

กิจกรรมของการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่เกี่ยวกับการพัฒนาอุตสาหกรรมเหมืองแร่

โดย การรถไฟแห่งประเทศไทย

ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีโอกาสนำเจ้าหน้าที่เข้าร่วมประชุมเหมืองแร่ครั้งที่ 5 และที่ 6 ที่ได้ผ่านไปแล้วนั้น ปรากฏว่าได้เป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการปรับปรุงบริการขนส่งของการรถไฟฯ ให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ประกอบการเหมืองแร่ และสามารถกำหนดโครงการลงทุนต่าง ๆ ได้ทันกับการพัฒนาการกิจการเหมืองแร่ในประเทศไทย ในการประชุมทั้งสองครั้งดังกล่าวแล้ว การรถไฟฯ ได้รับทราบความต้องการของผู้ประกอบการเหมืองแร่เกี่ยวกับพื้นที่สำหรับกองแร่ทั้งที่สถานีต้นทางและปลายทาง การปรับปรุงอัตราค่าระวางขนส่งให้เหมาะสมเพื่อสนับสนุนกิจการเหมืองแร่บางชนิด ตลอดจนการจ่ายรถบรรทุกส่งให้พอเพียงกับความต้องการ การรถไฟฯ ก็ได้ดำเนินการสนองความต้องการเหล่านั้นไปแล้วเป็นส่วนใหญ่เช่นการจัดพื้นที่กองแร่ให้ที่สถานีลำพูน ป่าสัก และสถานีแม่น้ำ ซึ่งรวมทั้งการเปิดพื้นที่กองแร่ใหม่ ๆ ให้พอกับความต้องการในอนาคตอีกด้วย การปรับปรุงอัตราค่าระวางแร่แมงกานีสชนิดที่ใช้ในการโลหกรรมจากประเภท 3 ลงเป็นประเภท 4 การอนุญาตให้มีการบรรทุกส่งแร่ฟลูออไรสปาร์และแมงกานีสในรถชนิดปิดเพิ่มจากรถชนิดเปิดซึ่งมีจำนวนจำกัด เป็นต้น

การรถไฟฯ ตระหนักดีถึงหน้าที่และความรับผิดชอบของการรถไฟฯ เกี่ยวกับการพัฒนาแหล่งแร่ใหม่ ๆ ของประเทศ จึงได้พยายามที่จะดำเนินการทุกวิถีทางที่อยู่ในวิสัยที่จะปฏิบัติได้หรือรับปฏิบัติได้ เพื่อช่วยเหลืออำนวยความสะดวกและส่งเสริมให้การพัฒนาแหล่งแร่ต่าง ๆ ได้ดำเนินรุดหน้าไปตามแผนขยายการผลิตของบริษัทผู้ประกอบการเหมืองแร่แต่ละบริษัท และตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ในการประชุมเหมืองแร่ครั้งที่ 7 นี้ การรถไฟฯ จึงได้ส่งผู้แทนเข้าร่วมอีกเช่นเคย หากนายเหมืองผู้ใดได้ประสบปัญหาอย่างใดในการขนส่งแร่ของท่านจากแหล่งผลิตไปยังตลาดและประสงค์จะให้การรถไฟฯ จัดหรือปรับปรุงบริการอย่างใดแล้ว ก็ขอได้กรุณาแจ้งปัญหาหรือข้อเสนอแนะให้ทราบจะเป็นโดยการแจ้งในที่ประชุมหรือการแจ้งโดยตรงต่อเจ้าหน้าที่ของการรถไฟฯ ก็ตาม การรถไฟฯ จะรู้สึกขอบคุณเป็นอย่างยิ่งและจะได้พิจารณาการดำเนินการจัดแก้ไขหรือปรับปรุงบริการให้เป็นไปตามความประสงค์หรือข้อเสนอแนะของนายเหมืองต่อไปอย่างเต็มกำลังความสามารถ

บันทึกย่อที่การรถไฟฯ จัดทำขึ้นนี้มีความมุ่งหมายที่จะให้ผู้ประกอบการเหมืองแร่ต่าง ๆ ได้ทราบถึงบริการและความสะดวกในการที่การรถไฟฯ จัดให้สำหรับการขนส่งแร่แต่ละชนิดโดยทางรถไฟว่าเป็นมาอย่างไร และหลังจากการประชุมครั้งที่ 6 แล้ว การรถไฟฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขบริการอย่างใด ในระยะต่อไปการรถไฟฯ มีโครงการหรือแผนงานอย่างใดที่จะขยายกำลังขนส่งและปรับปรุงบริการขนส่งทางรถไฟให้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น เพราะการรถไฟฯ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้มีโอกาสรับใช้และทำหน้าที่อันสำคัญต่อไปในการช่วยเหลือและส่งเสริมการพัฒนาแหล่งแร่ต่าง ๆ ทั่วประเทศไทย

หมายเหตุ เจ้าหน้าที่ของการรถไฟฯ ซึ่งเข้าร่วมประชุมครั้งนี้ คือ

- (1) นายสง่า นาวิเจริญ ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ (ด้านพาณิชย์)
โทรศัพท์ 811566 ต่อ 221
- (2) นายมนู กบิลกาญจน์ หัวหน้ากองประสานงานขนส่ง ฝ่ายการเดินรถ
โทรศัพท์ 811566 ต่อ 224

การรถไฟแห่งประเทศไทย

10 ธันวาคม 2510

การจัดบริการขนส่งแร่ฟลูออไรท์

แร่ฟลูออไรท์เป็นแร่ซึ่งเริ่มมีการผลิตและส่งออกไปจำหน่ายต่างประเทศเมื่อ พ.ศ. 2503 และได้เพิ่มปริมาณขึ้นเป็นลำดับ นับแต่ พ.ศ. 2505 ซึ่งได้มีการผลิตจากเหมืองในเขตจังหวัดลำพูน การขนส่งแร่ชนิดนี้จากแหล่งผลิตในเขตจังหวัดลำพูนมายังกรุงเทพฯ เพื่อรวบรวมและรอการบรรทุกส่งลงเรือเดินสมุทรนั้น กล่าวได้ว่า ได้ใช้การขนส่งทางรถไฟเกือบทั้งหมด สถิติการขนส่งแร่ฟลูออไรท์โดยทางรถไฟถึงสถานีแม่น้ำตั้งแต่ปีงบประมาณ 2505 - 2510 มี (เป็นจำนวนเมตริกตัน) ดังนี้

ปีงบประมาณ		สถานีส่ง			รวม
		ลำปาง	ลำพูน	ป่าสัก	
	2505	—	2,144.4	1,930.4	4,074.8
	2506	26.0	2,860.6	9,868.0	12,754.6
	2507	—	10,393.9	30,659.2	41,053.1
	2508	12.5	25,889.2	22,436.2	48,337.9
	2509	—	33,535.6	34,392.0	67,927.6
	2510 (เฉพาะ 10 เดือนแรก)				
ตุลาคม	2509	—	3,313.5	4,210.4	7,523.9
พฤศจิกายน		—	2,864.9	3,050.2	5,915.1
ธันวาคม		—	3,115.7	4,280.1	7,395.8
มกราคม	2510	—	3,300.4	4,406.8	7,707.2
กุมภาพันธ์		—	3,057.8	2,620.8	5,678.6
มีนาคม		—	4,128.6	3,697.2	7,825.8
เมษายน		—	3,976.7	6,060.7	10,037.4
พฤษภาคม		—	3,667.6	7,612.8	11,280.4
มิถุนายน		275.0	3,818.0	6,030.2	10,123.2
กรกฎาคม		205.0	4,062.2	8,042.9	12,310.1
รวม 10 เดือน		480.0	35,305.4	50,012.1	85,797.5

ตลอดทั้งปีงบประมาณ 2510 (ตุลาคม 2509 — กันยายน 2510) มียอดแร่ฟลูออไรด์สปาร์ที่ขนส่งทางรถไฟรวมทั้งสิ้น 111,463 ตัน ซึ่งเท่ากับมีปริมาณสูงกว่าปี 2509 กว่า 50 %

ที่กองแร่ที่สถานีต้นทางและปลายทาง

ตามระเบียบของการรถไฟ ฯ อนุญาตให้กองพักรอกสินค้าการบรรทุกได้ไม่เกิน 7 วัน แต่เพื่อความสะดวกของผู้ส่งแร่ที่ประสงค์จะขอเช่าที่ เพื่อกำหนดเป็นบริเวณกองพักรวบรวมของตน โดยเฉพาะการรถไฟ ฯ คิดค่าเช่าในอัตราพิเศษ ตารางเมตรละ 3.00 บาทต่อปี (อัตราปกติ ตารางเมตรละ 5.00 บาทต่อปี) ปัจจุบันได้จัดสรรพื้นที่กองแร่ฟลูออไรด์ที่สถานีต้นทางลำพูน

กับสถานีปลายทางแม่น้ำ โดยคิดค่าเช่าพื้นที่ดังกล่าว ส่วนที่สถานีต้นทางป่าสักอีกแห่งหนึ่งนั้น ยังไม่มีการขอเช่า

พื้นที่กองแรที่สถานีแม่น้ำกำลังเปิดพื้นที่ใหม่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา และในอนาคตอันใกล้เมื่อเคลื่อนย้ายบ้านพักของพนักงานพัสดุออกไปแล้ว จะมีพื้นที่เพิ่มอีกมาก

๕.๖.๖.๖.๘ สถานีป่าสัก

บริษัทยูนิเวอร์แซลไมนิ่ง จำกัด ได้ขอให้การรถไฟฯ พิจารณาคิดตั้งเครื่องจักรรถเหมาคันที่สถานีป่าสัก เพื่อความสะดวกในการบรรทุกแร่ และเพื่อจัดปัญหาการบรรทุกขาดหรือเกินน้ำหนัก โดยบริษัทฯ ยินดีออกค่าใช้จ่ายให้ ต่อมาในการไปตรวจงานภาคเหนือ ผู้ว่าการรถไฟฯ และคณะตรวจงานได้ลงตรวจย่านสถานีป่าสักเมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2508 ได้พิจารณาเห็นเป็นการสมควรให้การรถไฟฯ ลงทุนขยายทาง 3 และให้บริษัทฯ ลงทุนในเรื่องเครื่องจักรรถเหมาคัน แล้วให้ใช้ย่านสถานีป่าสักเป็นย่านกิจการแร่โดยเฉพาะ

การติดตั้งเครื่องจักรรถที่สถานีป่าสักได้แล้วเสร็จเปิดใช้การตั้งแต่วันที่ 19 มีนาคม 2510 ค่าใช้จ่ายในการติดตั้งเป็นเงิน 75,857.28 บาท บริษัทยูนิเวอร์แซลไมนิ่ง จำกัด ออกให้ 2 ส่วน เป็นเงิน 50,571.52 บาท บริษัทเทพนิจ จำกัด ออกให้ 1 ส่วน เป็นเงิน 25,285.76 บาท

การจ่ายรถให้บรรทุกแร่

เนื่องจากปริมาณแร่ฟลูออไรสปาร์ได้เพิ่มขึ้นทุก ๆ ปี รถเปิดที่การรถไฟฯ มีอยู่จำนวนจำกัด จึงทำให้การจ่ายรถบรรทุกส่งไม่พอกับความต้องการของบริษัท การรถไฟฯ ได้อนุญาตให้บรรทุกส่งแร่ในรถปิดได้ เพื่อช่วยให้บริษัทต่าง ๆ สามารถลำเลียงแร่ลงมายังกรุงเทพฯ ได้เพิ่มขึ้น การใช้รถปิดบรรทุกแร่นี้ทำให้บริษัทต้องเพิ่มค่าใช้จ่ายในการจัดหาวัตถุดิบ ประตุรถเพื่อกันมิให้แร่ตกในระหว่างทำการบรรทุก การรถไฟฯ ก็ได้ช่วยเหลือรับจัดส่งเครื่องกันประตุรถเหล่านี้กันไปยังสถานีต้นทางโดยมิได้คิดค่าธรรมเนียม เป็นการช่วยให้บริษัทประหยัดค่าใช้จ่าย ไม่ต้องจัดหาเครื่องกันประตุรถใหม่ทุกครั้ง

อนึ่งเพื่อให้การลำเลียงแร่จากที่กองเก็บที่สถานีแม่น้ำไปยังเรือใหญ่สามารถทำได้ตลอดเวลาไม่ต้องคอยระคับน้ำ การรถไฟฯ ได้ลงทุนขุดลอกคลองที่สถานีแม่น้ำเป็นเงิน

380,000.00 บาท ทำให้เรือลำเลียงขนาด 100 ตัน สามารถเข้าออกได้ตลอดเวลาโดยไม่ต้องรอจังหวะเวลาน้ำขึ้นสูงสุดอีก

การจ่ายรถให้บรรทุกส่งแร่บางขณะอาจจะมีจำนวนต่ำลงบ้าง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในฤดูพืชไร่และข้าวออกสู่ตลาด ในฤดูนี้การหาระวางเรือของแรฟลูออร์สปาร์ก็จะไม่สะดวกด้วยการรถไฟ ฯ จึงใคร่เรียนขอร้องให้บริษัทผู้ผลิตแร่เตรียมแร่ไว้ส่งในฤดูฝนให้มาก เพราะมีรถเปล่าส่งจ่ายให้มากกว่าในระยะเดือนมีนาคม – พฤษภาคม

การจัดบริการขนส่งแร่แมงกานีส

การบรรทุกส่งแร่แมงกานีสโดยทางรถไฟ เท่าที่ได้ตรวจค้นย้อนหลังไปถึงปี พ.ศ. 2500 ได้พบว่า

ปี 2500 ได้มีการจ่ายรถเพื่อบรรทุกแร่แมงกานีสที่สถานีนาทา (ก่อนเปิดสถานีหนองคาย) รวมทั้งปี 34 ตัน.

ปี 2501 จ่ายรถเพื่อบรรทุกแร่แมงกานีสที่สถานีนาทาและหนองคาย รวม 34 ตัน.

ปี 2502 จ่ายรถเพื่อบรรทุกที่หนองคาย รวม 31 ตัน.

แร่ที่บรรทุกส่งในระยะเวลาดังกล่าวนี้ คงเป็นแร่ แมงกานีส Battery Grade ซึ่งผลิตที่เหมืองในอำเภอเชียงคาน จังหวัดเลย ลำเลียงมาทางลำแม่น้ำโขง มาบรรทุกขึ้นตู้รถไฟส่งเข้ากรุงเทพ ฯ ซึ่งการรถไฟ ฯ ได้จัดอำนวยความสะดวกเป็นอย่างดีแก่การขนส่งแร่แมงกานีสในระยะนั้น การคิดค่าระวางคิดในอัตราสินค้าประเภท 3

ต่อมาเมื่อเดือนธันวาคม 2504 บริษัทเทพนิจ จำกัด ได้เปิดทำเหมืองแมงกานีสที่อำเภอสิ จังหวัดลำพูน ในระยะเริ่มต้นได้ผลิตแร่แมงกานีสคุณภาพสูงที่ใช้สำหรับทำถ่านไฟฉายออกขายในท้องตลาดกรุงเทพ ฯ ก่อน ต่อมาแร่ชนิดนี้กำลังจะหมดไป แร่แมงกานีสที่เหลือเป็นแร่ที่ใช้ทำถ่านไฟฉายไม่ได้ ต้องใช้สำหรับการถลุงเหล็ก ทำปุ๋ย หรือทำเครื่องยาเคมีอื่น ๆ บริษัท ฯ ได้พยายามติดต่อไปต่างประเทศหลายแห่ง และได้ทดลองส่งไปขายให้ญี่ปุ่นปรากฏว่าค่าใช้จ่ายสูงกว่าราคาที่ขายได้ จึงได้ติดต่อการรถไฟ ฯ ขอผ่อนผันลดค่าระวางบรรทุกแร่แมงกานีส เมื่อเดือนมิถุนายน 2506

ในเดือนกุมภาพันธ์ 2507 กรมทรัพยากรธรณี กระทรวงพัฒนาการแห่งชาติ สมาคมอุตสาหกรรมเหมืองแร่แห่งประเทศไทย และสมาคมเหมืองแร่บริติช ได้จัดให้มีการประชุมเหมืองแร่ครั้งที่ 5 ขึ้น ณ หอประชุมโรงพยาบาลสงฆ์ ระหว่างวันที่ 3-7 กุมภาพันธ์ 2507 ในระหว่างการประชุมครั้งนี้ เจ้าหน้าที่ของการรถไฟฯ ได้มีโอกาสพบและหารือโดยตรงกับ กรรมการบริษัท เทพนิธิ จำกัด และได้ทราบถึงข้อเท็จจริงว่า แร่แมงกานีสเกรดต่ำนั้น มีราคาจำหน่ายที่กรุงเทพฯฯ ประมาณตันละ 390.00 บาท ซึ่งเมื่อคำนวณค่าใช้จ่ายในการผลิต การขนส่ง ค่าภาคหลวง ฯลฯ แล้ว ต้นทุนของแร่แมงกานีสที่กรุงเทพฯฯ จะสูงกว่าราคาจำหน่าย และทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถจะเพิ่มการผลิตได้

ต่อมาเมื่อวันที่ 2 มิถุนายน 2507 คุณทวน คำรงมณี ผู้จัดการบริษัท เทพนิธิ จำกัด ได้ไปพบหัวหน้ากองประสานงานขนส่ง ฝ่ายการเดินรถ การรถไฟฯ ได้หารือและชี้แจงเกี่ยวกับกรณีที่บริษัทฯ ขอลดค่าระวาง กับแจ้งให้ทราบว่า ถ้าได้รับการพิจารณาช่วยเหลือจากการรถไฟฯ ในเรื่องอัตราค่าระวางแล้ว ก็จะสามารถตกลงทำสัญญาขายให้ผู้ซื้อในประเทศญี่ปุ่น ได้ทันที โดยจะเริ่มจากการผลิตเดือนละ 1,000 ตัน และจะสามารถเพิ่มปริมาณผลิตเป็นเดือนละ 5,000 ตัน ได้ภายในเวลา 6 เดือน

ผลต่อมาก็คือ การรถไฟฯ ได้พิจารณาดูตกลงใจปรับอัตราค่าระวางแมงกานีสชนิดที่ใช้ในการโลหกรรมลงจากอัตราสินค้าประเภท 3 เป็นประเภท 4 ซึ่งทำให้ค่าระวางรถไฟจากสถานีป่าสักถึงสถานีแม่น้ำต่ำลงตันละ 20.90 บาท เริ่มแต่วันที่ 21 กรกฎาคม 2507 เป็นต้นมา ปรากฏว่าได้มีแร่แมงกานีสส่งทางรถไฟในเดือนพฤศจิกายน 2507 เป็นปริมาณ 2,161.22 ตัน แต่หลังจากนั้นกลับมีปริมาณลดต่ำลง เนื่องจากบริษัทฯ ประสบปัญหาเกี่ยวกับการหาตลาด ตราบจนถึงเดือนกันยายน 2509 ยังไม่มีเดือนใดมีปริมาณส่งถึง 2,000 ตันเลย ในรอบปีงบประมาณ 2509 (ตุลาคม 2508 - กันยายน 2509) เดือนที่มีปริมาณส่งทางรถไฟสูงสุดคือ เดือนกรกฎาคม ก็มีแร่แมงกานีสส่งจากสถานีป่าสักเพียง 1,740.76 ตัน เท่านั้น อย่างไรก็ตาม อย่างไรก็ดี ก็ยังคาดหวังอยู่ว่าบริษัทฯ จะสามารถแก้ปัญหาการตลาดให้ลุล่วงไปได้ด้วยดี และจะทำการผลิตเพิ่มขึ้นเป็นเดือนละ 5,000 ตัน ตามแผนการที่วางไว้

แร่แมงกานีสที่ส่งทางรถไฟ ส่วนใหญ่ส่งจากสถานีป่าสัก มาขนส่งที่สถานีปลายทางแม่น้ำและธนบุรี มีสถิติปริมาณเป็นจำนวนเมตริกตัน ดังนี้

ปีงบประมาณ		ส่งจากสถานีป่าเส้า		รวม
		ถึงสถานีแม่น้ำ	ถึงสถานีธนบุรี	
2508		6,035.53	1,397.53	7,433.06
2509		9,945.05	3,103.67	13,048.72
2510				
ตุลาคม	2509	1,423.90	169.20	1,593.10
พฤศจิกายน		337.20	627.90	965.10
ธันวาคม		244.90	—	244.90
มกราคม	2510	568.90	—	568.90
กุมภาพันธ์		638.90	—	638.90
มีนาคม		213.70	—	213.70
เมษายน		645.00	—	645.00
พฤษภาคม		640.00	—	640.00
มิถุนายน		135.90	—	135.90
กรกฎาคม		922.50	—	922.50
รวม 10 เดือน		5,770.90	797.10	6,568.00

การที่ปริมาณการขนส่งในปี 2510 ลดลงไปนี้ทราบว่ามีสาเหตุมาจากด้านการตลาดและไม่เกี่ยวกับความล่าช้าหรือความไม่เพียงพอในการจัดบริการขนส่งทางรถไฟ

การจัดบริการขนส่งเรย์ปซัม

การขนส่งเรย์ปซัมทางรถไฟได้มีมานานแล้ว เท่าที่ได้ค้นย้อนหลังไปถึงปี 2488 มีเรย์ปซัมขนส่งทางรถไฟ ดังนี้

ปีปฏิทิน	2488	จำนวน	—	ตัน
ปีปฏิทิน	2489	จำนวน	108	ตัน
ปีปฏิทิน	2490	จำนวน	89	ตัน

ปีปฏิทิน	2491	จำนวน	246	ตัน
ปีปฏิทิน	2492	จำนวน	147	ตัน
ปีปฏิทิน	2493	จำนวน	359	ตัน
ปีปฏิทิน	2494	จำนวน	95	ตัน
ปีปฏิทิน	2495	จำนวน	—	ตัน
ปีปฏิทิน	2496	จำนวน	—	ตัน
ปีปฏิทิน	2497	จำนวน	—	ตัน
ปีปฏิทิน	2498	จำนวน	—	ตัน
ปีปฏิทิน	2499	จำนวน	—	ตัน
ปีปฏิทิน	2500	จำนวน	2,667	ตัน
ปีปฏิทิน	2501	จำนวน	2,490	ตัน
ปีปฏิทิน	2502	จำนวน	5,360	ตัน
ปีปฏิทิน	2503	จำนวน	7,470	ตัน
ปีงบประมาณ	2504 (9 เดือน)	จำนวน	9,648	ตัน
ปีงบประมาณ	2505	จำนวน	21,865	ตัน
ปีงบประมาณ	2506	จำนวน	28,175	ตัน
ปีงบประมาณ	2507	จำนวน	28,833	ตัน
ปีงบประมาณ	2508	จำนวน	29,987	ตัน
ปีงบประมาณ	2509	จำนวน	42,431	ตัน
ปีงบประมาณ	2510	จำนวน	78,850	ตัน

ตั้งแต่ปี 2502 เป็นต้นมา ปริมาณส่งทางรถไฟเพิ่มสูงขึ้นเป็นลำดับ โดยเฉพาะในรอบปีงบประมาณ 2509 เพิ่มขึ้นจากปี 2508 ถึง 41.5%

ยิปซัมที่ส่งทางรถไฟตั้งแต่ปี 2503 — 2508 เป็นยิปซัมจากแหล่งผลิตที่ตำบลวังงิ้ว อำเภอบางมูลนาก จังหวัดพิจิตร ของบริษัทไทยยิปซัม จำกัด นำมาบรรทุกรถไฟที่สถานีสะพานหิน ต่อมาในปี 2509 เริ่มมีการขนส่งยิปซัมทางรถไฟจากแหล่งผลิตใหม่เพิ่มขึ้นอีก 2 แห่ง คือแหล่งผลิตที่อำเภอหนองบัว จังหวัดนครสวรรค์ ดำเนินการโดยบริษัทสหชาติ

เศรษฐกิจ จำกัด กับแหล่งผลิตที่ตำบลบ้านส้อง อำเภอนาสาร จังหวัดสุราษฎร์ธานี ดำเนินการโดยบริษัทไทยยิปซัม จำกัด

ยิปซัมจากแหล่งผลิตที่อำเภอหนองบัว นำมาบรรทุกรถไฟที่สถานีชุมแสง เริ่มส่งทางรถไฟเมื่อพฤษภาคม 2509 และมีส่งติดต่อกัน 3 เดือนในเดือนพฤษภาคม—กรกฎาคม แล้วก็เว้นไป รวมปริมาณส่งในปีงบประมาณ 2509 จำนวน 1,120.4 ตัน ส่งถึงปลายทางแห่งเดียว คือ ท่าหลวง

ยิปซัมจากแหล่งผลิตที่ตำบลบ้านส้อง นำมาบรรทุกรถไฟที่สถานีบ้านส้อง เริ่มส่งทางรถไฟเมื่อสิงหาคม 2509 รวมปริมาณส่งในปีงบประมาณ 2509 จำนวน 1,017.8 ตัน ส่งถึงปลายทางแห่งเดียว คือ ที่วัง

สรุปการขนส่งยิปซัมในระยะเวลาปีงบประมาณ 2505—2509 มีต้นทางจากแหล่งผลิต และปลายทางโรงงานปูนซีเมนต์ ดังนี้

		ปริมาณ (เมตริกตัน)				
		2505	2506	2507	2508	2509
ชุมแสง	— ท่าหลวง	—	—	—	—	1,120.4
ตะพานหิน	— บางซื่อ	8,544.5	10,828.3	10,046.1	12,446.1	11,472.6
ตะพานหิน	— ท่าหลวง	6,840.1	10,654.5	12,755.8	14,229.9	22,184.8
ตะพานหิน	— โพนทอง	6,418.6	6,666.8	6,021.0	3,233.5	6,473.0
บ้านส้อง	— ที่วัง	—	—	—	—	1,017.8

การบรรทุกส่งยิปซัมจากบ้านส้องไปมาเลเซีย

เมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2509 คุณดำเนิน สิทธิประศาสน์ แห่งบริษัทไทยยิปซัม จำกัด ได้นำ Mr. R.M. Pittendrigh ผู้จัดการบริษัท McAlister ตัวแทนจำหน่ายยิปซัมในมาเลเซีย ไปพบผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ (ด้านพาณิชย์)หารือถึงการขนส่งเรยิปซัมจากบ้านส้องไปยังมาเลเซีย ซึ่งต้องการใช้ยิปซัมในการผลิตซีเมนต์ปีละ 40,000 ตันโดยส่งให้บริษัท

Tasek และ Pan Malayan ที่อีโปห์ 20,000 ตัน บริษัท Malayan Cement ที่ราวาง 20,000 ตัน ซึ่งต้องเดินเป็นขบวนรถพิเศษ เดือนละ 7 ขบวน ๆ ละ 500 ตัน การจัดบริการขนส่งดังกล่าวนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยรับว่าสามารถทำได้ เพราะได้หารือกับการรถไฟมาเลเซียก่อนแล้วว่า ในการเดินขบวนรถพิเศษยิปซัมไทย-มาเลเซียนี้ จะจัดรถสำหรับใช้บรรทุกฝ้ายละครึ่ง และทางบริษัทไทยยิปซัม จำกัด รับรองจะเร่งรัดการบรรทุกให้เสร็จภายในเวลา 12 ชั่วโมง

ฝ่ายการเดินรถ การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงได้หารือกับการรถไฟมาเลเซียอีกครั้งหนึ่ง เมื่อ 30 มีนาคม 2509 และในที่สุดได้ตกลงกันที่จะจัดรถสมทบฝ้ายละครึ่ง และจัดทำกำหนดเดินรถสำหรับขบวนรถพิเศษยิปซัม เป็นการต่อเนื่องกันจากบ้านส้องถึงอีโปห์และราวาง

การขนส่งยิปซัมจากบ้านส้องถึงมาเลเซีย ได้เริ่มในเดือนพฤศจิกายน 2509 เป็นเที่ยวแรก และตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2510 เป็นต้นมา ก็ได้มียิปซัมส่งจากบ้านส้องไปยังมาเลเซียเป็นประจำ คือ

พฤศจิกายน 2509	จำนวน	575.22 ตัน
ธันวาคม		— ตัน
มกราคม 2510		614.59 ตัน
กุมภาพันธ์		1,502.70 ตัน
มีนาคม		504.54 ตัน
เมษายน		1,010.98 ตัน
พฤษภาคม		2,062.50 ตัน
มิถุนายน		1,018.30 ตัน
กรกฎาคม		2,060.74 ตัน
สิงหาคม		511.40 ตัน
กันยายน		
ตุลาคม		

เครื่องจักรรถทั้งคันที่สถานีบ้านสองและสถานีชุมแสง

บริษัทไทยยิปซัม จำกัด ได้ขอให้การรถไฟ ฯ พิจารณาคัดตั้งเครื่องจักรรถเหมาคันที่สถานีบ้านสอง และได้แจ้งว่าจะมียิปซัมส่งเป็นปริมาณมากขึ้น ตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2510 เป็นต้นไป จึงขอให้การรถไฟ ฯ เร่งรัดดำเนินงานให้เสร็จภายในพฤศจิกายน 2510 โดยบริษัท ฯ จะเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายให้ ซึ่งการรถไฟ ฯ ได้ส่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรีบดำเนินการโดยเร่งด่วนแล้ว

บริษัทสหชาติเศรษฐกิจ จำกัด ได้ขอให้การรถไฟ ฯ คัดตั้งเครื่องจักรรถทั้งคันที่สถานีชุมแสง การรถไฟ ฯ รับที่จะดำเนินการให้เช่นเดียวกับที่สถานีป่าสักและสถานีบ้านสอง ท่านผู้ว่าการ ฯ พร้อมคณะตรวจงานงบประมาณแบบเปิดจะได้ออกไปพินิจสถานที่และกิจการเหมืองของบริษัท ฯ นี้ในวันที่ 9 ธันวาคม 2510 แล้วจะได้ตกลงในรายละเอียดกันต่อไป

การจัดบริการขนส่งแร่ดิบ

แร่ดิบซึ่งผลิตได้ในจังหวัดต่าง ๆ ของภาคใต้ที่อยู่ใกล้เส้นทางรถไฟนั้น ส่วนใหญ่ได้ใช้การขนส่งทางรถไฟไปยังท่าเรือชายฝั่ง หรือย่านสถานีปากังเบซาร์เพื่อส่งไปจำหน่ายให้แก่โรงถลุงดีบุกที่มาเลเซีย หรือส่งต่อลงเรือเดินสมุทรไปยังประเทศต่างๆ ในยุโรปและอเมริกา แม้ว่าปริมาณแร่ดิบที่ขนส่งโดยทางรถไฟแต่ละปีจะมีเพียงส่วนน้อย เมื่อเทียบกับปริมาณสินค้าทั้งหมดที่การรถไฟ ฯ ทำการรับขนส่งก็ตาม การรถไฟ ฯ ก็ได้ให้ความสนใจในการปรับปรุงบริการและอำนวยความสะดวกอย่างดีที่สุดให้แก่การขนส่งแร่ดิบโดยทางรถไฟตลอดมา ต่อมาการรถไฟ ฯ ก็ได้ทราบว่า ทางราชการจะไม่อนุญาตให้ส่งแร่ดิบออกนอกราชอาณาจักร ตั้งแต่วันที่ 24 กรกฎาคม 2508 เพื่อให้สินแร่ที่ผลิตได้ภายในประเทศทั้งหมดส่งไปยังโรงถลุงดีบุกของบริษัทไทยแลนด์สเมลทิงแอนด์รีไฟนิง จำกัด ที่ภูเก็ต

เพื่อที่จะให้บริการและความสะดวกแก่นายเหมืองซึ่งเคยใช้การขนส่งทางรถไฟมาแต่เดิมและที่จะเริ่มต้นใช้การขนส่งแร่ดิบทางรถไฟ การรถไฟ ฯ ได้ติดต่อกับบริษัทขนส่งภูเก็ตกันตั้ง จำกัด และเจ้าหน้าที่ชั้นอาวุโสของบริษัทไทยแลนด์สเมลทิง ฯ เพื่อจัดบริการขน

ส่งจากต้นทางโดยทางรถไฟจนถึงโรงงานถลุงดีบุกที่ภูเก็ทขึ้น ในที่สุดการรถไฟ ฯ และบริษัทขนส่งภูเก็ตกันตั้ง จำกัด ก็ได้ลงนามในสัญญาร่วมการขนส่งดีบุกโดยทางรถไฟและทางเรือเมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม 2508 และได้เริ่มให้บริการร่วมตั้งแต่วันที่ 25 กรกฎาคม 2508 เป็นต้นมา

บริการขนส่งร่วมที่จัดขึ้นนี้ ในระยะแรกก็ได้มีอุปสรรคและข้อขัดข้องอยู่บ้างเกี่ยวกับเอกสารกำกับการขนย้ายแร่จากเหมืองในเขตภาคใต้ ซึ่งด้วยความช่วยเหลือร่วมมือจากเจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรธรณีและกรมศุลกากร ก็ได้แก้ไขข้อขัดข้องได้หมดสิ้นไป

ค่าใช้จ่ายในการขนส่งแร่ดีบุกโดยบริการร่วม ในปัจจุบันสรุปได้ดังนี้

- ค่าลำเลียงไปยังสถานีรถไฟต้นทาง คงเป็นภาระของผู้ส่ง
- ค่าขนขึ้นบรรทุกที่สถานีต้นทาง ต้นละ 4.50 บาท ซึ่งผู้ส่งจะต้องชำระที่ต้นทาง
- ค่าระวางรถไฟคิดในราคาสินค้าประเภท 2 ถึงสถานีกันตั้ง
- ค่าลากจูงที่สถานีกันตั้งสู่ทางแยกท่าเรือ 20.00 บาทต่อ 1 คันรถ 4 ล้อ
- ค่าระวางเรือจากกันตั้งถึงภูเก็ต หาบละ 7.00 บาท หรือต้นละ 116.60 บาท
- ค่าธรรมเนียมสินค้าผ่านท่าเทียบเรือเทศบาลกันตั้ง หาบละ 0.50 บาท

เมื่อรถบรรทุกแร่ดีบุกถึงสถานีกันตั้ง บริษัทขนส่งภูเก็ตกันตั้ง จำกัด จะเป็นผู้ชำระเงินค่าระวางรถไฟและค่าลากจูงให้แก่การรถไฟ ฯ และชำระค่าธรรมเนียมสินค้าผ่านท่าเทียบเรือให้แก่เทศบาลกันตั้ง แล้วไปเรียกเก็บจากบริษัทไทยแลนด์สเมลท์ทิง ฯ รวมทั้งค่าระวางเรือซึ่งเป็นส่วนของบริษัท ฯ ด้วย แร่ดีบุกที่บริษัท ฯ รับมอบไปจากการรถไฟ ฯ อยู่ในหน้าที่รับผิดชอบของบริษัท ฯ ไปจนถึงส่งมอบให้โรงถลุง วิธีการนี้ได้เริ่มปฏิบัติมาตั้งแต่วันที่ 15 กันยายน 2509

การรถไฟ ฯ มีโครงการที่จะปรับปรุงบริการขนส่งแร่ดีบุกให้รวดเร็วยิ่งขึ้น โดยวางแผนไว้ว่าเมื่อทางหลวงสายสุราษฎร์ธานี - ตะกั่วป่า สร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วจะได้จัดให้มีบริการขนส่งแร่ดีบุกร่วมระหว่างรถไฟกับรถยนต์ โดยรับบรรทุกแร่ดีบุกจากสถานีต้นทางโดยทางรถไฟไปยังสถานีสุราษฎร์ธานี แล้วขนถ่ายบรรทุกส่งต่อโดยทางรถยนต์นำไปมอบให้จนถึงโรงถลุงของบริษัทไทยแลนด์สเมลท์ทิงแอนด์รีไฟนิง จำกัด ที่ภูเก็ท เช่นเดียวกับที่ได้ดำเนินการขนส่งร่วมโดยทางเรือ และได้เรียนรายละเอียดให้ทราบอีกครั้งหนึ่ง

สถิติสินแร่ดิบทุกขนส่งทางรถไฟในประเภทเหมือนกัน ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2505 มี

ดังนี้ :-

ปีงบประมาณ	เมตริกตัน
2505	3,167.14
2506	3,546.25
2507	3,949.11
2508	4,617.99
2509	6,084.93
2510	
ตุลาคม 2509	468.10
พฤศจิกายน	528.74
ธันวาคม	653.08
มกราคม 2510	458.10
กุมภาพันธ์	440.40
มีนาคม	617.60
เมษายน	556.30
พฤษภาคม	476.35
มิถุนายน	643.00
กรกฎาคม	434.10
สิงหาคม	436.74
กันยายน	
ตุลาคม	

การประสานงานกับบริษัทเหล็กสยาม จำกัด ในการพัฒนาเหมืองแร่เหล็ก

บริษัทเหล็กสยาม จำกัด ได้รับโอนโรงงานถลุงแร่และผลิตเหล็กกล้า ตลอดจน การหล่อ ของบริษัทปูนซีเมนต์ไทย จำกัด ซึ่งตั้งอยู่ที่โรงงานท่าหลวง จังหวัดสระบุรี ไป ดำเนินงานเองโดยตลอด ได้จดทะเบียนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เป็นนิติบุคคล ประเภทบริษัท จำกัด เมื่อวันที่ 21 เมษายน 2509 และได้รับโอนประทานบัตรเหมืองแร่เหล็ก ที่เขาทับควายไปดำเนินการด้วย ปรากฏจากผลการสำรวจว่า ในเขตประทานบัตรของบริษัทฯ ที่เขาทับควายและบริเวณใกล้เคียงมีปริมาณแร่เหล็กมากเพียงพอจะจัดตั้งโรงงานถลุงและผลิต เหล็กกล้าขนาดใหญ่วันละ 400-500 ตันได้ บริษัทฯ จึงดำริจะขยายโรงงานถลุงเหล็กที่โรงงาน ท่าหลวง ในการนี้ประมาณว่าจะต้องขนแร่เหล็กจากเขาทับควายไปบ่อนโรงงานวันละ 1,000 ตัน ซึ่งจะเริ่มดำเนินการได้ในปี 2512 จึงได้หารือไปยังการรถไฟฯ ในการพิจารณาที่จะก่อสร้าง ทางรถไฟ โดยแยกจากทางประธานที่บริเวณสถานีหนองเต่า เข้าไปยังเขาทับควาย

การรถไฟฯ ได้พิจารณาข้อมูลต่าง ๆ โดยละเอียดแล้ว เห็นสมควรที่จะจัดสร้าง ทางรถไฟแยกจากทางสายประธานตรงบริเวณสถานีหนองเต่าเข้าไปยังบริเวณแหล่งแร่เขาทับ ควาย ซึ่งมีระยะทางประมาณ 9.6 ก.ม. เพื่ออำนวยความสะดวกและเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมถลุงแร่เหล็กของไทยให้เจริญก้าวหน้า และเพื่อหารายได้สำหรับการรถไฟฯ เพิ่มขึ้น ซึ่ง นอกจากรายได้ค่าระวางบรรทุกในการขนส่งวัตถุดิบสินแร่เหล็กจากเขาทับควายไปบ่อนโรงงาน ถลุงเหล็กแล้ว การรถไฟฯ อาจจะมีรายได้อีกทางหนึ่ง จากค่าระวางบรรทุกในการขนส่งผลิต- ภัณฑ์สินค้าเหล็กออกสู่ตลาดอีกด้วย ในการนี้จะต้องใช้เงินลงทุนทั้งสิ้น รวมทั้งค่าล้อเลื่อน ประมาณ 18 ล้านบาท

ขณะนี้การรถไฟฯ กำลังจัดทำรายงานเสนอเป็นโครงการลงทุนเพิ่มเติมไปยัง กระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณาเสนอสภาพพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติพิจารณาต่อไป

การจัดบริการขนส่งวัตถุดิบในการผลิตซีเมนต์

วัตถุดิบที่สำคัญสำหรับการผลิตซีเมนต์ก็ได้แก่ยิปซัมและดินขาว ซึ่งวัตถุดิบทั้ง 2 ชนิดนี้การรถไฟฯ ได้พยายามอำนวยความสะดวกในด้านการขนส่งจากแหล่งที่มีวัตถุดิบไปยังโรงงานปูนซีเมนต์ต่าง ๆ ให้เป็นไปโดยรวดเร็วและประหยัดค่าใช้จ่ายเท่าที่สามารถจะดำเนินการได้ รายละเอียดในเรื่องการขนส่งเรยิปซัมปรากฏอยู่ในตอนต้นของบันทึกฉบับนี้แล้ว

การขนส่งดินขาว

เพื่อให้การขนส่งดินขาวจากบ้านหมอมายังโรงงานปูนซีเมนต์ที่บางซื่อเป็นไปโดยรวดเร็ว และได้ปริมาณเพิ่มขึ้นตามแผนการขยายการเผาปูนเม็ดที่โรงงานบางซื่อ การรถไฟฯ ได้ลงทุนจัดหารถเพื่อบรรทุกดินขาวสำหรับบริษัทปูนซีเมนต์ไทย จำกัด ชนชุดหนึ่งจำนวน 50 คัน ซึ่งรถชุดนี้ได้นำออกใช้การเมื่อเดือนสิงหาคม 2509 ทำให้สามารถขนดินขาวมายังโรงงานบางซื่อรวมกับรถสินค้าชุดเดิมได้ประมาณวันละ 1,800 ตัน

ปริมาณดินขาวที่การรถไฟฯ ได้ขนส่งจากบ้านหมอถึงโรงงานบางซื่อและโรงงานท่าหลวงตั้งแต่ปีงบประมาณ 2505 - 2509 มีเป็นจำนวนตันดังนี้

ถึงโรงงาน	2505	2506	2507	2508	2509
บางซื่อ	102,877.0	104,891.1	173,623.6	336,517.8	371,540.5
ท่าหลวง	345,625.0	407,262.5	346,525.0	369,600.0	376,962.5

สำหรับปีงบประมาณ 2510 ปริมาณดินขาวที่ขนส่งโดยทางรถไฟทั้งหมดมีปริมาณรวม 823,425 ตัน ซึ่งสูงกว่าปี 2509 เป็นจำนวน 74,922 ตัน ส่วนใหญ่ของปริมาณที่ขนส่งเพิ่มเป็นการขนมายังโรงงานบางซื่อ

การขนส่งปูนเม็ด

ได้มีการขาดแคลนปูนซีเมนต์ขึ้นอย่างมากในระยะปลายปี 2509, จึงทำให้มีการซื้อปูนเม็ดจากต่างประเทศเพื่อป้อนโรงงานปูนซีเมนต์ของบริษัทชลประทานซีเมนต์ จำกัด และได้มีการซื้อขายปูนเม็ดระหว่างบริษัทผลิตซีเมนต์ด้วยกัน การรถไฟฯ จึงได้จัดบริการในการขนส่ง

ปูนเม็ดน้อย่างเต็มที่โดยการจ้ดจ่ายรดให้พอเพียง มีการเดินขบวนรถพิเศษโดยเฉพาะ ทำให้การขาดแคลนซีเมนต์ภายในประเทศบรรเทาลงได้มาก

ปริมาณปูนเม็ดซึ่งการรุดไฟ ฯ ได้ขนส่งในระยะตั้งแต่เดือนมกราคม 2510 ถึงเดือนสิงหาคม 2510 รวม 8 เดือน มีดังนี้

จาก	ถึง	เมตริกตัน
บางซื่อ	โพนทอง	235.0
ท่าหลวง	โพนทอง	9,861.5
ท้ว้ง	โพนทอง	5,350.1
หาดใหญ่	โพนทอง	4,292.8
ปากังเบซาร์	โพนทอง	1,633.1
ปากังเบซาร์	หาดใหญ่	4,951.9
แม่น้ำ	โพนทอง	2,724.5
ท้ว้ง	บางซื่อ	23,819.4
ท้ว้ง	ท่าหลวง	979.0
บางซื่อ	ท่าหลวง	492.5

การให้ความร่วมมือขนัตนแก่การพัฒนาเหมืองแร่ชนิดอื่น ๆ

1. เมื่อวันที่ 26 ตุลาคม 2509 ได้มีการหารือกันระหว่าง Mr. O. D. Petersen, Chief geologist แห่งบริษัท National Lead Co. และ Mr. Rebett S. Robertson ที่ปรึกษาบริษัท ฯ กับเจ้าหน้าที่การรุดไฟ ฯ เกี่ยวกับการขนส่งแร่สังกะสีจากอำเภอแม่สอด สรุปความได้ว่า การดำเนินการทำเหมืองสังกะสีนี้ จะใช้วิธีเปิดช่องประมูลเพื่อหาตัวผู้รับสัมปทาน ตามโครงการของบริษัท ฯ ในขั้นแรกจะส่งแร่สังกะสี (concentrated zinc ores) ออกไปจำหน่ายต่างประเทศก่อน ปีละประมาณ 100,000 ตัน การดำเนินการจะเริ่มได้ภายใน 18 เดือน หลัง

จากได้รับสัมปทาน ถ้าสมควรตั้งโรงถลุงขึ้นในประเทศคาดว่าจะมีกำลังผลิตปีละ 50,000 ตัน จึงจะสามารถดำเนินการได้ ในการนี้จะต้องใช้แร่สังกะสีปีละ 100,000 ตัน ความต้องการสังกะสีภายในประเทศมีเพียงปีละ 10,000 ตัน ที่เหลือจะต้องหาตลาดต่างประเทศ โรงถลุงนี้จะเลือกตั้งที่แม่สอด จังหวัดตาก นครสวรรค์ หรือกรุงเทพฯ สุดแต่ผลของการศึกษาข้อมูลทางเศรษฐกิจ ซึ่งเจ้าหน้าที่การรถไฟฯ ได้แจ้งให้ทราบถึงเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟฯ ทั้งนี้

- อัตราค่าระวางรถไฟในปัจจุบัน กำหนดไว้เป็นประเภท 3 ทั้งแร่สังกะสีและสังกะสีที่ถลุงแล้ว แต่อาจพิจารณาจัดประเภทแร่สังกะสีให้เป็นสินค้าประเภท 4 ได้ หากสามารถส่งเป็น Prainload ขบวนละ 500 ตันได้ ก็อาจพิจารณาลดค่าระวางลงจากอัตราปกติได้ 10 % - 15 %
- ได้แจ้งให้ทราบถึงบริเวณกองเก็บแร่ รอกการส่งออกที่สถานีแม่น้ำว่า มีพื้นที่ใหม่ริมแม่น้ำประมาณ 4,000 ตารางเมตร ซึ่งจะสะดวกในการกองเก็บแร่สังกะสี เพื่อรอกการลำเลียงลงเรือ ปริมาณที่จะส่งลงเรือนั้นได้รับทราบว่าจะเป็นครั้งละ 7,000 ตัน โดยการ charter เรือเดินสมุทรทั้งลำ แร่ที่กองเก็บจะมีลักษณะละเอียดคล้ายทราย จึงจะต้องลงทุนก่อสร้างกำแพงและพื้นให้มั่นคงถาวร รวมทั้งการจัดสร้างระบบลำเลียงโดยสายพานลงเรือใหญ่ด้วย ส่วนการกองเก็บแร่ที่ต้นทางคงไม่มีปัญหาอะไร เพราะจะมีแร่กองเก็บไม่เกิน 1,000 ตัน
- ได้แจ้งให้ทราบถึงโครงการสำรวจข้อมูลเพื่อเสนอขอสร้างทางรถไฟอุตสาหกรรมจากท่าเรือกรุงเทพฯ ไปยังจังหวัดสมุทรปราการเพื่อประกอบการพิจารณาในเลือกที่ตั้งโรงถลุง
- ได้แจ้งให้ทราบถึงระยะทางถนนจากแม่สอดถึงพิษณุโลก ซึ่งจะต้องใช้การลำเลียงโดยรถบรรทุก

2. เมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2510 ได้มีการหารือกันระหว่างเจ้าหน้าที่บริษัทไทยแลนด์ สตีล จำกัด กับเจ้าหน้าที่ของการรถไฟฯ ในกรณีที่บริษัทฯ แจ้งว่า จะเปิดดำเนินการเหมืองแร่เหล็กที่อำเภอศรีสังขณาลัย จังหวัดสวรรคโลก และที่อำเภอวังชัน จังหวัดแพร่ นอกจาก

นี้จะเปิดดำเนินการเหมือง Rock Salt ที่จังหวัดชัยภูมิ และเหมืองแร่สังกะสีที่อำเภอแม่สอค จังหวัดตาก บริษัท ฯ ประมาณว่าจะขนแร่เหล็กมายังกรุงเทพ ฯ ปีละ 1,500,000 ตัน

เจ้าหน้าที่ของการรถไฟ ฯ ได้แจ้งให้ทราบถึงอัตราค่าระวางจากสถานีสวรรคโลก และเด่นชัย ถึงสถานีแม่น้ำ และชี้แจงว่า ตามปริมาณการขนแร่เหล็กที่บริษัท ฯ ประมาณไว้ นี้ จะต้องขนวันละ 4,000 ตัน ซึ่งจะต้องจัดเดินขบวนรถสินค้าวันละ 8 ขบวน ๆ ละ 500 ตัน ขบวนหนึ่งใช้เวลาหมุนเวียน 4 วัน ซึ่งจะต้องจัดหารถจักรและล้อเลื่อนรวมจำนวนทั้งใช้การและสำรอง คือ รถจักร 40 คัน รถพ่วง 1,750 คัน การรถไฟ ฯ ไม่สามารถทำการขนส่งโดยรถจักรและเครื่องล้อเลื่อนเท่าที่มีอยู่ในปัจจุบันนี้ได้ หากบริษัท ฯ ลงทุนจัดหารถพ่วงและการรถไฟ ฯ จัดหารถจักร ก็จะได้รับผลการลดค่าระวางลงจากอัตราปกติ และควรจะพิจารณาลงทุนต่อทางรถไฟเข้าไปยังเหมืองเพื่อลดค่าใช้จ่ายในการขนหลายทอดลงได้ นอกจากนั้นบริษัท ฯ ควรคำนึงถึงสถานที่กองเก็บแร่ที่กรุงเทพ ฯ สำหรับสถานีต้นทางหากตกลงกันในรายละเอียดแล้ว การรถไฟ ฯ อาจจะลงทุนเปิดสถานีขึ้นใหม่ใกล้ ๆ กับสถานีสวรรคโลก เพื่อจัดเป็นสถานีสำหรับกิจการแร่เหล็กโดยเฉพาะ

โครงการนี้เป็นโครงการใหญ่เช่นเดียวกับโครงการเหมืองแร่เกลือที่บริเวณชัยภูมิ ซึ่งจะใช้การขนส่งทางรถไฟได้สะดวก เพราะทางรถไฟสายแก่งคอย-บัวใหญ่ได้สร้างเสร็จและเปิดใช้การตั้งแต่วันที่ 19 สิงหาคม 2510 เป็นต้นมาแล้ว

สำหรับการขนส่งแร่สังกะสีนั้น การรถไฟ ฯ สามารถจัดบริการให้ได้ เพราะมีปริมาณต่อวันไม่มากนัก