

## ความเป็นมาและสภาพปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา

ในบทนี้ จะกล่าวถึงประวัติความเป็นมาของถนนบำรุงเมือง สาเหตุที่ต้องสร้างถนนบำรุงเมือง การสร้างตึกแถวบริเวณถนนบำรุงเมือง ผลจากการสร้างถนนและสภาพปัจจุบันของพื้นที่ศึกษาที่เกี่ยวข้องกับลักษณะการตั้งถิ่นฐานของประชากร การสัญจรและการเชื่อมโยงของพื้นที่ศึกษากับพื้นที่ใกล้เคียง ลักษณะอาคารและสิ่งก่อสร้าง และลักษณะการถือครองอาคาร เพื่อให้มาซึ่งข้อมูลที่ใช้ประกอบการพิจารณาถึงคุณค่าของมรดกทางวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ เอกลักษณ์ ศักยภาพของพื้นที่ ความสมบูรณ์และความเป็นของแท้ดั้งเดิมที่ส่งผลให้เกิดแนวทางการฟื้นฟูย่านนี้

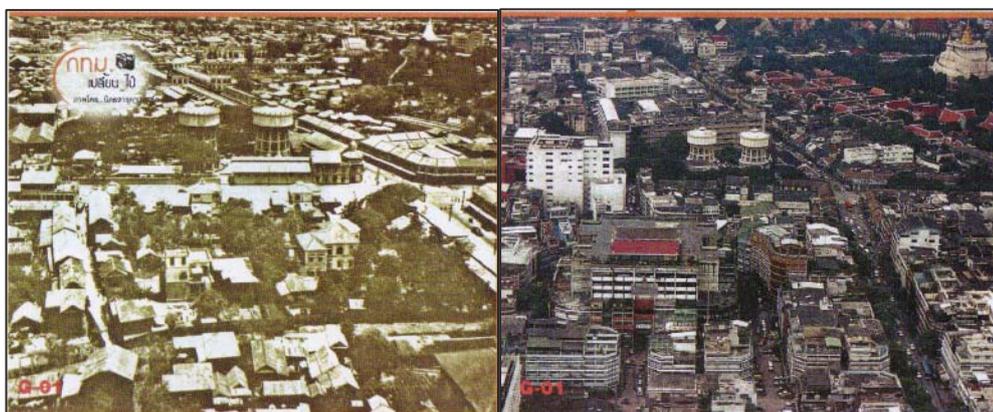
### 4.1 ประวัติและความสำคัญของย่านแมนศรี

ย่านแมนศรี เป็นย่านการค้าเก่าแก่ย่านหนึ่งในเขตชั้นในของกรุงเทพมหานคร ตั้งอยู่ในแขวงบ้านบาตร เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย มีถนนสายหลัก คือ ถนนบำรุงเมือง ซึ่งเป็นถนนที่สร้างครั้งรัชกาลที่ 4 ต่อมาในหลวงรัชกาลที่ 5 โปรดให้ขยายถนนบำรุงเมืองให้กว้างเป็นทางรถ และสร้างตึกแถวริมถนน ตึกแถวเหล่านี้ สร้างแบบเดียวกันทั้งสองฝากถนน เป็นตึกแถวที่สร้างขึ้นในระยะแรกเริ่ม รูปทรงค่อนข้างทึบ 2 ชั้น หลังคามุงกระเบื้องไทย ชวงหน้าต่างแคบ มีกันสาดเชิงชายไม้ฉลุลาย ช่องลมเหนือประตูเป็นกรอบโค้งมน ก่อด้วยไม้ฉลุลาย และมีอาคารแบบเดียวกันนี้ทางถนนเฟื่องนครด้วย ในสมัยรัชกาลที่ 5 ตึกแถวเหล่านี้ เป็นบริเวณศูนย์การค้าที่สำคัญ โดยเฉพาะเป็นแหล่งสรรพสินค้าจากต่างประเทศที่มีห้างร้านทั้งของแขก ฝรั่งเศส และจีน (กรมศิลปากร, 2525, น. 559-560) ซึ่งย่านแมนศรีในอดีตนั้นถูกเรียกว่า ย่านบริการ เนื่องจากกิจกรรมร้านค้าที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่จะมีขึ้นเพื่อบริการชนชั้นสูงและชาวบ้านทั่วไป อาทิเช่น ร้านตัดผม ร้านตัดเสื้อ ร้านขายเครื่องหมายราชการ รวมถึงสิ่งก่อสร้างที่สำคัญ เช่น การประปา-นครหลวง (แมนศรี) ซึ่งใช้เป็นจุดให้บริการน้ำประปาตั้งแต่อดีต และยังมีสิ่งก่อสร้างในบริเวณใกล้เคียง คือ ภูเขาทองและวัดสระเกศ ซึ่งเป็นสถานที่ที่ใช้อยึดเหนี่ยวจิตใจของประชาชน นอกจากนี้ยังใช้เป็นจุดหมายตา บอกเหตุ ขนส่งสินค้า และใช้ชมทิวทัศน์ของเกาะรัตนโกสินทร์ รวมถึงการเป็นตัวเชื่อมโยงชุมชนโบราณ นั่นคือ ชุมชนวัดสระเกศ และชุมชนบ้านบาตร เข้าด้วยกัน แต่เนื่องจากการตัดถนนบำรุงเมือง จึงทำให้ทั้งสองชุมชนนี้ แยกออกจากกัน ถึงแม้จะมีถนนบำรุง

เมืองมาแก่นกลาง แต่ปัจจุบันพื้นที่นี้ยังคงเชื่อมโยงกันด้วยความสัมพันธ์ทางสังคม และกิจกรรมที่เกิดขึ้นช่วงวันลอยกระทงของวัดสระเกศ ส่วนร้านค้าริมถนน ปัจจุบันแม้จะยังคงมีอาคารร้านค้าเอกชนอยู่บ้าง แต่ไม่เฟื่องฟูเหมือนในอดีต (ภาพที่ 4.1) เนื่องจากสภาพทางเศรษฐกิจโดยรวม และนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการย้ายอุตสาหกรรมออกไปนอกเมือง จนเป็นเหตุให้เศรษฐกิจในพื้นที่นี้เริ่มซบเซาลงจนถึงทุกวันนี้

ภาพที่ 4.1

ย่านแมนศรีในปี พ.ศ. 2489 และ พ.ศ. 2539



พ.ศ. 2489

พ.ศ. 2539

ที่มา: นิตยสารคาเบรารต์, 2550.

#### 4.1.1 ประวัติการสร้างถนนและตึกแถวบริเวณถนนบำรุงเมือง

การศึกษาประวัติการสร้างถนนนี้ นำมาจากวิทยานิพนธ์ จดหมายเหตุ และพงศาวดารที่มีการกล่าวถึงเรื่องนี้ไว้ โดยจะศึกษาเพื่อให้ทราบถึงประวัติความเป็นมาของการสร้างถนนสายประวัติศาสตร์ ซึ่งถนนบำรุงเมือง (เป็นถนนสายหลักในพื้นที่ศึกษา) เป็นถนนสายแรก ๆ ที่สร้างขึ้นเมื่อครั้งที่มีการเริ่มตัดถนนขึ้นใน ซึ่งจะกล่าวถึงในส่วนต่อไป

การตัดถนนสายแรกของกรุงเทพมหานคร เริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ. 2404 โดยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดเกล้าฯ ให้ เจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์เป็นแม่กอง และให้ พระยาอินทราธิบติสีหราชรองเมืองเป็นนายงาน ตัดถนนขึ้นทั้งหมด 3 สาย โดยสายแรก จะตัดถนนตั้งแต่คลองคูเมืองชั้นในที่ริมวังเจ้าเขมรตรงไปต่อกับถนนตรงที่คลองผดุงกรุงเกษมตรงหัวลำโพง ซึ่งก็คือถนน

พระราม 4 ในปัจจุบัน ถัดมาสายที่สอง ตัดแยกจากสายที่หนึ่งตรงเหนือวัดไตรมิตร โดยได้สร้างสะพานพิทยเสถียร เพื่อใช้ข้ามคลองผดุงกรุงเกษมที่ได้วัดมหาพฤฒาราม ตรงไปจนตกฝั่งแม่น้ำที่ตำบลดาวคะนองด้วย ถัดมาเป็นถนนสายที่สาม ได้ขุดคลองขวางจากบางรักไปจนถึงถนนตรงที่บริเวณศาลาแดง ซึ่งเจ้าพระยาทิพากรวงศ์สร้างขึ้นไว้ใช้ทั้งดินลงฝั่งได้ (ปัจจุบันเป็นถนนสีลม) โดยถนนทั้งสามสายนี้อาศัยเงินผูกปี้เงินปีระกา และแรงงานคนจีนในการตัดถนน ต่อมาในปี พ.ศ. 2405 (ค.ศ. 1862) จึงโปรดฯ ให้ตัดถนนเจริญกรุงตอนใน ตั้งแต่หน้าวัดพระเชตุพนต่อกับถนนเจริญกรุงที่ตัดแล้วตอนใต้เป็นระยะทางยาว 25 เส้น 10 วา และถัดมาในปี พ.ศ. 2406 จึงโปรดฯ ให้ตัดถนนบำรุงเมืองและถนนเฟื่องนคร สำหรับถนนบำรุงเมือง เริ่มตัดตั้งแต่สนามไชยผ่านเสาชิงช้าไปถึงประตูสำราญราษฎร์ (ประตูผี) ไปออกทางวัดสระเกศเป็นระยะทาง 29 เส้น 15 วา กว้าง 3 วา โดยใช้เงินพระราชทรัพย์ส่วนพระองค์ตัดขึ้น สิ้นเงินค่าก่อสร้าง ถนนและก่ออิฐ รวมทั้งทำท่อน้ำ 2 ข้างถนน เป็นเงินทั้งหมด 15,092 บาท โดยอาศัยแรงงานจีนในการสร้างเช่นกัน (สยามพร ทองสารี, 2526, น. 30-33) ซึ่งการสร้างถนนทั้งหมดนี้ เสร็จสิ้นในปี พ.ศ. 2407 โดยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดฯ ให้มีการฉลองพร้อมทั้งพระราชทานนามถนนใหญ่ทั้งตอนในพระนคร และตอนนอกพระนครว่า “ถนนเจริญกรุง” ถนนที่ผ่านเสาชิงช้า พระราชทานนามว่า “ถนนบำรุงเมือง” ซึ่งปัจจุบันบางส่วนของถนนบำรุงเมืองได้เปลี่ยนชื่อเป็นถนนกัลยาณไมตรีไปแล้ว และถนนขวางพระราชทานนามว่า “ถนนเฟื่องนคร” (เทพชู ทับทอง, 2518, น. 74-75 และ 77) ต่อมาในปี พ.ศ. 2413 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้เสด็จประพาสสิงคโปร์และเกาะชวา เพื่อทอดพระเนตรความเจริญ และเมื่อพระองค์เสด็จกลับประเทศไทย จึงได้นำเอาแบบอย่างการตัดถนนเข้ามาปรับปรุงการตัดถนนเดิม ซึ่งการปรับปรุงถนนเดิมนั้น เกิดขึ้นครั้งแรกในปี พ.ศ. 2413 (ค.ศ. 1870) โดยพระองค์โปรดฯ ให้ปรับปรุงถนนบำรุงเมืองให้ตรงได้แนวกับวัดสุทัศน์และให้ขยายออกนอกไปอีก 6 ศอก เพราะแต่เดิมถนนกว้างเพียง 3 วา ซึ่งความกว้างของถนนก็ไม่เท่ากัน ทั้งยังอ้อมโค้งและคับแคบอีกด้วย (สยามพร ทองสารี, 2526, น. 38-39)

สรุป วิวัฒนาการการตัดถนนบำรุงเมือง เกิดขึ้นในช่วงปลายรัชกาลที่ 4 ในปี พ.ศ. 2506 ต่อมาในปีพ.ศ.2413 ในสมัยรัชกาลที่ 5 ได้มีการปรับปรุงถนนบำรุงเมืองเดิม โดยขยายถนนออกไปจากเดิมอีก 6 ศอก (ภาพที่ 4.2) ต่อมาในปี พ.ศ. 2433 - 2448 มีการขยายถนนบำรุงเมืองจากเดิมออกไปนอกเขตพระนคร ผ่านประตูสำราญราษฎร์ ออกไปทางตึกแถวข้างวัดสระเกศ ไปจนถึงวังสระปทุม เนื่องจากในสมัยนั้นมีการสร้างวังสระปทุมตรงเขตปทุมวันขึ้น เพื่อการเดินทางไปมาที่สะดวกมากขึ้น จึงจำเป็นต้องตัดถนนต่อจากเดิมออกมา ซึ่งถนนที่ตัดขยายออกมานั้นคือ

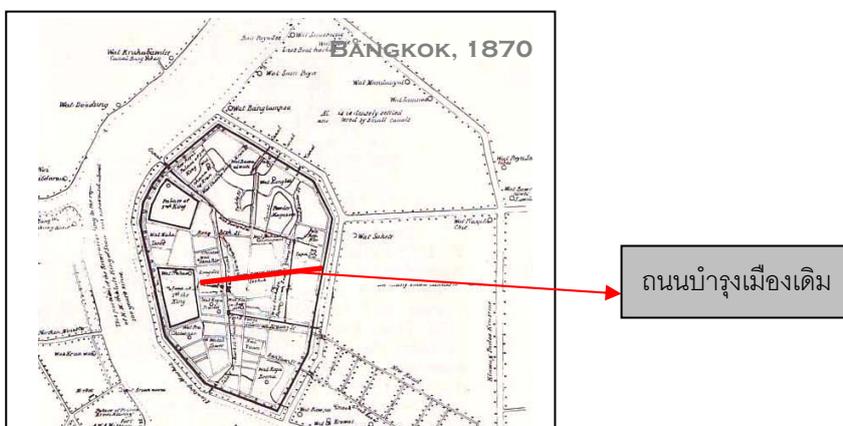
ถนนบำรุงเมืองตอนนอก ซึ่งตัดตั้งแต่นอกเขตพระนครจนถึงคลองผดุงกรุงเกษม และถนนสระปทุม (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็นถนนพระราม 1) ซึ่งต่อจากจุดสิ้นสุดของถนนบำรุงเมืองตรงคลองผดุงกรุงเกษมมาจนถึงวังสระปทุม (ภาพที่ 4.3) นอกจากนี้ การตัดถนนยังทำให้เกิดวัดต่าง ๆ ตามแนวเส้นถนนนี้ขึ้นอีกหลายวัดด้วย ต่อมาในปี พ.ศ. 2478 มีการขยายเส้นถนนพระราม 1 ออกไปทางตะวันออกเฉียงใต้ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งก็คือ ถนนสุขุมวิทตอนต้น (ภาพที่ 4.4) ต่อมาในปี พ.ศ. 2498 - 2518 มีการขยายถนนสายสุขุมวิท เพิ่มเติมอีก (ภาพที่ 4.4) และการขยายถนนสายนี้ ทำให้เกิดการคมนาคมที่เพิ่มขึ้นและยังกลายเป็นถนนสายหลักของกรุงเทพมหานครเรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน

เหตุผลที่ต้องมีการตัดถนนบำรุงเมืองนั้น เพื่อที่จะให้ชาวยุโรปและคนในบังคับ รวมทั้งคนไทยที่ม้าเที่ยวเล่นโดยไม่ต้องผ่านสนามไชย แต่ปรากฏว่า ชาวยุโรปและคนในบังคับยังเดินและขี่ม้าเข้ามาในสนามไชยอยู่ พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงแก้ปัญหาด้วยการให้เจ้าพนักงานทำทางเล็ก ๆ พอให้คนเดินสวนทางกันได้แทน โดยสร้างตรงบริเวณข้างสนามทหารไปออกถนนบำรุงเมืองที่ริมสะพานข้างโรงสี (สยามพร ทองสารี, 2526, น. 33)

กล่าวโดยสรุปว่า การตัดถนนในกรุงเทพมหานคร เมื่อก่อนรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวนั้น เกิดขึ้นจากความจำเป็นภายในประเทศ โดยถนนที่ตัดขึ้นมานั้นจะคำนึงถึงประโยชน์ ความสะดวกสบาย และความปลอดภัยของพระราชฐานและงานพระราชพิธีเป็นสำคัญ ซึ่งจะเห็นว่า ถนนที่ตัดขึ้นในช่วงนี้ ส่วนใหญ่จะเป็นถนนสายสั้น ๆ อยู่ภายในพระราชวังหรือบริเวณโดยรอบพระราชวังเท่านั้น นอกจากนี้ ยังส่งผลให้เกิดการพัฒนาถนนในรัชกาลต่อมา ดังที่กล่าวไว้

#### ภาพที่ 4.2

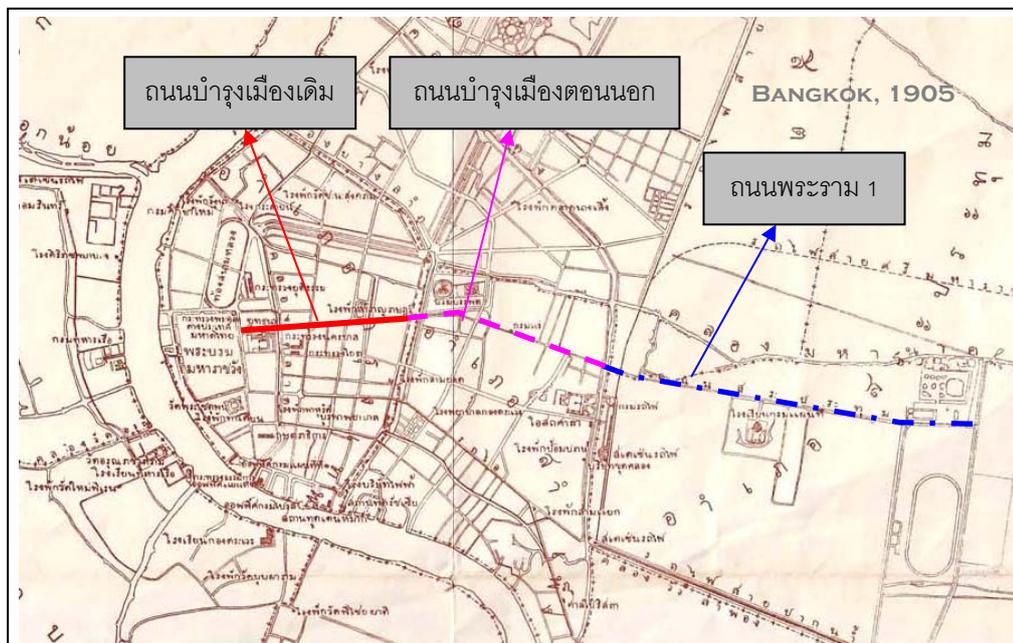
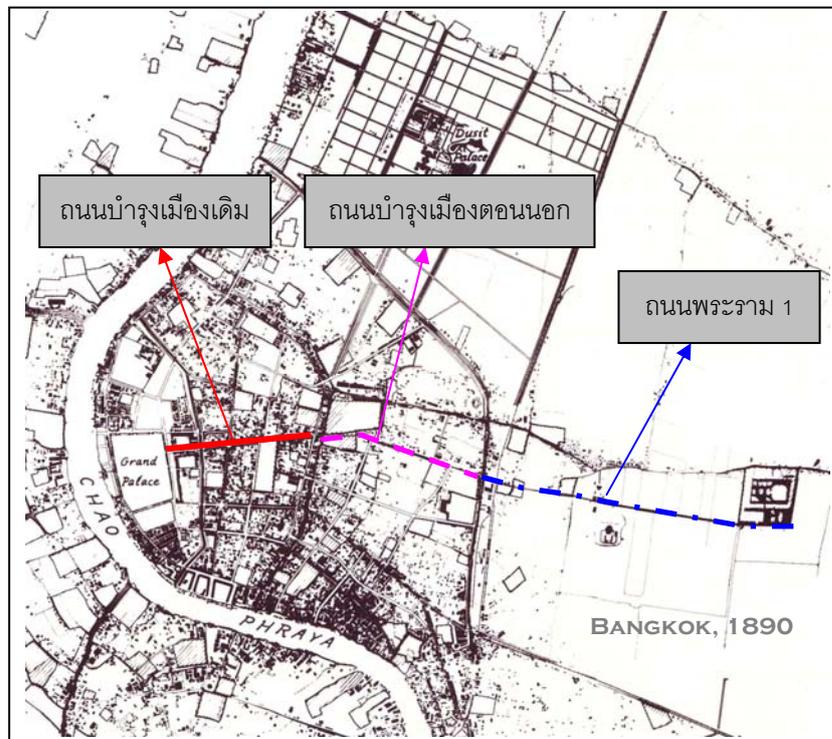
แผนที่ถนนบำรุงเมืองในปีพ.ศ.2413



ที่มา: Bradley, 1870.

ภาพที่ 4.3

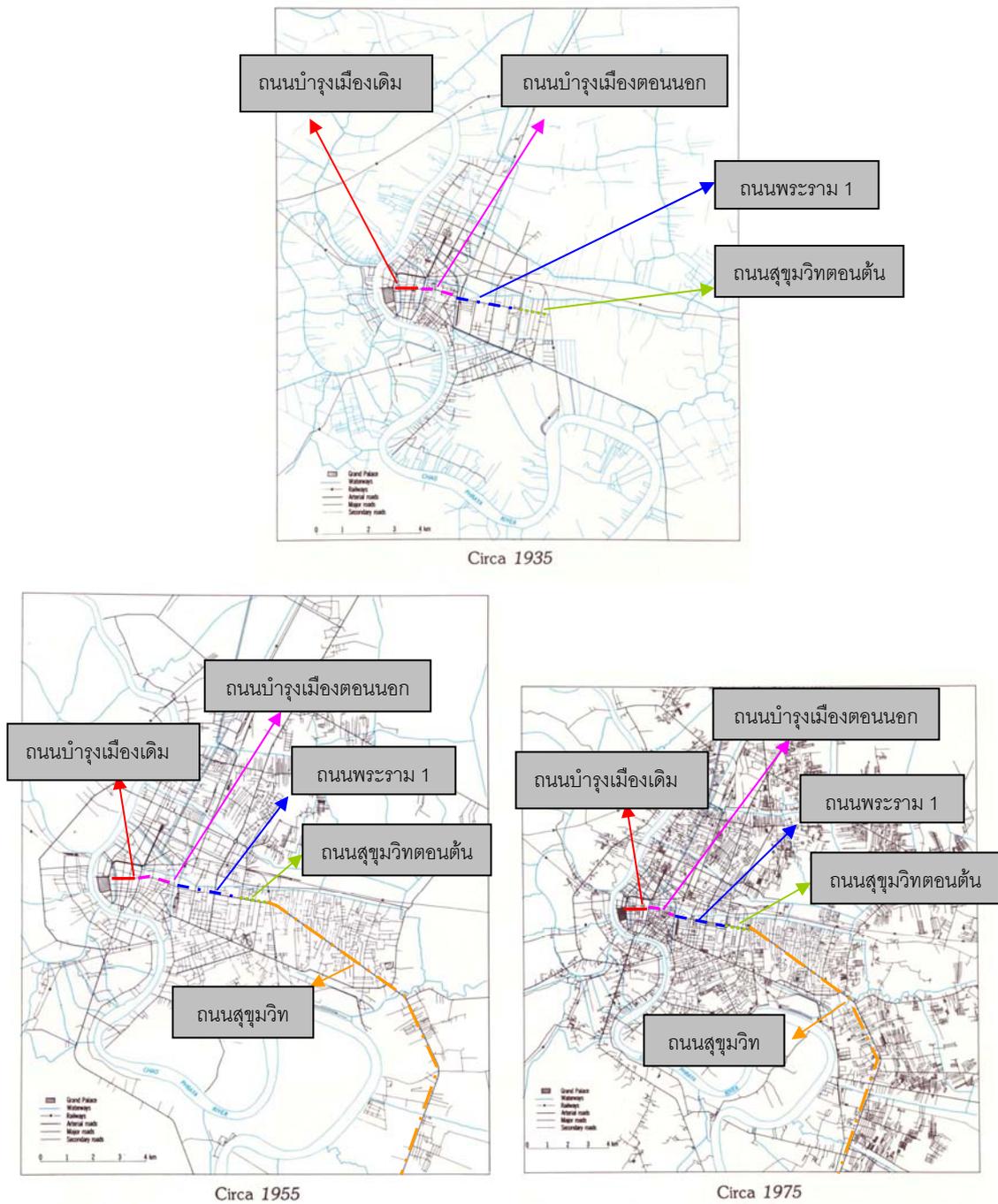
แผนที่ถนนบำรุงเมือง และส่วนต่อ (ถนนพระราม 1) ในปี พ.ศ. 2433 และ พ.ศ. 2448



ที่มา: สำนักหอสมุดแห่งชาติ, 2433 และกรมแผนที่ทหาร, 2551.

ภาพที่ 4.4

แผนที่ถนนบำรุงเมือง ถนนพระราม 1 และส่วนต่อ (ถนนสุขุมวิทตอนต้น) ในปี พ.ศ. 2478 และส่วนต่อ (ถนนสุขุมวิท) ในปี พ.ศ. 2498 และ พ.ศ. 2518



ที่มา: กรมแผนที่ทหาร, 2551.

ในขณะที่มีการตัดถนนดังกล่าว ได้เกิดเหตุการณ์สำคัญที่ส่งผลให้เกิดการพัฒนาความเจริญ และการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของคนกรุงเทพมหานครไป นั่นคือ การก่อสร้างตึกแถวริมถนน เพื่อสร้างผลประโยชน์จากการเก็บค่าเช่า ให้ราษฎรใช้อาศัยและค้าขายสินค้าต่าง ๆ โดยเหตุการณ์นี้เริ่มขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2404 ในสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ซึ่งโปรดเกล้าฯ ให้เจ้าพระยาศรีสุริยวงศ์ (ช่วง บุนนาค) สมุหกลาโหมไปศึกษาดูงานราชการ ณ ประเทศสิงคโปร์ ส่งผลให้ท่านนำเอาแบบอย่างการสร้างตึกแถวริมถนนเข้ามาใช้ในกรุงเทพมหานครเป็นครั้งแรก โดยบรรดาตึกแถวที่สร้างขึ้นนั้น มีจุดมุ่งหมายเพื่อใช้เก็บผลประโยชน์จากผู้เช่า ซึ่งตึกแถวแบบเก่านั้นมีมาก่อนหน้านี้แล้ว เพียงแต่ไม่ได้สร้างขึ้นที่ริมถนนเท่านั้น ส่วนใหญ่มักจะสร้างอยู่หน้าวัดที่เป็นแหล่งชุมชน เช่น ตึกแถวหน้าวัดจักรวรรดิ ตึกแถวหน้าวัดประยูรวงศาวาสของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โดยสร้างเพื่อเก็บค่าเช่าเช่นกัน บรรดาคนที่เช่าตึกแถวของหลวงนี้ ส่วนมากเป็นคนจีน และภรรยาคนไทย นอกจากนี้ พระองค์ยังโปรดเกล้าฯ ให้สร้างตึกแถวขึ้นในพระบรมมหาราชวังชั้นนอกอีกด้วย ซึ่งก็คือ ตึกแถวที่พระที่นั่งสุทไธสวรรย์ ไว้สำหรับพระราชทานให้แก่บรรดาครูหัดทหาร ครูหัดแตร ครูสอนหนังสือ ครูทำหนังสือพิมพ์ และช่างจีน ซึ่งให้เช่ารับจ้างเย็บเสื้อผ้าไว้ขายใกล้ ๆ และยังพระราชทานตึกแถวให้กับพ่อค้าชาวต่างประเทศที่หาของแปลก ๆ เข้ามาขายใช้เช่าขายของเหล่านั้น เพื่อให้บรรดาข้าราชการฝ่ายหน้า และฝ่ายในได้ไปซื้อหาสินค้าต่าง ๆ ได้ง่ายขึ้น (สยามพร ทองสารี, 2526, น. 29 - 31) ต่อมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดฯ ให้ปรับปรุงถนนเก่าขึ้นในปี พ.ศ. 2413 โดยเริ่มจากการขยายถนนบำรุงเมืองให้มีขนาดเท่ากัน และกว้างกว่าเดิม เพื่อให้ถนนและตึกแถวได้ระเบียบตรงแนวกับวัดสุทัศน์ พร้อมทั้งโปรดฯ ให้รื้อตึกแถวทั้ง 2 ฟากถนน เนื่องจากเจ้าของที่ดินสร้างไว้ไม่ได้ขนาดและเหลื่อมล้ำกัน จึงให้สร้างตึกแถวขึ้นใหม่โดยใช้แบบแปลนของหลวงอย่างเดียวกันหมด ซึ่งพระยาราชสงครามได้จัดทำเป็นตัวอย่างไว้ พระเจ้าน้องยาเธอกรมหมื่นมhicรรราชฤทัย ทรงกล่าวถึงแบบตึกหลวงถนนบำรุงเมืองนี้ว่า "...ก็เป็นแบบที่คิดว่าดี เพราะถ่ายอย่างมาจากเมืองฝรั่งเศส..." (สยามพร ทองสารี, 2526, น. 39) นอกจากนี้ พระองค์ยังพระราชทานโอกาสแก่เจ้าของที่ดินริมถนนบำรุงเมือง ให้ปลูกตึกแถวขึ้นเองได้ แต่ต้องให้เหมือนกับแบบของหลวง ผลปรากฏว่า ไม่มีเจ้าของที่ดินรายใดปลูกตึกแถวขึ้นเองเลย เนื่องจากไม่มีกำลังเงินเพียงพอ เพราะค่าใช้จ่ายสร้างตึก 1 ห้อง ราคาประมาณ 1,328 บาท รัฐบาลจึงจำเป็นต้องสร้างขึ้นเองทั้งหมด โดยสร้างได้ตึกทั้งหมด 578 คูหา หรือ 289 ห้อง สิ้นเงินทั้งสิ้นจำนวน 384,000 บาท (สยามพร ทองสารี 2526, น. 38-39) โดยสาเหตุที่พระองค์ต้องการปรับปรุงถนนบำรุงเมือง นอกจากที่ได้กล่าวมาแล้ว ยังเกิดจากการที่ ตึกแถวบริเวณริมถนนเจริญกรุงสร้างขึ้นตั้งแต่รัชกาล

พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวนั้น มีคนเช่าน้อย พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ จึงมีพระราชประสงค์ต้องการให้มีคนเช่าอยู่อาศัยให้เต็ม เพื่อเป็นการขยายชุมชนออกไปอีก ดังคำประกาศที่พระยาอินทราธิบดีสีหราชรองเมืองรับพระบรมราชโองการมาว่า

... ครั้นนี้จะทรงจัดการแถวถนนบำรุงเมืองให้งามดีขึ้นกว่าแต่ก่อน ที่ตึกแถวถนนเจริญกรุงยังว่างรอย ตั้งการค้าขายไม่ติดขึ้นได้ เพราะเป็นที่ใหม่ไม่เป็นถิ่นที่เคยซื้อขายกันก็ทิ้งร้างว่างอยู่มีแต่จะทรุดโทรมไป จึงทรงพระราชดำริว่า บันดาผู้ที่เช่าที่เก่าเจ้าของที่ ซึ่งตั้งค้าขายอยู่ในแถวถนนบำรุงเมืองนั้น ขอให้ผ่อนผันไปตั้งค้าขายที่ตึกหลวงตามถนนเจริญกรุงเป็นอันช่วยทำนุบำรุงให้การค้าขายเจริญ มีผู้คนชุกชุมมากขึ้น...

(สยามพร ทองสารี, 2526, น. 40)

เมื่อตึกแถวริมถนนบำรุงเมืองสร้างเสร็จ (ภาพที่ 4.5) จึงเปิดให้ราษฎรเช่าได้ตั้งแต่ พ.ศ. 2415 ซึ่งเจ้าหน้าที่พระคลังข้างที่มีหน้าที่เก็บเงินค่าเช่า โดยถัวเฉลี่ยห้องละ 8 บาท และแบ่งเงินที่เก็บได้ออกเป็น 4 ส่วน คือ พระคลังข้างที่จะเก็บไว้ 3 ส่วน เพื่อใช้ทุน และอีก 1 ส่วนให้แก่เจ้าของที่ดิน ซึ่งพระคลังข้างที่จะแบ่งรายได้ค่าเช่าตึกแถวเช่นนี้จนกว่าจะรวบรวมเงินทุนที่ได้ออกให้เจ้าของที่ดินไปก่อนได้ครบ ซึ่งเจ้าหน้าที่ผู้มีหน้าที่เก็บเงินค่าเช่าตึกแถวริมถนนบำรุงเมืองในสมัยนั้นมีทั้งหมด 3 คน ได้แก่

คนแรก พระยาไชยสุรินทร์ (เจียม เทพหัสดิน ณ อยุธยา) เก็บเงินค่าเช่าตึกแถวเป็นเวลา 10 ปี กับ 11 เดือน ได้เงินทั้งหมด 158,141 บาท 48 สตางค์ จ่ายให้ราษฎรเจ้าของที่ดิน 507 บาท 56 สตางค์ และส่งให้พระคลังข้างที่ 157,633 บาท 56 สตางค์ ซึ่งไม่ได้แบ่งเงินออกเป็น 4 ส่วน ตาม “ประกาศสร้างตึกถนนบำรุงเมือง” พ.ศ.2413

คนที่สอง พระยาไชยสุรินทร์ (ม.ร.ว. เทวหนึ่ง สิริวงศ์) มาทำต่อ 5 ปี กับ 5 เดือน เก็บเงินได้ทั้งหมด 133,758 บาท จ่ายให้ราษฎรเป็นเงิน 52,128 บาท และส่งเงินให้แก่พระคลังข้างที่เพียง 24,841 บาท แสดงว่า ส่งเงินให้แก่พระคลังข้างที่ไม่ถึง 3 ใน 4 ส่วน และให้ราษฎรเจ้าของที่ดินเกินจากที่ควรได้รับประมาณ 7,542 บาท และยังเก็บเงินเอาไว้ใช้เป็นส่วนตัวถึง 56,813 บาท ซึ่งพระคลังข้างที่ได้ยึดทรัพย์ทั้งหักเงินเดือนไว้เป็นค่าขาดใช้ประมาณ 56,000 บาท

คนที่สาม กรมหมื่นนราธิปประพันธ์พงศ์ อธิบดีกรมพระคลังข้างที่ เก็บเงินค่าเช่าเป็นเวลา 4 ปี กับ 3 เดือน จนถึงเดือนกันยายน พ.ศ.2435 ได้เงินค่าเช่าส่งพระคลังข้างที่เป็นเงิน

150,229 บาท แต่ปรากฏว่าเจ้าของที่ดินไม่ได้รับส่วนแบ่ง เพราะพระคลังข้างที่ต้องซ่อมแซม ตึกแถวริมถนนบำรุงเมืองถึง 2 ครั้ง สิ้นเงินทั้งสิ้น 4,525 บาท

#### ภาพที่ 4.5

#### ถนนบำรุงเมืองและตึกแถวริมถนนบำรุงเมือง



ค.ศ. 1900

ค.ศ. 1999

ที่มา: Steve Van Beek, 1999, pp. 40-41.

ภายหลังจากที่พระคลังข้างที่เก็บเงินค่าเช่าตึกแถวริมถนนบำรุงเมืองจนถึง พ.ศ. 2435 ได้เงินทั้งหมด 328,155 บาท 40 สตางค์ ซึ่งคຸ້ມกับทุนที่ก่อสร้างตึกแถวแล้ว กรมพระคลังข้างที่จึงได้ออกประกาศคืนตึกแถวริมถนนบำรุงเมืองแก่เจ้าของที่ดินเดิม จนกระทั่ง พ.ศ. 2473 เป็นระยะเวลา 38 ปี ปรากฏว่า ยังเหลือตึกแถวริมถนนบำรุงเมืองอยู่อีก 1 ห้องหรือ 2 คูหา ไม่มีผู้ไปขอรับคืน ซึ่งเจ้าพระยาศรีพิพัฒน์ (ม.ร.ว. มูล ดารากร) อธิบดีกรมพระคลังข้างที่จึงตั้งข้อสันนิษฐานว่าเจ้าของที่ดินเดิมคงเสียชีวิตและคงจะไม่มีผู้รับมรดก ต่อมาจึงขอพระบรมราชานุญาตจากพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัวโอนที่ดินตึกแถวริมถนนบำรุงเมือง พร้อมทั้งค่าเช่าตึกรายนี้ เข้าไว้ในพระคลังข้างที่ ตลอดทั้งเงินสดที่มีอยู่ 8,255 บาทและค่าเช่าที่เก็บได้ต่อไป (สยามพร ทองสารี, 2526, น. 41) ซึ่งต่อมาพระคลังข้างที่ได้โอนให้สำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ เมื่อครั้งเปลี่ยนแปลงการปกครอง พ.ศ.2475 ปัจจุบันตึกเหล่านี้มีทั้งหมด 6 ห้อง เป็นห้องแถว 2 ชั้น จำนวน 4 ห้อง และ

เป็นตึกแถว 4 ชั้น จำนวน 2 ห้อง ซึ่งตั้งอยู่ริมถนนบำรุงเมือง ช่วงบริเวณประตูสำราญราษฎร์ (ประตูผี) (ภาพที่ 4.6)

ภาพที่ 4.6

ตึกแถวริมถนนบำรุงเมืองที่สำนักงานทรัพย์สินรับโอนจากพระคลังข้างที่



หมายเหตุ: สํารวจเมื่อเดือนมีนาคม 2551.

เมื่อเริ่มสร้างตึกแถวนั้น พระคลังข้างที่จะโปรดฯ ให้เจ้าหน้าที่ไปทาบตามฟังเสียงพ่อค้าบางคน เพื่อเป็นแนวทางที่จะคิดกะแบบแปลนสร้างตึกขึ้น ตัวอย่างเช่น รัชกาลที่ 5 โปรดฯ ส่งเจ้าหน้าที่ไปทาบตามพ่อค้าบริเวณเชิงสะพานดำรงสถิตย์ เจ้าหน้าที่สอบถามได้ความว่า ตึกที่จะปลูกให้เข้าได้ราคาดีที่สุดในบริเวณนั้น คือ ผู้เช่าจะทำเป็นโรงรับจำนำเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งไม่ต้องการแบบแปลนดี เนื่องจากบริเวณนี้เป็นที่ตั้งโรงบ่อนเบี้ยสะพานเหล็ก เพื่อความสะดวกของคนเสียเบี้ย

เสียถั่ว จนหมดกระเปาะจะได้ถอดเครื่องประดับ หรือผ้าถุงห่มพันกายออกแก้หน้าไปที่หนึ่ง ส่วนวิธีดำเนินการสร้างตึกแถว อธิบดีกรมพระคลังข้างที่เป็นผู้พิจารณาว่า ที่ดินบริเวณริมถนนแต่ละสายมีที่ดินของพระคลังข้างที่มีจำนวนเท่าใด พอที่จะทำตึกแถวได้กี่ห้อง และกี่ชั้น ถ้าเป็นที่ดินย่านชุมชน เช่น เยาวราช สำเพ็ง จะสร้างตึกแถว 2 ชั้น ส่วนตึกแถวริมถนนซอยเข้าไปจากถนนใหญ่ จะปลูกเป็นตึกแถวชั้นเดียว ต่อจากนั้นจะประเมินราคาตึกที่จะสร้างว่าได้ตีกรรมดากี่ห้อง ตึกมุมถนนกี่ห้อง ซึ่งราคาค่าก่อสร้าง ตึกมุมถนนจะเป็น 2 เท่า ของราคาตึกแถวธรรมดา พร้อมกันนั้นประเมินค่าเช่าที่จะเก็บได้จากตึกแถวแต่ละห้องต่อเดือนและต่อปี (สยามพร ทองสารี, 2526, น. 154-156) ซึ่งในสมัยนั้นบริเวณสองฟากถนนบำรุงเมือง (ภาพที่ 4.7) ตั้งแต่ลงสะพานข้ามโรงสีฝั่งขวา หัวมุมเป็นห้างแบดแมนราว 3 หรือ 4 ห้อง ชายของนอกที่เป็นของฝรั่งทั้งสิ้น รวมทั้งตัดเสื้อสูทต่าง ๆ ต่อมาเป็นห้างแบกเปอร์เซีย ราว 3 - 4 ห้อง ชายของแบกจำพวกเสื้อผ้าและของใช้เบ็ดเตล็ดอย่างดีมีราคา ต่อจากห้างนี้ ก็เป็นห้างแบกเปอร์เซียโดยตลอด จนถึงโค้งสี่กั๊กเสาชิงช้า ข้ามถนนเฟื่องนคร ต่อมามีห้างปิโรซาหาเอฟ มามา และห้างขายบุหรี่ปริ่งชื่อว่า ห้าง ซีปาปายา โนบุโลส ต่อจากห้างนี้ไปจนถึงเสาชิงช้าเป็นห้างของคนจีน ขายเครื่องลายคราม เครื่องลายสี แจกันใหญ่ ๆ กระถางใหญ่ ๆ ตลอดจนเครื่องสำหรับตั้งโต๊ะบูชาจีนที่ล้วนแต่ราคาแพงทั้งสิ้น ส่วนทางด้านซ้ายของถนนบำรุงเมืองเป็นตึกแถวของห้างแบกเปอร์เซีย ตึกสอนศาสนาคริสต์ ร้านขายใบชาจีนอังกิวที่ข้ามฟากถนนตะนาวเป็นโรงรับจำนำสะสม จากนั้นไปจนถึงเสาชิงช้าเป็นโรงพิมพ์บำรุงนุกุลกิจ และร้านค้าทั้งสิ้น (สยามพร ทองสารี, 2526, น. 181-183 และ 186) ซึ่งปัจจุบันบางร้านค้าได้ปิดตัวลงไปบ้างแล้ว โดยเฉพาะย่านแมนสตรี โดยมีสาเหตุมาจากสภาพทางเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ และนโยบายของรัฐบาลในเรื่องของการปรับปรุงภูมิทัศน์หรือการโยกย้ายหน่วยงานของราชการ ออกไปนอกเขตเมือง ส่งผลให้บางพื้นที่บนถนนบำรุงเมืองเริ่มซบเซา ร้านค้าต่าง ๆ เริ่มเปลี่ยนกิจการหรือปิดกิจการลง

สรุปว่า บรรดาตึกแถว ห้องแถวริมถนนสายต่าง ๆ ในกำแพงพระนครเป็นที่ตั้งห้างค้าขายของพ่อค้าทั้งไทย จีน แวก ฝรั่ง ก่อให้เกิดนักลงทุนสร้างตึกแถว และห้องแถวริมถนน เพื่อเก็บค่าเช่า บริเวณสำเพ็ง (บริเวณนอกกำแพงพระนครด้านใต้จนถึงคลองผดุงกรุงเกษม) บริเวณนี้เป็นย่านการค้าและชุมชนชาวจีนมาแต่เดิม ตลาดร้านค้าบริเวณนี้มีถนนสายต่าง ๆ แคบ ๆ ไปด้วยอิฐ แผ่นใหญ่ ๆ ตัดผ่าน ในสมัยรัชกาลที่ 5 ไม่มีที่ใดเจริญเท่าสำเพ็ง เพราะเป็นทำเลการค้าขายของบรรดาพ่อค้าทั้งหลาย โดยเฉพาะพ่อค้าจีน และเพื่อที่จะให้บริเวณสำเพ็งเจริญเพิ่มขึ้นอีกหลายสิบเท่า รัฐบาลจึงกำหนดโครงการตัดถนนใหญ่ในย่านสำเพ็งถึง 18 สาย เพื่อสร้างตึกแถวริมถนน

ทั้งสองฝากให้พ่อค้าบริเวณลำเพ็ญเช่าค้าขายและเป็นที่อยู่อาศัย ซึ่งถนนวรจักร (หนึ่งในถนนบนพื้นที่ศึกษา) ก็เป็นส่วนหนึ่งในโครงการ ซึ่งถนนสายนี้ ยังสามารถคงความเป็นถนนทางการค้าสายประวัติศาสตร์จวบจนถึงปัจจุบัน

ภาพที่ 4.7

ร้านค้าริมถนนบำรุงเมือง



ค.ศ.1900

ค.ศ.1999

ที่มา: Steve Van Beek, 1999, p. 52.

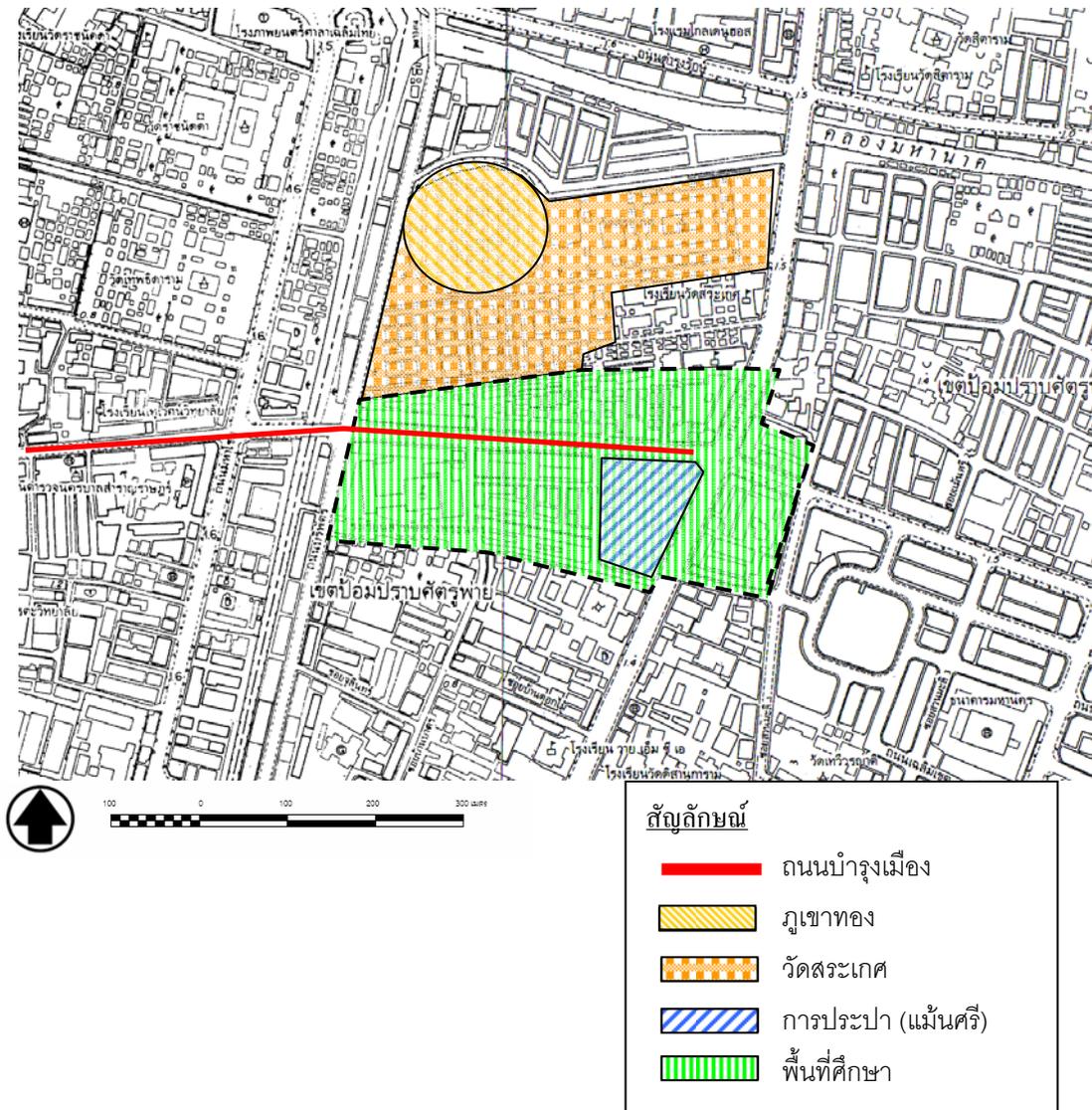
ผลจากการตัดถนนจึงมิได้เป็นเพียงเพื่อสนองความต้องการภายในประเทศเท่านั้น แต่ยังเปลี่ยนแปลงไปตามเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในขณะนั้นด้วย จากการตัดถนนสายสั้น ๆ ในบริเวณใจกลางพระนครกลายเป็นถนนสมัยใหม่ที่ตัดยาวออกไปยังย่านที่อยู่ หรือเขตสัญจรของชาวตะวันตก ประโยชน์ที่ได้รับจากการตัดถนนสมัยนี้ เพื่อช่วยให้การสัญจร การค้าขายของประชาชนชาวไทย และชาวต่างประเทศสะดวกสบายขึ้น และยังสร้างตึกแถวตามแนวถนนใหม่ที่ตั้งผ่านด้วย รวมทั้งยังช่วยหลีกเลี่ยงไม่ให้ชาวตะวันตกเข้าไปในเขตพระราชฐานชั้นนอกอีกด้วย และยังเป็นที่น่าสังเกตว่า การสร้างตึกแถวนั้น ส่งผลให้เงินที่ได้จากค่าเช่าตึกแถวสร้างรายได้ดีให้กับผู้ลงทุนอย่างสม่ำเสมอ จึงเป็นเหตุให้เกิดการตัดถนนในกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้นอีกหลายสาย เช่น ถนนลumphini, ถนนกัลปพฤกษ์ เป็นต้น จนทำให้เหล่าขุนนางหันมาตัดถนนกันมากขึ้น ซึ่งลักษณะถนนที่ขุนนางลงทุนตัดขึ้นนั้น เป็นถนนที่มีความกว้างประมาณ 5 วา ถึง 7 วา ซึ่งประกอบด้วย ทางเดินเท้า และถนนปูด้วยอิฐตะแคงโรยทราย เพื่อให้รถม้าเดินสะดวก และมักจะขุดคลองขึ้นขนานไปกับถนนด้วย เช่น

ถนนสาทร ถนนสุรศักดิ์ เป็นต้น เพื่อประโยชน์ในการนำดินที่ขุดคลองขึ้นมาถมถนนและยังกลายเป็นสิ่งจูงใจลูกค้าในการขายที่ดินริมถนนของขุนนางผู้มีบรรดาศักดิ์อีกด้วย และเนื่องจากรัฐบาลยังไม่ได้ดำเนินการจัดทำน้ำประปาจำหน่าย จนเมื่อปลายรัชกาลที่ 5 พ.ศ. 2452 การประปาจึงเริ่มดำเนินการจัดทำน้ำบริโภคจำหน่ายไปตามที่ต่าง ๆ ในกรุงเทพมหานคร (สยามพร ทองสารี, 2526, น. 44 และ 128 และ 131) นอกจากนี้ ตึกแถวริมถนน ยังส่งผลให้เกิดการโอนที่ดินริมถนน การซื้อขายแลกเปลี่ยนที่ดินริมถนนของพระคลังข้างที่ โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อการทำให้ที่ดินริมถนนมีราคาเพิ่มขึ้น ซึ่งตึกแถวเหล่านี้ สร้างเพื่อตอบสนองการตั้งหลักแหล่งในการทำมาหากินในประเทศไทยของคนจีนที่เมื่อสะสมทุนได้มากพอจะเช่าตึกแถวค้าขายของต่าง ๆ ส่วนบริษัทห้างร้านใหญ่ ๆ ชาวตะวันตกมักจะเช่าตึกใหญ่ ๆ เพื่อค้าขายของเบ็ดเตล็ด อาทิ เครื่องแต่งกาย เครื่องใช้ อาหาร รวมทั้งเมื่อพ.ศ. 2448 รัฐบาลยังจัดตั้งกรมกองถนนขึ้นมา เพื่อเก็บผลประโยชน์ที่ได้ในรูปของค่าเช่าถนน ค่าเช่าสัมปทานถนนของบริษัทรถราง ซึ่งรายได้หนึ่งในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โดยบริษัทรถรางไทยทุนจำกัดได้เปิดเส้นทางเดินรถรางในกรุงเทพฯ ทั้งหมด 5 สาย และมีสายหนึ่งที่ผ่านถนนบำรุงเมือง โดยมีเส้นทางเดินรถราง คือ ผ่านถนนจักรพรรดิพงษ์ เข้าถนนบำรุงเมือง สี่ก๊กเสาชิงช้า เป็นระยะทางยาว 4,387 เมตร (สยามพร ทองสารี, 2526, น. 152 และ 160) ซึ่งผลจากการตัดถนนตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 นั้น ยังคงส่งผลมาจวบจนปัจจุบัน โดยจะเห็นได้จากโครงการต่าง ๆ ของรัฐบาลที่เกิดขึ้น ไม่ว่าจะเป็นโครงการตัดถนนเชื่อมต่อพื้นที่เดิม การขยายถนน การปรับปรุงถนนเดิม หรือโครงการก่อสร้างสาธารณูปโภคต่าง ๆ ล้วนส่งผลให้เกิดการโอนถ่ายที่ดิน การเพิ่มมูลค่าของที่ดิน การสร้างตึกแถวริมถนน การเก็บค่าเช่า การสร้างที่อยู่อาศัยหรือห้างฯ ร้านค้าต่าง ๆ ล้วนสืบเนื่องมาจากเหตุการณ์เมื่อครั้งประวัติศาสตร์เหล่านี้ทั้งสิ้น

#### 4.1.2 ประวัติสิ่งก่อสร้างที่สำคัญบนพื้นที่ศึกษา

ในพื้นที่ย่านแมนศรีนี้มีสิ่งก่อสร้างหรือสถานที่สำคัญอยู่หลายแห่ง อาทิเช่น ภูเขาทอง ซึ่งเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญแห่งหนึ่งของกรุงเทพมหานคร โดยตั้งอยู่ในบริเวณวัดสระเกศ ซึ่งเป็นวัดที่สำคัญและมีประวัติมายาวนาน ตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยา และเป็นตัวเชื่อมโยงชุมชนโบราณเข้าด้วยกัน และสุดท้าย การประปานครหลวง (แมนศรี) ซึ่งเป็นสถานที่และสิ่งก่อสร้างที่สำคัญอีกแห่งหนึ่ง และยังเป็นต้นกำเนิดการผลิตน้ำประปาที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบันอีกด้วย (ภาพที่ 4.8)

ภาพที่ 4.8  
แผนที่สิ่งก่อสร้างที่สำคัญบนพื้นที่ศึกษา



### 1) ภูเขาทอง

ภูเขาทอง เป็นถาวรวัตถุที่สำคัญแห่งหนึ่งในกรุงเทพมหานคร ซึ่งตั้งอยู่ในอาณาเขตของวัดสระเกศราชวรมหาวิหาร (เป็นวัดโบราณสมัยกรุงศรีอยุธยา) และตั้งอยู่ใกล้กับคลองมหานาคนอกกำแพงพระนคร (ภาพที่ 4.9) เริ่มสร้างในสมัยรัชกาลที่ 3 ตามอย่างพระเจดีย์ภูเขาทองที่กรุงเก่า โดยให้สมเด็จพระยาบรมมหาพิชัยญาติ (ทัต บุนนาค) เป็นแม่กองสร้าง และโปรดเกล้าฯ

พระราชทานนามพระเจดีย์ที่สร้างว่า “พระเจดีย์ภูเขาทอง” แต่เนื่องจากที่บริเวณนั้นอยู่ใกล้ชายคลองเป็นที่ลุ่ม ไม่สามารถทาน้ำหนักพระเจดีย์ที่ก่อสร้างขึ้นได้จึงทรุดลงมาเรื่อย ๆ ในที่สุดการก่อสร้างก็ค้างอยู่เพียงแค่ฐานก่ออิฐ เมื่อเวลาผ่านไปต้นไม้ต้นหญ้าได้ขึ้นรกปกคลุมทั่วฐานพระเจดีย์ จนชาวบ้านมองดูน่าจะเป็นภูเขามากกว่าเป็นเจดีย์ จึงพากันเรียกว่า “ภูเขาทอง” ตั้งแต่นั้นมา พอถึงรัชกาลที่ 4 ในปี พ.ศ. 2406 พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดเกล้าฯ ได้ให้เจ้าพระยาศรีพิพัฒน์ (แพ บุนนาค) บุตรของสมเด็จพระยาบรมมหาพิชัยญาติ (ผู้เป็นแม่กองก่อสร้างภูเขาทองในสมัยรัชกาลที่ 3) เป็นแม่กองสร้างภูเขาทองขึ้นใหม่ โดยมีพระยาราชสงครามเป็นนายช่าง การก่อสร้างครั้งนี้ ได้เปลี่ยนพระเจดีย์องค์เดิมให้เป็นภูเขาที่มีฐานโดยรอบ 8 เส้น 20 วา สูง 1 เส้น 18 วา 2 ศอก มีพระเจดีย์อยู่บนยอดภูเขา มีบันไดเวียนขึ้นลงรอบภูเขา 2 ทาง บันไดขึ้นทางด้านทิศใต้มี 357 ขั้น บันไดลงทางด้านทิศเหนือมี 304 ขั้น และมีบันไดตรงทางด้านใต้ของภูเขาอีกทางหนึ่ง ต่อมาในปี พ.ศ. 2407 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวได้เสด็จฯ โปรดเกล้าฯ ให้เปลี่ยนชื่อจาก “ภูเขาทอง” เป็น “บรมบรรพต” ตามชื่อพระเมรุบรมบรรพตที่ท้องสนามหลวง (เปลี่ยนชื่อเมื่อพ.ศ.2406) (เทพฐ ทับทอง, 2518, น. 81-83) ครั้นถึงรัชกาลที่ 5 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดเกล้าฯ ให้ทำการก่อสร้างภูเขาทองที่ยังค้างอยู่จนเสร็จ และให้อัญเชิญพระบรมสารีริกธาตุของพระพุทธเจ้าจากพระบรมมหาราชวังนำมาบรรจุไว้ในพระเจดีย์บนยอดภูเขาทองเมื่อปีพ.ศ.2420 ซึ่งบนยอดภูเขาทองแห่งนี้ รัฐบาลได้เคยนำเอาหูดไชเร็นหรือหูดสัญญาณป้องกันภัยทางอากาศขนาดใหญ่ขึ้นไปติดตั้งไว้เมื่อครั้งสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 ต่อมาในรัชกาลที่ 5 จอมพลเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี (เจิม แสง - ชูโต) เมื่อครั้งเป็นเจ้าหมื่นไวยวรนาถผู้บังคับการทหารหน้าได้ขึ้นไปสำรวจดูบนภูเขาเห็นว่า ภูเขาทองเป็นที่สูงสามารถมองลงมาเห็นเหตุการณ์ต่าง ๆ ได้ทุกทิศทุกทาง ตลอดจนเห็นแม่น้ำเจ้าพระยาได้ถนัดชัดเจนก็เลยคิดว่า ถ้าเกิดมีข้าศึกแย่งชิงเอาภูเขาทองไปได้ แล้วเอาปืนใหญ่ขึ้นมาตั้งยิงอยู่บนนั้น บ้านเมืองก็จะถูกทำลายลงโดยง่าย เจ้าหมื่นไวยวรนาถจึงขอพระบรมราชานุญาตสร้างเพิงพลรอบองค์พระเจดีย์ และสร้างเสาธงบอกเหตุ และจัดให้ทหารหน้าไปอยู่รักษาการณ์ 4 โหล แต่เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในสมัยนั้น ส่วนมากเป็นเหตุไฟไหม้ ภูเขาทองจึงกลายเป็นสถานที่บอกเหตุไฟไหม้ตั้งแต่นั้นมา (เทพฐ ทับทอง, 2518, น. 84-85)

ต่อมาภูเขาทอง ได้รับการซ่อมแซมใหม่ เมื่อ พ.ศ. 2492 และซ่อมเสร็จเมื่อ พ.ศ. 2498 สิ้นค่าซ่อมแซมกว่า 5 ล้านบาท สาเหตุมาจาก สมเด็จพระอริยวงศาคตญาณ สมเด็จพระสังฆราช (อยู่ - ญาณโท) ทรงเกรงว่า ถ้าหากปล่อยทิ้งไว้ไม่ได้รับการซ่อมแซม อีกไม่ช้าภูเขาทองก็จะต้อง

พังลงมาสักวัน เพราะบางแห่งปูนได้แตกร้าวแยกออกจากกันแล้ว พระองค์จึงได้ทรงบอกบุญเรียไร  
ร่วมกับทางราชการจัดการซ่อมแซมภูเขาทอง และเมื่อสร้างเสร็จแล้ว ภูเขาทองมีลักษณะผิดไป  
จากแต่ก่อนที่ฉาบปูนล้น ๗ ตอนบนไม่มีต้นไม้อย่างที่เห็นอยู่ในเวลานี้ หลังจากทำการซ่อมแซม  
ใหม่แล้ว ภูเขาทองกลับสูงจากพื้นถึงยอดพระเจดีย์ 63.6 เมตร (1 เส้น 11 วา 3 ศอก 5 นิ้ว) วัดฐาน  
โดยรอบ 330 เมตร (8 เส้น 5 วา) และครั้งหลังสุดเมื่อปลาย พ.ศ. 2509 ภูเขาทองก็ได้รับการ  
ตกแต่งให้งดงามยิ่งขึ้น โดยรัฐบาลร่วมกับประชาชนที่มีจิตศรัทธา จัดการบูรณะพระเจดีย์บนยอดภูเขา  
ทอง ด้วยกระเบื้องโมเสคสีทองของอิตาลีเหลืองอร่ามกับจัดการปรับปรุงดาตฟ้า ตลอดจนตัวอาคาร  
ภูเขาทองด้วย สิ้นเงินค่าใช้จ่ายทั้งหมดประมาณ 2 ล้านบาท และขณะนี้ภูเขาทองก็ได้มีพระเจดีย์  
ทองสมนามว่า “ภูเขาทอง” แล้ว (เทพฐ ทับทอง, 2518, น. 86) ซึ่งปัจจุบันภูเขาทองแห่งนี้ยังคง  
ความเป็นทองเหลืองอร่าม (ภาพที่ 4.9) อีกทั้งยังเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่มีความสำคัญและเป็นที  
สักการะบูชาที่ประชาชนยังคงมากราบไหว้ รวมถึงการใช้เป็นจุดชมวิวความสวยงามใน  
กรุงเทพมหานครของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติอีกด้วย

ภาพที่ 4.9

ภูเขาทองในอดีตและปัจจุบัน



รูปที่ 1: อดีต



รูปที่ 2: ปัจจุบัน

ที่มา: (รูปที่ 1) เทพฐ ทับทอง, 2518, หน้า 81.

หมายเหตุ: (รูปที่ 2) สํารวจเมื่อเดือนธันวาคม 2550.

## 2) วัดสระเกศ

วัดสระเกศราชวรมหาวิหาร เป็นพระอารามหลวงชั้นโท ชนิดราชวรมหาวิหาร ตั้งอยู่ในแขวงบ้านบาตร เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย เป็นวัดโบราณสร้างมาตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยา เดิมชื่อวัดสระแก พระบาทสมเด็จพระรามาธิบดีศรีสินทรมหাজักรีบรมนาถ พระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก ทรงปฏิสังขรณ์ขึ้นใหม่ ขุดคลองรอบพระอาราม และพระราชทานนามว่า “วัดสระเกศ” ซึ่งแปลว่า ชำระหรือทำความสะอาดพระเกศา เนื่องจากวัดนี้เคยเป็นที่ประทับทำพิธีพระกระยาसन เมื่อเสด็จกรีธาทัพกลับจากกัมพูชา เพื่อปราบจลาจลในกรุงธนบุรี ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 3 ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้บูรณะปฏิสังขรณ์ทั่วทั้งพระอาราม และสร้างสิ่งต่าง ๆ เพิ่มเติมขึ้น (กองจดหมายเหตุแห่งชาติ, 2525, น. 327-330) โดยที่วัดสระเกศนี้มักใช้สำหรับเป็นที่พระราชทานเพลิงหรือฌาปนกิจศพที่ได้รับพระบรมราชานุญาต ซึ่งเป็นประเพณีของไทยในสมัยก่อน เมื่อมีคนตายภายในกำแพงเมืองจะต้องนำศพออกทางประตูผีไปฝังหรือเผายังวัดนอกกำแพงเมือง นอกจากพระบรมศพและพระศพพระเจ้าแผ่นดินและพระบรมวงศานุวงศ์เท่านั้นที่ถวายพระเพลิงภายในเมือง ณ พระเมรุท้องสนามหลวง ประเพณีนี้มีมาตั้งแต่สมัยกรุงสุโขทัยตลอดจนสมัยกรุงศรีอยุธยา สำหรับสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ ประตูเมืองที่เอาศพออกจะอยู่ทางด้านทิศตะวันออกตรงกับวัดสระเกศฯ (ภาพที่ 4.10) เรียกว่า ประตู “สำราญราษฎร์” แต่ราษฎรเรียกเป็นสามัญว่า “ประตูผี” ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 5 ได้สร้างพระเมรุปลงศพเจ้านายที่วัดสระเกศ ทางด้านหลังวัดมักจะเป็นแหล่งรวมของแรงงานมาก เนื่องจากสมัยนั้นทางคุกมักจะทำศพนักโทษมาทิ้งไว้ที่วัดนี้ เพื่อให้เป็นเหยื่อของแร้งกาบิน นอกจากศพของนักโทษแล้ว บางทีศพของคนยากจนซึ่งไม่มีญาติพี่น้อง หรือไม่สามารถจะเผาได้ ก็ถูกนำมาทิ้งไว้ให้แร้งกินเช่นเดียวกัน ซึ่งเรื่องนี้เริ่มตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 2 เมื่อครั้งเกิดอหิวาตกโรค ขึ้นในกรุงเทพฯ และหัวเมืองใกล้เคียง ปรากฏว่ามีคนตายเป็นจำนวนมาก และวัดสระเกศเป็นวัดที่อยู่ใกล้กับประตูผี ซึ่งเป็นประตูเมืองเพียงประตูเดียวที่ให้เอาศพของคนที่ยายภายในกำแพงเมือง ออกไปเผานอกเมืองตามธรรมเนียมประเพณีแต่โบราณ เมรุปูนในวัดสระเกศนี้จึงเป็นที่ปลงศพเรื่อยมา จนเมรุปูนเริ่มชำรุดทรุดโทรมและใช้ไม่ได้แล้ว ต่อมาในปี พ.ศ. 2436 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดฯ ให้สร้างเครื่องป่าช้าใหม่ที่วัดเทพศิรินทราวาสทางด้านหลังวัด และให้สร้างพระเมรุหรือเมรุเป็นคราว ๆ ไปตามยศฐาบรรดาศักดิ์ เพื่อป้องกันไม่ให้เป็นที่รังเกียจเหมือนเมรุปูนของวัดสระเกศแล้วโปรดฯ ให้เรียกว่า “สุสาน” ซึ่งต่อมาเรียกกันว่า “สุสานหลวงวัดเทพศิรินทราวาส” ด้วยเหตุเมื่อครั้งที่ถนนสระปทุม (คือ ถนนบำรุงเมือง) ตัดผ่านเมรุปูนในสมัยรัชกาลที่ 5 ทางวัดได้สร้างตึกแถวในที่ดินของวัดทั้ง 2 ฟากถนน เมรุปูนซึ่งอยู่ติดกับบ้านเรือนราษฎร ซึ่งก็คือชุมชนโบราณชื่อ ชุมชน

บ้านบาตร ตั้งรกรากอยู่ จึงไม่เหมาะที่จะใช้ทำการปลงศพเหมือนเดิม ต่อมาทางวัดจึงได้ทำการรื้อเสียและทางวัดได้ มอบสถานที่ตรงเมรุปูนให้เป็นสถานการศึกษาเป็นที่ตั้งของโรงเรียนช่างไม้วัดสระเกศฯ ซึ่งในปี พ.ศ. 2518 กลายเป็นโรงเรียนสารพัดช่างไปแล้ว (เทพชู ทับทอง, 2518, น. 87-90) และในปัจจุบันได้เปลี่ยนชื่อเป็น วิทยาลัยสารพัดช่างพระนคร และตั้งอยู่อีกฟากของถนนบำรุงเมือง ตรงข้ามวัดสระเกศ (ภาพที่ 4.11)

ดังนั้น ในสมัยก่อนวัดสระเกศจึงเป็นวัดที่ใคร ๆ ก็พากันเอาศพมาทิ้งหรือมาไว้ที่วัดนี้ เพราะสะดวกในการไปมามากกว่าวัดอื่น ๆ แต่ปัจจุบันนิยมนำศพไปไว้ที่วัดเทพศิรินทราวาสกันมาก และหลังจากที่มีการตัดถนนบำรุงเมืองขึ้น ทำให้เกิดการสร้างตึกแถวริมถนนทั้งสองฟากบนพื้นที่ของวัดสระเกศ ซึ่งในขณะนั้นมีชุมชนโบราณอาศัยอยู่ โดยมีชื่อเรียกชุมชนเหล่านั้นว่า ชุมชนวัดสระเกศ และชุมชนบ้านบาตร แต่เดิมทั้งสองชุมชนนี้มีความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจและเชื่อมโยงทางสังคมกันด้วยวัดสระเกศ เมื่อเกิดการตัดถนน จึงทำให้ทั้งสองชุมชนนี้ถูกตัดขาดออกจากกัน แต่เนื่องจากความสัมพันธ์และความผูกพันที่มีมาแต่เดิม ทำให้ปัจจุบันทั้งสองชุมชนนี้ยังคงตั้งรกรากและดำรงชีวิตอยู่บนพื้นที่นี้ และยังคงเชื่อมโยงกันด้วยประเพณีลอยกระทงที่มีมาแต่เดิมของวัดสระเกศ สิ่งสำคัญอีกประการหนึ่ง ก็คือ การใช้พื้นที่นี้เป็นท่าเรือ เพื่อขนถ่ายสินค้าจากนอกเมืองตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 4 รวมถึงการเป็นสถานที่เปลี่ยนระบบการขนส่งและที่พักค้างแรมของพ่อค้า เช่น การเปลี่ยนจากการนั่งเรือมาเป็นรถรางหรือพักค้างคืนในห้องแถวที่จัดไว้ให้ ด้วยเหตุนี้ ห้องแถวในบริเวณนี้จึงมักประกอบกิจการเกี่ยวกับการให้บริการ เช่น ร้านตัดเย็บเสื้อผ้า ร้านตัดผม ร้านอาหาร และโรงแรม ต่อมาจึงมีการเปลี่ยนไปใช้ท่าเรือที่ประตูน้ำ เพื่อขนถ่ายสินค้าแทน ซึ่งปัจจุบันยังมีการเดินเรืออยู่อย่างหนาแน่น ส่วนมากใช้เพื่อขนถ่ายคนจำนวนมากไปยังจุดต่าง ๆ ของกรุงเทพมหานคร ส่วนท่าเรือบริเวณคลองมหานาคตรงวัดสระเกศนั้นได้ยกเลิกการเดินเรือขนส่งสินค้าแล้ว แต่ปัจจุบันยังมีการใช้ล่องเรือเล่นของชาวบ้านริมคลองให้เห็นอยู่บ้าง

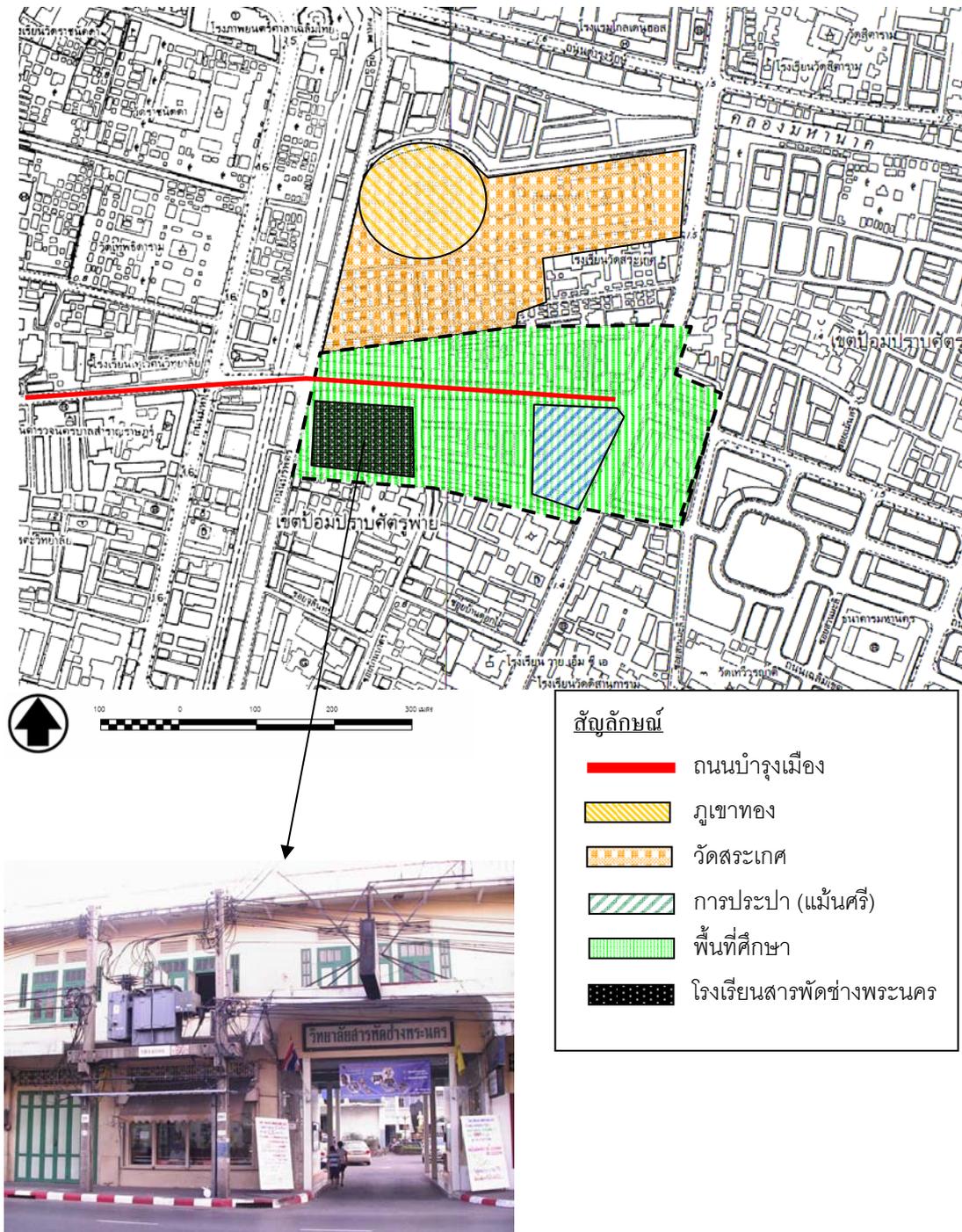
ภาพที่ 4.10

วัดสระเกศ



ที่มา: เอกนรเศรษฐ ครอบงวด. 2550.

ภาพที่ 4.11  
วิทยาลัยสารพัดช่างพระนคร



หมายเหตุ: สํารวจเมื่อเดือนมีนาคม 2551.

### 3) การประปานครหลวง (แม่น้ำศรี)

ในปี พ.ศ. 2440 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชกำหนดสุขาภิบาล และให้กรมสุขาภิบาลจัดตั้ง “วอเตอร์เวก” (การประปา) ขึ้น เพื่อยกยोजनाสะอาดมาใช้บริโภคในพระนคร ด้วยพระองค์ทรงเห็นว่า ภัยของน้ำสกปรกนั้น มีเชื้อโรคที่ราษฎรใช้บริโภคเข้าไปนั้น ก่อให้เกิดโรคระบาด ส่งผลให้ราษฎรล้มตายลงเป็นจำนวนมาก ด้วยเหตุนี้เอง การประปาจึงได้มีการพัฒนามาจวบจนปัจจุบัน (สำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์, ม.ป.ป., น. 34) ซึ่งขณะนี้ การประปานครหลวง (แม่น้ำศรี) (ภาพที่ 4.12) ได้โยกย้ายสำนักงานไปยังพื้นที่เขตสามเสน ซึ่งไปตั้งอยู่ตรงบริเวณถนนพระรามหก เนื่องจากความเจริญของพื้นที่เมืองกรุงเทพมหานครส่งผลให้การผลิตน้ำประปาที่มีมาแต่เดิม ไม่สามารถรองรับปริมาณความต้องการใช้น้ำในการบริโภคและอุปโภคของราษฎรได้เพียงพอและทั่วถึง จึงจำเป็นต้องโยกย้ายสำนักงานออกไปยังพื้นที่ดังกล่าว นอกจากนี้ ยังมีสาเหตุมาจากนโยบายการโยกย้ายหน่วยงานของราชการออกไปยังนอกเขตเมืองของรัฐบาล บวกกับความล้ำสมัยของสถานที่และเทคโนโลยีที่ใช้ในการผลิตน้ำประปาที่ไม่สามารถจำหน่ายน้ำประปาไปตามบ้านเรือนของราษฎรได้ทันกับปริมาณความต้องการดังที่ได้กล่าวไว้

ภาพที่ 4.12

การประปานครหลวง (แม่น้ำศรี)



ปี ค.ศ. 1914

ปี ค.ศ. 1999

ภาพที่ 4.12 (ต่อ)



ปี ค.ศ. 2007

ที่มา: Steve Van Beek, 1999, p. 61.

หมายเหตุ: สํารวจเมื่อเดือนธันวาคม 2007.

#### 4.2 สภาพอาคารและการตั้งถิ่นฐาน

ในส่วนนี้จะศึกษาถึงสภาพอาคารปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา ทั้งในเรื่องของลักษณะการตั้งถิ่นฐานของย่าน การตั้งถิ่นฐานของประชากร การสัญจรและการเชื่อมโยงของพื้นที่ศึกษากับพื้นที่ใกล้เคียง ลักษณะอาคารและสิ่งปลูกสร้าง และลักษณะการถือครองอาคาร เพื่อให้ทราบถึงลักษณะทางด้านกายภาพที่เป็นอยู่ในขณะที่ศึกษา ทั้งการใช้ประโยชน์อาคารและที่ดิน กิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม รูปแบบและจำนวนชั้นของอาคารที่ยังคงสภาพหน้าตาอาคารอนุรักษ์ และการถือครองอาคาร เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาหาแนวทางในการปรับปรุงและฟื้นฟูย่านนี้

##### 4.2.1 ลักษณะการตั้งถิ่นฐาน

ในการศึกษานี้จะประกอบด้วย เรื่องของลักษณะการตั้งถิ่นฐานของย่าน และ ลักษณะการตั้งถิ่นฐานของประชากร เพื่อให้ทราบถึงตำแหน่งที่ตั้งของพื้นที่ศึกษา และลักษณะการตั้งถิ่นฐานของประชากร เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาเลือกแนวทางการปรับปรุงและฟื้นฟู

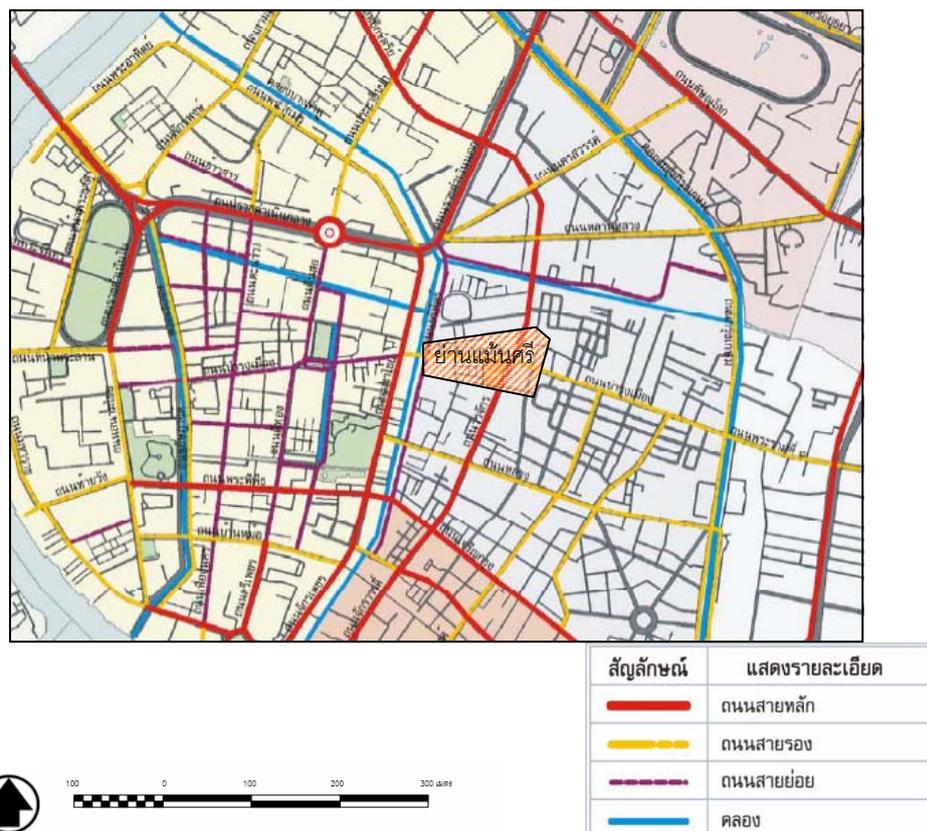
### 1) การตั้งถิ่นฐานของย่าน

พื้นที่ย่านแมนศรี ตั้งอยู่ในแขวงบ้านบาตร เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพมหานคร มีถนนวรจักร ซึ่งเป็นถนนสายหลัก ถนนบำรุงเมือง ซึ่งเป็นถนนสายรอง แต่เป็นถนนสายสำคัญในพื้นที่ ส่วนถนนจักรพรรดิพงษ์ และถนนบริพัตร เป็นถนนสายย่อย ตัดผ่านในพื้นที่ (ภาพที่ 4.13) และยังเชื่อมต่อกับย่านต่าง ๆ (ภาพที่ 1.1 ในบทที่ 1) คือ

ทิศเหนือ	ติดกับย่านวัดสระเกศ
ทิศตะวันออก	ติดกับย่านสวนมะลิ
ทิศใต้	ติดกับย่านวรจักร
ทิศตะวันตก	ติดกับย่านประตูผี

ภาพที่ 4.13

แผนที่เส้นทางและตำแหน่งที่ตั้งของย่านแมนศรี



หมายเหตุ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2549.

2) การตั้งถิ่นฐานของประชากรในพื้นที่ศึกษา จะเป็นลักษณะเกาะตามเส้นทางถนน เมื่อเริ่มมีการก่อสร้างอาคารที่เป็นลักษณะตึกแถวจำนวน 2 ชั้น ในสมัยการตัดถนนบำรุงเมือง ซึ่งได้กล่าวไว้แล้วในส่วนที่ 4.1.1 ในเรื่องประวัติการสร้างถนนและตึกแถวบริเวณถนนบำรุงเมือง โดยในขณะนั้นชาวบ้านส่วนใหญ่เช่าอาคารเหล่านี้ไว้ เพื่ออยู่อาศัยและค้าขายกันเป็นจำนวนมาก มักจะอยู่อาศัยกันเป็นชุมชน ซึ่งในพื้นที่นี้จะประกอบด้วย 4 ชุมชน คือ 1. ชุมชนบ้านบาตร ซึ่งมีลักษณะการอยู่อาศัยแบบสลัม และเป็นชุมชนโบราณแห่งหนึ่งของกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นชุมชนที่เกิดขึ้นหลังจากรัชกาลที่ 1 ได้ทรงสถาปนากรุงเทพมหานครเป็นราชธานี และมีการขุดคลองรอบกรุงขึ้นในปี พ.ศ. 2326 ได้มีชาวกรุงศรีอยุธยากลุ่มหนึ่ง อพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานในพื้นที่นี้ และได้นำความรู้ดั้งเดิมในการทำบาตรพระมาประกอบอาชีพ จึงได้เรียกชุมชนนี้ว่า “ชุมชนบ้านบาตร” มาจวบจนทุกวันนี้ ซึ่งปัจจุบัน ชุมชนแห่งนี้ยังคงประกอบอาชีพการทำบาตรพระชายอยู่ (ภาพที่ 4.14) แต่ไม่คึกคักและเป็นที่รู้จักเหมือนสมัยก่อน ทำให้ชาวบ้านในพื้นที่ส่วนใหญ่จะอยู่อาศัยแต่เพียงอย่างเดียวมากขึ้น 2. ชุมชนวัดสระเกศ ซึ่งมีลักษณะการอยู่อาศัยแบบสลัม (ภาพที่ 4.15) และเป็นชุมชนโบราณเหมือนกับชุมชนบ้านบาตร ชุมชนนี้มักประกอบอาชีพค้าขายและรับจ้างทั่ว ๆ ไป 3. ชุมชนตึกแถวริมถนนบำรุงเมืองและริมถนนบำรุงเมืองฝั่งเหนือ ซึ่งจะประกอบด้วยห้องแถวของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ และห้องแถวของวัดสระเกศ ซึ่งชุมชนนี้จะอาศัยและค้าขายในพื้นที่นี้มาเป็นเวลานานกว่า 50 ปีขึ้นไป และ 4. ชุมชนริมถนนบำรุงเมืองฝั่งใต้ จะอยู่ในการครอบครองของเอกชนรายย่อย ส่วนมากจะประกอบอาชีพค้าขายและธุรกิจส่วนตัว โดยทั้ง 2 ชุมชนหลังนี้จะเป็นการแบ่งตามลักษณะของผู้ทรงกรรมสิทธิ์ เช่น สำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ วัดสระเกศ และเอกชนรายย่อย (ภาพที่ 4.16)

ภาพที่ 4.14

ชุมชนบ้านบาตร



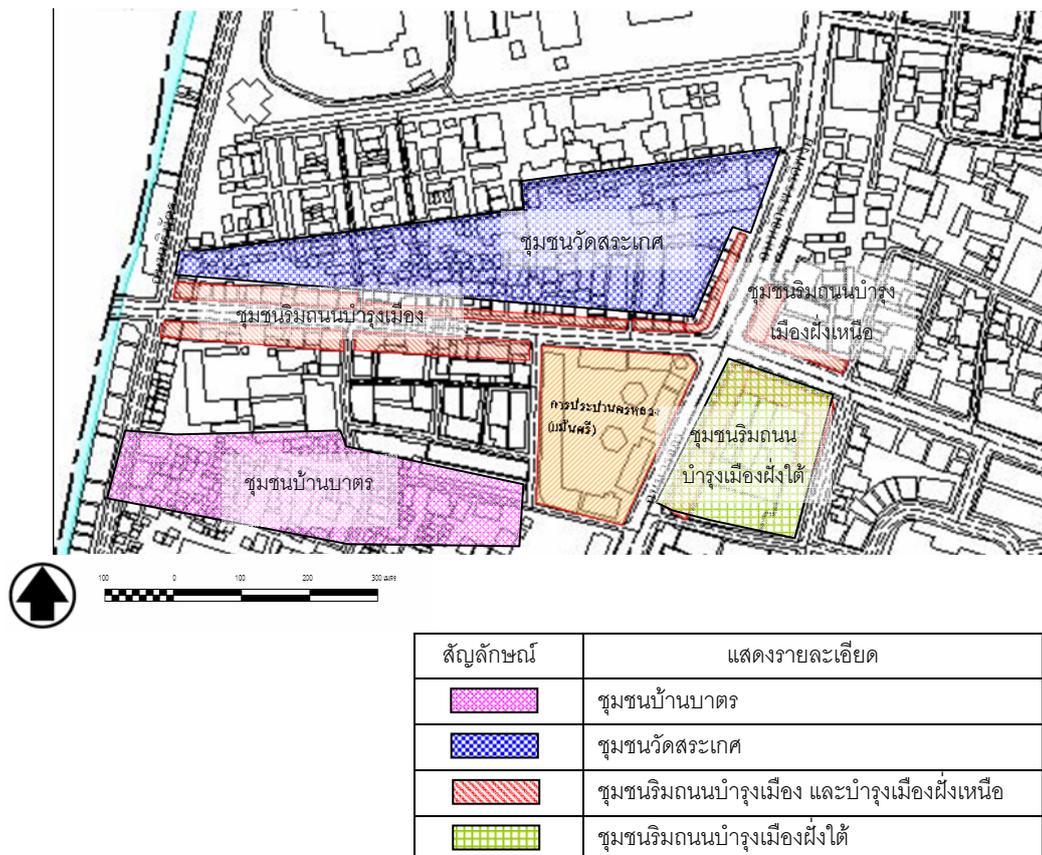
หมายเหตุ: สํารวจเมื่อเดือนมกราคม 2551.

ภาพที่ 4.15  
ชุมชนวัดสระเกศ



หมายเหตุ: สำรวจเมื่อเดือนมกราคม 2551.

ภาพที่ 4.16  
ตำแหน่งชุมชนทั้ง 4 ชุมชน



หมายเหตุ: สำรวจเมื่อเดือนมกราคม 2551.

#### 4.2.2 การสำรวจและการเชื่อมโยงของพื้นที่ศึกษา กับพื้นที่ใกล้เคียง

1) การสำรวจในพื้นที่ ซึ่งรูปแบบการสำรวจของพื้นที่ย่านแมนสตรี ส่วนมากจะใช้การขนส่งทางบก นั่นคือ การใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เช่น รถประจำทาง รถแท็กซี่ และใช้รถส่วนตัว เช่น รถยนต์ รถมอเตอร์ไซด์ ซึ่งการเข้าถึงในพื้นที่นี้สะดวกสบายมาก เนื่องจากมีรถประจำทางหลายสายผ่าน ไม่ว่าจะมาจากทางสนามหลวง ราชดำเนิน เสาชิงช้า หรือจากทางปทุมวัน อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ หรือฝั่งธนบุรี ประชาชนส่วนใหญ่จึงนิยมนั่งรถประจำทางเข้ามายังพื้นที่ย่านนี้ เนื่องจากพื้นที่นี้มีการจราจรแบบเดินรถทางเดียวเป็นส่วนใหญ่ เป็นเหตุให้ในช่วงเวลาเร่งด่วน รถในพื้นที่นี้จะมากเป็นพิเศษ เกิดการจราจรติดขัดและคับคั่ง แต่มีประชาชนบางรายที่นิยมนำรถส่วนตัวเข้ามา เพื่อใช้ขนถ่ายสินค้า หรือเพื่อผ่านไปยังพื้นที่ย่านอื่น ๆ (ภาพที่ 4.17) เช่น ย่านวรจักร ที่มีการค้าขายอะไหล่รถยนต์ รถจักรยาน หรือรถมอเตอร์ไซด์ หรือย่านสวนมะลิ ที่มีการค้าขายเฟอร์นิเจอร์เป็นส่วนมาก หรือย่านเยาวราชที่มีการค้าขายสินค้าของคนจีน ซึ่งในช่วงหน้าเทศกาลของคนจีน ประชาชนเชื้อสายจีนมักเข้ามาจับจ่ายซื้อของกันเป็นจำนวนมาก ด้วยเหตุนี้เอง พื้นที่ย่านแมนสตรีนี้จึงเป็นที่นิยมให้คนผ่านเข้ามา ประกอบการที่มีวัดสระเกศ และภูเขาทองอยู่ในพื้นที่ จึงทำให้ชาวต่างชาตินิยมเดินทางจากราชดำเนิน เสาชิงช้า หรือสถานที่ท่องเที่ยวอื่น ๆ ในเกาะรัตนโกสินทร์ เข้ามาในพื้นที่นี้ แต่ด้วยสภาพการสำรวจแบบเดินรถได้ทางเดียวนี้ เป็นเหตุให้ร้านค้าในพื้นที่นี้เริ่มซบเซา เพราะลูกค้าไม่สามารถจอดรถริมถนนได้ และทำให้นักท่องเที่ยวไม่สามารถเข้ามาจอดรถทัวร์ในพื้นที่นี้ได้ นอกจากนี้ยังเกิดจากการสภาพทางกายภาพของอาคารบางแห่งบดบังทัศนียภาพของภูเขาทองและทางเข้าวัดสระเกศ ทำให้บางครั้งนักท่องเที่ยวไม่สามารถเข้าถึงตัววัดสระเกศได้จากทางถนนบำรุงเมือง หรือถนนบริพัตรช่วงที่ติดกับถนนบำรุงเมืองได้ (ภาพที่ 4.18)

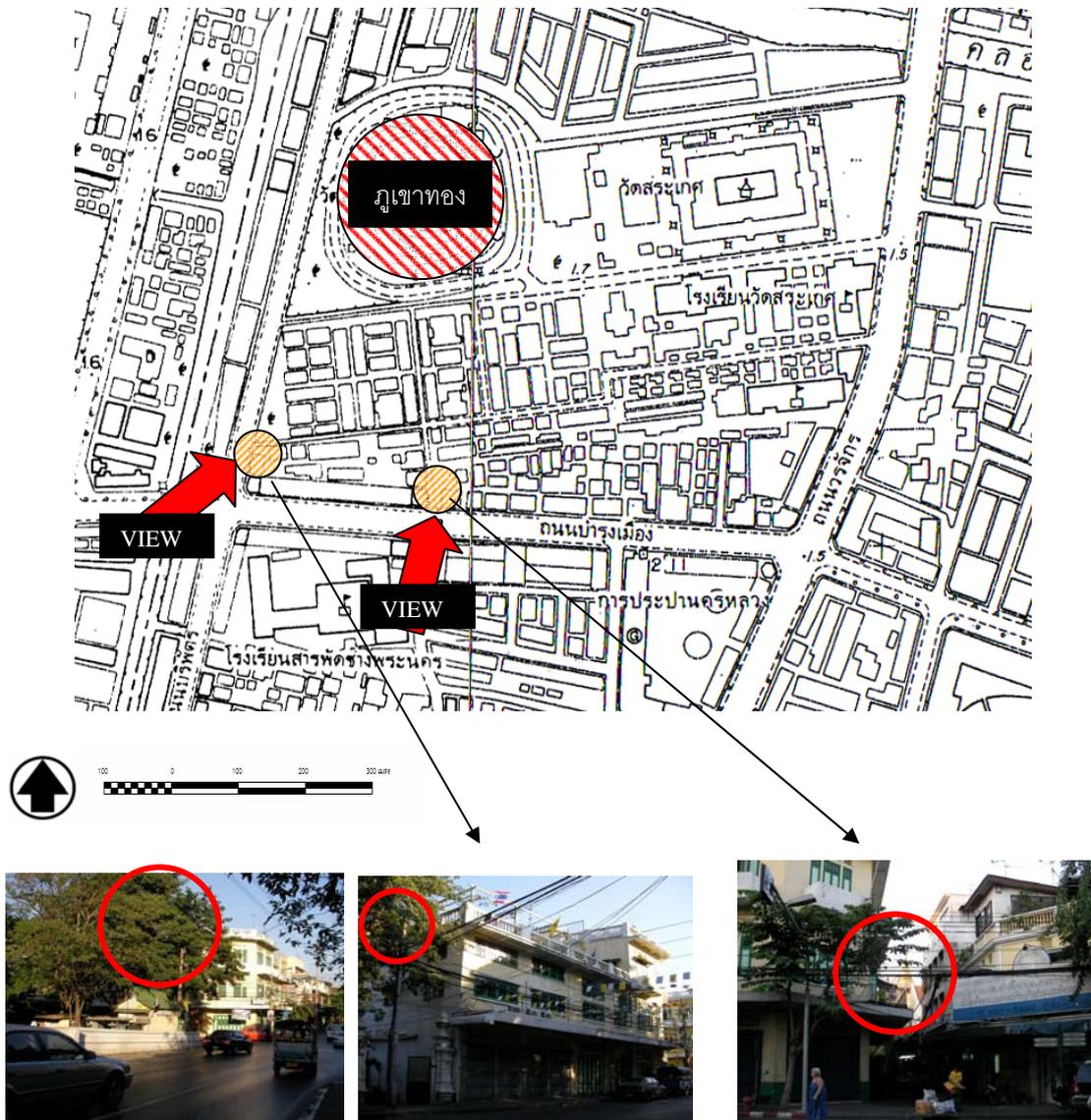
ภาพที่ 4.17

การจราจรในพื้นที่ย่านแมนสตรี



หมายเหตุ: สํารวจเมื่อเดือนมกราคม 2551.

ภาพที่ 4.18  
อาคารที่บดบังทัศนียภาพของภูเขาทอง

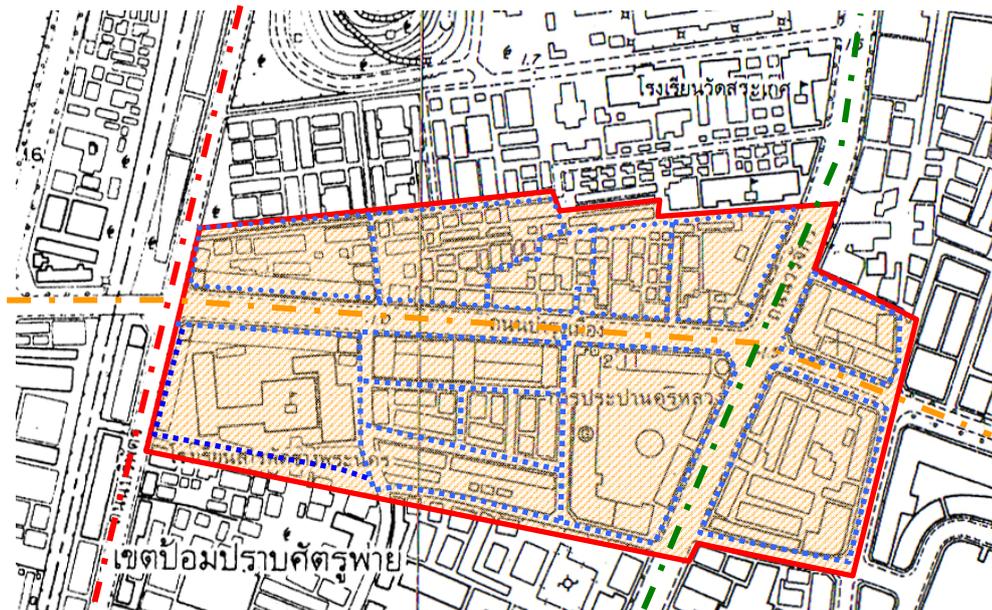


หมายเหตุ: สํารวจเมื่อเดือนมกราคม 2551.

2) การเชื่อมโยงในพื้นที่ ในพื้นที่ย่านแน่นครีมีการเชื่อมโยงระหว่างอาคารและถนน โดยสามารถแบ่งออกเป็นการสัญจรของรถ กับทางสัญจรของคนเดินเท้า ซึ่งการสัญจรของรถนั้น จะใช้ถนนบำรุงเมือง ถนนวรจักร ถนนจักรพรรดิพงษ์ และถนนบริพัตรเป็นหลัก ส่วนการสัญจร

ของคนเดินเท่านั้นจะใช้เส้นทางของฟุตบอลบาส ทรอก หรือชอยในชุมชน และระหว่างอาคารเป็นเส้นทางหลัก (ภาพที่ 4.19)

ภาพที่ 4.19  
การเชื่อมโยงในพื้นที่



0 100 200 300 เมตร

**สัญลักษณ์**

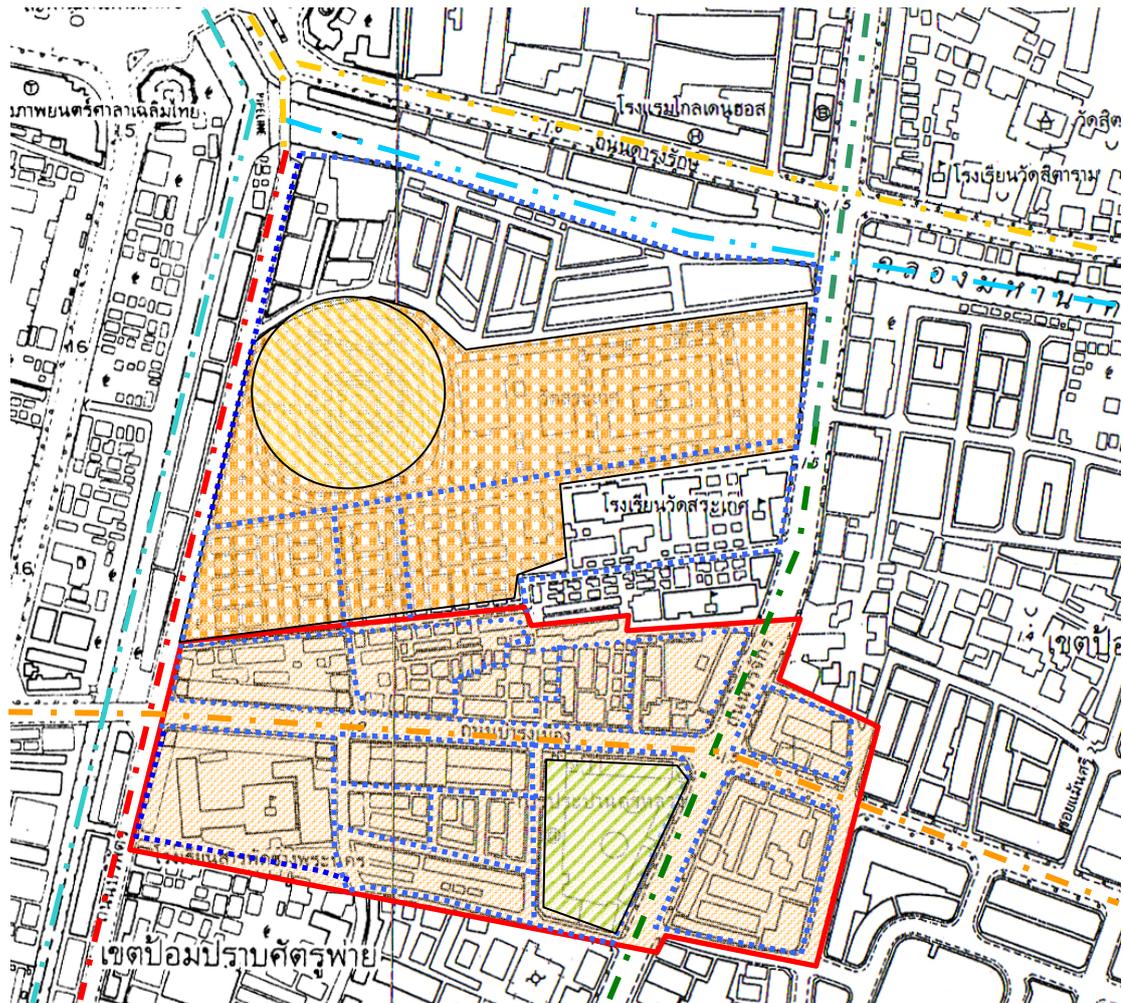
- เส้นทางสัญจรของรถ
- ..... เส้นทางสัญจรของคนเดินเท้า
- ▨ ขอบเขตพื้นที่ศึกษา

หมายเหตุ: สํารวจเมื่อเดือนมกราคม 2551.

3) การเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ศึกษากับพื้นที่ใกล้เคียง ในการเชื่อมโยงนี้ จะมุ่งไปที่การสัญจรทั้งทางบก และทางน้ำของพื้นที่ใกล้เคียงเชื่อมโยงกับพื้นที่ศึกษา เพื่อให้ทราบถึงเส้นทางการเข้าถึงพื้นที่ศึกษา และสถานที่สำคัญของพื้นที่ใกล้เคียง โดยสถานที่สำคัญของพื้นที่ใกล้เคียงนั้น คือ วัดสระเกศ และภูเขาทอง ซึ่งเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ และยังเป็นจุดหมายที่สำคัญอีกแห่งหนึ่ง รวมถึงการใช้พื้นที่สีเขียวของวัดสระเกศ เพื่อเป็นที่พักผ่อนหย่อนใจของชุมชนใกล้เคียงอีกด้วย ส่วนพื้นที่ศึกษาเองก็มีสถานที่สำคัญ คือ การประปา-

นครหลวง (แม่น้ำศรี) ซึ่งเป็นอาคารที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ และยังเป็นจุดหมายตาของพื้นที่อีกด้วย (ภาพที่ 4.20)

ภาพที่ 4.20  
การเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ใกล้เคียง



หมายเหตุ: สํารวจเมื่อเดือนมกราคม 2551.

สัญลักษณ์

- เส้นทางสัญจรทางบก
- เส้นทางสัญจรทางน้ำ
- ..... เส้นทางสัญจรของคนเดินเท้า
- ▨ ขอบเขตพื้นที่ศึกษา
- ▨ ภูเขาทอง
- ▨ วัดสระเกศ
- ▨ การประปาแม่น้ำศรี

#### 4.2.3 ลักษณะอาคารและการถือครองอาคาร

ในการศึกษานี้จะประกอบด้วย เรื่องของลักษณะอาคารและสิ่งก่อสร้างในพื้นที่ และลักษณะการถือครองอาคาร เพื่อให้ทราบถึงลักษณะอาคาร รูปแบบ จำนวนชั้น และหน้าตาอาคารในปัจจุบัน และลักษณะการถือครองอาคาร เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาเลือกแนวทางการปรับปรุงและฟื้นฟู

##### 1) ลักษณะอาคารบริเวณถนนบำรุงเมือง และถนนจักรพรรดิพงษ์

ลักษณะอาคารในบริเวณนี้ เป็นอาคารก่ออิฐถือปูนจำนวน 2 ชั้น (ภาพที่ 4.21) ก่อสร้างในสมัยรัชกาลที่ 5 มีลักษณะหลังคาทรงปั้นหยา มุงด้วยกระเบื้องว่าว ผนังเรียบไม่มีลวดลาย ชั้นล่างเป็นประตูของโค้ง ด้านบนประตูมีช่องลมเป็นลายไม้ฉลุ ส่วนชั้นบน มีหน้าต่างและกรอบหน้าต่างเป็นบานไม้ มีกันสาดบริเวณบนหน้าต่าง และที่กันสาดมีลายลูกไม้ฉลุลาย ก่อสร้างขึ้นภายหลังอาคารบนถนนบำรุงเมืองในเขตพระนคร ปัจจุบันมีการใช้งานเป็นที่พักอาศัยในชั้นบน ส่วนด้านล่างใช้เป็นร้านค้า และมีการต่อเติมชั้น 3 ขึ้นไป บางหลังต่อเติมคาดฟ้า บางหลังต่อเติมทั้งชั้น ทำให้ลักษณะอาคารดูไม่เป็นระเบียบ และทัศนียภาพไม่น่ามองเท่าที่ควร ซึ่งการต่อเติมนี้ เกิดขึ้นในภายหลัง โดยมีการปรับปรุงอาคารเดิมในสมัยรัชกาลที่ 7 (ภาพที่ 4.22) ลักษณะอาคารและตำแหน่งของอาคารเหล่านี้ จะเกาะกลุ่มอยู่ตามริมถนนดังกล่าวข้างต้น ซึ่งสามารถดูตำแหน่งและลักษณะอาคารในปัจจุบันได้ในภาพที่ 4.26 ซึ่งอาคารเหล่านี้ในปัจจุบันถึงจะมีการทาสีใหม่แล้ว แต่สภาพอาคารยังคงทรุดโทรมลงเรื่อย ๆ และบางหลังมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบทางสถาปัตยกรรมไปบ้าง โดยการเปลี่ยนประตู หน้าต่าง ต่อเติมชั้นอาคาร ติดเครื่องปรับอากาศ ป้ายโฆษณา ทำให้รูปแบบของอาคารเก่าที่มีคุณค่าทางการอนุรักษ์เสียไป รวมถึงทัศนียภาพที่ไม่น่ามอง เนื่องจากแต่ละอาคารต่อเติม มีการเปลี่ยนแปลงไม่เหมือนกัน ในอนาคตถ้าหากปล่อยทิ้งไว้เช่นนี้ รูปแบบอาคารเก่าในสมัยรัชกาลที่ 5 และรัชกาลที่ 7 คงสูญหายไป ในที่สุด

ภาพที่ 4.21  
ห้องแถว 2 ชั้น ในสมัยรัชกาลที่ 5



หมายเหตุ: (ภาพถ่าย) สํารวจเมื่อเดือนมกราคม 2551.

ภาพที่ 4.22  
ห้องแถว 2 ชั้น ที่มีการต่อเติมและตึกแถว 3 ชั้น ในสมัยรัชกาลที่ 7



หมายเหตุ: (ภาพถ่าย) สํารวจเมื่อเดือนมกราคม 2551.