

เมื่อ 40 ปีที่แล้วมานั้น ตลาดสำหรับจำหน่ายซีเมนต์ทั้งหมดเกือบจะกล่าวได้ว่ารวมกันอยู่ภายในหรือใกล้ ๆ กรุงเทพฯ หนึ่งเอง จึงไม่สู้มีปัญหาอะไรนักในการเลือกทำเลที่ตั้งของโรงงานใหม่ เพราะเป็นธรรมดาที่ว่าโรงงานจำต้องอยู่ใกล้ตลาด ถึงแม้ว่าวัตถุดิบอันสำคัญอย่างหนึ่ง คือดินขาว มีอยู่ในตำบลอันห่างไกลจากที่ตั้งของโรงงาน และจะต้องขนส่งทางรถไฟสายเหนือจากตำบลช่องแค อำเภอบ้านหมี่ จ.ว. ดงพระบุรี มากรุงเทพฯ เป็นระยะทางถึง 170 กิโลเมตรก็ตาม ต่อมาอีกราว 6 ปี จึงได้พบแหล่งดินขาวใหม่ที่ตำบลบ้านหม้อ อ. บ้านหม้อ จ.ว. ดงพระบุรี บริษัทได้มาทำการขุดดินขาวจากแหล่งใหม่นี้ในระยะทางขนส่งเข้ามาให้เหลือเพียง 100 กิโลเมตร ถึงกระนั้นก็ยังอยู่ในระยะไกลเกินควรสำหรับการขนวัตถุดิบมาประกอบการผลิตซีเมนต์ ต่อมาเมื่อการคมนาคมทางรถไฟและรถยนต์ได้เป็นปัจจัยให้เกิดตลาดสำหรับซีเมนต์ห่างจากเขตนครเพิ่มขึ้นมา บริษัทก็ได้ตกลงขยายกิจการเพิ่มเติมด้วยการจัดสร้างโรงงานใหม่ที่ตำบลท่าหวด อำเภотаเรือ จ.ว. อโยธยา อันเป็นที่ทำเลที่ได้เปรียบกว่าตำบลบางซื่อ เพราะมีการค้าได้ง่ายทางน้ำได้ดวย แล้วยังอยู่ห่างจากบ่อดินขาวที่บ้านหม้อเพียง 10 กิโลเมตรเท่านั้น งานนี้ได้เริ่มก่อนหน้าที่จะเกิดสงครามโลกครั้งที่สองเพียงเล็กน้อย

แต่ก่อนนั้นแหละ เป็นครั้งที่ ๒ ในประวัติของบริษัทปูนซีเมนต์ไทย จำกัด ที่ไม่สามารถทำให้กรมรถไฟเห็นออกเห็นใจบริษัทในการจัดแผนงานได้ บริษัทต้องออกเงินสร้างทางแยกยาว 8 กิโลเมตร เพื่อเชื่อมโรง

Forty years ago the main market for cement was concentrated in or near Bangkok and there was consequently little choice in selecting the site for the new factory; it simply had to be close to the market even if the principal raw material - marl - had to be transported by rail over a distance of 170 Km. from Chongkae in the North. About six years later marl was discovered at Ban Moh and the Company's quarry was therefore shifted to this locality. The transport distance was reduced to 100 Km., but even this is too long a distance to transport raw materials for cement manufacturing. When railways and roads had opened up substantial markets for cement outside the capital, the Company decided just before World War II to extend its activities with a new factory to be built at Ta Luang. This site has the direct river communication which the Bangsue factory lacked and furthermore is within 10 Km. reach of the Ban Moh marl deposit.

However, the 8 Km. railway siding required for connecting up the Ta Luang factory with the main railway line at Ban Moh had to be built and paid for by the