

'ไม้หอมรถไฟ'คุณค่าที่คู่ควร

● สะพานประวัติศาสตร์-ม้านั่ง-ต่อประแจ

● สงวนไว้ใช้ก่อนปิดตำนานเป็นคอนกรีต

ผู้สื่อข่าวรายงานความคืบหน้ากรณีนายวุฒิ มาลา รักษาการผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เปิดเผยถึงโครงการปรับเปลี่ยนวัสดุหมอนรางรถไฟ จากที่ทำจากไม้ เป็นหมอนคอนกรีตให้แล้วเสร็จทั้งหมดในปี 65 เป็นการปิดตำนานไม้หอมรถไฟว่า ไม้หอมมีอายุการใช้งานยาวนาน 20-30 ปี ขึ้นอยู่กับสภาพการใช้งานในแต่ละเส้นทางหากมีขบวนขบวนสินค้าจำนวนมาก ไม้หอมจะสึกหรอนมากกว่า แต่คุณภาพการใช้งานใกล้เคียงกับหมอนคอนกรีต

อย่างไรก็ตามสาเหตุสำคัญที่ต้องเปลี่ยนไม้หอมรถไฟเป็นหมอนคอนกรีตเนื่องจากปัจจุบันไม้ที่จะทำหมอนรถไฟ

ค่อนข้างหายาก ต้องนำเข้าจากต่างประเทศและมีราคาแพง โดยทางรถไฟมีความยาวทั่วประเทศรวมอยู่ที่ 4,507 กม. ขณะนี้เปลี่ยนเป็นหมอนคอนกรีตแล้ว 4,504 กม. เหลือ 3 กม. นอกจากนี้ในส่วนของทางเหล็ก 728 กม. ได้เปลี่ยนเป็นหมอนคอนกรีตแล้ว 690 กม. เหลือ 38 กม. เมื่อรวมทางประธานกับทางเหล็กจะเหลือประมาณ 41 กม. ซึ่งจะทยอยเปลี่ยนตามงบประมาณที่ได้รับในแต่ละปี โดยใน 1 กม.

จะใช้ไม้หอมประมาณ 1,600 ท่อน ดังนั้นยังเหลืออีกประมาณกว่า 6 หมื่นท่อน จากที่ต้องเปลี่ยนทั้งหมดกว่า 7 ล้านท่อน

รายงานข่าวจาก รฟท. แจ้งด้วยว่า แม้นโยบาย รฟท. จะชัดเจนว่าต้องเปลี่ยนเป็นหมอนคอนกรีตให้หมด แต่บางจุดอาจยังต้องคงเอกลักษณ์ของไม้หอมไว้ต่อไป เช่น สะพานทางประวัติศาสตร์ เช่น สะพานข้ามแม่น้ำแคว สะพานถ้ำกระแซ เป็นต้น นอกจากนี้ในจุดรอยต่อประแจ ซึ่งเป็นข้อต่อต่าง ๆ ก็ยังอาจต้องใช้ไม้หอมอยู่ เพราะไม้มีความยืดหยุ่น แต่ถือว่าเป็นสัดส่วนที่น้อยมาก ๆ

ทั้งนี้ไม้หอมทุกท่อนที่รื้อย้ายออกมาแล้ว จะแบ่งเป็นประเภทตามสภาพ โดยประเภท ก ไม้หอมที่มีสภาพดีที่สุดในทาง รฟท. จัดเก็บไว้ใช้ประโยชน์เอง เช่น นำไปแซมกับไม้หอมในจุดอื่นที่ยังไม่ได้ปรับเปลี่ยน เป็นต้น หรือนำไปจัดแปลงเป็นม้านั่งคงเอกลักษณ์สถานีรถไฟที่ผู้โดยสารจะได้พบเห็น และใช้บริการตามสถานีรถไฟทั่วประเทศ ส่วนประเภท ข ไม้หอมที่มีสภาพดีรองลงมา และประเภท ค ไม้หอมที่มีสภาพไม่ค่อยดีจะนำไปจำหน่ายให้ประชาชน ซึ่งสนใจเป็นจำนวนมาก ท่อนละประมาณ 300 บาท ส่วนใหญ่นำไปทำเฟอร์นิเจอร์ และทางเดินตกแต่งสวน.

