเสร็จ มายังสำนักวิจัยและพัฒนา ภายในวันจันทร์ที่ 8 มิถุนายน 2558</p> <p>จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และดำเนินการต่อไป</p>		
ขอแสดงความนับถือ		
		
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อนันต์ ทิพย์รัตน์)		
รองอธิการบดีฝ่ายวิจัยและบริการวิชาการ		
ปฏิบัติหน้าที่แทนอธิการบดีมหาวิทยาลัยหาดใหญ่		
สำนักวิจัยและพัฒนา		
โทร. 0-7420-0300 ต่อ 108		
โทรสาร 0-7420-0316		

สำเนาต้นฉบับที่ได้รับการตอบรับจากผู้ตีพิมพ์และประชุมวิชาการ (ต่อ)

2. สำเนาต้นฉบับที่ได้รับการยินยอมจากผู้พิมพ์ผลงาน ให้ลงตีพิมพ์ในวารสารมหาวิทยาลัยราชภัฏยะลา ปีที่ 11 ฉบับที่ 1 มกราคม - มิถุนายน 2559



วารสารมหาวิทยาลัยราชภัฏยะลา
Journal of Yala Rajabhat University

ISSN 1905-2383

Re: MS ๒๔/๕๘

กองบรรณาธิการวารสาร
มหาวิทยาลัยราชภัฏยะลา
อำเภอเมือง จังหวัดยะลา ๙๕๐๐๐

๓ กันยายน ๒๕๕๘

เรื่อง การตอบรับลงตีพิมพ์

เรียน คุณณรงค์นาด รัตติโชติ

ตามที่ท่านได้ส่งผลงานวิจัย เรื่อง "สถานีรถไฟกันตัง : การถูกทำให้กลายเป็นสินค้าภายใต้บริบทการท่องเที่ยว (Kantang railway station : Being make of the Commoditization for Tourism)" มาให้กองบรรณาธิการพิจารณา ลงตีพิมพ์ในวารสารมหาวิทยาลัยราชภัฏยะลา นั้น

กองบรรณาธิการขอเรียนให้ท่านทราบว่า นิพนธ์ต้นฉบับดังกล่าวของท่านได้ผ่านการพิจารณา กลับกรองจากผู้ทรงคุณวุฒิเป็นที่เรียบร้อย และมีความยินดีที่จะเรียนให้ทราบว่า กองบรรณาธิการวารสารมหาวิทยาลัยราชภัฏยะลา เห็นชอบให้รับผลงานวิจัยฉบับนี้ ให้ลงตีพิมพ์ในวารสารมหาวิทยาลัยราชภัฏยะลา ปีที่ ๑๑ ฉบับที่ ๑ มกราคม-มิถุนายน ๒๕๕๙ และขอขอบคุณท่านที่ได้ส่งผลงานวิจัยที่มีคุณภาพมารับการพิจารณาตีพิมพ์ในวารสารมหาวิทยาลัยราชภัฏยะลา ซึ่งได้มาตรฐานและมีคุณภาพระดับสากล อีกทั้งคาดหวังว่า ท่านจะส่งผลงานในลักษณะดังกล่าวมาให้กองบรรณาธิการ พิจารณาเพื่อลงตีพิมพ์เผยแพร่อีกในโอกาสหน้า

จึงเรียนมาเพื่อทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(ดร.จั่งลาร์ณย์ จันทรัดนา)
บรรณาธิการ

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

รถไฟไทย เริ่มขึ้นในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ยุคสมัยแห่งการปฏิรูป แรกเริ่มเรียก รถไฟหลวง ทางรถไฟสายนครราชสีมา คือ สายแรกที่เริ่มสร้าง เมื่อ พ.ศ. 2434 ต่อมาได้เปิดใช้รถไฟหลวงครั้งแรก ใน พ.ศ. 2439 จากกรุงเทพฯ ถึงอยุธยา พ.ศ. 2442 เริ่มสร้างทางรถไฟสายใต้ ถึงเพชรบุรีเปิดใช้ใน พ.ศ. 2446 เมื่อ พ.ศ. 2452 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว มีโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใต้เพิ่มเติม โดยมีแผนให้เริ่มสร้างจากเพชรบุรีลงใต้ มีสายแยกทุ่งสง - กันตัง หาดใหญ่ - สงขลา ส่วนสายแยกอื่น ๆ ตามมาทีหลัง แม้จะสิ้นสุดรัชกาลเสียก่อน แต่โครงการนี้ได้ลงมือทำต่อมาในสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว จนเสร็จสิ้นเรียบร้อย ต่อมาได้ขยายเส้นทางไปจนถึงสหพันธรัฐมลายู (กันตังหน้าต่างอันดามัน, 2551)

ทางรถไฟสายตรง สร้างจากท่าเรือกันตังขึ้นไปทุ่งสง เพราะเครื่องมืออุปกรณ์จากต่างประเทศมาขึ้นที่กันตัง ด้วยเหตุผลนี้สถานีรถไฟกันตัง จึงเป็นที่ตั้งโรงงานชั่วคราวประกอบรถจักร และล้อเลื่อนไปพร้อมกัน เสร็จแล้วได้ส่งไปใช้งานในที่อื่น ๆ เพียง 2 ปี ก็เปิดการเดินรถครั้งแรกจากสถานีกันตังไปห้วยยอดในวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2456 ต่อมาวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2456 เปิดสายห้วยยอด - ทุ่งสง กันตังจึงเป็นสุดเส้นทางรถไฟฝั่งอันดามัน (ปกิณกวีวัฒนธรรม จังหวัดตรัง, 2554)

หลังจากการเปิดการเดินรถไฟ เมื่อ พ.ศ. 2456 กันตังก็ได้กลายเป็นศูนย์กลางการคมนาคมระหว่างเมืองทางฝั่งทะเลตะวันตกกับเมืองอื่น ๆ ตลอดจนถึงกรุงเทพฯ มีเอกสารจดหมายเหตุ แสดงถึงการเดินทางของข้าราชการและการขนส่งสินค้าระหว่างรถไฟกับท่าเรือกันตังเรือจากภูเก็ต พังงา กระบี่ สตูล และปีนัง จะเข้ามารับผู้โดยสารและสินค้าก็มาลงเรือต่อที่ท่าเรือกันตังเช่นกัน ทำให้กันตังเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางฝั่งทะเลตะวันตกและเป็นเมืองท่าที่มีชื่อเสียง ที่เป็นส่วนหนึ่งของหลักฐานทางประวัติศาสตร์ที่ช่วยบอกเล่าความเป็นมาอันเก่าแก่ของเมืองกันตัง โดยภูมิหลังของกันตังนั้นส่วนใหญ่จะสัมพันธ์กับประวัติเมืองตรัง (เมื่อนั้นามกันตัง, 2541)

สถานีรถไฟกันตังในสมัยพระยารัษฎานุประดิษฐ์มหิศรภักดี (คอซิมบี๊ ณ ระนอง) เป็นเจ้าเมือง สถานีรถไฟกันตังในสมัยนั้นรถไฟเคลื่อนที่โดยใช้แรงไอน้ำ มีเครื่องกลับหัวรถจักรแบบหมุนได้อยุ่ในรางที่ 4 ไม่ต้องใช้วิธีสับราง ถูกใช้เป็นที่รับส่งสินค้ากับต่างประเทศทั้งสิงคโปร์ มาเลเซีย และอินโดนีเซีย มีรางรถไฟต่อไปเป็นระยะทางประมาณ 500 เมตร จากตัวสถานีถึงท่าเทียบเรือกันตัง

เพื่อรับส่งสินค้าถึงท่าเรือกันตัง ซึ่งเป็นท่าเรือเก่าแก่ตั้งแต่โบราณ จึงได้สร้างและเปิดใช้งานอย่างเป็นทางการจากสถานีรถไฟทุ่งสง แต่เมื่อกาลเวลาผ่านไปรถไฟหันไปส่งหัวรถจักรมาจากญี่ปุ่นและคมนาคมสะดวกขึ้น ทำให้เส้นทางรถไฟฝั่งอันดามันที่ต่อเชื่อมไปยังท่าเรือกันตังถูกทิ้งร้างลงดังเช่นทุกวันนี้ ซึ่งปัจจุบันทางรถไฟส่วนนี้ถูกชาวบ้านรื้อล้าที่ และไม่มีรางรถไฟส่วนนี้แล้วแต่ยังมีบ่อน้ำทอดัง และเครื่องกลับหัวรถอยู่ในบริเวณสถานี ปัจจุบันสถานีรถไฟกันตังมีรางรถไฟ 3 ราง ใช้สำหรับกลับหัวรถ การสับราง หรือเปลี่ยนรางรถไฟทุกวันใช้เวลาประมาณ 30 นาที ซึ่งปัจจุบันยังคงมีการใช้งานอยู่วันละขบวนเท่านั้น โดยมีรถไฟสายกรุงเทพฯ - กันตัง เติมนรถทุกวัน (กันตัง หน้าต่างอันดามัน, 2551)

อย่างไรก็ตาม จะเห็นได้ว่า สถานีรถไฟกันตังลดบทบาทในการเป็นเส้นทางรถไฟที่ใช้ในการคมนาคม โดยสะท้อนถึงวิถีชีวิตของชาวบ้านที่ไม่คึกคักเหมือนเช่นดั่งอดีตทำให้สถานีรถไฟกันตังเงียบเหงาลงไปตามวัฏจักรแต่ด้วยความสวยงามของสถาปัตยกรรมอาคารสถานีรถไฟกันตังและการเป็นสถานีรถไฟที่มีประวัติศาสตร์อันยาวนาน การมีอัตลักษณ์ที่โดดเด่นในการเป็นสถานีรถไฟสุดเส้นทางรถไฟฝั่งอันดามัน ทำให้ปัจจุบันสถานีรถไฟกันตังได้ถูกปลูกให้ฟื้นขึ้นมาเป็นสถานีรถไฟที่มีชีวิตอีกครั้ง เมื่อโยบายของเทศบาลเมืองกันตังที่มีการจัดทำโครงการแผนพัฒนาสามปี (พ.ศ. 2553 - 2555) เมื่อ พ.ศ. 2552 ทางเทศบาลเมืองกันตังได้ขออนุญาตจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ขอใช้สิทธิเหนือพื้นที่ดินของการรถไฟเพื่อพัฒนาที่ดินบริเวณที่ดินย่านสถานีรถไฟกันตัง ให้พื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง เป็นแหล่งมรดกทางวัฒนธรรม แหล่งเรียนรู้ และแหล่งท่องเที่ยว ถือเป็นใบเบิกทางให้พื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังได้รับการปรับปรุง ซ่อมแซม เมื่อ พ.ศ. 2553 มีภูมิทัศน์ที่เหมาะสมแก่การเป็นแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งถือเป็นการเปิดตัวในการฟื้นฟูอนุรักษ์สถานีรถไฟกันตังอีกทั้งเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างเต็มตัว (สารกันตัง, 2552) ทำให้สถานีรถไฟกันตังกลายเป็นสินค้าสู่บริบทการท่องเที่ยว และเนื่องด้วยพื้นที่ดังกล่าวมีความเหมาะสมต่อการพัฒนาให้สามารถเป็นสถานที่ท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์จึงทำให้พื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง มีห้องสมุดรถไฟ ที่ให้เยาวชนนำมาใช้เป็นแหล่งเรียนรู้ เพื่อให้เกิดศักยภาพด้านการท่องเที่ยว รองรับกลุ่มนักท่องเที่ยวที่เข้ามาท่องเที่ยวภายในจังหวัดตรังได้มีสถานที่ท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น รองรับการท่องเที่ยวนอกฤดูกาลและร้านสถานีรักที่ช่วยให้เศรษฐกิจในย่านนี้มีการเคลื่อนไหว

ในปัจจุบันสถานีรถไฟกันตังเป็นสถานีรถไฟประวัติศาสตร์ที่มีคุณค่าการดำรงอยู่ นับถึงปัจจุบันเป็นเวลา 100 ปี เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2556 ของการเป็นสถานีสุดท้ายปลายทางเส้นทางรถไฟฝั่งอันดามันแห่งนี้เป็นสถานีรถไฟที่มีความสวยงามเป็นพิเศษอีกแห่งหนึ่งของเมืองไทย ด้วยสถาปัตยกรรมอาคารสถานีรถไฟกันตังยังคงเอกลักษณ์เดิมตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 6 เป็นอาคารไม้ชั้นเดียวทรงปั้นหย่า ตัวอาคารทาสีเหลืองมีสแตร์ดสลับน้ำตาล เป็นงานสถาปัตยกรรมที่เด่น

ทั้งรูปลักษณะและสีสันทันที่มีรูปแบบเดิมยืนยงมาจนวันนี้ล้วนยืนยันถึงประวัติศาสตร์สำคัญของกันตัง ปัจจุบันอาคารสถานีรถไฟกันตังได้รับประกาศขึ้นทะเบียนเป็นโบราณสถานโดยกรมศิลปากร เป็นอาคารอนุรักษ์ดีเด่น และประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไป เล่ม 113 ตอนพิเศษ 50 ง วันที่ 18 ธันวาคม พ.ศ. 2539 เป็น 1 ใน 20 โบราณสถานของจังหวัดตรังที่ถือได้ว่าเป็นแลนด์มาร์คแห่งเมืองกันตัง และแม้ว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ที่มาที่นี่จะไม่ได้เดินทางด้วยรถไฟก็ตาม แต่ทุกคนก็มาถ่ายรูปไว้เป็นที่ระลึกในการมาเยือนหรือค้นหาความงามแห่งอดีต (กันตังหน้าต่างอันตามัน, 2551) และพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังไม่ว่าจะเป็นถ่ายรูปร้านสถานีรัก โดยรอบร้านสถานีรักมีฉากต่าง ๆ ที่สวยงามรอคอยผู้คนแวะเวียนเข้ามาถ่ายภาพ โดยเฉพาะคู่รักที่ต้องการถ่ายภาพพีเรียดิ่ง เพราะมีการนำเอาความเป็นสุดสายปลายทางรถไฟมาเป็นจุดขายและห้องสมุดรถไฟที่ประกอบสร้างมาจากโบกี้รถไฟเก่าที่มีความสวยงามคลาสสิก ฉะนั้นทำให้สถานีรถไฟกันตังได้กลายมาเป็นสถานที่ท่องเที่ยวชื่อดังแห่งหนึ่งในจังหวัดตรัง

ด้วยเหตุนี้จังหวัดตรังจึงเป็นทางเลือกหนึ่งที่จะทำให้เกิดการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม การท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมเป็นแนวคิดใหม่ที่เป็นความพยายามแสวงหาทางออก และสร้างความชอบธรรมให้การท่องเที่ยวที่กำลังประสบปัญหา โดยนำสถานีรถไฟกันตังมาเป็นแหล่งท่องเที่ยวหนึ่งให้กับนักท่องเที่ยว เพื่อที่จะทำให้ท้องถิ่นหรือชุมชนกลับมามีชีวิตชีวาเช่นดังอดีต และสะท้อนความสัมพันธ์ของคนในชุมชน ผ่านการให้ความหมายว่าเป็นวิถีชีวิตในอดีตที่ดำเนินมาอย่างต่อเนื่องและยาวนาน ซึ่งในการท่องเที่ยวบริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังได้นำความเป็นอดีตที่สะท้อนให้เห็นถึงวิถีชีวิตชุมชน ซึ่งปรากฏในรูปแบบของโปรแกรมการท่องเที่ยว กล่าวคือ สถานีรถไฟกันตังถูกจัดให้อยู่ในโปรแกรมทัวร์ที่ให้นักท่องเที่ยวมาเยี่ยมชม ซึ่งสามารถสะท้อนให้เห็นถึงภาพวันวานสมัยอดีต จากการเยี่ยมชมสถาปัตยกรรมเก่าแก่ของตัวอาคารสถานีรถไฟและห้องพิพิธภัณฑ์ โดยผู้วิจัยนำแนวคิดของ Appadurai (1986) มาวิเคราะห์ถึงการกลายเป็นสินค้า มองว่าเป็นการให้คุณค่าของวัตถุสิ่งของเช่นเดียวกับสถานีรถไฟกันตังที่ผู้วิจัยมองว่า วัตถุเหล่านี้ช่วยสร้างคุณค่าเพิ่มความหมายให้แก่สถานีรถไฟกันตัง ฉะนั้นสถานีรถไฟกันตังถูกให้คุณค่าเพื่อเป็นจุดขายของการท่องเที่ยว จึงทำให้กลายเป็นสินค้าในกระแสการท่องเที่ยว กล่าวคือ สถานีรถไฟกันตังถูกทำให้กลายเป็นสินค้าโดยให้คุณค่าจากเดิมที่เป็นสถานีรถไฟที่ใช้ในการขนส่งสินค้า ติดต่อกับเดินทาง เป็นจุดรวมกลุ่มของชาวบ้านที่ดำรงชีพด้วยการค้าขายกลายมาเป็นการรับใช้การท่องเที่ยว สถานีรถไฟกันตังจึงถูกจัดเข้าสู่การท่องเที่ยวและถูกทำให้กลายเป็นสินค้า

อย่างไรก็ตาม จะเห็นได้ว่าการท่องเที่ยวมีบทบาทสำคัญต่อสถานีรถไฟกันตัง ทำให้ดึงดูดนักท่องเที่ยวและประชาชนทั่วไปให้เข้ามาเยี่ยมชมกลายเป็นจุดขายของการท่องเที่ยว ซึ่งปัจจุบันการท่องเที่ยวในประเทศไทย ส่วนใหญ่นับว่าการท่องเที่ยวในรูปแบบใหม่ โดยเฉพาะการ

ท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม ซึ่งสถานีรถไฟแห่งนี้สามารถตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวได้ และได้กลายมาเป็นพื้นที่ในการสร้างความหมายหรือให้คุณค่าในการแข่งขันท่ามกลางกระแสการท่องเที่ยว

จากปรากฏการณ์ข้างต้นจึงทำให้ผู้วิจัยเกิดคำถามว่า สถานีรถไฟกันตังถูกสร้างหรือทำให้กลายเป็นสินค้าได้อย่างไรในกระแสการท่องเที่ยว เพื่อที่จะทำให้เข้าใจถึงวิถีชีวิตของผู้คนที่อยู่บริเวณสถานีรถไฟกันตัง ซึ่งเคยดำรงชีวิตตามปกติแต่กลับถูกให้คุณค่าจากเดิมที่ใช้ขนส่งสินค้า ติดต่อกับเส้นทาง แต่ปัจจุบันเมื่อมีการท่องเที่ยวเข้ามาทำให้สถานีรถไฟกันตังถูกเพิ่มคุณค่าและความหมายใหม่ เป็นพื้นที่ในการรับใช้การท่องเที่ยวโดยถูกทำให้มีการประกอบสร้างเพื่อให้เป็นส่วนหนึ่งของการท่องเที่ยวอันจะเป็นแนวทางในการสะท้อนคุณค่าและความหมายของสถานีรถไฟกันตังที่เปลี่ยนแปลงไปให้กลายเป็นสินค้าในกระแสการท่องเที่ยวในการดึงดูดผู้คนให้เข้ามายังพื้นที่ด้วยการเพิ่มมูลค่าของเก่าที่มีคุณค่าทางจิตใจทำให้ศรัทธาไปด้วยนักท่องเที่ยว โดยสะท้อนถึงปรากฏการณ์ทางสังคม วัฒนธรรม เศรษฐกิจที่ดีขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงบทบาทของสถานีรถไฟกันตังให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยว

คำถามวิจัย

1. การให้คุณค่าและความหมายของสถานีรถไฟกันตังก่อนกระแสการท่องเที่ยว (ในช่วงปี พ.ศ. 2452 - 2553) เป็นอย่างไร
2. สถานีรถไฟกันตังถูกประกอบสร้างและทำให้กลายเป็นสินค้าในกระแสการท่องเที่ยวได้อย่างไร

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาพลวัตการให้คุณค่าและความหมายของสถานีรถไฟกันตังก่อนกระแสการท่องเที่ยว (ในช่วงปี พ.ศ. 2452 - 2553)
2. เพื่อศึกษาการกลายเป็นสินค้าของสถานีรถไฟกันตังในกระแสการท่องเที่ยว

ประโยชน์ของการวิจัย

1. เพื่อสร้างองค์ความรู้ให้เห็นถึงคุณค่าและความหมายของสถานีรถไฟกันตัง นับตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน รวมไปถึงการสร้าง ความเข้าใจถึงความสัมพันธ์ระหว่างวิถีชีวิตของผู้คน ในชุมชนกับพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง
2. หน่วยงานการท่องเที่ยวสามารถนำข้อมูลไปปรับปรุงและพัฒนาการท่องเที่ยว ของพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังและพื้นที่อื่น ๆ

ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยผู้วิจัย กำหนดขอบเขตในการศึกษา ดังนี้

ขอบเขตด้านเนื้อหา จากวัตถุประสงค์ข้างต้นทำให้สามารถกำหนดขอบเขตเนื้อหา ในการศึกษาดังนี้ คือ ศึกษาการกลายเป็นสินค้าของสถานีรถไฟกันตังในกระแสการท่องเที่ยว ในประเด็นการศึกษาพลวัตการให้คุณค่าและความหมายของสถานีรถไฟกันตังก่อนกระแสการ ท่องเที่ยว (พ.ศ. 2452 - 2553) ศึกษาจุดเปลี่ยนของสถานีรถไฟกันตังที่ทำให้กลายเป็นสินค้า ศึกษา การให้คุณค่าและความหมายของสถานีรถไฟกันตังหลังมีนโยบายของเทศบาลเมืองกันตังที่มีการจัด ทำโครงการแผนพัฒนาสามปี (พ.ศ. 2553 - 2555) เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเข้ามา ทั้งยังศึกษาการ ทำให้กลายเป็นสินค้าในกระแสการท่องเที่ยว

ขอบเขตด้านพื้นที่ ผู้วิจัยได้เลือกพื้นที่สถานีรถไฟกันตังเป็นพื้นที่ศึกษา และพื้นที่ย่าน สถานีรถไฟกันตัง ซึ่งอาคารสถานีรถไฟกันตังยังคงเอกลักษณ์เดิมตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 6 เป็นอาคารไม้ ชั้นเดียวทรงปั้นหยา ตัวอาคารทาสีเหลืองมัสตาร์ดสลับน้ำตาลไว้อย่างเด่นชัด ประตูเป็นบานเฟี้ยม แบบเก่า ตัวอาคารแบ่งเป็น 2 ส่วน ด้านหน้ามีมุขยื่น เป็นงานสถาปัตยกรรมที่เด่นทั้งรูปลักษณ์ และสีสันทัน ภายในสถานียังมีข้าวของเครื่องใช้ในอดีตคงเหลืออยู่ โดยภาพรวมแล้วยังรักษาสภาพดั้งเดิม เหมือนเมื่อแรกสร้าง คงเอกลักษณ์เดิมไว้ได้เป็นอย่างดี ซึ่งในปัจจุบันพื้นที่ย่านสถานีรถไฟยังปรากฏ หลักฐานทางประวัติศาสตร์ทั้งที่เป็นวัตถุและสิ่งก่อสร้างที่ช่วยบอกเล่าความเป็นมาอันเก่าแก่ของ สถานีรถไฟกันตัง อย่างไรก็ตามก็ตีสถาปัตยกรรมในรูปแบบนี้ได้กลายมาเป็นสถานีรถไฟที่มีคุณค่า และมีสิ่งประกอบสร้างที่ทำให้เป็นสินค้า ทั้งร้านสถานีรถไฟที่ผู้คนให้คุณค่าและความหมายที่สอดคล้องกับ สถานีรถไฟกันตังโดยเฉพาะคูร์ก อีกทั้งห้องสมุดรถไฟที่ทำให้เยาวชนใช้เป็นแหล่งเรียนรู้ และกิจกรรม

ของคนในชุมชนทำให้พื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังถูกผลักดันเพื่อนำมารับใช้การท่องเที่ยว จึงทำให้นักท่องเที่ยวเข้ามาท่องเที่ยวเพราะสถานีรถไฟกันตังจัดเป็นสถานที่ท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่ผู้ชมจะได้ชมความงดงามของตัวสถานีและบริเวณโดยรอบสถานีที่คอยบอกเล่าความเก่าแก่ของสถานีรถไฟแห่งนี้ที่ถูกทำให้กลายเป็นสินค้า

ขอบเขตด้านระยะเวลา ขอบเขตระยะเวลาของเนื้อหา ผู้วิจัยต้องการศึกษาความเป็นมาของสถานีรถไฟกันตังนับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2452 - 2558 ที่สถานีรถไฟกันตังได้ถูกประกอบสร้างให้กลายเป็นสินค้าและถูกให้คุณค่าในแต่ละยุคสมัยที่แตกต่างกันเมื่อกระแสการท่องเที่ยวเข้ามาทำให้สถานีรถไฟกันตังถูกประกอบสร้างเพื่อรองรับการท่องเที่ยว

นิยามศัพท์เฉพาะ

สถานีรถไฟกันตัง หมายถึง สถานีรถไฟสุดทางของทางรถไฟสายใต้ฝั่งอันดามัน ตั้งอยู่ในตำบลกันตัง อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง โดยบริเวณรอบ ๆ พื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง มีร้านสถานีรัก และห้องสมุดรถไฟอยู่ใกล้เคียงกัน ประกอบไปด้วย ผู้คน สถาปัตยกรรมที่เก่าแก่ และสินค้า

การกลายเป็นสินค้า หมายถึง กระบวนการสร้างความหมายของพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังถูกทำให้กลายเป็นสินค้า การสร้างอัตลักษณ์ให้แก่สินค้า การประกอบสร้างเรื่องเล่าให้กับสินค้า การให้คุณค่าทางวัฒนธรรม การเพิ่มมูลค่าของสินค้าผ่านทุนวัฒนธรรมที่เก่าแก่

การท่องเที่ยว หมายถึง การที่มิโนโยบายของภาครัฐเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในอำเภอกันตัง จังหวัดตรัง และนำเอาสถานีรถไฟกันตังเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของโปรแกรมการท่องเที่ยวทำให้เป็นสิ่งที่ช่วยประกอบสร้างให้สถานีรถไฟกันตังกลายเป็นสินค้า

ทบทวนวรรณกรรม

ในการที่จะอธิบายถึงกระบวนการกลายเป็นสินค้าของสถานีรถไฟกันตังนั้น จำเป็นที่จะต้องมีการศึกษาถึงที่มาและความสำคัญของสถานีรถไฟกันตังที่มีต่อสังคมไทยในบริบทต่าง ๆ เพื่อนำมาวิเคราะห์ถึงการสร้างคุณค่าและการให้ความหมายของสถานีรถไฟกันตังของคนในสังคมตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน

ปัจจุบันกระแสการท่องเที่ยวมีส่วนสำคัญอย่างไร ในการนำชีวิตความเป็นอยู่หรือวัฒนธรรมชุมชนที่มีการให้ความสำคัญสมัยอดีตในบริบทต่าง ๆ สู่วัฒนธรรมที่ทำให้สถานีรถไฟกันตังกลายเป็นสินค้าเพื่อรับใช้สังคมในแต่ละสังคม ซึ่งทำให้การสร้างคุณค่าและการให้ความหมายต่อสถานีรถไฟกันตังของในแต่ละสังคมมีความแตกต่างกันออกไป กลายมาเป็นพื้นที่ในการสร้างความหมายในการแข่งขันท่ามกลางกระแสของการท่องเที่ยว

ดังนั้นการศึกษาเรื่องสถานีรถไฟกันตังที่มีมุมมองแตกต่างจากการศึกษาสถานีรถไฟที่ผ่านมา โดยผู้วิจัยมองว่าสถานีรถไฟกันตังได้ถูกสร้างความหมายให้กลายเป็นสินค้า จึงมีความจำเป็นที่จะต้องให้ความสำคัญกับการศึกษาประวัติความเป็นมา เรื่อยมาจนทำให้มีกระแสการท่องเที่ยวเข้ามามีบทบาทต่อสถานีรถไฟแห่งนี้ จึงได้ก่อให้เกิดผลที่ทำให้สถานีรถไฟกันตังกลายเป็นสินค้า ซึ่งจะอาศัยแนวคิดหลัก 3 แนวคิด คือ แนวคิดพื้นที่ แนวคิดกระบวนการกลายเป็นสินค้า และแนวคิดการท่องเที่ยว มาวิเคราะห์ปรากฏการณ์ในสนาม โดยผู้วิจัยจะนำเสนอแนวคิดเพื่อที่จะนำมาเป็นกรอบในการวิเคราะห์ปรากฏการณ์ในภาคสนาม

บริบทของสถานีรถไฟกันตัง

เมืองตรังเป็นจังหวัดชายทะเลฝั่งตะวันตก ที่สั่งสมเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ตกทอดไว้ในแหล่งท่องเที่ยวหลายแห่ง ซึ่งเป็นจุดแข็งทางการท่องเที่ยว ทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมวิถีชีวิต ขนบธรรมเนียมประเพณีที่หลากหลาย และมีเอกลักษณ์เฉพาะของท้องถิ่น ซึ่งในอดีตกันตังเคยเป็นที่ตั้งของอำเภอเมืองตรัง โดยมีพระยาธิราชอนุประดิษฐ์ (คอซิมบี๊ ณ ระนอง) เป็นเจ้าเมือง ท่านได้พัฒนากันตังทุกด้าน โดยสภาพของกันตังในยุคแรกนั้น จะอยู่ใกล้ปากอ่าวเหมาะสำหรับเป็นท่าเรือและสร้างความเจริญได้อีกมาก ต่อมาท่านจึงก่อสร้างท่าเรือกันตังเพื่อให้รองรับทางรถไฟสายใต้

ที่มาสายที่สถานีกันตังเพียงแห่งเดียวของฝั่งทะเลอันดามัน ทำให้กันตังเป็นประตูสู่มหาสมุทรอินเดียของสยามที่นี้คือเมืองการค้าที่รุ่งเรือง แม้แต่ต้นยางพาราต้นแรกที่จะเปลี่ยนโฉมหน้าเศรษฐกิจของภาคใต้ก็มาหยั่งรากที่กันตังก่อน กันตังจึงเป็นอำเภอที่สำคัญอยู่ในฐานะเป็นเมืองท่าเทียบเรือต่างประเทศและเป็นเมืองท่าทางการประมงที่สำคัญยิ่ง มีชื่อเสียงในการเป็นเมืองท่าทองของไทย (เมืองนี้นามกันตัง, 2541)

ในอดีตหลังจากเปิดการเดินรถไฟ เมื่อ พ.ศ. 2456 กันตังกลายเป็นศูนย์กลางการคมนาคมระหว่างเมืองทางฝั่งทะเลตะวันตกกับเมืองอื่น ๆ ตลอดจนถึงกรุงเทพฯ มีเอกสารจดหมายเหตุ แสดงถึงการเดินทางของข้าราชการและการขนส่งพัสดุภัณฑ์ต่าง ๆ ระหว่างรถไฟกับท่าเรือกันตัง ส่วนสินค้าและผู้โดยสารจากรถไฟก็มาลงเรือต่อที่ท่าเรือกันตังเช่นกัน ทำให้กันตังเป็นเมืองท่าที่มีชื่อเสียงในด้านการเป็นศูนย์กลางทางการค้าและการคมนาคม (ปกิณกวีวัฒนธรรม จังหวัดตรัง, 2554) จะเห็นได้ว่า ท่าเรือกันตังมีประวัติศาสตร์เชื่อมโยงกับสถานีรถไฟกันตัง เพราะเมื่อย้อนไปในยุคของการค้าขายที่เจริญรุ่งเรืองในสมัยนั้น เส้นทางรถไฟได้ทอดยาวไปถึงท่าเรือกันตัง เป็นระยะทาง 500 เมตร รถไฟจะจอดรับสินค้าที่ท่าเรือกันตังก่อนส่งสินค้าไปยังกรุงเทพฯ อีกที นอกจากเส้นทางรถไฟสุดสายอันดามันแห่งนี้จะมีบทบาทในการขนส่งสินค้าทั้งในและนอกประเทศแล้ว สถานีรถไฟกันตังยังมีบทบาทในการติดต่อเดินทาง และเป็นจุดรวมกลุ่มของชาวบ้านที่ดำรงชีพด้วยการค้าขาย

อย่างไรก็ดี ความรุ่งเรืองไม่สามารถอยู่คู่ชาวบ้านกันตังได้ตลอด ทุกอย่างย่อมผันแปรตามกาลเวลาแม่น้ำสายใหญ่ที่เคยเป็นเหมือนสิ่งขับเคลื่อนให้กันตังเติบโต ปัจจุบันได้ลดบทบาทลงเนื่องจากเส้นทางขนส่งสินค้าเปลี่ยนแหล่งผลิต มีการนำเข้าหัวรถจักรจากญี่ปุ่นเข้ามาแทน ซึ่งมักมาขึ้นท่าที่ฝั่งอ่าวไทย รวมถึงถนนหนทางที่สะดวกขึ้น เส้นทางรถไฟขึ้นล่องกันตังกับที่อื่น ๆ จึงทำให้กันตังลดบทบาทการเป็นเมืองท่าขนาดใหญ่ของหัวเมืองฝั่งอันดามันลง (ครบรอบร้อยปีสถานีรถไฟกันตัง, 2556) โดยในปัจจุบันใครได้มากันตังเมืองที่ขึ้นชื่อในการเป็นศูนย์กลางฝั่งทะเลตะวันตกและสุดเส้นทางรถไฟฝั่งอันดามัน พลาดไม่ได้เลยที่จะเริ่มต้นเดินตามร่องรอยทางประวัติศาสตร์ โดยเริ่มต้นจากย่านตึกเก่าถนนรัชฎา ริมน้ำตรัง ผู้คนที่สัญจรผ่านไปมาก็จะเห็นตึกเก่าทอดยาวไปตามแม่น้ำตรัง และเส้นทางรถไฟที่ต่อมายังท่าเรือกันตัง ถือเป็นจุดสำคัญที่ชี้ชวนให้เรานึกถึงอดีตในครั้งที่เมืองกันตังเจริญรุ่งเรืองเป็นอย่างมาก

ด้วยเรื่องราวภูมิหลังทางประวัติศาสตร์ของสถานีรถไฟสายประวัติศาสตร์นี้ ทำให้สถานีรถไฟกันตังยากที่จะถูกกลบเลือนไปจากความทรงจำของผู้คน ทำให้สถานีรถไฟจากเดิมที่เงียบเหงาลงไปตามวัฏจักร ได้ถูกรื้อฟื้น พัฒนา จากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องร่วมกันปลูกและชุบชีวิตสถานีรถไฟกันตังขึ้นมาอีกครั้ง เพื่อให้สถานีรถไฟกันตังได้โลดแล่นพัฒนาเข้าสู่การเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงอีกแห่งหนึ่งของเมืองตรังที่ยังคงเต็มไปด้วยกลิ่นอายของประวัติศาสตร์ที่อยู่ในสภาพดั้งเดิมเหมือน

เมื่อแรกสร้าง ทั้งยังได้สัมผัสถึงวิถีชีวิตของผู้คนในอดีต เป็นสถานีรถไฟที่น่าชื่นชมแห่งหนึ่งในประเทศไทยเพื่อประจักษ์แก่สายตาของนักท่องเที่ยว และยังเป็นแลนด์มาร์คของเมืองกันตัง ที่เป็น 1 ใน 20 โบราณสถาน que ทุกคนต้องแวะมาชื่นชมสักครั้งหนึ่งของชีวิต ซึ่งสามารถสร้างความประทับใจแก่นักท่องเที่ยวที่มีรูปลักษณ์และยังเป็นการอนุรักษ์สมบัติของชาติไว้ตราบนานเท่านาน ด้วยเหตุนี้สถานีรถไฟกันตังจึงกลายมาเป็นแหล่งท่องเที่ยวหนึ่งที่นักท่องเที่ยวต่างมาหาคำตอบในการท่องเที่ยวในรูปแบบสัมผัสวิถีชีวิตในการเรียนรู้วัฒนธรรมของสถานีรถไฟแห่งนี้ อีกทั้งในปัจจุบันภูมิหลังเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ของอำเภอกันตังได้ตกอยู่ในสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญ ๆ หลายแห่งด้วยกัน อาทิ เช่น วัดตรังภูมิพุทธาวาส ควนตำหนักจันทร์ ยางพาราต้นแรกของประเทศไทย และพิพิธภัณฑสถานพระยารัษฎานุประดิษฐ์ (คอซิมบี้ ณ ระนอง) ซึ่งยังเต็มไปด้วยความมีชีวิตชีวา มีเสน่ห์ และความสวยงามของมรดกทางวัฒนธรรม ทั้งที่จับต้องได้ และจับต้องไม่ได้ เช่น ลักษณะทางสถาปัตยกรรมแบบสมัยก่อน จังหวัดตรังที่เปรียบเสมือนเอกลักษณ์และความเป็นมาของจังหวัดตรัง ซึ่งทุกสิ่งเหล่านี้สามารถแสดงให้เห็นถึงแผนที่ภูมิทัศน์ทางวัฒนธรรมของจังหวัดตรังในสายตาของนักท่องเที่ยว ทำให้สถานที่ท่องเที่ยวในอำเภอกันตังถูกนำมาปรับใช้การท่องเที่ยวและถูกจัดให้อยู่ในโปรแกรมทัวร์ เช่นเดียวกับสถานีรถไฟกันตัง

แนวคิดพื้นที่

พื้นที่ในความหมายทางกายภาพก่อนที่จะเข้ามาบิบทบาทในทฤษฎีสังคมศาสตร์นั้น เดิมถูกมองในเชิงความเป็นจริงทางเรขาคณิตที่ทำให้เข้าใจได้ว่า เป็นสิ่งที่ประกอบขึ้นและวัดได้ด้วยมิติความกว้างความยาวและความลึก สามารถศึกษาได้ในเชิงกายภาพในฐานะที่เป็นความจริงเชิงประจักษ์ ดังนั้นพื้นที่ในความหมายนี้จึงเป็นความจริงชนิดหนึ่งและเป็นสิ่งที่ว่างเปล่า ปลอดภัยจากการให้คุณค่ามีความเป็นกลางและมีอิสระ ปราศจากอำนาจและการเมือง เนื่องจากความเป็นจริงเชิงกายภาพนี้ถูกกำหนดมาในฐานะที่เป็นมิติหนึ่งของการมีอยู่หรือรองรับสารและสิ่งต่าง ๆ แต่ในทางสังคมศาสตร์หรือการมองพื้นที่นั้น จะเห็นว่ามี การให้ความหมายของพื้นที่แตกต่างไปจากเดิม เนื่องจากพื้นที่ในที่นี้เราสามารถมองเห็นความหมายและตัวตนของพื้นที่ได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยผ่านกระบวนการ “เปิดพื้นที่” ลงไปในสิ่งที่มีความซ้อนทับกันอยู่ ทำให้มนุษย์ผู้กติดอยู่ในสภาพเดิมโดย ไม่สามารถหรือมีโอกาสปรับเปลี่ยนตัวเองได้ ดังนั้นการเป็น “พื้นที่ทางสังคม” จึงเป็นเสมือนการเปิดพื้นที่ใหม่ให้แก่การปรับเปลี่ยนความสัมพันธ์เชิงอำนาจระหว่างกลุ่มคนต่าง ๆ ในสังคม

ประวัติศาสตร์ของพื้นที่ไม่ใช่เรื่องที่เกี่ยวข้องกับความสูง ต่ำ ชุ่มชื้นหรือแห้งแล้งตามแบบภูมิศาสตร์เท่านั้น แต่พื้นที่ต่าง ๆ เหล่านี้ได้ถูกสร้างเส้นแบ่งและนิยามความหมายให้กับพื้นที่เหล่านั้นเสมอมา Shield (1991) ได้กล่าวถึงจินตนาการทางภูมิศาสตร์ (Lmaginary Geographies) ว่าพื้นที่ไม่ได้หมายถึงสภาพแวดล้อมตามธรรมชาติที่ตายตัว แต่สามารถเปลี่ยนแปลงเคลื่อนไหว และมีการผลิตพื้นที่แบบใหม่ขึ้นอยู่เสมอผ่านการกระทำของมนุษย์ การที่พื้นที่ใด ๆ ก็ตามถูกสร้างขึ้นย่อมเป็นความสัมพันธ์ระหว่างผู้กระทำกับพื้นที่นั้น ๆ โดยเอาตัวเองเป็นศูนย์กลางเพื่อกำหนดตำแหน่งตามสิ่งที่มองเห็น ทำให้การมองเห็นพื้นที่เดียวกันแต่เกิดความรู้สึกต่างกันไปตามสภาพของการเคลื่อนไหว

ปัจจุบันแนวคิดเรื่องพื้นที่ ได้รับความสนใจจากนักวิชาการด้านสังคมศาสตร์มากขึ้นเรื่อย ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งนักวิชาการด้านนิเวศวิทยาเมือง สังคมวิทยาเมือง สังคมวิทยาและมานุษยวิทยา เป็นต้น จากเดิมแนวคิดเรื่องพื้นที่ถูกมองในความจริงเชิงเรขาคณิตที่ประกอบขึ้นและวัดได้ในเชิงกายภาพในฐานะที่เป็นความจริงเชิงประจักษ์ ดังนั้นพื้นที่จึงเป็นความจริงชนิดหนึ่งที่มีเงื่อนไขของการกำหนดมาให้มีลักษณะที่ว่างเปล่าปลอดพ้นจากการให้คุณค่า มีความเป็นกลาง และมีอิสระจากอำนาจและการเมือง (อภิญา เฟื่องฟูสกุล, 2543)

ในขณะที่แนวคิดของนักคิดสายสกุลหลังสมัยใหม่ (Postmodernism) นั้น กลับมองพื้นที่ในฐานะสิ่งประดิษฐ์ทางวัฒนธรรมที่เต็มไปด้วยความหมาย (Code Space) ที่เกิดจากการเข้ามามีส่วนร่วมในการปฏิบัติการทางสังคมของกลุ่มคนในพื้นที่นั้น ๆ วิธีคิดและความรู้สึกในจิตใจ ซึ่งเป็น “พื้นที่ในมิตินามธรรม” ไม่อาจแยกออกจาก “พื้นที่ในมิติรูปธรรม” ที่เป็นเรื่องของการจัดการพื้นที่ทางภูมิศาสตร์หรือร่างกายได้โดยพื้นที่ในสองมิติดังกล่าวเชื่อมโยงกันด้วยมโนทัศน์ของอำนาจ และการนิยาม เช่น เกาะ ป่า สวนสาธารณะในเมืองหรือพื้นที่ในบ้านเรือนมิได้เป็นเพียงวัตถุหรือที่ว่างหรือสภาพแวดล้อมข้างนอกตัวเราที่มีไว้เพื่อให้คนใช้ประโยชน์เท่านั้น วิธีจัดการพื้นที่เหล่านั้นสะท้อนวิธีคิดที่เรามิได้พื้นที่ ลักษณะที่ชาวบ้านใช้สอยพื้นที่ในป่าทำให้ทราบว่าเขาภูมิภาคของป่าในฐานะพื้นที่ศักดิ์สิทธิ์ มีจารีตข้อห้ามและพิธีกรรม ซึ่งสะท้อนความสัมพันธ์ระหว่างคนกับธรรมชาติ คนกับสิ่งเหนือธรรมชาติ และความสัมพันธ์ระหว่างคนในหมู่บ้านที่ใช้พื้นที่ป่านั้น ทั้งหมดนี้ทำให้เห็นภาพว่าการนิยามและจัดการกับพื้นที่เกี่ยวข้องกับการที่ปัจเจกนิยามตำแหน่งของตัวเองในสังคมและในจักรวาลวิทยาอย่างไร ความหมายของพื้นที่จึงแยกไม่ออกจากการที่ปัจเจกให้ความหมายกับตนเองและสิ่งต่าง ๆ (อภิญา เฟื่องฟูสกุล, 2543)

จะเห็นว่า พื้นที่กลายเป็นผลผลิตทางสังคมหรือสิ่งที่เกิดจากปฏิสัมพันธ์ทางสังคมอันเกี่ยวข้องกับการดำเนินชีวิตของผู้คนในสังคมที่มีการต่อสู้ ช่างชิง การนิยาม และให้ความหมายของพื้นที่ ผู้คนจึงต้องสัมพันธ์กับพื้นที่อยู่ตลอดเวลา แต่เรากลับไม่รู้สึกรู้สึหรือตั้งคำถามกับพื้นที่นั้น

เพราะทุกสิ่งทุกอย่างกลายเป็นส่วนหนึ่งของชีวิตประจำวัน แม้ในทุก ๆ พื้นที่ก็จะแฝงไปด้วยความรู้ และอำนาจก็ตาม แต่เราก็ไม่สามารถที่จะมองเห็นหรืออธิบายถึงอำนาจที่แฝงตัวอยู่ในรูปของการ จัดการระบบพื้นที่ที่เราดำรงอยู่ได้อย่างครบถ้วน เมื่อพื้นที่เป็นเรื่องของการผลิตและสร้างความหมาย พื้นที่จึงก่อให้เกิดเป็นความสัมพันธ์ในระบบอำนาจ

Foucault (1984 อ้างถึงใน อภิญญา เฟื่องฟูสกุล, 2543) มองพื้นที่เป็นพื้นฐานของ รูปแบบต่าง ๆ ในการอยู่ร่วมกันของมนุษย์ พื้นที่จึงมีความสัมพันธ์กับการใช้อำนาจซึ่งยังสัมพันธ์กับ ความรู้ เช่นเดียวกับพื้นที่ในทัศนะดังกล่าวจึงไม่ใช่พื้นที่ทางกายภาพ แต่เป็นพื้นที่ของการช่วงชิง อำนาจผ่านกระบวนการในการกำหนดกฎเกณฑ์ของพื้นที่ ซึ่งจะคอยควบคุมคนในสังคมที่ดำรงอยู่ใน พื้นที่ นอกจากนี้พื้นที่ยังมีภาคปฏิบัติการณ์ของความรู้กำหนดให้มีสถาบันที่ทำหน้าที่ในการดูแลการใช้ อำนาจในพื้นที่ต่าง ๆ ให้เป็นไปตามกฎเกณฑ์ที่กำหนดไว้ผ่านเจ้าหน้าที่ของสถาบัน เช่น เจ้าหน้าที่ ตำรวจ ครู แพทย์ เป็นต้น ซึ่งเป็นเครื่องมือที่สร้างความเข้มงวดในการควบคุมในพื้นที่ Foucault ยังได้ สนับสนุนให้เห็นว่าพื้นที่ไม่ใช่เรื่องหยุดนิ่งหรือเป็นเรื่องที่เป็นไปตามธรรมชาติ แต่พื้นที่จะมีการ เคลื่อนไหวเปลี่ยนแปลงตลอดเวลาขึ้นอยู่กับช่วงชิงในการสร้างกฎเกณฑ์ของพื้นที่เป็นสำคัญ เช่น บ้านถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่ส่วนตัวของเจ้าบ้าน บ้านที่ประกอบไปด้วยห้องต่าง ๆ ซึ่งทำให้แขกที่มา บ้านถูกกำหนดบทบาทและตำแหน่งที่ในบ้านไม่ให้ละเมิดพื้นที่ส่วนตัวในบ้าน แขกจึงสามารถอยู่ใน เฉพาะพื้นที่ที่ถูกจัดวางไว้ให้เท่านั้น

Lefebvre (1991 อ้างถึงใน ยงยุทธ บุรณเจริญกิจ, 2545) นักวิชาการด้านสังคม วิทยาชาวฝรั่งเศส มีผลงานเกือบ 70 ชิ้น ในระหว่างปี ค.ศ. 1934 - 1986 งานของเลอแพบ เป็นงานที่ใช้ แนวคิดของมาร์กซ์ (Karl Marx) เป็นหลัก เช่นเดียวกับที่มาคัส (Macuse) มีอิทธิพลต่อการ เคลื่อนไหวของนักศึกษาในสหรัฐฯ เลอแพบก็มีบทบาทอย่างสำคัญในการเคลื่อนไหวของนักศึกษา ฝรั่งเศสในช่วงปี ค.ศ. 1986

งานทฤษฎีของ Lefebvre ได้แย้งการแบ่งช่วงระหว่าง แนวคิดแบบ Marxist Humanist - Existentialism ของซาร์ต (Jean Paul Satre) ที่นักคิดยุคหลังเรียกว่าแนวคิดแบบ “มาร์กซ์วัยเยาว์” (Young Marx) ที่ให้ความสำคัญกับเงื่อนไขในเชิงโครงสร้างน้อยกว่าเงื่อนไขของ ความเป็นมนุษย์ ที่มีอิสระในการคิด และการทำ กับแนวคิดแบบ Structuralism ของอัลทูแซร์ (Louis Althusser) หรือที่นักคิดยุคหลังจะเรียกว่าแนวคิดแบบ “มาร์กซ์วัยวุฒิภาวะ” (Mature Marx) ที่ให้ความสำคัญกับโครงสร้างมากเกินไปและละเลยมิติทางด้านวัฒนธรรม อุดมการณ์ ในฐานะ ที่มีลักษณะแบบกึ่งอิสระ (Relative Autonomy) จากโครงสร้าง เลอแพบเสนอให้มองชีวิต ความคิด และความสนใจของมาร์กซ์เป็น “โครงการ” ที่มีความเคลื่อนไหวเปลี่ยนแปลงและไม่สามารถแยกออก

ได้เป็นส่วนเสี้ยว สิ่งที่เลอแพบพยายามทำคืออธิบายปรากฏการณ์ทางสังคมโดยเชื่อมร้อยความคิดที่สับสนนี้ด้วยกัน โดยการนำเอาโน้ตทัศน์ที่ว่าด้วย “พื้นที่ทางสังคม” มาใช้

ในช่วงปี ค.ศ. 1968 - 1974 เลอแพบเขียนหนังสือเกี่ยวกับกระบวนการกลายเป็นเมือง (Urbanization) และการสร้าง/ผลิตพื้นที่ (Production of Space) ถึง 7 เล่ม ตระหนักถึงความสำคัญของเงื่อนไขเมืองที่มีผลต่อชีวิตประจำวันของผู้คน (แทนที่จะเน้นศึกษาเฉพาะการเมืองในที่ทำงาน/ โรงงาน - Work - Place Politics) ซึ่งเป็นจุดสำคัญที่ก่อให้เกิดการเคลื่อนไหวทางสังคมครั้งใหญ่ในฝรั่งเศส ในงานศึกษาเรื่องการสร้าง/ผลิตพื้นที่ เลอแพบผนวกเอาแนวคิดของเฮเกล (Federic Hegel) มาร์กซ์ (Karl Marx) นิตเช่ (Friedrich Nietzsche) และฟรอยด์ (Sigmund Freud) กับความสนใจเรื่องศิลปะ ดนตรี การเฉลิมฉลอง ตลอดจนการเคลื่อนไหวทางการเมือง และการเปลี่ยนแปลงสถานการณ์ในเขตเมืองและชนบทที่ส่งผลกระทบต่อชีวิตของผู้คน

Lefebvre ใช้นิยามของเฮเกลเรื่อง “การผลิต” มาอธิบายการผลิตทางสังคมว่า “ความคิดสร้างโลก” (Ideas Produce the World) เฮเกล กล่าวว่าแม้ว่าธรรมชาติจะสร้างมนุษย์ แต่ธรรมชาติก็ไม่ได้เป็นผู้กำหนดความเป็นไปทางสังคมเสียทั้งหมด มนุษย์สร้างประวัติศาสตร์ สร้างความรู้ และสร้างสำนึกตัวตน ผ่านการต่อสู้และการใช้แรงงาน สำหรับมาร์กซ์และเฮเกล การผลิตไม่ได้มีความหมายแคบเพียงแค่ผลผลิตที่เป็นสิ่งของและสินค้าแบบที่นักเศรษฐศาสตร์มอง นักเศรษฐศาสตร์จะเน้นมโนทัศน์ 3 ประการคือ การผลิต ผลผลิต และแรงงาน ประเด็นปัญหาของนักเศรษฐศาสตร์จึงมีเพียงแค่ว่า ใครผลิต ผลิตอะไร ผลิตเพื่ออะไร และเพื่อใคร แต่สำหรับเฮเกลและมาร์กซ์ตามสายตาของเลอแพบนั้น การผลิตมีความหมายครอบคลุมถึงการผลิตและการสืบทอดทางสังคม เช่น อุดมการณ์ และเลอแพบเองได้ขยายความการผลิตออกไปให้ครอบคลุมปริณทลของการผลิตความรู้ ภาษา และสัญลักษณ์ โดยใช้เรื่อง “การสร้าง/ผลิตพื้นที่” เป็นตัวอย่างรูปธรรม

เช่นเดียวกันกับการผลิตทางอุตสาหกรรม Lefebvre (1991 อ้างถึงใน ยงยุทธ บุรณเจริญกิจ, 2545) เสนอว่าการผลิตทางสังคมมีความสัมพันธ์ระหว่างส่วนต่าง ๆ ดังนี้

1. พลังทางการผลิต (Force of Production) ซึ่งหมายถึง พลังที่ใช้ในการผลิตโดยพลังนี้เป็นผลของความสัมพันธ์ที่ไม่เป็นเพียงความสัมพันธ์ระหว่างคนกับธรรมชาติ เช่น ภูมิประเทศ ภูมิอากาศ แต่เป็นผลของความสัมพันธ์ระหว่างคนกับความรู้ - เทคโนโลยี อุดมการณ์และข้อมูลข่าวสาร

2. ความสัมพันธ์ทางการผลิต (Relation of Production) ซึ่งเป็นตัวกำหนดกระบวนการผลิตตลอดจนกระบวนการบริโภค การแบ่งแรงงาน (Division of Labor) ว่าใครจะต้องทำอะไร เมื่อไร อย่างไร

ทั้งสองส่วนนี้รวมกันเรียกว่าวิถีการผลิต (Mode of Production) ซึ่งมีทั้งระบบทุนนิยมที่ควบคุมโดยรัฐ (State Capitalism) และอาจเป็นวิถีการผลิตแบบที่เรียกว่า การจัดการพื้นที่แบบรวมหมู่ (Collective Management of Space) เลอแอฟกล่าวไว้ว่า พื้นที่ทางสังคมที่เรียกว่า “เมือง” นั้นมีความซับซ้อนในแง่ที่ว่า เมืองเป็นสิ่งสร้างทางสังคมที่มีการถือครองของปัจเจก (Private Property) อยู่ในนั้นด้วย ผู้ที่มีส่วนกำหนดความหมายของพื้นที่เมืองจึงมีทั้งรัฐ สังคม กลุ่มคน และเจ้าของทรัพย์สินที่เป็นปัจเจก

Lefebvre เสนอว่า พื้นที่ทางสังคมเป็นอาณาบริเวณที่รวมเอาสิ่งที่ถูกสร้างและความสัมพันธ์ของสิ่งต่าง ๆ มาไว้ด้วยกัน พื้นที่ทางสังคมเป็นที่ที่เกิดจากปฏิสัมพันธ์ระหว่างการผลิตทางสังคม และการสืบทอดทางสังคม กระบวนการสร้างพื้นที่ทางสังคมมี 3 กระบวนการที่อาจเสริมหรือขัดแย้งกัน Lefebvre (1991 อ้างถึงใน กลลิทธิพิศ ก้องพานิชกุล, 2554)

1. กระบวนการสร้างขอบเขตของสถานที่ (Place) เช่น โรงเรียน คูคลอง โรงพยาบาล บาร์ เป็นต้น
2. กระบวนการสร้างความหมายของพื้นที่ เช่น ที่ศักดิ์สิทธิ์ ที่พักผ่อน ที่คุมเข้ม ที่อันตรายและที่สวยงาม เป็นต้น กระบวนการนี้มีความหมายมากกว่าการสร้างสถานที่ ความหมายหรือรหัสถูกสร้างขึ้นเพื่อกำหนดรูปแบบการใช้พื้นที่ (จะใช้พื้นที่นี้ทำอะไรได้บ้าง) กฎระเบียบในพื้นที่ (ใครจะสามารถใช้พื้นที่นี้ได้ ใช้เมื่อไหร่ และใช้อย่างไร)

3. ปฏิบัติการเชิงพื้นที่ (Spatial Practices) เป็นปฏิบัติการที่สร้าง (Produce) และสืบทอด (Reproduce) ความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของความหมาย/ รหัสของพื้นที่

Lefebvre เสนอว่า พื้นที่ทางสังคมไม่ใช่สิ่งของ ไม่ใช่อาณาบริเวณของสถานที่ แต่เป็นสิ่งสร้างทางสังคมที่เกิดขึ้นจากการปฏิสัมพันธ์ของส่วนต่าง ๆ ดังนี้

1. ธรรมชาติ (ภูมิประเทศ ภูมิอากาศ) ยกตัวอย่างเมืองเวนิซ การสร้างเมืองขึ้นอยู่กับสภาพภูมิประเทศที่แวดล้อมไปด้วยสายน้ำ และลักษณะเฉพาะของพื้นดิน
2. พลังการผลิต ได้แก่ ความรู้ความสามารถในการใช้เครื่องมือเทคโนโลยี
3. ความสัมพันธ์ทางการผลิต เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นภายใต้เงื่อนไขทางประวัติศาสตร์ ซึ่งกำหนดโครงสร้างของอำนาจทางสังคม - การเมือง ที่จะบอกว่าใครเป็นผู้ผลิตพื้นที่เวนิซ และผลิตให้เป็นพื้นที่แบบใด เมืองเวนิซถูกสร้างขึ้นเพื่อการอยู่อาศัย การยึดครอง การปกป้องอาณาบริเวณ การประกาศศักดาของศาสนาอำนาจที่ต้องมีการเคารพบูชา ซึ่งนับเป็นปฏิบัติทางการเมือง และกลายมาเป็นสถานที่ท่องเที่ยว สำหรับผู้ชมความงามของเมือง และชื่นชมศิลปะของศาสนสถาน

ความสัมพันธ์ทางการผลิตนี้เองเป็นประเด็นที่ Lefebvre (1991 อ้างถึงใน ลลิลทิพย์ ก้องพานิชกุล, 2554) ตั้งใจศึกษาเขากล่าวว่าความสัมพันธ์ทางการผลิตของพื้นที่ทางสังคมสามารถวิเคราะห์ได้จาก

1. โครงสร้างทางเศรษฐกิจ - สังคม - การเมือง ที่เป็นที่มาของอำนาจในการสถาปนาความสัมพันธ์ทางสังคม
2. การใช้เวลาและการใช้สถานที่ในชีวิตประจำวันของผู้คน ตลอดจนปฏิสัมพันธ์ของคนที่มาใช้พื้นที่
3. ความหมาย/ รหัสที่ผู้คนให้กับพื้นที่

ความหมายของพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา เนื่องจากผู้ที่มีอำนาจในการสถาปนาความหมายมีหลายกลุ่ม ในหลายสถานการณ์ ความหมายต่อพื้นที่จึงมีทั้งที่เสริมซึ่งกันและกัน และความหมายที่ขัดแย้งกัน

Lefebvre (1991 อ้างถึงใน ลลิลทิพย์ ก้องพานิชกุล, 2554) ยังได้ให้แนวความคิดเกี่ยวกับพื้นที่ไว้อีกด้วยว่า พื้นที่นั้นถูกสร้างโดยการผ่านเวลา และมักจะแสดงตัวเองในฐานะที่เป็นเหมือนดั่งชิ้นส่วนที่มาประกอบเข้าด้วยกันโดยการเชื่อมสัมพันธ์กันด้วยเวลา ดังนั้นแต่ละพื้นที่จึงมีลักษณะทางประวัติศาสตร์ของตนเอง ประวัติของพื้นที่จึงไม่ใช่สิ่งอื่นใดนอกจากประวัติศาสตร์ของการดำรงอยู่ของพื้นที่ และเป็นผลผลิตหรือสิ่งที่ถูกผลิต จากกิจกรรมที่รวมเอาเศรษฐกิจและเทคโนโลยี และสิ่งที่เหนือไปกว่านั้น คือพื้นที่เป็นผลผลิตสร้างทางการเมือง ซึ่งสำหรับเลอแปบแล้ว โครงสร้างสัมพันธ์ทางสังคมการเมืองเป็นเรื่องของชนชั้นปกครองกับการขูดรีดส่วนเกินกับชนชั้นแรงงานและประวัติศาสตร์ของพื้นที่เป็นลักษณะเฉพาะของทุนนิยม ซึ่งจะนำไปสู่การครอบงำพื้นที่โดยชนชั้นกลาง

พื้นที่ทางสังคมมีปฏิบัติการของพื้นที่ทำให้มองเห็นการก่อรูปทางสังคมของพื้นที่จากการผลิตและการผลิตซ้ำของพื้นที่ที่นำไปสู่การสร้างและเชื่อมโยงความหมายของพื้นที่ทางสังคม และความสัมพันธ์ของสมาชิกในสังคมอย่างต่อเนื่องจนกลายเป็นความปกติและเคยชินของคนในพื้นที่ คนจึงไม่รู้สึกรว่าตนถูกบังคับและยินดียอมรับปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของพื้นที่ที่ตนดำรงอยู่ เมื่อก้าวถึงความหมายของพื้นที่ทางสังคมข้อสังเกตหนึ่งคือ ในสังคมนั้นมีวัตถุสิ่งเดียวกันแต่มีความหมายได้หลายอย่าง เช่น เหล้า ในความหมายของนักดื่มต่างจากเหล้าในความหมายของนักวิชาการสาธารณสุข ซึ่งเป็นการให้ความหมายจากมุมมองความรู้ในฐานะการดูแลสุขภาพและพยายามผลักดันรณรงค์ให้คนในสังคมไม่ดื่มเหล้าและรัฐควรที่จะเลิกผลิตเหล้า พื้นที่ที่ขายเหล้าในสายตาของนักวิชาการจึงเป็นพื้นที่ที่เสี่ยงต่อความรุนแรง เหล้านี้เป็นภาพตัวแทนที่สร้างขึ้นส่งผลให้พื้นที่เกิดความหมายต่าง ๆ หลากหลาย แต่คอเหล้ากลับมองเหล้าเป็นเครื่องคลายเครียด และพื้นที่ดื่มเหล้า

เป็นพื้นที่แห่งความสุขในการพบปะสังสรรค์ พื้นที่ในฐานะที่เป็นตัวแทนของคอเหล้า จึงเป็นสิ่งที่อยู่นอกเหนือกฎเกณฑ์ของนักวิชาการสาธารณสุข

พื้นที่ที่ทางกายภาพมีความสำคัญต่อการดำรงชีวิต ด้วยผืนดินผืนน้ำและผืนฟ้า มีความสำคัญต่อการตั้งถิ่นฐาน ปลูกบ้านเรือน ทำมาหากิน และอื่น ๆ ของมนุษย์ ซึ่งหากมองพื้นที่เป็นเพียงวัตถุหนึ่งก็ดูไม่ได้เป็นปัญหา แต่ด้วยสังคมก่อเกิดจากกระบวนการทางวัฒนธรรม สิ่งต่าง ๆ ที่ดำรงอยู่ในโลกจึงไม่ได้มีความหมายในตัวเอง แต่ถูกกำหนดขึ้นด้วยเงื่อนไขทางวัฒนธรรมทั้งสิ้น

จะเห็นว่าพื้นที่ทางกายภาพนั้นแม้จะเป็นเพียงวัตถุหนึ่งทางสังคมแต่พื้นที่ทางกายภาพเป็นแหล่งรวมไปด้วยการสร้างความหมายในช่วงชิงบนความสัมพันธ์เชิงอำนาจ เพื่อยึดครองการเป็นเจ้าของพื้นที่ “คน” จึงเป็นส่วนสำคัญที่เข้าไปสัมพันธ์กันในการสร้างความหมายให้กับพื้นที่ พื้นที่ทางสังคมจึงเป็นแหล่งรวมไปด้วยความหมายที่ถูกสร้างซ้อนทับกันไปมาอย่างมากมายด้วยเงื่อนไขต่าง ๆ

เห็นได้ว่าการศึกษานำแนวคิดพื้นที่ทางสังคมนั้นถูกทำให้เข้าใจไปในทิศทางเดียวกัน โดยประเด็นปัญหาหลักที่ได้ถูกวิเคราะห์อย่างเป็นนัยสำคัญคือ ความหมายที่จะไม่ให้สังคมมองเห็นภาพของคนตัวเล็ก ๆ ที่ถูกทำให้ไร้ตำแหน่งแห่งที่ โดยแนวคิดพื้นที่ทางสังคมถูกนำมาเชื่อมโยงเพื่ออุดรูรั่วที่เกิดจากการแบ่งแยกกีดกันเบียดขับกตขี่คนออกจากกันด้วยการสร้างความหมายให้กับพื้นที่อย่างเข้าข้างตัวเองเป็นที่สุด แม้ว่านัยพื้นที่ทางความคิดจะตกเป็นเครื่องมือของอำนาจที่เหนือกว่า แต่อำนาจเบื้องล่างเองก็พยายามสร้างความหมายบนพื้นที่ที่เป็นของตนเอง เพื่อโต้แย้งกับการทักท้วงเอาว่าเป็นเจ้าของพื้นที่ที่เราดำรงอยู่

สังคมปัจจุบันที่อยู่ภายใต้ระบบทุนนิยม เมืองในระบบทุนนิยมนั้นมีความสำคัญมาก เพราะเมืองนั้นเป็นสิ่งที่มีความสำคัญอันดับแรกที่ระบบทุนนิยมต้องมีเมืองในระบบทุนนิยม มีลักษณะดังนี้ (ไชยรัตน์ เจริญสินโอฬาร, 2543)

1. เมืองได้สร้างวิถีคิด/ วิธีจัดการเกี่ยวกับพื้นที่ขึ้นมาชุดหนึ่ง นั่นคือการแยกบ้านออกจากที่ทำงาน เพื่อสร้างระบบแรงงาน สำหรับการผลิตและการสะสมทุน พร้อมกับสร้างชนชั้นใหม่ขึ้นมาเรียกว่าชนชั้นแรงงานในเมือง การแยกบ้านและที่ทำงานออกจากกันได้เพราะมีการคมนาคมที่สะดวก
2. เมืองได้ทำให้ที่ดินกลายเป็นสินค้า ที่เป็นต้นทุนในการผลิตแบบหนึ่ง และทำให้เกิดระบบย่านต่าง ๆ ขึ้น เช่น ย่านอุตสาหกรรม ย่านที่อยู่อาศัย และย่านโรงงาน เป็นต้น สิ่งที่สำคัญที่สุดในเมืองระบบทุนนิยมทำในฐานะผู้กระทำคือ การจัดระเบียบพื้นที่ขึ้นใหม่ (Re - Organized Space)

3. เมืองได้สร้างระบบ/ วิถีชีวิตแบบใหม่ขึ้นมา นั่นก็คือวิถีชีวิตแบบเมือง (Urbanism) หรือจิตสำนึกแบบเมือง (Urbanized Consciousness) ผ่านประสบการณ์แบบเมือง ผ่านการจัดการพื้นที่แบบต่าง ๆ ของเมือง เช่น การกำหนดย่านต่าง ๆ การแยกบ้านออกจากที่ทำงาน การแยกระหว่างเมืองกับชนบท เป็นต้น พื้นที่ห้างสรรพสินค้าเป็นตัวอย่างหนึ่งของการจัดการพื้นที่ในระบบทุนนิยม เพื่ออำนวยความสะดวกต่อการสะสมทุนให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากคริสต์ศตวรรษที่ 20 การขุดรื้อส่วนเกินได้ย้ายออกจากปริณิณผลภาคการผลิต (Production) ไปสู่ปริณิณผลของภาคการบริโภค (Consumption) ผลส่วนหนึ่งนั้นมาจากการมีสภาพแรงงานที่เข้มแข็ง การต่อรองจึงทำให้มีประสิทธิภาพ รวมถึงเทคโนโลยีการผลิตที่ก้าวหน้าทำให้มีสินค้าล้นตลาด ห้างสรรพสินค้าจึงเข้ามาทำหน้าที่ในการดูดซับส่วนเกินแบบใหม่นี้ได้เป็นอย่างดี

อย่างไรก็ตามงานลักษณะนี้ เป็นการศึกษาที่แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของคนกับพื้นที่ ซึ่งเป็นวิถีชีวิตที่คนต้องอยู่ในพื้นที่และให้ความหมายของพื้นที่แตกต่างกันไปตามสถานการณ์ รวมถึงการสร้างพื้นที่ทางสังคมของตนเองขึ้นมาภายใต้พื้นที่กายภาพที่ดำรงอยู่

Bennett and Chaloupka (1993 อ้างถึงใน ไชยรัตน์ เจริญสินโอฬาร, 2549) สำหรับ “ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม” ก็เช่นกัน หากพิจารณาในฐานะที่เป็นพื้นที่ชนิดพิเศษแบบหนึ่งแล้ว สิ่งที่เราเรียกว่า “ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม” ก็ได้มีฐานะเป็นธรรมชาติหรือเป็นกลางแต่อย่างใด แต่กลับเป็นเพียงประดิษฐกรรมของสังคมชนิดหนึ่งเช่นกัน ด้วยความพยายามจะอนุรักษ์ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของบรรดาชนวนการอนุรักษ์ทั้งหลาย กลับมีลักษณะของการพยายามสร้างเอกลักษณ์/ ตัวตนของสิ่งที่เรียกว่า “ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม” ขึ้นมา นั่นคือ ในฐานะที่เป็นพื้นที่พิเศษแบบหนึ่ง ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมสร้างสิ่งที่เรียกว่า “สภาพดั้งเดิมตามธรรมชาติ” (Wilderness) ขึ้นมา สิ่งที่บรรดาชนวนการอนุรักษ์ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพยายามกระทำ ก็คือการสร้างองค์ความรู้ใหม่ ความจริงชุดใหม่ รวมถึงเอกลักษณ์/ ตัวตนแบบใหม่ของสิ่งที่เรียกว่า “ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม” ขึ้นมา จากนั้นก็พยายามอนุรักษ์/ รักษา/ ตรึงความรู้/ ความจริง/ ตัวตนที่ตัวเองสร้างขึ้นมา ดังความพยายามรักษา “ชุมชนแบบดั้งเดิม” ส่วนการอนุรักษ์ก็มีความหมายเพียงแคบ ๆ ถึงการกลับไปหา “ของแท้” (Authenticity) หรือกลับไปหาสภาพดั้งเดิมที่ตัวเองสร้างขึ้นมา

Williams (1989 อ้างถึงใน ไชยรัตน์ เจริญสินโอฬาร, 2549) กล่าวว่า อะไรจะเกิดขึ้นกับชนวนการอนุรักษ์ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เมื่อสิ่งที่ตัวเองต้องการจะอนุรักษ์ถูกตั้งคำถามว่า มีอยู่จริงหรือไม่ หรือเป็นเพียงประดิษฐกรรมของวาทกรรมของบรรดาชนวนการอนุรักษ์ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมนั่นเอง ในทำนองเดียวกัน อะไรจะเกิดขึ้นกับบรรดานักเคลื่อนไหวทางด้านชุมชน/ ประชาสังคม ถ้าหากสิ่งที่ตัวเองเชื่อว่าเป็นรากของชุมชน นั่นคือ ชุมชนแบบดั้งเดิม ถูกตั้งคำถามว่ามีอยู่จริงหรือไม่และเป็นไปได้หรือไม่ ถ้าหากจะกลับไปหาสิ่งที่มีได้มีอยู่จริงและทำให้เกิดขึ้นในพื้นที่ชนิด

พิเศษ ที่เรียกว่า “เมือง” การที่เราสามารถจะตั้งคำถามเหล่านี้ได้ เรามีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องหันกลับมาศึกษาเรื่องราวของพื้นที่กันอย่างจริงจัง เพราะทั้ง “สภาพดั้งเดิมตามธรรมชาติ” และ “ชุมชนแบบดั้งเดิม” ต่างก็มีฐานะเป็นพื้นที่ชนิดหนึ่งในวาทกรรมของบรรดานักอนุรักษ์ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และของบรรดานักเคลื่อนไหวทางด้านชุมชน/ ประชาสังคม ทั้งคู่ “สภาพดั้งเดิมตามธรรมชาติ” และ “ชุมชนแบบดั้งเดิม” เป็นพื้นที่ที่ได้รับการชูและตอกย้ำมาโดยตลอด

Foucault (1984 อ้างถึงใน ไชยรัตน์ เจริญสินโอฬาร, 2549) พื้นที่ทั้งสองแบบเป็นเพียงผลผลิตของเทคนิควิทยาการของการสร้างพื้นที่ (Technologies of Spaces) แบบหนึ่งซึ่งเรียกว่า “การทำพื้นที่ให้บริสุทธิ์ผุดผ่องน่ายกย่องบูชา” (The Purification of Spaces) คือการสร้างความคิดดีสิทธ์ให้กับพื้นที่ ด้วยการระบุ/ กำหนด บทบาทหน้าที่เฉพาะเจาะจงของพื้นที่นั้น ๆ เพื่อป้องกันมิให้มีการล่วงล้ำได้ เช่น พื้นที่ส่วนตัว พื้นที่สาธารณะ ที่ทำงาน ที่พักผ่อน เมือง ชนบท หรือในประเทศต่างประเทศ เป็นต้น ขณะเดียวกันก็มีการกำหนดผู้ดูแลปกป้อง หรือผู้พิทักษ์ความคิดดีสิทธ์ของพื้นที่นั้น ๆ ไปพร้อม ๆ กันด้วย แต่ทั้งพื้นที่ศักดิ์สิทธิ์และผู้พิทักษ์ความคิดดีสิทธ์ของพื้นที่ ก็จะเปลี่ยนแปลงแตกต่างกันไปในแต่ละยุคสมัย ตัวอย่างเช่น พระจะเป็นผู้พิทักษ์ความคิดดีสิทธ์ของพื้นที่ แต่สำหรับสังคมปัจจุบัน ทั้งพื้นที่ศักดิ์สิทธิ์และผู้พิทักษ์ความคิดดีสิทธ์ของพื้นที่มีมากมายและหลากหลาย เช่น เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ตำรวจ ทหาร พ่อแม่ ผู้พิพากษา ครู/ อาจารย์ แพทย์ บรรณารักษ์ ฯลฯ

ดังเช่นจังหวัดตรังที่นำเอาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังมาเป็นแหล่งท่องเที่ยว โดยที่หน่วยงานต่าง ๆ พยายามผลักดันให้สถานีรถไฟกันตังกลับมามีชีวิตชีวาและสะท้อนความเป็นอดีตให้เห็นวิถีชีวิตชุมชนอีกครั้ง

การวิจัยในครั้งนี้เลือกศึกษาพื้นที่สถานีรถไฟกันตัง จังหวัดตรัง ในฐานะปฏิบัติการเชิงพื้นที่ทางสังคมเป็นสิ่งบ่งชี้ความสัมพันธ์ของสามส่วน คือ

1. โครงสร้างอำนาจทางเศรษฐกิจ สังคม การเมือง ที่เป็นที่มาของอำนาจในการสถาปนาความสัมพันธ์ของสังคมในย่านสถานีรถไฟกันตัง
2. การใช้เวลาและการใช้สถานที่ในชีวิตประจำวันของผู้คน ปฏิสัมพันธ์ของคนที่เข้ามาใช้พื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง ปฏิสัมพันธ์ของคนในย่านสถานีรถไฟกันตัง
3. ความคิดของผู้คนที่มาต่อพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง (สัญลักษณ์, รหัสหมายที่สร้างผ่านปฏิบัติการเชิงพื้นที่ทางสังคม)

“วิธีการจัดการกับพื้นที่/ ปฏิบัติการเชิงพื้นที่สะท้อนความหมายที่คนให้กับพื้นที่”
 รูปธรรมของ “ปฏิบัติการเชิงพื้นที่” ที่นำมาใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่ย่าน

สถานีรถไฟกั้นตั้งในด้านที่เกี่ยวกับการใช้พื้นที่ของผู้คนในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกั้นตั้งในกระบวนการสร้างความหมายต่อพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกั้นตั้ง

แนวคิดกระบวนการกลายเป็นสินค้า

ภายใต้ระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยม การแลกเปลี่ยนสินค้าเป็นปรากฏการณ์ที่เห็นได้โดยทั่วไปในโลกของการแลกเปลี่ยน สิ่งของ ที่จะนำมาแลกเปลี่ยนจะต้องมีคุณค่าในการแลกเปลี่ยน อยู่ในมาตรฐานเดียวกัน

สำหรับบุคคลทั่วไปมอง “สินค้า” ว่าเป็นวัตถุสิ่งของ ที่ผู้เป็นสินค้ามีสิทธิในการครอบครอง โดยสิ่งของนั้นถูกผลิต ดำรงอยู่ และกระจายตัวผ่านการแลกเปลี่ยนกับสินค้าหรือเงินตรา ภายในระบบเศรษฐกิจ โดยปกติสินค้าชนิดหนึ่งจะมีคุณค่าอยู่อย่างน้อย 2 ประเภท คือ คุณค่าในการใช้ (Use Value) และคุณค่าในการแลกเปลี่ยน (Exchange Value) นอกเหนือไปจากคุณค่าอื่น ๆ เช่น คุณค่าทางจิตใจ (Sentimental Value) คุณค่าทางศิลปะ (Artistic Value) คุณค่าทางศิลปะ (Artistic Value) หรือการเป็นสิ่งหายาก (Scar City) เป็นต้น (ยศ สันตสมบัติ 2535, น. 93)

ในทางเศรษฐศาสตร์ สินค้าคือวัตถุที่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจ ซึ่งก็คือการแลกเปลี่ยนทางเศรษฐศาสตร์ทำให้วัตถุเกิดมูลค่าที่เป็นรูปเป็นร่าง และเรียกว่า “สินค้า” George Simmel ผู้ริเริ่มนำแนวคิดการตีความมูลค่าทางเศรษฐกิจ กล่าวว่า สินค้าไม่ใช่สิ่งที่เป็นรูปธรรมหรือนามธรรม แต่สินค้าเป็นสิ่งที่มีความหมายปรากฏออกมา และสินค้าไม่ยากที่จะได้มาเป็นเจ้าของ เพราะมันเป็นสิ่งที่มีมูลค่า แต่เราเรียกสินค้าว่าเป็นสิ่งที่ด้านความอยากได้มาเป็นเจ้าของ ระยะทางระหว่างความอยากได้เพียงเพราะความเพลิดเพลิน เป็นระยะทางที่สามารถหมดความอยากได้ หากความอยากนั้นไม่ใช่ความอยากที่แท้จริง ระยะทางดังกล่าวมีผลกระทบต่อแลกเปลี่ยนทางเศรษฐกิจในเรื่องมูลค่าของวัตถุที่กำหนดไว้แล้ว เมื่อความต้องการได้ถูกเพิ่มเติมโดยการลดราคาวัตถุอื่น ๆ ที่มุ่งประเด็นไปที่ความต้องการสินค้าในอีกรูปแบบหนึ่ง การแลกเปลี่ยนการลดราคาสินค้าเป็นวิธีทางเศรษฐกิจที่มีความเกี่ยวข้องกับชีวิตประจำวันในรูปแบบของส่วนประกอบ ไม่ใช่แค่เพียงการแลกเปลี่ยนมูลค่าสินค้า แต่เป็นเรื่องภายในการแลกเปลี่ยนมูลค่า Simmel (1987) มองว่ามูลค่าทางเศรษฐกิจเป็นเรื่องที่ถูกแจกแจงโดยการแลกเปลี่ยนการลดราคาสินค้า และการแลกเปลี่ยนทั้งหมดจะกระทำโดยลักษณะของผู้ซื้อ ผู้ขาย

Kopytoff (1988 อ้างถึงใน ปฏิญญา ลิมโอฟารสุขสกุล, 2554) มีทัศนะว่ากระบวนการผลิตสินค้าเป็นกระบวนการทางวัฒนธรรมและการให้ความหมาย สินค้าไม่ได้เป็นเพียง

การผลิตวัตถุสิ่งของใด ๆ ขึ้นมาเท่านั้น แต่ต้องได้รับการนิยามความหมายทางวัฒนธรรมว่าเป็นวัตถุสิ่งของชนิดหนึ่งด้วย วัตถุสิ่งของชนิดหนึ่งอาจเป็นสินค้าในเวลาหรือสถานที่หนึ่ง แต่กลับไม่ใช่สินค้าในเวลาและสถานที่อื่น ๆ หรืออาจถูกนิยามความแตกต่างในการนิยามความหมายของสินค้า (Commodities) แสดงให้เห็นถึงระบบเศรษฐกิจแบบศีลธรรมที่อยู่เบื้องหลังระบบเศรษฐกิจการตลาด และการแลกเปลี่ยนสินค้าในชีวิตประจำวัน

ดังนั้น ในการผลิตสินค้าไม่เพียงแต่มีวัตถุประสงค์ในการแลกเปลี่ยนเงินตรา แต่ยังมีองค์ประกอบอื่น ๆ เข้ามามีส่วนร่วมที่ทำให้สินค้าแต่ละชิ้นมีความแตกต่างกันออกไปหรือแม้กระทั่งสินค้าชิ้นเดียวกันหากมีการนำเสนอที่แตกต่างกัน ก็มักจะทำให้สินค้ามีความแตกต่างออกไปอย่างสิ้นเชิง ซึ่งบางครั้งการนำเสนอเป็นการช่วยเพิ่มมูลค่าให้แก่สินค้าได้

อย่างไรก็ตามกระบวนการผลิตสินค้าอาจไม่เพียงแต่ใช้เครื่องมือในการผลิตสินค้าเพียงอย่างเดียวแต่นั้นหมายรวมถึงการให้ความหมายของสินค้านั้น ๆ อีกด้วย ซึ่งทำให้ตัวของสินค้ามีความหมายต่อบริบทของสังคม อีกทั้งสินค้าบางประเภทอาจจะเป็นสินค้าในสถานที่และเวลาหนึ่ง แต่ในทางกลับกันบางครั้งหากสินค้าได้ไปตั้งอยู่ในอีกสถานที่หนึ่ง ในช่วงเวลาใดเวลาหนึ่ง สินค้านั้นอาจจะไม่ใช่สินค้านั้นก็ได้

Appadurai (1986 อ้างถึงใน ปฏิญญา ลัมโอฟารสุขสกุล, 2554) กล่าวว่า กระบวนการกลายเป็นสินค้า (commoditization) เป็นการศึกษาชีวประวัติของสิ่งของ โดยมองสิ่งของในฐานะสิ่งสร้างทางวัฒนธรรมที่ถูกนิยามให้มีความหมายเฉพาะเจาะจงและได้รับการจัดจำแนกหรือยกเลิการเป็นวัตถุหรือสินค้า “สินค้า” จึงเป็นปรากฏการณ์ทางวัฒนธรรมที่มีอยู่ทั่วไป การดำรงอยู่ของสินค้าเกิดขึ้นควบคู่ไปกับการซื้อขายแลกเปลี่ยนสิ่งของทั้งที่เป็นวัตถุและบริการ “สินค้า” มักถูกมองว่าเป็นความอยากของมนุษย์ที่มีต่อสิ่งของ เป็นอิสระจากการควบคุมของศีลธรรมหรือข้อห้ามทางวัฒนธรรม ซึ่งต้องใช้เงินซื้อหา ไม่ใช่ได้จากความสัมพันธ์ทางสังคม กระบวนการกลายเป็นสินค้าจึงขึ้นอยู่กับการช้อนทับกันอย่างสลับซับซ้อนขององค์ประกอบต่าง ๆ ทั้งเรื่องเวลา วัฒนธรรม และสังคม หากสิ่งของบางอย่างมีคุณลักษณะที่สามารถแปรผันเป็นสินค้าไม่ได้ มีช่องทางการนำเสนอตัวเป็นสินค้า และมีบริบทที่เหมาะสมต่อการซื้อขาย สิ่งของเหล่านั้นก็เป็น “สินค้า” ด้วยตัวเองได้ หากในสังคมใดผลิตสิ่งของที่มีคุณสมบัติสอดคล้องกับคุณลักษณะของการเป็นสินค้านั้นได้มาก หรือสิ่งของเกือบทั้งหมดมีลักษณะดังกล่าว อาจกล่าวได้ว่า สังคมนั้นเป็นสังคมการค้า เช่น สังคมทุนนิยม

กระบวนการกลายเป็นสินค้า คงมิได้จำกัดอยู่เพียงวัตถุสิ่งของเท่านั้น แต่ในบางยุคสมัย บางสถานที่และบริบทสังคม มนุษย์ก็ถูกทำให้เป็นสินค้าเช่นเดียวกัน ดังเช่น คำทาส ซึ่งเคยมีมาในอดีตและยังดำรงสืบมาในสังคมบางแห่งจนถึงปัจจุบัน กระบวนการทำให้มนุษย์เป็นสินค้า เช่น ทาส

เริ่มต้นจากการจับกุม อันเป็นช่วงเวลาที่มนุษย์ผู้นั้น ถูกปลดเปลื้องออกจากสถานภาพและเอกลักษณ์ทางสังคมที่เขาและเธอเคยมีมาแต่ก่อน มนุษย์ผู้นั้นกลายมาเป็นสิ่งที่ไม่ใช่บุคคล (Non - Person) กลายเป็นวัตถุสิ่งของซึ่งกำลังจะเป็นสินค้า แต่กระบวนการไม่ได้หยุดยั้งลงเพียงเท่านั้น การถูกควบคุมบังคับให้ผ่านกระบวนการเรียนรู้ทางสังคมแบบใหม่ ถูกกระทำให้กลายเป็นวัตถุ หรือมนุษย์ในรูปแบบใหม่ โดยการเสริมสร้างเอกลักษณ์ทางสังคมชุดใหม่ และการเป็นสมาชิกประเภทใหม่ของสังคมใหม่ ทำให้ทาส/ สินค้า ผู้นั้นมีคุณค่าในการซื้อขายแลกเปลี่ยน เป็นทั้งปัจเจกบุคคลและสิ่งของที่ซื้อขายแลกเปลี่ยนได้ ทาสดำรงชีวิตอยู่ภายใต้ศักยภาพของการแลกเปลี่ยนซื้อขายจากเจ้าของสู่เจ้าของ จากผู้ซื้อและผู้ขาย Patterson (1982 อ้างถึงใน สุนิสา มุนิเมธี, 2556)

Kopytoff (1988 อ้างถึงใน ปฏิญญา ลิมโฬารสุขสกุล, 2554) ได้กล่าวถึงการค้าทาสในงานวิจัยเรื่อง The Cultural Biography of Thing: Commoditization as Process ระบุว่ากระบวนการเป็นทาสนั้นจะเริ่มต้นด้วยการจับกุมไว้หรือการขาย ซึ่งจะทำการโดยแบ่งกลุ่มคนเหล่านี้ ออกจากสังคม และถูกทำให้ไม่มีตัวตนทางสังคม ทาสที่ถูกหามาจะถูกนำเข้าสู่สังคมใหม่ที่มีเจ้าบ้าน โดยเปลี่ยนสถานะทางสังคมของทาส สินค้าที่ทาสกลายเป็นเหตุผลโดยการครอบครองสถานภาพใหม่ และรูปร่างภายนอกที่เป็นลักษณะเฉพาะตัว ซึ่งจะมีความสัมพันธ์กัน อาจสรุปได้ว่า การเป็นทาสเป็นกระบวนการเปลี่ยนสถานะจากที่เป็นอยู่ไปยังสถานะใหม่ ซึ่งก็คือเปลี่ยนจากบุคคลธรรมดาที่ไม่ขึ้นตรงต่อใครมาเป็นสิ่งของที่มีสถานะทางสังคมในระดับล่างสุด มีคุณค่าในการแลกเปลี่ยนและเจ้าของ ซึ่งคือเจ้านาย โดยจะตระหนักได้จากการถูกขายใหม่ ในหลาย ๆ สังคมจะมีความจริงของความอิสระ ผู้ซึ่งถูกครอบงำจะอยู่ภายใต้ความหมายของสภาพขอบเขตในสังคม ประชาชนทุกคนจะมีการแลกเปลี่ยนคุณค่าและกลายเป็นสินค้า สินค้าจะมีความชัดเจน ไม่ใช่ขอบเขตทางวัฒนธรรมในโลกของสิ่งของ

การนิยามความเป็นทาสถือเป็นเรื่องยาก ไม่ว่าจะบุคคล หรือวิธีการใช้แรงงาน อย่างไรก็ตามการซื้อขายเป็นเพียงส่วนเดียวของกระบวนการ เมื่อบุคคลสูญเสียสถานภาพทางสังคม โดยถูกจับเป็นเชลย ถูกลักพาตัว ถูกลงโทษ และถูกขายเป็นสินค้าในยามข้าวยากหมางแพง เหตุการณ์เหล่านี้ทำให้บุคคลสูญเสียความเป็นตัวตนทางสังคม ซึ่งบุคคลจะถูกเปียดขับออกจากสังคม ทั้งกลายเป็นวัตถุสิ่งของ หรือแม้กระทั่งกลายเป็นสินค้า บุคคลจะไร้ศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ และกลายเป็นคนออกจากสังคม บุคคลประเภทนี้อาจถูกฆ่า หรือถูกขายเป็นสินค้าเพื่อหากำไร หรือถูกแสวงหาผลประโยชน์ได้

Kopytoff (1988 อ้างถึงใน ยศ สันตสมบัติ, 2535) ได้กล่าวว่า กระบวนการทำให้เป็นสินค้าและการกำหนดคุณค่าแลกเปลี่ยน ยังเกี่ยวพันเชื่อมโยงกับกระบวนการระลึกรู้ (Cognitive Process) และการจำแนกแยกแยะ (Classification) วัตถุสิ่งของหรือสรรพสิ่งที่แตกต่างกันจะต้อง

ได้รับการคัดเลือกและจัดประเภท (Category) เพื่อใช้เป็นพื้นฐานในการแลกเปลี่ยน ในบางครั้ง สิ่งของที่แตกต่างกันจะถูกนำมาจัดประเภทให้เกิดการรับรู้ว่าเป็นสิ่งของที่อยู่ในประเภทเดียวกัน และมีคุณค่าแลกเปลี่ยนกันได้ กระบวนการจัดประเภทของสรรพสิ่งเพื่อแลกเปลี่ยนนี้เป็นกระบวนการสากลที่เกิดขึ้นในทุก ๆ สังคมวัฒนธรรมโลก แต่ความหลากหลายของการจัดประเภทอาจมีความแตกต่างกันบ้าง

Appadurai (1986 อ้างถึงใน ปฏิญญา ลิ้มโอฟารสุขสกุล, 2554) กล่าวถึงโลกของการเปลี่ยนแปลง ในงานชิ้นสำคัญเรื่อง The Social Life of Thing: Commodities in Culture Perspective ระบุว่า คุณค่าของสิ่งของในการแลกเปลี่ยนสามารถแบ่งได้เป็น 3 ประเภท คือ ประเภทที่หนึ่ง เป็นวัตถุดิบหรือสัตว์ ซึ่งมีความสัมพันธ์กับระบบยังชีพ (Subsistence Items) เช่น หัวมัน ข้าว ปลา อาหาร สัตว์เลี้ยง เครื่องมือเครื่องใช้ในชีวิตประจำวัน เป็นต้น ประเภทที่สอง เป็นวัตถุดิบของที่แสดงให้เห็นถึงความมีหน้ามีตาในสังคม (Prestige Items) เช่น วัว ควาย ทาส เสื้อผ้าพิเศษ ยารักษาโรค และเครื่องทองเหลือง เป็นต้น ส่วนประเภทที่สาม คือ สิทธิพิเศษส่วนบุคคล (Rights - in - People) เช่น สามีมีสิทธิเหนือภรรยา บิดามารดามีสิทธิเหนือบุตร เป็นต้น

การให้คุณค่าในโลกของการแลกเปลี่ยน เป็นการจัดประเภทเพื่อใช้สำหรับการแลกเปลี่ยนโดยตรง หากมองย้อนไปในอดีตที่ไม่มีเงินตราในการซื้อขายแลกเปลี่ยน ซึ่งถือเป็นเรื่องกระทำได้ง่าย ไม่มีกระบวนการที่ซับซ้อน ในการแลกเปลี่ยนวัตถุดิบของนั้นถือเป็นการให้ระบบคุณค่าในแต่ละประเภทที่สามารถนำมาแลกเปลี่ยนกันได้ ถึงแม้ว่าสิ่งของชนิดนั้นจะมีลักษณะที่แตกต่างกันก็ตาม เช่น เผือกมันอาจถูกนำมาแลกเปลี่ยนกับหม้อไหหรือพืชผักอื่น ๆ ซึ่งจัดอยู่ในประเภทสิ่งของเพื่อการยังชีพเช่นเดียวกัน ในโลกของการแลกเปลี่ยนสิ่งของในแต่ละประเภทนั้นจะมีกฎเกณฑ์ที่แตกต่างกัน ซึ่งกฎเกณฑ์เหล่านั้นจะถูกควบคุมโดยสังคม วัฒนธรรม หรือศีลธรรมที่แตกต่างกัน สิ่งของเพื่อการยังชีพถูกจัดให้เป็นสิ่งของที่มีคุณค่าในโลกของการแลกเปลี่ยนน้อยที่สุด ส่วนสิทธิหรืออำนาจเหนือบุคคลกำลังถูกจัดให้มีคุณค่ามากที่สุดในโลกของการแลกเปลี่ยน ซึ่งสามารถพบเห็นได้จากเวทีสังคมไทยในปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม การแลกเปลี่ยนสินค้าต่างประเภทกันสามารถกระทำได้ เช่น ในพิธีแต่งงาน มีการนำวัว ควาย หรือสิ่งมีค่าใด ๆ ก็ตาม มาใช้เป็นสินสอดในเพื่อทำการแลกเปลี่ยนหญิงสาว ซึ่งสิ่งของที่ใช้ในการแลกเปลี่ยนนั้นของแต่ละคนจะมีความแตกต่างกัน เช่น ลูกสาวของผู้มียศถาบรรดาศักดิ์ ย่อมใช้สิ่งของจำนวนมากกว่าเพื่อเป็นการเคารพต่อสิทธิพิเศษนั้น

ดังนั้นหากเรามองว่ามนุษย์ทุกคนในสังคมก็มีคุณค่าของการแลกเปลี่ยนและถูกกระทำให้เป็นสินค้าในรูปแบบใดรูปแบบหนึ่งอยู่เสมอ เราอาจเรียกคุณค่าของการแลกเปลี่ยนนั้นว่า ค่าจ้าง เงินเดือน ฯลฯ แต่ในส่วนของการกระทำให้กลายเป็นสินค้าของแรงงานมนุษย์ก็มีลักษณะของการกดบังคับและการเป็นวัตถุดิบของ แม้ว่าจะอยู่ในระดับที่รุนแรงน้อยกว่าทาสก็ตาม

เห็นได้ว่ากระบวนการกลายเป็นสินค้าไม่ได้จำกัดอยู่เพียงวัตถุสิ่งของเท่านั้น แต่ในบางยุคสมัย บางสถานที่และบริบทสังคม มนุษย์ก็ถูกทำให้เป็นสินค้าเช่นเดียวกัน

ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้นำแนวคิดเรื่องกระบวนการกลายเป็นสินค้าของ Appadurai (1986) มาวิเคราะห์ถึงการให้คุณค่าของสิ่งของ โดยมองสิ่งของในฐานะสิ่งสร้างทางวัฒนธรรมที่ถูกนิยามให้มีความหมาย ตามแนวคิดของ Appadurai (1986) มองว่า เป็นการให้คุณค่าของวัตถุสิ่งของเช่นเดียวกับสถานีรถไฟกันดั้ม ด้วยการสร้างเรื่องราวให้กับสินค้า ทำให้ผู้คนที่มาเยือนได้สัมผัสถึงจิตวิญญาณของคนในอดีตผ่านทางร่องรอยหลักฐานต่าง ๆ บริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันดั้ม ไม่ว่าจะ เป็นวัตถุ สิ่งของ สถาปัตยกรรมรูปแบบเก่า รวมไปถึงวิถีชีวิตของผู้คน โดยผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวได้ให้คุณค่าต่อสถานีรถไฟกันดั้มที่แตกต่างไปจากที่เคยเป็นมาในอดีต ในมิติของการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจให้กับคนในชุมชน ทั้งยังมีส่วนร่วมและช่วยกันผลักดันให้สถานีรถไฟกันดั้มเป็นที่รู้จักแก่นักท่องเที่ยว ซึ่งทำให้สถานีรถไฟกันดั้มถูกประกอบสร้างทำให้กลายเป็นสินค้าสู่การท่องเที่ยว

แนวคิดการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมที่เจริญเติบโตและมีความสำคัญยิ่งต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทย รัฐบาลจึงมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยการท่องเที่ยวเริ่มเข้ามามีบทบาทสำคัญในการพัฒนาประเทศอย่างจริงจังเป็นครั้งแรก เมื่อมีการบรรจุแผนพัฒนาการท่องเที่ยวไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 เรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน (นรินทร์ สังข์รักษา, 2552, 1) ทั้งนี้วัตถุประสงค์หลักของการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวจะมีลักษณะที่สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับต่าง ๆ กล่าวคือ มุ่งเน้นความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจเป็นเป้าหมายแรก ทั้งนี้เพื่อ ให้การท่องเที่ยวช่วยสร้างงาน สร้างอาชีพ และช่วยให้เกิดการกระจายรายได้สู่ประชาชน ในทุกส่วนที่มีสถานที่ท่องเที่ยว ตลอดจนการพัฒนาในด้านต่าง ๆ นำมาซึ่งการพัฒนาที่ยั่งยืนต่อคนในชุมชน รวมทั้งยังสร้างชื่อเสียงให้แก่ประเทศ ทำให้เป็นที่รู้จักของนานาชาติได้อีกทางหนึ่งด้วย (นรินทร์ สังข์รักษา, 2552)

ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550 - 2554) ได้ให้ความสำคัญในการบริหารประเทศที่นำปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงมาเป็นกรอบในการพัฒนาประเทศ โดยมีกลไกที่จะสร้างความสมดุลระหว่างทุนทางเศรษฐกิจ หรือโลกของทุนนิยมกับทุนทางสังคมและทุนทางทรัพยากรธรรมชาติให้เติบโต เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของโลก โดยไม่ก่อให้เกิดวิกฤตด้านสังคม เป้าหมายของแผนพัฒนาฯ 10 จึงเน้นการพึ่งพาตัวเอง พึ่งความรู้ของตัวเรา

เองในการแข่งขัน ด้วยการยึดคนเป็นศูนย์กลางของการพัฒนา และเน้นกระบวนการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน และให้ความสำคัญกับทุนทั้ง 3 คือ ทุนทางเศรษฐกิจ ทุนทางสังคม และทุนทางทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งทุนทั้ง 3 ด้านจะขับเคลื่อนภายใต้ทรัพยากรบุคคล (กรวรรณสังขร, 2552)

การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยเริ่มที่การพัฒนาคนเป็นหัวใจหลัก เพื่อนำคนที่มีความรู้ คุณภาพและจริยธรรมเข้าไปสู่ภาคการผลิตและระบบเศรษฐกิจของประเทศไทย เมื่อแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 10 ได้เน้นให้ความสำคัญต่อการท่องเที่ยว โดยให้นำเอกลักษณ์ความเป็นไทยทางประเพณีวัฒนธรรมและวิถีการดำเนินชีวิตมาเป็นจุดขายแก่นักท่องเที่ยว และให้ดำเนินตามแนวพระราชดำริส “เศรษฐกิจพอเพียง” รัฐจึงมีนโยบายสนับสนุนและการกระตุ้นให้มีการจัดการท่องเที่ยวขึ้นทั้งในระดับชุมชน ระดับจังหวัด และระดับภูมิภาค ส่งผลให้แต่ละท้องถิ่นเร่งพัฒนาตนเองเพื่อรองรับกับนโยบายดังกล่าว โดยเริ่มให้ความสำคัญกับการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในชุมชนที่มีอยู่แต่เดิมและสร้างแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่ขึ้น ทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม และแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ รูปแบบการจัดการท่องเที่ยวก็มีความหลากหลายแตกต่างกันไปตามลักษณะของพื้นที่ เช่น การจัดการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ การท่องเที่ยวเชิงเกษตร และการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม เป็นต้น ซึ่งเป็นการเปิดโอกาสให้นักท่องเที่ยวได้เข้าไปศึกษาเรียนรู้วิถีชีวิตของชาวบ้านและชุมชนมากขึ้น (มีงสรรพ์ ชาวสะอาดและคณะ, 2548)

ปัจจุบันอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในประเทศไทยจำเป็นต้องแสวงหาแนวทางใหม่ ๆ ในการปรับตัวรับมือกับการแข่งขันที่มีความรุนแรงมากขึ้นทั้งระดับภูมิภาคและระดับโลกและเพื่อตอบสนองความต้องการที่มีการเปลี่ยนแปลงไปของนักท่องเที่ยว จากเดิมที่เป็นการท่องเที่ยวเพื่อพักผ่อนหรือการพบเห็นสิ่งแปลกใหม่กลายเป็นการท่องเที่ยวที่เน้นประสบการณ์โดยตรง โดยการเข้าไปเรียนรู้และมีส่วนร่วมในกิจกรรมวัฒนธรรมของสังคมที่ตนไปเที่ยวอย่างลึกซึ้งมากขึ้น แนวโน้มเหล่านี้ไปสู่การทบทวนนโยบายและการปรับปรุงยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวให้มุ่งไปในเรื่องของการจัดการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ โดยเฉพาะการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม (ชูเกียรติ นพเกตุ, 2542)

McIntosh and Goeldner สรุปได้ว่า วัตถุประสงค์ของการท่องเที่ยวก็คือ เพื่อที่จะสร้างความคุ้นเคยกับประชาชนในท้องถิ่นอื่น ๆ หรือประเทศอื่น ๆ เพื่อที่จะเข้าใจและซาบซึ้งต่อวัฒนธรรมของประชาชนเหล่านั้น ดังนั้นการท่องเที่ยวจึงเป็นการก่อให้เกิดความรู้และการติดต่อสื่อสาร ซึ่งมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการสร้างความเข้าใจของคนทั้งโลกเข้าด้วยกัน (ชาญวิทย์ เกษตรศิริ, 2540)

ดังนั้นสิ่งสำคัญของการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม คือ การศึกษาประวัติศาสตร์ความเป็นมา วัฒนธรรมความคิด ความเชื่อของผู้คนในอดีต ซึ่งจะทำให้เราทราบถึงแรงบันดาลใจในการ

สร้างสถาปัตยกรรมที่ยิ่งใหญ่เช่นนั้นได้ นอกจากนี้การเรียนรู้สิ่งที่เป็นวิถีชีวิต ทั้งภาษา วัฒนธรรม อาหาร ความเป็นอยู่ แต่อีกปัญหาหนึ่งของการท่องเที่ยวก็คือ การแอบแฝงของธุรกิจที่นำเอา วัฒนธรรมประเพณีบางอย่างที่ตายแล้วมาชุบชีวิตเพื่อขาย ซึ่งอันตรายมาก (ชาณวิทย์ เกษตรศิริ, 2540)

กระแสการสร้างตลาดโบราณหรือตลาดร้อยปีกลายเป็นแรงดึงดูดใจสำหรับ นักท่องเที่ยวที่สะท้อนความเป็นชุมชนดั้งเดิม การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย หรือทางรถไฟใต้ดิน ฝ่ายหนึ่งที่ต้องการรื้อฟื้นตลาดโบราณเหล่านั้นให้กลับมามีชีวิตอีกครั้ง มักจะอ้างว่าตลาดรูปแบบนี้เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่เหมาะสมกับการเรียนรู้วิถีชีวิตดั้งเดิมของคนในท้องถิ่น ขณะเดียวกันต่างสร้างความรู้สึกโหยหาอดีตในแหล่งท่องเที่ยว ปัจจุบันนี้เรามีอาจปฏิเสธได้ว่าอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวได้นำภาวะโหยหาอดีตมาเป็นจุดขาย ซึ่งเป็นการนำบรรยากาศในอดีตมาปรับเปลี่ยนเป็นสินค้าเพื่อตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยว ดังจะเห็นได้ทั่วไปในปัจจุบันกระแสการท่องเที่ยวในรูปแบบ การอ้างอิงตัวเองกับอดีตในรูปแบบต่าง ๆ เช่น การจัดแสง สี เสียงตามโบราณสถานต่าง ๆ รื้อฟื้น งานวัดหรือจัดตามย่านเมืองเก่าต่าง ๆ เพื่อนำเสนอวิถีชีวิตชุมชน เป็นต้น

อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวมีส่วนในการพัฒนาชุมชนให้กลายเป็นสถานที่ท่องเที่ยว ไม่ว่าจะไปในรูปแบบรื้อฟื้นวัฒนธรรมท้องถิ่นซึ่งนำไปสู่กระบวนการผลิตวัฒนธรรมเพื่อให้ กลายเป็นสินค้าที่บรรจุด้วยความเป็นท้องถิ่น ความดั้งเดิม ความเป็นของแท้ เพื่อที่จะตอบสนอง รูปแบบในการบริโภคการท่องเที่ยวที่โหยหาความเป็นอดีต ซึ่ง Dann (1994 อ้างถึงใน ยุทธกาน ดิสกุล, 2553) ได้วิเคราะห์ปรากฏการณ์การท่องเที่ยวในรูปแบบอุตสาหกรรมโหยหาอดีต โดยตั้ง ข้อสังเกตที่น่าสนใจว่า สิ่งที่ตั้งใจในสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ในอดีตก็คือการที่ได้บรรจุเอาความทรงจำ และกระตุ้นให้ระลึกถึงชีวิตเรียบง่ายและพึ่งพาตัวเอง รวมทั้งสัญลักษณ์ของชีวิตที่ดี การท่องเที่ยวได้นำเอาอดีตมาโฆษณาต่อสาธารณะด้วยการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีและสร้างตำแหน่งแห่งที่ของผลิตภัณฑ์ ในตลาดภายใต้หลักการขายอดีตให้กับอนาคตหรืออุตสาหกรรมท่องเที่ยวเชิงโหยหาอดีตนั้นได้ทำ การแปรรูปอดีตให้กลายเป็นสินค้าเพื่อการบริโภคของนักท่องเที่ยว

ในมุมมองของการท่องเที่ยวมีส่วนสัมพันธ์กับการสร้างอัตลักษณ์ชุมชนกล่าวคือ การเติบโตของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวทำให้รัฐและตลาดได้เข้ามามีอิทธิพลต่อชุมชน รวมทั้ง วัฒนธรรมของชุมชนส่งผลให้วัฒนธรรมของชุมชนถูกทำให้กลายเป็นสินค้าเพื่อการท่องเที่ยวประกอบ กับกระแสการท่องเที่ยว ซึ่งในหมุ่นักมานุษยวิทยากังวลว่า กระบวนการผลิตวัฒนธรรมกลายเป็น สินค้า เป็นการทำลายวัฒนธรรมดั้งเดิม กรอบการมองเช่นนี้ทำให้ภาพกระบวนการกลายเป็นสินค้า ในวัฒนธรรมการท่องเที่ยวกลายเป็นผู้ร้ายบ่อยครั้ง แต่อย่างไรก็ตามเมื่อมีการศึกษาพบว่า กระบวนการ วัฒนธรรมกลายเป็นสินค้า ซึ่งชาวบ้านมิได้เป็นฝ่ายผู้ถูกกระทบที่จริงแล้วเขามีส่วนร่วมอย่างมากใน

การลุกขึ้นมาเปลี่ยนแปลง ประเด็นอยู่ที่ เราจะประเมินการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวอย่างไร การประเมินในเชิงลบอาจแฝงนัยว่าผู้ประเมินมองว่าวัฒนธรรมคือสิ่งที่มีแก่นแท้บางอย่างที่ควรสงวนและไม่ควรเปลี่ยนแปลง ทั้งที่จริงแล้วเราต่างตระหนักว่าสังคมมนุษย์เกิดการเปลี่ยนแปลงไปได้ทุกวัน งานศึกษาเกี่ยวกับการท่องเที่ยวในบาหลี พบว่ากลุ่มผู้นำศาสนาฮินดูในท้องถิ่นอาศัยช่วงที่วัฒนธรรมและพิธีกรรมของพวกเขากลายเป็นสินค้ามาต่อยอดกับวัฒนธรรม เพื่อให้รัฐใช้กฎหมายบังคับให้คนในท้องถิ่นปฏิบัติตามข้อบัญญัติทางศาสนาและขอให้มีการแบ่งแยกการปกครอง ระดับท้องถิ่นระหว่างสายบริหารของรัฐกับสายผู้นำทางศาสนา Picard (2008 อ้างถึงใน ยุทธกาน ดิสกุล, 2553)

ดังจะเห็นได้ว่าอิทธิพลของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวนำไปสู่กระแสการฟื้นฟูวัฒนธรรมท้องถิ่น เพื่อที่จะทำให้ท้องถิ่นหรือชุมชนกลับมามีชีวิตชีวาและสะท้อนความสัมพันธ์ในอดีตของคนในชุมชน หรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่าการท่องเที่ยวเชิงไทยหาอดีต โดยการท่องเที่ยวมักจะหยิบยกเอาประวัติศาสตร์หรือวัฒนธรรมพื้นบ้านมาเป็นส่วนหนึ่งในองค์ประกอบของงานโดยให้ความหมายว่าเป็นวิถีชีวิตในอดีตที่ดำเนินมาอย่างต่อเนื่องและยาวนาน

อีกทั้งการท่องเที่ยวเป็นกิจกรรมทางสังคมวัฒนธรรมที่เติบโตอย่างรวดเร็วควบคู่ไปกับการขยายตัวของกระแสบริโภคนิยม โดยปรากฏการณ์ที่เรียกว่า “บริโภคนิยม” เป็นผลิตภัณฑ์ที่เกิดขึ้นในวิถีการผลิตแบบทุนนิยมสมัยใหม่ โดยมีจุดประสงค์ทำให้มนุษย์มีความต้องการบริโภคนิยมมากขึ้น มนุษย์ที่อยู่ในฐานะของผู้บริโภคนิยมมีความต้องการขึ้นมา ทั้งนี้ทั้งนั้นก็เพื่อรักษาการขยายตัวและการดำรงอยู่ของวิถีการผลิตของตน และได้ทำให้การตอบสนองต่อความต้องการในทุกปริณิณผลของชีวิตมนุษย์กลายเป็นการบริโภคเพื่อแสวงหาความพึงพอใจผ่านวัตถุในรูปแบบของสินค้าและบริการ (ยุวดี ช่วยกิจ, 2551, น. 18) โดยได้รับอิทธิพลจากสื่อมวลชนและการโฆษณาช่วยกันผลักดันให้ผู้คนเกิดความต้องการในการบริโภคอย่างไม่มีที่สิ้นสุด (อริคม โกมลวิทยาธร, 2538 อ้างถึงใน กัลยา กนกกุลพลพงศ์, 2547, น. 14) ซึ่งสิ่งที่ถูกบริโภคภายใต้วัฒนธรรมบริโภคนิยมไม่ใช่ตัวสินค้าที่เป็นวัตถุทางกายภาพ แต่เป็นความหมายนามธรรมหรือสัญลักษณ์ที่วัตถุหรือสินค้านั้นถูกเสกสรรปั้นแต่งขึ้นมาล่อตาล่อใจ เป้าหมายการบริโภคจึงเป็นการตอบสนองความอยากได้ของตลาด ในสังคมบริโภคนิยมผู้คนไม่ได้ซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าตามความจำเป็น หรือเพื่อความจำเป็นทางกายภาพเท่านั้น แต่เป็นการบริโภคความหมายเชิงสัญลักษณ์ไปด้วยในขณะเดียวกัน

การเข้ามาของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเป็นการดึงระบบเศรษฐกิจของชุมชนเข้าสู่ระดับประเทศหรือโลก ทำให้การขยายความเป็นของแท้ทางวัฒนธรรม มีความสำคัญมากต่อกลุ่มชนที่สูงมีลักษณะความเป็นชนเผ่าดั้งเดิมมากกว่ากลุ่มอื่น ๆ หรือแม้แต่กลุ่มชนที่สูญเสียความเป็นของแท้ทางวัฒนธรรมไปแล้ว ก็สามารถฟื้นหรือสร้างขึ้นใหม่เป็นจุดขายใหม่ได้อย่างที่เราเห็นได้ในทุกวันนี้

การปรับเปลี่ยนวัฒนธรรมจึงปรากฏเปลี่ยนแปลงวัฒนธรรมที่เกิดขึ้นอย่างแพร่หลาย ในยุคสมัยที่ภาคบริการมีความเจริญเติบโตแซงหน้าภาคการผลิตในด้านอื่น ๆ อย่างก้าวกระโดด จำนวนนักท่องเที่ยวที่มีความสำคัญในฐานะเป็นดัชนีบ่งชี้อัตราความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจทั้งในระดับประเทศและระดับโลก ชุมชนบนภูเขาที่ห่างไกลจึงถูกปรับเปลี่ยนเป็นแหล่งท่องเที่ยว โดยดึงเอาความเป็นของแท้และความแตกต่างหรือแปลกประหลาดของวิถีชีวิตเป็นจุดขาย

อย่างไรก็ตามความต้องการบริโภคความหมายทางวัฒนธรรมของนักท่องเที่ยวนี้เอง ทำให้สินค้าวัฒนธรรมของท้องถิ่นได้รับความนิยมสูงมาก ดังนั้นการที่ตลาดสินค้าวัฒนธรรมมีการแข่งขันสูงนี้เอง ส่งผลให้เกิดการสร้างความต้องการความหมายทางวัฒนธรรมควบคู่กันไปด้วย

เฉกเช่นเดียวกับจังหวัดตรังที่นำเอาสถานีรถไฟกันตังมาเป็นทางเลือกของแหล่งท่องเที่ยวหนึ่งให้กับนักท่องเที่ยว เพื่อที่จะทำให้ท้องถิ่นหรือชุมชนกลับมามีชีวิตชีวาและสะท้อนความสัมพันธ์ของคนในชุมชนในสมัยอดีต โดยผ่านการให้ความหมายว่าเป็นวิถีชีวิตและวัฒนธรรมที่มีมาอย่างช้านาน ซึ่งในการท่องเที่ยวที่สถานีรถไฟกันตังแห่งนี้ได้นำความเป็นอดีตที่สะท้อนให้เห็นถึงวิถีชีวิตของคนในชุมชนซึ่งปรากฏในรูปแบบของกิจกรรมการท่องเที่ยวอีกด้วย

ผู้วิจัยได้ใช้แนวคิดการท่องเที่ยวมาวิเคราะห์ถึงกระแสการท่องเที่ยวของจังหวัดตรัง ซึ่งการท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมบริการที่มีบทบาทสูงในการนำเงินตราต่างประเทศเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยเป็นอุตสาหกรรมที่ทำรายได้อันดับหนึ่งเมื่อเทียบกับสินค้าส่งออกอื่น ๆ การท่องเที่ยวมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจและสังคม (ฉัตรชัย ดั่งจาด. 2545, น.8)

ซึ่งแนวคิดการท่องเที่ยวได้กล่าวถึงลักษณะของการท่องเที่ยวประเภทการท่องเที่ยวชมวัฒนธรรม (Culture Tourism) เป็นการเดินทางเพื่อสัมผัส และในบางครั้งเข้าร่วมวิถีชีวิตเก่า ๆ ที่หาได้ยาก ท้องถิ่นเก่า ๆ ที่มีความน่าสนใจ เป็นที่ดึงดูดความสนใจ (อุดม เขยกิจวงศ์ และคณะ, 2548, น. 42 - 49) ส่งผลให้วัฒนธรรมของชุมชนถูกทำให้กลายเป็นสินค้าเพื่อการท่องเที่ยว ซึ่งชาวบ้านมีส่วนช่วยให้เกิดการเปลี่ยนแปลง เพราะการเปลี่ยนแปลงสามารถเกิดขึ้นได้ทุกวัน แต่อย่างไรก็ตามการเปลี่ยนแปลงไม่ได้เกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งหมด ยังคงต้องมีส่วนที่ควรจรรักษาและอนุรักษ์ไว้คู่กับการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่างานวิจัยที่มีเนื้อหาเกี่ยวกับประเด็นการให้คุณค่าและความหมาย กระบวนการประกอบสร้างให้กลายเป็นสินค้าในกระแสการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในลักษณะของการโยกหาอดีตที่มีความเกี่ยวข้องกับสถานีรถไฟกันตัง ผู้วิจัยได้พยายามรวบรวมเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อการวิจัยในครั้งนี้ ซึ่งมีดังต่อไปนี้

ทวิช จตุรพลฤกษ์ (2548) ได้ทำการศึกษาเรื่อง พรหมแดน อัตลักษณ์ และกระบวนการกลายเป็นสินค้า: การเมืองวัฒนธรรมของกลุ่มชาติพันธุ์ในบริบทการท่องเที่ยว ผลการวิจัยพบว่า พรหมแดนทางวัฒนธรรมของกลุ่มชาติพันธุ์ต่าง ๆ ที่เคยถูกแบ่งออกจากกันอย่างชัดเจน หรือเป็นเอกเทศต่อกัน เช่น ลายผ้าปักของม้ง ลายผ้าแถบของลีซู ลายผ้าทอของเมี่ยน และกะเหรี่ยง ได้ถูกนำมาใช้ประโยชน์รวมโดยการนำเสนอผ่านตัวสินค้าขึ้นเดียวกัน เพื่อสนองความต้องการบริโภคความหมายเชิงสัญลักษณ์ของนักท่องเที่ยว การหีบย้อม ฉกฉวยสัญลักษณ์ทางวัฒนธรรมระหว่างชนกลุ่มต่าง ๆ เป็นการปรับเปลี่ยนจุดเผชิญหน้าระหว่างกัน ก่อให้เกิดพื้นที่หรือการสร้างพรหมแดนใหม่อันเป็นผลมาจากการสร้างภาวะลูกผสมที่เกิดจากผสมผสานทางวัฒนธรรมของกันและกัน ซึ่งเป็นพื้นที่สินค้าวัฒนธรรมของกลุ่มชาติพันธุ์ต่าง ๆ ซ้อนทับลงบนพื้นที่ทางชาติพันธุ์ที่มีอยู่ก่อน

อริญญา ศิริผล (2551) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับ การพลัดถิ่นกับการกลายเป็นสินค้า: ชุมชนไทใหญ่กับการค้าแรงงานมิติทางสังคมวัฒนธรรมชาติพันธุ์บริเวณชายแดนไทย - พม่า พบว่าการอพยพของแรงงานไทใหญ่พลัดถิ่นเข้าทำงานฝั่งไทย ไม่ได้เกิดขึ้นจากผลกระทบของสงครามและการใช้ความรุนแรงจากฝั่งพม่าเท่านั้น แต่เกิดขึ้นพร้อม ๆ กับการเติบโตทางเศรษฐกิจและความต้องการแรงงานราคาถูกของไทยด้วย สถานการณ์ที่ชาวไทใหญ่ต้องเผชิญกับความยากลำบากทางเศรษฐกิจและความขัดแย้งทางการเมืองทำให้ต้องอพยพเข้ามายังฝั่งไทย กลายมาเป็นคนพลัดถิ่น หรือคนต่างด้าวที่เข้าประเทศอย่างไม่ถูกกฎหมาย ซึ่งบังคับให้พวกเขาต้องผันตัวเองให้กลายเป็นสินค้าโดยการขายแรงงาน ซึ่งถูกเอาเปรียบในเรื่องค่าจ้างแรงงานจากกลุ่มนายทุน แต่สิ่งที่ทำให้พวกเขายอมรับและเต็มใจที่จะทำงานโดยได้ค่าแรงราคาถูกก็คือสวัสดิการที่นายจ้างหยิบยื่นให้ การให้ลูกหลานชาวไทใหญ่ได้เรียนหนังสือเป็นสิ่งดีพอ แม่ชาวไทใหญ่มุ่งหวังมากที่สุด การรับ - ส่งลูกหลานของแรงงานชาวไทใหญ่ไปเรียนหนังสือทุกวัน การรับ - ส่งลูกหลานของแรงงานชาวไทใหญ่ไปตลาดทุก ๆ เข้าเย็น การให้ยา หรือการพาไปส่งโรงพยาบาลเจ็บไข้ และการให้ที่พักอาศัยถือเป็นข้อแลกเปลี่ยนที่แรงงานชาวไทใหญ่ยอมรับ และคิดว่าคุ้มค่าต่อการทำงานที่ได้ค่าแรงต่ำ

มงคลรัตน์ มหัตตชอและ (2553) ได้ทำการศึกษาเรื่องการจัดการเชิงพิพิธภัณฑเชิง โหยหาอดีต: กรณีศึกษาบ้านพิพิธภัณฑ ที่ได้มองว่าบ้านพิพิธภัณฑจากกรณีศึกษานั้นเป็นสถานที่ที่ ตอบสนองการโหยหาอดีตในปัจจุบันโดยมีการจำลองภาพขึ้นมา โดยมีลักษณะเด่นและเอกลักษณ์ เฉพาะตัว สิ่งสำคัญของบ้านพิพิธภัณฑในการประสบความสำเร็จในการตีความและสื่อใช้สื่อ ความหมายการที่นักท่องเที่ยวเข้ามาได้มาเห็นคุณค่าและต้องการอนุรักษ์มรดกวัฒนธรรมซึ่งจะ สัมพันธ์กับการอนุรักษ์มรดกวัฒนธรรม สำหรับในสังคมไทยมีการโหยหาอดีตในรูปแบบที่ หลากหลาย ดังคำกล่าวของ (อัญชลี ชัยวรพร, 2545, น. 48 - 54) ได้กล่าวถึงรูปแบบของ “ธุรกิจโหย หาอดีต” มีลักษณะเช่นเดียวกับสังคมตะวันตก กล่าวคือ เป็นการนำทรัพยากรทางวัฒนธรรมมาใช้ เพื่อการท่องเที่ยว ดังที่ โลเวนเทล (Lowenthal, 1985 อ้างถึงใน ชนัญ วงษ์วิภาค, 2552, 83) ได้กล่าวไว้ว่า ความรู้สึกของการโหยหาอดีตเคยได้เป็นสิ่งที่เกื้อกูลสำหรับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ถ้าหากอดีตเป็นเหมือนดินแดนที่ไม่คุ้นเคย ความรู้สึกถวิลหาอดีตก็ทำให้ตัวมันเป็นดินแดนที่ไม่คุ้นเคย ที่มีตลาดนักท่องเที่ยวที่สมบูรณ์ที่สุด ในปัจจุบันการท่องเที่ยวเชิงโหยหาอดีตในสังคมไทยมีลักษณะ สำคัญคือ เป็นการท่องเที่ยวที่เน้นการอ้างอิงตัวเองกับอดีตโดยหยิบยกเอาเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ หรือวัฒนธรรมพื้นบ้านมาใช้เป็นองค์ประกอบในการจัดการการท่องเที่ยว และมีแนวทางการจัดการ ท่องเที่ยวดังนี้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเชิงโหยหาอดีตจึงสร้างจุดต่างในการเป็นผลิตภัณฑ์ที่ดึงดูดใจ นักท่องเที่ยว

ปริญญญา ลิ้มโอสรรสุขสกุล (2554) ได้ทำการศึกษาเรื่องมวยไทย: กระบวนการ กลายเป็นสินค้าในกระแสความทันสมัย โดยกล่าวว่าสินค้าของมวยไทยได้เปลี่ยนไปอย่างรวดเร็วมาก ขึ้น มวยไทยจึงถูกทำให้กลายเป็นสินค้าจากผู้คนหลายฝ่ายในการสร้างความหมายจะขึ้นอยู่กับการใช้ มาเป็นเครื่องมืออีกทั้งมีการนำศิลปะการรบบจนกลายเป็นกีฬาและกลายมาเป็นสินค้าท่ามกลาง กระแสแห่งความทันสมัย มวยไทยจึงมีการถูกสร้างความหมายใหม่ที่มีความหลากหลายมากขึ้นและ ยังมีการทับซ้อนกันของความหมายที่ถูกประดิษฐ์สร้าง อีกนัยหนึ่งจึงกล่าวได้ว่าแม้มวยไทยจะเป็นกีฬา ประจำชาติถึงแฝงไว้ด้วยเอกลักษณ์แต่ก็ยิ่งแฝงความเป็นไทยอยู่ในธุรกิจด้วย

เกรียงไกร วัฒนาสวัสดิ์ (2555) ได้ทำการศึกษาเรื่องความจริงแท้ในการจัดการการ ท่องเที่ยวเชิงโหยหาอดีต: กรณีศึกษาชุมชนตลาดสามชุกร้อยปี จังหวัดสุพรรณบุรี ที่ได้กล่าวว่า ความ สมบูรณ์ของทรัพยากรทางวัฒนธรรม แนวทางการอนุรักษ์ของชุมชนตลาดสามชุกทำให้ทรัพยากรทาง วัฒนธรรมทั้งประเภททรัพยากรทางวัฒนธรรมที่จับต้องได้ (Tangible cultural resource) และ ทรัพยากรทางวัฒนธรรมที่จับต้องไม่ได้ (Intangible cultural resource) ยังคงมีสภาพดั้งเดิมและ ถูกนำมาใช้เป็นฐานทรัพยากรเพื่อการจัดการการท่องเที่ยวเชิงโหยหาอดีตที่สำคัญและนโยบายของรัฐ เป็นปัจจัยสำคัญอีกประการหนึ่งที่ส่งเสริมให้การจัดการท่องเที่ยวเชิงโหยหาอดีตภายในบริเวณตลาด

สามชุกประสบความสำเร็จมีการจัดการการท่องเที่ยววัฒนธรรมที่เน้นให้ชุมชนท้องถิ่นร่วมกันจัดการมีบทบาทสำคัญในการอนุรักษ์ลักษณะทางกายของสถาปัตยกรรมเรือนแถวไม้สองชั้นให้คงสภาพดั้งเดิมเพื่อใช้เป็นฐานทรัพยากรการท่องเที่ยวเชิงโยธยาอดีต อย่างไรก็ตามเมื่อคนไทยในฐานะผู้บริโภคมีอิสระเพิ่มมากขึ้นในตลาดอุตสาหกรรมวัฒนธรรมรวมทั้งการท่องเที่ยว การสนองตอบต่อปรากฏการณ์โยธยาอดีตของคนไทยในขณะนั้นจึงมีทั้งกลุ่มที่พึงพอใจกับการโยธยาอดีตซึ่งเป็นผลมาจากแรงขับเคลื่อนของกลไกทางการตลาดที่ดึงดูดให้ผู้คนหลงใหลอดีต และกลุ่มที่วิพากษ์วิจารณ์การนำเสนอเรื่องราวในอดีตผ่านการจัดแสดงในพิพิธภัณฑ์ อุทยานประวัติศาสตร์ รวมการเปรียบเทียบผลงานทางศิลปะที่คุ้นเคยผ่านการนำเสนอเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ของชาติเหล่านั้น ดังนั้นจึงมีการอนุรักษ์เพื่อจะมีการสืบทอดและให้ผู้ที่ได้มาพบเห็นได้มีความรู้สึกร่วม

สุนิสา มุณีเมธิ (2555) ได้ทำการศึกษาเรื่องถนนนางงาม: พื้นที่ย่านเมืองเก่าสู่การกลายเป็นสินค้าในกระแสการท่องเที่ยว พบว่าการให้คุณค่าและความหมายในอดีตถนนนางงามหรือย่านเมืองเก่าสงขลาผู้คนที่อาศัยอยู่ในบริเวณนั้นให้คุณค่าและความหมายกับถนนนางงาม ย่านเมืองเก่า เป็นพื้นที่ที่ใช้เดินทางติดต่อ ค้าขาย และอยู่อาศัยของผู้คนในบริเวณนั้นการกลายเป็นสินค้าของถนนนางงามหรือพื้นที่ย่านเมืองเก่าถูกประกอบสร้างจากการนำวัฒนธรรม ประเพณี ที่เคยมีในท้องถิ่นถูกรื้อฟื้นและผลิตซ้ำอัตลักษณ์ขึ้นมาเพื่อนำมาปรับใช้การท่องเที่ยว ในปัจจุบันได้ก่อให้เกิดธุรกิจมากมายในประเทศไทยอันเนื่องจากการนำปรากฏการณ์โยธยาอดีตมาปรับใช้ในทางธุรกิจที่ในบางสถานที่คนในชุมชนมีการสวมเสื้อผ้าพื้นเมือง ตักอาหารใส่กระทงใบตอง การพยายามรื้อฟื้นเมนูอาหารโบราณ พื้นฟูวัฒนธรรม ประเพณีดั้งเดิมที่เคยมีมาหรือที่คงความเป็นไทยรวมไปถึงการฟื้นฟูชุมชนโบราณเพื่อเป็นส่งเสริมการท่องเที่ยว ในการตีมูลค่าบรรยากาศอดีตที่แตกต่างไปจากเมืองอาคารเหล่านี้มักเกิดกับชนชั้นกลางในเมืองที่โดนผลกระทบโดยตรงจากเศรษฐกิจ โดยความหมายของสินค้าเหล่านี้มักมีความหมายที่อ้างอิงคุณค่าเรื่องจิตใจ นอกจากนี้ยังมีการนำอดีตมาทำเป็นกระบวนการกลายเป็นสินค้าท่ามกลางบริบทความทันสมัยไม่ได้อยู่ในเชิงวัตถุเพียงอย่างเดียว ทว่าเป็นการนำความเป็นไทยจากประเภทอื่นที่ถูกยกระดับเป็นสินค้า

โศจิลักษณ์ กมลศักดิ์วิกุล (2556) ได้ทำการศึกษาเรื่องตลาดย้อนยุคสามชุก: การเมืองเรื่องพื้นที่และธุรกิจแห่งการฉวยโอกาส โดยกล่าวว่าตลาดสามชุกในบริบทของชุมชนท้องถิ่นเป็นพื้นที่ของกลุ่มคนหลากหลายกลุ่ม พวกเขาได้ร่วมผลิตสร้างความหมายให้กับพื้นที่ตลาดสามชุกตามเงื่อนไขและบริบทใหม่ตลอดเวลา จนกลายเป็นอัตลักษณ์ของตลาดสามชุกในแต่ละช่วงระยะเริ่มตั้งแต่การเป็น “พื้นที่แห่งการแลกเปลี่ยนสินค้าของชุมชนท้องถิ่นริมฝั่งแม่น้ำท่าจีน” ซึ่งมีที่มาจากผู้คนท้องถิ่นบ้านสามชุกได้ปฏิสัมพันธ์กันผ่านการแลกเปลี่ยนสินค้าบนพื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำท่าจีนและสันดอนทรายกลางแม่น้ำท่าจีนบริเวณบ้านสามชุก อัตลักษณ์ของตลาดสามชุกจึงแปรเปลี่ยนเป็น

“ชุมชนการค้าข้าวแห่งหนึ่งริมฝั่งแม่น้ำท่าจีน” ความสัมพันธ์ดังกล่าวสะท้อนให้เห็นถึงอัตลักษณ์ของคนในตลาดสามชุกนำมาสู่ความรู้สึกไทยหาอดีตอันสงบสุขปราศจากความวุ่นวาย และความรู้สึกที่ขัดแย้งระหว่างความไม่พึงพอใจต่อสภาพวิถีชีวิตในเมืองหากแต่จะให้ไปดำรงชีวิตในชนบทก็ไม่สามารถทำได้ พฤติกรรมการตอบสนองต่อภาวะไทยหาอดีตของกลุ่มชนชั้นกลางจึงแสดงออกในลักษณะประนีประนอมโดยการเสพบรรยากาศร่วมทำกิจกรรม ซื้อสินค้าที่เชื่อมโยงกับอดีต หรือสะสมของเก่า (ชนิดา ชิตบัณชิตย์, 2543, น. 75, 101)

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องจะเห็นได้ว่า งานวิจัยดังกล่าวสะท้อนให้เห็นถึงการไทยหาอดีตในสังคมไทยที่นับได้ว่าเป็นปรากฏการณ์ทางสังคมวัฒนธรรมที่เกิดขึ้นมาช้านานแล้ว โดยกำเนิดขึ้นเริ่มแรกเดิมทีจากกลุ่มแรงงานและชนชั้นกลางในเมืองที่พบว่ามีปัญหาความวุ่นวาย ปัญหาหลักที่เห็นได้ชัดคือปัญหาทางด้านเศรษฐกิจ ในระยะแรกเริ่มถูกนำมาใช้ในอุตสาหกรรมของมรดกทางวัฒนธรรมโดยมีการเน้นในเรื่องของการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม และได้นำไปสู่เป็นกระบวนการพัฒนาและนอกจากนี้ได้มีการนำทรัพยากรทางวัฒนธรรมประเภทอื่นด้วย เพื่อที่จะมีการตอบสนองเพื่อให้เข้ากับการไทยหาอดีตของคนในสังคมไทยที่มีแนวโน้มจะเพิ่มสูงขึ้น ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่าปรากฏการณ์ทางสังคมจะต้องมีความเกี่ยวข้องกับชุมชนโดยเฉพาะชุมชนในจินตนาการที่มีความเกี่ยวข้องและจะต้องเป็นชุมชนที่มีความเข้มแข็ง หรือต้องมีการรวมกลุ่มของคนที่มีความสัมพันธ์กับอดีตด้วยกัน มีปฏิสัมพันธ์กับพื้นที่ซึ่งจะก่อให้เกิดเป็นพลัง การไทยหาอดีตในระดับสังคมนับว่าเป็นความสัมพันธ์ที่เป็นพลวัตเนื่องจากเป็นสังคมที่เกิดขึ้นและมีการแปรเปลี่ยนของปรากฏการณ์ในวงกว้างได้ยาก เช่นเดียวกับพลวัตการให้คุณค่าและความหมายของผู้คน รวมไปถึงกระบวนการประกอบสร้างให้กลายเป็นสินค้าในกระแสการท่องเที่ยว โดยงานของผู้วิจัยได้ให้ความสำคัญในการศึกษาถึงกระบวนการกลายเป็นสินค้าของสถานีรถไฟกันตังทั้งการให้คุณค่า ซึ่งส่งผลให้สถานีรถไฟกันตังได้ถูกสร้างความหมายให้กลายเป็นสินค้าในกระแสการท่องเที่ยว

กรอบคิดที่ใช้ในการวิจัย

จากการศึกษาแนวคิดทฤษฎี การทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยได้นำแนวคิดหลัก 3 แนวคิด คือ 1) แนวคิดเรื่องพื้นที่ 2) แนวคิดกระบวนการกลายเป็นสินค้า และ 3) แนวคิดการท่องเที่ยว เป็นกรอบในการวิจัย โดยนำแนวคิดทั้งสามมาวิเคราะห์ปรากฏการณ์ในสนาม นอกจากนั้นผู้วิจัยได้นำเอาประเด็นของบริบทสถานีรถไฟกันตังมาเป็นฐานความรู้ที่จะทำให้

เห็นถึงการให้คุณค่าและความหมายต่อพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวถูกสร้างและให้คุณค่าแก่นักท่องเที่ยว

สำหรับแนวคิดพื้นที่ของ Lefebvre (1991) จะนำมาใช้วิเคราะห์พื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังที่ถูกประกอบสร้างให้คุณค่า มีความหมายที่เกิดขึ้นกับวิถีชีวิตของผู้คนที่อยู่ในบริเวณสถานีรถไฟกันตัง หรือผู้คนที่ใช้พื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง อีกทั้งยังนำมาศึกษาความคิดของผู้คนที่มีต่อสถานีรถไฟกันตัง เพื่อสามารถสะท้อนให้เห็นถึงความหมายที่คนให้กับพื้นที่ พื้นที่ของสถานีรถไฟกันตังจะทำให้เห็นถึงการให้คุณค่า เช่น ด้านสถาปัตยกรรม และการให้ความหมายแก่ร้านสถานีรถไฟที่มีความหมายสอดคล้องกับสถานีรถไฟกันตังโดยนำเสนอความเป็นสุดท้ายปลายทางเส้นทางรถไฟฝั่งตะวันตกในการนำมาประกอบสร้างเพื่อใช้เป็นจุดขายของการท่องเที่ยว การให้คุณค่าของสถานีรถไฟกันตังจากผู้คนที่ในอดีตใช้ในการขนส่งสินค้า ติดต่อเดินทาง เป็นจุดรวมกลุ่มของชาวบ้านที่ดำรงชีพด้วยการค้าขาย แต่เมื่อสถาปัตยกรรมถูกผูกเข้ากับโปรแกรมการท่องเที่ยว เช่นเดียวกับร้านสถานีรถไฟและห้องสมุดรถไฟที่ถูกให้คุณค่าและความหมายเพื่อใช้เป็นจุดขายของการท่องเที่ยว จึงทำให้สถานีรถไฟกันตังและพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังถูกนำมาปรับใช้การท่องเที่ยว จึงทำให้กลายเป็นสินค้าในกระแสการท่องเที่ยว

อีกทั้งได้นำแนวคิดการกลายเป็นสินค้าของสถานีรถไฟกันตัง แนวคิดกระบวนการกลายเป็นสินค้าของ Appadurai (1986) จะนำมาวิเคราะห์ในเรื่องของการให้คุณค่าและความหมายด้วยการเพิ่มมูลค่าของเก่า การประกอบสร้างองค์ประกอบต่าง ๆ ให้กลายเป็นสินค้า ในช่วงเปลี่ยนผ่านจากการที่มีกระแสการท่องเที่ยวเข้ามาทำให้สถานีรถไฟกันตังที่มีวิถีชีวิตแบบปกติมาอยู่ภายใต้โปรแกรมการท่องเที่ยว รวมไปถึงรถตุ๊กตุ๊กชมเมืองกันตังที่ถูกให้คุณค่า ซึ่งถือเป็นสัญลักษณ์ของเมืองตรังจนกระทั่งการได้รับการผลักดันให้สถานีรถไฟกันตังเป็นส่วนหนึ่งในการขับเคลื่อนการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม อีกทั้งการประชาสัมพันธ์ภาพลักษณ์ความเป็นเมืองท่องเที่ยวของจังหวัดตรัง และเมืองกันตังว่ามีความหลากหลายในการท่องเที่ยว

สำหรับการศึกษาคั้งนี้ผู้วิจัยได้นำแนวคิดการท่องเที่ยวซึ่งเป็นบริบทสำคัญมาเป็นจุดเปลี่ยนทำให้การให้คุณค่าและความหมายต่อสถานีรถไฟกันตังที่แตกต่างไปจากเดิม โดยถูกเพิ่มมูลค่าผ่านภูมิหลังเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ที่เก่าแก่ กล่าวคือ ก่อนที่จะได้รับการพัฒนาจากนโยบายของเทศบาลเมืองกันตังที่มีการจัดทำโครงการแผนพัฒนาสามปี (พ.ศ. 2553 - 2555) เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเข้ามามีบทบาทแก่จังหวัดตรังอย่างชัดเจน บริบทของสถานีรถไฟกันตังจะเป็นไปในลักษณะของการให้คุณค่าและความหมายที่ผู้คนในอดีตใช้ในการขนส่งสินค้า ติดต่อเดินทาง เป็นจุดรวมกลุ่มของชาวบ้านที่ดำรงชีพด้วยการค้าขาย การมีสถาปัตยกรรมที่เก่าแก่ อีกทั้งมีการให้คุณค่าและความหมายต่อร้านสถานีรถไฟและห้องสมุดรถไฟ จากประเด็นบริบทของสถานีรถไฟกันตังทำให้สามารถ

มองเห็นรูปแบบการสร้างคุณค่าและความหมายต่อสถานีรถไฟกันตัง ภายหลังจากการที่การท่องเที่ยวเข้ามามีบทบาทต่อจังหวัดตรังจึงมีการนำเอาสถาปัตยกรรมและวิถีชีวิตของคนในบริเวณสถานีรถไฟกันตังเหล่านั้นมาผูกเข้ากับโปรแกรมการท่องเที่ยว

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้ผู้วิจัยใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยมีลักษณะการเขียนงานวิจัยเพื่อศึกษาพลวัตการให้คุณค่าและความหมายของสถานีรถไฟกันตัง และการกลายเป็นสินค้าของสถานีรถไฟกันตังในกระแสการท่องเที่ยว สนามที่ผู้วิจัยใช้เก็บข้อมูลคือสถานีรถไฟกันตังตลอดจนพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง ซึ่งอยู่ในอำเภอกันตัง จังหวัดตรัง ทั้งนี้ผู้วิจัยได้ศึกษาข้อมูลจากหนังสือ บทความ สื่อออนไลน์ งานวิจัยที่มีความเกี่ยวข้องกับสถานีรถไฟกันตัง นับตั้งแต่ในช่วงระยะเวลา พ.ศ. 2452 จนถึง พ.ศ. 2553 ที่สถานีรถไฟกันตังกลายเป็นสถานที่ท่องเที่ยวให้ผู้คนเข้ามาชื่นชม ทำให้ผู้วิจัยได้ข้อมูลที่มีความหลากหลายและน่าเชื่อถือมากยิ่งขึ้น โดยมีขั้นตอนดังต่อไปนี้

ผู้ให้ข้อมูลที่ทำการศึกษา

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้เลือกผู้ให้ข้อมูลเพื่อให้ครอบคลุมประเด็นพลวัตการให้คุณค่าและความหมายของสถานีรถไฟกันตัง กระบวนการประกอบสร้างสถานีรถไฟให้กลายเป็นสินค้า และการกลายเป็นสินค้าของสถานีรถไฟกันตังในกระแสการท่องเที่ยว โดยจำแนกกลุ่มผู้ให้ข้อมูลออกเป็น 2 กลุ่ม คือ

1. ผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key Informants) คือ ผู้ที่มีความรู้ในด้านประวัติศาสตร์ความเป็นมาของสถานีรถไฟกันตัง หรือผู้คนที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง ซึ่งผู้ให้ข้อมูลหลักนี้จะสามารถบอกถึงความเป็นมา การให้คุณค่าของสถานีรถไฟกันตังที่ทำให้ชาวบ้านสามารถอยู่รอดได้ ดำรงชีวิตได้ ขยายของได้และความหมายของสถานีรถไฟจากอดีตจนถึงปัจจุบัน รวมไปถึงวิถีชีวิตของผู้คนที่ดำรงอยู่กับสถานีรถไฟกันตัง ทั้งยังสามารถบอกต่อให้ไปพบผู้ให้ข้อมูลคนอื่น ๆ ได้ เป็นจำนวน 18 คน ได้แก่

- 1.1 เจ้าหน้าที่สถานีรถไฟกันตัง เป็นจำนวน 2 คน โดยผู้ให้ข้อมูลนี้เป็นผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับสถานีรถไฟกันตังโดยตรง ซึ่งจะสามารถให้ข้อมูลเกี่ยวกับความเป็นมาของสถานีรถไฟกันตัง และการประกอบสร้างของสถานีรถไฟกันตังที่ส่งผลให้สถานีรถไฟกันตังกลายเป็นสินค้า

- 1.2 กลุ่มพ่อค้าแม่ค้าหรือกลุ่มคนที่อาศัยในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง และบริเวณท่าเรือกันตัง เป็นจำนวน 16 คน ผู้ให้ข้อมูลกลุ่มนี้ส่วนใหญ่จะเป็นวัยสูงอายุและวัยกลางคน

เนื่องจากสามารถให้ข้อมูลที่ชี้ชวนให้เห็นถึงภาพความทรงจำในวัยเด็กที่ได้พบเจอในอดีตสู่ปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไปตามยุคสมัย โดยข้อมูลที่ได้จะทำให้รับรู้ถึงวิถีชีวิตของสถานีรถไฟกันตังที่มีความสัมพันธ์เชื่อมโยงกับท่าเรือกันตังในด้านของการขนส่งสินค้า ติดต่อเดินทางและในด้านการค้าขาย รวมไปถึงวิธีการปรับเปลี่ยนการค้าขายของตนเองเมื่อการท่องเที่ยวเข้ามาเกี่ยวข้องกับพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังและบริเวณท่าเรือกันตัง รวมไปถึงการผลักดันสถานีรถไฟกันตังไปสู่การกลายเป็นสินค้า

2. ผู้ให้ข้อมูลรอง คือ ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือมีส่วนร่วมกับสถานีรถไฟกันตัง โดยผ่านการช่วยเหลือจากหน่วยงานของภาครัฐ ภาคเอกชน หรือกลุ่มคนที่มีส่วนเกี่ยวข้องทำให้สถานีรถไฟกันตังเป็นที่รู้จักแก่สาธารณชนได้ เป็นจำนวน 12 คน ได้แก่

2.1 เจ้าหน้าที่เทศบาลอำเภอกันตัง เป็นจำนวน 2 คน โดยจะเป็นผู้ให้ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับอำเภอกันตัง และสถานีรถไฟกันตัง ความเปลี่ยนแปลงของสถานีรถไฟกันตัง รวมไปถึงลักษณะการช่วยเหลือหรือการมีส่วนเกี่ยวข้องกับสถานีรถไฟกันตังอย่างไร และการทำพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังให้กลายเป็นสินค้าโดยเทศบาลมีบทบาทอย่างไรในการขับเคลื่อนสถานีรถไฟกันตังให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงควบคู่ไปกับแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ในอำเภอกันตัง

2.2 เจ้าหน้าที่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) สำนักงานตรัง เป็นจำนวน 1 คน ผู้ให้ข้อมูลนี้จะให้ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับจังหวัดตรังในบริบทของการท่องเที่ยว การจัดโครงการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวร่วมกับเทศบาลอำเภอกันตัง รวมไปถึงกิจกรรมที่รณรงค์หรือส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวมาเที่ยวที่สถานีรถไฟกันตัง บทบาทหน้าที่ในการประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวตามสื่อต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นเว็บไซต์ แผ่นพับ หรือการให้ข้อมูลแก่นักท่องเที่ยวผ่านทางหมายเลขโทรศัพท์ของหน่วยงาน อีกทั้งผลักดันสถานีรถไฟกันตังเข้าสู่โปรแกรมการท่องเที่ยว

2.3 นักท่องเที่ยว เป็นจำนวน 5 คน ผู้ให้ข้อมูลนี้จะให้ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับสถานีรถไฟกันตังในสายตาของนักท่องเที่ยว ซึ่งจะเป็นการให้ความคิดเห็นที่มีความแตกต่างออกไปจากมุมมองของผู้คนในชุมชนบริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง อีกทั้งการให้ความสนใจของนักท่องเที่ยวนี้จะทำให้เห็นถึงเหตุผลที่เลือกมาเที่ยวที่สถานีรถไฟกันตัง และชี้ชวนให้เห็นถึงจุดดึงดูดหรือจุดขายที่นักท่องเที่ยวให้ความสำคัญแก่สถานีรถไฟกันตัง

2.4 ประชาชนทั่วไป เป็นจำนวน 3 คน ผู้ให้ข้อมูลกลุ่มนี้จะเป็นผู้ให้ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับสถานีรถไฟกันตัง การให้คุณค่าของสถานีรถไฟกันตัง รวมไปถึงความคิดเห็นเกี่ยวกับสถานีรถไฟกันตังเมื่อได้รับการพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยว

2.5 บริษัททัวร์ เป็นจำนวน 1 คน ผู้ให้ข้อมูลกลุ่มนี้จะเป็นผู้ให้ข้อมูลการจัดโปรแกรมการท่องเที่ยว การให้คุณค่าแก่สถานีรถไฟกันตัง รวมไปถึงความคิดเห็นของโปรแกรมการท่องเที่ยวของสถานีรถไฟกันตัง

พื้นที่ที่ใช้ในการศึกษา

ผู้วิจัยเลือกพื้นที่ในการศึกษาคั้งนี้ คือ พื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังโดยเน้นที่สถานีรถไฟกันตัง เนื่องจากสถานีรถไฟกันตังเป็นพื้นที่หลักหรือพื้นที่เศรษฐกิจที่สร้างความเจริญให้อำเภอกันตังอย่างมากในอดีต จนถึงปัจจุบันที่สถานีรถไฟกันตังได้กลายมาเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงในด้านการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม และมีอัตลักษณ์ชัดเจน ก็คือ การเป็นสถานีรถไฟสายแรกและสายเดียวทางฝั่งทะเลอันดามันแห่งเดียวของไทยที่มีประวัติศาสตร์เชื่อมโยงกับท่าเรือกันตังโดยมีบทบาทในการขับเคลื่อนให้กันตังเจริญรุ่งเรืองอย่างมากในอดีต เรื่องราวภูมิหลังประวัติศาสตร์ที่น่าค้นหาทำให้สร้างจุดขายในการดึงดูดนักท่องเที่ยวให้มาเที่ยวที่สถานีรถไฟกันตัง ซึ่งให้บรรยากาศย้อนยุคด้วยของเก่าไว้เป็นอย่างดี อีกทั้งยังได้สัมผัสวิถีชีวิตของชาวบ้านที่ดำรงชีพด้วยการค้าขาย ตลอดจนพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง ยังมีร้านสถานีรักและห้องสมุดรถไฟที่คอยให้บริการแก่นักท่องเที่ยวโดยทำให้พื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังมีความหลากหลายทางการท่องเที่ยว และเป็นพื้นที่ที่มีเสน่ห์ดึงดูดให้นักท่องเที่ยวต่างเลือกพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังเป็นสตูดิโอถ่ายภาพในโอกาสและวันสำคัญต่าง ๆ

อย่างไรก็ตามในปัจจุบันนอกจากสถานีรถไฟกันตังจะได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวในการเข้ามาถ่ายภาพไว้เป็นที่ระลึกแล้ว ยังมีสถานีรถไฟหัวหินที่ได้รับความนิยมเช่นกัน โดยมีสถาปัตยกรรมที่เก่าแก่ ภูมิหลังทางประวัติศาสตร์มาเป็นจุดขายเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว ส่งผลให้สถานีรถไฟกันตังและสถานีรถไฟหัวหินถูกทำให้กลายเป็นสินค้าในกระแสการท่องเที่ยว

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาคั้งนี้ ได้แก่

1. แบบสัมภาษณ์แบบไม่เป็นทางการ เป็นเพียงแนวคำถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นตามวัตถุประสงค์และขอบเขตของการวิจัยเพื่อใช้สัมภาษณ์แบบเจาะลึกผู้ให้ข้อมูลในประเด็นพลวัตการให้

คุณค่าและความหมายของสถานีรถไฟกั้นตั้ง กระบวนการประกอบสร้างสถานีรถไฟให้กลายเป็นสินค้า และการกลายเป็นสินค้าของสถานีรถไฟกั้นตั้งในกระแสการท่องเที่ยว

2. แบบบันทึกการสังเกตภาคสนาม เป็นแบบบันทึกที่ผู้วิจัยใช้บันทึกการสังเกตแบบมีส่วนร่วมจากการทำกิจกรรมบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟกั้นตั้ง ร่วมกับการจัดกิจกรรมของเทศบาลอำเภอกั้นตั้ง จังหวัดตรัง การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) สำนักงานตรัง และใช้บันทึกการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วมโดยบันทึกสภาพภูมิทัศน์ประกอบการบันทึกภาพถ่าย เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาประกอบในการหาคำตอบของการวิจัยครั้งนี้

การเก็บรวบรวมข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา

การศึกษานี้ผู้วิจัยมีวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล แบ่งได้เป็น 2 ส่วนดังนี้

1. เก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร หนังสือ บทความ สื่อออนไลน์และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับสถานีรถไฟกั้นตั้งจากหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน สำหรับการเก็บข้อมูลเอกสารนี้จะนำไปเพื่อค้นหาพลวัตการให้คุณค่าและความหมายของสถานีรถไฟกั้นตั้ง และการประกอบสร้างสถานีรถไฟกั้นตั้งให้กลายเป็นสินค้าในบริบทการท่องเที่ยว

2. เก็บรวบรวมข้อมูลจากภาคสนาม โดยมีวิธีการเก็บข้อมูลดังนี้

2.1 การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก จากผู้ให้ข้อมูลหลักและผู้ให้ข้อมูลรอง โดยการสัมภาษณ์ของผู้วิจัยจะเป็นไปในลักษณะของการพูดคุยเสียเป็นส่วนใหญ่ เป็นการให้ผู้ถูกสัมภาษณ์เล่าเรื่องราวไปเรื่อย ๆ และเมื่อผู้วิจัยต้องการรู้ในเรื่องใดจึงถามขึ้นมาเป็นครั้งเป็นคราว เพื่อให้ผู้ถูกสัมภาษณ์เกิดความไว้วางใจและไม่รู้สึกกดดันที่จะบอกเล่าเรื่องราวต่าง ๆ แก่ผู้วิจัย ซึ่งจะทำให้ข้อมูลที่ได้นั้นเป็นข้อมูลที่เกิดจากความรู้สึกที่แท้จริงของผู้ถูกสัมภาษณ์ โดยผู้วิจัยจะสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลักในประเด็นเกี่ยวกับความเป็นมาของสถานีรถไฟกั้นตั้ง ซึ่งผู้ให้ข้อมูลหลักนี้จะสามารถบอกประวัติความเป็นมาของสถานีรถไฟกั้นตั้งเรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน อีกทั้งผู้วิจัยจะสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลรองในประเด็นเกี่ยวกับกลุ่มคนที่มีส่วนเกี่ยวข้องทำให้สถานีรถไฟกั้นตั้งเป็นที่รู้จักแก่สาธารณชนได้

2.2 การสังเกตแบบมีส่วนร่วมและไม่มีส่วนร่วม โดยการสังเกตแบบมีส่วนร่วมนั้นจะเป็นการที่ผู้วิจัยได้เข้าไปร่วมในกิจกรรมที่จัดขึ้นภายในสถานีรถไฟกั้นตั้งหรือบริเวณใกล้เคียงโดยรอบ ส่วนการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วมจะเป็นการที่ผู้วิจัยสังเกตพฤติกรรมของผู้ให้ข้อมูลนักท่องเที่ยวและชาวบ้าน ประกอบกับการสังเกตบริบททั่วไปของสถานีรถไฟกั้นตั้ง

การตรวจสอบข้อมูล

ในการวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ เก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลจึงทำให้ข้อมูลที่ได้มีความหลากหลายและเป็นมุมมองของผู้ให้สัมภาษณ์ รวบรวมจากเอกสาร สังเกต และตรวจสอบข้อมูลแบบสามเส้าเพื่อให้เกิดความน่าเชื่อถือ ซึ่งเป็นการตรวจสอบข้อมูลจากแหล่งที่แตกต่างกันทั้งในด้านเวลา สถานที่ และบุคคล โดยที่ผู้วิจัยถามประเด็นเดียวกันกับผู้ให้สัมภาษณ์หลายคน หรือถามคำถามเดียวกันกับคนในพื้นที่ ซึ่งเป็นการตรวจสอบข้อมูลด้านบุคคล การตรวจสอบด้านเวลา คือ นำคำถามเดียวกันที่เคยถามคนเดิมนั้นมาแล้ว เมื่อเวลาผ่านไปได้ไปถามคำถามเดิมกับคนเดิม ซึ่งตรวจสอบว่าคำตอบที่ได้จะเหมือนเดิมหรือไม่ ส่วนการตรวจสอบด้านพื้นที่ คือ เมื่อผู้วิจัยเคยถามคำถามบางประเด็นกับผู้ให้ข้อมูลบางคน ในสถานที่หนึ่ง แต่เมื่อกาลเวลาผ่านไป ได้พบเจอกับผู้ให้ข้อมูลคนเดิม ผู้วิจัยจึงตั้งคำถามประเด็นเดิม คำตอบที่ได้เหมือนเดิมหรือไม่ หากเหมือนเดิมแสดงว่าข้อมูลที่ได้เชื่อถือได้ หากไม่เหมือนเดิมก็ต้องตรวจสอบข้อมูลจากแหล่งบุคคลโดยถามคำถามนี้จากบุคคลอื่น แล้วจึงนำข้อมูลเหล่านั้นมาสะท้อนในงานวิจัย โดยการเขียนเล่าเรื่องราวของผู้ให้ข้อมูล พร้อมทั้งวิเคราะห์คำสัมภาษณ์นั้น ๆ หรือสะท้อนสิ่งที่ได้เห็นจากการสังเกตในการเก็บข้อมูลภาคสนามในพื้นที่ของการวิจัย

การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยทำการวิเคราะห์ข้อมูลไปพร้อม ๆ กับการตรวจสอบข้อมูลหลังจากการเก็บรวบรวมข้อมูลได้ในทุก ๆ ครั้ง ซึ่งผู้วิจัยจะใช้การศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากวิธีการต่าง ๆ แหล่งต่าง ๆ เช่น นำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์มาทำการศึกษาวิเคราะห์กับข้อมูลที่ได้จากการสังเกตและจากเอกสาร โดยมีการตรวจสอบข้อมูลอย่างต่อเนื่องตลอดเวลา หลังจากนั้นจะนำข้อมูลทั้งหมดที่เก็บมาได้แยกแยะประเภทของข้อมูล ถ้าเป็นข้อมูลประเภทเดียวกันก็จะจัดให้อยู่ในหมวดเดียวกัน เมื่อทำการจัดหมวดหมู่ของแต่ละประเภทแล้ว จะทำการถอดรหัสข้อมูล และตีความไปพร้อม ๆ กัน ในขณะที่เดียวกันก็ได้นำข้อมูลแต่ละหมวดหมู่มาตรวจสอบแบบสามเส้า เมื่อได้ข้อมูลถูกต้องแม่นยำและครบถ้วนแล้ว จึงจัดบันทึกรายงานลงในแบบบันทึกภาคสนามที่เตรียมไว้ เพื่อเขียนรายงานการวิจัย

การนำเสนอผลการวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการศึกษาเรื่อง สถานีรถไฟกันตัง: สถานีรถไฟสายประวัติศาสตร์สู่การกลายเป็นสินค้าในกระแสการท่องเที่ยว ผู้วิจัยใช้วิธีการนำเสนอโดยวิธีการพรรณนาวิเคราะห์ (Analysis Description) ตามกรอบแนวคิดที่ใช้ในการศึกษา โดยมีการแบ่งเนื้อหาออกเป็น 5 ส่วนดังนี้

ส่วนที่ 1 บทนำ นำเสนอความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา คำถามวิจัย วัตถุประสงค์ของการวิจัย ประโยชน์ของการวิจัย ขอบเขตของการวิจัย และนิยามศัพท์เฉพาะ

ส่วนที่ 2 ทบทวนวรรณกรรม นำเสนอบริบทของสถานีรถไฟกันตัง แนวคิดที่ใช้ในการวิจัยซึ่งประกอบไปด้วย 3 แนวคิด คือ แนวคิดพื้นที่ Lefebvre (1991) แนวคิดกระบวนการกลายเป็นสินค้า Appadurai (1986) และแนวคิดการท่องเที่ยว Picard โดยทั้ง 3 แนวคิดผู้วิจัยนำมาวิเคราะห์ถึงพลวัตการให้คุณค่าและความหมายของสถานีรถไฟกันตัง และการกลายเป็นสินค้าของสถานีรถไฟกันตังในกระแสการท่องเที่ยว งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และกรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย

ส่วนที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย ผู้วิจัยนำเสนอระเบียบวิธีวิจัยที่ผู้วิจัยใช้ศึกษาในสนามวิจัย ประกอบด้วย ผู้ให้ข้อมูลที่ทำการศึกษา พื้นที่ที่ใช้ในการศึกษา เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา การเก็บรวบรวมข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา การตรวจสอบข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูลและการนำเสนอผลการวิจัย

ส่วนที่ 4 ผลและการวิเคราะห์ อธิบายถึงพลวัตการให้คุณค่าและความหมายของสถานีรถไฟกันตัง โดยแบ่งเป็น 3 ระยะ ได้แก่ ระยะแรกเป็นระยะของการก่อสร้างท่าเรือกันตังเพื่อให้บริการรับทางรถไฟสายใต้ที่มาสุดสายที่สถานีกันตังเพียงแห่งเดียวของฝั่งทะเลอันดามัน (ปี พ.ศ. 2452 - 2456) ระยะที่สองเป็นสภาพของเมืองกันตัง ขณะมีการเดินรถไฟ สายทุ่งสง - กันตัง (ปี พ.ศ. 2456 - 2540) และระยะที่สามทางการรถไฟเข้าสู่ช่วงชบเซา เหลือเพียงเที่ยวชบวนรถไฟสายกรุงเทพฯ - กันตัง และลดความสำคัญลงมาเป็นลำดับ ต่อมาจึงถูกแทนที่โดยทางรถยนต์ (ปี พ.ศ. 2540 - 2553)

ส่วนที่ 5 ผลและการวิเคราะห์ อธิบายถึงการกลายเป็นสินค้าของสถานีรถไฟกันตังในกระแสการท่องเที่ยว (ในช่วงปี พ.ศ. 2553 - 2558)

ส่วนที่ 6 สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ การสรุปผลและการอภิปรายผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ โดยนำเสนอการสรุปพลวัตการให้คุณค่าและความหมายของผู้คนในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังที่แตกต่างจากอดีต จุดเปลี่ยนที่ทำให้สถานีรถไฟกันตังกลายเป็นสินค้าสู่กระแสการท่องเที่ยว และการกลายเป็นสินค้าของสถานีรถไฟกันตังในกระแสการท่องเที่ยว เพื่อเป็นแนวทาง

ในการเผยแพร่ อนุรักษ์สถานีรถไฟกันตังสถานีรถไฟสายประวัติศาสตร์ซึ่งเป็นสถานที่ท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมให้คงอยู่สืบไป ข้อเสนอแนะที่ได้จากการทำวิจัย และข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

ผลและการวิเคราะห์

1. พลวัตการให้คุณค่าและความหมายของสถานีรถไฟกันตังก่อนกระแสการท่องเที่ยว (ในช่วงปี พ.ศ. 2452 - 2553)

พลวัตการให้คุณค่าและความหมายของสถานีรถไฟกันตังก่อนกระแสการท่องเที่ยวในช่วงแรกจะเป็นไปในลักษณะของการก่อสร้างและพัฒนาท่าเรือกันตังโดยมีพระยารัษฎานุประดิษฐ์มหิศรภักดี (คอซิมบี๊ ณ ระนอง) เป็นผู้ขับเคลื่อนให้ท่าเรือกันตังเป็นเมืองท่าที่มีความสำคัญในการส่งเสริมการเกษตรและการค้าต่างประเทศ เรือโดยสารทั้งจากในประเทศและต่างประเทศเข้ามาทำการค้าขายอย่างไม่ขาดสาย ทำให้ท่าเรือกันตังกลายเป็นศูนย์กลางการค้า ด้วยความเจริญรุ่งเรืองนี้ทำให้ท่าเรือกันตังสามารถที่จะรองรับทางรถไฟสายใต้ที่มาสุดสายที่สถานีกันตังเพียงแห่งเดียวของฝั่งทะเลอันดามัน ซึ่งช่วยขับเคลื่อนความเจริญรุ่งเรืองร่วมกันกับท่าเรือกันตัง โดยในระยะต่อมาเส้นทางรถไฟของสถานีรถไฟกันตัง ได้มีการเดินรถไฟสายทุ่งสง - กันตัง ซึ่งมีบทบาทในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทาง ทำให้สถานีรถไฟกันตังในยุคนั้นคึกคักไปด้วยสินค้าและผู้คนมากหน้าหลายตา หากแต่ต่อมาเมื่อยุคของความเจริญเข้ามามีบทบาทมากขึ้น ทำให้การเดินทางและขนส่งสินค้าด้วยรถไฟได้ลดบทบาทลง เส้นทางรถไฟจึงเหลือเพียงเที่ยวขบวนรถไฟสายกรุงเทพฯ - กันตังที่วิ่งวันละรอบเดียวเท่านั้น

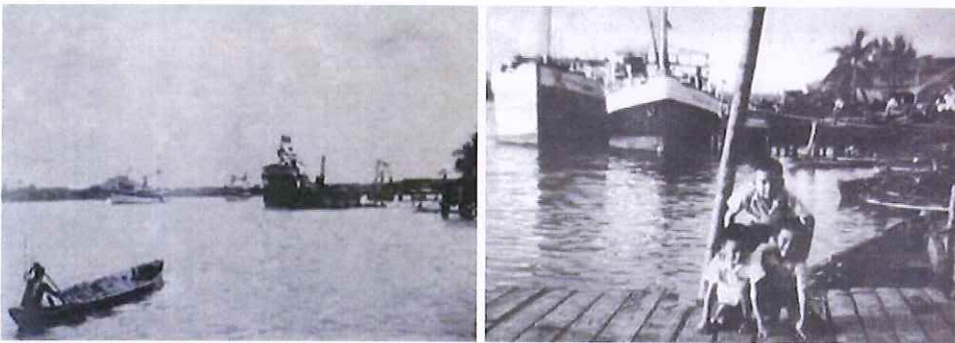
การให้คุณค่าและความหมายของสถานีรถไฟกันตังก่อนที่จะมีกระแสการท่องเที่ยวเข้ามานั้น ก็คือ การเคลื่อนตัวของประวัติศาสตร์ความเป็นมาของสถานีรถไฟกันตังในแต่ละช่วงเวลา โดยผู้วิจัยจะขอนำเสนอเล่าเรื่องราวต่าง ๆ ที่มีความเกี่ยวข้องต่อสถานีรถไฟกันตังนับตั้งแต่สมัยอดีตเรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน ซึ่งจะมีการแบ่งช่วงของการให้คุณค่าและความหมายตามเหตุการณ์ ในแต่ละช่วงปี พ.ศ. เพื่อเป็นการชี้ให้เห็นถึงการเป็นสถานีรถไฟสายประวัติศาสตร์ที่มีประวัติศาสตร์เชื่อมโยงกับภูมิหลังเมืองกันตังมาอย่างยาวนาน

การนำเสนอพลวัตของสถานีรถไฟกันตัง ผู้วิจัยจะนำเสนอ 3 ระยะ คือ ระยะแรกเป็นระยะของการก่อสร้างท่าเรือกันตังเพื่อให้รองรับทางรถไฟสายใต้ที่มาสุดสายที่สถานีกันตังเพียงแห่งเดียวของฝั่งทะเลอันดามัน (ปี พ.ศ. 2452 - 2456) ระยะที่สองเป็นสภาพของเมืองกันตัง ขณะมีการเดินรถไฟ สายทุ่งสง - กันตัง (ปี พ.ศ. 2456 - 2540) และระยะที่สามทางการรถไฟเข้าสู่ช่วง

ขบเซา เหลือเพียงเที่ยวขบวนรถไฟสายกรุงเทพฯ - กันตัง และลดความสำคัญลงมาเป็นลำดับ ต่อมา จึงถูกแทนที่โดยทางรถยนต์ (ปี พ.ศ. 2540 - 2553) โดยมีรายละเอียดดังนี้

1.1 ระยะเวลาเป็นระยะของการก่อสร้างท่าเรือกันตังเพื่อให้รองรับทางรถไฟสายใต้ที่มา สูดสายที่สถานีกันตังเพียงแห่งเดียวของฝั่งทะเลอันดามัน (ปี พ.ศ. 2452 - 2456)

กันตัง เป็นดินแดนที่มีความสำคัญมาแต่โบราณเพราะมีแม่น้ำใหญ่ คือ แม่น้ำตรังไหล ผ่านใจกลางเมืองไปลงมหาสมุทรอินเดียที่ปากน้ำกันตัง แม่น้ำตรังกว้างและลึกทำให้เรือสินค้าขนาดใหญ่สมัยโบราณสามารถแล่นเข้าออกได้สะดวก ประกอบกับบริเวณปากแม่น้ำมีหมู่เกาะน้อยใหญ่เป็น ที่กำบังคลื่นลมได้ดี ทำให้วิถีชีวิตของชาวบ้านริมแม่น้ำกันตัง (ภาพที่ 1) ส่วนใหญ่นั้นจะประกอบ อาชีพทำประมง และค้าขาย กันตังจึงเป็นเมืองท่าเรือที่สำคัญของประเทศไทยทางชายฝั่งมหาสมุทร อินเดีย และเป็นที่รู้จักของชาวต่างประเทศมาแล้วแต่โบราณ โดยภูมิหลังของกันตังนั้นส่วนใหญ่จะ สัมพันธ์กับประวัติเมืองตรัง (เมืองนี้นามกันตัง, 2541)



ภาพที่ 1 วิถีชีวิตของชาวบ้านริมแม่น้ำกันตังในช่วงปี พ.ศ. 2452 - 2456)

ที่มา : ปกิณกวัฒนธรรม จังหวัดตรัง, 2554, น. 41

ท่าเรือกันตังก่อนจะได้รับการพัฒนานั้น (ภาพที่ 2) จะอยู่ใกล้ปากอ่าวเหมาะสำหรับ เป็นท่าเรือและสร้างความเจริญได้อีกมาก พระยารัษฎานุประดิษฐ์มหิศรภักดี (คอซิมบี๊ ณ ระนอง) จึงจัดการวางผังเมืองสร้างเมืองใหม่ ใน พ.ศ. 2452 ต่อมาก็ได้สร้างความเจริญในด้านต่าง ๆ ที่สำคัญ คือ ส่งเสริมการเกษตรและการค้าต่างประเทศ โดยตั้งใจให้เป็นเมืองท่าสำคัญเหมือนปีนัง กันตังจึง

กลายเป็นศูนย์กลางการค้าและการปกครองตลอดสมัยพระยารัษฎานุประดิษฐ์มหิศรภักดี (คอซิมบี๊ ณ ระนอง) (เมืองนี้นามกันตัง, 2541)



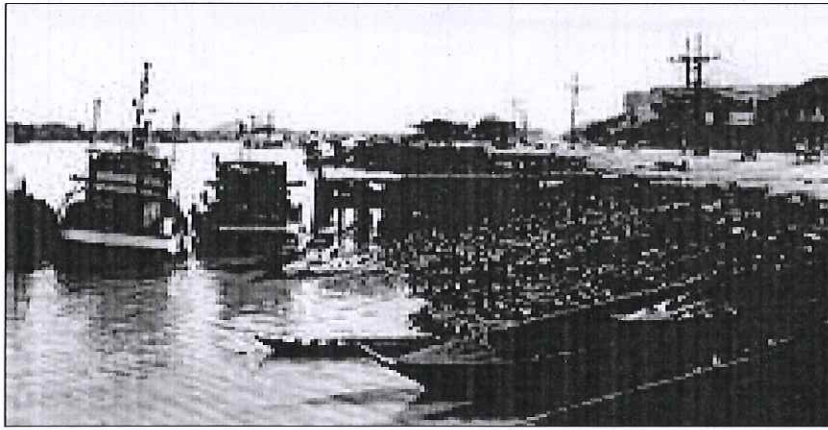
ภาพที่ 2 ท่าเรือกันตังก่อนจะได้รับการพัฒนา
ที่มา : รู้เรื่องเมืองไทย ภาคใต้, 2545, น. 36

ด้วยความเป็นท่าเรือการค้า มีเรือสินค้าเข้าเทียบท่า (ภาพที่ 3) รวมทั้งเรือโดยสาร ทั้งจากในประเทศและต่างประเทศ ท่าเรือกันตังสมัยก่อนจึงเป็นเมืองท่าที่ไม่เคยหลับ เป็นศูนย์กลางทางการค้าที่เจริญรุ่งเรืองตลอดสมัยพระยารัษฎานุประดิษฐ์มหิศรภักดี (คอซิมบี๊ ณ ระนอง) (กันตัง หน้าต่างอันดามัน, 2551) ดังเช่นคำบอกเล่าของชาวบ้านบริเวณท่าเรือกันตัง โดยเล่าให้ผู้วิจัยฟังว่า

“...เรือจะบรรทุกถ่านมา ถึงรถไฟมาจอดรอแล้วเอาถ่านนั้นแลใส่ในรถไฟ ถึงรถไฟก็เอาไปขายที่อื่นอีกที่...” (อำพล นวลขำ, สัมภาษณ์วันที่ 8 ธันวาคม 2557)

“...เมื่อก่อนสมัยนั้นเจริญมาก เรือ รถมีเต็มหมด เค้าไว้ส่งสินค้ากัน ส่วนมากก็ส่งถ่าน เรือลำเล็ก ลำใหญ่แล่นไม่ขาดสายเลย...” (จิราภรณ์ แซ่เล่า, สัมภาษณ์ วันที่ 25 พฤศจิกายน 2557)

“...แต่ก่อนกันตั้งต้องซื้อข้าวจากปีนังนะ กังฉันแล้วว่าท่านยกเลิกการเก็บ
ภาษีอากร และเกณฑ์แรงงานคนไปทำนา พอเราปลูกข้าวได้มากก็ส่งขายปีนัง พอมายุคเดี๋ย่นี้
มีไปขายหมด ไก่ หมู วัว พริกไทย ไม้เคี่ยม ไม้ยาง เขาว่ากันตั้งเติบโตด้วยการค้าขายพารา น้ำ
ยาง ไบยาสูบ กับต่างชาติเป็นหลัก...” (วันดี ช่วยแจ้ง, สัมภาษณ์วันที่ 25 พฤศจิกายน 2557)



ภาพที่ 3 เรือขนถ่านบริเวณท่าเรือกันตัง
ที่มา : การเดินทางของซิมบี้, 2549, น. 68

จากคำบอกเล่าของชาวบ้านบริเวณท่าเรือกันตัง จะเห็นได้ว่าท่าเรือกันตังเป็น
ศูนย์กลางทางการค้าที่เจริญรุ่งเรืองอย่างมากในยุคของพระยารัษฎานุประดิษฐ์มหิศรภักดี (คอซิมบี้ ณ
ระนอง) เป็นเจ้าเมือง มีสินค้าสำคัญ ๆ มากมายที่ขนส่งผ่านทางท่าเรือการค้าแห่งนี้ ถือเป็นยุคของ
เมืองท่าทองของไทยเลยทีเดียว

บริเวณย่านตึกเก่าถนนรัชฎา มีประวัติการตั้งถิ่นฐานมาจากชาวจีน เป็นกลุ่มคนรุ่น
แรก ๆ ที่เข้ามาประกอบอาชีพค้าขาย อีกทั้งคนไทยเชื้อสายจีน ไทย มุสลิม และคนไทยพุทธ มีร้านค้า
ริมฝั่งบริเวณย่านตึกเก่าถนนรัชฎาเปิดได้รุ่งเพื่อรองรับผู้คน มีพ่อค้า คนเรือ และกรรมกรแบกหามเดิน
ขึ้นลงคนแล้วคนเล่าเป็นวันเป็นคืนกว่าจะเสร็จสิ้นการทำงาน (ภาพที่ 4) (แลหลังเมืองตรัง, 2548)



ภาพที่ 4 กรรมกรขนยางจากโกดังฝั่งตรงกันข้ามท่าเรือ
ที่มา : แลหลังเมืองตรัง, 2548, น. 34

จะเห็นได้ว่าย่านตึกเก่าบริเวณสถานีรถไฟกันตังและริมท่าเรือมีสถาปัตยกรรมแบบชิโนโปรตุกิส ซึ่งแสดงถึงความเจริญรุ่งเรืองในสมัยนั้น โดยถูกสร้างเป็นบ้านเรือนสำหรับที่อยู่อาศัยและค้าขายเป็นส่วนใหญ่ ดังเช่นคำบอกเล่าของผู้คนที่ดำรงชีพด้วยการค้าขายบริเวณย่านตึกเก่าถนนรัชฎา โดยเล่าให้ผู้วิจัยฟังว่า

“...ป้าเป็นคนจีนมาอยู่ที่นี่ตั้งแต่เด็กแล้ว อยู่จนพูดได้นั้นแล ถึงแถวนี้ก็เป็นที่ตึกเก่าขายของกันหมดเหมือนร้านป้าแหละ บางร้านก็ซ่อมทำใหม่เพราะมันอยู่มานานหลายปีจะพังแล้ว ตั้งแต่ก่อนแถวท่าเรือเป็นปากก ถึงต่อมากลายเป็นตลาด ยังไม่มีถนนที่เห็นย่านตึกเก่าริมท่าเรือ มีอายุเป็นร้อย ๆ ปี ทั้งหมดแหละ ส่วนมากเป็นคนมาค้าขาย แถวนี้นี้เค้าค้าขายกันมานานแล้ว ตั้งแต่สมัยกงนุ่นแหละ ได้ยินเค้าเล่าต่อ ๆ กันมาอีกที่...” (จิราภรณ์ แซ่เล่า, สัมภาษณ์วันที่ 25 พฤศจิกายน 2557)

จากที่ได้ฟังคำบอกเล่าของป้าเจ้าของร้านย่านตึกเก่าถนนรัชฎา ทำให้ทราบว่าป้าเป็นคนจีนที่อยู่กันตั้งกันมาตั้งแต่เด็ก โดยอพยพวางหลักปักฐานที่นี่ตั้งแต่สมัยรุ่นเตี้ย สมัยนั้นเป็นยุคแห่งความเจริญรุ่งเรือง เป็นเมืองท่าทองของชาวกันตังที่ดำรงชีพด้วยการค้าขายเป็นส่วนใหญ่ และขนส่งสินค้าจึงไม่แปลกใจเลยที่มีย่านตึกเก่าถูกสร้างเป็นแนวทอดยาวตลอดริมท่าเรือสุดลูกหูลูกตา เป็นเมืองท่าทองของชาวกันตังที่ดำรงชีพด้วยการค้าขายทั้งนั้น

อย่างไรก็ดี เมื่อครั้งที่ย้ายเมืองตรงจากควานธานีของพระยารัษฎานุประดิษฐ์มหิศรภักดี (คอซิมบี๊ ณ ระนอง) เพื่อมุ่งพัฒนาเมืองตรงให้เป็นเมืองท่าค้าขายและเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางน้ำเป็นสำคัญ จะเห็นว่าท่านสนับสนุนให้จัดตั้งบริษัทบันเซ่งหิ้น (ภาพที่ 5) เพื่อทำธุรกิจรับส่งสินค้าเข้าออกระหว่างเมืองตรงกับเมืองอื่น ๆ เช่น ปีนัง เดลลี สิงคโปร์ ซวา เป็นต้น ได้ขุดลอกแม่น้ำตรง สร้างท่าเรือ และโกดังเก็บสินค้า โดยสินค้าส่งออกในยุคแรกของท่านเรือกันตัง ได้แก่ พริกไทย ตับจาก ดีบุก พืชผักสวนครัว สัตว์เลี้ยง ไม้เคี่ยม ไม้โปรง เป็นต้น (การเดินทางของคอซิมบี๊, 2549)



ภาพที่ 5 อาคารตึกที่เห็นคือ บริษัทบันเซ่งหิ้น
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2557

หลังจากพระยารัษฎานุประดิษฐ์มหิศรภักดี (คอซิมบี๊ ณ ระนอง) ถึงแก่อนิจกรรมแล้วหลายปียางพาราได้ผลดีขึ้นเรื่อย ๆ มีการส่งออกยางพาราผ่านทางท่าเรือกันตังเรื่อยมาจนกระทั่งในยุคหนึ่งท่าเรือกันตังสามารถทำรายได้สูงเป็นที่สองของประเทศรองจากท่าเรือคลองเตย (แลหลังเมืองตรง, 2548) ดังเช่นคำบอกเล่าของชาวบ้านที่อาศัยอยู่บริเวณท่าเรือกันตังที่เล่าให้ผู้วิจัยฟังว่า

“...บริษัท บันเซ่งหิ้น บนถนนรัชฎา เป็นบริษัทเดินเรือที่รุ่งเรืองมากในอดีต ตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 เจ้าของเป็นคนจีน ปัจจุบันยังเดินเรือสินค้าอยู่ในคาบสมุทรมลายู ค้าขายส่งสินค้ากับมาเลเซีย อินโดนีเซีย รวมถึงอินเดีย แต่ก่อนใครมาค้าขายหรือเดินทางก็มาพักที่นี่ มันปลอดภัย สะดวกสบาย กันตังมีท่าเรือไปภูเก็ต เรียกกันว่าสะพานเหล็ก พวกคหบดี นายเหมือง ก็มาพัก ยางพาราก็อีก ก่อนจะส่งลงเรือไปสิงคโปร์...” (วิบูลย์ ปฏิเวช, สัมภาษณ์วันที่ 8 ธันวาคม 2557)

จะเห็นได้ว่า บริษัทบั้นเซ่งหิ้น มีลักษณะเป็นอาคารไม้ใหญ่โตฉลุฉลวดลายแสนสวย สถาปัตยกรรมของตึกผสมระหว่างจีนกับยุโรป ถือเป็นศูนย์รวมของผู้คนที่ไปมาระหว่างกันตั้งและที่อื่น ๆ ในอดีต และยังเป็นที่พักแรมของพ่อค้าเรือสำเภาจากแผ่นดินใหญ่มาแต่โบราณ พวกเขาไม่เพียงนำความศรัทธาทางการค้ามาสู่กันตั้ง แต่ความคิดความเชื่อ รวมไปถึงวัฒนธรรมการเคารพศรัทธาที่ติดตัวมาฝังรากและเติบโตที่กันตั้งแห่งนี้ (ปลายทางและการตั้งต้น, 2554)

กันตั้งในอดีตมีความสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของภาคใต้ เส้นทางสายอันดามันที่ทอดยาวไปจนถึงท่าเรือน้ำลึกที่เป็นจุดเทียบเรือขนส่งสินค้าไปยังมาเลเซียและป็นัง รวมถึงเป็นท่าเทียบเรือประมงขนาดใหญ่ เพื่อลำเลียงปลาที่จับได้กระจายไปยังผู้บริโภคในแถบภาคใต้ และเมื่อย้อนไปในสมัยที่การท่องเที่ยวเป็นธุรกิจหลักของกระบี่และภูเก็ต ร้านค้าปลาใหญ่ ๆ ต้องส่งสินค้าจากท่าเรือน้ำลึกที่กันตั้งแห่งนี้ ยางพาราจำนวนมากที่ผลิตในภาคใต้ถูกส่งสู่ตลาด แล้วเปลี่ยนมือกันที่สิงคโปร์หรือมาเลเซีย ต่างก็ต้องผ่านที่ท่าเรือกันตั้งแห่งนี้เช่นกัน (แลหลังเมืองตรัง, 2548)

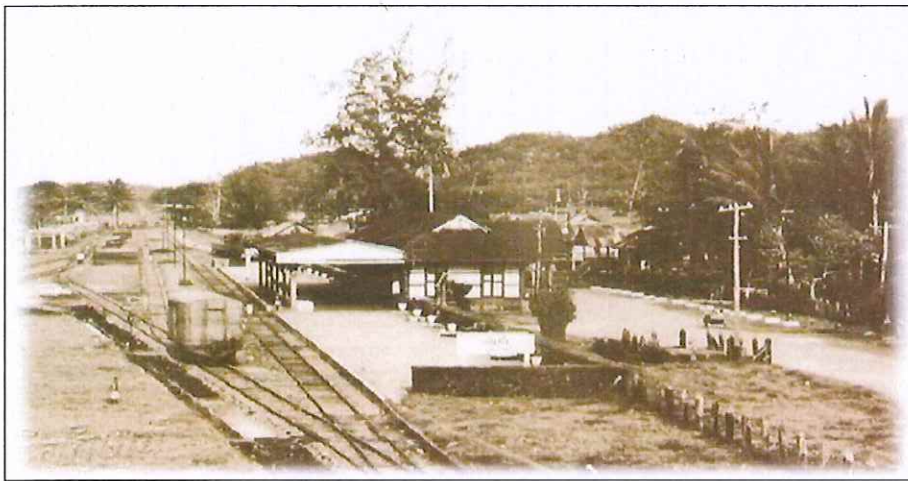
เมื่อ พ.ศ. 2452 พระยารัษฎานุประดิษฐ์มหิศรภักดี (คอซิมบี๊ ณ ระนอง) ได้เสนอทางรัฐบาลเรื่องการสร้างท่าเรือน้ำลึก เพื่อให้รองรับทางรถไฟสายใต้ที่มาสุดสายที่สถานีกันตั้งเพียงแห่งเดียวของฝั่งทะเลอันดามัน แม้โครงการท่าเรือจะไม่เป็นผล แต่เมื่อรัฐบาลมีโครงการสร้างทางรถไฟสายใต้ กันตั้งก็ได้รับเลือกให้เป็นสถานีสุดสายปลายทางด้านฝั่งทะเลตะวันตก เพื่อมุ่งพัฒนาเมืองตรังให้เป็นเมืองท่าค้าขายและเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางน้ำเป็นสำคัญ อย่างไรก็ตามชื่อกันตั้งซึ่งเป็นที่ตั้งเมืองในสมัยนั้นก็ได้รับการบรรจุลงในแผนที่เดินเรือโลก ในฐานะเป็นเมืองท่าสำคัญของภูมิภาคนี้ (เมื่อนั้นนามกันตั้ง, 2541)

ต่อมาในปลายรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว มีโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใต้ต่อจากเพชรบุรีลงใต้ไปจนถึงสหพันธรัฐมลายู ซึ่งกำหนดให้มีสายแยกทุ่งสง - กันตั้ง หาดใหญ่ - สงขลา ส่วนสายแยกอื่น ๆ ตามมาทีหลัง แม้จะสิ้นศตวรรษกาลเสียก่อน แต่โครงการนี้ได้ลงมือทำต่อมาจนเสร็จสิ้นเรียบร้อย ในสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว โดยทางรถไฟสายตรังเริ่มก่อสร้างจากกันตั้งขึ้นไปทุ่งสงรวมระยะทาง 93 กิโลเมตร เพราะเครื่องมืออุปกรณ์จากต่างประเทศมาขึ้นที่ท่าเรือกันตั้ง ด้วยเหตุผลนี้สถานีรถไฟกันตั้ง จึงเป็นที่ตั้งโรงงานชั่วคราวประกอบรถจักรและล้อเลื่อนไปพร้อมกัน เมื่อแล้วเสร็จได้ส่งไปใช้งานในที่อื่น ๆ เนื่องจากที่กันตั้งอยู่ด้านมหาสมุทรอินเดีย มีท่าเรือซึ่งเป็นท่าสำหรับขนถ่ายวัสดุก่อสร้าง และล้อเลื่อนที่ซื้อมาจากต่างประเทศ (ปกิณกวัดพัฒนาธรรม จังหวัดตรัง, 2554)

สถานีรถไฟกันตั้ง ตั้งอยู่บ้านกันตั้ง ถนนรถไฟ ตำบลกันตั้ง อำเภอกันตั้ง จังหวัดตรัง สร้างเมื่อปี พ.ศ. 2454 เพื่อความสะดวก เพียง 2 ปี ก็เปิดการเดินรถครั้งแรกจากสถานีกันตั้งไปห้วยยอดในวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2456 ระยะทาง 49 กิโลเมตร ต่อมาวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2456 เปิด

สายห้วยยอด - พังงง ระยะทาง 44 กิโลเมตร สถานีรถไฟกันตังในยุคนั้นเส้นทางรางรถไฟประกอบด้วยรางประธาน รางหลัก 2 ราง รางต้น 1 ราง และจากราง 3 มีทางแยกออกไปอีก 2 ราง (ภาพที่ 6) (ปกิณกวีวัฒนธรรม จังหวัดตรัง, 2554) ดังเช่นคำบอกเล่าของนายสถานีรถไฟกันตังที่เล่าให้ผู้วิจัยฟังว่า

“...สถานีรถไฟกันตัง ตั้งอยู่ในเนื้อที่ 7 ไร่ บนถนนหน้าค่าย ในเขตเทศบาลเมืองกันตัง เป็นสถานีรถไฟสุดทางสายใต้ฝั่งอันดามัน ที่เปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2456 หรือเมื่อร้อยปีที่แล้ว โดยในอดีตใช้เป็นที่รับส่งสินค้า เช่น ยางพารา ประมง หรือโบกี้รถไฟกับประเทศต่าง ๆ เช่น สหรัฐอเมริกา อังกฤษ อินเดีย สิงคโปร์ มาเลเซีย และอินโดนีเซีย...” (ประพัฒน์ ไหมขาว, สัมภาษณ์วันที่ 9 ธันวาคม 2557)



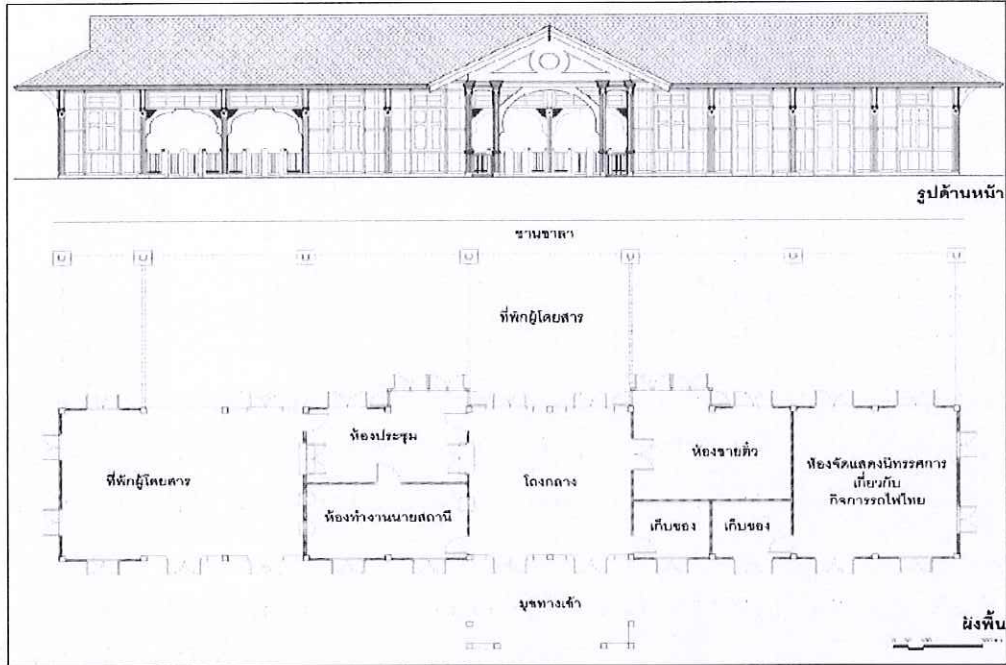
ภาพที่ 6 สถานีรถไฟกันตัง เป็นภาพบัตร ส.ค.ส. พ.ศ. 2506

ที่มา : แลหลังเมืองตรัง, 2548, น. 32

อาคารสถานีรถไฟกันตัง มีลักษณะแบบผสมผสานรูปแบบจากยุโรป เป็นอาคารสถานีรถไฟที่ได้รับการออกแบบโดยชาวต่างชาติในระยะเริ่มแรกของกิจการรถไฟไทย อาคารสถานีรถไฟได้รับการออกแบบโดยสถาปนิกไทย เป็นอาคารที่สร้างด้วยไม้ ลักษณะทางสถาปัตยกรรมที่สำคัญ คือ มีการใช้โค้ง (Arch) ประดับประดาไม้ฉลุตามยอดจั่ว เเชิงชายและค้ำยัน หลังคาแบบผสมระหว่างจั่วและปั้นหยา โดยมีความลาดประมาณ 30 องศา วัสดุบุหลังคาเดิมเป็นกระเบื้องแก้ว ประตูและหน้าต่างเป็นบานไม้ ซึ่งอาคารสถานีรถไฟรูปแบบนี้ถูกสร้างขึ้นมากที่สุดในประเทศ กระจายตัวอยู่

บนเส้นทางรถไฟทุกสาย รูปแบบและขนาดแตกต่างกันตามประโยชน์ใช้สอยและแนวคิดของผู้ออกแบบ (การอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟในฐานะมรดกทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมของไทย, 2557)

ผังพื้นที่อาคารสถานีรถไฟกันตัง (ภาพที่ 7) เป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้ายาววางขนานไปกับทางรถไฟ ผังพื้นที่อาคารแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนสถานี และส่วนชานชาลา แต่ละส่วนมีหลังคาคลุมของตนเอง โดยส่วนสถานีเป็นหลังคาปั้นหยาดสมหลังคาจั่ว ช่วงกลางด้านหน้าออกถนนมีมุขโถงยื่น หลังคาจั่ว หน้าบันประดับวงกลมขนาดด้วยสามเหลี่ยมฐานโค้ง 2 ข้าง และส่วนชานชาลาเป็นหลังคาจั่ว ทั้งหมดมุงด้วยกระเบื้องซีเมนต์รูปว่าว ผังพื้นที่ส่วนสถานีเป็นรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าแคบยาว กว้าง 1 ช่วงเสา ยาว 5 ช่วงเสา ประกอบด้วยห้องริมซ้ายสุดเป็นโถงพักคอยผู้โดยสาร ช่วงถัดมาแบ่งเป็น 2 ห้องเล็ก เป็นห้องทำงานนายสถานี 1 ห้อง และห้องประชุม 1 ห้อง ช่วงกลางอาคารเป็นโถงทางเข้า ช่วงถัดมาเป็นห้องเก็บของ 2 ห้องเล็ก และห้องชายตัว ช่วงริมขวาสุดเป็นห้องจัดแสดงนิทรรศการเกี่ยวกับกิจการรถไฟไทย ส่วนผังพื้นที่ชานชาลาเป็นลานโล่งขนานไปกับตัวสถานี ประตูและหน้าต่างของอาคารเป็นบานลูกฟักไม้ เหนือบานประตูและหน้าต่างเป็นเกล็ดไม้ระบายอากาศ มีการเจาะช่องและตกแต่งคิ้วบัวรอบเสา ข้างเสามีการใส่ค้ำยันโค้งตกแต่งเชิงเป็นรูปคิ้วบัว และค้ำยันที่ประกอบช่องประตูมีการตกแต่งคล้ายซุ้มประตูประดับลายฉลุไม้คงเอกลักษณ์เดิมตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 6 เป็นรูปแบบที่ยืนยงมาจนวันนี้ ล้วนยืนยันถึงประวัติศาสตร์สำคัญของกันตัง ซึ่งเป็นผลทำให้ได้รับการประกาศขึ้นทะเบียนเป็นโบราณสถานของจังหวัดตรังจากกรมศิลปากร เมื่อ พ.ศ. 2539 ฉบับประกาศทั่วไป เล่ม 113 ตอนพิเศษ 50 ง วันที่ 18 ธ.ค. พ.ศ. 2539 (การอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟในฐานะมรดกทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมของไทย, 2557)



ภาพที่ 7 ผังพื้นและรูปด้านหน้าของอาคารสถานีรถไฟกันตัง อ.กันตัง จ.ตรัง
ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2553

ลักษณะทางสถาปัตยกรรมของอาคารสถานีรถไฟแสดงให้เห็นถึงความหลากหลายของรูปแบบ วัสดุ วิธีการก่อสร้าง แนวคิดของผู้ออกแบบและสภาพเศรษฐกิจสังคมของประเทศในแต่ละช่วงเวลา อาคารสถานีรถไฟหลายแห่งได้รับการสำรวจ บันทึก ระบุคุณค่าความสำคัญในฐานะมรดกของชาติในการปรับปรุงอาคารสถานีรถไฟและพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟ โดยพิจารณาจากคุณค่าทางด้านศิลปกรรม คุณค่าทางประวัติศาสตร์ และคุณค่าทางสถาปัตยกรรม โดยได้รับการดูแลรักษาปรับปรุง พื้นฟูเป็นอย่างดีจากการรถไฟแห่งประเทศไทยและกรมศิลปากร (การอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถานีรถไฟในฐานะมรดกทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมของไทย, 2557)

1.2 ระยะที่สองเป็นสภาพของเมืองกันตัง ขณะมีการเดินรถไฟ สายทุ่งสง - กันตัง (ปี พ.ศ. 2456 - 2540)

โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใต้ได้ถูกสร้างขึ้นด้วยเหตุผลที่ว่าต้องการบำรุงให้บ้านเมืองเจริญ เพื่อให้ผู้คนไปมาได้ตรงระหว่างกรุงเทพฯ กับมณฑลต่าง ๆ ในพระราชอาณาจักร

ภาคใต้ ต่อมาจึงสร้างจากเพชรบุรีลงใต้ไปจนถึงสหพันธรัฐมลายู ซึ่งกำหนดให้มีสายแยกทุ่งสง - กันตัง หนาดใหญ่ - สงขลา ทำให้สายแยกเส้นทางรถไฟฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออก ได้เปิดการเดินรถพร้อมกันในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2456 เพื่อการโดยสารและขนส่งสินค้า การเปิดเดินรถในครั้งนั้นทำให้การคมนาคมสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น

สถานีสงขลาถือเป็นสถานีคู่แฝดกับสถานีกันตัง โดยเส้นทางประวัติศาสตร์สายนี้เป็นเส้นทางรถไฟขบวนรถระยะไกลสงขลา - กันตังจากอ่าวไทยถึงอันดามัน ซึ่งในสมัยนั้นจะใช้รถจักรไอน้ำลากจูง แต่ต่อมาได้เปลี่ยนหัวรถจักรไอน้ำมาเป็นหัวรถจักรดีเซล (ภาพที่ 8) เนื่องจากรถจักรไอน้ำลากจูงขบวนรถไม่สะดวกและไม่ประหยัด อีกทั้งลูกไฟที่กระจายออกมาเป็นอันตรายต่อผู้โดยสาร และอาจทำให้เกิดไฟไหม้หมอนอีกด้วย



ภาพที่ 8 หัวรถจักรไอน้ำ และหัวรถจักรดีเซล

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2553 และเอเอสทีวีดอทคอม, 2554

กันตังและสงขลาในสมัยโบราณเป็นศูนย์กลางการค้าระหว่างประเทศที่มีบทบาทสูง และเป็นศูนย์กลางของการค้าขายทางเรือมาช้านาน มีผู้คนในอดีตสัญจรไปมาโดยใช้เรือและรถไฟ เป็นพาหนะเพื่อใช้เป็นเส้นทางคมนาคมที่สำคัญ เมื่อเมืองกันตังมีความเจริญเป็นศูนย์กลางทางการค้าขายและเศรษฐกิจ สมัยนั้นจึงมีการขนส่งสินค้าจากสถานีกันตังและสถานีสงขลา เป็นสินค้าทางเกษตรจำพวก ข้าวสาร ยางพารา จากประเทศเพื่อนบ้านคือมาเลเซีย และสินค้าที่ส่งมาจากจากกรุงเทพฯ

จะเห็นได้ว่า เมื่อมีรถไฟเข้ามาในปี พ.ศ. 2456 รถไฟเป็นทางเลือกใหม่ที่ได้รับการตอบรับเป็นอย่างดีทั้งสินค้าขาเข้าและส่งออกจากเมืองกันตัง มีการขนส่งสินค้าและค้าขาย ทั้งการค้าภายในตัวเมืองกันตังและสงขลา การค้ากับต่างเมืองและต่างประเทศ การค้าขายเจริญรุ่งเรืองพร้อม ๆ

กับการพัฒนาของเมืองที่เจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว สินค้าที่เป็นผลิตผลทางเกษตรที่สำคัญได้แก่ ข้าวสารที่บรรจุในกระสอบป่าน และยางพารา ดังเช่นคำบอกเล่าของชาวบ้านที่อาศัยอยู่บริเวณท่าเรือ กันตัง และสถานีรถไฟกันตังที่เล่าให้ผู้วิจัยฟังว่า

“...ตั้งแต่ลุงจำความได้จนถึงอายุ 60 กว่าปีแล้ว ยุคนั้นก็มีเรือเดินสมุทรลำใหญ่แล่นที่ท่าเรือ ส่งสินค้าไปต่างประเทศ เป็นสายเดียวของฝั่งทะเลอันดามันที่ใหญ่ที่สุดคู่กับสงขลา มีทั้งเรือลำเล็ก ลำใหญ่ ประมาณ 70 กว่าลำได้ รถไฟก็มาจอดรอที่ท่าเรือตรงท่าเรือเป็นดินทรายทั้งเพ ไม่ได้เป็นถนนเหมือนสมัยนี้...” (เพียร พรหมอินทร์, สัมภาษณ์ วันที่ 7 ธันวาคม 2557)

“...แต่ก่อนกันตังเพื่องฟู พ่อค้า สินค้า ผู้คน ทั้งรถ เรือ รถไฟขั้วไขว้ บ้านเรานำเข้าสินค้าเทคโนโลยีคมนาคมการรถไฟจากตะวันตก ที่นี่เลยเป็นทางหลักอีกทางที่เติบโตควบคู่กับอีกแห่งทางตะวันออกคือสงขลา มีโรงงานชั่วคราวประกอบรถจักรและล้อเลื่อนส่งไปที่อื่น เทียวรถไฟมีมาก ผู้คนคึกคักมีรางรถเชื่อมไปจนถึงท่าเรือริมแม่น้ำตรัง ขนย้ายสินค้าขนาดใหญ่มากมายไปปิ้ง มาเลเซีย อินโดนีเซีย หรือแม้แต่ที่ไกลกว่านั้นผมยังนึกภาพวันนี้ไม่ออกเลยว่ามันร้างลงไปเมื่อไหร่...” (พันธ์ทิพย์ นุ่นแก้ว, สัมภาษณ์วันที่ 9 ธันวาคม 2557)

อย่างไรก็ดี จะเห็นได้ว่ารถไฟสายทุ่งสง - กันตัง หาดใหญ่ - สงขลา ได้ร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการขนส่งสินค้าเหล่านี้ให้ถึงมือผู้บริโภคได้อย่างปลอดภัยและรวดเร็วขึ้น เป็นสถานที่ที่เติบโตควบคู่ไปพร้อม ๆ ความเป็นเมืองท่าของกันตังและสงขลาทำให้รถไฟสายนี้ได้ถูกสร้างขึ้นโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร นอกจากนี้การเดินทางรถไฟทั้งสองขบวนนี้ทำให้สภาพเศรษฐกิจดีมีการติดต่อค้าขาย ทั้งในและต่างประเทศ อีกทั้งตลาดค้าไปด้วยผู้คนที่ขมิขมันขนถ่ายสินค้าลง - ขึ้นจากรถไฟ และลง - ขึ้นจากเรือ มีเรือจอดเรียงรายเข้า - ออกออกทุกเช้าค่ำ แล้วยังมีการหลังไหลของวัฒนธรรมต่างถิ่นสมัยใหม่เข้ามาสู่ชุมชนได้อย่างง่ายและรวดเร็ว

1.2.1 สถานีรถไฟกันตัง: สถานีรถไฟสายประวัติศาสตร์กับการขนส่งสินค้า

เรือลำแล้วลำเล่าที่มาจอดลอยลำที่ริมแม่น้ำตรังเพื่อรอการขนถ่ายสินค้า สินค้าเหล่านี้จะถูกขนส่งไปยังผู้บริโภคภายในจังหวัดตรังและจังหวัดใกล้เคียง ขณะเดียวกันก็มีเรือบรรทุก

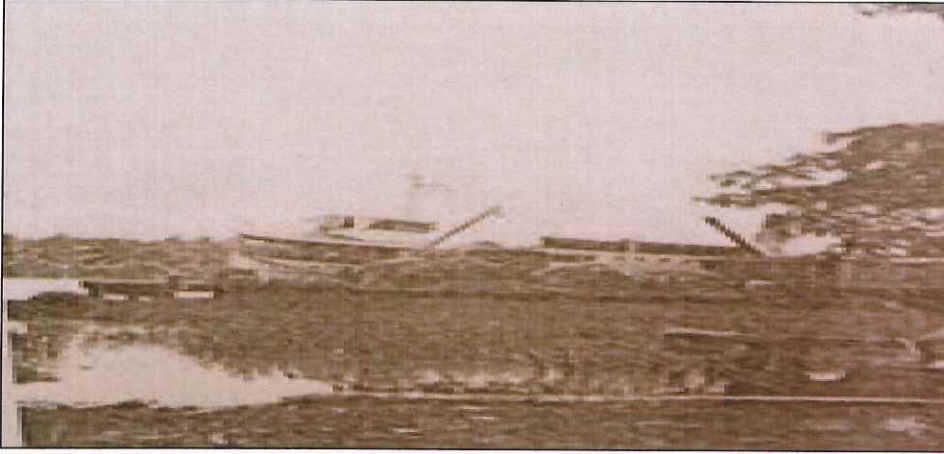
สินค้าลำใหญ่ ๆ จอดรออยู่บริเวณท่าเรือกันตั้งเพื่อรอรับสินค้า แล้วสินค้าก็จะถูกลำเลียงส่งไปขายยังเมืองต่าง ๆ ทั้งในและต่างประเทศ ดังเช่นคำบอกเล่าของชาวบ้านที่อาศัยอยู่บริเวณท่าเรือกันตั้ง และสถานีรถไฟกันตั้งที่เล่าให้ผู้วิจัยฟังว่า

“...ลุงเป็นคนที่นี่แหละ อายุ 66 ปีแล้ว แต่ก่อนมีบ้านอยู่รอบท่าเรือนี้เต็มหมด แต่ละหลังยังเรือจอดทุกบ้านแหละ บ้านนี้มีสองสามลำ แต่สมัยนี้มีเรือลึบกว่าหลังแล้ว บางหลังก็มีเรือ บางหลังก็ไม่มีแล้ว ตั้งแต่แรกใช้เรือพาย ไม่ใช่เรือสมัยนี้ รถไฟก็มีเต็มหมด ทั้งเรือใหญ่ เรือเล็กมีหมดแหละ...” (ประจวบ ศรีประสิทธิ์, สัมภาษณ์วันที่ 8 ธันวาคม 2557)

“...เมื่อก่อนชาวบ้านจะรวมกลุ่มกันที่สถานีกันตั้ง มาขายของบ้าง เดินทางบ้าง สินค้าส่งออกสมัยก่อนก็มีข้าวสาร เฉาก๊วยเป็นถึง ๆ หัวรถจักร สินค้าใหญ่ ๆ ก็จะมีไว้โบกท้ายสุด...” (มงคล พิชิตชัย, สัมภาษณ์วันที่ 25 พฤศจิกายน 2557)

ตลอดแนวริมฝั่งน้ำนั้น มีท่าเรือนับสิบท่า ทั้งของเอกชนและสาธารณะ ยังมีท่าเรือสำคัญนับจากทางทิศใต้ขึ้นไป ได้แก่ สะพานเทศ สำหรับสินค้าปศุสัตว์ ซึ่งมีวัวควายเป็นหลัก สะพานเจ้าฟ้า ซึ่งเป็นท่าเรือของทางการ และสะพานเหล็กซึ่งเป็นสะพานท่าเทียบเรือขนาดใหญ่ใช้ขนถ่ายสินค้าที่ปลายทางรถไฟ สำหรับขึ้นลงสินค้าทางรถไฟซึ่งมาสุดสายตรงสะพาน (กันตั้งหน้าต่าง อันดามัน, 2551) ภาพท่าเรือและรถไฟที่ปรากฏอยู่ตรงหน้าในขณะนี้ เป็นท่าเรือที่มีความสำคัญในการขนถ่ายสินค้าขึ้นลงรถไฟ (ภาพที่ 9) ดังเช่นคำบอกเล่าของผู้คนที่อาศัยอยู่ที่บริเวณพื้นที่ย่านตึกเก่าที่บอกเล่าถึงความเป็นมาของท่าเรือกันตั้งและสถานีรถไฟกันตั้ง ดังนี้

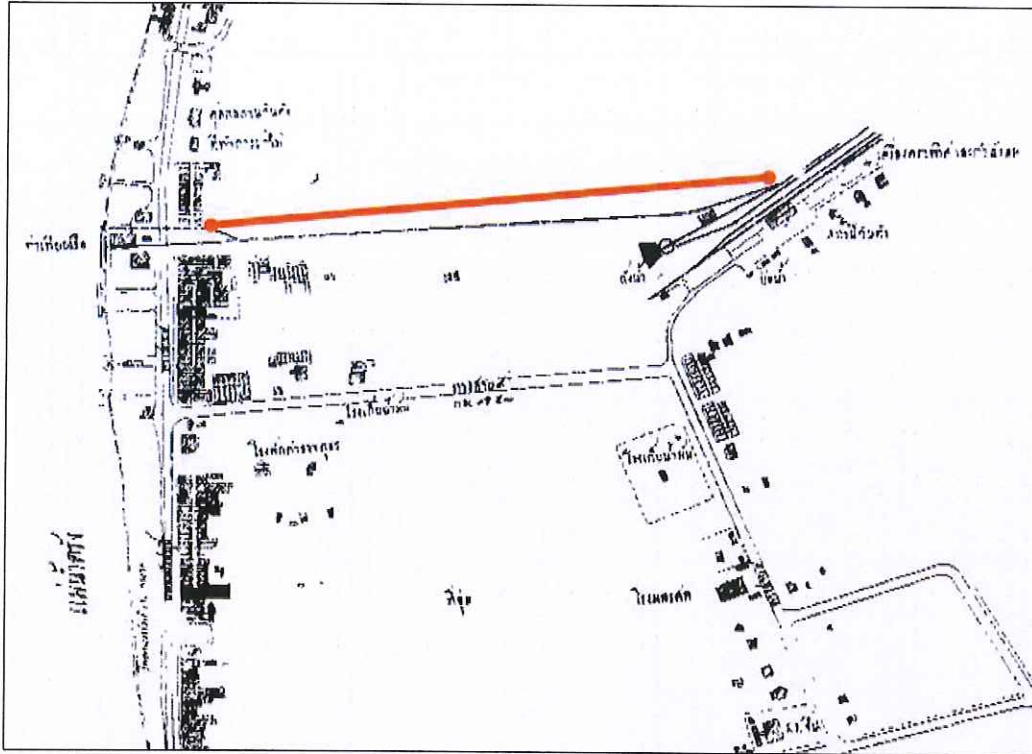
“...อย่างว่า แต่ก่อนเรือ รถไฟ มันเหมือนเดินมาคู่กัน บางขบวนคึกคัก บรรทุกวัวมาลงเรือล่องไปออกทะเล เพื่อขายในมาเลเซีย มากันเป็นแถว ๆ เลย ลักขบวนตามด้วยสินค้าจีปาะ แต่ก่อนรถไฟมาจอดถึงท่าเรือเลย...” (สมพร บัวนาค, สัมภาษณ์วันที่ 7 ธันวาคม 2557)



ภาพที่ 9 เรือต่างประเทศจอดรับส่งสินค้าที่สะพานเหล็ก สุดปลายทางรถไฟเห็นตู้สินค้า
รถไฟเทียบกับสะพาน

ที่มา : แลหลังเมืองตรัง, 2548, น. 32

สะพานเหล็กถือเป็นสะพานที่สำคัญที่ใช้ในการขนส่งสินค้า และเป็นที่จอดเรือรับส่งสินค้ากับขบวนรถไฟโดยมีระยะทาง 500 เมตรระหว่างสถานีรถไฟกันตังและท่าเรือกันตัง (ภาพที่ 10) โดยเส้นทางรถไฟสายนี้ส่งเสริมนโยบายเมืองท่าค้าขายของพระยารัษฎานุประดิษฐ์มหิศรภักดี (คอซิมบี๊ ณ ระนอง) ได้เป็นอย่างดี ท่านเจ้าเมืองหรือพระยารัษฎานุประดิษฐ์มหิศรภักดี (คอซิมบี๊ ณ ระนอง) ของคนกันตังและคนใต้ คือคนที่สร้างความเจริญให้กับกันตังเป็นอย่างมาก ในฐานะอำเภอเมืองเก่าของตรัง ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2433 เรื่อยมา เมืองเล็ก ๆ ที่เป็นทางออกสู่ทะเลแห่งนี้ กลายเป็นเมืองท่าค้าขายใหญ่โตแห่งหนึ่งของคาบสมุทรมลายู ก็ด้วยการพัฒนาทั้งเชิงเกษตรและการค้าอันฝังรากอยู่ในชีวิตคนกันตังมาเป็นร้อยปี (ปลายทางและการตั้งต้น, 2554)



ภาพที่ 10 ระยะทาง 500 เมตร จากสถานีรถไฟกันตังไปยังท่าเรือกันตัง
ที่มา : รถไฟไทยดอทคอม, 2551

ดังเช่นคำบอกเล่าของผู้คนที่อาศัยอยู่ที่บริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังที่บอกเล่าถึงความเป็นมาของสถานีรถไฟกันตัง ดังนี้

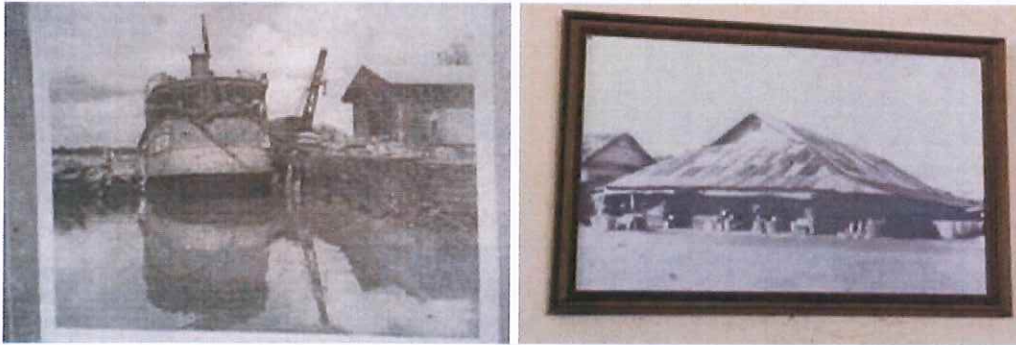
“...รางรถไฟที่ต่อไปสถานีกันตัง ใช้ส่งหั่วรถจักรกันเมื่อก่อน ตอนนี่ไม่มีแล้ว...” (เพียร พรหมอินทร์, สัมภาษณ์วันที่ 7 ธันวาคม 2557)

“...500 เมตร ที่เหลือเดี๋ยวนี้กลายเป็นชุมชนแล้ว ลุงเองก็ไม่ทันเห็น ต้องเป็นคนดั้งเดิม รุ่นปู่รุ่นพ่อ...” (วิเชียร จรูญจิต, สัมภาษณ์วันที่ 10 ธันวาคม 2557)

“...เคยมีรางรถไฟวิ่งไปจนถึงท่าเทียบเรือกันตั้ง เมืองท่าอันสำคัญระดับโลก เพียงแต่ปัจจุบัน รางรถไฟระยะทาง 500 เมตร ที่เคยเชื่อมระหว่างจากตัวสถานีรถไฟถึงท่าเทียบเรือกันตั้งได้ถูกชาวบ้านรื้อแล้ว และรื้อถอนออกไปหมดแล้ว ขณะที่การขนส่งสินค้าทุกชนิดที่เคยใช้ทางรถไฟก็หมดสิ้นไปตามกาลเวลา...” (ประพัฒน์ ไหมขาว, สัมภาษณ์วันที่ 9 ธันวาคม 2557)

อย่างไรก็ดี สะพานเหล็ก มีโกดังเก็บสินค้าอยู่บริเวณท่าเรือกันตั้ง (ภาพที่ 11) ทำให้ในอดีตเป็นท่าเรือขนส่งสินค้าที่มีศักยภาพด้านการขนส่ง (ปลายทางและการตั้งต้น, 2554) ดังเช่นคำบอกเล่าของผู้คนที่บอกเล่าถึงความเป็นมาของท่าเรือกันตั้งและสถานีรถไฟกันตั้ง ดังนี้

“...สมัยก่อนมีโกดังไว้เก็บสินค้าอยู่รอบท่าเรือเนื่องจากมีสินค้าจำนวนมากหลาย ๆ ประเภท ทำให้สร้างโกดังไว้เพื่อเก็บสินค้าก่อนส่งไปยังที่อื่นอีกที สินค้าส่วนใหญ่จะมาจากทางเรือ แล้วนำมาเก็บไว้ที่โกดังก่อน ก่อนจะถูกขนย้ายสินค้าโดยรถไฟอีกที...” (เพียร พรหมอินทร์, สัมภาษณ์วันที่ 7 ธันวาคม 2557)



ภาพที่ 11 เรือต่างประเทศจอดรับส่งสินค้าที่สะพานเหล็ก และมีโกดังเก็บสินค้าอยู่บริเวณท่าเรือกันตั้ง
ที่มา : การเดินทางของชิมบี้, 2549, น. 67 และถ่ายโดยผู้วิจัย เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2557

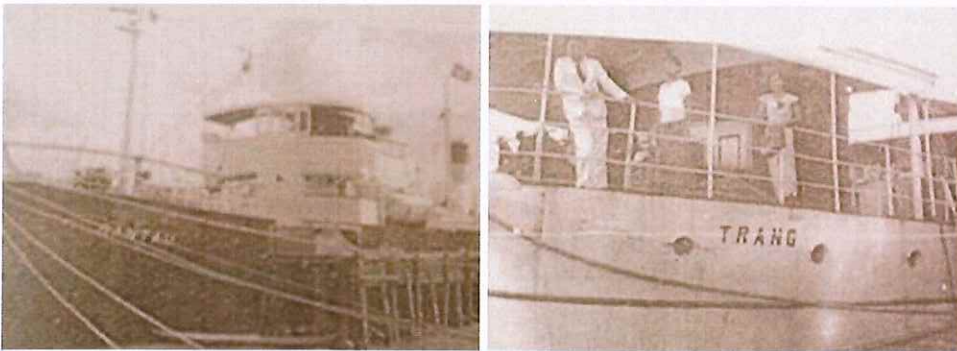
1.2.2 สถานีรถไฟกันตั้ง: สถานีรถไฟสายประวัติศาสตร์กับการขนส่งผู้โดยสาร

ในอดีตหลังจากเปิดการเดินทางรถไฟ เมื่อ พ.ศ. 2456 กันตั้งกลายเป็นศูนย์กลางการคมนาคมระหว่างเมืองทางฝั่งทะเลตะวันตกกับเมืองอื่น ๆ ตลอดจนถึงกรุงเทพฯ มีเอกสารจดหมายเหตุ

เหตุ แสดงถึงการเดินทางของข้าราชการและการขนส่งพัสดุภัณฑ์ต่าง ๆ ระหว่างรถไฟกับท่าเรือกันตั้ง (ภาพที่ 12) เรือจากภูเก็ต พังงา กระบี่ สตูล และหัวเมืองมลายู ทั้งปีนัง ปลิศ ก็จะมาขึ้นรถไฟที่สถานีกันตั้ง ส่วนสินค้าและผู้โดยสารจากรถไฟก็มาลงเรือต่อที่ท่าเรือกันตั้งเช่นกัน (ภาพที่ 13) ทำให้กันตั้งเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางฝั่งทะเลตะวันตกและเป็นเมืองท่าที่มีชื่อเสียง การบรรจุซื้อกันตั้งไว้ในแผนที่โลกคงมาจากเหตุผลนี้ (ปกิณกวิวัฒนธรรม จังหวัดตรัง, 2554)

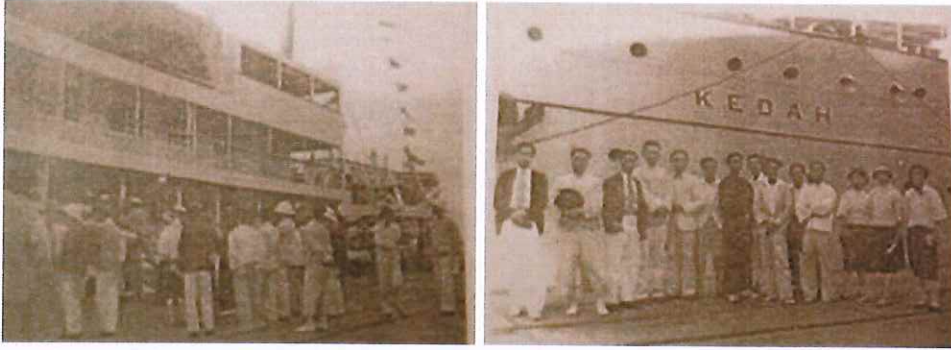
ท่าเรือและสถานีรถไฟกันตั้ง คืออดีตของชุมชนบัณฑิตนักศึกษาจากบ้านที่เมืองน่องแห่งอันดามัน เช่น ภูเก็ต พังงา กระบี่ สตูล ด้วยขบวนรถไฟสายใต้ขบวนแรกมาสิ้นสุดที่กันตั้ง และบ้างก็ล่องลงไปยังปีนังโดยเรือระหว่างประเทศ ส่วนการคมนาคมทางรถยนต์นั้นยังไปมาไม่สะดวก ท่าเรือกันตั้งและสถานีรถไฟกันตั้งคือความสัมพันธ์เนื่องในการเดินทาง กล่าวคือโดยสารเรือจากภูเก็ต พังงา มาขึ้นที่ท่าเรือกันตั้ง และขึ้นรถไฟต่อเข้ากรุงเทพฯ (การเดินทางของชิมบี้, 2549)

“...แรกก่อนใคร ๆ อีไปไหนมาไหนก็มาขึ้นที่ท่าเรือกันตั้งเพ ไปภูเก็ตมั้ง ไปลิบมั้ง ที่นี้ใหญ่มากนิเมื่อก่อนนั้น สมัยพระยารัชฎาฯ เป็นเจ้าเมือง แยกทำหลายอย่างกันตั้งเจริญกับแกนนัแล ลุงได้เขี่ยลุยเลย เมื่อก่อนรับจ้างวิ่งรถตอนกลางวัน มีลูกเรือพามาจ้างให้พาไปเที่ยวหลังขึ้นท่าจากท่าประมง พอกลางคืนเป็นยามเฝ้าท่าเรือ นั่งเฝ้าของเศรษฐกิจมันดี วันหนึ่งได้หลายบาท...” (อำพล นวลขำ, สัมภาษณ์วันที่ 8 ธันวาคม 2557)



ภาพที่ 12 เรือสินค้าหลัง พ.ศ. 2510 และเรือโดยสารกันตั้ง - ปีนัง หลัง พ.ศ. 2490

ที่มา : แลหลังเมืองตรัง, 2548, น. 33



ภาพที่ 13 เรือเคดาห์ เป็นเรือขนาดใหญ่บรรทุกสินค้า และผู้โดยสารระหว่างท่าเรือกันตังกับปีนัง
ที่มา : แลหลังเมืองตรัง, 2548, น. 33

1.3 ระยะที่สามทางการรถไฟเข้าสู่ช่วงขบเซา เหลือเพียงเที่ยวขบวนรถไฟสายกรุงเทพฯ - กันตัง และลดความสำคัญลงมาเป็นลำดับ ต่อมาจึงถูกแทนที่โดยทางรถยนต์ (ปี พ.ศ. 2540 - 2553)

ความรุ่งเรืองไม่สามารถอยู่คู่ชาวบ้านกันตังได้ตลอด ทุกอย่างย่อมผันแปรตามกาลเวลาแม่น้ำสายใหญ่ที่เคยเป็นเหมือนสิ่งขับเคลื่อนให้กันตังเติบโต ปัจจุบันได้ลดบทบาทลงเนื่องจากเส้นทางขนส่งสินค้าเปลี่ยนแหล่งผลิต มีการนำเข้าหัวรถจักรจากญี่ปุ่นเข้ามาแทน ซึ่งมักมาขึ้นท่าที่ฝั่งอ่าวไทย รวมถึงถนนหนทางที่สะดวกขึ้น เส้นทางรถไฟขึ้นล่องกันตังกับที่อื่น ๆ จึงทำให้กันตังลดบทบาทการเป็นเมืองท่าขนาดใหญ่ของหัวเมืองฝั่งอันดามันลง (ครบรอบร้อยปีสถานีรถไฟกันตัง, 2556)

อย่างไรก็ดี การคมนาคมทางถนนที่สะดวกมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะช่วงระหว่างกันตัง - ตรัง และทุ่งสง - ห้วยยอด - ตรัง ทำให้การขนส่งสินค้าสะดวกขึ้นและมีรถประจำทางให้บริการที่สะดวกมาก ประกอบกับการขาดแคลนรถจักร เนื่องจากการเสื่อมสภาพไปตามกาลเวลาและการนำไปทำขบวนรถสินค้าและการโดยสารที่คุ้มทุนกว่าด้วย ขบวนรถรวมในเส้นทางนี้จึงถูกยกเลิกไปในที่สุด

เมื่อท่าเรือไม่ได้เป็นท่าเรือน้ำลึกในระดับประเทศ ความสำคัญของตัวสถานีรถไฟก็ลดบทบาทลงตามกาลเวลา การนั่งรถไฟเพียงยี่สิบกว่ากิโลเมตรเข้าตัวเมืองตรัง คงทำให้ไม่เกิดความนิยมนัก แต่กระนั้นก็ยังเห็นตู้คอนเทนเนอร์อยู่หลายตู้ที่มีการส่งสินค้าจากท่าเรืออยู่ในปัจจุบันไปทางปีนัง ประกอบกับเส้นทางรถไฟสายกันตัง มีรถยนต์โดยสารให้บริการสะดวกสบายมากขึ้น และถนนมีสภาพที่ดีขึ้นทำให้ผู้คนเริ่มหันเหความนิยมนั่งรถยนต์แทนรถไฟเพราะสะดวกรวดเร็ว ลงตรงจุดหมาย

ปลายทางได้ตามความต้องการ การโดยสารรถไฟที่วิ่งช้า ไม่สอดคล้องกับวิถีชีวิตสมัยใหม่ที่มีแต่ความเร่งรีบ ค่าตัวโดยสารราคาถูกไม่ได้เป็นปัจจัยดึงดูดให้ผู้คนใช้บริการรถไฟเหมือนเดิม ทำให้สถานีรถไฟกันตังถูกลดบทบาทในการเป็นเส้นทางรถไฟที่ใช้ในการคมนาคม โดยสะท้อนถึงวิถีชีวิตของชาวบ้านที่ไม่คึกคักเหมือนเช่นดังอดีต ทำให้สถานีรถไฟกันตังเงียบเหงาลงไปตามวัฏจักร อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันยังคงมีการใช้งานอยู่วันละขบวน โดยมีรถไฟขบวนรถเร็วที่ 167/168 สายกรุงเทพฯ - กันตัง (ภาพที่ 14) เดินทางทุกวัน (กันตังหน้าต่างอันดามัน, 2551)

ขบวนรถ	สถานี		สถานีใกล้เคียง		ปลายทาง	
	ต้นทาง	ออก	ถึง	กลับ	สถานี	ถึง
เร็ว 167	กรุงเทพฯ	18.30	11.00		กันตัง	11.00
เร็ว 168	กันตัง	12.00			กรุงเทพฯ	05.35

ภาพที่ 14 กำหนดเวลาเดินรถขบวนรถเร็วที่ 167/168 สายกรุงเทพฯ - กันตัง
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัย เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2557

ดังเช่นคำบอกเล่าของผู้คนที่อาศัยอยู่ที่บริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังที่บอกเล่าถึงความเป็นมาของสถานีรถไฟกันตัง ดังนี้

“...เที่ยวรถไฟก็อย่างที่เห็นวิ่งรอบเดียว คนน้อยกว่าเมื่อก่อนมาก เมื่อก่อนที่นี้จะคึกคักไปด้วยพ่อค้า แม่ค้า...” (ปราณี ประเสริฐ, สัมภาษณ์วันที่ 9 ธันวาคม 2557)

“...แต่ก่อนมีเที่ยวรถเยอะมาก กันตัง - สุราษฎร์ฯ กันตัง - พัทลุง กันตัง - สงขลา กันตัง - พังงอ ไปยะลาก็มี เดี่ยวนี้ก็อย่างที่เห็นวันละเที่ยว แต่ดีแล้วที่สถานีรถไฟมันยังอยู่ มีเรื่องราวในนี้เยอะ ผมเองไม่ออกไปประจำการที่อื่นอีก เพราะมีความผูกพันกับที่นี่อยู่แล้วมีความสุข...” (ประพัฒน์ ไหมขาว, สัมภาษณ์วันที่ 9 ธันวาคม 2557)

“...นั่งรถไฟไปลงสถานีรถไฟตรง ค่าตัว 5 บาท ประหยัดดี ดีกว่านั่งเบียดบนรถแท็กซี่ แพงก็แพง บ้านนั่งหลับตาแป็บเดียวก็ถึงสถานีแล้ว ป้าชอบนั่งรถไฟ...” (อำภาทองด้วง, สัมภาษณ์วันที่ 9 ธันวาคม 2557)

คำกล่าวข้างต้นสะท้อนให้เห็นว่าเส้นทางรถไฟสายเดียวทางฝั่งทะเลอันดามันของสถานีรถไฟกันตังได้ลบลบบาทหลงจากที่เคยเป็นมาในอดีต สิ่งที่เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงได้ชัดเจน ก็คือเที่ยวขบวนรถไฟ เหลือเพียงเที่ยวรถไฟขบวนกรุงเทพฯ - กันตัง ที่วิ่งรอบเดียวต่อวันเท่านั้น โดยส่วนใหญ่ชาวบ้านในพื้นที่จะโดยสารรถไฟเข้าตัวเมืองตรง ซึ่งผู้คนที่ใช้บริการรถไฟในการขนส่งสินค้าและติดต่อเดินทางลดน้อยลงไป ทำให้พ่อค้าแม่ค้า ชาวบ้าน และรถไฟไม่คึกคักเช่นดังอดีต แต่อย่างไรก็ตามการเดินทางด้วยเส้นทางรถไฟสายประวัติศาสตร์ยังคงอยู่คู่ชาวบ้านกันตังจวบจนถึงปัจจุบัน

อย่างไรก็ดี เมื่อเส้นทางรถไฟสายประวัติศาสตร์นี้ยังคงมีให้เห็นอยู่ ทำให้สถานีรถไฟกันตังตั้งแต่ได้รับการพัฒนาจากนโยบายของเทศบาลเมืองกันตังที่มีการจัดทำโครงการแผนพัฒนาสามปี (พ.ศ. 2553 - 2555) เพื่อให้พื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง เป็นแหล่งมรดกทางวัฒนธรรม แหล่งเรียนรู้ และแหล่งท่องเที่ยว ถือเป็นใบเบิกทางให้พื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังได้รับการปรับปรุงซ่อมแซม เมื่อ พ.ศ. 2553 มีภูมิทัศน์ที่เหมาะสมแก่การเป็นแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งเป็นการเปิดตัวในการฟื้นฟูอนุรักษ์สถานีรถไฟกันตังอีกทั้งเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างเต็มรูปแบบ (สารกันตัง, 2552) ทำให้กระแสการท่องเที่ยวเข้ามามีบทบาทในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง เพราะพื้นที่ดังกล่าวยังคงสะท้อนให้เห็นถึงวิถีชีวิตของชาวบ้านที่ใช้รถไฟในการขนส่งสินค้า ติดต่อเดินทาง ถือเป็นเสน่ห์ที่ดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเข้ามายังพื้นที่

บทสรุป

สถานีรถไฟกันตัง เปรียบเป็นเส้นทางรถไฟสายประวัติศาสตร์ที่อยู่คู่ชาวบ้านกันตังมาอย่างช้านาน โดยผู้คนที่ต่างพากันให้คุณค่าและความหมายแก่สถานีรถไฟกันตังในช่วงปี พ.ศ. 2452 - 2553 ว่าในระยะแรกมีการก่อสร้างท่าเรือกันตังให้พร้อมที่จะรองรับทางรถไฟสายใต้ที่มาสุดสายที่สถานีกันตังเพียงแห่งเดียวของฝั่งทะเลอันดามัน เมื่อความเจริญรุ่งเรืองเกิดขึ้นทำให้เส้นทางรถไฟสายทุ่งสง - กันตัง มีบทบาทในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทาง ทำให้มีการหลั่งไหลของผู้คนและวัฒนธรรมเข้ามายังพื้นที่ แต่เมื่อความเจริญของยุคโลกาภิวัตน์เข้ามาแทนที่ ทำให้การเดินทางและขนส่งสินค้าด้วยรถไฟได้ลบลบบาทหลง เหลือเพียงเที่ยวขบวนรถไฟสายกรุงเทพฯ - กันตังที่วิ่งวันละรอบเดียวเท่านั้น จะเห็นได้ว่า บทบาทของสถานีรถไฟกันตังในยุคสมัยอดีตเป็นศูนย์กลาง

ทางการค้าและการเดินทางที่มีชื่อเสียงทางฝั่งทะเลตะวันตกที่เจริญรุ่งเรืองอย่างมาก เป็นสถานีรถไฟที่มีคุณค่าและความหมายต่อความทรงจำของคนในชุมชนที่ไม่ว่าจะถูกลดบทบาทไปจากเดิมอย่างไรก็มิอาจถูกลบเลือนไปจากความทรงจำของคนในชุมชน วิถีชีวิตของชาวบ้านที่ใช้รถไฟในการขนส่งสินค้าและติดต่อเดินทาง การเข้ามาค้าขายบริเวณสถานีรถไฟกันตังยังคงมีให้เห็นและสัมผัสอยู่ทุกวัน โดยผู้คนยังคงให้คุณค่าและความหมายเดิมแก่สถานีรถไฟกันตัง เพียงแต่ถูกเพิ่มคุณค่าและความหมายใหม่ให้เป็นพื้นที่ที่รับใช้การท่องเที่ยว

2. การกลายเป็นสินค้าของสถานีรถไฟกันตังในกระแสการท่องเที่ยว (ในช่วงปี พ.ศ. 2553 - 2558)

การกลายเป็นสินค้าของสถานีรถไฟกันตังในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง เป็นกระบวนการสร้างคุณค่าให้แก่สถานีรถไฟกันตัง ตลอดจนพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟกันตัง โดยผู้วิจัยมองว่าการกลายเป็นสินค้าของสถานีรถไฟกันตังและพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังได้ถูกทำให้กลายเป็นสินค้า โดยการให้คุณค่าต่อสถานีรถไฟกันตังจากคนหลายฝ่ายทั้งจากเจ้าหน้าที่สถานีรถไฟกันตัง กลุ่มพ่อค้าแม่ค้าหรือกลุ่มคนที่อาศัยในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังและบริเวณท่าเรือกันตัง เจ้าหน้าที่เทศบาลอำเภอกันตัง เจ้าหน้าที่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) สำนักงานตรัง นักท่องเที่ยว ประชาชนทั่วไปและบริษัททัวร์ ที่ต่างร่วมกันทำให้สถานีรถไฟกันตังกลายเป็นสินค้าโดยการให้คุณค่าและความหมายใหม่กับสถานีรถไฟกันตังที่แตกต่างไปจากเดิม

อย่างไรก็ดี ผู้วิจัยขอเล่าเรื่องราวก่อนกระแสการท่องเที่ยวจะเข้ามายังจังหวัดตรัง โดยภาครัฐได้มีนโยบายกำหนดให้ปี พ.ศ. 2553 เป็นปีแห่งการปกป้องสถาบันสำคัญของชาติ และกำหนดให้มีการจัดกิจกรรมเฉลิมพระเกียรติ เพื่อเทิดพระเกียรติและแสดงความจงรักภักดีต่อองค์พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ และบูรพกษัตริย์ทุกพระองค์ตลอดปีเพื่อเป็นการเทิดพระเกียรติ เชิดชูสถาบันชาติ เสริมสร้างราชวงศ์จักรี เชิดชูเกียรติพระยารัชฎานุประดิษฐ์มหิศรภักดี (คอซิมบี้ ณ ระนอง) ซึ่งเป็นนักพัฒนาของจังหวัดตรัง โดยนโยบายดังกล่าว ถือเป็นโครงการที่นำการท่องเที่ยวมาสู่อำเภอกันตัง ได้แก่ โครงการรักษา เทิดรัฐ จักรวีวงศ์ และโครงการ 20 โบราณสถานจังหวัดตรัง โดยได้ขึ้นทะเบียนกับกรมศิลปากรให้เป็นโบราณสถาน ซึ่งอำเภอกันตังมีอยู่ 2 แห่ง ได้แก่ สถานีรถไฟกันตัง และวัดตรังคภูมิพุทธาวาส ทำให้โบราณสถานของอำเภอกันตังได้โลดแล่นเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์

จะเห็นได้ว่า ก่อนกระแสการท่องเที่ยวจะเข้ามายังสถานีรถไฟกันตังและพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง การจัดการท่องเที่ยวในจังหวัดตรังได้นำเอาเรื่องราวภูมิหลังทางประวัติศาสตร์มาเป็นจุดขายของการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม โดยได้รับการผลักดันจากภาครัฐเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวของท้องถิ่น ด้วยปัจจัยเหล่านี้ทำให้กระแสการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ที่สะท้อนถึงวิถีชีวิตของชาวบ้านได้เข้ามายังแหล่งท่องเที่ยวในอำเภอกันตัง โดยได้ถูกพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ สมัยรัชกาลที่ 5 ส่งผลให้สถานีรถไฟกันตังและแหล่งท่องเที่ยวในอำเภอกันตังได้รับการพัฒนาเพื่อเข้าสู่โปรแกรมทัวร์ตามรอยพระยารัชฎานุประดิษฐ์มหิศรภักดี (คอซิมบี้ ณ ระนอง) เรียนรู้ประวัติเจ้าเมืองตรังผ่านแหล่งท่องเที่ยวในอำเภอกันตัง

สำหรับการสร้างคุณค่าและความหมายของสถานีรถไฟกันตังก่อนกระแสการท่องเที่ยวจะเข้ามา ผู้วิจัยขอเล่าเรื่องราวของสถานีรถไฟกันตังตั้งแต่มีนโยบายของภาครัฐที่มีการจัดทำโครงการรักษา เทิดรัฐ จักรวีวงศ์ และโครงการ 20 โบราณสถานของจังหวัดตรัง เมื่อ พ.ศ. 2553 ส่งผลให้โบราณสถานในอำเภอกันตังได้ถูกพัฒนาเพื่อเข้าสู่โปรแกรมการท่องเที่ยว ทำให้ทางเทศบาลเมืองกันตัง ได้จัดทำโครงการแผนพัฒนาสามปี (พ.ศ. 2553 - 2555) เมื่อ พ.ศ. 2552 เทศบาลเมืองกันตังได้ขออนุญาตจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ขอใช้สิทธิเหนือพื้นที่ดินของการรถไฟเพื่อพัฒนาที่ดินรกร้างบริเวณที่ดินย่านสถานีรถไฟกันตัง ให้พื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง เป็นแหล่งมรดกทางวัฒนธรรม แหล่งเรียนรู้ และแหล่งท่องเที่ยว ถือเป็นใบเบิกทางให้พื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังได้รับการปรับปรุง ซ่อมแซม เมื่อ พ.ศ. 2553 มีภูมิทัศน์ที่เหมาะสมแก่การเป็นแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งถือเป็นการเปิดตัวในการฟื้นฟูอนุรักษ์สถานีรถไฟกันตังอีกทั้งเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างเต็มตัวอีกด้วย อย่างไรก็ตามเมื่อกระแสการท่องเที่ยวเข้ามามีบทบาทต่อสถานีรถไฟกันตังมากขึ้น อีกทั้งการให้คุณค่าและการสร้างความหมายขึ้นมาใหม่นั้นได้ถูกวางซ้อนทับลงไปในความหมายเดิม กล่าวคือ จิตสำนึกความเข้าใจของคนในชุมชนโดยทั่วไป สถานีรถไฟกันตังยังคงเป็นสถานีรถไฟที่ใช้ในการขนส่งสินค้าติดต่อเดินทาง แต่ปัจจุบันได้กลายเป็นสถานที่ท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมโดยถูกพัฒนาให้เป็นพื้นที่ที่รับใช้การท่องเที่ยว ดังที่ผู้วิจัยจะนำเสนอในลำดับต่อไป

2.1 ทำเรือกันตังและพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังในปัจจุบัน

เมืองท่าที่เคยเจริญรุ่งเรืองในอดีต ได้รับการพัฒนาจากเทศบาลเมืองกันตังเรื่อยมา โดยปัจจุบันมีแพขนานยนต์ที่ขนส่งรถและผู้โดยสารไปยังบ้านท่าส้มซึ่งอยู่ฝั่งตรงข้าม (ภาพที่ 15) และชาวบ้านที่ดำรงชีพด้วยการค้าขาย ทำประมง รับจ้างขับเรือขนส่งสินค้า รวมไปถึงการสร้างสวนสาธารณะริมแม่น้ำกันตัง เนื่องจากมีภูมิทัศน์และทำเลที่เหมาะสมแก่การพัฒนาให้เป็นพื้นที่สร้างออกซิเจนให้แก่ประชาชน อีกทั้งยามเย็นผู้คนต่างมารอชมพระอาทิตย์ตกดินที่ให้บรรยากาศที่อบอุ่นไปด้วยวิถีชีวิตของชาวบ้าน และเป็นจุดรวมกลุ่มของชาวบ้านกันตัง



ภาพที่ 15 ท่าแพขนานยนต์บริเวณท่าเรือกันตัง
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2557

ใครได้มากันตังเมืองที่ขึ้นชื่อในการเป็นศูนย์กลางฝั่งทะเลตะวันตกและสุดเส้นทางรถไฟฝั่งอันดามัน พลาดไม่ได้เลยที่จะเริ่มต้นเดินตามร่องรอยทางประวัติศาสตร์ โดยเริ่มต้นจากย่านตึกเก่าถนนรัชฎา ริมน้ำตรัง ผู้คนที่สัญจรผ่านไปมาก็มักจะเห็นตึกเก่าทอดยาวไปตามแม่น้ำตรัง และเส้นทางรถไฟที่ต่อมายังท่าเรือกันตัง ถือเป็นจุดสำคัญที่ชี้ชวนให้เรานึกถึงอดีตในครั้งที่เมืองกันตังเจริญรุ่งเรืองเป็นอย่างมาก

ในทุกเช้าที่มาอยู่กันตัง ผู้วิจัยได้สัมผัสถึงวิถีชีวิตของชาวบ้านริมน้ำตรัง ทุกอย่างดูสงบ ผ่อนคลาย และผสมผสาน คนรุ่นเก๋านั่งมองลูกหลานเดินเล่นในสวน ถัดไปที่ริมน้ำบริเวณท่าเรือกันตัง เรือประมงเล็กใหญ่จอดนิ่งสงบ ฉากหลังคือคอนเทนเนอร์ที่บรรทุกสินค้าเตรียมส่งออก (ภาพที่ 16) ซึ่งตู้คอนเทนเนอร์ได้ถูกขนใส่เรือเหล็กที่จอดนิ่งอยู่ริมลำน้ำตรัง เป็นเอกลักษณ์ที่แสดงถึงการเป็นเมืองท่าแห่งอุตสาหกรรมและการขนส่งที่ไม่เคยหลับใหลยังคงฉายภาพชัดเจนของเมืองท่าเก่าแก่ที่เปลี่ยนแปลงไปตามคิวัน และถึงแม้ว่าเมืองเก่าแบบนี้จะไม่มีซากเจดีย์หรือปราสาทให้ถ่ายภาพคู่ แต่บรรยากาศสร้าง ๆ ของยุคทองที่จืดจางไปตามกาลเวลาก็ก่อให้เกิดความถวิลหามิใช่น้อย



ภาพที่ 16 บรรยากาศริมแม่น้ำบริเวณท่าเรือกันตัง
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2557

ตัวกันตังเป็นเมืองท่าทองของไทยในยุคก่อน ทำให้ผู้วิจัยเดินไปถึงคลองภาษี และผ่านย่านตึกเก่าริมถนนรัชฎา แม่น้ำตรังทอดขนาน ผู้วิจัยได้หลุดพ้นจากกลุ่มคน วิถีชีวิตริมแม่น้ำตรัง คือภาพสะท้อนอันชัดเจนของชาวบ้านกันตัง ภาพที่ผู้คนในอดีตผ่านคำคืนแรมรอนกลางทะเล บริเวณแถบคลองภาษีนี้จะเห็นเรือประมงลำใหญ่เรียงรายอยู่ตามสะพานปลา วิถีชีวิตของชาวบ้านที่กำลังขนย้ายสัตว์ทะเล บ้างก็กำลังขนย้ายสินค้า ว่ากันว่างานประมงล้วนคืออีกสิ่งหนึ่งที่ขับเคลื่อนให้กันตังเติบโต (ภาพที่ 17) เช่นเดียวกับทุก ๆ เมืองริมทะเล สะพานปลาและท่าเทียบเรือประมงขนาดใหญ่ เต็มไปด้วยเสียงจอบแฉะและขลุมนอยู่ด้านในของแรงงานคัดแยกปลาเพื่อนำปลาส่งขาย พร้อมกลิ่นคาวเค็มที่ส่งกลิ่นเป็นระลอก ๆ แต่กลิ่นคาวเค็มเหล่านี้ไม่ได้สร้างความรบกวนหรือสร้างความเดือดร้อนให้กับผู้คนที่ผ่านไปมาแต่อย่างใด กลับเป็นเสน่ห์อย่างหนึ่งที่สะท้อนให้เห็นถึงวิถีชีวิตของชาวบ้านที่ดำรงชีพด้วยการทำประมง เป็นเมืองท่าที่ไม่เคยหลับ ยังคงความอุดมสมบูรณ์สร้างอาชีพ สร้างรายได้ให้กับชาวบ้านกันตังอยู่เสมอ



ภาพที่ 17 วิถีชีวิตที่สะพานปลาบริเวณแถบคลองภาษี
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2557

เมื่อถึงเวลายามเย็นท่ามกลางความหลากหลายในเมืองท่าเล็ก ๆ ผู้วิจัยได้สัมผัสถึงความอบอุ่นของชาวบ้านได้ชัดเจนยิ่งขึ้น เมื่อมาหยุดตรงศาลาที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำตรัง (ภาพที่ 18) ถือเป็นจุดรวมกลุ่มของชาวบ้าน บ้างก็มานั่งเล่น บ้างก็แวะนั่งพูดคุยกันระหว่างคนในชุมชน ซึ่งผู้วิจัยสังเกตเห็นคุณลุงคนหนึ่งจะมานั่งอยู่ที่ศาลานี้ทุกวัน ไม่ว่าจะยามเช้าหรือยามเย็นพลบค่ำ จึงเข้าไปชวนคุณลุงพูดคุยจนเกิดความสนิทใจ ทราบชื่อคือ ลุงเพียร พรหมอินทร์ ลุงเพียรได้เล่าให้ผู้วิจัยฟังว่า

“...ตรงนี้เมื่อก่อนไม่ได้เป็นสวนสาธารณะ ไม่ได้เป็นถนนที่ เป็นดินทราย แบบที่เห็นตรงนั้นแล เค้ามารสร้างเป็นสวนได้ 30 กว่าปีแล้ว ถึงศาลาก็ถูกย้ายมาตั้งตรงริมทางเดิน ย้ายมาแต่ที่สวนนั้นแล...” (เพียร พรหมอินทร์, สัมภาษณ์วันที่ 7 ธันวาคม 2557)



ภาพที่ 18 ศาลาบริเวณท่าเรือกันตังเป็นจุดที่พบเจอลุงเพียร พรหมอินทร์
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2557

หลังจากที่ผู้วิจัยได้พูดคุยกับลุงเพียรอย่างเพลิดเพลิน ก็เป็นเวลาพลบค่ำพอดี ลุงเพียรเห็นผู้วิจัยสนใจเรื่องราวในอดีต เพื่อให้เห็นภาพที่ชัดเจนขึ้น ลุงเพียรจึงแนะนำร้านกาแฟดำ ต่อม่า ซึ่งอยู่ไม่ไกลไม่ไกลท่าเรือมากนัก และลุงเพียรยังพาผู้วิจัยนั่งรถพ่วงข้างมาส่งที่ร้าน พร้อมพาไป ดูภาพถ่ายซึ่งติดอยู่ที่ฝาผนัง เป็นภาพสถานที่สำคัญ และเหตุการณ์สำคัญในเมืองกันตัง เสมือนเป็น วอลเปเปอร์ในการตกแต่งร้านพร้อมบอกด้วยว่าภาพนั้นในปัจจุบันอยู่ตรงไหน (ภาพที่ 19) ทำให้ ผู้วิจัยนึกภาพตามลุงเพียรอย่างเพลิดเพลิน ถึงแม้จะนึกออกบ้างไม่ออกบ้าง เพราะบ้างก็ถูกทុบ สร้างใหม่ไม่เหลือเค้าโครงให้เห็นภาพ แต่อย่างไรก็ตามผู้วิจัยยังคงสัมผัสได้ถึงความเป็นคนดั้งเดิมของ ลุงเพียรที่พยายามให้ความรู้แก่ลูกหลานในสิ่งที่ตนเองพบเจอมาตั้งแต่เด็ก และภูมิใจในบ้านเกิดเมือง นอนของตนเองและไม่คิดจะย้ายไปอยู่ที่อื่นเลย เมื่อลุงเพียรเล่าให้ฟังแล้วก็ได้แยกย้ายกันไป ผู้วิจัยจึง ได้มีโอกาสพูดคุยกับเจ้าของร้าน โดยเจ้าของร้านเล่าให้ผู้วิจัยฟังว่า

“...เมื่อก่อนหลังคาของร้านจะเป็นหลังคามุงจาก เปิดมา 10 กว่าปีแล้ว แต่เพิ่งมาปรับปรุงร้านได้ประมาณ 6 ปี ภาพถ่ายสมัยก่อนที่เห็นลุงไปขอมมาจากเทศบาล แต่รูปในหลวงลุงไปหาซื้อมาตกแต่งร้านเอง ไว้ให้ลูกค้า นักท่องเที่ยวได้ดู ลูกหลานจะให้เห็น ภาพสมัยก่อนบ้าง หากดูได้ยากแล้วแหละสมัยนี้...” (กระจ่าง ปานใหม่, สัมภาษณ์วันที่ 7 ธันวาคม 2557) เมื่อลูกค้าเริ่มทยอยกันเข้ามา ทำให้ลุงขอตัวไปขายของ

อย่างไรก็ตามจากคำสัมภาษณ์สะท้อนให้เห็นว่าร้านค้าในพื้นที่ย่านตึกเก่าบริเวณ ท่าเรือกันตัง นอกจากดึงดูดให้ผู้คนที่ผ่านไปมาได้แวะอุดหนุนลิ้มลองรสชาติของอาหารที่หลากหลาย และอร่อยแล้ว ยังดึงดูดความสนใจลูกค้าจากภาพถ่ายสมัยอดีตที่ทางร้านต้องการนำเสนอความเก่าแก่ ของประวัติศาสตร์เมืองกันตัง ทั้งสถานที่และเหตุการณ์สำคัญต่าง ๆ เช่น น้ำท่วม 9 ม.ค. 18 โรงแรม กงเอ็ก ตลาดเทศบาล มุมถนนหน้าโรงแรมตั้งสว่าง สีแยกโรงเรียนประชาวิทยา สะพานท่าเทียบเรือ ต่างประเทศ โรงพักกันตัง และโกดังเก็บสินค้าบริเวณท่าเรือ ทำให้เราเรียนรู้ประวัติศาสตร์จาก ภาพถ่ายได้ไม่ยาก



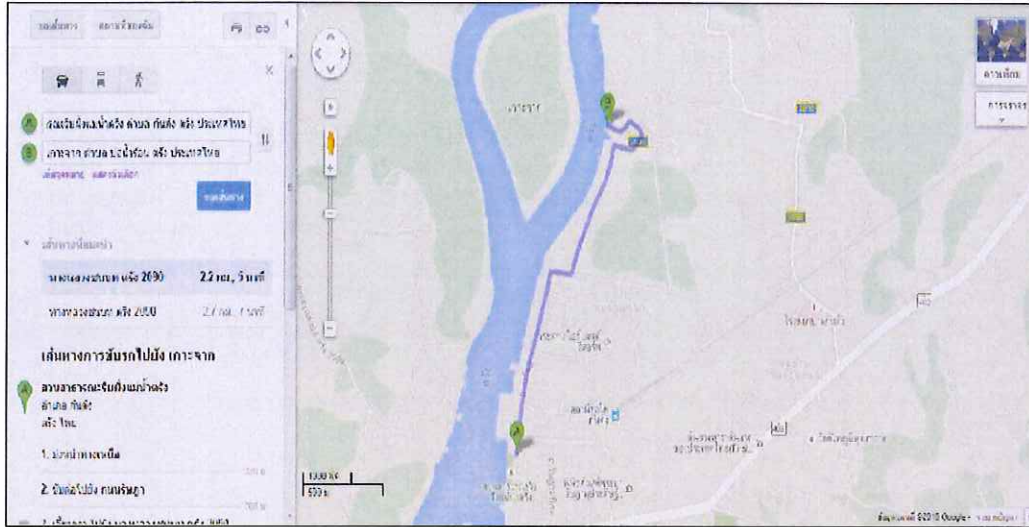
ภาพที่ 19 ลุงเพียร พรหมอินทร์ อธิบายภาพอดีตให้แก่ผู้วิจัย ณ ร้านกาแฟดำติมชำ
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ วันที่ 7 ธันวาคม 2557

ในยามเช้าของวันรุ่งขึ้น ผู้วิจัยได้มาทานอาหารร้านกันตังติมชำ เป็นอีกร้านที่ลุงเพียรแนะนำ ร้านนี้อยู่ใกล้ร้านโกดำติมชำ บรรยากาศของร้านกันตังติมชำ (ภาพที่ 20) เป็นร้านที่น่าภาพเก่าสมัยอดีตมาติดตามฝาผนัง เป็นวอลเปเปอร์เช่นเดียวกัน แต่มีภาพที่ไม่เหมือนกัน ภาพเหล่านี้แสดงให้เห็นถึงสถานที่สำคัญในอดีต และวิถีชีวิตของบรรพบุรุษชาวกันตังที่มีประวัติมาอย่างยาวนาน อีกทั้งมีจักรเย็บผ้ามาประยุกต์สร้างสรรค์ใหม่เป็นโต๊ะทานอาหาร ถือเป็นารผสมผสานของเก่าให้เข้ากับยุคสมัยใหม่ได้อย่างลงตัว เปรียบเสมือนวิวัฒนาการที่ก้าวเข้าสู่ยุคความเจริญแต่ก็ยังไม่ทิ้งอดีตและร่องรอยของบรรพบุรุษ เพราะทุกคนต่างมีอารมณ์โหยหาอดีตด้วยกันทั้งนั้น ทำให้ของเก่ายังคงมีบทบาทอยู่ในปัจจุบัน ภาพเมืองกันตังในสมัยอดีตสามารถสะท้อนให้เห็นถึงภาพความเป็นอยู่วิถีชีวิต สถาปัตยกรรมบ้านเรือน เหตุการณ์สำคัญในสมัยนั้น ซึ่งทำให้ผู้วิจัยได้มองภาพความทรงจำของคนในชุมชนออกมาเป็นภาพถ่ายได้มากขึ้น แสดงว่าอดีตเป็นสิ่งที่อยู่ใกล้ ๆ ตัวเรา สามารถนึกถึงได้ทุกวัน



ภาพที่ 20 บรรยากาศร้านก้นตั่งติมซ่า
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2557

เมื่อทานอาหารเข้าเสร็จแล้ว ผู้วิจัยได้ไปเดินเล่นผ่อนคลายที่สวนสาธารณะ ทำให้ผู้วิจัยได้มีโอกาสพูดคุยกับลุงเพียรอีกครั้ง ผู้วิจัยได้พูดคุยกับลุงเพียรเรื่อย ๆ จนลุงเพียรดูสนใจ ลุงเพียรยังเล่าให้ฟังว่า ลุงมานั่งที่ศาลานี้ทุกวันตั้งแต่เช้าถึงเย็น ลุงมีอาชีพรับจ้างขับเรือส่งของให้ชาวบ้านที่อยู่ริมแม่น้ำตรัง บางทีก็ขับเรือพานักเรียนไปดูวิถีชีวิตของชาวบ้านที่หมู่บ้านเกาะจาก (ภาพที่ 21) เพราะบริเวณริมแม่น้ำตรังจะมีป่าจากล้อมรอบทำให้ชาวบ้านบนเกาะดำรงชีพด้วยการทำใบจากยาสูบ ผู้วิจัยจึงเกิดความสนใจที่จะเข้าไปสัมผัสวิถีชีวิตของชาวบ้านที่ใช้ชีวิตบนเกาะว่ามีวิถีชีวิตอย่างไร ผู้วิจัยจึงให้ลุงเพียรพาไปดูวิถีผู้คนบนฐานทรัพยากรที่มีแม่น้ำตรังคอยหล่อเลี้ยงตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน



ภาพที่ 21 แผนที่การเดินทางไปยังหมู่บ้านเกาะจาก ริมแม่น้ำตรัง
ที่มา : Google Map, 2557

ลุงเพียรได้พาผู้วิจัยล่องเรือหางยาวไปยังหมู่บ้านเกาะจาก (ภาพที่ 22) พร้อมชี้ให้ผู้วิจัยเห็นถึงร่องรอยในอดีตที่ลุงได้พบเห็นในตอนวัยเด็ก ถึงแม้ภาพนั้นจะยังฉายภาพที่ไม่ชัดเจนมากนัก เพราะบ้างก็ถูกปิดด้วยความเจริญในยุคปัจจุบัน แต่เราก็คงสัมผัสได้ถึงกลิ่นอายถึงการเป็นแม่น้ำตรังที่เปรียบดั่งเส้นเลือดใหญ่ที่หล่อเลี้ยงชาวบ้านกันตั้งมาอย่างช้านาน



ภาพที่ 22 ผู้วิจัยได้ล่องเรือไปหมู่บ้านเกาะจาก บริเวณริมแม่น้ำตรัง กับลุงเพียร พรหมอินทร์
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2557

เมื่อถึงแล้วลุงเพียรได้จอดเรือพามาดูหมู่บ้านที่ทำใบจากยาสูบ เมื่ออย่างก้าวเข้าสู่หมู่บ้านนี้ ผู้วิจัยสัมผัสถึงบรรยากาศของหมู่บ้านเกาะจาก (ภาพที่ 23) การอยู่ด้วยกันแบบความเป็นพี่เป็นน้อง ลักษณะบ้านจะปลูกอยู่ริมเกาะ เป็นบ้านที่ทำจากไม้ ลักษณะเป็นบ้านใต้ถุน อยู่ใกล้ ๆ กัน บนพื้นดินส่วนหนึ่งนั้นชาวบ้านได้นำเปลือกหอยมาวาง เพราะบางบ้านประกอบอาชีพทำประมงบ้างก็ทำใบจากยาสูบ



ภาพที่ 23 บรรยากาศหมู่บ้านเกาะจาก บริเวณริมแม่น้ำตรัง
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2557

ผู้วิจัยได้เดินสำรวจไปรอบ ๆ บ้าน ก็ได้มีป้าคนหนึ่งชวนผู้วิจัยไปทานน้ำที่บ้าน ขวนผู้วิจัยพูดคุยด้วยความเป็นกันเอง ทราบชื่อต่อมา คือ ป้าฉลอง ศรีประสิทธิ์ ป้าฉลองได้เล่าถึงประวัติความเป็นมาในอดีตของท่าเรือกันดังไว้ว่า

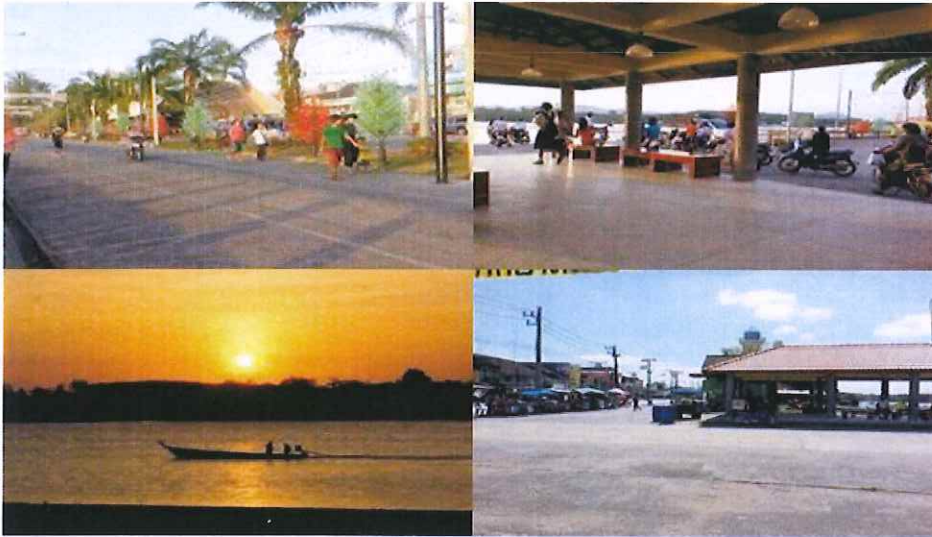
“...ป้าอายุ 41 ปี เป็น อสม. แรกเริ่มป้าเป็นคนสงขลา ป้ามาอยู่ที่นี้กับแฟน แฟนป้าเป็นคนดั้งเดิม อายุ 66 ปีแล้ว ที่ลูกยืนอยู่นี้เค้าเรียกว่าบ้านเกาะจาก อยู่หมู่ที่ 3 ไฟฟ้าเข้าถึงที่นี่ได้ 30 กว่าปีแล้ว ป้าเป็นกลุ่มสตรีเลยขอไฟฟ้ามาใช้บนเกาะ อยู่ที่นี่รู้สึกปลอดภัย ถึงป้าจะไม่ใช้เกิดที่นี่ อยู่ไม่ต้องจ่ายเบี่ยก็อยู่ได้ น้ำกินก็รองน้ำฝนเอา ชาวบ้านที่นี่บางบ้านก็ทำประมง ทอดแหหาปลา หาหอย บ่าว ๆ ก็ดำน้ำลงไปงมแต่หาได้ไม่เยอะเหมือนแต่แรก เพราะสารเคมีมันมี มันเลยไม่ค่อยอุดมสมบูรณ์เหมือนรุ่นนั้นแล บ้างบ้านก็ทำใบจากยาสูบ แต่ใบจากมีน้อยไม่ค่อยเยอะไม่เหมือนแต่แรกเลยลูก ถึงพวกบ่าว ๆ สาว ๆ ก็ลอกกันไม่ค่อยเป็น ต้องคนแก่ที่นั่นทำอยู่ พอทำเสร็จนีก้เอาไปขายบนฝั่งที่อยู่ในรถพ่วงข้างซบอยู่แถว ๆ ท่าเรือ ถึงที่ท่าอยู่อีกก็เพื่อที่จะอนุรักษ์ให้ลูกหลานได้เห็น เพราะหาดยากแล้ว

มีนักเรียนมาศึกษาขั้นตอนการทำใบจากยาสูบอยู่ประจำ เห็นว่าจะเอาไปทำรายงาน ลุงเพียร
แกพามาประจำแหละ...” (ฉลอง ศรีประสิทธิ์, สัมภาษณ์วันที่ 8 ธันวาคม 2557)

จากการพูดคุยกับลุงเพียรทำให้ผู้วิจัยได้ทราบถึงวิถีชีวิตและเรื่องราวการเป็นอยู่ของ
ผู้คนในพื้นที่พอสมควร ซึ่งพื้นฐานดั้งเดิมของลุงเพียรนั้นเป็นคนที่อาศัยในพื้นที่บริเวณท่าเรือกันตัง
ตั้งแต่จำความได้ ซึ่งมีความผูกพันกับพื้นที่แห่งนี้ เพราะเป็นพื้นที่ที่อยู่อาศัยและเป็นทั้งพื้นที่ทำมาหา
กิน หรือการประกอบอาชีพที่เป็นหลักแหล่งของตัวเอง อีกทั้งคำพูดบางช่วงบางตอนทำให้ผู้วิจัยได้
รู้ว่าลุงเพียรก็เป็นอีกหนึ่งคนที่ไม่ต้องการเดินทางไปหาที่ทำกินที่อื่น จากการบอกเล่าของลุงเพียรได้
สอดคล้องกับแนวคิดของ Lefebvre (1991 อ้างถึงใน ลลิลทิพย์ ก้องพานิชกุล, 2554) ที่กล่าวถึง
ความสัมพันธ์ระหว่างคนกับพื้นที่เป็นสิ่งที่มีความหมายจากกันของบุคคลย่อมปฏิสัมพันธ์กับบุคคล
อื่นในลักษณะหนึ่งเพื่อสื่อความหมาย วิถีคิดหรือประสบการณ์ โดยการสร้างความหมายผ่านภาษา
หรือความหมายโดยรหัส พื้นที่แต่ละแบบหรือแต่ละแห่งก็จะมีอิทธิพลต่อการดำรงชีวิต ที่แตกต่างกัน
กล่าวคือ ลุงเพียรก็เป็นคนหนึ่งที่ใช้ชีวิตประจำวันในพื้นที่ย่านท่าเรือกันตัง การปฏิสัมพันธ์ของ
ลุงเพียรกับพื้นที่ย่านท่าเรือกันตังได้สะท้อนถึงความคิด ความหมาย ของคนในพื้นที่ ที่มองพื้นที่
บริเวณนี้เป็นเพียงท่าเรือที่ใช้ในการขนส่งสินค้า ติดต่อเดินทาง เป็นจุดรวมกลุ่มของชาวบ้านที่ดำรงชีพ
ด้วยการค้าขายร่วมกันกับสถานีรถไฟกันตังที่มีบทบาทอย่างมากในอดีต อย่างไรก็ตามลุงเพียรไม่ได้
สนใจการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในยุคความเจริญมากนัก ลุงเพียรมองพื้นที่ในย่านนี้ที่ใช้เป็น
พื้นที่ในการทำมาหากินและเป็นที่อยู่อาศัยเท่านั้นเอง

เมื่อถึงหัวเวลายามเย็น ผู้วิจัยจึงได้เดินชมบรรยากาศรอบ ๆ ริมแม่น้ำตรังอันสงบ
เงียบ ยิ่งใหญ่ และแสนอาทร เดินไปสักพักจึงหยุดนั่งมองผู้คนอยู่ที่สวนสาธารณะริมถนนรัชฎา
ซึ่งมาเฝ้ารอขึ้นท่าแพขนานยนต์คนแล้วคนเล่าอย่างเพลินตาที่พาผู้คนแถบบ้านท่าส้มข้ามฝั่งมาถึง
กันตัง อีกทั้งศึกักไปด้วยชาวบ้านที่มาออกกำลังกายบ้างก็มารอดูพระอาทิตย์ตกดินหรือตกท้าย
ชาวประมงในยามเย็น และเดินเล่นไป ยังบริเวณท่าเรือกันตังที่ศึกักไปด้วยพ่อค้าแม่ค้าที่จอตลอดเช่น
ชายของรออยู่ทุกวัน ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงวิถีชีวิตบริเวณริมท่าเรือกันตังของชาวบ้านในแถบนี้ได้เป็น
อย่างดี (ภาพที่ 24) ผู้วิจัยจึงเดินไปซื้อของ แล้วจึงชวนแม่ค้าพูดคุย แม่ค้าเล่าให้ผู้วิจัยฟังว่า

“...มาขายของที่ท่าเรือเกือบทุกวัน คนมารอขึ้นเรือข้ามฟาก ป้ามาขายของ
ตั้งแต่เช้าถึงค่ำนั่นแล ตั้งแต่ 6 โมงครึ่ง ถึง 2 ทุ่ม...” (มาลัย วิไลกุล, สัมภาษณ์วันที่
8 ธันวาคม 2557)



ภาพที่ 24 วิถีชีวิตบริเวณริมท่าเรือกันตังในปัจจุบัน
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2557

ปัจจุบันการไปมาระหว่างตำบลฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออก มีแพขนานยนต์ของเทศบาลเมืองกันตัง ให้บริการในช่วงเวลา 06.00 - 20.00 น. ค่าแพ 1 บาทต่อคน จักรยาน 2 บาท จักรยานยนต์ 5 บาท สามล้อพ่วง 10 บาท รถยนต์ 4 ล้อ 20 บาท รถหกล้อ 60 บาท อีกทั้งยังมีเรือหางยาววิ่งโดยสารระหว่างหมู่บ้านและรับจ้างทั่วไป (เที่ยวกันตัง, 2554)

ผู้วิจัยได้ลองนั่งแพขนานยนต์จากบ้านท่าส้มข้ามฝั่งมายังท่าเรือกันตังซึ่งอยู่ฝั่งตรงกันข้าม (ภาพที่ 25) เพื่อสังเกตทัศนียภาพรอบ ๆ แม่น้ำตรังที่ไหลผ่านอย่างช้า ๆ ให้บรรยากาศเย็นสบายด้วยสายลมที่พัดผ่าน เมื่อถึงฝั่งบ้านท่าส้มแล้ว ทำให้ผู้วิจัยเล็งเห็นถึงวิถีชีวิตของชาวบ้านฝั่งท่าส้ม ซึ่งไม่ต่างกับฝั่งท่าเรือกันตังมากนัก กล่าวคือ ชาวบ้านต่างมาเผื่อรอขึ้นท่าแพขนานยนต์ มีซุ้มขายของ และวินมอเตอร์ไซค์รับจ้างที่รอคอยผู้โดยสารอยู่ในแต่ละรอบ ที่ฝั่งบ้านท่าส้มนี้ส่วนใหญ่จะคึกคักไปด้วยชาวบ้าน บ้างก็นั่งพูดคุย ทำให้เห็นถึงความสัมพันธ์ของวิถีชีวิตของคนในชุมชน สะท้อนให้เห็นว่าท่าเรือกันตัง ยังคงมีหน้าที่ในการลำเลียงผู้คนไปยังจุดหมายที่ต้องการ และยังคงมีบทบาทอยู่จนถึงปัจจุบัน



ภาพที่ 25 ชาวบ้านฝั่งบ้านท่าส้มข้ามฝั่งมายังท่าเรือกันตังด้วยท่าแพขนานยนต์
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 10 ธันวาคม 2557

บริเวณนี้เมื่อมองตัดผ่านถนนสายใหญ่จะเห็นสัญลักษณ์ของร่องรอยความเจริญรุ่งเรืองผ่านทางสถาปัตยกรรมด้วยห้องแถวเก่าเรียงรายทั้งไม้และปูน ห้องแถวไม้โบราณนั้นมีเสน่ห์พอ ๆ กับตึกปูนที่ประดับลายสวยงาม โดยเก็บรักษาความสัมพันธ์ของผู้คนที่นี่ ทั้งคนไทยเชื้อสายจีน ไทย มุสลิม และคนไทยพุทธ บางหลังสะท้อนการค้าขายกับป็นัง ไว้ในความโอ้อ่าของกระเบื้องปูพื้น และแนวทางเดินอาเขตติดต่อกันเป็นแถวยาวตามช่วงตึก แต่ทว่าอาคารที่ร่ำรวยเรื่องราวเหล่านั้นจำนวนไม่น้อยที่ได้ชำรุดทรุดโทรมจนน่าใจหาย ถนนสายเล็กนี้เก่าแก่มาเป็นร้อยปี วิถีชีวิตของชาวบ้านกันตังเติบโตขึ้นด้วยแม่น้ำตรงหน้าบ้านที่ไหลไปสู่อ่าวและไปสู่มหาสมุทรอินเดีย ในเวลายามเย็นเช่นนี้ ผู้วิจัยมองเห็นภาพการอยู่ร่วมกันของหลากหลายผู้คนในกันตังบริเวณย่านตึกเก่าถนนรัชฎาภิรมแม่น้ำตรัง (ภาพที่ 26) หนึ่งในนั้นคือที่ มัสยิดปากีสถาน ตั้งอยู่เลขที่ 62 ตำบลกันตังอำเภอกันตัง จังหวัดตรัง สร้างเมื่อ พ.ศ. 2490 สมัยก่อนประชาชนที่มาค้าขายทางเรือจากจังหวัดต่าง ๆ ที่นับถือศาสนาอิสลามก็จะมาทำพิธีทางศาสนาและมาพักแรมที่มัสยิดแห่งนี้ ปัจจุบันพี่น้องมุสลิมในกันตังจอตริมน้ำ เดินตามเสียงอาซานเข้าสู่ภายในมัสยิด ก่อนที่เสียงละหมาดจะดังก้องกังวานขึ้น หลังละหมาดเสร็จสิ้น ร้านชากาแฟใกล้ ๆ มัสยิดคือแหล่งพบปะอันอบอุ่น มุสลิมในกันตังมีที่มาจากปากีสถาน เครายาว ๆ นั้นบ่งบอกถึงถิ่นที่มาของพวกเขาไว้อย่างชัดเจน และพวกเขามีร้านขายเสื้อผ้าซึ่งตั้งอยู่ใกล้ ๆ กันอีกด้วย



ภาพที่ 26 บริเวณย่านตึกเก่าถนนรัชฎาภิรมแม่ น้ำตรัง
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2557

ผู้วิจัยนั่งชมบรรยากาศอยู่ที่บริเวณสวนสาธารณะริมแม่ น้ำตรังจนพลบค่ำ (ภาพที่ 27) เฝ้ารอดูท่าแพขนานยนต์แล่นผ่านคลื่นสายน้ำจนถึงสองทุ่ม พ่อค้าแม่ค้าเริ่มแยกย้ายกันไปตามหนทางของตนเอง บรรยากาศของชาวบ้านที่มายืนรอข้ามฝั่งเริ่มเจียบเหงา เหลือเพียงนักท่องเที่ยว ชาวบ้านที่เข้ามาถ่ายรูปจากการจัดแสง สี ของเทศบาลเมืองกันตังไว้ให้ผู้คนได้ถ่ายรูป เมื่อมองมายังย่านตึกเก่าจะเห็นว่ามี การขายอาหาร ขายสินค้าต่าง ๆ ตลอดสาย จะเห็นได้ว่าไม่ว่ากาลเวลาจะผันแปรไปมากสักเพียงใด ย่านตึกเก่ายังคงเป็นพื้นที่ที่สร้างรายได้ให้แก่ชาวบ้านกันตั้งที่ดำรงชีพด้วยการค้าขาย เป็นย่านตึกเก่าที่รองรับผู้คนตั้งแต่เช้าจรดค่ำ เป็นเมืองท่าที่ไม่เคยหลับ ยังคงฉายภาพแสดงบทบาทในการใช้พื้นที่ย่านตึกเก่าในการค้าขายของชาวบ้านจวบจนถึงปัจจุบัน



ภาพที่ 27 บรรยากาศบริเวณสวนสาธารณะริมแม่น้ำตรังในช่วงกลางคืน
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2557

สายของอีกวันผู้วิจัยเดินทางมาที่ สถานีรถไฟกันตัง ในหลังกาคลุ่มแดดฝนและเก้าอี้ไม้สักตัวสวย ผู้วิจัยได้พบกับนายสถานีรถไฟกันตังที่พร้อมปฏิบัติหน้าที่และคอยอำนวยความสะดวกแก่ผู้คนที่ด้วยหน้าที่ดูจริงจัง เมื่อรถไฟใกล้เวลาเข้าผู้โดยสารต่างเดินทางเข้ามาซื้อตั๋วอย่างไม่ขาดสาย ทุกคนต่างแยกย้ายกันไปทำตามหน้าที่ของแต่ละคน ในระหว่างช่วงก่อนที่รถไฟจะเคลื่อนออกจากชานชลา ผู้วิจัยจึงได้สังเกตเห็นชาวบ้านใช้รถไฟในการขนส่งสินค้า (ภาพที่ 28) ซึ่งมีตราชั่งโบราณวางไว้ที่ห้องจำหน่ายตั๋ว มีไว้สำหรับผู้ที่ต้องการขนส่งสินค้าจะต้องนำสินค้ามาชั่งเสียก่อน บ้างก็เข้ามาถ่ายภาพ อีกทั้งเมื่อรถไฟเข้าจะมีสินค้าถูกขนถ่ายลงมา จะเห็นได้ว่าแม้ในปัจจุบันสถานีรถไฟจะไม่คึกคักเช่นดังอดีต แต่ยังคงมีบทบาทในการขนส่งสินค้าซึ่งยังคงมีให้เห็นอยู่



ภาพที่ 28 สินค้าบริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2557

ในช่วงเวลานี้สถานีรถไฟเริ่มคึกคักไปด้วยแม่ค้าขายขนม น้ำอัดลม จะมาเปิดแผงอยู่หน้าสถานีเป็นประจำทุกวัน เป็นช่วงเวลาที่คึกคักไปด้วยพ่อค้า แม่ค้า อีกทั้งคนขับรถรับจ้าง ทั้งรถมอเตอร์ไซค์รับจ้าง รถพ่วงข้าง และรถตุ๊กตุ๊กที่จอดรอรับผู้โดยสารอยู่บริเวณหน้าสถานี (ภาพที่ 29) ที่แวะเวียนกันเข้ามาซื้อขายของและรอผู้โดยสารก่อนเวลาเสมอ

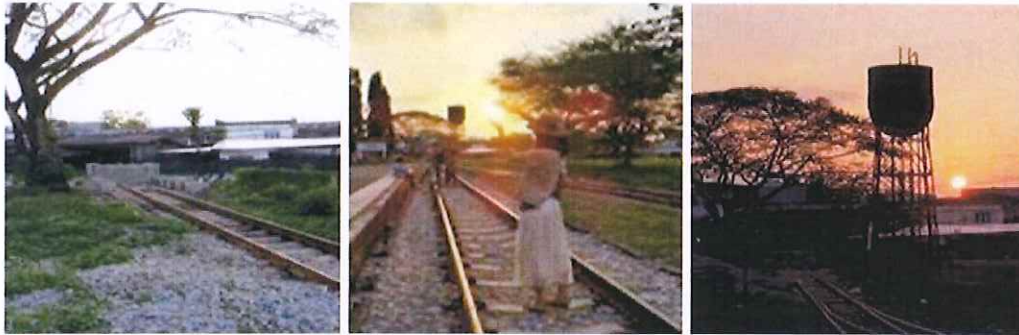


ภาพที่ 29 ภาพบรรยากาศในช่วงที่รถไฟเข้าขานชลา
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2557

เสียงเคาะระฆังดังเตือน พร้อมธงสีเขียวโบกสะบัด ขบวนรถค่อย ๆ เคลื่อนออกไปจากสถานี แต่ละคนก็ต่างแยกย้ายกันไปตามหนทางของแต่ละคน ผู้โดยสารก็มุ่งหน้าไปตามหนทางที่ตัวเองต้องการ พ่อค้า แม่ค้าก็ไปขายของต่อที่ท่าเรือกันตั้ง และคนขับรถรับจ้างก็ไปรอผู้โดยสารที่อื่น

ด้วยเรื่องราวการเป็นเส้นทางรถไฟสายประวัติศาสตร์ของสถานีรถไฟกันตั้ง ทำให้ผู้วิจัยเดินทอดน่องชื่นชมบรรยากาศบริเวณสถานีรถไฟกันตั้ง เมื่อใกล้เวลาตะวันตกลับขอบฟ้า แสงทองทอดยาวจากเส้นทางสายประวัติศาสตร์ 500 เมตรนี้ ซึ่งในอดีตมีความเชื่อมโยงต่อกันกับท่าเรือกันตั้ง และสถานีรถไฟกันตั้ง (ภาพที่ 30) ถือเป็นแสงที่มีเสน่ห์ดึงดูดงามทำให้ผู้วิจัยนึกย้อนจินตนาการไปเมื่อราวร้อยกว่าปีที่แล้วโดยสะท้อนบทบาทในอดีตว่ารถไฟคือยานพาหนะที่นำผู้คนทั่วสารทิศเข้าออกสู่เมืองกันตั้งลำเลียงขนส่งผู้คนที่มีความหมายแตกต่างกันออกไป เพื่อให้ไปสู่จุดมุ่งหมายของตนเอง ซึ่งแสงแห่งอดีตกาลนี้ยังคงส่องสว่างมายังสถานีรถไฟกันตั้ง แสดงถึงความสัมพันธ์ระหว่างท่าเรือกับ

สถานีรถไฟที่มีความเชื่อมโยงผูกพันกับตั้งแต่สมัยอดีตกาลมาจนวันนี้ ทำให้เส้นทางสายประวัติศาสตร์นี้ยังคงทิ้งร่องรอยให้ทุกคนเดินหน้าค้นหาเพื่อตามหาเรื่องราวภูมิหลังประวัติศาสตร์ที่น่าค้นหาท่ามกลางความทันสมัยที่นับวันยิ่งถูกลบเลือนจากความทรงจำของชาวบ้าน ทว่าอดีตไม่สามารถย้อนกลับมาได้แต่เราเลือกที่จะโหยหาผ่านเรื่องเล่าผ่านความทรงจำได้นั่นเอง



ภาพที่ 30 เส้นทางรถไฟที่ต่อไปยังท่าเรือกันตังในปัจจุบัน
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 10 ธันวาคม 2557

บริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังในปัจจุบัน (ภาพที่ 31) ตลอดทางเข้ามายังสถานีรถไฟกันตัง ยังมีหลักฐานที่บ่งชี้ถึงวันวานสมัยอดีต ให้บรรยากาศเก่าแก่ด้วยต้นโพธิ์ที่ตั้งตระหง่านใหญ่โต คอยให้ความร่มรื่น ร่มเงาอยู่กว่าร้อยปีแล้ว และบ้านพักเจ้าหน้าที่รถไฟที่ยังคงมีให้เห็นอยู่ ลักษณะอาคารบ้านเรือนเป็นอาคารไม้ บ้างก็ได้รับการซ่อมแซม แต่ยังคงเค้าโครงความเก่าแก่อยู่ให้เห็น ซึ่งปัจจุบันชาวบ้านใช้เป็นที่อยู่อาศัยในการดำรงชีพด้วยการค้าขาย



ภาพที่ 31 บริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังในปัจจุบัน
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 10 ธันวาคม 2557

จะเห็นได้ว่า หลักฐานบริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง (ภาพที่ 32) ยังคงทิ้งร่องรอยหลักฐานไว้ให้เยาวชนได้ศึกษาและเรียนรู้ และให้นักท่องเที่ยวได้เข้ามาชื่นชม โดยมีห้องเก็บน้ำรถไฟ ซึ่งในอดีตรถไฟเคลื่อนที่โดยใช้หัวรถจักรแบบไอน้ำทำให้บริเวณสถานีจะต้องมีห้องเก็บน้ำและบ่อน้ำรถไฟไว้รองรับ แต่ปัจจุบันรถไฟเป็นแบบหัวรถจักรแบบดีเซลทำให้บ่อน้ำรถไฟไม่ได้ใช้งาน เช่นเดียวกับที่กลับหัวรถจักรในสมัยอดีตตั้งอยู่ทางด้านหลังของห้องสมุดรถไฟ โดยมีรถไฟไทยในสมัยอดีตเป็นหัวรถจักรแบบไอน้ำตั้งอยู่บนที่กลับหัวรถจักรเพื่อเป็นการรำลึกนึกถึงว่าครั้งหนึ่งสถานีรถไฟกันตังในอดีตเคยใช้รถไฟหัวรถจักรแบบไอน้ำในการขับเคลื่อนลำเลียงผู้คน สินค้าต่าง ๆ ในยุคนั้นทำให้ผู้มาเยือนได้เข้าใจและสะท้อนภาพวันวานได้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น ซึ่งบริเวณนี้มีสนามเด็กเล่นในยามเย็น เด็ก ๆ และชาวบ้านจะมาทำกิจกรรมกันในบริเวณนี้ บ้างก็มาออกกำลังกาย บ้างก็มานั่งพบปะพูดคุยสะท้อนให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างคนในชุมชน



ภาพที่ 32 หลักฐานในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง

ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2558

อีกทั้งบ้านพักนายสถานีรถไฟกันตังก่อนและหลังการปรับปรุง (ภาพที่ 33) ตั้งอยู่ตรงกันข้ามประจันหน้ากับหน้ามุขสถานีรถไฟกันตัง ก่อนการปรับปรุงมีสภาพทรุดโทรม แต่ยังคงเอกลักษณ์รถไฟไทย คือสีและไม้ระแนงประดับหน้าจั่ว เป็นแบบมาตรฐานที่เหมือนกันทุกแห่ง แต่อาจแตกต่างกันในด้านของขนาดระหว่างสถานีเล็กกับสถานีใหญ่

“...เป็นนายสถานีรถไฟที่นี่ได้ประมาณ 5 ปี ผมพักอยู่ที่บ้านพักนายสถานีรถไฟที่อยู่ตรงข้าม บ้านพักได้ปรับปรุงทาสีได้ 2 เดือนแล้ว ข้างล่างใต้ถุนให้แฟนขายของ...”
(ประพัฒน์ ไหมขาว, สัมภาษณ์วันที่ 9 ธันวาคม 2557)



ภาพที่ 33 บ้านพักนายสถานีรถไฟกันตังก่อนและหลังการปรับปรุง
ที่มา : ตรังโซน, 2553 และถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 10 ธันวาคม 2557

2.2 การกลายเป็นสินค้าของพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง

การกลายเป็นสินค้าของพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังเป็นกระบวนการสร้างคุณค่าให้แก่สถานีรถไฟกันตัง โดยผู้วิจัยมองว่าสถานีรถไฟกันตังและพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังได้ถูกทำให้กลายเป็นสินค้าโดยการให้คุณค่าต่อสถานีรถไฟกันตังจากคนหลายฝ่ายทั้งจากเจ้าหน้าที่สถานีรถไฟกันตัง พ่อค้าแม่ค้าหรือกลุ่มคนที่อาศัยในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง เจ้าหน้าที่เทศบาลอำเภอกันตัง เจ้าหน้าที่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) สำนักงานตรัง นักท่องเที่ยว ประชาชนทั่วไป และบริษัททัวร์ ที่ต่างร่วมกันทำให้สถานีรถไฟกันตังกลายเป็นสินค้าโดยการให้คุณค่าให้ความหมายกับสถานีรถไฟกันตังที่แตกต่างไปจากเดิม

สำหรับการสร้างคุณค่าและความหมายของสถานีรถไฟกันตังก่อนกระแสการท่องเที่ยวจะเข้ามา ผู้วิจัยขอเล่าเรื่องราวของสถานีรถไฟกันตังตั้งแต่มีนโยบายของภาครัฐที่มีการจัดทำโครงการรักษา อนุรักษ์ จักรวรรค์ และโครงการ 20 โบราณสถานของจังหวัดตรัง เมื่อ พ.ศ. 2553 ส่งผลให้โบราณสถานในอำเภอกันตังได้ถูกพัฒนาเพื่อเข้าสู่โปรแกรมการท่องเที่ยว ทำให้ทางเทศบาลเมืองกันตัง ได้จัดทำโครงการแผนพัฒนาสามปี (พ.ศ. 2553 - 2555) เมื่อ พ.ศ. 2552 ทางเทศบาลเมืองกันตังได้ขออนุญาตจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ขอใช้สิทธิเหนือพื้นที่ดินของการรถไฟเพื่อพัฒนาที่ดินรกร้างบริเวณที่ดินย่านสถานีรถไฟกันตัง ให้พื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง เป็นแหล่งมรดกทางวัฒนธรรม แหล่งเรียนรู้ และแหล่งท่องเที่ยว ถือเป็นใบเบิกทางให้พื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังได้รับการปรับปรุง ซ่อมแซม เมื่อ พ.ศ. 2553 มีภูมิทัศน์ที่เหมาะสมแก่การเป็นแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งเป็นการ

เปิดตัวในการฟื้นฟูอนุรักษ์สถานีรถไฟกันตังอีกทั้งเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างเต็มรูปแบบ (สารกันตัง, 2552) ทำให้กระแสการท่องเที่ยวเข้ามามีบทบาทในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังมากขึ้น อีกทั้งการสร้างความหมายและให้คุณค่าของสถานีรถไฟกันตังขึ้นมาใหม่นั้นได้ถูกวางทับซ้อนลงไปบนความหมายเดิม กล่าวคือ จิตสำนึก ความเข้าใจของคนในชุมชนโดยทั่วไปนั้น สถานีรถไฟกันตังยังคงเป็นสถานีรถไฟสายประวัติศาสตร์ที่อยู่คู่ชาวบ้านกันตังมาอย่างช้านาน แต่เมื่อพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังได้ถูกพัฒนาเพื่อรับใช้การท่องเที่ยว รองรับวิถีทางการดำเนินชีวิตในปัจจุบัน จึงส่งผลให้คุณค่าและความหมายเดิมยังคงอยู่ แต่มีการเพิ่มคุณค่าและความหมายใหม่แก่สถานีรถไฟกันตังจากผู้คนเมื่อสถานีรถไฟกันตังถูกพัฒนาให้กลายเป็นสถานที่ท่องเที่ยวโดยการเพิ่มมูลค่าของเก่า ดังที่ผู้วิจัยจะนำเสนอในลำดับถัดไป

2.3 จุดเปลี่ยนที่ทำให้สถานีรถไฟกันตังกลายเป็นสินค้า

ตามที่คุณวิจัยได้กล่าวมาแล้วในช่วงต้นก่อนที่สถานีรถไฟกันตังจะถูกทำให้กลายเป็นสินค้านั้น สถานีรถไฟกันตังและพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังมีลักษณะเป็นอย่างไร คนในชุมชนมีวิถีชีวิตอย่างไร คำบอกเล่าของคนในชุมชนได้ให้คุณค่าและความหมายต่อสถานีรถไฟกันตัง ที่ผู้คนใช้ขนส่งสินค้า ติดต่อเดินทาง เป็นจุดรวมกลุ่มและค้าขาย หากแต่ต่อมาเมื่อถึงยุคแห่งความเจริญ เส้นทางเปลี่ยนแหล่งผลิต อีกทั้งถนนหนทางมีความสะดวกสบายมากขึ้น สถานีรถไฟกันตัง จึงได้ลดบทบาทลง การท่องเที่ยวจึงเข้ามาแทนที่และเข้ามามีบทบาทมากขึ้น จึงทำให้สถานีรถไฟกันตังถูกประกอบสร้างให้กลายเป็นสินค้า

การท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมที่เจริญเติบโตและมีความสำคัญยิ่งต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทย รัฐบาลจึงมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยการท่องเที่ยวเริ่มเข้ามามีบทบาทสำคัญในการพัฒนาประเทศอย่างจริงจังเป็นครั้งแรก เมื่อมีการบรรจุแผนพัฒนาการท่องเที่ยวไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 เรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน (นรินทร์ สังข์รักษา, 2552: 1) ทั้งนี้วัตถุประสงค์หลักของการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวจะมีลักษณะที่สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับต่าง ๆ กล่าวคือ มุ่งเน้นความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจเป็นเป้าหมายแรก ทั้งนี้เพื่อให้การท่องเที่ยวช่วยสร้างงาน สร้างอาชีพ และช่วยให้เกิดการกระจายรายได้สู่ประชาชน ในทุกส่วนที่มีสถานที่ท่องเที่ยว ตลอดจนการพัฒนาในด้านต่าง ๆ นำมาซึ่งการพัฒนาที่ยั่งยืนต่อคนในชุมชน รวมทั้งยังสร้างชื่อเสียงให้แก่ประเทศ ทำให้เป็นที่รู้จักของนานาประเทศได้อีกทางหนึ่งด้วย (นรินทร์ สังข์รักษา, 2552)

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550 - 2554) ได้ให้ความสำคัญในการบริหารประเทศที่นำปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงมาเป็นกรอบในการพัฒนาประเทศ โดยมีกลไกที่จะสร้างความสมดุลระหว่างทุนทางเศรษฐกิจ หรือโลกของทุนนิยมกับทุนทางสังคม และทุนทางทรัพยากรธรรมชาติให้เติบโต เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของโลก โดยไม่ก่อให้เกิดวิกฤตด้านสังคม เป้าหมายของแผนพัฒนาฯ 10 จึงเน้นการพึ่งพาตัวเอง พึ่งความรู้ของตัวเองในการแข่งขัน ด้วยการยึดคนเป็นศูนย์กลางของการพัฒนา และเน้นกระบวนการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน และให้ความสำคัญกับทุนทั้งสาม คือ ทุนทางเศรษฐกิจ ทุนทางสังคมและทุนทางทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งทุนทั้ง 3 ด้านจะขับเคลื่อนภายใต้ทรัพยากรบุคคล (กรวรรณสังขาร, 2552)

และยังมีความต่อเนื่องมาจนถึงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 - 2559) ที่มีใจความโดยสรุปว่า แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 จะเป็นการสร้างภูมิคุ้มกันในมิติต่าง ๆ ให้แก่ ปัจเจก ครอบครัวยุคน ชุมชน สังคม และประเทศ โดยใช้แนวคิดและทิศทางการพัฒนาประเทศสู่ความยั่งยืนตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงต่อเนื่องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พร้อมทั้งขยายการนำทุนของประเทศที่มีศักยภาพจาก 3 ทุน ทั้งทุนทางสังคม เศรษฐกิจ และทุนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็น 6 ทุน ได้แก่ ทุนมนุษย์ ทุนสังคม ทุนกายภาพ ทุนทางการเงิน ทุนธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และทุนทางวัฒนธรรม มาใช้ประโยชน์อย่างบูรณาการและเกื้อกูลกัน โดยเฉพาะการสร้างฐานทางปัญญาเพื่อเป็นภูมิคุ้มกันให้กับคนและสังคมไทยเป็นสังคมที่มีคุณภาพ ก้าวสู่สังคมและเศรษฐกิจสีเขียวที่มีแบบแผนการผลิตและบริโภคอย่างยั่งยืนและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยนำความรู้และจุดแข็งของอัตลักษณ์ไทยมาปรับโครงสร้างเศรษฐกิจบนฐานนวัตกรรมที่เข้มแข็ง เชื่อมโยงกับเศรษฐกิจโลกและเศรษฐกิจในภูมิภาคอย่างรู้เท่าทัน สร้างความยั่งยืนของภาคเกษตรและความมั่นคงด้านอาหารและพลังงาน รวมทั้งการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน ควบคู่ไปกับการเสริมสร้างระบบธรรมมาภิบาลและความสมานฉันท์ในทุกภาคส่วนและทุกระดับ เป็นฐานรากพัฒนาประเทศที่มั่นคงและสมดุล มุ่งสู่การอยู่ร่วมกันในสังคมอย่างมีความสุขและเป็นธรรม (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2554)

อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจึงเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่น่าจะมีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคมของประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก โดยเฉพาะประเทศที่กำลังพัฒนาได้นำการท่องเที่ยวมาเป็นยุทธศาสตร์หลักในการพัฒนาประเทศ เพราะการท่องเที่ยวเป็นตัวสร้างรายได้ให้กับประเทศ ส่งผลให้เกิดการกระจายรายได้อย่างกว้างขวางและลงลึกไปถึงระดับชุมชน ทั้งยังมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางสังคมผ่านการแลกเปลี่ยนข้อมูล ความรู้ เทคโนโลยีและวัฒนธรรม โดยมีการเดินทาง

เป็นเครื่องมือที่สำคัญ ดังนั้นการท่องเที่ยวจึงเป็นสิ่งที่น่าประโยชน์อย่างมากมาสู่พื้นที่และส่งผลต่อระบบเศรษฐกิจในภาพรวม

ประเทศไทยก็เป็นอีกหนึ่งที่ทำให้ความสำคัญกับการพัฒนาท่องเที่ยวเป็นอย่างมาก และเมื่อวันที่ 17 เมษายน พ.ศ. 2552 ได้มีมติคณะรัฐมนตรีให้การท่องเที่ยวเป็นวาระแห่งชาติ (National Agenda) ซึ่งเป็นภารกิจที่ครอบคลุมหลายหน่วยงาน มีความจำเป็นต้องบริหาร จัดการเชิงบูรณาการกับหน่วยงานและองค์กร ภาครัฐ เอกชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และประชาชน ทั้งยังต้องขยายพื้นที่ท่องเที่ยวด้วย การพัฒนาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านขยายตลาดในระดับภูมิภาค (Inter Regional) ผลักดันให้ประเทศไทยเป็น “ศูนย์กลางการท่องเที่ยวเอเชีย” (Tourism Capital of Asia) โดยมีการกำหนดนโยบายและแผนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยว ภายใต้แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ. 2555 - 2559 (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2554) จึงได้มีหลายหน่วยงานเข้ามามีบทบาทต่อการพัฒนาการท่องเที่ยว เช่น กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย องค์กรบริหารส่วนจังหวัด องค์กรบริหารส่วนตำบลและเทศบาล เป็นต้น ทั้งนี้รัฐบาลได้สนับสนุนให้หน่วยงานต่างๆ มีส่วนร่วมในการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่ของตน เพื่อส่งผลต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวภาพรวมของประเทศ

ประเทศไทยได้ชื่อว่าเป็นประเทศหนึ่งที่มีแหล่งท่องเที่ยวสวยงามเป็นจุดดึงดูดความสนใจของนักท่องเที่ยว ทั้งทางธรรมชาติและทางวัฒนธรรม รวมถึงยังมีประเพณีที่ดึงดูดและมีคุณค่าสร้างความภูมิใจของชาวไทยทุกคน จึงก่อให้เกิดเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ชวนประทับใจในแต่ละภูมิภาค เพื่อสัมผัสวัฒนธรรมและวิถีชีวิตคนไทยที่แสดงให้เห็นถึงการมีวัฒนธรรมประวัติศาสตร์และโบราณสถาน รวมทั้งเป็นชาติที่เก่าแก่ มีศิลปะและสถาปัตยกรรมที่เจริญรุ่งเรืองมาก่อน จึงได้มีหลายหน่วยงานเข้ามามีบทบาทต่อการพัฒนาการท่องเที่ยว เช่น กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย องค์กรบริหารส่วนจังหวัด องค์กรบริหารส่วนตำบลและเทศบาล เป็นต้น ทั้งนี้รัฐบาลได้สนับสนุนให้หน่วยงานต่าง ๆ มีส่วนร่วมในการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่ของตน เพื่อส่งผลต่อการพัฒนาการท่องเที่ยวภาพรวมของประเทศ

อีกทั้งปัจจุบันอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในประเทศไทยจำเป็นต้องแสวงหาแนวทางใหม่ ๆ ในการปรับตัวรับมือกับการแข่งขันที่มีความรุนแรงมากขึ้นทั้งระดับภูมิภาคและระดับโลก และเพื่อตอบสนองความต้องการที่มีการเปลี่ยนแปลงไปของนักท่องเที่ยว จากเดิมที่เป็นการท่องเที่ยวเพื่อพักผ่อนหรือการพบเห็นสิ่งแปลกใหม่กลายเป็นการท่องเที่ยวที่เน้นประสบการณ์โดยตรง โดยการเข้าไปเรียนรู้และมีส่วนร่วมในกิจกรรมวัฒนธรรมของสังคมที่ตนไปเที่ยวอย่างลึกซึ้งมากขึ้น แนวโน้มเหล่านี้นำไปสู่การทบทวนนโยบายและการปรับปรุงยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวให้มุ่งไปเรื่องของจัดการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ โดยเฉพาะการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม (ชูเกียรติ นพเกตุ, 2542)

สังคมในปัจจุบันมีความตระหนักถึงความสำคัญของศิลปะ วัฒนธรรม เทศกาล รวมถึงมรดกทางวัฒนธรรมพื้นบ้านมากขึ้น ทั้งนี้การตื่นตัวต่อวัฒนธรรมประกอบกับความหลากหลายทางวัฒนธรรมของในแต่ละพื้นที่เป็นจุดกำเนิดของการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมดังจะเห็นว่า การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมได้กลายเป็นศูนย์กลางของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในยุโรปอีกทั้งประเทศอื่น ๆ ได้พยายามที่จะพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในประเทศของตนเอง นอกจากการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมจะสามารถนำรายได้เข้าสู่ประเทศและนำไปสู่การพัฒนาเศรษฐกิจทั้งระดับประเทศ และระดับภูมิภาคแล้ว การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมยังเป็นเครื่องมือสำคัญในการสืบทอดวัฒนธรรมให้คงอยู่ต่อไป สำหรับประเทศไทยแล้วการท่องเที่ยวเป็นอุตสาหกรรมบริการที่สร้างรายได้และการจ้างงานให้กับประเทศไทยเป็นอย่างมาก อย่างไรก็ตามกลางการแข่งขันของตลาดท่องเที่ยวที่สูงขึ้น กระแสการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมจึงได้รับความสนใจเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากแหล่งท่องเที่ยว และมรดกทางวัฒนธรรมของประเทศไทยมีความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัว และได้มีการถ่ายทอดมรดกทางวัฒนธรรมสืบเนื่องมาเป็นเวลานาน ดังนั้นการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในประเทศไทยจะคำนึงถึงการอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรมและขนบธรรมเนียมประเพณี เพื่อให้เกิดการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน (การท่องเที่ยวเชิงมรดกวัฒนธรรมอย่างยั่งยืน, 2557)

การพัฒนาการท่องเที่ยวแบบยั่งยืนก่อให้เกิดรูปแบบการท่องเที่ยวใหม่ คือ การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม (Cultural Tourism) เป็นการท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรมหรือชมงานประเพณีต่าง ๆ ที่ชุมชนท้องถิ่นนั้นจัดขึ้น เพื่อให้ได้รับความสนุกสนานเพลิดเพลิน พร้อมทั้งได้ศึกษาความเชื่อ ความเข้าใจต่อสภาพสังคมและวัฒนธรรม มีประสบการณ์ใหม่ ๆ เพิ่มขึ้นภายใต้การจัดการสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวอย่างดี รวมถึงการมีส่วนร่วมของชุมชนท้องถิ่น โดยมุ่งเน้นให้มีจิตสำนึกต่อการรักษาสภาพแวดล้อมและวัฒนธรรมอย่างยั่งยืน (บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, 2548: 15-16)

การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยเริ่มที่การพัฒนาคนเป็นหัวใจหลัก เพื่อนำคนที่มีความรู้ คุณภาพและจริยธรรมเข้าไปสู่ภาคการผลิตและระบบเศรษฐกิจของไทย เมื่อแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 10 ได้เน้นให้ความสำคัญต่อการท่องเที่ยว โดยให้นำเอกลักษณ์ความเป็นไทยทางวัฒนธรรมและวิถีการดำเนินชีวิตมาเป็นจุดขายแก่นักท่องเที่ยว และให้ดำเนินตามแนวพระราชดำรัส “เศรษฐกิจพอเพียง” รัฐจึงมีนโยบายสนับสนุนและกระตุ้นให้มีการจัดการท่องเที่ยวขึ้นทั้งในระดับชุมชน ระดับจังหวัด และระดับภูมิภาค ส่งผลให้แต่ละท้องถิ่นเร่งพัฒนาตนเองเพื่อรองรับกับนโยบายดังกล่าว โดยเริ่มให้ความสำคัญกับการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในชุมชนที่มีอยู่แต่เดิมและสร้างแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่ขึ้น ทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม และแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ รูปแบบการจัดการท่องเที่ยวก็มีความหลากหลาย

แตกต่างกันไปตามลักษณะของพื้นที่ เช่น การจัดการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ การท่องเที่ยวเชิงเกษตร และการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม เป็นต้น ซึ่งเป็นการเปิดโอกาสให้นักท่องเที่ยวได้เข้าไปศึกษาเรียนรู้วิถีชีวิตของชาวบ้านและชุมชนมากขึ้น (มิ่งสรรพ ขาวสะอาด และคณะ, 2548)

จะเห็นได้ว่า สิ่งสำคัญของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวแบบเศรษฐกิจพอเพียง ก็คือ การที่คนไทยเลือกเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทย โดยมีบทบาทสำคัญในการกระตุ้นเศรษฐกิจโดยรวม เพราะการท่องเที่ยวเป็นกิจกรรมที่สามารถกระจายรายได้ที่มีประสิทธิภาพถึงมือผู้คนในชุมชนนั้น ๆ ได้ ซึ่งรัฐบาลจะมีการสนับสนุนและผลักดันให้มีกระบวนการสร้างรายได้ให้กับประชาชนทุกระดับ โดยจะส่งเสริมแนวทางเศรษฐกิจพอเพียงตามศักยภาพของชุมชนในระดับฐานรากของประเทศ

การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม เป็นการเดินทางท่องเที่ยวเพื่อชื่นชมกับเอกลักษณ์ความงดงามทางวัฒนธรรมของกลุ่มชนอื่น ทั้งนี้จะต้องเคารพในวัฒนธรรมของกันและกัน เพื่อก่อให้เกิดมิตรภาพ ความรู้ ความเข้าใจและความซาบซึ้งตรึงใจในวัฒนธรรมของชุมชนนั้น ๆ อีกทั้งต้องคำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อบุคคล วัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อมในชุมชนนั้นให้น้อยที่สุดในขณะเดียวกันชุมชนท้องถิ่นผู้เป็นเจ้าของวัฒนธรรมก็ได้ผลประโยชน์จากการท่องเที่ยวในด้านการสร้างรายได้และการจ้างงาน อันนำมาซึ่งการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ในขณะเดียวกันก็มีจิตสำนึกต่อการรักษาสภาพแวดล้อมและวัฒนธรรม โดยให้ชุมชนในท้องถิ่นมีส่วนร่วมต่อการจัดการท่องเที่ยวด้วย (ชูเกียรติ นพเกตุ, 2542)

ดังนั้นสิ่งสำคัญของการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม คือ การศึกษาประวัติศาสตร์ความเป็นมา วัฒนธรรมความคิด ความเชื่อของผู้คนในอดีต ซึ่งจะทำให้เราทราบถึงแรงบันดาลใจในการสร้างสถาปัตยกรรมที่ยิ่งใหญ่เช่นนั้นได้ นอกจากนี้การเรียนรู้สิ่งที่เป็นวิถีชีวิต ทั้งภาษา วัฒนธรรม ความเป็นอยู่ แต่อีกปัญหาหนึ่งของการท่องเที่ยวก็คือ การแอบแฝงมาของธุรกิจ ที่นำเอาวัฒนธรรมประเพณีบางอย่างที่ตายแล้ว มาชุบชีวิตเพื่อขาย (ชาญวิทย์ เกษตรศิริ, 2540)

จากทุกวันนี้กระแสการสร้างตลาดโบราณหรือตลาดร้อยปีกลายเป็นแรงดึงดูดใจสำหรับนักท่องเที่ยวที่สะท้อนความเป็นชุมชนดั้งเดิม การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย หรือทางภาคฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งที่ต้องการรื้อฟื้นตลาดโบราณเหล่านั้นให้กลับมามีชีวิตอีกครั้ง มักจะมองว่าตลาดรูปแบบนี้เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่เหมาะสมกับการเรียนรู้วิถีชีวิตดั้งเดิมของคนในท้องถิ่น ขณะเดียวกันต่างสร้างความรู้สึกลือเลื่องในอดีตในแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งในปัจจุบันนี้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวได้นำภาวะไทยในอดีตมาเป็นจุดขาย ซึ่งเป็นการนำเสนอบรรยากาศแห่งอดีตกาลมาปรับเปลี่ยนเป็นสินค้าเพื่อเสนอขายให้แก่นักท่องเที่ยวในรูปแบบต่าง ๆ เช่น การจัดแสง สี เสียง ตามแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ เพื่อนำเสนอวิถีชุมชนนั้น ๆ

ในส่วนของจังหวัดตรังนั้นถือได้ว่าเป็นจังหวัดที่มีความสำคัญต่อการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ที่มักได้รับการผลักดันเสนอชื่อให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงในระดับต้น ๆ ทางฝั่งทะเลอันดามันของไทย ที่สร้างทางเลือกไว้ให้นักท่องเที่ยวได้เลือกสรร จัดทริปได้ตามความต้องการที่หลากหลาย ไม่ว่าจะเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางทะเล แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ที่ถูกพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมที่มีฐานะเป็นเมืองท่าเก่าแก่ฝั่งรากลุ่มวิถีชีวิตของชาวบ้าน อีกทั้งโบราณสถาน โบราณวัตถุ ขนบธรรมเนียมประเพณี ประกอบกับทุกวันนี้ความสะดวกสบายด้านที่พัก และการเดินทาง อาหารที่ขึ้นชื่อ รวมถึงเทศกาลหรือกิจกรรมต่าง ๆ ที่จัดขึ้นทุก ๆ ปี สิ่งเหล่านี้จะช่วยดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเข้ามาเที่ยวมากยิ่งขึ้น ซึ่งการพัฒนาการท่องเที่ยวตั้งแต่เส้นทางการท่องเที่ยว โปรแกรมการท่องเที่ยว กิจกรรมการท่องเที่ยว จะนำมาสู่การสร้างองค์ความรู้ด้านการท่องเที่ยวได้อย่างเป็นรูปธรรม

ดังนั้นแนวทางการท่องเที่ยวของจังหวัดตรังก็เปลี่ยนไปเนื่องจากต้องรับนโยบายทางภาครัฐต่าง ๆ จึงทำให้จุดขายเปลี่ยนไปจากเดิม กล่าวคือ การท่องเที่ยวในจังหวัดตรังนับได้ว่ามีชื่อเสียงและเกิดขึ้นมาเป็นระยะเวลาอันยาวนานแล้ว ซึ่งจุดขายของสถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดตรังคือ สถานที่ท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ ซึ่งมีลักษณะทางกายภาพที่สวยงามแต่เพื่อรองรับการท่องเที่ยว นอกฤดูกาล และสร้างความหลากหลายของการท่องเที่ยว จึงนำมาสู่การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ซึ่งสถานีรถไฟกันตัง เป็นสถานที่ท่องเที่ยวหนึ่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอกันตัง จังหวัดตรัง สามารถตอบโจทย์นักท่องเที่ยวที่โหยหาอดีต สนใจในภูมิหลังเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ วิถีชีวิตของชาวบ้าน ซึ่งนักท่องเที่ยวจะสัมผัสได้เป็นอย่างดีในช่วงเวลาที่รถไฟเข้าจะได้เห็นพ่อค้าแม่ค้าแะเวียนเข้ามาขายของที่สถานีรถไฟกันตังอย่างไม่ขาดสายและการเพิ่มมูลค่าของเก่าโดยการสร้างเรื่องราวให้ผู้คนย้อนไปในอดีตด้วยของเก่าที่รายล้อมอยู่รอบ ๆ สถานีรถไฟกันตัง อย่างไรก็ตาม เมื่อรูปแบบการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐ ทำให้ชุมชนจากเดิมที่เงียบสงบ ไม่คึกคักไปด้วยเที่ยวขบวนรถไฟและผู้คนเช่นดังอดีต เปลี่ยนไปสู่ชุมชนที่มีกิจกรรมการท่องเที่ยวเพิ่มเข้ามามากขึ้นเรื่อย ๆ และได้ส่งผลกระทบต่อชุมชนอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน พ.ศ. 2552 นายสมเกียรติ ภาชีทวีเกียรติ นายกเทศมนตรีเมืองกันตังในสมัยนั้นพร้อมคณะ ได้พิจารณาวางแผนพัฒนาสามปี (พ.ศ. 2553 - 2555) และได้ประกาศใช้แผนพัฒนาสามปี (พ.ศ. 2553 - 2555) เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2552 หลังจากที่มีการรถไฟแห่งประเทศไทย อนุญาตให้เทศบาลเมืองกันตังใช้สิทธิในที่ดินพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง ทำให้นายสมเกียรติ ภาชีทวีเกียรติ เดินหน้าปรับภูมิทัศน์และมีนโยบายพัฒนาพื้นที่อนุรักษ์โบราณสถานตั้งแต่นั้นมา

จะเห็นได้ว่า สถานีรถไฟกันตังได้รับการพัฒนาจากพื้นที่รกร้างว่างเปล่า เต็มไปด้วย วัชพืช เศษขยะ และเพิกพอกอาศัยของผู้บุกรุก ในสมัยของนายสมเกียรติ ภาษีทวีเกียรติ เป็นนายกเทศมนตรีเมืองกันตัง ถือได้ว่าเป็นผู้นำการท่องเที่ยวมาสู่สถานีรถไฟกันตัง โดยการขอใช้ สิทธิเหนือที่ดินที่ดินของการรถไฟบริเวณสถานีรถไฟกันตังที่รกร้างว่างเปล่ามานาน ซึ่งได้รับความ ร่วมมือจากผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย และผู้ว่าราชการจังหวัดตรัง สถานีรถไฟกันตังได้รับการ พัฒนาเรื่อยมาจนถึงสมัยของนายสรนนท์ จิโรจน์มนตรีนายกเทศมนตรีเมืองกันตังคนปัจจุบัน นับตั้งแต่นั้นมาสถานีรถไฟกันตังจึงกลายเป็นมรดกชิ้นสำคัญที่ควรค่าแก่การอนุรักษ์ไว้เป็นสมบัติของ ชาวกันตัง เป็นแหล่งมรดกทางวัฒนธรรม แหล่งเรียนรู้ และแหล่งท่องเที่ยว ถือเป็นใบเบิกทางให้พื้นที่ ย่านสถานีรถไฟกันตังได้รับการปรับปรุง ซ่อมแซม เมื่อ พ.ศ. 2553 มีภูมิทัศน์ที่เหมาะสมแก่การเป็น แหล่งท่องเที่ยว ซึ่งถือเป็นการเปิดตัวในการฟื้นฟูอนุรักษ์สถานีรถไฟกันตังอีกทั้งเป็นการส่งเสริมการ ท่องเที่ยวอย่างเต็มตัว (สารกันตัง, 2552)

อย่างไรก็ดี เนื่องด้วยจังหวัดตรังมีนโยบายที่จะสร้างความหลากหลายของการ ท่องเที่ยว ทำให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องได้เข้ามาพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ ทำให้เกิดโครงการ ที่เอื้อต่อการพัฒนาและปรับปรุงซ่อมแซมโบราณสถานในแหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดตรัง ได้แก่ โครงการ รัชฎา เทิดรัฐ จักรวีวงศ์ และโครงการ 20 โบราณสถานของจังหวัดตรัง เมื่อ พ.ศ. 2553 ส่งผลให้ โบราณสถานในอำเภอกันตังได้ถูกพัฒนาเข้าสู่โปรแกรมการท่องเที่ยวเพื่อย้อนรำลึกถึงพระยารัชฎา นุประดิษฐ์มหิศรภักดี (คอซิมบี๊ ณ ระนอง) ด้วยการเดินตามเรื่องราวประวัติศาสตร์ผ่านแหล่ง ท่องเที่ยวในอำเภอกันตัง

อย่างไรก็ตาม สถาปัตยกรรมของสถานีรถไฟกันตัง อยู่ในสภาพชำรุด ทรุดโทรม ทำให้มีการต่อเติม เปลี่ยนแปลงและสร้างใหม่ รวมไปถึงพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง ซึ่งทำให้การรถไฟ แห่งประเทศไทย เทศบาลเมืองกันตัง กรมศิลปากร ได้เข้ามามีบทบาทในการอนุรักษ์ ดูแล สถาปัตยกรรมของสถานีรถไฟกันตัง จึงส่งผลให้มีการปรับปรุงอาคารโบราณสถานสถานีรถไฟกันตัง ขึ้น และพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง เมื่อ พ.ศ. 2553 ซึ่งได้ทำความเข้าใจกับคนในพื้นที่ในการ ให้อนุรักษ์ของเก่าให้มากที่สุด หรือหากมีการต่อเติมก็ควรจะไม่ใกล้เคียงกับแบบเดิมให้มากที่สุด

“...มีการทำสีอาคารสถานีรถไฟให้มีสีสดใสขึ้น มีการเปลี่ยนหลังคาใหม่ ให้มีความคงทนมากขึ้น และฉลุลายสถาปัตยกรรมให้ชัดเจนขึ้น แต่ยังคงรักษาสภาพเดิม ไว้...” (พัทธวรรณ ศรีดวง, สัมภาษณ์วันที่ 4 มกราคม 2558)

“...ช่วยประชาสัมพันธ์สถานีรถไฟกันตังตามสื่อต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นเว็บไซต์ของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย การท่องเที่ยวของจังหวัดตรัง รวมไปถึงแผ่นพับ พร้อมแนะนำรายละเอียดของสถานที่ท่องเที่ยว บริษัททัวร์ที่มีศักยภาพแก่นักท่องเที่ยว...” (วิโรจน์ เสนขำ, สัมภาษณ์วันที่ 25 พฤศจิกายน 2557)

“...เราจะช่วยสนับสนุนให้มีการจัดกิจกรรมต่างๆ เช่น กิจกรรมปั่นจักรยาน กิจกรรมซัปปักใบไม้ และอีกหลาย ๆ กิจกรรม ตามโอกาสและเทศกาล เพื่อสนับสนุน พร้อมกระตุ้นให้นักท่องเที่ยวและชาวบ้านเดินทางด้วยรถไฟ ซึ่งกิจกรรมต่าง ๆ ส่วนกระตุ้นให้นักท่องเที่ยวได้ชมแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ในอำเภอกันตังทั้งนั้น...” (พิมพ์ ตรีศุลยุทธ, สัมภาษณ์วันที่ 4 มกราคม 2558)

จากคำบอกเล่าดังกล่าวชี้ให้เห็นถึงทุกฝ่ายร่วมกันผลักดันสถานีรถไฟกันตังให้เป็นรู้จักของนักท่องเที่ยว ซึ่งทุกฝ่ายต่างชี้ชวนในประเด็นของการช่วยกันอนุรักษ์ ฟื้นฟู ประชาสัมพันธ์ว่าอำเภอกันตัง จังหวัดตรังแห่งนี้ก็มีสถานที่ท่องเที่ยวที่ชวนรำลึกนึกถึงอดีตที่น่าค้นหา เป็นแสงแห่งอดีตกาลที่ยังคงส่องสว่างรอให้นักท่องเที่ยวมาเยี่ยมเยือน ประจวบกับทุกวันนี้กระแสการท่องเที่ยวเชิงโหยหาอดีต (Nostalgia) เป็นที่นิยม ทำให้ทุกฝ่ายร่วมมือกันผลักดัน นำเสนอชื่อสถานีรถไฟกันตังที่มีชื่อเสียงในฐานะสถานีรถไฟสุดท้ายปลายทางเส้นทางรถไฟฝั่งอันดามันให้มีตัวตนในการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมอย่างเช่นทุกวันนี้

ดังเช่นคำบอกเล่าของ เจ้าหน้าที่เทศบาลเมืองกันตัง เจ้าหน้าที่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) สำนักงานตรัง ที่ได้เล่าถึงการจัดการท่องเที่ยวในจังหวัดตรัง โดยเล่าว่า

“...โดยพื้นที่ของจังหวัดตรังนั้นมีประวัติศาสตร์เชื่อมโยงกันในหลายพื้นที่ซึ่งแผ่นดินตรังได้มีโอกาสรองรับเสด็จพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวและพระบรมวงศานุวงศ์หลายพระองค์ ตั้งแต่รัชกาลที่ 5 เป็นต้นมา ด้วยปัจจัยเหล่านี้ทำให้ทางภาครัฐได้จัดโครงการ “รัชฎา เทิดรัฐ จักรวิวงศ์” ขึ้น โดยมีการจัดงานสมโภชศาลหลักเมืองตรังหลังจากที่จังหวัดตรังได้จัดขึ้นครั้งแรกในปี พ.ศ.2549 ตลอดจนมาถึงปัจจุบัน ซึ่งในการจัดงานครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเฉลิมพระเกียรติและแสดงความจงรักภักดีต่อองค์พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ และบูรพกษัตริย์ทุกพระองค์ ตลอดจนเพื่อน้อมรำลึกตามรอยเสด็จพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวฯ รัชกาลที่ 5 ครั้งเสด็จประทับเมืองตรัง ณ ตำบลควนธานี เคยเป็นที่ตั้งเมืองตรังในอดีต อีกทั้งยังเป็นการเชิดชูเกียรติพระยารัชฎานู

ประดิษฐ์ มหิศรภักดี (คอซิมบี๊ ณ ระนอง) ผู้นำการพัฒนาของจังหวัดตรัง และโครงการปรับปรุงซ่อมแซมโบราณสถานที่มีคุณค่าของจังหวัดตรัง โดยได้รับการบูรณะไปแล้ว 20 แห่งด้วยกัน ทั้งสองโครงการนี้ถือเป็นการปกป้องสถาบันสำคัญของชาติและเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์จังหวัดตรัง จนกระทั่งราวปี พ.ศ. 2552 หลาย ๆ ฝ่ายได้เข้ามาให้การสนับสนุน และมีบทบาทในการขับเคลื่อนแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมมากขึ้น เพื่อเป็นการสร้างและรักษาขนบธรรมเนียมประเพณีอันดีงามของท้องถิ่นให้คงอยู่ตลอดไป ตลอดจนเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวของท้องถิ่นอีกด้วย...” (พิมพ์ ตรีศุภยุทธ์, สัมภาษณ์วันที่ 4 มกราคม 2558)

จากคำบอกเล่าดังกล่าวสะท้อนให้เห็นถึงแต่ละภาคส่วนมีการร่วมมือในการผลักดันให้การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ที่สะท้อนถึงวัฒนธรรมชีวิตที่ไม่เปลี่ยนแปลงให้กับแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดตรังเป็นจุดขายของการท่องเที่ยวแนวใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายของภาครัฐ ทำให้ปัจจุบันการท่องเที่ยวของจังหวัดตรังมีนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง การท่องเที่ยวเริ่มมีทิศทางชัดเจนและเริ่มเป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวมากขึ้น เนื่องจากมีชื่อเสียงที่แตกต่างจากแหล่งท่องเที่ยวอื่นอย่างชัดเจน และมีอัตลักษณ์ประวัติศาสตร์ของตัวเอง ส่งผลให้มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่น่าสนใจมากมาย

อย่างไรก็ดี จากการจัดโครงการ “รัชฎา เทิดรัฐ จักรวิวงศ์” ที่มีวัตถุประสงค์ในการเชิดชูเกียรติพระยารัชฎานุประดิษฐ์ มหิศรภักดี (คอซิมบี๊ ณ ระนอง) ผู้นำการพัฒนาของจังหวัดตรัง และย้อนรำลึกเมื่อครั้งหนึ่งจังหวัดตรังเคยตั้งอยู่ที่อำเภอกันตัง และประมาณปี พ.ศ. 2552 หลาย ๆ ฝ่ายได้เข้ามาให้การสนับสนุน และมีบทบาทในการขับเคลื่อนแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ วัฒนธรรมมากขึ้น ทำให้แหล่งท่องเที่ยวในอำเภอกันตัง ได้ถูกพัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ สมัยรัชกาลที่ 5 ประกอบกับโครงการ 20 โบราณสถานจังหวัดตรัง ทำให้โบราณสถานในอำเภอกันตังได้รับการปรับปรุงซ่อมแซม ได้แก่ สถานีรถไฟกันตังและวัดตรังคภูมิพุทธาวาส แนวคิดพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในเมืองกันตังได้ถูกขับเคลื่อนโดย นายไมตรี อินทุสุต ผู้ว่าราชการจังหวัดตรังในสมัยนั้น (ดำรงตำแหน่ง พ.ศ. 2552 - พ.ศ. 2554) ที่มีความตั้งใจจริงจะพัฒนาจังหวัดตรังให้มีความเจริญทะยานไปข้างหน้าในเรื่องของการท่องเที่ยว โดยสอดคล้องกับแผนท่องเที่ยวของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานตรัง ที่จะพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวที่มีอยู่ เช่น บ้านพระยารัชฎานุประดิษฐ์ มหิศรภักดี (คอซิมบี๊ ณ ระนอง) เจ้าเมืองตรัง ต้นยางพาราต้นแรก วัดตรังคภูมิพุทธาวาส ควนด้าหนักจันทร์ และสถานีรถไฟกันตังให้เป็นแหล่งเรียนรู้ประวัติศาสตร์ในสมัยรัชกาลที่ 5 โดยมีพระยารัชฎานุประดิษฐ์ มหิศรภักดี (คอซิมบี๊ ณ ระนอง) เจ้าเมืองในสมัยนั้นเป็นผู้รับนโยบายจากพระเจ้าแผ่นดินมา

ปฏิบัติจนเมืองกันตัง และจังหวัดตรังเจริญมาถึงทุกวันนี้ รวมไปถึงการพัฒนาท่าเรือกันตังในปัจจุบัน ซึ่งในอดีตเคยเป็นท่าเรือสำคัญระดับประเทศที่นำพาความเจริญรุ่งเรืองมาสู่เมืองกันตัง จะเห็นได้ว่า กระแสการท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ที่สะท้อนถึงวัฒนธรรมของท้องถิ่นเข้ามามีบทบาทในแหล่งท่องเที่ยวที่มีภูมิหลังเชื่อมโยงกับประวัติความเป็นมาของจังหวัดตรัง ทำให้แต่ละภาคส่วนมีการร่วมมือในการผลักดันให้แหล่งท่องเที่ยวในอำเภอกันตังเป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ สมัยรัชกาลที่ 5 ทำให้เมืองกันตังเป็นเมืองแห่งประวัติศาสตร์ที่ถูกจัดให้อยู่ในโปรแกรมทัวร์ที่นักท่องเที่ยวจะได้สัมผัสวิถีชีวิตเจ้าเมืองตรัง และเรียนรู้ในการตามรอยพระยารัษฎานุประดิษฐ์มหิศรภักดี (คอซิมบี๊ ณ ระนอง) เรียนรู้ประวัติเจ้าเมืองตรังผ่านแหล่งท่องเที่ยวในอำเภอกันตัง เพราะที่นี้คือแหล่งเรียนรู้ที่น่าศึกษาอย่างยิ่ง

ดังเช่นคำบอกเล่าของ เจ้าหน้าที่เทศบาลเมืองกันตัง เจ้าหน้าที่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) สำนักงานตรัง ที่ได้เล่าถึงการจัดการท่องเที่ยวในสถานีรถไฟกันตัง โดยเล่าว่า

“...เนื่องด้วยพื้นที่ของสถานีรถไฟกันตัง มีภูมิหลังเรื่องราวประวัติศาสตร์ที่ยาวนานนับร้อยปี เป็นเส้นทางรถไฟที่มีจุดเด่น ได้รับการขึ้นทะเบียนจากกรมศิลปากร หลักฐานโดยรอบสถานียังมีให้เห็นอยู่ ทำให้สถานีรถไฟกันตังได้รับการปรับปรุงจากกรมศิลปากร เทศบาลและการรถไฟแห่งประเทศไทย เมื่อได้รับการปรับปรุงทำให้มีบทบาทในการเป็นแหล่งท่องเที่ยวมากขึ้น ทำให้เพิ่มแหล่งท่องเที่ยวให้กับจังหวัดตรัง ทางเทศบาลมีโครงการพัฒนาอยู่เป็นระยะ ๆ โดยมีคณะนายกเทศบาลเมืองกันตังนำทีม โดยได้รับการสนับสนุนจากงบประมาณของจังหวัด หน่วยงานการท่องเที่ยวของจังหวัดตรัง ในการพัฒนาปรับปรุงพื้นที่ที่จะต้องทำการขออนุญาตการใช้พื้นที่จากการรถไฟแห่งประเทศไทย และในส่วนของประชาสัมพันธ์และกิจกรรมต่าง ๆ จะใช้จังหวัดในการดำเนินนโยบายซึ่ง หน่วยงานการท่องเที่ยวของจังหวัดตรังจะเป็นผู้รับผิดชอบในส่วนนี้ ไม่ว่าจะเป็นการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ทางเว็บไซต์ต่าง ๆ เช่น เว็บไซต์ของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย การท่องเที่ยวของจังหวัดตรัง บล็อกโอเคเนชั่น ตรังโซน รวมไปถึงแผ่นพับ พร้อมแนะนำรายละเอียดของสถานที่ท่องเที่ยวซึ่งนักท่องเที่ยวจะหาข้อมูลเบื้องต้นกันก่อนอยู่แล้ว เรามีหน้าที่ให้ข้อมูลเพิ่มเติมในส่วนที่นักท่องเที่ยวต้องการทราบอีกส่วนหนึ่ง แล้วจึงแนะนำบริษัททัวร์ที่มีศักยภาพให้แก่ักท่องเที่ยว ซึ่งเมื่อพูดถึงแหล่งท่องเที่ยวของอำเภอกันตัง สถานีรถไฟกันตังนอกจากจะเป็นที่รู้จักแก่นักท่องเที่ยวแล้ว ยังมีร้านสถานีรักที่นักท่องเที่ยวนิยมเข้าไปใช้บริการ และกิจกรรมที่จัดขึ้นเป็นประจำ มีให้เห็นอยู่บ่อย ๆ ก็อย่างเช่น กิจกรรมปั่นจักรยาน กิจกรรมซบปีกไบท์ โดยจะร่วมกันประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวในอำเภอกันตัง

ให้เป็นที่รู้จักแก่นักท่องเที่ยว และปลูกจิตสำนึกให้แก่คนในชุมชนได้อนุรักษ์สถานที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงในอำเภอกันตัง...” (พิมพ์ร ตรีศุลยุทธ์, สัมภาษณ์วันที่ 4 มกราคม 2558 และ วิโรจน์ เสนงา, สัมภาษณ์วันที่ 25 พฤศจิกายน 2557)

จากคำบอกเล่าดังกล่าวสะท้อนให้เห็นถึงแต่ละภาคส่วนมีการร่วมมือในการผลักดันให้พื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังเป็นจุดขายของการท่องเที่ยวแนวใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายของภาครัฐ ทำให้พื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังโดยเฉพาะสถานีรถไฟกันตังได้รับการผลักดันเป็นอย่างมาก โดยสืบเนื่องมาจากองค์ประกอบต่าง ๆ ที่นำมาประกอบสร้างแก่สถานีรถไฟกันตังนั้นสามารถทำให้กลายเป็นสินค้าในการท่องเที่ยวได้ไม่ยาก กล่าวคือ สถานีรถไฟกันตัง เป็นสถานีรถไฟที่โดดเด่นด้วยคุณค่าทางประวัติศาสตร์มายาวนานนับร้อยกว่าปี โดยเมื่อนักท่องเที่ยวมาเยือนจะได้สัมผัสกับบรรยากาศเมื่อครั้งเก่าก่อนได้ไม่ยากนัก เพราะมีสถาปัตยกรรมที่เก่าแก่ อีกทั้งบริเวณสถานีมีวัตถุสิ่งก่อสร้างในสมัยอดีต รวมถึงโปสเตอร์ที่ติดอยู่บริเวณอาคารสถานีรถไฟ ที่คอยบอกเล่าเรื่องราวประวัติศาสตร์ความเป็นมาทางประวัติศาสตร์ให้เป็นที่ประจักษ์แก่นักท่องเที่ยว และบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟกันตังมีร้านสถานีรัก และห้องสมุดรถไฟ ที่เปิดให้บริการแก่นักท่องเที่ยว ทั้งยังจะได้สัมผัสถึงวิถีชีวิตของชาวบ้านกันตังที่ดำรงชีพด้วยการค้าขาย และยังคงโดยสารรถไฟในการติดต่อเดินทางขนส่งสินค้าของชาวบ้านอีกด้วย อย่างไรก็ตาม สถานีรถไฟกันตังเป็นการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมที่ให้นักท่องเที่ยวได้เข้ามาเรียนรู้ สัมผัสบรรยากาศย้อนอดีต สร้างความหลากหลายให้เกิดขึ้นกับการท่องเที่ยว และสร้างทางเลือกให้นักท่องเที่ยวได้มีโปรแกรมท่องเที่ยวนอกเหนือจากการท่องเที่ยวทางธรรมชาติ

จากการศึกษาของผู้วิจัยทำให้ทราบถึงกิจกรรมสำคัญ ๆ ในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังที่ถูกจัดขึ้นตามโอกาส และเทศกาลต่าง ๆ โดยผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องได้ร่วมมือกันจัดกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อพัฒนาผลักดันให้สถานีรถไฟกันตังเป็นที่รู้จักแก่นักท่องเที่ยวมากขึ้น และปลูกจิตสำนึกให้แก่คนในชุมชนได้อนุรักษ์สถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดตรัง โดยกิจกรรมที่ได้รับการผลักดันอย่างเห็นได้ชัดและจัดขึ้นเป็นประจำ ก็คือ กิจกรรมปั่นจักรยาน และกิจกรรมซัปปิกไบค์

2.4 กิจกรรมปั่นจักรยานกับการเพิ่มคุณค่าของการท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ

ด้วยวิสัยทัศน์ตรังเมืองแห่งความสุข (Trang City of Happiness) เป็นยุทธศาสตร์พัฒนาจังหวัดตรัง พ.ศ. 2557 - 2560 ที่มีการบริหารจัดการแบบองค์รวม ซึ่งการพัฒนาท่องเที่ยวเป็นยุทธศาสตร์หนึ่งที่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องได้หยิบยกขึ้นมาพัฒนา ทำให้วิสัยทัศน์นี้สามารถตอบสนอง

นักท่องเที่ยวที่ต้องการศักยภาพการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพได้เป็นอย่างดี ด้วยสถานที่ท่องเที่ยวทั้งที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ ที่ยังคงความอุดมสมบูรณ์ มีเอกลักษณ์ของวิถีท้องถิ่น การเดินทางท่องเที่ยวภายในจังหวัดมีระยะทางไม่ไกลจากกันมาก ในขณะเดียวกันเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างแหล่งท่องเที่ยวค่อนข้างมีความสะดวกและปลอดภัยระดับมาตรฐาน ทำให้นักท่องเที่ยวกลุ่มนิยมสุขภาพให้ความสนใจเดินทางเข้ามาในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะกลุ่มนักจักรยานท่องเที่ยว ให้ความนิยมและเดินทางเข้ามาในจังหวัดตรังเพิ่มมากขึ้น โดยหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชนก็ร่วมมือส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดกิจกรรมจักรยานท่องเที่ยวเป็นประจำทุกเดือน ทั้งนี้นอกจากจะส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวแล้ว ยังเป็นการรณรงค์การลดมลภาวะรักษาสิ่งแวดล้อมของจังหวัด ซึ่งเป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้แก่จังหวัดตรัง

กิจกรรมปั่นจักรยานเกิดขึ้นจากความร่วมมือของสำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดตรัง ร่วมกับชมรมจักรยานจังหวัดตรังโดยสำนักงานการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) สำนักงานตรัง จะมีหน้าที่ประชาสัมพันธ์ และเชิญชวนชาวนักปั่นจักรยานปั่นไปตามเส้นทางต่างๆของจังหวัดตรัง เพื่อเป็นการส่งเสริมสุขภาพและกระตุ้นให้เกิดการท่องเที่ยวในช่วงฤดูฝน หรือช่วง Green Season โดยนำเสนอเส้นทางสัมผัสธรรมชาติอันบริสุทธิ์และแหล่งท่องเที่ยวที่สวยงามทั้งแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติและแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ของจังหวัดตรัง โดยจะมีการประชาสัมพันธ์ผ่านทางเว็บไซต์ ตรังโซน (Trangzone) หรือ ในกลุ่ม Facebook Trang Cycling Club และ นักปั่นเมืองตรัง ซึ่งจะมีการรวมตัวกันของสมาชิกชมรมจักรยานชมรมจักรยานจังหวัดตรัง และจังหวัดใกล้เคียง อาทิ พัทลุง กระบี่ สตูล นครศรีธรรมราช สงขลา ทั้งนี้มีผู้สนใจเข้าร่วมปั่นจักรยานท่องเที่ยวจากทั่วประเทศ ทั้งชุมชนคนใช้จักรยานแห่งชาติ และนักปั่นจักรยานชาวต่างประเทศ นอกจากนี้ชมรมจักรยานจังหวัดตรังในปัจจุบันได้จัดกิจกรรมปั่นจักรยานทุกสัปดาห์เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวและประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดตรังอีกทางหนึ่ง

อย่างไรก็ดี กิจกรรมปั่นจักรยานท่องเที่ยวกำลังเป็นนิยมอย่างมากในประเทศไทย ในขณะเดียวกันกระแสของการรณรงค์ด้านรักษาสุขภาพและด้านอนุรักษ์ธรรมชาติเพื่อลดภาวะโลกร้อนก็มีความนิยมเพิ่มขึ้นเช่นกัน กิจกรรมปั่นจักรยานท่องเที่ยวจึงเป็นกิจกรรมที่ถือว่าลางตัวตอบสนองต่อกระแสความนิยมในเรื่องดังกล่าว ประกอบกับการเดินทางท่องเที่ยวเพื่อการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ประสบการณ์ใหม่ ๆ เป็นอีกด้านหนึ่งที่เหมาะสมกับการเดินทางท่องเที่ยวด้วยวิธีการปั่นจักรยานท่องเที่ยว เนื่องจากนักท่องเที่ยวจะได้สัมผัสกับธรรมชาติรอบข้างและสัมผัสวิถีชีวิตวัฒนธรรมท้องถิ่นได้อย่างเต็มที่ขณะปั่นจักรยานแวะผ่านไปในแต่ละสถานที่ท่องเที่ยว ซึ่งสิ่งที่ได้สัมผัสเรียนรู้จะมีความแตกต่างกันโดยสิ้นเชิงเมื่อเปรียบเทียบกับการเดินทางท่องเที่ยวโดยใช้พาหนะยานยนต์อื่น ๆ

จะเห็นได้ว่า กิจกรรมปั่นจักรยานก่อให้เกิดประโยชน์มากมาย เพราะการปั่นจักรยานจะช่วยให้มีสุขภาพที่สมบูรณ์แข็งแรงได้รับความสุขจากการออกกำลังกาย อีกทั้งเป็นการรณรงค์ให้ประชาชนหันมาปั่นรถจักรยานเพื่อสุขภาพ ลดพลังงานรวมทั้งลดภาวะโลกร้อน และประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางในยุคน้ำมันแพง พร้อม ๆ กับประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวของจังหวัดตรังให้เป็นที่รู้จักมากขึ้น ซึ่งสถานีรถไฟกันตังก็เป็นอีกสถานที่ท่องเที่ยวหนึ่งที่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องได้เข้ามาร่วมกันจัดกิจกรรมปั่นจักรยานเป็นประจำทุกปี (ภาพที่ 34) รวมไปถึงแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงทางด้านประวัติศาสตร์ในอำเภอกันตัง เพื่อตอบโจทย์นักท่องเที่ยวที่ต้องการปั่นเพื่อเรียนรู้เรื่องราวทางประวัติศาสตร์นอกเหนือไปจากการชมความสวยงามของแหล่งท่องเที่ยวเพียงอย่างเดียว



ภาพที่ 34 การจัดกิจกรรมปั่นจักรยานในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง
ที่มา : ตรังโซน, 2557

2.5 กิจกรรมขับบิ๊กไบค์

เป็นกิจกรรมที่มีการรวมพลคนรักมอเตอร์ไซด์ (ภาพที่ 35) โดยมีการประชาสัมพันธ์ผ่านทางกลุ่ม Facebook อาทิ เช่น Trang Bikers รวมพลคนรักบิ๊กไบค์ตรัง, รวมพลคนรัก Kawasaki Trang, Trang love Bigbike และ Trang Bigbikes บ้างก็มีการรวมพลคนรัก KSR โซนภาคใต้มาร่วมกิจกรรมด้วย ซึ่งปัจจุบันการรวมกลุ่มขับบิ๊กไบค์กำลังเป็นที่นิยมในยุคปัจจุบัน นอกเหนือไปจากการนั่งรถยนต์ส่วนตัว นั่งรถโดยสาร กรู๊ปทัวร์ แต่ปฏิเสธไม่ได้ว่าอันตรายกว่าการ

เดินทางด้วยวิธีการอื่น ๆ ทำให้กลุ่มคนรักมอเตอร์ไซด์ ได้รับการดูแลความปลอดภัยจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ทั้งนี้ในปัจจุบันการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) สำนักงานตรัง ได้ทำตลาดดึงดูดนักท่องเที่ยวจากมาเลเซียที่ชื่นชอบการขับบิ๊กไบค์เข้ามามีส่วนร่วมเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวของจังหวัดตรังในช่วงเทศกาลต่าง ๆ และเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ขนบธรรมเนียมประเพณี วิถีชีวิตของชาวตรังให้แพร่หลายมากยิ่งขึ้น ซึ่งสถานีรถไฟกันตังก็เป็นอีกสถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดตรังแห่งหนึ่งที่ได้รับการผลักดันเสนอชื่อให้เป็นจุดหมายปลายทางที่เป็นส่วนหนึ่งในเส้นทางกรท่องเที่ยวของคนรักมอเตอร์ไซด์เช่นเดียวกับกิจกรรมปั่นจักรยานที่เลือกสถานีรถไฟกันตังเป็นจุดพักและจุดรวมกลุ่มของผู้คนที่ชื่นชอบในกิจกรรมเดียวกัน



ภาพที่ 35 การจัดกิจกรรมขับบิ๊กไบค์ในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง
ที่มา : เฟดบุ๊กดอทคอม, 2557

2.6 การประกอบสร้างสถานีรถไฟกันตังให้กลายเป็นสินค้า

จากนโยบายของเทศบาลเมืองกันตังที่มีการจัดทำโครงการแผนพัฒนาสามปี (พ.ศ. 2553 - 2555) เมื่อ พ.ศ. 2552 ทางเทศบาลเมืองกันตังได้ขออนุญาตจากรถไฟแห่งประเทศไทย ขอใช้สิทธิเหนือพื้นที่ดินของการรถไฟเพื่อพัฒนาที่ดินรกร้างบริเวณที่ดินย่านสถานีรถไฟกันตัง ให้พื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง เป็นแหล่งมรดกทางวัฒนธรรม แหล่งเรียนรู้ และแหล่งท่องเที่ยว ถือเป็นใบเบิกทางให้พื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังได้รับการปรับปรุง ซ่อมแซม เมื่อ พ.ศ. 2553

มีภูมิทัศน์ที่เหมาะสมแก่การเป็นแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งเป็นการเปิดตัวในการฟื้นฟูอนุรักษ์สถานีรถไฟกันตัง อีกทั้งเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างเต็มรูปแบบ (สารกันตัง, 2552)

การทำโครงการแผนพัฒนาสามปีของเทศบาลเมืองกันตังเพื่อพัฒนาที่ดินรกร้างบริเวณที่ดินย่านสถานีรถไฟกันตัง เป็นแผนที่ที่แสดงให้เห็นว่าพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังนั้นเป็นพื้นที่มรดกวัฒนธรรมที่มีชีวิต กล่าวคือ พื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังเหมาะแก่การพัฒนาให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ก่อเกิดประโยชน์แก่ชาวบ้านเมืองกันตัง ทำให้พื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังเต็มไปด้วยความมีชีวิตชีวา มีเสน่ห์ และมรดกทางวัฒนธรรมที่จับต้องได้ และจับต้องไม่ได้ เช่น การเป็นสถานีสุดท้ายของรถไฟฝั่งอันดามัน สถาปัตยกรรมของอาคารสถานีรถไฟกันตัง ภูมิหลังเรื่องราวประวัติศาสตร์ความเป็นมาทางประวัติศาสตร์ของเมืองกันตัง ซึ่งทุกสิ่งเหล่านี้ล้วนแสดงให้เห็นถึงแผนที่ภูมิทัศน์ทางวัฒนธรรมของพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง (ภาพที่ 36) ที่ได้รับความสนใจและดึงดูดนักท่องเที่ยวทุกกลุ่ม



ภาพที่ 36 แผนที่ภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง
ที่มา : ตรังโซน, 2553 และถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 4 มกราคม 2558

อย่างไรก็ดี แผนพัฒนาสามปีของเทศบาลเมืองกันตังเพื่อพัฒนาที่ดินรกร้างบริเวณที่ดินย่านสถานีรถไฟกันตัง สะท้อนให้เห็นถึงการร่วมด้วยช่วยกันของทุกภาคส่วนในการทำให้สถานีรถไฟกันตังและพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังกลายเป็นสินค้า และสร้างบรรยากาศย้อนอดีตกาลให้นักท่องเที่ยวได้ซึมซับ เรียนรู้และเห็นภาพบรรยากาศในสมัยอดีต เล็งเห็นถึงวิถีชีวิตของผู้คน โดยอาศัยองค์ประกอบต่าง ๆ ในการประกอบสร้างสถานีรถไฟกันตังให้กลายเป็นสินค้าและการจัดโปรแกรมการท่องเที่ยวต่าง ๆ ให้เข้ามาอยู่ในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง ดังนี้

2.6.1 การทำสถานีรถไฟให้เป็นสตูดิโอถ่ายภาพ

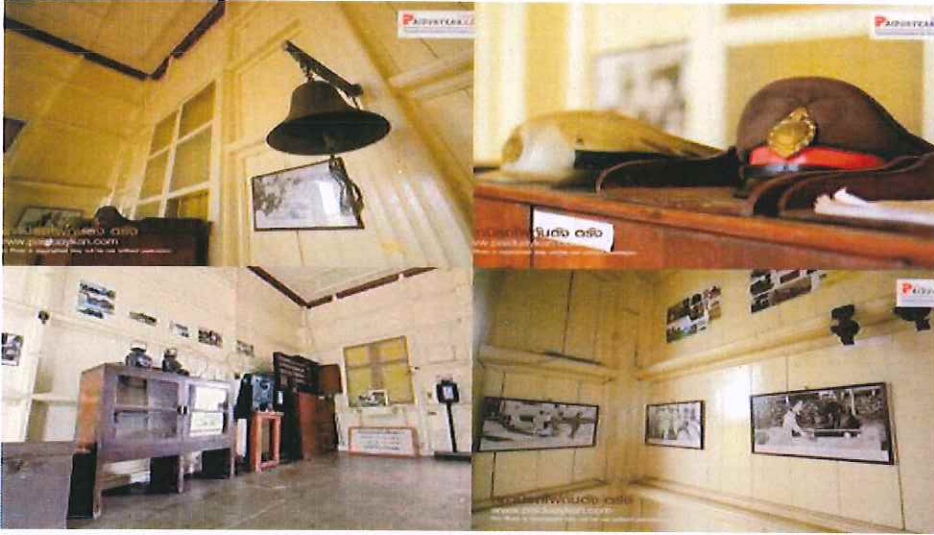
เมื่ออย่างก้าวเข้ามายังสถานีรถไฟกันตัง สิ่งที่น่าสนใจสัมผัสด้วยสายตาเป็นครั้งแรกเมื่อมาเยือนยังสถานีรถไฟกันตังคงหนีไม่พ้นสถาปัตยกรรมรูปแบบเก่าของตัวอาคารสถานีรถไฟกันตังที่มีสีเหลืองมัสตาร์ดสลับน้ำตาลเป็นคู่สีหลักโดดเด่นสะดุดตา ได้รับการประกาศขึ้นทะเบียนเป็นโบราณสถานโดยกรมศิลปากร เป็นอาคารอนุรักษ์ดีเด่น เมื่อปี พ.ศ. 2539 โดยอาคารสถานีรถไฟในวันนี้ดูใหม่สดเหมือนมีอายุ 100 ปี เพราะเพิ่งบูรณะเสร็จเมื่อ พ.ศ. 2553 ด้วยคุณค่าทั้งรูปแบบสถาปัตยกรรมในสมัยรัชกาลที่ 6 และร่องรอยประวัติศาสตร์ที่เปี่ยมล้นไปด้วยมนต์ขลังทำให้สะท้อนถึงความงดงามร่วมกับความทรงจำในอดีตของผู้คนจึงกลายมาเป็นจุดสนใจในการดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาถ่ายภาพที่สถานีรถไฟกันตังเนื่องในโอกาสวันสำคัญต่าง ๆ (ภาพที่ 37) โดยในปัจจุบันเป็น 1 ใน 20 โบราณสถานของแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงในจังหวัดตรัง และเป็นแลนด์มาร์คของอำเภอกันตังที่ให้นักท่องเที่ยวได้เข้ามาถ่ายภาพที่ป้ายสุดทางรถไฟฝั่งอันดามัน ถือเป็นอัตลักษณ์ของสถานีรถไฟกันตังที่สร้างจุดเด่นให้กับพื้นที่ในการให้คุณค่าผ่านสถาปัตยกรรมที่เก่าแก่



ภาพที่ 37 จุดที่นักท่องเที่ยวเข้ามาถ่ายภาพที่สถานีรถไฟแก่งคันตัง
ที่มา : อินเลิฟสตูลตรัง, 2556 และโอเคนเซ็น, 2556

2.6.2 ห้องพิพิธภัณฑ์: ร่องรอยรถไฟในอดีต

เมื่อนักท่องเที่ยวเดินเข้ามาภายในอาคารสถานีรถไฟแก่งคันตัง พลาดไม่ได้เลยที่จะแวะเข้ามาในห้องพิพิธภัณฑ์ (ภาพที่ 38) ที่เปิดประตูคอยให้นักท่องเที่ยวได้เข้ามา ซึ่งเมื่อเข้ามาแล้วจะได้รับความรู้ถึงบรรยากาศที่เรียบง่ายเหมาะแก่ผู้ที่ใฝ่หาเรื่องราวของรถไฟไทยเป็นอย่างยิ่ง และอดใจไม่ได้ที่จะเดินสำรวจไปทั่ว ๆ ห้องและหยิบกล้องถ่ายภาพขึ้นมาถ่าย บ้างก็ถ่ายรูปกับสิ่งของในอดีตที่หาดูได้ยากมากแล้วในปัจจุบัน หรือจะถ่ายภาพเก็บบรรยากาศภายในห้อง โดยถูกสร้างขึ้นเพื่อให้นักท่องเที่ยวที่หลงใหลในเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ได้ดื่มด่ำถึงเรื่องราวในอดีตผ่านทางวัตถุ สิ่งของที่เป็นอุปกรณ์ในการดำเนินงานทางด้านรถไฟ ภาพถ่ายหรือรูปภาพที่อยู่ในห้องพิพิธภัณฑ์จะคอยบอกเล่าเรื่องราวประวัติศาสตร์เพราะแผ่นดินตรังในอดีตนั้นได้มีโอกาสรองพระบาทรับเสด็จในรัชสมัยตั้งแต่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 6) พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 7) พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช (รัชกาลที่ 9) สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร และสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี

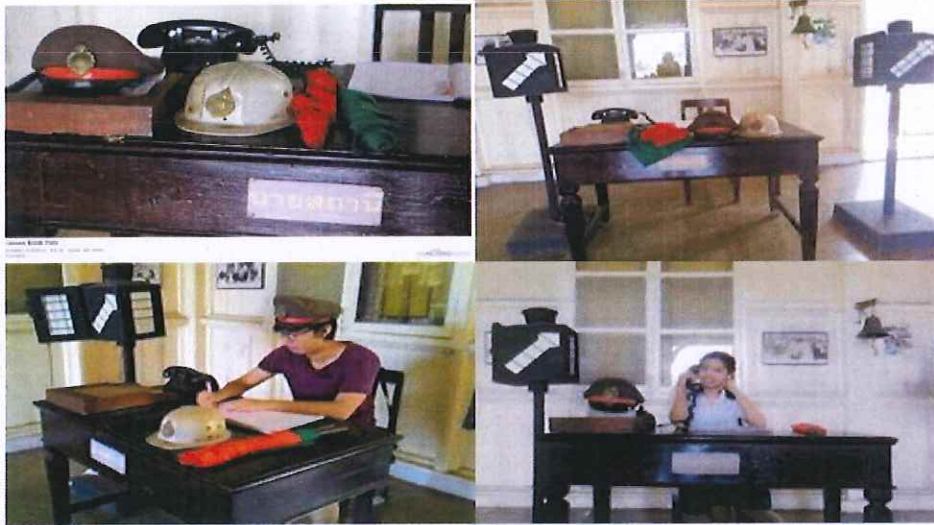


ภาพที่ 38 ห้องพิพิธภัณฑ์

ที่มา : สถานีรถไฟกันตัง จังหวัดตรัง ไปด้วยกัน, 2555

2.6.3 สมุดบันทึกความทรงจำทางสังคมของผู้คนที่มาเยือน

เมื่ออยู่ในห้องพิพิธภัณฑ์ จะสังเกตเห็นการจำลองโต๊ะทำงานของนายสถานีตั้งสะดุดตาผู้พบเห็น บนโต๊ะจะมีสมุดบันทึกความทรงจำทางสังคมของผู้คนที่มาเยือน (ภาพที่ 39) ความประทับใจ ความน่าหลงใหลของนักท่องเที่ยวที่มีต่อสถานีจะถูกบรรยายความรู้สึกผ่านทางสมุดบันทึกเล่มนี้ โดยแสดงให้เห็นถึงความรู้สึกนึกคิด ความรู้สึกของผู้คนที่ได้มาเยือนสถานีรถไฟกันตัง ตลอดจนพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง ซึ่งนักท่องเที่ยวต่างบอกเป็นเสียงเดียวกันผ่านตัวหนังสือว่าเป็นสถานีรถไฟที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ สามารถเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่สามารถให้เยาวชนใช้เป็นแหล่งเรียนรู้ อีกทั้งนักท่องเที่ยวยังได้รับความสุขจากบรรยากาศอันน่ารื่นรมย์ที่รายล้อมสถานีรถไฟกันตัง ด้วยของเก่าที่ยังคงสภาพสมบูรณ์หาได้ยากในยุคแห่งเทคโนโลยีเช่นนี้ ตลอดจนได้สัมผัสถึงวิถีชีวิตของชาวบ้านไม่ว่าจะเป็นช่วงที่รถไฟเข้าหรือในยามเย็นที่ชาวบ้านใช้เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ และนักท่องเที่ยวมีความต้องการที่จะให้สถานีรถไฟกันตังอยู่เป็นสมบัติของชาวไทยตลอดไป จะเห็นได้ว่าสถานีรถไฟกันตังสามารถสร้างความประทับใจ และสร้างความทรงจำให้แก่ผู้คนที่มาเยือน โดยสะท้อนให้เห็นว่าสถานีรถไฟกันตังเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าชื่นชมและควรค่าแก่การอนุรักษ์ไว้ตราบนานเท่านาน



ภาพที่ 39 สมุดบันทึกความทรงจำทางสังคมของผู้คนที่มาเยือน
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัย วันที่ 7 ธันวาคม 2557

2.6.4 ร้านสถานีรัก (Love station)

เมื่อเดินขึ้นชมอาคารสถานีรถไฟกันตังจนอิ่มใจแล้ว ร้านสถานีรักก็เป็นอีกที่หนึ่งที่นักท่องเที่ยวให้ความสนใจรองลงมาจากสถานีรถไฟกันตัง ด้วยอาคารไม้เล็ก ๆ แต่อาศัยความโดดเด่นจากสีตัวอาคารของร้านที่มีสีเหลืองมีสแตร์ดสลับน้ำตาลเช่นเดียวกับอาคารสถานีรถไฟกันตัง โดยจากเดิมร้านสถานีรักเป็นเพียงโรงเก็บรถจักรของรถไฟ เนื่องจากในสมัยอดีตพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟกันตังเคยคึกคักไปด้วยโรงเก็บรถจักร เพราะในสมัยนั้นรถไฟเคลื่อนที่โดยใช้แรงไอน้ำ ซึ่งทิ้งร่องรอยหลักฐานเป็นบ่อน้ำ หอดังสูง และเครื่องกลับหัวรถจักรแบบวงกลมอยู่ในบริเวณสถานี แต่ปัจจุบันได้เปลี่ยนเป็นรถไฟระบบดีเซลโดยใช้วิธีสับรางหัวรถจักรขับเคลื่อน และต่อเชื่อมกับขบวนรถไฟได้ทั้งสองด้าน โดยไม่ต้องกลับหัวทำให้โรงซ่อมหัวรถจักรไม่ได้ใช้งาน การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงให้เอกชนเช่าพื้นที่ทำธุรกิจ ร้านสถานีรักก่อนและหลังได้รับการปรับปรุงนั้น (ภาพที่ 40) ได้ถูกพัฒนาเพื่อต้อนรับนักท่องเที่ยวที่เข้ามาเที่ยวยังสถานีรถไฟกันตัง โดยเฉพาะคู่รักที่ชื่นชอบที่นี่เป็นพิเศษ



ภาพที่ 40 ร้านสถานีรักก่อนและหลังได้รับการปรับปรุง
ที่มา : ตรังโซน, 2552

ด้วยความสวยงามสะอาดตาของร้านเล็ก ๆ แห่งนี้ ทำให้ดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาสัมผัสบรรยากาศภายในร้าน ซึ่งร้านสถานีรักเป็นร้านขายน้ำและขนมรสชาติอร่อย บริการดี บรรยากาศเย็นสบาย เหมาะแก่การให้นักท่องเที่ยวได้แวะเข้ามานั่งพักคลายร้อน อีกทั้งภายในร้านสถานีรัก (ภาพที่ 41) เจ้าของร้านได้สรรหาข้าวของเครื่องใช้เก่า ๆ ในสมัยอดีตมาตกแต่งร้าน ถือเป็นร้านนั่งชิลล์สไตล์ ย้อนยุคที่ให้นักท่องเที่ยวได้เข้ามาชื่นชมและถ่ายภาพคู่กับของเก่าที่หาดูได้ยากในปัจจุบัน



ภาพที่ 41 บรรยากาศภายในร้านสถานีรัก (Love station)
ที่มา : สถานีรักที่กันตัง, 2556 และถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2558

อีกทั้งบริเวณภายนอกของร้านสถานีรักนั้น (ภาพที่ 42) เจ้าของร้านยังมีการจัดฉากสำหรับถ่ายภาพไว้เป็นที่ระลึกในการให้บริการแก่นักท่องเที่ยวไว้เยอะแยะมากมาย ซึ่งสร้างจุดสนใจให้แก่นักท่องเที่ยวไม่แพ้บรรยากาศภายในร้านเลยทีเดียว



ภาพที่ 42 บริเวณรอบนอกร้านสถานีรัก (Love station)
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2558 และสถานีรักที่กันตัง, 2556

ชื่อของร้านสถานีรักนั้น มีผู้คนมากมายต่างพากันให้ความหมายให้กับร้านแห่งนี้ โดยมีความหมายเชื่อมโยงกับสถานีรถไฟกันตัง โดยเฉพาะคูรัก บ้างก็ว่าการเดินทางด้วยเส้นทางรถไฟเปรียบดั่งเป็นเส้นทางแห่งการดำเนินชีวิตที่คูรักต้องพบกันและจากกันที่นี่ บ้างก็ว่าสถานีรถไฟกันตังเป็นสุดเส้นทางรถไฟฝั่งอันดามัน เปรียบดั่งเป็นสุดทางรักของคูรัก ด้วยความหมายดี ๆ ที่ทุกคนต่างมอบให้กับสถานีรถไฟคลาสสิกแห่งนี้ ทำให้สถานีรถไฟกันตังและร้านสถานีรัก มีวัตถุประสงค์ที่สอดคล้องกันในการตอบโจทย์นักท่องเที่ยวที่ต้องการท่องเที่ยวแบบไฮโซหาอดีต และยังสอดคล้องกับคุณค่าและความหมาย ทำให้สถานีรถไฟกันตังกลายเป็นอีกหนึ่งสถานที่ท่องเที่ยวที่ทุกคนใช้เป็นพื้นที่ในการถ่ายภาพรีเวดดิ้ง (ภาพที่ 43) เพื่อเก็บภาพแห่งความประทับใจ ถือเป็น การสรรสร้าง ความทรงจำดี ๆ ให้เกิดขึ้นกับผู้คน



ภาพที่ 43 บรรยากาศการถ่ายภาพพรีเวดดิ้งบริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง
ที่มา : มีรักเวดดิ้งตรง, 2556 และอินเลิฟสตูดิโอตรง, 2556

ดังเช่นเสียงสะท้อนของคู่รักที่เลือกพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังเป็นสตูดิโอถ่ายภาพพรีเวดดิ้ง (ภาพที่ 44) ดังนี้

“...มาถ่ายภาพพรีเวดดิ้งกับทางร้านมีรักเวดดิ้งสตูดิโอ เลือกคอร์สที่ถ่ายนอกสถานที่ ที่ร้านได้อะลั้มที่คู่อื่นไปถ่ายมาให้เลือก สวย ๆ ทั้งนี้ เลือกยากมากเพราะที่ตรงมีที่สวยงาม ๆ ให้ถ่ายเยอะ แต่สุดท้ายพี่ก็เลือกที่จะถ่ายที่สถานีรถไฟกันตัง แฟนก็โอเคเพราะชอบที่นี่ สีเหลืองเด่นดีถ่ายภาพออกมาสวย แล้วก็รอบ ๆ สถานีมีอะไรให้ถ่ายอีกเยอะ จะถ่ายที่ร้านสถานีรัก ที่โบกี้รถไฟของห้องสมุดก็น่าไปถ่าย มาถ่ายที่นี่ได้รูปถูกใจหลายรูปแน่นอนค่ะ...” (สิริมา ปานพงษ์, สัมภาษณ์วันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2558)



ภาพที่ 44 คู่รักถ่ายภาพรีเวดตั้งบริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2558

ด้วยคุณค่าและความหมายของบริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังที่มีต่อผู้คน โดยเฉพาะคู่รักทำให้มีการจัดงานเนื่องในวันวาเลนไทน์ (ภาพที่ 45) เพื่อเติมเต็มความหมายให้แก่คู่รักมากโดยมีคู่รักแวะเวียนกันเข้ามาถ่ายภาพเป็นที่ระลึกอย่างไม่ขาดสาย



ภาพที่ 45 ภาพบรรยากาศในวันวาเลนไทน์ที่ร้านสถานีรัก
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2558

เนื่องในวันวาเลนไทน์ บริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง ได้ปิดถนนหน้าสถานีรถไฟกันตัง จัดงานเนื่องในโอกาสเดือนแห่งความรัก (ภาพที่ 46) ซึ่งสอดคล้องกับความหมายของสถานีรถไฟกันตังที่มีความหมายแก่ผู้คนโดยเฉพาะคู่รัก เชิญชวนเที่ยวงานในระหว่างวันที่ 12 - 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2558 การจัดงานดังกล่าว ทำให้เศรษฐกิจในย่านนี้มีการเคลื่อนไหวเป็นพิเศษ สร้างรายได้ให้แก่พ่อค้าแม่ค้ามากขึ้น โดยเฉพาะวันที่ 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2558 เป็นวันวาเลนไทน์ทำให้ผู้คนหลั่งไหลมาเที่ยวชมสถานีรถไฟกันตัง ร้านสถานีรัก และห้องสมุดรถไฟอย่างไม่ขาดสาย ทั้งนักเรียน นักท่องเที่ยวจากคณะทัวร์ ทำให้สถานีรถไฟกันตังคึกคักไปด้วยผู้คนมากกว่าทุก ๆ วัน



ภาพที่ 46 ภาพบรรยากาศในวันวาเลนไทน์บริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัยเมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2558

2.6.5 ห้องสมุดรถไฟ: แหล่งเรียนรู้

เมื่อมองมายังฝั่งตรงข้ามของสถานีรถไฟกันตัง จะสังเกตเห็นโบกักรถไฟเก่าตั้งตระหง่านเป็นแนวขนานยาวสามโบกี้ด้วยกัน ด้วยความสวยงามของโบกักรถไฟและมีเก้าอี้ไม้แสนคลาสสิกไว้ให้นั่งเล่น ทำให้อดใจไม่ได้ที่จะเดินเข้าไปเพื่อสำรวจบริเวณโดยรอบ เมื่อเดินไปยังด้านข้างโบกี้ผู้วิจัยจึงได้ทราบว่าโบกักรถไฟเก่านี้คือห้องสมุดรถไฟ และผู้วิจัยได้เดินเข้าไปภายในห้องสมุดโดยมีบรรณารักษ์ประจำห้องสมุดรอให้บริการอยู่ เมื่อเข้าไปในห้องสมุดแล้วผู้ที่เข้ามาใช้บริการจะต้องลงชื่อและวันที่ได้เข้ามาใช้บริการ ซึ่งมีผู้เข้ามาใช้บริการเป็นจำนวนที่น่าพอใจเลยทีเดียว

ห้องสมุดรถไฟถูกสร้างขึ้นโดยการรถไฟแห่งประเทศไทยและเทศบาลเมืองกันตังได้จัดตั้ง “โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ ที่ดินย่านสถานีรถไฟกันตัง” เมื่อปี พ.ศ. 2553 เพื่อให้เกิดศักยภาพด้านการท่องเที่ยว รองรับกลุ่มนักท่องเที่ยวที่เข้ามาท่องเที่ยวภายในจังหวัดตรัง ได้มีสถานที่ท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นเพื่อรองรับการท่องเที่ยวนอกฤดูกาลหรือการท่องเที่ยวทางทะเล เพราะพื้นที่ดังกล่าวมีความเหมาะสมต่อการพัฒนา ให้สามารถเป็นสถานที่ท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ที่มีภาพลักษณ์โดดเด่นและมีความเกี่ยวข้องเชื่อมโยงกับประวัติศาสตร์ความเป็นมาของเมืองกันตัง รวมทั้งช่วยประชาสัมพันธ์ภาพลักษณ์ความเป็นเมืองท่องเที่ยวของจังหวัดตรัง และเมืองกันตังว่ามีความหลากหลายในการท่องเที่ยว

โดยการปรับปรุงภูมิทัศน์ดังกล่าว ทำให้เกิด “โครงการห้องสมุดรถไฟ” (ภาพที่ 47) ช่วยดึงดูดใจให้กลุ่มผู้ใช้และเยาวชน ที่สนใจจะเข้ามาใช้เป็นแหล่งเรียนรู้ และหาข้อมูลทางการศึกษา โครงการนี้ก่อให้เกิดประโยชน์ ในการช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของคนในชุมชนท้องถิ่นให้สามารถเข้าถึงพื้นที่สีเขียวสาธารณะเพื่อใช้ประโยชน์ในการพักผ่อนหย่อนใจ และเพื่อการนันทนาการ ช่วยเพิ่มพื้นที่สร้างออกซิเจนให้กับชุมชนเมือง เพิ่มพื้นที่ออกกำลังกายให้ประชาชนซึ่งส่งผลทำให้ประชาชนมีสุขภาพที่ดีขึ้น และส่งเสริมภูมิทัศน์ที่สวยงามให้แก่ตัวโบราณสถานอาคารสถานีรถไฟ ช่วยทำให้ภูมิทัศน์ของเมืองกันตังมีความสวยงามน่าอยู่อาศัย ทางเทศบาลเมืองกันตังจึงเห็นความจำเป็นจะต้องมีโครงการเพื่อพัฒนาปรับปรุงภูมิทัศน์ที่ดินในย่านบริเวณดังกล่าว (โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ที่ดินย่านสถานีรถไฟกันตัง, 2553)

ห้องสมุดในโบกี้รถไฟ ถูกพัฒนามาจากโบกี้รถไฟเก่าเหมือนกับหลาย ๆ สถานีรถไฟชื่อดังภายในมีหนังสือร่วมสมัยมากมาย ทั้งหนังสือยุคใหม่ และหนังสือแพชั่นยุคเก่า มีสมุดบันทึก การเข้าเยี่ยมชม และบรรณารักษ์ที่คอยให้บริการ ต้อนรับผู้เข้าใช้บริการทุกคน โดยเปิดทำการทุกวัน เวลา 08.30 - 16.30 น. หยุดทุกวันจันทร์ โดยโครงการนี้จัดขึ้นเพื่อพัฒนาสภาพแวดล้อมให้มีคุณค่า และเป็นประโยชน์แก่ชาวเมืองกันตังสืบต่อไป ซึ่งทำให้มีภูมิทัศน์ที่สวยงามเหมาะแก่การเป็นสถานที่ท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมซึ่งประกอบไปด้วยวัฒนธรรมที่หลากหลายและมีความเป็นเอกลักษณ์ในตัวเอง ส่งผลให้ชุมชนจากเดิมที่ไม่คึกคักอย่างเช่นในอดีตเปลี่ยนไปสู่ชุมชนที่มีกิจกรรมการท่องเที่ยวเพิ่มเข้ามามากขึ้น อีกทั้งยังเป็นจุดรวมกลุ่มของเยาวชนและชาวบ้านเมืองกันตังอีกด้วย



ภาพที่ 47 ห้องสมุทรรถไฟ

ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัย วันที่ 7 ธันวาคม 2557

เมื่อเดินสำรวจบริเวณภายนอกของห้องสมุทรรถไฟ (ภาพที่ 48) จะมีระเบียบนั่งเล่นที่จัดไว้อย่างร่มรื่นรอกอยเชื้อเชิญให้นักท่องเที่ยวผู้โหยหาเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ได้มาสัมผัส และมีต้นไม้ใหญ่ที่ให้ร่มเงาคอยให้ความสงบผ่อนคลาย อีกทั้งทางเดินที่จัดไว้อย่างสวยงาม ทุกอย่างล้วนตั้งอยู่และรอกอยการเยี่ยมชมด้วยบรรยากาศร่มรื่น สายลมพัดเย็นสบายที่รายล้อมห้องสมุทรรถไฟ ทำให้สร้างจุดสนใจดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเข้ามาถ่ายภาพและเที่ยวชมห้องสมุทรรถไฟ



ภาพที่ 48 ภาพบรรยากาศบริเวณโดยรอบของห้องสมุทรรถไฟ

ที่มา : ไทยรัฐออนไลน์, 2556 และถ่ายโดยผู้วิจัย วันที่ 7 ธันวาคม 2557

2.6.6 ของที่ระลึก: สัญลักษณ์แห่งตัวแทนสถานีรถไฟกันตัง

เมื่อเดินเที่ยวชมบริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังจนทั่วแล้ว พลาดไม่ได้เลยที่จะแวะซื้อของที่ระลึกที่นำมาจำหน่ายอยู่ที่อาคารสถานีรถไฟกันตัง ซึ่งเป็นสัญลักษณ์แห่งตัวแทนสถานีรถไฟกันตัง โดยของที่ระลึกที่นำมาจำหน่ายให้แก่นักท่องเที่ยวนั้น (ภาพที่ 49) ก็คือ พวงกุญแจในรูปแบบของตัวบัตรรถไฟในสมัยอดีตที่ถูกสร้างขึ้นมาให้มีรูปแบบเหมือนจริง โดยเป็นการเพิ่มมูลค่าของสินค้าผ่านทุนวัฒนธรรมที่เก่าแก่เพื่อย้อนรำลึกถึงอดีตที่ผู้คนให้คุณค่าและความหมายแก่นักเดินทางตั้งแต่สมัยอดีตจนถึงปัจจุบันที่รถไฟมีบทบาทในการขนส่งผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทางที่ต้องการ และการนำไปสู่การคมนาคมจำหน่าย โดยของที่ระลึกทั้งสองอย่างนี้ได้จัดทำเนื่องในโอกาสสถานีรถไฟกันตังครบรอบ 101 ปี ซึ่งเป็นสัญลักษณ์ที่สะท้อนให้เห็นถึงคุณค่าและการดำรงอยู่ของสถานีรถไฟกันตังที่มีคุณค่ายาวนานนับร้อยปี และการให้ความหมายของผู้คน โดยเฉพาะคู่รัก ที่จะส่งโปสการ์ดถึงกันในช่วงเวลาที่ห่างไกล หรือแบ่งปันความรู้สึกดีๆ ที่มีต่อความมาเกี่ยวกับสถานีรถไฟกันตังให้คนอื่น ๆ ได้รับความรู้ โดยของที่ระลึกนี้จะอยู่ในตู้ทางด้านข้างห้องจำหน่ายตั๋ว พร้อมแผ่นป้ายโฆษณาโปสการ์ดเพื่อประชาสัมพันธ์ให้นักท่องเที่ยวได้มาจับจ่ายเลือกซื้อเป็นของฝากและของที่ระลึกในการมาเยือน ส่งผลให้สถานีรถไฟกันตังเป็นที่รู้จักของผู้คนมากยิ่งขึ้น และการจำหน่ายของที่ระลึกนี้จะช่วยสร้างรายได้ให้แก่สถานีรถไฟกันตังเพื่อนำไปใช้ประโยชน์ต่อไป และเพื่อย้อนรำลึกถึงความเก่าแก่ของสถานีรถไฟกันตัง



ภาพที่ 49 ของที่ระลึกที่นำมาจำหน่ายบริเวณอาคารสถานีรถไฟกันตัง

ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัย วันที่ 7 ธันวาคม 2557

อย่างไรก็ดี จะเห็นได้ว่าองค์ประกอบต่าง ๆ ในการประกอบสร้างสถานีรถไฟกันดั้ม ให้ออกมาเป็นสินค้าส่งผลให้การท่องเที่ยวได้เข้ามามีบทบาทต่อสถานีรถไฟกันดั้มมากขึ้น ในรูปแบบ โปรแกรมการท่องเที่ยวในอำเภอกันดั้ม ส่งผลให้สถานที่ท่องเที่ยวแห่งนี้ถูกพัฒนาเป็นสถานที่ท่องเที่ยว เชิงอนุรักษ์ที่ผสมผสานวัฒนธรรม สะท้อนถึงวิถีชีวิตของชาวบ้านที่นักท่องเที่ยวจะได้ย้อนไปในยุค แห่งอดีตกาลที่รถไฟเคยมีบทบาทอย่างมากสร้างความรุ่งเรืองให้แก่บรรพบุรุษ จนพัฒนากลายเป็น สถานที่ท่องเที่ยวให้คนรุ่นหลังได้ชื่นชมและได้รับรู้คุณค่าทางประวัติศาสตร์ ดังคำสัมภาษณ์ต่อไปนี้

“...พวกเรามาจากภาคอีสาน ดีใจมากเลยที่ได้มา ที่นี่เป็นสถานีรถไฟที่มี ความเก่าแก่ สามารถรักษาบรรยากาศสมัยก่อนไว้ได้ ขอชื่นชมการจัดสถานที่ให้เป็นแหล่ง ท่องเที่ยวและแหล่งเรียนรู้แก่คนรุ่นหลัง ขอชื่นชมอย่างมาก...” (วรรณภา กุญชรินทร์, สัมภาษณ์วันที่ 25 พฤศจิกายน 2557)

“...มาจากนครศรีธรรมราช ได้มาเยี่ยมชม ชื่นชม สมบัติของชาวตรังและ คนไทยทุกคน ดีใจและภูมิใจในสมบัติของชาติขึ้นนี้ ขอให้อนุรักษ์ไว้ให้ลูกหลานรุ่นหลังได้ ชื่นชมต่อไปนาน ๆ และจะบอกให้พี่ ๆ น้อง ๆ มาเที่ยวที่นี่กันเยอะ ๆ...” (เดชา นุ่นพันธ์, สัมภาษณ์วันที่ 25 พฤศจิกายน 2557)

“...มาครั้งแรก บรรยากาศดีมาก ของทุกอย่างยังอยู่ในสภาพสมบูรณ์ดี เข้าไปชมห้องสมุดรถไฟแล้วด้วย ช่างในสบายมาก เหมาะแก่การอ่านหนังสือ เยวชนคงชอบ ถ้ามีโอกาสจะแวะมาอีกแน่นอน...” (วราภรณ์ พิชัยภักดิ์, สัมภาษณ์วันที่ 8 มกราคม 2558)

“...สวยมาก ดีมาก ประทับใจมุมเล็ก ๆ ที่มากด้วยคุณค่าทาง ประวัติศาสตร์...” (สุนันท์ ทองคำ, สัมภาษณ์วันที่ 8 มกราคม 2558)

“...เราเป็นกลุ่มทัวร์มาจากเคทาว์นเวอร์ในเครือธนาคารเกียรตินาคิน รู้สึกดีกับสถานที่และบรรยากาศ และได้แวะดื่มกาแฟร้านสถานีรัก รสชาติดี อร่อยใช้ได้ บรรยากาศร้านโรแมนติคดี รู้สึกประทับใจ มีความสุขเลย...” (ภารดี วิริยะ, สัมภาษณ์วันที่ 4 มกราคม 2558)

“...ภูมิใจที่กันตังเรามีสถานีสวย ๆ ไว้ให้คนที่มาได้ถ่ายรูป ทำให้คิดถึงตอนเด็ก ๆ ที่เคยมาวิ่งเล่นที่นี่ เปลี่ยนไปมากจริง ๆ กันตังคือบ้านเกิดเป็นเมืองที่สงบ ทุกคนควรมาเที่ยวสักครั้งหนึ่งนะ...” (เยาวภา หาญกิจ, สัมภาษณ์วันที่ 5 มกราคม 2558)

“...มาเที่ยวกับกรุ๊ปทัวร์ ดีใจที่ได้มา มาครั้งแรกเลย ที่นี่ดูสวยงาม สะอาด ไม่ผิดหวังเลยจริง ๆ ...” (ศุภชัย เรื่องอร่าม, สัมภาษณ์วันที่ 5 มกราคม 2558)

คำกล่าวข้างต้นเป็นส่วนหนึ่งของเสียงอันหลากหลายที่ชี้ให้เห็นว่าการประกอบสร้างสถานีรถไฟกันตังให้กลายเป็นสินค้าสู่กระแสการท่องเที่ยวนั้น นักท่องเที่ยวและกลุ่มทัวร์ต่างพากันชื่นชมและชื่นชอบ ไม่ว่าจะเป็นสถานีรถไฟกันตัง ร้านสถานีรัก และห้องสมุดรถไฟ ล้วนต่างสร้างความประทับใจให้แก่นักท่องเที่ยวทั้งยังได้สัมผัสถึงกลิ่นอายบรรยากาศครั้งเก่าที่ให้คุณค่าและความหมายต่อใจแก่นักท่องเที่ยวที่โหยหาอดีตได้เป็นอย่างดี และจากการสังเกตของผู้วิจัยพบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเที่ยวในช่วงวันหยุด บ้างก็เป็นกลุ่มคนมาจากจังหวัดต่าง ๆ ซึ่งมักเป็นคนในตัวเมืองที่ได้พาลูกหลานและญาติ ๆ มาพักผ่อนหย่อนใจ

อย่างไรก็ดี เมื่อกระแสการท่องเที่ยวเข้ายังพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง ทำให้พ่อค้าแม่ค้าแวะเวียนเข้ามาขายของอยู่บริเวณหน้าสถานี อีกทั้งชาวบ้านและนักท่องเที่ยวที่แวะเวียนเข้ามาซื้อของ ทำให้คึกคักไปด้วยผู้คน ส่งผลให้เศรษฐกิจในพื้นที่ย่านนี้มีความเคลื่อนไหวอยู่ตลอดเวลา ทั้งเป็นแหล่งทำมาค้าขายและในขณะเดียวกันก็ยังดำรงวิถีชีวิตในรูปแบบเดิม ก็คือชาวบ้านในพื้นที่ยังคงใช้สถานีรถไฟกันตังในการขนส่งสินค้า ติดต่อเดินทาง เป็นจุดรวมกลุ่มของชาวบ้านที่ดำรงชีพด้วยการค้าขาย ดังคำสัมภาษณ์ต่อไปนี้

“...มาขายไอติมทุกวัน ขายดีช่วงรถไฟเข้า พอรถไฟออก ก็ไปขายที่หน้าโรงเรียนต่อ คนมาขายของนี่ก็หน้าเดิม ๆ หนิดกันเพ ที่เลือกขายไอติมก็เพราะขายง่าย ขายได้เพทั้งคนมาเที่ยว เด็กนักเรียน ร้อน ๆ นี่ขายดีนี่...” (สมพงศ์ ขวัญเมือง, สัมภาษณ์วันที่ 9 ธันวาคม 2557)

“...ขับรถขายน้ำ ลูกชิ้น อยู่ 6, 7 ปีได้แล้ว ไม่ใช่คนกันตังที่ มาอยู่กันตังกับแฟน ที่จริงน้ำเป็นคนอีสาน แฟนก็ขายของกันไปจอดขายอยู่ที่ท่าเรือ เดี่ยวน้ำขายที่สถานีรถไฟเสร็จก็ไปจอดขายที่ท่าเรือต่อ...” (ปราโมทย์ ทองสม, สัมภาษณ์วันที่ 9 ธันวาคม 2557)

“...มีพ่อค้าแม่ค้ามาขายของกันประมาณ 6 คันได้ต่อวัน ขายที่สถานีรถไฟ
นี้เสร็จ ก็ไปขายที่อื่นต่อ ขายที่คนมาก ๆ ก็ยังที่หน้าโรงเรียน หน้าเทศบาล ถึงก็ที่ทำเรือ
ขายที่ทำเรือจะขายได้ถึงตอนค้ำนั้นแล พอคนไม่ค่อยยังแล้วก็แยกย้ายกันกลับบ้าน...”
(จินดา มากแก้ว, สัมภาษณ์วันที่ 9 ธันวาคม 2557)

จากเสียงสะท้อนดังกล่าวชี้ให้เห็นว่า เมื่อสถานีรถไฟกันตังกลายเป็นสถานที่
ท่องเที่ยวให้ผู้คนได้เข้ามาเยี่ยมชมเอ็นทำให้เป็นจุดที่ดึงดูดผู้คนให้เข้ามาในพื้นที่ โดยช่วยสร้างอาชีพ
สร้างรายได้ให้แก่พ่อค้าแม่ค้าที่ดำรงชีพด้วยการค้าขาย อีกทั้งยังช่วยสะท้อนถึงวิถีชีวิตของชาวบ้าน
ให้เป็นที่ประจักษ์แก่สายตานักท่องเที่ยว ถือเป็นการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่นักท่องเที่ยวสามารถ
สัมผัสได้เมื่อมาเยือนสถานที่ท่องเที่ยวแห่งนี้

2.6.7 รถตุ๊กตุ๊กชมเมืองกันตังกับการประกอบสร้างสถานีรถไฟกันตังให้กลายเป็น เป็นสินค้า

หากนักท่องเที่ยวหลงใหลเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ของอำเภอกันตังอย่างจริงจัง
และยังไม่มีแผนโปรแกรมทัวร์ ก็สามารถใช้บริการรถตุ๊กตุ๊กของสถานีรถไฟกันตังได้ โดย
รถตุ๊กตุ๊กนี้จะพานักท่องเที่ยวโลดแล่นไปตามเส้นทางย้อนรอยประวัติศาสตร์ที่ควรค่าแก่การจดจำ
เพื่อทำให้เข้าถึงเรื่องราวภูมิหลังทางประวัติศาสตร์อย่างแท้จริง และสัมผัสเสน่ห์วิถีชีวิตของชาวบ้าน
ตลอดทาง

รถตุ๊กตุ๊กจากโครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ จังหวัดตรัง (ภาพที่ 50) เป็น
หนึ่งในโครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวของจังหวัดตรัง ที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณจากกรมการ
ท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2555 เพื่อเป็นการส่งเสริม
กิจกรรมด้านการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ซึ่งสอดคล้องกับศักยภาพด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดตรังที่มี
แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม ประเพณี และวิถีชีวิตของประชาชน
โดยจะก่อให้เกิดกิจกรรมด้านการท่องเที่ยวที่หลากหลายมากขึ้น รองรับความต้องการของ
นักท่องเที่ยวและสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวให้มาท่องเที่ยวในจังหวัดตรังเพิ่มมากขึ้น (สำนักงาน
ประชาสัมพันธ์จังหวัดตรัง, 2557)

จะเห็นได้ว่ารถตุ๊กตุ๊กเป็นสินค้าทางวัฒนธรรมที่ชุมชนในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง
นำมาปรับและประยุกต์ใช้เพื่อเสนอขายให้กับนักท่องเที่ยว เนื่องจากรถตุ๊กตุ๊กถือเป็นสัญลักษณ์ของ
เมืองตรัง เหมาะแก่แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมที่ต้องการนำเสนอความเก่าแก่ ด้วยการนั่งรถตุ๊กตุ๊ก

ชมเมืองกันตั้งที่จัดขึ้นโดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ล้วนต้องการนำเสนอโบราณสถาน โบราณวัตถุ และชมสถาปัตยกรรมของสถานีรถไฟกันตั้งและแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงในอำเภอกันตั้ง ซึ่งถือว่าพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตั้งถูกผลักดันให้กลายเป็นสินค้าในกระแสการท่องเที่ยว สังเกตได้จากการให้บริการรถตุ๊กตุ๊กเที่ยวชมสถานที่ท่องเที่ยวในอำเภอกันตั้ง จอดรับนักท่องเที่ยวอยู่หน้าอาคารสถานีรถไฟกันตั้ง จำนวน 2 คันด้วยกัน โดยนักท่องเที่ยวที่ไม่ได้มาใช้บริการก็จะถ่ายภาพคู่รถตุ๊กตุ๊ก และรถตุ๊กตุ๊กยังโลดแล่นอยู่บนเส้นทางย้อนรอยประวัติศาสตร์สมัยรัชกาลที่ 5 เพื่อเดินตามเรื่องราวในอดีตผ่านทางแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงในอำเภอกันตั้งและถูกผูกเข้ากับโปรแกรมทัวร์ โดยมีอัตราค่าบริการแบบเหมาจ่ายครั้งละ 500 บาท ดังเช่นคำสัมภาษณ์ของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ดังนี้

“...ส่วนใหญ่จะขับพานักท่องเที่ยวไปแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงของกันตั้ง ที่นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่รู้จักกันดี ก็อย่างเช่น วัดตรังคภูมิพุทธาวาส ตำหนักจันทร์ ยางพารา ดันแรก พิพิธภัณฑสถานพระยาวิชิตราชานุประดิษฐ์ จะไปที่ไหนก่อนก็แล้วแต่คนที่มาใช้บริการเพราะเราคิดค่าบริการแบบเหมาจ่าย แต่ถ้านักท่องเที่ยวจะขับกันเองก็ได้ เราคิดราคา 300 บาท รถนี้ขับเหมือนรถทั่วไป ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวที่จัดทัวร์มากันเอง บริษัททัวร์ไม่ค่อยมาใช้บริการหรอก...” (พันธ์ทิพย์ นุ่นแก้ว, สัมภาษณ์วันที่ 9 ธันวาคม 2557)

จากเสียงสะท้อนดังกล่าวชี้ให้เห็นว่ารถตุ๊กตุ๊กถูกทำให้กลายเป็นสินค้า เป็นสินค้าทางวัฒนธรรมที่ชุมชนในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตั้งนำมาปรับและประยุกต์ใช้ในการรับใช้การท่องเที่ยว ชีวชนให้เห็นภาพความพยายามในการที่จะผลักดันให้สถานที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงในอำเภอกันตั้งเป็นที่รู้จักแก่สายตานักท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้น

อย่างไรก็ตามรถตุ๊กตุ๊กชมเมืองกันตั้ง เป็นกิจกรรมที่ริเริ่มจากโครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ จังหวัดตรัง ซึ่งเป็นโครงการที่จัดขึ้นเพื่อนำนักท่องเที่ยวได้เที่ยวชมสถานที่ท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์สมัยรัชกาลที่ 5 ที่มีชื่อเสียงในอำเภอกันตั้ง ซึ่งยังคงทิ้งร่องรอยไว้ให้คนรุ่นหลังได้ศึกษาและชื่นชมอยู่ ถือเป็น การประชาสัมพันธ์และสร้างสีสันการท่องเที่ยวของจังหวัดตรัง

จากการจัดกิจกรรมรถตุ๊กตุ๊กชมเมืองกันตั้ง สะท้อนให้เห็นว่ารถตุ๊กตุ๊กถูกทำให้กลายเป็นสินค้า โดยให้คุณค่าในการรับใช้การท่องเที่ยว โดยพานักท่องเที่ยวชมวิถีชีวิต สถาปัตยกรรมที่สวยงามและเก่าแก่ของเมืองกันตั้ง รวมถึงชี้ให้เห็นภาพความพยายามในการที่จะผลักดันสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ในอำเภอกันตั้งให้โลดแล่นสู่สายตาของนักท่องเที่ยว นอกเหนือไปจากการเที่ยวชมสถานีรถไฟกันตั้ง เพื่อให้ย่านเศรษฐกิจในอำเภอกันตั้งมีการเคลื่อนไหวอยู่เสมอ



ภาพที่ 50 รถตุ๊กตุ๊กจากโครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ จังหวัดตรัง
ที่มา : ถ่ายโดยผู้วิจัย วันที่ 7 ธันวาคม 2557

ปัจจุบันโปรแกรมการท่องเที่ยวในจังหวัดตรัง ได้พยายามฟื้นฟูและนำเอาวัฒนธรรมของผู้คน ทั้งนำเอาสถาปัตยกรรมแบบดั้งเดิมมาใช้ในการท่องเที่ยวในพื้นที่อำเภอกันตัง รูปแบบอาคารบ้านเรือนบริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังหรือบริเวณตึกแถวย่านถนนรัชฎา วิถีชีวิตของผู้คน โดยการนำองค์ประกอบต่าง ๆ มาประกอบสร้างให้เป็นสินค้า ซึ่งเป็นการเพิ่มมูลค่าถูกผลักดันให้กลายเป็นสินค้าในกระแสการท่องเที่ยวเช่นนี้ ทำให้สถานีรถไฟกันตังได้ถูกเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ และมีคุณค่าทางจิตใจเป็นจุดขายของจังหวัดตรัง ซึ่งสิ่งนี้ถือเป็นส่วนหนึ่งในการสร้างความเป็นชุมชน อีกทั้งเป็นเวทีการต่อสู้แข่งขันในการสร้างความหมาย นิยามความเป็นตัวตนหรืออัตลักษณ์ เพื่อเป็นการเปิดพื้นที่สำหรับยืนหยัดในโลกปัจจุบัน ทั้งยังเป็นเวทีหรือปฏิบัติการที่ถูกสร้างขึ้นมาจากความสำคัญกับการนำประสบการณ์มาประยุกต์ใช้อย่างมีพลวัต กล่าวคือ พื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังได้กลายมาเป็นพื้นที่การสร้างความหมาย หรือให้คุณค่าในการแข่งขันท่ามกลางกระแสการท่องเที่ยวเช่นนี้

บทสรุป

อย่างไรก็ตามพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง ได้สะท้อนถึงวิถีชีวิตของผู้คน ทั้งสะท้อนให้เห็นผ่านสถาปัตยกรรมทั้งรูปแบบของอาคารสถานีรถไฟกันตัง ตึกเก่า บ้านเรือนต่าง ๆ ที่อยู่บริเวณสถานี ซึ่งทำให้เห็นถึงปรากฏการณ์ทางสังคม วัฒนธรรม เศรษฐกิจที่เกิดขึ้นในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง ปัจจุบันเมื่อการท่องเที่ยวเข้ามา ทางภาครัฐจึงเข้ามาปรับปรุงพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ที่สะท้อนถึงการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่นักท่องเที่ยวสามารถ

สัมผัสได้เมื่อมาเยือนสถานที่ท่องเที่ยวแห่งนี้ อีกทั้งช่วยกันอนุรักษ์สภาพอาคารสถานีรถไฟกันตั้ง โดยปรับปรุง ซ่อมแซมแต่ยังคงรักษาสภาพความเป็นของเก่า ของดั้งเดิมอยู่ให้มากที่สุด เพื่อเป็นจุดดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาในพื้นที่ โดยมีการร่วมมือกับทางหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน นอกจากนี้กระแสการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในลักษณะที่เรียกว่า การโหยหาอดีต (Nostalgia) ซึ่งเป็นปรากฏการณ์ที่ถวิลหาบรรยากาศความคุ้นเคยครั้งเก่านั้นกำลังเป็นที่นิยมในหมู่บรรดานักท่องเที่ยว และยังมีส่วนกระตุ้นให้นักท่องเที่ยวหลังไหลเข้ามาเที่ยวในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตั้งมากขึ้น อย่างไรก็ตามไม่เพียงแต่ภาครัฐที่พยายามฟื้นฟูแรงศรัทธาให้สถานีรถไฟกันตั้งกลายเป็นสถานที่ท่องเที่ยวเท่านั้น ทั้งยังมีส่วนในการประกอบสร้างให้สถานีรถไฟกันตั้งกลายเป็นสินค้า แต่ผู้คนในชุมชนที่ค้าขายในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตั้งส่วนใหญ่ก็พยายามให้คุณค่าและความหมายของสถานีรถไฟกันตั้งที่แตกต่างไปจากอดีต จากเดิมที่สถานีรถไฟเป็นเพียงพื้นที่ที่ใช้การขนส่งสินค้า ติดต่อเดินทาง จุบรวมกลุ่มของชาวบ้านในการใช้เป็นพื้นที่ค้าขายกันภายในชุมชน กลายมาเป็นพื้นที่ที่ให้บริการท่องเที่ยวมากขึ้น

การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเป็นความนิยมอย่างหนึ่งของนักท่องเที่ยวที่ต้องการสัมผัสของแท้ นั่นก็คือการไปเที่ยวชมสถานที่ท่องเที่ยวที่มีการสร้างภาพตัวแทน และยังคงรักษากลิ่นอายทางวัฒนธรรมในวิถีชีวิตของชาวบ้านที่เข้ามาค้าขายบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟกันตั้ง ซึ่งภาพตัวแทนของสถานีรถไฟกันตั้งหมายถึงการจำลองของเก่า ได้แก่ ห้องพิพิธภัณฑ์ ถูกสร้างขึ้นเพื่อให้นักท่องเที่ยวที่หลงใหลในเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ได้ดื่มด่ำถึงเรื่องราวในอดีตผ่านทางวัตถุ สิ่งของที่เป็นอุปกรณ์ในการดำเนินงานทางด้านรถไฟ ภาพถ่ายหรือรูปภาพ ที่คอยบอกเล่าเรื่องราวประวัติศาสตร์ รวมไปถึงการนำเสนอเรื่องราวในอดีตแก่นักท่องเที่ยวผ่านทางวัตถุสิ่งของในบริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตั้ง การจำหน่ายของที่ระลึก ก็คือ พวงกุญแจในรูปแบบของตัวบัตรรถไฟในสมัยอดีตที่สร้างขึ้นมา ซึ่งเป็นสัญลักษณ์ของสถานีรถไฟกันตั้งที่คุณค่าและความหมายแก่นักเดินทางตั้งแต่สมัยอดีตจนถึงปัจจุบันที่รถไฟมีบทบาทในการขนส่งผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทางที่ต้องการ และการนำไปสการ์ตมาจำหน่าย ซึ่งของที่ระลึกทั้งสองอย่างนี้จัดทำเนื่องในโอกาสสถานีรถไฟกันตั้งครบรอบ 101 ปี ซึ่งเป็นสัญลักษณ์แห่งตัวแทนสถานีรถไฟกันตั้งที่สะท้อนให้เห็นถึงคุณค่าและการดำรงอยู่ของสถานีรถไฟกันตั้งที่มีคุณค่ายาวนานนับร้อยปี และเพื่อย้อนรำลึกถึงความเก่าแก่ อีกทั้งรถตุ๊กตุ๊กที่จอดอยู่หน้าอาคารสถานีรถไฟกันตั้ง โดยนักท่องเที่ยวให้ความสนใจถ่ายภาพคู่รถ เพราะรถตุ๊กตุ๊กถือเป็นสัญลักษณ์ของเมืองตรัง และรถตุ๊กตุ๊กยังโลดแล่นอยู่บนเส้นทางย้อนรอยประวัติศาสตร์ เพื่อเดินทางเรื่องราวในอดีตผ่านทางแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงในอำเภอกันตั้งและปัจจุบันได้ถูกผูกเข้ากับโปรแกรมทัวร์ รวมไปถึงวิถีชีวิตของชาวบ้านที่ยังคงมีการรวมกลุ่มเข้ามาค้าขายอยู่หน้าสถานีรถไฟกันตั้งในช่วงรถไฟเข้า จะเห็นได้ว่าภาพแห่งอดีตต่าง ๆ ในยุคปัจจุบันยัง

เปลี่ยนแปลงไปมากเพียงใด ก็ยังทำให้ภาพลักษณ์ของการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่ให้ผู้คนได้สัมผัสถึงเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ที่น่าค้นหาและวิถีชีวิตของชาวบ้านในอดีตที่ยังคงมีให้เห็นอยู่นั้นทำให้กลายเป็นเรื่องราวที่ผู้คนถวิลหาหรือเป็นภาพของปรากฏการณ์โหยหาอดีตในกลุ่มนักท่องเที่ยวที่ใช้ชีวิตอยู่ในสังคมเมืองจตุรัสจีน ภาพความวุ่นวายในสังคมเมืองถูกทดแทนด้วยภาพแห่งวิถีชีวิตของชาวบ้านที่เรียบง่าย ส่งผลให้ของเก่าเหล่านี้ที่เป็นสินค้าทางวัฒนธรรมถูกเพิ่มมูลค่าให้กลายเป็นสินค้าที่มีคุณค่าหาได้ยากในยุคสมัยแห่งการเปลี่ยนแปลงเช่นนี้

อย่างไรก็ดี การกลายเป็นสินค้าของสถานีรถไฟกันตังล้วนเกิดจากทุกฝ่ายร่วมกันผลักดันสถานีรถไฟกันตัง ไม่ว่าจะเป็นการร่วมด้วยช่วยกันพัฒนาจากการรถไฟแห่งประเทศไทย เทศบาลเมืองกันตัง ซึ่งทุกฝ่ายต่างชี้ชวนในประเด็นของการช่วยกัน อนุรักษ์ พื้นฟู ประชาสัมพันธ์ ให้เป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยว ทำให้สถานีรถไฟกันตังได้รับการให้คุณค่าและความหมายจากผู้คนที่แตกต่างกันไปจากเดิม กลายเป็น 1 ใน 20 โบราณสถานของแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงในจังหวัดตรัง และเป็นแลนด์มาร์คของอำเภอกันตังที่ให้นักท่องเที่ยวได้เข้ามาชื่นชม สัมผัสถึงบรรยากาศแห่งอดีตกาลที่มากด้วยคุณค่าทางประวัติศาสตร์ ซึ่งนักท่องเที่ยวจะได้ซึมซับ เรียนรู้และเห็นภาพบรรยากาศในสมัยอดีต เล็งเห็นถึงวิถีชีวิตของผู้คน เป็นสถานที่ท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่สามารถสร้างความประทับใจให้แก่ นักท่องเที่ยวมีรู้อิ่ม

สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

สรุปผลการวิจัย

การวิจัยเรื่อง สถานีรถไฟกันตัง: สถานีรถไฟสายประวัติศาสตร์สู่การกลายเป็นสินค้า ในกระแสการท่องเที่ยว การวิจัยเรื่องนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพลวัตการให้คุณค่าและความหมายของสถานีรถไฟกันตัง และการกลายเป็นสินค้าของสถานีรถไฟกันตังในกระแสการท่องเที่ยว ซึ่งมีจุดมุ่งหมายในการศึกษาความเป็นมาของสถานีรถไฟกันตัง ศึกษาการรับรู้ความหมายของสถานีรถไฟกันตังก่อนที่จะมีโครงการพัฒนาสามปี (พ.ศ. 2553 - 2555) ถือเป็นใบเบิกทางให้พื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังได้รับการปรับปรุง ซ่อมแซม เมื่อ พ.ศ. 2553 เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเข้ามา ทั้งยังศึกษากระบวนการกลายเป็นสินค้าของสถานีรถไฟกันตังในกระแสการท่องเที่ยว และเป็นการศึกษาถึงการประกอบสร้างของสถานีรถไฟกันตังที่ส่งผลให้สถานีรถไฟกันตังกลายเป็นสินค้า การวิจัยเรื่องนี้ผู้วิจัยใช้วิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยใช้เครื่องมือในการวิจัย ได้แก่ การสังเกตและการสัมภาษณ์เชิงลึก โดยจำแนกกลุ่มผู้ให้ข้อมูลออกเป็น 2 กลุ่ม คือ 1) ผู้ให้ข้อมูลหลัก เป็นจำนวน 18 คน ได้แก่ เจ้าหน้าที่สถานีรถไฟกันตัง และกลุ่มพ่อค้าแม่ค้าหรือกลุ่มคนที่อาศัยในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังและบริเวณท่าเรือกันตัง 2) ผู้ให้ข้อมูลรอง เป็นจำนวน 12 คน ได้แก่ เจ้าหน้าที่เทศบาลอำเภอกันตัง เจ้าหน้าที่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) สำนักงานตรัง นักท่องเที่ยว ประชาชนทั่วไป และบริษัททัวร์

การเก็บรวบรวมข้อมูลใช้วิธีเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และเก็บข้อมูลภาคสนามโดยการสังเกตแบบมีส่วนร่วม โดยผู้วิจัยเข้าไปร่วมในกิจกรรม และไม่มีส่วนร่วมโดยสังเกตกิจกรรมการท่องเที่ยวบริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง และนำข้อมูลที่ได้อาวิเคราะห์โดยการนำมาจำแนกหมวดหมู่ ตีความ และสร้างข้อสรุปนำเสนอผลการวิจัยด้วยวิธีพรรณนาเชิงวิเคราะห์ ผลการวิจัยพบว่า

ประเด็นที่หนึ่ง พลวัตการให้คุณค่าและความหมายของสถานีรถไฟกันตังก่อนกระแสการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2452 - 2553 ผู้คนที่อาศัยอยู่บริเวณนั้นได้ให้คุณค่าและความหมายเป็นเพียงพื้นที่ที่ใช้ในการขนส่งสินค้า ติดต่อเดินทาง เป็นจุดรวมกลุ่มของชาวบ้านที่ดำรงชีพด้วยการค้าขาย

ประเด็นที่สอง จุดเปลี่ยนของสถานีรถไฟกันตังและพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง เริ่มเมื่อปี พ.ศ. 2553 ที่มีโครงการพัฒนาสามปี (พ.ศ. 2553 - 2555) ถือเป็นใบเบิกทางให้พื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังได้รับการปรับปรุง ซ่อมแซม เมื่อ พ.ศ. 2553 ซึ่งถือเป็นการเปิดตัวในการฟื้นฟูอนุรักษ์สถานีรถไฟกันตังอีกทั้งเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างเต็มตัว

ประเด็นที่สาม การส่งเสริมการท่องเที่ยวบริเวณสถานีรถไฟกันตังและพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังส่งผลให้สถานที่รวมทั้งวัดอุทงทางวัฒนธรรมเก่า ๆ กลายเป็นสินค้าด้วยการสร้างบรรยากาศ สร้างเรื่องราวหรือเรื่องเล่าที่เต็มไปด้วยความเก่าแก่ ที่มีความหมายต่อตัววัฒนธรรมนั้น ๆ เช่น วิถีชุมชนดั้งเดิม ความทรงจำผ่านห้องพิพิธภัณฑ์ และสถาปัตยกรรมอันเก่าแก่ จุดขายเหล่านี้ทำให้สถานีรถไฟกันตังสถานีรถไฟสายประวัติศาสตร์กลายเป็นสินค้าในฐานะแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัดตรังและภาคใต้

อภิปรายผล

จากผลการวิจัยพบว่า การท่องเที่ยวในภาพลักษณ์ของสถานีรถไฟกันตังและพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง มีลักษณะการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ซึ่งแตกต่างจากการท่องเที่ยวด้านสิ่งแวดล้อมทั่ว ๆ ไป โดยการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมนั้นจะไม่สามารถแยกวิถีชีวิตผู้คนท้องถิ่นออกไปได้เลย เพราะวิถีชีวิตของชาวบ้านจะช่วยดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเข้ามายังพื้นที่ ประกอบกับสถาปัตยกรรมที่เก่าแก่ที่นักท่องเที่ยวต่างชื่นชอบและให้ความสนใจ ด้วยเหตุนี้จึงนำเอาสินค้าวัฒนธรรมของสถานีรถไฟกันตังมารับใช้การท่องเที่ยว ด้วยการสร้างเรื่องราวให้กับสินค้าผ่านองค์ประกอบต่าง ๆ ทำให้ของเก่าถูกเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจและมีคุณค่าทางจิตใจ จึงถูกผูกเข้ากับโปรแกรมการท่องเที่ยว สถานีรถไฟกันตังจึงถูกให้คุณค่าที่แตกต่างไปจากเดิม ที่เคยเป็นสถานีรถไฟที่ใช้ในการขนส่งสินค้า ติดต่อเดินทางของผู้คน เป็นจุดรวมกลุ่มของชาวบ้านที่ดำรงชีพด้วยการค้าขายมาเป็นการให้ผู้คนได้ชมความงดงามของเก่าที่ยังทรงคุณค่า สถานีรถไฟกันตังจึงถูกจัดเข้าสู่การท่องเที่ยวและถูกทำให้กลายเป็นสินค้า ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิด Appadurai (1986) เป็นการศึกษาการให้คุณค่าของสิ่งของ โดยมองสิ่งของในฐานะสิ่งสร้างทางวัฒนธรรมที่ถูกนิยามให้มีความหมายตามแนวคิดของ Appadurai (1986) มองว่า เป็นการให้คุณค่าของวัตถุสิ่งของเช่นเดียวกับสถานีรถไฟกันตังที่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวได้ให้คุณค่าต่อสถานีรถไฟกันตังที่แตกต่างไปจากที่เคยเป็นมาในอดีต ในมิติของการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจให้กับคนในชุมชน ทั้งยังมีส่วนร่วมและช่วยกันผลักดันให้สถานีรถไฟกันตังเป็นที่รู้จักแก่นักท่องเที่ยว ไม่ว่าจะเป็นการนำท่องเที่ยวเข้ามาชมและการจัดกิจกรรมต่าง ๆ ซึ่งทำให้สถานีรถไฟกันตังถูกประกอบสร้างทำให้กลายเป็นสินค้าสู่การท่องเที่ยว

โดยสอดคล้องกับงานวิจัยของปริญญา ลิมโฬารสุขสกุล (2554) ที่มวยไทยได้ถูกประกอบสร้างให้กลายเป็นสินค้าจากหลายส่วนเป็นต้นว่า การนำมาถ่ายทอดสดผ่านโทรทัศน์ การจัดทำของที่ระลึกเกี่ยวข้องกับมวยไทย เช่น นวม กางเกง นำมาขายเป็นสินค้า และเมื่อมวยไทยถูกนำมาเผยแพร่ในสื่อโทรทัศน์ ทำให้ชาวบ้านนำมวยไทยมาเล่นการพนัน เป็นการเพิ่มมูลค่า

ข้อเสนอแนะ

จากการวิจัยทำให้ได้ข้อเสนอแนะใน 2 ประเด็น ดังนี้

1. ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

1.1 ภาครัฐควรส่งเสริมให้มีการจำหน่ายสินค้าโดยการผลิตจากคนในชุมชนเพื่อช่วยยกระดับเศรษฐกิจภายในชุมชนให้ดีขึ้น

1.2 หน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องควรจัดให้มีการรวมตัวกันของกลุ่มเยาวชนคนขับรถตุ๊กตุ๊กชมเมืองกันตั้งรวมไปถึงคนในชุมชน ได้มีการอบรมให้ความรู้ด้านประวัติศาสตร์ของสถานีรถไฟกันตั้งเพื่อสืบทอดไปสู่ลูกหลานได้มีจิตสำนึกร่วมในการอนุรักษ์ อีกทั้งเป็นการอนุรักษ์สถานีรถไฟกันตั้งให้คงอยู่สืบไปด้วย

1.3 เทศบาลเมืองกันตั้งและการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) สำนักงานตรัง ควรมีการประชาสัมพันธ์สถานีรถไฟกันตั้ง ตลอดจนส่งเสริมกิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตั้งให้มากขึ้น เพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วมและผลักดันสถานีรถไฟกันตั้งให้เป็นที่รู้จักแก่นักท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้น

2. ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

2.1 ควรมีการศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบต่อวิถีชีวิตของคนในชุมชนในการเข้ามาของกระแสการท่องเที่ยว

2.2 ควรมีการศึกษาเปรียบเทียบการนำสถานีรถไฟมาทำให้กลายเป็นสินค้านำระหว่างสถานีรถไฟหัวหินกับสถานีรถไฟกันตั้งว่ามีกระบวนการประดิษฐ์สร้างอย่างไร มีความแตกต่างหรือเหมือนกันอย่างไร

บรรณานุกรม

- กรวรรณ สังขกร. (2552). *แนวคิดเศรษฐกิจพอเพียงกับการท่องเที่ยวชุมชน*. เชียงใหม่: สถาบันวิจัยสังคม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- กาญจนา แสงลิมสุวรรณ และศรัณยา แสงลิมสุวรรณ. (2557). *การท่องเที่ยวเชิงมรดกวัฒนธรรมอย่างยั่งยืน*. ค้นเมื่อ 12 ธันวาคม 2557, จาก:
http://www.bu.ac.th/knowledgecenter/executive_journal/oct_dec_12/pdf/aw019.pdf
- เกรียงไกร วัฒนาสวัสดิ์. (2555). *ความจริงแท้ในการจัดการการท่องเที่ยวเชิงไทยหาอดีต : กรณีศึกษาชุมชนตลาดสามชุกร้อยปี จังหวัดสุพรรณบุรี*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการทรัพยากรวัฒนธรรม คณะโบราณคดี มหาวิทยาลัยศิลปากร, กรุงเทพฯ.
- โกห้วแดงสร้างสวนเติมฝันให้ชาวกันตัง. (2552, กันยายน). *สารกันตัง*, 1(1), 2-5.
- คณะกรรมการฝ่ายประมวลเอกสารและจดหมายเหตุ. (2542). *วัฒนธรรม พัฒนาการทางประวัติศาสตร์ เอกลักษณ์และภูมิปัญญาจังหวัดตรัง*. ตรัง: ตรังการพิมพ์.
- ครบรอบร้อยปีสถานีรถไฟกันตัง. (2556). ค้นเมื่อ 10 มีนาคม 2557, จาก:
http://www.trangzone.com/webboard_show.php?ID=66794
- คานา นิตยจรรย์ ประพันธ์ ไตรทิพย์พงศ์ และพิมพ์พร ตรีศุลยุทธ์. (2554). *เที่ยวกันตัง*. ตรัง: เอสพีรินทร์.
- โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ที่ตึ้นย่านสถานีรถไฟกันตัง. (2553). ค้นเมื่อ 24 พฤษภาคม 2557, จาก:
<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1035221&page=295>
- ชนัญ วงษ์วิภาค. (2551). *การท่องเที่ยววัฒนธรรม*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- ชนิดา ชิตบัณฑิตย์. (2543). “การท่องเที่ยวไทย: อุตสาหกรรมขาย “สังคมอุดมคติ” ในโลกทุนนิยม.” *วารสารมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์* 26, 3 (กันยายน - ธันวาคม): 71-103.
- ชาญวิทย์ เกษตรศิริ. (2540). *วิถีไทย การท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม*. กรุงเทพฯ: อัมรินทร์พรินต์ติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง.
- ชูเกียรติ นพเกต. (2542). *อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว*. เชียงราย: คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย.
- ไชยรัตน์ เจริญสินโอฬาร. (2549). *วาทกรรมการพัฒนา: อำนาจ ความรู้ ความจริง เอกลักษณ์ และความเป็นอื่น*. กรุงเทพฯ: วิชาษา.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- ฐากร โกมารกุล ณ นคร. (2554). *ปลายทางและการตั้งต้น*. ค้นเมื่อ 6 มีนาคม 2557, จาก:
<http://travel.kapook.com/view28825.html>
- ทวิช จตุรพฤกษ์. (2548). *พรมแดน อัตลักษณ์ และกระบวนการกลายเป็นสินค้า: การเมืองวัฒนธรรมของกลุ่มชาติพันธุ์ในบริบทการท่องเที่ยว*. เชียงใหม่: มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- นรินทร์ สังข์รักษา. (2552). *การศึกษาสภาพการณ์ของการท่องเที่ยวเชิงศิลปวัฒนธรรมในจังหวัดนครปฐม*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- นันทา วรเนติวงศ์. (ผู้แปล, 2542). *จดหมายเหตุ เจมส์ โลว์ "Journal of Public Mission to Raja of Ligor"* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: กรมศิลปากร.
- เบอร์นีย์, เฮนรี ร้อยเอก. (2551). *เอกสารเฮนรี เบอร์นีย์ เล่ม 1 - 15*. กรุงเทพฯ: กรมศิลปากร.
- ปริญญา ลิ้มโอฬารสุขสกุล. (2554). *มวยไทย: กระบวนการกลายเป็นสินค้าในกระแสความทันสมัย*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาพัฒนามนุษย์และสังคม คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์, สงขลา.
- ปริญญา ชูแก้ว. (2557). *การอนุรักษ์และพัฒนาอาคารสถาปัตยกรรมไฟในฐานมรดกทางประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรมของไทย*. คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, กรุงเทพฯ.
- ประดิษฐ์ ระสิตานนท์ พิทยา เขาวเหม นิमित อุษยสุข ดวงพร ชูพงศ์ และพรภิรมย์ ฤทธิสรไกร. (2549). *การเดินทางของชิมบี้*. ตรีง: ตรีงการพิมพ์.
- พงศ์สุภาพ เพ็ชรสิทธิ์ สุนทรี สังข์อุทัย และอัมพร ภาวโลทร. (2551). *กั้นตั้งหน้าต่างอันดามัน*. ตรีง: เอสพีรินทร์.
- มงคลรัตน์ มหมีตขอและ. (2553). *การจัดการพิพิธภัณฑ์เชียงใหม่ในอดีต: กรณีศึกษาบ้านพิพิธภัณฑ์*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาบริหารงานวัฒนธรรม คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพฯ.
- มิ่งสรรพ์ ขาวสะอาด และคณะ. (2549). *การพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงบูรณาการที่ยั่งยืนในกลุ่มแม่น้ำโขง*. เชียงใหม่: นพบุรีการพิมพ์.
- เมืองนี้นามกันตั้ง*. (2541). *หนังสือที่ระลึกพิธีเปิดที่ว่าการอำเภอกันตัง*. ตรีง: เทศบาลเมืองกันตัง.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- ยงยุทธ บุรณเจริญกิจ. (2545). *กระบวนการสร้าง ต่อร่องความหมายของวัดในฐานะที่เป็นพื้นที่ทางสังคม: กรณีศึกษาวัดปทุมคงคาและวัดไตรมิตรวิทยาราม*. วิทยานิพนธ์สังคมวิทยาและมานุษยวิทยา มหาวิทยาลัยศิลปากร สาขาวิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา คณะสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพฯ
- ยศ สันตสมบัติ. (2535). *แม่หญิงสี่ชายตัว: ชุมชนและการค้าประเวณีในสังคมไทย*. เชียงใหม่: มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- ยุทธกาน ดิสกุล. (2553). *ประเพณีประดิษฐ์ และอัตลักษณ์ชุมชนคลองแห*. วิทยานิพนธ์สังคมวิทยาและมานุษยวิทยา มหาวิทยาลัยศิลปากร สาขาวิชาสังคมวิทยา คณะสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพฯ.
- ลลิตทิพย์ ก้องพานิชกุล. (2554). *กล้องวงจรปิด: พื้นที่การต่องรองในโรงเรียน*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาพัฒนามนุษย์และสังคม คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์, สงขลา.
- โศจิลักษณ์ กมลศักดิ์วิกุล. (2556). *ตลาดย้อนยุคสามชุก: การเมืองเรื่องพื้นที่และธุรกิจแห่งการถวิลหาอดีต*. ศิลปศาสตรดุษฎีบัณฑิต สาขาศิลปวัฒนธรรมวิจัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- สถานีรถไฟกันตัง*. (2553). ค้นเมื่อ 12 มีนาคม 2557, จาก: <http://watkadarin.com/index.php/component/content/article/34-2009-08-28-06-31-14/162-2010-04-20-00-56-38>
- สารานุกรมวัฒนธรรมไทย ภาคใต้*. (2542). กรุงเทพฯ: มูลนิธิสารานุกรมวัฒนธรรมไทย.
- สุนทรী สังข์อุยทธ์. (บรรณาธิการ, 2548). *แลหลังเมืองตรัง*. ตรัง: สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ กรมศิลปากร กระทรวงวัฒนธรรม.
- สุนทรী สังข์อุยทธ์. (บรรณาธิการ, 2554). *ปกิณกวีวัฒนธรรม จังหวัดตรัง*. ตรัง: สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ กรมศิลปากร กระทรวงวัฒนธรรม.
- สุนิสา มุณีเมธี. (2555). *ถนนนางงาม : พื้นที่ย่านเมืองเก่าสู่การกลายเป็นสินค้าในกระแสการท่องเที่ยว*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาพัฒนามนุษย์และสังคม คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์, สงขลา.
- อภิญา เพ็ญฟูสกุล. (2543). *พื้นที่ในทฤษฎีสังคมศาสตร์*. *สังคมศาสตร์*. 12(2), 65-101.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- อรัญญา ศิริผล. (2551). *การพลัดถิ่นกับการกลายเป็นสินค้า: ประสบการณ์ชีวิตของชุมชนไทใหญ่กับการค้าแรงงานในมิติทางสังคมวัฒนธรรมบริเวณชายแดนไทย - พม่า*. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.
- Appadurai, A. (1986). *The social life of thing: Commodities in culture perspective*. New York: University of Cambridge.
- Bennett, J. & William, C. (1993). *In the nature of things: Language, politics, and the environment*. University of Minnesota Press, Minneapolis.
- Dann, G., M.S. (1994). *Tourism: The nostalgia industry of the future in global: The next decade*. London: Butterwort Heinemann.
- Foucault, M. (1984). *Space knowledge and power*. In the Foucault reader. Rainnow, P. (ed). New York: Pantheon book.
- Kopytoff, I. (1986). *The cultural biography of thing: Commoditization as process*. New York: University of Cambridge.
- Lefebvre, H. (1991). *The production of space*. London: Blackwell.
- Patterson, O. (1982). *Slavery and social death: A comparative study*. Cambridge: University Press.
- Picard, M. (2008). *Balinese identity as tourism attraction: From cultural tourism to Bali*. Bali: Tourism Studies.
- Simmel, G. (1987). *The philosophy of money*. London: Routledge.
- Williams, R. (1989). *Between country and city. In his resources of hope: Culture democracy socialism*. London: Verso.

บุคลากรกรม

- กระจำจ ปานใหม่ (นามสมมติ). (2557, 7 ธันวาคม). ที่ร้านกาแฟดำติมซ่า อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง.
- จินดา มากแก้ว (นามสมมติ). (2557, 9 ธันวาคม). ที่สถานีรถไฟกันตัง อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง.
- จิราภรณ์ แซ่เล่า (นามสมมติ). (2557, 7 ธันวาคม). ที่ร้านก๋วยทอง บริเวณท่าเรือกันตัง อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง.
- ฉลอม ศรีประสิทธิ์. (2557, 8 ธันวาคม). ที่หมู่บ้านเกาะจาก ริมแม่น้ำตรัง อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง.
- เดชา นุ่นพันธ์ (นามสมมติ). (2557, 15 พฤศจิกายน). ที่บริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง.
- ประจวบ ศรีประสิทธิ์. (2557, 8 ธันวาคม). ที่หมู่บ้านเกาะจาก ริมแม่น้ำตรัง อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง.
- ประพัฒน์ ไหมขาว. (2557, 9 ธันวาคม). ที่สถานีรถไฟกันตัง อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง.
- ปราณี ประเสริฐ (นามสมมติ). (2557, 9 ธันวาคม). ที่บริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง.
- ปราโมทย์ ทองสม (นามสมมติ). (2557, 9 ธันวาคม). ที่สถานีรถไฟกันตัง อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง.
- พัทธวรรณ ศรีดวง. (2558, 4 มกราคม). ที่เทศบาลเมืองกันตัง อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง.
- พันธ์ทิพย์ นุ่นแก้ว. (2557, 9 ธันวาคม). ที่สถานีรถไฟกันตัง อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง.
- พิมพ์พร ศรีสุลยุทธ์. (2558, 4 มกราคม). ที่เทศบาลเมืองกันตัง อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง.
- เพียร พรหมอินทร์. (2557, 7 ธันวาคม). ที่บริเวณท่าเรือกันตัง อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง.
- ภาวดี วิริยะ (นามสมมติ). (2558, 4 มกราคม). ที่บริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง.
- มงคล พิชิตชัย (นามสมมติ). (2557, 25 พฤศจิกายน). ที่บริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง.
- มาลัย วิไลกุล (นามสมมติ). (2557, 8 ธันวาคม). ที่บริเวณท่าเรือกันตัง อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง.
- เยาวภา หาญกิจ (นามสมมติ). (2558, 5 มกราคม). ที่บริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง.
- วรรณภา กุญชรินทร์ (นามสมมติ). (2557, 12 พฤศจิกายน). ที่บริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง.

บุคลากรกรม (ต่อ)

- วราภรณ์ พิชัยภักดิ์ (นามสมมติ). (2558, 8 มกราคม). ที่บริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง อำเภอ
กันตัง จังหวัดตรัง.
- วันดี ช่วยแจ้ง (นามสมมติ). (2557, 25 พฤศจิกายน). ที่ร้านก๋วยทง บริเวณท่าเรือกันตัง อำเภอ
กันตัง จังหวัดตรัง.
- วิเชียร จรุงจิต (นามสมมติ). (2557, 10 ธันวาคม). ที่บริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง อำเภอกันตัง
จังหวัดตรัง.
- วิบูลย์ ปฏิเวช (นามสมมติ). (2557, 8 ธันวาคม). ที่บริเวณท่าเรือกันตัง อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง.
- วิโรจน์ เสนขำ (นามสมมติ). (2557, 20 พฤศจิกายน). ที่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.)
สำนักงานตรัง จังหวัดตรัง.
- ศุภชัย เรืองอร่าม (นามสมมติ). (2558, 5 มกราคม). ที่บริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง อำเภอกันตัง
จังหวัดตรัง.
- สมพงศ์ ขวัญเมือง (นามสมมติ). (2557, 9 ธันวาคม). ที่สถานีรถไฟกันตัง อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง.
- สมพร บัวนาค (นามสมมติ). (2557, 7 ธันวาคม). ที่บริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง อำเภอกันตัง
จังหวัดตรัง.
- สิริมา ปานพงษ์ (นามสมมติ). (2558, 6 กุมภาพันธ์). ที่สถานีรถไฟกันตัง อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง.
- สุคนธ์ ทองคำ (นามสมมติ). (2558, 8 มกราคม). ที่บริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง อำเภอกันตัง
จังหวัดตรัง.
- อำพล นวลขำ (นามสมมติ). (2557, 8 ธันวาคม). ที่สวนสาธารณะริมแม่น้ำตรัง อำเภอกันตัง จังหวัด
ตรัง.
- อำภา ทองด้วง (นามสมมติ). (2557, 9 ธันวาคม). ที่สถานีรถไฟกันตัง อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง.

ภาคผนวก

การให้คุณค่า ความหมายของสถานีรถไฟกันตังก่อนกระแสการท่องเที่ยว¹
 Value Creation Meaning of Kantang Railway Station Forwards the
 Tourism Wave

อนงค์นาถ รัตติโชติ^{2*} และเก็ตถวา บุญปรากฏ³
 Anongnart Rattichot^{2*} and Kettawa Boonprakarn³

¹บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของวิทยานิพนธ์เรื่อง “สถานีรถไฟกันตัง: สถานีรถไฟสายประวัติศาสตร์สู่การกลายเป็นสินค้าในกระแสการท่องเที่ยว”

¹This article is part of the thesis subject. “Kantang Railway Station : From Being Historic Railway Station to Being a Tourism Product”

^{2*}นักศึกษาระดับปริญญาโท สาขาพัฒนามนุษย์และสังคม คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา E-mail: jubjib9@hotmail.com

^{2*}Graduate student, Human and Social Development, Faculty of Liberal Arts, Prince of Songkla University, Hatyai District, Songkhla Province

³ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. อาจารย์ประจำภาควิชาสารัตถศึกษา คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา 90110
 E-mail: kettawa@hotmail.com

³Asst.Prof.Dr., professor in Department of Educational Foundation, Faculty of Liberal Arts, Prince of Songkla University, Hatyai District, Songkhla Province

*ผู้ให้การติดต่อ (Corresponding e-mail: jubjib9@hotmail.com)

บทคัดย่อ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการให้คุณค่า ความหมายของสถานีรถไฟกันตังก่อนกระแสการท่องเที่ยว ใช้วิธีวิจัยเชิงปรากฏการณ์วิทยา โดยสัมภาษณ์แบบเจาะลึกจากผู้ให้ข้อมูล 13 คน วิเคราะห์ข้อมูลโดยการนำข้อมูลมาจำแนกหมวดหมู่ ที่ความ สร้างข้อสรุป และนำเสนอผลการวิจัยด้วยวิธีพรรณนาเชิงวิเคราะห์ ผลการศึกษาพบว่า การนิยามคุณค่า ความหมายของสถานีรถไฟกันตังในสมัยอดีตได้ถูกประกอบสร้างขึ้นเพื่อให้คนในชุมชนใช้เป็นที่พักผ่อนสันทนาการ ติดต่อเดินทาง

เป็นจุดรวมกลุ่มและค้าขาย เป็นสถานีสุดเส้นทางรถไฟฝั่งอันดามันและเป็นสถานีรถไฟสายประวัติศาสตร์ที่มีชื่อเสียงในฐานะของการเป็นศูนย์กลางทางฝั่งทะเลตะวันตกที่เจริญรุ่งเรืองอย่างมากในอดีต เมื่อกาลเวลาผ่านไป สถานีรถไฟกันตังได้ลดบทบาทลงแต่ด้วยการเป็นสถานีรถไฟที่มีคุณค่าและความหมายต่อความทรงจำของคนในชุมชน สถานีรถไฟกันตังจึงถูกพัฒนาจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม

คำสำคัญ: สถานีรถไฟกันตัง, คุณค่า ความหมาย, การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม

Abstract

This article aims to study the value creation meaning of Kantang railway station forwards the tourism wave by using Phenomenological research methodology, in-depth interviews of 13 people who provided information to the data analyzed by classification, interpretation and conclusion and presents descriptive analytical findings. The results showed that the value definition of the meaning of the former railway station that was created to engage the community as cargo, a junction for the trader groups assembly and trading activities. This railway station is located on the west coast end and famous for its historical line as the center of the west coast that flourished greatly in the past. After time passes, Kantang railway station was scaled down. However, the meaning and value of this place is worth remembering for the community, therefore, it has been promoted to be the tourist cultural tourism site.

Keywords: Kantang railway station, Value Meaning, cultural tourism

บทนำ

รถไฟไทย เริ่มขึ้นในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ยุคสมัยแห่งการปฏิรูปแรกเริ่มเรียก รถไฟหลวง ทางรถไฟสายนครราชสีมา คือ สายแรกที่เริ่มสร้าง เมื่อ พ.ศ. 2434 ต่อมาได้เปิดใช้รถไฟหลวงครั้งแรก ใน พ.ศ. 2439 จากกรุงเทพฯ ถึงอยุธยา พ.ศ. 2442 เริ่มสร้างทางรถไฟสายใต้ ถึงเพชรบุรีเปิดใช้ใน พ.ศ. 2446 เมื่อ พ.ศ. 2452 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว มีโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใต้เพิ่มเติม โดยมีแผนให้เริ่มสร้างจากเพชรบุรีลงใต้ มีสายแยกทุ่งสง - กันตัง หาดใหญ่ - สงขลา ส่วนสายแยกอื่นๆตามมาทีหลัง แม้จะสิ้นสุดรัชกาลเสียก่อน แต่โครงการนี้

ได้ลงมือทำต่อมาในสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวจนเสร็จสิ้นเรียบร้อย ต่อมาได้ขยายเส้นทางไปจนถึงสหพันธรัฐมลายู (กั้นตั้งหน้าต่างอันดามัน, 2551)

ทางรถไฟสายตรง สร้างจากท่าเรือกันตังขึ้นไปทุ่งสง เพราะเครื่องมืออุปกรณ์จากต่างประเทศมาขึ้นที่กันตัง ด้วยเหตุผลนี้สถานีรถไฟกันตัง จึงเป็นที่ตั้งโรงงานชั่วคราวประกอบรถจักรและล้อเลื่อนไปพร้อมกัน เสร็จแล้วได้ส่งไปใช้งานในที่อื่นๆ เพียง 2 ปี ก็เปิดการเดินทางครั้งแรกจากสถานีกันตังไปห้วยยอดในวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2456 ต่อมาวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2456 เปิดสายห้วยยอด - ทุ่งสงกันตังจึงเป็นสุดเส้นทางรถไฟฝั่งอันดามัน (ปกิณกัณฑ์ธรรม จังหวัดตรัง, 2554)

หลังจากการเปิดการเดินทางรถไฟ เมื่อ พ.ศ. 2456 กันตังก็ได้กลายเป็นศูนย์กลางการคมนาคมระหว่างเมืองทางฝั่งทะเลตะวันตกกับเมืองอื่นๆ ตลอดจนถึงกรุงเทพฯ มีเอกสารจดหมายเหตุ แสดงถึงการเดินทางของข้าราชการและการขนส่งสินค้าระหว่างรถไฟกับท่าเรือกันตังเรือจากภูเก็ต พังงา กระบี่ สตูล และป็นัง จะเข้ามารับผู้โดยสารและสินค้าก็มาลงเรือต่อที่ท่าเรือกันตังเช่นกัน ทำให้กันตังเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางฝั่งทะเลตะวันตก และเป็นเมืองท่าที่มีชื่อเสียงที่เป็นส่วนหนึ่งของหลักฐานทางประวัติศาสตร์ที่ช่วยบอกเล่าความเป็นมาอันเก่าแก่ของเมืองกันตัง (เที่ยวกันตัง, 2554)

กันตัง เป็นดินแดนที่มีความสำคัญมาแต่โบราณเพราะมีแม่น้ำใหญ่ คือ แม่น้ำตรังไหลผ่านใจกลางเมืองไปลงมหาสมุทรอินเดียที่ปากน้ำกันตัง แม่น้ำตรังกว้างและลึกทำให้เรือสินค้าขนาดใหญ่สมัยโบราณสามารถแล่นเข้าออกได้สะดวกประกอบกับบริเวณปากแม่น้ำมีหมู่เกาะน้อยใหญ่เป็นที่กำบังคลื่นลมได้ดี กันตังจึงเป็นเมืองท่าเรือที่สำคัญของประเทศไทยทางชายฝั่งมหาสมุทรอินเดีย และเป็นที่ยุ้จักของชาวต่างประเทศมาแล้วแต่โบราณ โดยภูมิหลังของกันตังนั้นส่วนใหญ่จะสัมพันธ์กับประวัติเมืองตรัง (เมืองนี้นามกันตัง, 2541)

เมื่อปี พ.ศ. 2456 สถานีรถไฟกันตังในสมัยพระยารัษฎานุประดิษฐ์มหิศรภักดี (คอซิมบี๊ ณ ระนอง) เป็นเจ้าเมือง สถานีรถไฟกันตังตั้งอยู่ใกล้กับตึกแถวเก่าแบบจีน - โปรตุเกส ในเขตเทศบาลเมืองกันตัง รถไฟกันตังเคลื่อนที่โดยใช้แรงไอน้ำ มีเครื่องกลับหัวรถจักรแบบหมุนได้อยู่ในรางที่ 4 ไม่ต้องใช้วิธีสับราง ถูกใช้เป็นที่รับส่งสินค้ากับต่างประเทศทั้งสิงคโปร์ มาเลเซีย และอินโดนีเซีย มีรางรถไฟต่อไปเป็นระยะทางประมาณ 500 เมตร จากตัวสถานีถึงท่าเทียบเรือกันตัง เพื่อรับส่งสินค้าถึงท่าเรือกันตัง ซึ่งเป็นท่าเรือเก่าแก่ตั้งแต่โบราณ จึงได้สร้างและเปิดใช้งานอย่างเป็นทางการจากสถานีรถไฟทุ่งสง แต่เมื่อกาลเวลาผ่านไปรถไฟหันไปส่งหัวรถจักรมาจากญี่ปุ่น นั่นอาจเป็นเหตุผลหนึ่งที่ทำให้เส้นทางรถไฟฝั่งอันดามันที่ต่อเชื่อมไปยังท่าเรือกันตังถูกทิ้งร้างลงดังเช่นทุกวันนี้ ซึ่งปัจจุบันทางรถไฟส่วนนี้ถูกชาวบ้านลูกล้าที่ และไม่มีรางรถไฟส่วนนี้แล้ว แต่ยังมีบ่อน้ำ หอถัง และเครื่องกลับหัวรถอยู่ในบริเวณสถานี ปัจจุบันสถานีรถไฟกันตังมีรางรถไฟ 3 ราง ใช้สำหรับกลับหัวรถ การสับราง

หรือเปลี่ยนรางวัลไฟทุกวันนี้ใช้เวลาประมาณ 30 นาที ซึ่งปัจจุบันยังคงมีการใช้งานอยู่วันละขบวน โดยมีรถไฟสายกรุงเทพฯ - กันตัง เติมนรถทุกวัน (กันตังหน้าต่างอันดามัน, 2551)

อย่างไรก็ตาม สถานีรถไฟกันตังได้ลดบทบาทในการเป็นเส้นทางรถไฟที่ใช้ในการคมนาคม โดยสะท้อนถึงวิถีชีวิตของชาวบ้านที่ไม่คึกคักเหมือนเช่นดังอดีต ทำให้สถานีรถไฟกันตังเงียบเหงาลงไปตามวัฏจักรแต่ด้วยความสวยงามของสถาปัตยกรรมอาคารสถานีรถไฟกันตัง การเป็นสถานีรถไฟที่มีประวัติศาสตร์อันยาวนาน และการมีอัตลักษณ์ที่โดดเด่นทำให้สถานีรถไฟกันตังได้ถูกปลูกให้ฟื้นขึ้นมาเป็นสถานีรถไฟที่มีชีวิตอีกครั้ง โดยได้รับการผลักดันจากการรถไฟแห่งประเทศไทยและเทศบาลเมืองกันตัง เมื่อปี พ.ศ. 2553 พัฒนาเป็นสถานที่ท่องเที่ยว และเนื่องด้วยพื้นที่ดังกล่าวมีความเหมาะสมต่อการพัฒนาให้สามารถเป็นสถานที่ท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และสถานที่ท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม จึงทำให้พื้นที่ในย่านสถานีรถไฟกันตัง มีห้องสมุดรถไฟที่ให้เยาวชนนำมาใช้เป็นแหล่งเรียนรู้ และร้านสถานีรักที่ช่วยให้เศรษฐกิจในย่านนี้มีการเคลื่อนไหว

จุดเด่นของสถานีรถไฟกันตัง ก็คือ เป็นสถานีรถไฟประวัติศาสตร์ที่มีคุณค่าการดำรงอยู่ครบรอบร้อยปี เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2556 ของการเป็นสถานีสุดท้ายปลายทางเส้นทางรถไฟฝั่งอันดามัน และครบรอบ 115 ปีรถไฟไทย เป็นการตั้งต้นของเส้นทางสถานีรถไฟกันตังเป็นสถานีแรก ซึ่งอาคารสถานีรถไฟกันตังยังคงเอกลักษณ์เดิมตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 6 เป็นอาคารไม้ชั้นเดียวทรงปั้นหย่า ตัวอาคารทาสีเหลืองมีสแตร์ดสลับน้ำตาล โดยภาพรวมยังรักษาสภาพดั้งเดิมเหมือนเมื่อแรกสร้าง อาคารสถานีรถไฟกันตังได้รับประกาศขึ้นทะเบียนเป็นโบราณสถาน โดยกรมศิลปากร เป็นอาคารอนุรักษ์ดีเด่น และประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไป เล่ม 113 ตอนพิเศษ 50 ง วันที่ 18 ธันวาคม พ.ศ. 2539 ซึ่งในปัจจุบันพื้นที่ในบริเวณสถานีรถไฟยังปรากฏหลักฐานทางประวัติศาสตร์ทั้งที่เป็น วัตถุ และสิ่งก่อสร้าง โดยในปัจจุบันสถานีรถไฟแห่งนี้เป็นสถานีรถไฟที่มีความสวยงามเป็นพิเศษอีกแห่งหนึ่งของเมืองไทย เป็น 1 ใน 20 โบราณสถานของจังหวัดตรังที่ถือได้ว่าเป็นแลนด์มาร์คแห่งเมืองกันตัง และแม้ว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ที่มาที่นี่จะไม่ได้เดินทางด้วยรถไฟ แต่ทุกคนก็มาถ่ายรูปไว้เป็นที่ระลึกทำให้สถานีรถไฟกันตังเป็นสถานที่ท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมชื่อดังแห่งหนึ่งในจังหวัดตรัง (กันตังหน้าต่างอันดามัน, 2551)

จากปรากฏการณ์ข้างต้นจึงทำให้ผู้วิจัยเกิดคำถามขึ้นมาว่า สถานีรถไฟกันตังถูกให้คุณค่าความหมายก่อนกระแสการท่องเที่ยวอย่างไร เพื่อที่จะทำให้เข้าใจถึงวิถีชีวิตของผู้คนที่อยู่บริเวณสถานีรถไฟกันตัง ซึ่งเคยดำรงชีวิตตามปกติ แต่กลับถูกให้คุณค่าที่แตกต่างไปจากเดิมโดยถูกทำให้เป็นส่วนหนึ่งของการท่องเที่ยวอันจะเป็นแนวทางในการสะท้อนคุณค่าของสถานีรถไฟกันตังและการให้ความหมายในบริบทการท่องเที่ยว

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

เพื่อศึกษาการให้คุณค่า ความหมายของสถานีรถไฟกันตังก่อนกระแสการท่องเที่ยว

แนวคิด ทฤษฎี กรอบแนวคิด

แนวคิดที่ใช้ในการวิจัย ผู้วิจัยใช้แนวคิดในการวิเคราะห์ปรากฏการณ์สนาม ดังนี้

1) แนวคิดพื้นที่ของ Lefebvre (1991) และ 2) แนวคิดอัตลักษณ์ Woodward (1997) ดังนี้

แนวคิดพื้นที่ของ Lefebvre (1991) ซึ่ง Lefebvre (1991) ได้อธิบายเกี่ยวกับพื้นที่ไว้ว่า พื้นที่นั้นถูกสร้างโดยการผ่านเวลา และมักจะแสดงตัวเองในฐานะที่เป็นเหมือนดังชิ้นส่วนที่มาประกอบเข้าด้วยกันโดยการเชื่อมสัมพันธ์กันด้วยเวลา ดังนั้นแต่ละพื้นที่จึงมีลักษณะทางประวัติศาสตร์ของตนเอง ประวัติของพื้นที่จึง ไม่ใช่สิ่งอื่นใดนอกจากประวัติศาสตร์ของการดำรงอยู่ของพื้นที่ และเป็นผลผลิตหรือสิ่งที่ถูกผลิต จากกิจกรรม ที่รวมเอาเศรษฐกิจและเทคโนโลยี

ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ไชยรัตน์ เจริญสินโอฬาร (2549) แสดงให้เห็นว่าพื้นที่ต่างๆ ในสังคม ที่ถูกเก็บกดปิดกั้นไว้หรือเป็นพื้นที่ที่ไม่ได้รับความสนใจศึกษาจากทางวิชาภูมิศาสตร์ ไม่ว่าจะเป็นภูมิศาสตร์ทางการเมือง ภูมิศาสตร์ทางกายภาพหรือภูมิศาสตร์มนุษย์ แต่เป็นพื้นที่ที่สำคัญเกี่ยวข้องและเป็นส่วนหนึ่งของชีวิตประจำวันของคนในสังคม ซึ่งเป็นการศึกษาพื้นที่โดยตรง กระบวนการ ขั้นตอน และรายละเอียดในการผลิต/สร้าง พื้นที่เหล่านี้ขึ้นมา เป็นการศึกษาพื้นที่ในฐานะที่เป็นผู้กระทำเป็นตัวสร้างเอกลักษณ์ ความหมายให้กับคนในสังคม และพื้นที่ในทัศนะของ ธงชัย วิจิตรกุล (2534) แสดงให้เห็นว่าแม้พื้นที่ทุกตารางนิ้วบรรจุด้วยความหมายมากมาย ซึ่งความหมายต่างๆ นั้นไม่ได้เคลื่อนลอยไร้ทิศทาง แต่กลับถูกกำหนดทิศทางด้วยการสร้างกฎเกณฑ์ต่างๆ ก่อให้เกิดความหมายนั้นมีอำนาจศักดิ์สิทธิ์เป็นที่ยอมรับ ด้วยความหมายและนัยที่หลากหลาย บนเงื่อนไขทั้งสองที่สอดรับและขัดแย้งความหมายจึงผันแปรไปตามผู้แสดงตัวตนทางความคิดพฤติกรรมในฐานะที่เป็นเจ้าของพื้นที่ พื้นที่ในทางกายภาพจึงแยกออกจากกันด้วยพรมแดนที่ครอบคลุมครอบอยู่เหนือพื้นที่ทางสังคมนำไปสู่การสร้างความเป็นหนึ่งเดียวด้วยกิจกรรม ภาษา วัฒนธรรม พิธีกรรม การเมือง ตัวตน

จากแนวคิดพื้นที่ผู้วิจัยนำมาอธิบายถึงพื้นที่ในการสร้างเอกลักษณ์ ความหมายให้กับคนในสังคม ที่แสดงถึงความสัมพันธ์ของคนกับพื้นที่ ผู้วิจัยจึงได้นำแนวคิดพื้นที่มาใช้วิเคราะห์ถึงการใช้สถานีรถไฟกันตังในการสร้างความหมายที่มีต่อพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง

แนวคิดอัตลักษณ์ของ Woodward (1997) อธิบายไว้ว่า อัต - ลักษณ์ คือสิ่งที่เรารับรู้ตนเองว่า เราคือใคร และเราดำเนินความสัมพันธ์กับคนอื่น ๆ ตลอดจนโลกที่แวดล้อมตัวเราอยู่อย่างไร อัตลักษณ์คือสิ่งที่กำหนดทางเดินให้กับเรา เป็นสิ่งที่บ่งบอกว่า ใครเป็นพวกเดียวกับเรา และใครที่

แตกต่างจากเรา กล่าวโดยอีกนัยหนึ่ง อัตลักษณ์เกิดจากการนิยามว่าตัวเองคือใคร มีความเป็นมาอย่างไร แตกต่างจากคนอื่นในสังคมอย่างไร และใช้อะไรเป็นเครื่องหมายในการแสดงออกของอัตลักษณ์ดังกล่าว

ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ อานันท์ กาญจนพันธุ์ (2548) ได้ให้ความหมายของอัตลักษณ์ว่า หมายถึง การนิยามตัวตนของตนเอง ไม่ใช่ผู้อื่นนิยาม เช่น ที่แฝงอยู่ในความหมายของเอกลักษณ์ ความคิดเรื่องอัตลักษณ์จึงช่วยให้เข้าใจมุมมองที่แตกต่างในสังคม ซึ่งแสดงให้เห็นว่า อัตลักษณ์เป็นสิ่งที่ตัวบุคคลซึ่งเป็นเจ้าของอัตลักษณ์นั้นๆสามารถกำหนด และให้ความหมายด้วยตนเองได้ โดยไม่จำเป็นต้องมีความแตกต่างกับบุคคลอื่น และอัตลักษณ์ในงานวิจัยของ ฉลาดชาย รมิตานนท์ (2540) ให้คำอธิบายความหมายของอัตลักษณ์ว่าหมายถึงสิ่งที่เรารู้สึกว่าเป็น “พวกเรา” แตกต่างจากเขา “พวกเขา” หรือ “คนอื่น” อัตลักษณ์ไม่จำเป็นต้องมีหนึ่งเดียว แต่อาจมีหลายอัตลักษณ์ที่ประกอบกันขึ้นมาเป็นตัว “พวกเรา” อัตลักษณ์ไม่ใช่สิ่งที่มีอยู่ตามธรรมชาติแต่เป็นสิ่งที่ถูกสร้างขึ้นโดยสังคม อัตลักษณ์จึงจำเป็นต้องมีกระบวนการสร้างความเหมือนระหว่าง “พวกเรา” หรือ “คนอื่น” หรือกระบวนการสร้างอัตลักษณ์เกิดควบคู่กันไป

จากแนวคิดอัตลักษณ์ผู้วิจัยนำมาวิเคราะห์ ถึงตัวตนหรือลักษณะเฉพาะของสถานีรถไฟกั้นตั้งที่มีอัตลักษณ์ชัดเจนในการเป็นสถานีสุดเส้นทางรถไฟฝั่งอันดามัน และเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางฝั่งตะวันตกที่มีบทบาทในการสร้างความเจริญรุ่งเรืองอย่างมากในอดีต และมีจุดเด่นที่ถือเป็นแลนด์มาร์คในการดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเข้ามาเยือน

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ ใช้การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก โดยเป็นเพียงแนวคำถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย และเก็บข้อมูลภาคสนามโดยการสังเกตแบบมีส่วนร่วม โดยผู้วิจัยเข้าไปร่วมกิจกรรม และไม่มีส่วนร่วมโดยสังเกตกิจกรรมต่างๆ เป็นเครื่องมือรวบรวมข้อมูลภาคสนาม โดยมีพื้นที่ที่ใช้ในการวิจัย คือ พื้นที่ย่านสถานีรถไฟกั้นตั้ง โดยเน้นที่สถานีรถไฟกั้นตั้ง เนื่องจากสถานีรถไฟกั้นตั้งเป็นพื้นที่หลักหรือพื้นที่เศรษฐกิจที่สร้างความเจริญให้อำเภอกันตั้งอย่างมากในอดีตจนถึงปัจจุบันที่สถานีรถไฟกั้นตั้งเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงในด้านการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม โดยผู้ให้ข้อมูลหลัก ได้แก่ กลุ่มพ่อค้าแม่ค้าหรือกลุ่มคนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกั้นตั้ง และเจ้าหน้าที่สถานีรถไฟกั้นตั้ง เป็นจำนวน 13 คน ประเด็นที่ใช้ศึกษา เป็นประเด็นที่ศึกษาถึงการให้คุณค่าและความหมายของสถานีรถไฟกั้นตั้งก่อนกระแสการท่องเที่ยว รวมถึงการเข้าสู่โปรแกรมการท่องเที่ยว ร่วมกับการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ตรวจสอบข้อมูลแบบสามเส้า โดยการตรวจสอบต่างแหล่งข้อมูล ตามระยะเวลา สถานที่ และบุคคล

วิเคราะห์ข้อมูลด้วยการนำข้อมูลมาจำแนกหมวดหมู่ ตีความ สร้างข้อสรุป และนำเสนอผลการศึกษาด้วยวิธีพรรณนาเชิงวิเคราะห์

ผลการวิจัย

1. การให้คุณค่า ความหมายของสถานีรถไฟกันตังภายใต้บริบทการท่องเที่ยว

หากจะกล่าวถึงอำเภอกันตัง คงต้องย้อนรอยไปในยุคของการย้ายเมืองตรงมาตั้งที่ตำบลกันตัง เมื่อ พ.ศ. 2436 สมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดเกล้าฯ ให้พระยารัษฎานุประดิษฐ์มหิศรภักดี (คอซิมบี๊ ณ ระนอง) เป็นผู้ว่าราชการเมือง ในสมัยนั้นพระยารัษฎานำดำเนินการพัฒนาเมืองตรงทุกด้าน โดยมีจุดมุ่งหมายจะทำให้เป็นเมืองท่าค้าขาย ซึ่งสอดคล้องกับความเปลี่ยนแปลงในส่วนกลางที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงปฏิรูประบบการปกครองและนำพาประเทศเข้าสู่ความเจริญสมัยใหม่ การพัฒนาที่สำคัญเรื่องหนึ่งคือการก่อสร้างทางรถไฟสายใต้ให้มีทางแยกจากทุ่งสงมุ่งสู่ท่าเรือกันตัง โดยเส้นทางรถไฟสายนี้เปิดใช้เมื่อ พ.ศ. 2456 นำความเจริญมาสู่จังหวัดตรัง และเมืองกันตัง ในสมัยนั้นสินค้าที่นำเข้าและส่งออกจากท่าเทียบเรือกันตังมีจำนวนมหาศาล ถูกขนส่งโดยขบวนรถไฟเพราะมีความสะดวก ปลอดภัย ทันสมัยที่สุด เมืองกันตังคือเมืองท่าที่เปิดค้าขายกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น มาเลเซีย สิงคโปร์และอินโดนีเซีย ด้วยปัจจัยการรับเครื่องมือเครื่องใช้จาก "ตะวันตก" โดยเฉพาะหัวรถจักร โบกี้รถไฟ และเหล่าเครื่องมือในอุตสาหกรรมหนักที่ล้นมาจากสหรัฐอเมริกาอังกฤษและอินเดีย ซึ่งในสมัยนั้นมีเส้นทางรถไฟต่อไปยังท่าเรือกันตังเป็นระยะทาง 500 เมตร ทำให้การขนส่งสินค้าสะดวกยิ่งขึ้น โดยเส้นทางรถไฟสายนี้ส่งเสริมนโยบายเมืองท่าค้าขายของพระยารัษฎานำ ได้เป็นอย่างดี ซึ่งในอดีตกลุ่มคนรุ่นแรกๆ ที่เข้ามาประกอบอาชีพค้าขายล้วนเป็นชาวจีนที่อพยพมาตั้งถิ่นฐาน ทั้งคนไทยเชื้อสายจีน ไทย มุสลิม และคนไทยพุทธ เห็นได้จากย่านตึกเก่าบริเวณสถานีรถไฟกันตังและริมท่าเรือที่มีสถาปัตยกรรมแบบชิโนโปรตุกีสซึ่งแสดงถึงความเจริญรุ่งเรืองในสมัยนั้น โดยถูกสร้างเป็นบ้านเรือนสำหรับที่อยู่อาศัยและค้าขายเป็นส่วนใหญ่ ดังเช่นเสียงสะท้อนถึงความเป็นมาของพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง ดังนี้

“...แต่ก่อนกันตังเฟื่องฟู พ่อค้า สินค้า ผู้คน ทั้งรถ เรือ รถไฟขั้วไก่ว บ้านเรานำเข้าสินค้าเทคโนโลยีคมนาคมการรถไฟจากตะวันตก ที่นี้เลยเป็นทางหลักอีกทาง ที่เติบโตควบคู่กับอีกแห่งทางตะวันออกคือสงขลา มีโรงงานชั่วคราวประกอบรถจักรและล้อเลื่อนส่งไปที่อื่น เทียบรถไฟมีมาก ผู้คนคึกคักมีรางรถเชื่อมไปจนถึงท่าเรือริมแม่น้ำตรัง ขนย้ายสินค้าขนาดใหญ่มากมายไปปีนัง มาเลเซีย อินโดนีเซีย หรือแม้แต่ที่ไกลกว่านั้นผมยังนึกภาพวันนี้ไม่ออกเลยว่ามีรางลงไปเมื่อไหร่...” (พันธ์ทิพย์ นุ่นแก้ว, สัมภาษณ์วันที่ 9 ธันวาคม 2557)

“...แต่ก่อนกันตั้งต้องซื้อข้าวจากปีนังนะ กังฉันเล่าว่าท่านยกเลิกการเก็บภาษีอากร และเกณฑ์แรงงานคนไปทำนา พอเราปลูกข้าวได้มากก็ส่งขายปีนัง พอมายุคเดียวนี้มีไปขายหมด ไก่ หมู วัว พริกไทย ไม้เคี่ยม ไม้ยาง เขาว่ากันตั้งเติบโตด้วยการค้าทางพารา นี้อย่าง ไบยาสูบ กับต่างชาติเป็นหลัก...” (วินดี ช่วยแจ้ง, สัมภาษณ์วันที่ 25 พฤศจิกายน 2557)

“...อย่างว่า แต่ก่อนเรือ รถไฟ มันเหมือนเดินมาคู่กัน บางขบวนคึกคัก บรรทุกวัวมาลงเรือ ล่องไปออกทะเล เพื่อขายในมาเลเซีย มากันเป็นแถว ๆ เลย สัตว์ลงก่อน ตามด้วยสินค้าปิอะละ แต่ก่อนรถไฟมาจอดถึงท่าเรือเลย...” (สมพร บัวนาค, สัมภาษณ์วันที่ 7 ธันวาคม 2557)

“...แต่ก่อนมีบ้านอยู่รอบท่าเรือนี้เต็มหมด แต่ละหลังยังเรือจอดทุกบ้านแหละ บ้านนี้มีสองสามลำ แต่สมัยนี้มียี่สิบกว่าหลังแล้ว บางหลังก็มีเรือ บางหลังก็ไม่มีแล้ว ตั้งแต่แรกใช้เรือพาย ไม่ใช่เรือสมัยนี้ รถไฟก็มีเต็มหมด ทั้งเรือใหญ่ เรือเล็กมีหมดแหละ...” (ประจวบ ศรีประสิทธิ์, สัมภาษณ์วันที่ 8 ธันวาคม 2557)

“...แต่ก่อนแถวท่าเรือเป็นป่ารก ถึงต่อมากลายเป็นตลาด ยังไม่มีถนนที่ เห็นย่านตึกเก่าริมท่าเรือ มีอายุเป็นร้อยๆปี ทั้งหมดแหละ ส่วนมากเป็นคนมาค้าขาย แถวนี้นี้เค้าค้าขายกันมานานแล้ว ตั้งแต่สมัยก่งนุ่นแหละ ได้ยินเค้าเล่าต่อๆ กันมาอีกที่...” (จิราภรณ์ แซ่เล่า, สัมภาษณ์วันที่ 7 ธันวาคม 2557)

“...แต่ก่อนตรงริมท่าเรือ เป็นดินที่นั่น ยังไม่มีสวนสาธารณะที่ เรือจะบรรทุกถ่านมาตั้งรถไฟ มาจอดรอแล้วเอาถ่านนั้นแลใส่ในรถไฟ ถึงรถไฟก็เอาไปขายที่อื่นอีกที่ ตรงสวนนี้ก็มีหลุมใส่ถ่านสามหลุมได้แหละ เค้าเก็บไว้ขายกันใช้กัน เมื่อก่อนรับจ้างวิ่งรถตอนกลางวัน มีลูกเรือพม่ามาจ้างให้พาไปเที่ยวหลังขึ้นท่าจากท่าประมง พอกลางคืนเป็นยามเฝ้าท่าเรือ นั่งเฝ้าของ เศรษฐกิจมันดี วันหนึ่งได้หลายบาท...” (อำพล นวลขำ, สัมภาษณ์วันที่ 8 ธันวาคม 2557)

“...ตั้งแต่ลุงจำความได้จนถึงอายุ 60 กว่าปีแล้ว ยุคนั้นก็มีเรือเดินสมุทรลำใหญ่แล่นที่ท่าเรือ ส่งสินค้าไปต่างประเทศ เป็นสายเดียวของฝั่งทะเลอันดามันที่ใหญ่ที่สุดคู่กับสงขลา มีทั้งเรือลำเล็ก ลำใหญ่ ประมาณ 70 กว่าลำได้ รถไฟก็มาจอดรอที่ท่าเรือ ตรงท่าเรือเป็นดินทรายทั้งเพ ไม่ได้เป็นถนนเหมือนสมัยนี้ แล้วก็มิโกดิงเก็บสินค้าที่แถวๆ ท่าเรือกัน ส่วนรางรถไฟที่ต่อไปสถานีกันตั้ง ใช้ส่งหัวรถจักรกันเมื่อก่อน ตอนนี้มีแล้ว...” (เพียร พรหมอินทร์, สัมภาษณ์วันที่ 7 ธันวาคม 2557)

“...เมื่อก่อนชาวบ้านจะรวมกลุ่มกันที่สถานีรถไฟ มาขายของบ้าง เดินทางบ้าง สินค้าส่งออก สมัยก่อนก็มีข้าวสาร เฉาก๊วยเป็นดังๆ หัวรถจักร สินค้าใหญ่ๆ ก็จะไปโบกท้ายสุด...” (มงคล พิชิตชัย, สัมภาษณ์วันที่ 25 พฤศจิกายน 2557)

คำกล่าวข้างต้นเป็นส่วนหนึ่งของเสียงอันหลากหลายของผู้คนที่ใช้ชีวิตในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตั้ง และพื้นที่บริเวณริมท่าเรือกันตั้ง ที่เล่าผ่านความทรงจำในอดีตของคนดั้งเดิม คำบอกเล่า

ของบรรพบุรุษ ที่ชี้ชวนให้นึกถึงภาพความเจริญรุ่งเรืองเมื่อครั้งวันวานในอดีต ที่รถไฟได้ขนส่งสินค้า พร้อมทั้งลำเลียงผู้คนจากชุมชนหนึ่งไปสู่อีกชุมชนหนึ่งที่มีความแตกต่างทางประเพณี วัฒนธรรม มาสู่กันตั้ง มีผู้คนจากหลายถิ่น หลายภาษา มาอยู่รวมกันที่นี่ เพื่อประกอบอาชีพประมง ค้าขาย รับจ้าง ซึ่งรถไฟก็คือยานพาหนะที่นำผู้คนทั่วสารทิศเข้าออกสู่เมืองกันตั้งนั่นเอง นอกจากนี้ยังสะท้อนให้เห็นว่า กันตั้งในสมัยพระยารัษฎาฯ นั้นมีความเจริญรุ่งเรืองอย่างมากในฐานะเป็นสายเดี่ยวสุดฝั่งอันดามัน และเป็นศูนย์กลางฝั่งทะเลตะวันตก ทั้งเป็นเมืองท่าทางเศรษฐกิจที่มีชื่อเสียงและสร้างรายได้ให้แก่ชาวบ้านกันตั้งอย่างมหาศาลมาอย่างช้านาน

อย่างไรก็ดี ความรุ่งเรืองไม่สามารถอยู่คู่ชาวบ้านกันตั้งได้ตลอด ทุกอย่างย่อมผันแปรตามกาลเวลาแม่น้ำสายใหญ่ที่เคยเป็นเหมือนสิ่งขับเคลื่อนให้กันตั้งเติบโต ปัจจุบันได้ลดบทบาทลงเนื่องจากเส้นทางขนส่งสินค้าเปลี่ยนแหล่งผลิต มีการนำเข้าหัวรถจักรจากญี่ปุ่นเข้ามาแทน ซึ่งมักมาขึ้นท่าที่ฝั่งอ่าวไทย รวมถึงถนนหนทางที่สะดวกขึ้น เส้นทางรถไฟขึ้นล่องกันตั้งกับที่อื่นๆ เทียบรถจากที่เคยมีมากลดเหลือเพียงวันละหนึ่งเที่ยว จึงทำให้กันตั้งลดบทบาทการเป็นเมืองท่าขนาดใหญ่ของหัวเมืองฝั่งอันดามันลง แต่อย่างไรก็ตามเมืองท่าที่เคยเจริญรุ่งเรืองในปัจจุบัน มีแพขนานยนต์ที่ขนส่งรถและผู้โดยสารไปยังบ้านท่าส้มซึ่งอยู่ฝั่งตรงข้าม และชาวบ้านที่ดำรงชีพด้วยการค้าขาย ทำประมง รับจ้างขับเรือขนส่งสินค้าและผู้คนที่ต้องการชมทัศนียภาพรอบเกาะ ศึกษาวิถีชีวิตของชาวบ้านบนเกาะที่ดำรงชีพด้วยการทำประมงและทำป่าจาก รวมไปถึงการสร้างสวนสาธารณะริมท่าน้ำกันตั้ง เนื่องจากมีภูมิทัศน์และทำเลที่เหมาะสมแก่การพัฒนาให้เป็นพื้นที่สร้างออกซิเจนให้แก่ประชาชน อีกทั้งพยายามเชิญผู้คนต่างมารอชมพระอาทิตย์ตกดินที่ให้บริการที่อ่าวโกลไปด้วยวิถีชีวิตของชาวบ้าน และเป็นจุดรวมกลุ่มของชาวบ้านกันตั้ง ดังเช่นเสียงสะท้อนถึงความเป็นมาของพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตั้ง ดังนี้

“...500 เมตร ที่เหลือเดี๋ยวนี้กลายเป็นชุมชนแล้ว ลุงเองก็ไม่ทันเห็น ต้องเป็นคนดั้งเดิม รุ่นปู่รุ่นพ่อ...” (วิเชียร จรุงจิต, สัมภาษณ์วันที่ 10 ธันวาคม 2557)

“...แต่ก่อนมีเที่ยวรถเยอะมาก กันตั้ง-สุราษฎร์ฯ กันตั้ง-พัทลุง ไปยะลาก็มี เดี่ยวนี้ก็อย่างที่เห็น วันละเที่ยว แต่ดีแล้วที่สถานีรถไฟมันยังอยู่ มีเรื่องราวในนี้เยอะ ผมเองไม่อยากไปประจำการที่อื่นอีก เพราะมีความผูกพันกับที่นี่ อยู่แล้วมีความสุข...” (ประพัฒน์ ไหมขาว, สัมภาษณ์วันที่ 9 ธันวาคม 2557)

“...อย่างที่เห็นเที่ยวรถไฟวิ่งรอบเดียว คนน้อยกว่าเมื่อก่อนมาก เมื่อก่อนที่นี้จะคึกคัก พ่อค้าแม่ค้าก็เยอะกว่านี้ และขายได้มากกว่านี้เยอะ แต่ก็อยู่ได้เพราะร้านสถานีรักขายแพงกว่าป่า...” (ปราณี ประเสริฐ, สัมภาษณ์วันที่ 9 ธันวาคม 2557)

“...นั่งรถไฟไปลงสถานีรถไฟตรง ค่าตั๋ว 5 บาท ประหยัดดี ดีกว่านั่งเบียดบนรถแท็กซี่ แพงก็แพง ป่านั่งหลับตาแป็บเดียวก็ถึงสถานีแล้ว...” (อำภา ทองดวง, สัมภาษณ์วันที่ 9 ธันวาคม 2557)

“...มาขายของที่ท่าเรือเกือบทุกวัน คนมารอขึ้นเรือข้ามฟาก ป้ามาขายของตั้งแต่เช้าถึงค่ำนู่นแล ตั้งแต่ 6 โมงครึ่ง ถึง 2 ทุ่ม...” (มาลัย วิไลกุล, สัมภาษณ์วันที่ 8 ธันวาคม 2557)

คำกล่าวข้างต้นสะท้อนให้เห็นว่าความเป็นศูนย์กลางเมืองท่าของฝั่งตะวันตกและเส้นทางรถไฟสายเดียวฝั่งอันดามันของสถานีรถไฟกันตังได้ลบลบบาทหลงจากที่เคยเป็นมาในอดีต ทำให้ 500 เมตรที่ต่อไปยังท่าเรือกันตังปัจจุบันได้ถูกชาวบ้านรื้อทิ้งและไม่มีรางรถไฟส่วนนี้แล้ว สิ่งที่เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงได้ชัดเจน ก็คือ เทียวขบวนรถไฟ เหลือเพียงเทียวรถไฟขบวนกรุงเทพฯ - กันตัง ที่วิ่งรอบเดียวต่อวันเท่านั้น สำหรับนักเดินทางที่หลงมนต์เสน่ห์ของชีวิตทางรถไฟ ไม่ควรพลาดที่จะเดินทางไปกับขบวนรถไฟกันตังสายนี้ โดยส่วนใหญ่ชาวบ้านในพื้นที่จะโดยสารรถไฟเข้าตัวเมืองตรง ซึ่งผู้คนได้ใช้บริการรถไฟในการขนส่งสินค้า และติดต่อเดินทางลดน้อยลงไป ทำให้พ่อค้าแม่ค้า ชาวบ้าน และรถไฟไม่คึกคักเช่นดังอดีต แต่อย่างไรก็ตามการเดินทางด้วยเส้นทางรถไฟสายประวัติศาสตร์ยังคงอยู่คู่ชาวบ้านกันตังจวบจนถึงปัจจุบัน

สรุปและอภิปรายผล

ในสมัยพระยารัชฎานุประดิษฐ์มหิศรภักดี (คอซิมบี๊ ณ ระนอง) เป็นผู้ว่าราชการเมืองกันตัง สถานีรถไฟกันตังเป็นสถานีสุดเส้นทางรถไฟฝั่งอันดามันและเป็นสถานีรถไฟสายประวัติศาสตร์ที่มีชื่อเสียงในฐานะของการเป็นศูนย์กลางทางฝั่งทะเลตะวันตกที่เจริญรุ่งเรืองอย่างมากในอดีตเปรียบดั่งกันตังเป็นเมืองท่าทองของไทยเลยก็ว่าได้ แต่เมื่อกาลเวลาผ่านไปกันตังก้าวเข้าสู่ยุคแห่งความเจริญขึ้นทำให้สถานีรถไฟกันตังในอดีตที่มีเส้นทางรถไฟต่อไปยังท่าเรือกันตังไม่ได้ใช้งานและถูกชาวบ้านรื้อทิ้งที่ จึงทำให้กันตังลบลบบาทการเป็นเมืองท่าขนาดใหญ่ของหัวเมืองฝั่งอันดามันลง ทำให้สถานีรถไฟกันตังไม่คึกคักเช่นดังอดีต และถูกให้คุณค่าความหมายจากผู้คนที่แตกต่างไปจากเดิม กล่าวคือ สถานีรถไฟกันตังในอดีตสะท้อนถึงวิถีชีวิตของผู้คนที่ใช้พื้นที่ของสถานีรถไฟกันตังในการขนส่งสินค้า ติดต่อเดินทาง และเป็นจุดรวมกลุ่มของชาวบ้านในการดำรงชีพด้วยการค้าขาย โดยสร้างอาชีพ สร้างรายได้ให้แก่ชาวบ้านกันตังอย่างมากมาย แต่ปัจจุบันได้กลายมาเป็นสถานที่ท่องเที่ยวให้ผู้คนที่ได้ชมความสวยงามคลาสสิกของสถานีรถไฟกันตังซึ่งแฝงไปด้วยความเก่าแก่ น่าค้นหาที่มีความผูกพันเชื่อมโยงกับภูมิหลังประวัติศาสตร์เมืองกันตัง พื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังจึงถูกจัดให้อยู่ในการท่องเที่ยวซึ่งนักท่องเที่ยวจะได้ซึมซับ เรียนรู้ และสัมผัสได้ถึงบรรยากาศย้อนอดีตเมื่อเข้ามาชื่นชมสถานที่ท่องเที่ยวแห่งนี้ที่ถือเป็น 1 ใน 20 โบราณสถานของจังหวัดตรังและเป็นแลนด์มาร์คของเมืองกันตังในปัจจุบัน ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดพื้นที่ของ Lefebvre (1991) ได้อธิบายเกี่ยวกับพื้นที่ไว้ว่า พื้นที่นั้นถูก

สร้างโดยการผ่านเวลา และมักจะแสดงตัวเองในฐานะที่เป็นเหมือนดั่งชิ้นส่วนที่มาประกอบเข้าด้วยกัน โดยการเชื่อมสัมพันธ์กันด้วยเวลา ดังนั้นแต่ละพื้นที่จึงมีลักษณะทางประวัติศาสตร์ของตนเอง ประวัติของพื้นที่จึงไม่ใช่สิ่งอื่นใดนอกจากประวัติศาสตร์ของการดำรงอยู่ของพื้นที่ และเป็นผลผลิตหรือสิ่งที่ถูกผลิต จากกิจกรรมที่รวมเอาเศรษฐกิจและเทคโนโลยี

เอกสารอ้างอิง

คาถา นิติย์จรรย์ ประพันธ์ ไตรทิพยพงศ์ และพิมพ์พร ศรีศุภยกุล. (2554). *เกี่ยวกับตั้ง*.

ตรัง: เอสพรีนธ์.

ฉลาดชาย รมิตานนท์. (2540). *อัตลักษณ์วัฒนธรรมและการเปลี่ยนแปลงศูนย์สตรีศึกษา*.

วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

ไชยรัตน์ เจริญสินโอฬาร. (2549). *วาทกรรมการพัฒนา: อำนาจ ความรู้ ความจริง เอกลักษณ์ และความเป็นอื่น*. กรุงเทพฯ: วิชาษา.

ธงชัย วินิจกุล. (2534). *วิธีการศึกษาประวัติศาสตร์แบบวงศาวิทยา*. กรุงเทพฯ: คณะศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

พงศ์สุภาพ เพ็ชรสิทธิ์ สุนทรี่ สังข์ช้อยุทธ์ และอัมพร ภาวโลทร. (2551). *กันตังหน้าต่างอันดามัน*. ตรัง: เอสพรีนธ์.

เมืองนี้นามกันตัง. (2541). หนังสือที่ระลึกพิธีเปิดที่ว่าการอำเภอกันตัง. ตรัง: เทศบาลเมืองกันตัง.

สุนทรี่ สังข์ช้อยุทธ์. (2554). *ปกิณกวัฒนธรรม จังหวัดตรัง*. ตรัง: สำนักหอจดหมายเหตุแห่งชาติ กรมศิลปากร กระทรวงวัฒนธรรม.

อานันท์ กาญจนพันธุ์. (2548). *ทฤษฎีและวิธีวิทยาของการวิจัยวัฒนธรรม*. กรุงเทพฯ: อัมรินทร์.

Lefebvre, H. (1991). *The production of space*. London: Blackwell.

Woodward, Kathryn (1997). *Identity and difference*. London: SAGE, (ed).

บุคลากรกรม

จิราภรณ์ แซ่เล่า, แม่ค้า ผู้ให้สัมภาษณ์วันที่ 7 ธันวาคม 2557 ที่บริเวณท่าเรือกันตัง จังหวัดตรัง.

ประจวบ ศรีประสิทธิ์, ชาวบ้าน ผู้ให้สัมภาษณ์วันที่ 8 ธันวาคม 2557 ที่บริเวณท่าเรือกันตัง จังหวัดตรัง.

ประพัฒน์ ไหมขาว, นายสถานีรถไฟกันตัง ผู้ให้สัมภาษณ์วันที่ 9 ธันวาคม 2557 ที่สถานีรถไฟกันตัง จังหวัดตรัง.

ปราณี ประเสริฐ, แม่คำ ผู้ให้สัมภาษณ์วันที่ 9 ธันวาคม 2557 ที่บริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง
จังหวัดตรัง.

พันธิพิย์ นุ่นแก้ว, เสมียนจำหน่ายตั๋ว ผู้ให้สัมภาษณ์วันที่ 9 ธันวาคม 2557 ที่สถานีรถไฟกันตัง
จังหวัดตรัง.

เพียร พรหมอินทร์, ชาวบ้าน ผู้ให้สัมภาษณ์วันที่ 7 ธันวาคม 2557 ที่บริเวณท่าเรือกันตัง จังหวัดตรัง.
มงคล พิชิตชัย, พ่อค้า ผู้ให้สัมภาษณ์วันที่ 25 พฤศจิกายน 2557 ที่บริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง
จังหวัดตรัง.

มาลัย วิไลกุล, แม่คำ ผู้ให้สัมภาษณ์วันที่ 8 ธันวาคม 2557 ที่บริเวณท่าเรือกันตัง จังหวัดตรัง.

วันดี ช่วยแจ้ง, แม่คำ ผู้ให้สัมภาษณ์วันที่ 25 พฤศจิกายน 2557 ที่บริเวณท่าเรือกันตัง จังหวัดตรัง.

วิเชียร จรุงจิต, ชาวบ้าน ผู้ให้สัมภาษณ์วันที่ 10 ธันวาคม 2557 ที่บริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง
จังหวัดตรัง.

สมพร บัวนาค, ชาวบ้าน ผู้ให้สัมภาษณ์วันที่ 7 ธันวาคม 2557 ที่บริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง
จังหวัดตรัง.

อำพล นวลขำ, ชาวบ้าน ผู้ให้สัมภาษณ์วันที่ 8 ธันวาคม 2557 ที่บริเวณท่าเรือกันตัง จังหวัดตรัง.

อำภา ทองด้วง, ชาวบ้าน ผู้ให้สัมภาษณ์วันที่ 9 ธันวาคม 2557 ที่บริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง
จังหวัดตรัง.

ชื่อเรื่อง สถานีรถไฟกันตัง : การถูกทำให้กลายเป็นสินค้าภายใต้บริบทการท่องเที่ยว
 Title Kantang railway station : Being make of the Commoditization for
 Tourism

ชื่อเรื่องสั้น สถานีรถไฟกันตัง
 Running title Kantang railway station

ผู้พิมพ์ อนงค์นาถ รัตติโชติ และเก็ตถวา บุญปรากการ
 Authors Anongnart Rattichot and Kettawa Boonprakarn

ที่อยู่ ภาควิชาสารัตถศึกษา สาขาพัฒนามนุษย์และสังคม คณะศิลปศาสตร์
 มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา 90110
 อีเมล : jubjib9@hotmail.com
 Address Department of Educational Foundation, Human and Social
 Development, Faculty of Liberal Arts, Prince of Songkla University,
 Hatyai District, Songkhla Province 90110
 E-mail : jubjib9@hotmail.com

สถานีรถไฟกันตัง : การถูกทำให้กลายเป็นสินค้าภายใต้บริบทการท่องเที่ยว

บทคัดย่อ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการกลายเป็นสินค้าของสถานีรถไฟกันตังในกระแสการท่องเที่ยว ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ โดยสัมภาษณ์แบบเจาะลึกจากผู้ให้ข้อมูล เป็นจำนวน 13 คน วิเคราะห์ข้อมูลโดยการนำข้อมูลมาจำแนกหมวดหมู่ ด้ความ สร้างข้อสรุป และนำเสนอผลการวิจัยด้วยวิธีพรรณนาเชิงวิเคราะห์ ผลการศึกษาพบว่า สถานีรถไฟกันตังมีการเปลี่ยนแปลงบทบาทไปจากเดิมโดยถูกทำให้กลายเป็นสินค้า เนื่องมาจากการให้คุณค่าและความหมายของสถานีรถไฟกันตังที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิมจากสถานีรถไฟที่ใช้ในการขนส่งสินค้า ติดต่อดินทาง เป็นจุดรวมกลุ่มของชาวบ้านที่ดำรงชีพด้วยการค้าขาย แต่เมื่อกระแสการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในลักษณะของการโยกหาอดีตเข้ามามีบทบาทในแหล่งท่องเที่ยวของอำเภอกันตัง จังหวัดตรัง ทางภาครัฐจึงได้เข้ามาปรับปรุงพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังให้กลายเป็นสถานที่ท่องเที่ยว สถานีรถไฟกันตังได้ถูกประกอบสร้างจากองค์ประกอบต่างๆ ทำให้กลายเป็นสินค้าสู่กระแสการท่องเที่ยว สถานีรถไฟกันตังจึงถูกให้คุณค่าในฐานะ 1 ใน 20 โบราณสถานของแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงในจังหวัดตรัง และเป็นแลนด์มาร์คของอำเภอกันตังที่นักท่องเที่ยวควรเข้ามาชื่นชม สัมผัสถึงบรรยากาศแห่งอดีตกาลที่มากด้วยคุณค่าทางประวัติศาสตร์ซึ่งอยู่คู่ชาวบ้านกันตังมาอย่างช้านาน

คำสำคัญ : สถานีรถไฟกันตัง การกลายเป็นสินค้า การท่องเที่ยว

Kantang railway station: Being make of the Commoditization for Tourism

Abstract

This article aims to study the commoditization of Kantang railway station in tourism wave by using qualitative research methodology, in-depth interviews of 13 people who provided information to the data analyzed by classification, interpretation and conclusion and presents descriptive analytical findings. The results showed that the Kantang railway station has changed its role from the original was. It became the commoditization definition of the meaning of the Commoditization of Kantang railway station. Because of the value and meaning of Kantang railway station of the changing. From a point of travel of people and goods, but when the current cultural tourism In this kind of longing for the past to play a role in the attraction of Kantang, Trang province. The government has to improve the space Kantang railway station to become tourist attraction Kantang railway station has been built from the elements was created the commoditization toward tourism. Kantang railway station of the value 1 of the 20 historic sites that the famous tourist attraction in Trang province and a landmark of Kantang that the tourists come to admire experience the atmosphere of the past a lot of historical value that the villagers orchid come a long double.

Keywords : Kantang railway station, Commoditization, Tourism

บทนำ

สถานีรถไฟกันตัง เป็นศูนย์กลางการคมนาคมระหว่างเมืองทางฝั่งทะเลตะวันตกกับเมืองอื่นๆ ตลอดจนถึงกรุงเทพฯ มีเอกสารจดหมายเหตุ แสดงถึงการเดินทางของข้าราชการและการขนส่งสินค้า ระหว่างรถไฟกับท่าเรือกันตังโดยเรือจากภูเก็ต พังงา กระบี่ สตูล และปีนัง จะเข้ามารับผู้โดยสารและสินค้าที่จะมายังท่าเรือ ทำให้กันตังกลายเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางฝั่งทะเลตะวันตก และเป็นเมืองท่าที่มีชื่อเสียง รวมทั้งทำให้สถานีรถไฟกันตังเป็นส่วนหนึ่งของหลักฐานทางประวัติศาสตร์ที่ช่วยบอกเล่าความเป็นมาอันเก่าแก่ของเมืองกันตัง (คาถา นิตยจำรูญ และคณะ, 2554)

อย่างไรก็ดี จะเห็นได้ว่า จุดเด่นของสถานีรถไฟกันตัง ก็คือ เป็นสถานีรถไฟสายประวัติศาสตร์ ที่มีคุณค่าการดำรงอยู่ครบ 100 ปี เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2556 ของการเป็นสถานีสุดท้ายปลายทางเส้นทางรถไฟฝั่งอันดามัน ซึ่งอาคารสถานีรถไฟกันตังได้รับประกาศขึ้นทะเบียนเป็นโบราณสถาน โดยกรมศิลปากร เป็นอาคารอนุรักษ์ดีเด่น เมื่อปี พ.ศ. 2539 และยังคงเอกลักษณ์เดิมตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 6 เป็นงานสถาปัตยกรรมที่เด่นทั้งรูปลักษณ์และสีสันทัน โดยในปัจจุบันพื้นที่ในบริเวณสถานีรถไฟยังปรากฏหลักฐาน ทางประวัติศาสตร์ทั้งที่เป็น วัตถุ และสิ่งก่อสร้าง ที่มีรูปแบบเดิมยืนยงมาจนวันนี้ซึ่งล้วนยืนยันถึงประวัติศาสตร์สำคัญของกันตัง และเป็นสถานีรถไฟที่มีความสวยงามเป็นพิเศษอีกแห่งหนึ่งของเมืองไทย เป็น 1 ใน 20 โบราณสถานของจังหวัดตรังที่ถือได้ว่าเป็นแลนด์มาร์คแห่งเมืองกันตัง นับว่าเป็นจุดขายอีกแห่งหนึ่งที่จะสามารถดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเดินทางมาท่องเที่ยวที่จังหวัดตรัง (พงศสุภาพ เพ็ชรสิทธิ์ และคณะ, 2551) จะเห็นได้ว่าสถานีรถไฟกันตังแห่งนี้เป็นสถานีรถไฟที่มีเสน่ห์ดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวเข้ามาเยี่ยมชมสัมผัสกับความสวยงามบรรยากาศย้อนอดีตด้วยของเก่า และสัมผัสวิถีชีวิตของชาวบ้านบริเวณสถานีรถไฟกันตัง ทำให้พื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง กลายมาเป็นสถานที่ท่องเที่ยวแห่งหนึ่งที่ชื่อดังในภาคใต้

การท่องเที่ยวจึงมีบทบาทสำคัญต่อสถานีรถไฟกันตัง ทำให้บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟกันตัง คึกคักไปด้วยผู้คน ทั้งพ่อค้าแม่ค้า ชาวบ้านและนักท่องเที่ยว ที่แวะเวียนเข้ามาซื้อของทำให้เศรษฐกิจในพื้นที่ย่านนี้มีความเคลื่อนไหวอยู่ตลอดเวลา ทั้งเป็นแหล่งทำมาค้าขายและในขณะเดียวกันก็ยังดำรงวิถีชีวิตในรูปแบบเดิม ก็คือชาวบ้านในพื้นที่ยังคงใช้สถานีรถไฟกันตังในการขนส่งสินค้า ติดต่อดินทาง เป็นจุดรวมกลุ่มของชาวบ้านที่ดำรงชีพด้วยการค้าขาย ทำให้สถานีรถไฟกันตังกลายเป็นจุดขายของการท่องเที่ยว ปัจจุบันอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในประเทศไทยจำเป็นต้องแสวงหาแนวทางใหม่ๆ ในการปรับตัวรับมือกับการแข่งขันที่มีความรุนแรงมากขึ้นทั้งระดับภูมิภาคและระดับโลก และเพื่อสนองตอบความต้องการที่มีการเปลี่ยนแปลงไปของนักท่องเที่ยว จากเดิมที่เป็นการท่องเที่ยวเพื่อพักผ่อนหรือการพบเห็น สิ่งแปลกใหม่กลายเป็นการท่องเที่ยวที่เน้นประสบการณ์โดยตรง โดยการเข้า

เหล่านี้ไปสู่การทบทวนนโยบายและการปรับปรุงยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวให้มุ่งไปในเรื่อง ของการจัดการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ โดยเฉพาะการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม (ชูเกียรติ นพเกตุ, 2542)

ด้วยเหตุนี้การท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมถูกใช้เป็นแนวทางของท้องถิ่นในการพัฒนาอย่างแพร่หลายเป็นการนำเสนอมรดกทางวัฒนธรรมต่างๆ ของชุมชนให้กับนักท่องเที่ยว ซึ่งวัฒนธรรมนี้เองได้ถูกทำให้เป็นสินค้าเพื่อการบริโภค อย่างไรก็ตามการใช้การท่องเที่ยวเป็นจุดขายในการพัฒนาท้องถิ่นนั้นชุมชนเองก็ต่างนำเอาสิ่งที่ตนมีอยู่มาใช้เป็นจุดขายเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยว เช่น วัฒนธรรมนิยมประเพณี ภูมิหลังของท้องถิ่นหรือภูมิหลังของประวัติศาสตร์และสถาปัตยกรรม โดยทรัพยากรเหล่านี้จะมีส่วนสำคัญในการพัฒนาทางการท่องเที่ยวขึ้นในท้องถิ่น โดยแต่ละชุมชนเองนั้นก็จะมีทรัพยากรทางวัฒนธรรมที่มั่งคั่งและมีเอกลักษณ์เฉพาะตัวซึ่งตรงนี้เองที่ได้ถูกนำไปใช้ในการโฆษณาการท่องเที่ยวของพื้นที่อย่างกว้างขวางนั้นทำให้วัฒนธรรมท้องถิ่นนั้นได้ถูกทำให้กลายเป็นสินค้าเพื่อเสนอขายให้กับนักท่องเที่ยวเพื่อบ่งบอกถึงความเฉพาะตัวของสถานที่ท่องเที่ยว ในขณะที่เดียวกันก็เป็นการพยายามนำเสนอแหล่งท่องเที่ยวแห่งใหม่ให้บรรดานักท่องเที่ยวได้บริโภค (พิทักษ์ น้อยวงศ์, 2546)

จังหวัดตรังจึงเป็นทางเลือกหนึ่งที่จะทำให้เกิดการท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม การท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมเป็นแนวคิดใหม่เป็นความพยายามแสวงหาทางออกและสร้างความชอบธรรมให้กับการท่องเที่ยวที่กำลังประสบปัญหา โดยนำสถานีรถไฟกันตังมาเป็นแหล่งท่องเที่ยวหนึ่งให้กับนักท่องเที่ยว เพื่อที่จะทำให้สถานีรถไฟกลับมาเป็นสถานที่ที่มีชีวิตที่คึกคักไปด้วยผู้คน ทำให้ท้องถิ่นหรือชุมชนกลับมามีชีวิตชีวาดังเช่นอดีตอีกครั้ง อีกทั้งยังสะท้อนความสัมพันธ์ของคนในชุมชน ผ่านการให้ความหมายว่าเป็นวิถีชีวิตในอดีตที่ดำเนินมาอย่างต่อเนื่องและยาวนาน ในการท่องเที่ยวบริเวณสถานีรถไฟกันตังได้นำความเป็นอดีตที่ สะท้อนให้เห็นวิถีชีวิตชุมชนซึ่งปรากฏในรูปแบบโปรแกรมการท่องเที่ยวของบริษัททัวร์ ทำให้สถาปัตยกรรมถูกผูกเข้ากับโปรแกรมการท่องเที่ยว สถานีรถไฟกันตังจึงถูกให้คุณค่าที่แตกต่างไปจากเดิม กล่าวคือ สถานีรถไฟกันตังในอดีตมีวิถีชีวิตของผู้คนที่ใช้สถานีรถไฟกันตังในการขนส่งสินค้า ติดต่อเดินทาง เป็นจุดรวมกลุ่มของชาวบ้านที่ดำรงชีพด้วยการค้าขายมาเป็นการให้ผู้คนได้ชมความสวยงามของสถาปัตยกรรมที่มีอัตลักษณ์โดดเด่น สถานีรถไฟกันตังจึงถูกจัดเข้าสู่การท่องเที่ยวและถูกทำให้กลายเป็นสินค้า

จากปรากฏการณ์ข้างต้นจึงทำให้ผู้วิจัยเกิดคำถามขึ้นมาว่า สถานีรถไฟกันตังถูกสร้างหรือทำให้กลายเป็นสินค้าได้อย่างไร ในกระแสการท่องเที่ยวเพื่อที่จะทำให้เข้าใจถึงวิถีชีวิตของผู้คนที่อยู่บริเวณสถานีรถไฟกันตัง ซึ่งเคยดำรงชีวิตตามปกติ แต่กลับถูกให้คุณค่าแตกต่างไปจากเดิมโดยถูกทำให้เป็นส่วนหนึ่งของการท่องเที่ยวอันจะเป็นแนวทางในการสะท้อนคุณค่าของสถานีรถไฟกันตังและ

วิธีดำเนินการวิจัย

งานวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ ใช้การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก การสังเกตแบบมีส่วนร่วม และไม่มีส่วนร่วม โดยเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนามจากผู้ให้ข้อมูลเป็นจำนวน 13 คน ได้แก่ กลุ่มพ่อค้าแม่ค้าหรือกลุ่มคนที่อาศัยในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง เจ้าหน้าที่สถานีรถไฟกันตัง เจ้าหน้าที่เทศบาลอำเภอกันตัง เจ้าหน้าที่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) สำนักงานตรัง นักท่องเที่ยวและบริษัททัวร์ ร่วมกับการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยจะมีการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยการนำข้อมูลมาจำแนกหมวดหมู่ ตีความ สร้างข้อสรุป และนำเสนอผลการศึกษาด้วยวิธีพรรณนาเชิงวิเคราะห์

ผล

การท่องเที่ยวในจังหวัดตรังนับได้ว่ามีชื่อเสียงและเกิดขึ้นมาเป็นระยะเวลาอันยาวนานแล้ว โดยจุดขาย ของสถานที่ท่องเที่ยวในจังหวัดตรัง คือ สถานที่ท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ ซึ่งมีลักษณะทางกายภาพที่สวยงาม แต่เพื่อรองรับการท่องเที่ยวนอกฤดูกาล และสร้างความหลากหลายของการท่องเที่ยว จึงนำมาสู่การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ซึ่งสถานีรถไฟกันตัง เป็นสถานที่ท่องเที่ยวหนึ่งที่ตั้งอยู่ในอำเภอกันตัง จังหวัดตรัง สามารถตอบโจทย์นักท่องเที่ยวที่โหยหาอดีต สนใจในภูมิหลังเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ วิถีชีวิตของชาวบ้าน ซึ่งนักท่องเที่ยวจะสัมผัสได้เป็นอย่างดีในช่วงเวลาที่รถไฟเข้า จะได้เห็นพ่อค้าแม่ค้าแวะเวียนเข้ามาขายของที่สถานีรถไฟกันตังอย่างไม่ขาดสาย อย่างไรก็ตามเมื่อรูปแบบการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐ ทำให้ชุมชนจากเดิมที่เงียบสงบ ไม่คึกคักไปด้วยรถไฟและผู้คนเช่นดังอดีต เปลี่ยนไปสู่ชุมชนที่มีกิจกรรมการท่องเที่ยวเพิ่มเข้ามามากขึ้นเรื่อยๆ และได้ส่งผลกระทบต่อชุมชนอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

จากนโยบายของเทศบาลเมืองกันตังที่มีการจัดทำโครงการแผนพัฒนาสามปี (พ.ศ. 2553 - 2555) เมื่อ พ.ศ. 2552 ทางเทศบาลเมืองกันตังได้ขออนุญาตจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ขอใช้สิทธิเหนือพื้นที่ดินของการรถไฟเพื่อพัฒนาที่ดินรกร้างบริเวณที่ดินย่านสถานีรถไฟกันตังให้พื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง เป็นแหล่งมรดกทางวัฒนธรรม แหล่งเรียนรู้ และแหล่งท่องเที่ยว ถือเป็นใบเบิกทางให้พื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังได้รับการปรับปรุง ซ่อมแซม เมื่อ พ.ศ. 2553 มีภูมิทัศน์ที่เหมาะสมแก่การเป็นแหล่งท่องเที่ยว ซึ่งถือเป็นการเปิดตัวในการฟื้นฟูอนุรักษ์สถานีรถไฟกันตังอีกทั้งเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างเต็มตัว (สารกันตัง, 2552)

อย่างไรก็ดี สถาปัตยกรรมของสถานีรถไฟกันตัง เป็นสถาปัตยกรรมที่มีความเก่าแก่ผ่านกาลเวลาจวบจนถึงปัจจุบัน นับเป็นเวลากว่าร้อยปีแล้ว โดยมีการขึ้นทะเบียนโบราณสถานจากกรม

ด้วยความเก่าแก่สะท้อนมนต์ขลังนี้เองได้กลายมาเป็นจุดสนใจและดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเข้ามายังพื้นที่ ทั้งวัตถุ สิ่งก่อสร้าง ที่รายล้อมสถานีรถไฟกันตัง คอยบอกเล่าเรื่องราวภูมิหลังทางประวัติศาสตร์ที่น่าค้นหาคำตอบ ประจวบกับปัจจุบันพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังได้ถูกประกอบสร้างให้กลายเป็นสินค้าสู่การท่องเที่ยวมากขึ้น

อย่างไรก็ตาม สถาปัตยกรรมของสถานีรถไฟกันตัง อยู่ในสภาพชำรุด ทุรุดโทรม ทำให้มีการต่อเติม เปลี่ยนแปลงและสร้างใหม่ รวมไปถึงพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทย เทศบาลเมืองกันตัง กรมศิลปากร ได้เข้ามามีบทบาทในการอนุรักษ์ ดูแล สถาปัตยกรรมของสถานีรถไฟกันตัง จึงส่งผลให้มีการปรับปรุงอาคารโบราณสถานสถานีรถไฟกันตังขึ้น และพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง เมื่อ พ.ศ. 2553 โดยได้ทำความเข้าใจกับคนในพื้นที่ในการให้อนุรักษ์ของเก่าให้มากที่สุด หรือหากมีการต่อเติมก็ควรจะทำใกล้เคียงกับแบบเดิมให้มากที่สุด ดังคำสัมภาษณ์ดังต่อไปนี้

“มีการทาสีอาคารสถานีรถไฟให้มีสีสันทันทีสดใสขึ้น มีการเปลี่ยนหลังคาใหม่ให้มีความคงทนมากขึ้น และฉลุลายสถาปัตยกรรมให้ชัดเจนขึ้น แต่ยังคงรักษาสภาพเดิมไว้” (พัทธวรรณ ศรีดวง, สัมภาษณ์วันที่ 4 มกราคม 2558)

“ช่วยประชาสัมพันธ์สถานีรถไฟกันตังตามสื่อต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นเว็บไซต์ของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย การท่องเที่ยวของจังหวัดตรัง รวมไปถึงแผ่นพับ พร้อมแนะนำรายละเอียดของสถานที่ท่องเที่ยว บริษัททัวร์ที่มีศักยภาพให้แก่นักท่องเที่ยว” (วิโรจน์ เสนงา , สัมภาษณ์วันที่ 25 พฤศจิกายน 2557)

“เราจะช่วยสนับสนุนให้มีการจัดกิจกรรมต่างๆ เช่น กิจกรรมปั่นจักรยาน กิจกรรมขับบีคี่ไบค์ และอีกหลายๆ กิจกรรม ตามโอกาสและเทศกาล เพื่อสนับสนุน พร้อมกระตุ้นให้นักท่องเที่ยวและชาวบ้านเดินทางด้วยรถไฟ ซึ่งกิจกรรมต่างๆ ล้วนกระตุ้นให้นักท่องเที่ยวได้ชมแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ในอำเภอกันตังทั้งนั้น” (พิมพร ตรีสุลยุทธ, สัมภาษณ์วันที่ 4 มกราคม 2558)

จากคำบอกเล่าดังกล่าวชี้ให้เห็นถึงทุกฝ่ายร่วมกันผลักดันสถานีรถไฟกันตังให้เป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยว ซึ่งทุกฝ่ายต่างชี้ชวนในประเด็นของการช่วยกันอนุรักษ์ พื้นที่ ประชาสัมพันธ์ ว่าอำเภอกันตัง จังหวัดตรังแห่งนี้ก็มีสถานที่ท่องเที่ยวที่ชวนรำลึกถึงอดีตที่น่าค้นหา เป็นแสงแห่งอดีตกาลที่ยังคงส่องสว่างรอให้นักท่องเที่ยวมาเยี่ยมชม ประจวบกับทุกวันนี้กระแสการท่องเที่ยวเชิงโหยหาอดีต (Nostalgia) เป็นที่นิยม ทำให้ทุกฝ่ายร่วมมือกันผลักดัน นำเสนอชื่อสถานีรถไฟกันตังที่มีชื่อเสียงในฐานะสถานีรถไฟสุดท้ายปลายทางเส้นทางรถไฟฝั่งอันดามัน ให้มีตัวตนในการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมอย่างเช่นทุกวันนี้

โดยอาศัยองค์ประกอบต่างๆ ในการประกอบสร้างสถานีรถไฟกันตังให้กลายเป็นสินค้า ดังนี้

1. การทำสถานีรถไฟให้เป็นสตูดิโอถ่ายภาพ อาคารสถานีรถไฟในวันนี้ดูใหม่สดเหมือนมีใ้ อายุ 100 ปี เพราะเพิ่งบูรณะเสร็จเมื่อ พ.ศ. 2553 ตัวอาคารทาสีเหลืองมีสตาร์ดสลับน้ำตาลเป็นคู่สีหลักที่โดดเด่นสะดุดตา ด้วยคุณค่าทั้งรูปแบบสถาปัตยกรรมในสมัยรัชกาลที่ 6 และร่องรอยประวัติศาสตร์ที่เปี่ยมล้นไปด้วยมนต์ขลังที่สะท้อนให้เห็นความงดงามร่วมกับความทรงจำในอดีตของผู้คนจึงกลายมาเป็นจุดสนใจในการดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาถ่ายภาพที่สถานีรถไฟกันตัง (ภาพที่ 1)

2. ห้องพิพิธภัณฑ์ : ร่องรอยรถไฟในอดีต (ภาพที่ 2) ถูกนำมาประกอบสร้างเพื่อให้เห็นคุณค่าของรถไฟ และที่มาของรถไฟกันตังในอดีต นำมาอนุรักษ์ไว้เพื่อถวิลถึงอดีต และให้ความหมายใหม่ถึงความสำคัญของการเป็นแหล่งท่องเที่ยวเรียนรู้ประวัติศาสตร์ของการรถไฟที่เจริญรุ่งเรืองในอดีต และจังหวัดตรังยังเป็นสถานที่รับเสด็จในรัชสมัยตั้งแต่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 6) พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 7) พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดช (รัชกาลที่ 9) สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร และสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี

3. ร้านสถานีรัก (Love station) ก่อนที่จะได้รับการปรับปรุงนั้น (ภาพที่ 3) จากเดิมเป็นเพียงโรงซ่อมและเก็บหัวรถจักรของรถไฟ ในสมัยอดีตพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟกันตังเคยคึกคักไปด้วยโรงเก็บหัวรถจักร เพราะในสมัยนั้นรถไฟเคลื่อนที่โดยใช้แรงไอน้ำ ได้ตั้งร่องรอยหลักฐานเป็นบ่อน้ำ หอดังสูง และเครื่องกลบหัวรถจักรแบบวงกลมอยู่ในบริเวณสถานี แต่ปัจจุบันได้เปลี่ยนเป็นรถไฟระบบดีเซลโดยใช้วิธีสับรางหัวรถจักรขับเคลื่อนและต่อเชื่อมกับขบวนรถไฟได้ทั้งสองด้าน โดยไม่ต้องกลับหัว ทำให้โรงซ่อมหัวรถจักรไม่ได้ใช้งาน การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงให้เอกชนเช่าพื้นที่ทำธุรกิจร้านสถานีรักได้พัฒนา ปรับปรุงเพื่อต้อนรับนักท่องเที่ยวที่เข้ามาเที่ยวยังสถานีรถไฟกันตัง โดยเฉพาะคู่รักที่ชื่นชอบที่นี่เป็นพิเศษ ซึ่งตัวร้านมีการทาสีเหลืองมีสตาร์ดสลับน้ำตาลเช่นเดียวกับสถานีรถไฟกันตังจนเกิดเป็นร้านสถานีรักในปัจจุบัน (ภาพที่ 4)

บริเวณภายนอกของร้านสถานีรักนั้น เจ้าของร้านมีการจัดฉากไว้เยอะแยะมากมาย เพราะสร้างจุดสนใจให้แก่นักท่องเที่ยวเข้ามาถ่ายภาพเป็นที่ระลึก อีกทั้งชื่อของร้านสถานีรักนั้น มีผู้คนมากมายต่างพากันให้ความหมายให้กับร้านแห่งนี้ โดยมีความหมายเชื่อมโยงกับสถานีรถไฟกันตัง โดยเฉพาะคู่รัก บ้างก็ว่าการเดินทางด้วยเส้นทางรถไฟ เปรียบตั้งเป็นเส้นทางแห่งการดำเนินชีวิต ที่คู่รักต้องพบกันและจากกันที่นี่ บ้างก็ว่าสถานีรถไฟกันตังเป็นสุดเส้นทางรถไฟฝั่งอันดามันเปรียบตั้งเป็นสุดทางรักของคู่รัก ด้วยความหมายดีๆ ที่ทุกคนต่างมอบให้กับสถานีรถไฟคลาสสิกแห่งนี้ ทำให้

ห้องเที่ยวแบบโหยหาอดีต และยังสอดรับกับคุณค่าและความหมาย ทำให้สถานีรถไฟกันตังกลายเป็นอีกหนึ่งสถานที่ท่องเที่ยวที่ทุกคนใช้เป็นพื้นที่ในการถ่ายภาพ ฟรีเวดดิ้ง (ภาพที่ 5) เพื่อเก็บภาพแห่งความประทับใจ ถือเป็น การสรรสร้าง ความทรงจำดีๆ ให้เกิดขึ้นกับผู้คน

4. ห้องสมุดรถไฟ : แหล่งเรียนรู้ ห้องสมุดในโบกี้รถไฟบริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง (ภาพที่ 6) เป็นแหล่งเรียนรู้อีกหนึ่งแห่งที่ดำเนินการโดยเทศบาลเมืองกันตังร่วมกับการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้เข้ามาจับบทบาทในการอนุรักษ์ ดูแล และซ่อมแซมปรับปรุงโบราณสถานอาคารสถานีรถไฟกันตัง จึงส่งผลให้มีนโยบายจัดตั้งโครงการปรับปรุงภูมิทัศน์ ที่ดินย่านสถานีรถไฟกันตัง เมื่อปี พ.ศ. 2553 ในการพัฒนาพื้นที่บริเวณดังกล่าว จึงทำให้เกิดโครงการห้องสมุดรถไฟที่พัฒนามาจากโบกี้รถไฟเก่าเพื่อพัฒนาสภาพแวดล้อมให้มีคุณค่าและเป็นประโยชน์แก่ชาวเมืองกันตังสืบต่อไป ซึ่งทำให้มีภูมิทัศน์ที่สวยงามเหมาะแก่การเป็นสถานที่ท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมซึ่งประกอบไปด้วยวัฒนธรรมที่หลากหลายและมีความเป็นเอกลักษณ์ในตัวเอง ส่งผลให้ชุมชนจากเดิมที่ไม่คึกคักอย่างเช่นในอดีต เปลี่ยนไปสู่ชุมชนที่มีกิจกรรมการท่องเที่ยวเพิ่ม เข้ามามากขึ้น อีกทั้งยังเป็นจุดรวมกลุ่มของเยาวชนและชาวบ้านเมืองกันตังอีกด้วย

5. ของที่ระลึก : สัญลักษณ์แห่งตัวแทนสถานีรถไฟกันตัง ของที่ระลึกที่นำมาจำหน่ายให้แก่นักท่องเที่ยว นั้น ก็คือ พวงกุญแจในรูปแบบของบัตรรถไฟสมัยอดีต (ภาพที่ 7) เป็นสัญลักษณ์ของสถานีรถไฟกันตังที่ให้คุณค่าและความหมายแก่นักเดินทางตั้งแต่สมัยอดีตจนถึงปัจจุบันที่รถไฟมีบทบาทในการขนส่งผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทางที่ต้องการ และโปสการ์ด (ภาพที่ 8) ได้จัดทำเนื่องในโอกาสสถานีรถไฟครบรอบ 101 ปี เป็นสัญลักษณ์ที่สะท้อนให้เห็นถึงคุณค่าและการดำรงอยู่ของสถานีรถไฟกันตังที่มีคุณค่ายาวนานนับร้อยปี และการให้ความหมายของผู้คน โดยเฉพาะคู่รักที่จะส่งโปสการ์ดถึงกันในช่วงเวลาที่ห่างไกล หรือแบ่งปันความรู้สึกดีๆ ที่มีต่อการมาเที่ยวที่สถานีรถไฟกันตังให้คน อื่นๆ ได้รับรู้โดยของที่ระลึกนี้จะอยู่ในตู้ทางด้านข้างห้องจำหน่ายตั๋วให้นักท่องเที่ยวได้มาจับจ่ายเลือกซื้อเป็นของฝากและของที่ระลึกในการมาเยือนสถานีรถไฟกันตัง ส่งผลให้สถานีรถไฟกันตังเป็นที่รู้จักของผู้คนมากยิ่งขึ้น และการจำหน่ายของที่ระลึกนี้จะช่วยสร้างรายได้ให้แก่สถานีรถไฟกันตังเพื่อนำไปใช้ประโยชน์ต่อไป

6. สมุดบันทึกความทรงจำทางสังคมของผู้คนที่มาเยือน (ภาพที่ 9) เป็นสมุดบันทึกความรู้สึกของผู้คนที่มาเยือนสถานีรถไฟกันตัง ซึ่งผู้คนที่เข้ามาเที่ยวชมสถานีรถไฟกันตังจะได้รับความรู้เกี่ยวกับวิวัฒนาการของรถไฟไทยและประวัติความเป็นมาของสถานีรถไฟกันตัง ทั้งยังสะท้อนให้เห็นถึงความเจริญของรถไฟไทยตามยุคสมัย ถือเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่สามารถให้เยาวชนใช้เป็นแหล่งเรียนรู้ และเพื่อให้ผู้มาเยือนได้ระลึกนึกถึงภูมิหลังเรื่องราวทางประวัติศาสตร์ที่มีคุณค่า อีกทั้ง

ที่ยังคงสภาพสมบูรณ์หาตู้ได้ยากในยุคแห่งเทคโนโลยีเช่นนี้ โดยนักท่องเที่ยวจะได้สัมผัสถึงวิถีชีวิตของชาวบ้านไม่ว่าจะเป็นช่วงที่รถไฟเข้าหรือในยามเย็นที่ชาวบ้านใช้เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ จะเห็นได้ว่าสถานีรถไฟกั้นตั้งสามารถสร้างความประทับใจ และสร้างความทรงจำให้แก่ผู้คนที่มาเยือน โดยสะท้อนให้เห็นว่าสถานีรถไฟกั้นตั้งเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าชื่นชมและควรค่าแก่การอนุรักษ์เป็นอย่างยิ่ง

อย่างไรก็ดี จะเห็นได้ว่าองค์ประกอบต่างๆ ในการประกอบสร้างสถานีรถไฟกั้นตั้งให้กลายเป็นสินค้าส่งผลให้การท่องเที่ยวได้เข้ามามีบทบาทต่อสถานีรถไฟกั้นตั้งมากขึ้น ในรูปแบบโปรแกรมการท่องเที่ยวของอำเภอกันตัง ส่งผลให้สถานที่ท่องเที่ยวแห่งนี้ถูกพัฒนาเป็นสถานที่ท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ที่ผสมผสานวัฒนธรรม สะท้อนถึงวิถีชีวิตของชาวบ้านที่นักท่องเที่ยวจะได้ย้อนไปในยุคแห่งอดีตกาลที่รถไฟเคยมีบทบาทอย่างมากสร้างความรุ่งเรืองให้แก่บรรพบุรุษ จนพัฒนากลายเป็นสถานที่ท่องเที่ยวให้คนรุ่นหลังได้ชื่นชมและได้รับรู้คุณค่าทางประวัติศาสตร์ ดังคำสัมภาษณ์ต่อไปนี้

“พวกเรามาจากภาคอีสาน ตีใจมากเลยที่ได้มา ที่นี่เป็นสถานีรถไฟที่มีความเก่าแก่สามารถรักษาบรรยากาศสมัยก่อนไว้ได้ ขอชื่นชมการจัดการสถานที่ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวและแหล่งเรียนรู้แก่คนรุ่นหลัง ขอชื่นชมอย่างมาก” (วรรณภา กุญชรินทร์, สัมภาษณ์วันที่ 25 พฤศจิกายน 2557)

“มาจากนครศรีธรรมราช ได้มาเยี่ยมชม ชื่นชม สมบัติของชาวตรังและคนไทยทุกคน ตีใจและภูมิใจในสมบัติของชาติชิ้นนี้ ขอให้อนุรักษ์ไว้ให้ลูกหลานรุ่นหลังได้ชื่นชมต่อไปนานๆ และจะบอกให้พี่ๆ น้องๆ มาเที่ยวที่นี่กันเยอะๆ” (เดชา นุ่นพันธ์, สัมภาษณ์วันที่ 25 พฤศจิกายน 2557)

“มาครั้งแรก บรรยากาศดีมาก ของทุกอย่างยังอยู่ในสภาพสมบูรณ์ดี เข้าไปชมห้องสมุดรถไฟแล้วด้วย ช่างในสบายมาก เหมาะแก่การอ่านหนังสือ เขาชวนคงชอบ ถ้ามีโอกาสจะแวะมาอีกแน่นอน” (วราภรณ์ พิชัยภักดิ์, สัมภาษณ์วันที่ 8 มกราคม 2558)

“สวยมาก ดีมาก ประทับใจมุมเล็กๆ ที่มากด้วยคุณค่าทางประวัติศาสตร์” (สุคนธ์ ทองคำ, สัมภาษณ์วันที่ 8 มกราคม 2558)

“เราเป็นกลุ่มทัวร์มาจากเคทาว์นเวอร์ในเครือธนาคารเกียรตินาคิน รู้สึกดีกับสถานที่และบรรยากาศ และได้แวะดื่มกาแฟร้านสถานีรัก รสชาติดี อร่อยใช้ได้ บรรยากาศร้านโรแมนติคดี รู้สึกประทับใจ มีความสุขเลย” (ภารดี วิริยะ, สัมภาษณ์วันที่ 4 มกราคม 2558)

“ภูมิใจที่กันตั้งเรามีสถานีสวยๆ ไว้ให้คนที่มาได้ถ่ายรูป ทำให้คิดถึงตอนเด็กๆ ที่เคยมาวิ่งเล่นที่นี่ เปลี่ยนไปมากจริงๆ กันตั้งคือบ้านเกิดเป็นเมืองที่สงบ ทุกคนควรมาเที่ยวสักครั้งหนึ่งนะ” (เยาวภา หาญกิจ, สัมภาษณ์วันที่ 5 มกราคม 2558)

จากเสียงสะท้อนดังกล่าวชี้ให้เห็นว่าการประกอบสร้างสถานีรถไฟกันตั้งให้กลายเป็นสินค้าสู่กระแสการท่องเที่ยวนั้น นักท่องเที่ยวและกลุ่มทัวร์ต่างพากันชื่นชมและชื่นชอบ ไม่ว่าจะเป็นสถานีรถไฟกันตั้ง ร้านสถานีรีก และห้องสมุดรถไฟ ล้วนต่างสร้างความประทับใจให้แก่นักท่องเที่ยวทั้งยังได้สัมผัสถึงกลิ่นอายบรรยากาศครั้งเก่าที่ให้คุณค่าและความหมาย ตอบโจทย์นักท่องเที่ยวที่โหยหาอดีตได้เป็นอย่างดี

อย่างไรก็ดี เมื่อกระแสการท่องเที่ยวเข้ายังพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตั้ง ทำให้พ่อค้าแม่ค้าแฉะเวียนเข้ามาขายของอยู่บริเวณหน้าสถานี อีกทั้งชาวบ้านและนักท่องเที่ยวที่แฉะเวียนเข้ามาซื้อของ ทำให้คึกคักไปด้วยผู้คน ส่งผลให้เศรษฐกิจในพื้นที่ย่านนี้มีการเคลื่อนไหวอยู่ตลอดเวลา ทั้งเป็นแหล่งทำมาค้าขายและในขณะเดียวกันก็ยังดำรงวิถีชีวิตในรูปแบบเดิม ก็คือชาวบ้านในพื้นที่ยังคงใช้สถานีรถไฟกันตั้งในการขนส่งสินค้า ติดต่อเดินทาง เป็นจุดรวมกลุ่มของชาวบ้านที่ดำรงชีพด้วยการค้าขายดังคำสัมภาษณ์ต่อไปนี้

“มาขายไอติมทุกวัน ขายดีช่วงรถไฟเข้า พอรถไฟออก ก็ไปขายที่หน้าโรงเรียนต่อ คนมาขายของนี่ก็หน้าเดิมๆ หนิดกันเพ ที่เลือกขายไอติมก็เพราะขายง่าย ขายได้เพทั้งคนมาเที่ยว เด็กนักเรียน ร้อนๆ นี่ขายดีนี่” (สมพงศ์ ขวัญเมือง, สัมภาษณ์วันที่ 9 ธันวาคม 2557)

“ขับรถขายน้ำ ลูกชิ้น อยู่ 6, 7 ปีได้แล้ว ไม่ใช่คนกันตั้งที่ มาอยู่กันตั้งกับแฟน ที่จริงน้ำเป็นคนอีสาน แฟนก็ขายของกันไปจอดขายอยู่ที่ท่าเรือ เดี่ยวน้ำขายที่สถานีรถไฟเสร็จ ก็ไปจอดขายที่ท่าเรือต่อ” (ปราโมทย์ ทองสม, สัมภาษณ์วันที่ 9 ธันวาคม 2557)

“มีพ่อค้าแม่ค้ามาขายของกันประมาณ 6 คันได้ต่อวัน ขายที่สถานีรถไฟนี่เสร็จ ก็ไปขายที่อื่นต่อ ขายที่คนมากๆ ก็ยังที่หน้าโรงเรียน หน้าเทศบาล ถึงก็ที่ทำเรือ ขายที่ทำเรือจะขายได้ถึงตอนค่ำนั่นแล พอคนไม่ค่อยยังแล้วก็แยกย้ายกันกลับบ้าน” (จินดา มากแก้ว, สัมภาษณ์วันที่ 9 ธันวาคม 2557)

จากเสียงสะท้อนดังกล่าวชี้ให้เห็นว่า เมื่อสถานีรถไฟกันตั้งกลายเป็นสถานที่ท่องเที่ยวให้ผู้คนได้ เข้ามาเยี่ยมเยือน ทำให้เป็นจุดที่ดึงดูดผู้คนให้เข้ามาในพื้นที่ โดยช่วยสร้างอาชีพสร้างรายได้ให้แก่พ่อค้าแม่ค้าที่ดำรงชีพด้วยการค้าขาย อีกทั้งยังช่วยสะท้อนถึงวิถีชีวิตของชาวบ้านให้เป็นที่ประจักษ์แก่สายตานักท่องเที่ยว ถือเป็นการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ที่นักท่องเที่ยวสามารถสัมผัสได้

สำหรับสินค้าทางวัฒนธรรมในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังที่ได้ถูกนำมาปรับและประยุกต์ใช้เพื่อเสนอขายให้กับนักท่องเที่ยว นั่นก็คือ รถตุ๊กตุ๊กจากโครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์จังหวัดตรัง (ภาพที่ 10) เป็นการนั่งรถตุ๊กตุ๊กชมเมืองกันตังที่จัดขึ้นโดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยที่ล้วนต้องการนำเสนอโบราณสถาน โบราณวัตถุ และชมสถาปัตยกรรมของสถานีรถไฟกันตังและแหล่งท่องเที่ยวในอำเภอกันตัง ซึ่งถือว่าพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังถูกผลักดันให้กลายเป็นสินค้าในกระแสการท่องเที่ยว สังเกตได้จากการให้บริการรถตุ๊กตุ๊กเที่ยวชมสถานที่ท่องเที่ยวในอำเภอกันตังจอต้อนรับนักท่องเที่ยวจำนวน 2 คันด้วยกัน โดยมีอัตราค่าบริการแบบเหมาจ่ายครั้งละ 500 บาท ดังคำสัมภาษณ์ของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ดังนี้

“...ส่วนใหญ่จะขับพานักท่องเที่ยวไปแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงของกันตังที่นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่รู้จักกันดี ก็อย่างเช่น วัดตรังคภูมิพุทธาวาส ตำหนักจันทร์ ยางพารา ต้นแรก พิพิธภัณฑสถานพระยารัชฎาฯ จะไปที่ไหนก่อนก็แล้วแต่คนที่มาใช้บริการเพราะเราคิดค่าบริการแบบเหมาจ่าย แต่ถ้านักท่องเที่ยวจะขับกันเองก็ได้ เราคิดราคา 300 บาท รถนี้ขับเหมือนรถทั่วไป ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวที่จัดทัวร์มากันเอง บริษัททัวร์ไม่ค่อยมาใช้บริการหรอก...” (พันธ์ทิพย์ นุ่นแก้ว, สัมภาษณ์วันที่ 9 ธันวาคม 2557)

จากเสียงสะท้อนดังกล่าวชี้ให้เห็นว่ารถตุ๊กตุ๊กถูกทำให้กลายเป็นสินค้า เป็นสินค้าทางวัฒนธรรมในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังที่นำมาปรับและประยุกต์ใช้ในการรับใช้การท่องเที่ยว ซึ่งชวนให้เห็นภาพความพยายามในการที่จะผลักดันให้สถานที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงในอำเภอกันตังเป็นที่รู้จักแก่สายตานักท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้น

อย่างไรก็ตามพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง ได้สะท้อนถึงวิถีชีวิตของผู้คน ทั้งสะท้อนให้เห็นผ่านสถาปัตยกรรมทั้งรูปแบบของอาคารสถานีรถไฟกันตัง ตึกเก่า บ้านเรือนต่างๆ ที่อยู่บริเวณสถานีซึ่งทำให้เห็นถึงปรากฏการณ์ทางสังคม วัฒนธรรม เศรษฐกิจที่เกิดขึ้นในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง ปัจจุบันเมื่อการท่องเที่ยวเข้ามาทางภาครัฐจึงเข้ามาปรับปรุงพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ที่สะท้อนถึงการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่นักท่องเที่ยวสามารถสัมผัสได้เมื่อมาเยือนสถานที่ท่องเที่ยวแห่งนี้ อีกทั้งช่วยกันอนุรักษ์สภาพอาคารสถานีรถไฟกันตัง โดยปรับปรุงซ่อมแซมแต่ยังคงรักษาสภาพความเป็นของเก่า ของดั้งเดิมอยู่ให้มากที่สุด เพื่อเป็นจุดดึงดูดนักท่องเที่ยวให้เข้ามาในพื้นที่ โดยมีการร่วมมือกับทางหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน นอกจากนี้กระแสการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในลักษณะที่เรียกว่า การโหยหาอดีต (Nostalgia) ที่เป็นปรากฏการณ์ที่ถวิลหาบรรยากาศความคุ้นเคยครั้งเก่านั้นกำลังเป็นที่นิยมในหมู่บรรดานักท่องเที่ยวและยังมีส่วนกระตุ้นให้นักท่องเที่ยวหลังไหลเข้ามาเที่ยวในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังมากขึ้น อย่างไรก็ตาม

ทั้งยังมีส่วนในการประกอบสร้างให้สถานีรถไฟกันตังกลายเป็นสินค้า แต่ผู้คนในชุมชนที่ค้าขายในพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังส่วนใหญ่ก็พยายามให้คุณค่าและความหมายของสถานีรถไฟกันตังที่แตกต่างไปจากอดีต จากเดิมที่สถานีรถไฟเป็นเพียงพื้นที่ที่ใช้การขนส่งสินค้า ติดต่อเดินทาง จุบรวมกลุ่มของชาวบ้านในการใช้เป็นพื้นที่ค้าขายกันภายในชุมชน กลายมาเป็นพื้นที่ที่รับรองบริการท่องเที่ยวมากขึ้น

อภิปรายผล

จากผลการวิจัยพบว่า เมื่อกระแสการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในลักษณะของการโยกย้ายอดีตเข้ามายังพื้นที่อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง ทำให้กระแสการท่องเที่ยวเข้ามายังพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง ทางภาครัฐจึงเข้ามาปรับปรุงพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตังให้กลายเป็นสถานที่ท่องเที่ยว เนื่องจากมีการเปลี่ยนคุณค่าและความหมายใหม่จากเดิมที่เคยเป็นสถานีรถไฟที่ใช้ในการขนส่งสินค้า ติดต่อเดินทางของผู้คน เป็นจุดรวมกลุ่มของชาวบ้านที่ดำรงชีพด้วยการค้าขาย สถานีรถไฟกันตังจึงถูกประกอบสร้างให้สิ่งต่าง ๆ กลายเป็นสินค้าด้วยการเพิ่มมูลค่าของเก่า ในการดึงดูดผู้คนให้เข้ามายังพื้นที่ ทำให้คึกคักไปด้วยผู้คน โดยสะท้อนถึงปรากฏการณ์ทางสังคม วัฒนธรรม เศรษฐกิจที่ดีขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงบทบาทของสถานีรถไฟกันตังให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยว ส่งผลให้ได้รับคุณค่าและความหมายใหม่จากผู้คนที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม จากชุมชนเดิมที่เงียบสงบไม่คึกคักเช่นดังอดีต กลายมาเป็น 1 ใน 20 โบราณสถานของแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงในจังหวัดตรัง และเป็นแลนด์มาร์คของอำเภอกันตังที่นักท่องเที่ยวเลือกมาเที่ยวที่นี่เพื่อเก็บภาพแห่งความประทับใจ ทั้งเป็นแหล่งทำมาค้าขาย สร้างอาชีพสร้างรายได้ของชาวบ้านและในขณะเดียวกันชาวบ้านก็ยังดำรงวิถีชีวิตในรูปแบบเดิม ซึ่งนักท่องเที่ยวจะได้สัมผัสกับวิถีชีวิตของชาวบ้านและบรรยากาศอันน่ารื่นรมย์เมื่อมาเยือนสถานที่ท่องเที่ยวที่มากด้วยคุณค่าทางประวัติศาสตร์แห่งนี้ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ปฏิญญา ลิ้มโอฬารสุขสกุล (2554) ที่มวยไทยได้ถูกประกอบสร้างให้กลายเป็นสินค้าจากหลายส่วนเป็นต้นว่า การนำมาถ่ายทอดสดผ่านโทรทัศน์ การจัดทำของที่ระลึกเกี่ยวข้องกับมวยไทย เช่น นวม กางเกง นำมาขายเป็นสินค้า และเมื่อมวยไทยถูกนำมาเผยแพร่ในสื่อโทรทัศน์ ทำให้ชาวบ้านนำมวยไทยมาเล่นการพนัน เป็นการเพิ่มมูลค่า

สรุป

ดังนั้น การกลายเป็นสินค้าของสถานีรถไฟกันตัง เกิดจากการให้คุณค่าและความหมายของผู้คนที่แตกต่างไปจากเดิม กล่าวคือ จากเดิมที่เป็นจุดศูนย์รวมการเดินทางของผู้คนและสินค้า แต่ปัจจุบันได้ถูกประกอบสร้างให้ให้สิ่งต่างๆ กลายเป็นสินค้า สถานีรถไฟกันตังจึงถูกให้คุณค่าจากที่เคย

เป็นมาในอดีต กลายมาเป็นสถานที่ท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมที่ให้นักท่องเที่ยวได้เข้ามาเที่ยวชมและถ่ายภาพเป็นที่ระลึกในการมาเยือน

เอกสารอ้างอิง

คาถา นิตยจำรูญ และคณะ. (2554). *เที่ยวกันตั้ง*. ตรีง : เอสพีรินทร์.

ชูเกียรติ นพเกตุ. (2542). *อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว*. เชียงราย : คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย.

ปฏิญา ลีมีโอพารสุขสกุล. (2554). *มวยไทย: กระบวนการกลายเป็นสินค้าในกระแสความทันสมัย*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์, คณะศิลปศาสตร์, สาขาวิชาพัฒนามนุษย์และสังคม.

พงศ์สุภาพ เพ็ชรสิทธิ์ และคณะ. (2551). *กันตั้งหน้าต่างอันตามัน*. ตรีง : เอสพีรินทร์.

พิทักษ์ น้อยวังคลัง. (2546). *กระบวนการทำวัฒนธรรมให้เป็นสินค้าการท่องเที่ยวในภาคอีสาน*.

ปริญญา นิพนธ์ปรัชญาคุษฎิบัณฑิต. มหาวิทยาลัยมหาสารคาม, คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์, สาขาวิชาไทศึกษา.

โกหัวแดงสร้างสวนเต็มฝั่งให้ชาวกันตั้ง. (2552, กันยายน). สารกันตั้ง, 1(1), 2-5.

บุคลากรกรม

จินดา มากแก้ว (นามสมมติ). (2557, 9 ธันวาคม). ที่สถานีรถไฟกันตั้ง อำเภอกันตั้ง จังหวัดตรีง.

เดชา นุ่นพันธ์ (นามสมมติ). (2557, 15 พฤศจิกายน). ที่บริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตั้ง อำเภอกันตั้ง จังหวัดตรีง.

ปราโมทย์ ทองสม (นามสมมติ). (2557, 9 ธันวาคม). ที่สถานีรถไฟกันตั้ง อำเภอกันตั้ง จังหวัดตรีง.

พัทธวรรณ ศรีดวง. (2558, 4 มกราคม). ที่เทศบาลเมืองกันตั้ง อำเภอกันตั้ง จังหวัดตรีง.

พันธ์ทิพย์ นุ่นแก้ว. (2557, 9 ธันวาคม). ที่สถานีรถไฟกันตั้ง อำเภอกันตั้ง จังหวัดตรีง.

พิมพ์ ตรีสุลยุทธ. (2558, 4 มกราคม). ที่เทศบาลเมืองกันตั้ง อำเภอกันตั้ง จังหวัดตรีง.

ภารดี วิริยะ (นามสมมติ). (2558, 4 มกราคม). ที่บริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตั้ง อำเภอกันตั้ง จังหวัดตรีง.

เขาวภา หาญกิจ (นามสมมติ). (2558, 5 มกราคม). ที่บริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตั้ง อำเภอกันตั้ง จังหวัดตรีง.

วรรณภา กุญชรินทร์ (นามสมมติ). (2557, 12 พฤศจิกายน). ที่บริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตั้ง

- วราภรณ์ พิชัยภักดิ์ (นามสมมติ). (2558, 8 มกราคม). ที่บริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง อำเภอ
กันตัง จังหวัดตรัง.
- วิโรจน์ เสนขำ (นามสมมติ). (2557, 20 พฤศจิกายน). ที่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.)
สำนักงานตรัง จังหวัดตรัง.
- สมพงศ์ ขวัญเมือง (นามสมมติ). (2557, 9 ธันวาคม). ที่สถานีรถไฟกันตัง อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง.
- สุคนธ์ ทองคำ (นามสมมติ). (2558, 8 มกราคม). ที่บริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง อำเภอกันตัง
จังหวัดตรัง.



ภาพที่ 1 จุดที่นักท่องเที่ยวเข้ามาถ่ายภาพที่สถานีรถไฟกันตัง



ภาพที่ 2 ห้องพิพิธภัณฑ์ : ร่องรอยรถไฟในอดีต



ภาพที่ 3 ร้านสถานีรักก่อนได้รับการปรับปรุง



ภาพที่ 4 ร้านสถานีรักในปัจจุบัน



ภาพที่ 5 คู่รักถ่ายภาพฟรีเวดดิ้งบริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง



ภาพที่ 6 ห้องสมุดในโบกี้รถไฟบริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟกันตัง



ภาพที่ 7 พวงกุญแจรูปบัตรรถไฟสมัยอดีต



ภาพที่ 8 โปสการ์ด



ภาพที่ 9 สมุดบันทึกความทรงจำทางสังคมของผู้คนที่มาเยือน



ภาพที่ 10 รถตุ๊กตุ๊กจากโครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ จังหวัดตรัง

