

M e m o r a n d s  
=====

jaunbūvējamās dzelzceļu līnijas Rīga - Ērgļi - Kārsava  
posma Ērgļi - Madona lietā.

Pārbaudot jaunbūvējamās līnijas saimniecisko pusi ietekmējošos faktoros un iespaidu josli, posma Ērgļi-Madona ziemeļu un dienvidu varianta saimniecisko iespaidu rāda zemāk pievestie statistiskie dati un aprēķini:

Ziemeļu variantu izmantotu apm. 12.616 iedzīvotāju ar 2.270 apdzīv. vietām-saimniecībām.

Dienvidu variantu - apm. 13.316 iedzīvotāju ar 2.339 apdzīv. vietām - saimniecībām.

Z e m e s   k u l t ū r a:

	Arauzeme un dārzi ha	Ļāvas un ga- nības ha	Meži un par- ķei ha	Purvi, ūde- ņi u. nede- rīga zeme ha	Aug- ļu koki gab.	Ogu krū- mi gab.
Ziemeļu var. ....	20.516 28,7%	30.028 42,1%	12.732 17,8%	8.134 11,4%	50.714	55.502
Dienvidu var. ....	21.633 29,6%	30.517 41,8%	13.047 17,9%	7.777 10,7%	54.635	57.139

Zemes platība hektāros:

	Rudzi	Mieži	Kvieši	Auzas	Zirņi	Zālā- ju tīru- mi	Kar- tu- pe- ļi	Lini	Kopā
Ziemeļu var.	1.808	2.193	289	4.053	291	5.751	650	393	15.428
Dienvidu var.	1.947	2.232	321	4.289	282	5.950	678	429	16.128



Dzīvais inventārs.

	Zirgi gab.	Govs- lopi gab.	Aitas gab.	Cūkas gab.	Māj- putni gab.	Bišu saimes gab.
Ziemeļu var. ....	4.103	14.749	11.699	4.516	19.570	997
Dienvidu var. ....	4.160	15.169	11.903	4.647	20.719	1.124

Paredzamis posma Ērgļi - Madona finansiālais efekts.

Dienvidu variantam:

Nemot par pamtu augšminēto iedzīvotāju skaitu un rēķinot katra pasažiera vidējo nobraukumu 60% no līnijas garuma un 5 braucienus vidēji gadā pie 2,62 st no pas.km, dabonam gada ienākumu no pasažieru kustības apm. Ls.135.000,-.

Pie vidējā bagāžas pārvadājuma 1932/33.gadā uz pasažiera dabonam 91,442 tn bagāžu pie 64,5 st no tn/km = Ls.4550,- gadā.

No preču pārvadājumiem paredzams izvedamais lauksaimniecības ražas atlikums, lopi un piena produkti, ievadamie māsklīgie mēsli, būvmateriāli un pārtikas preces kopsummā 748.825 tn/km pa 3,41 st = Ls.25.500,- gadā.

Kopā no pasažieriem, bagāžas un precēm gadā Ls.165.050,-.  
Pēc mežu dep-ta datiem uz dienvidu varianta krīt ikgadīgi apm.1000 m<sup>3</sup> koku pārvadājumi, kas dotu ieņēmumus 46.200 tn/km x 3,41 st.=Ls.1575.-  
Paredzamais kopienākums gadā Ls.166.625,-.

Ziemeļu variantam:

No pasažieriem apm ..... Ls.133.000,-  
" bagāžas 86,636 tn .... " 4.500,-  
" precēm 728.000 tn/km " 24.812,-  
Kopā no pas., bag.un  
precēm ..... Ls.162.312,- gadā.

Vēl jāpieskaita kokmateriālu pārvadājumi, kuņi pēc mežu dep-ta

datiem ziemeļu variantā sastādītu ikgadīgi  $15.000 \text{ m}^3 = 9.000 \text{ tn} =$   
 $= 720.000 \text{ tn/km} \hat{=} 3,41 \text{ st} = \text{Ls.}24.500,-.$

Kopienākums pēc ziemeļu varianta būs apm.Ls.186.812,-.

Ienākumi no ziemeļu varianta, ieskaitot paredzamos kokmateriālu pārvadājumus, ir nedaudz lielāki par ienākumiem no dienvidu varianta.

Sviesta izvedumi paredzami gadā 645 tn par apm.Ls.2.300,- ar niecīgām svārstībām pie viena vai otra varianta.

Apgabala Ērgļi - Madona galvenās izvedpreces ir malka un kokmateriāli, sviests un labība, bet ievēdpreces - mākslīgie mēsli, būvmateriāli, cukurs, sāls, lauksaimniecības mašīnas un rīki.

Dienvidus varianta pagastos pastāv 27 sīkrūpniecības un 20 tirdzniecības uzņēmumi.

Ziemeļu varianta pagastos pastāv 24 sīkrūpn. un 21 tirdzn. uzņēmums.

Posma Ērgļi - Madona ziemeļu variantam izdevīgāki piekļaujas 9 pagasti - Vecpiebalga, Cirstu, Pāvītes, Mēdzulas, Liezeres, Jumurdas, Vējavas, Lubejas un Kusas.

Dienvidu variantam 3 pagasti - Vestienas, Bērzaunes un Sausnejas.

Grostonas un Viesienas pagasti atrodas abu variantu centrā un tiem izdevīgs kā viens, tā otrs variants, pie kam vēl Grostonas pagasts tik tuvu pieskaņas Pļaviņu-Gulbenes līnijai, ka šī pagasta iedzīvotājiem vienlīdz izdevīgi lietāt veco vai jauno līniju. Arī viena trešdaļa Bērzaunes pagasta dabīgi tuvinās vecās līnijas Mārcienas stacijai.

Jaunbūvējamās līnijas posma Ērgļi - Madona dienvidu varianta iespaidu joslas vidējais attālums līdz projektējamai līnijai ziemeļu pusē 17,5 km un dienvidu pusē - 9 km, bet līdz pastāvošai Ieriķu-Gulbenes līnijai - 17 km un līdz Pļavīpas-Gulbenes līnijai - 10 km.

Ziemeļu varianta iespaidu joslas vidējais attālums līdz projektējamai līnijai ziemeļu pusē - 14 km un dienvidu pusē - 10 km, bet līdz pastāvošai Ieriķu-Gulbenes līnijai - 15 km un līdz Pļaviņas-Gulbenes līnijai 12,5 km.

Pie posma Ērgļi - Madona būves pēc dienvidus varianta:

1) līnija būs 5 km īsāka, bet izmaksās apm. 0,8 milj. latu vairāk par ziemeļu variantu; 2) apgabals ir apdzīvotāks; 3) apgabals stipri kalnains un sākumā ar to satiksme pa zemes ceļiem stipri apgrūtināta, sevišķi smagiem automobiļiem; 4) dienvidus variants ved pa Vidzemes augstienes krāšņāko apvidu, skarot Gaiziņkalnu un 11 ezerus.

Būvējot līniju pēc ziemeļu varianta: 1) līnija būs 5 km garāka, bet izmaksās apm. 0,8 milj. latu mazāk par dienvidu variantu; 2) apgabals mazāk apdzīvots par dienvidu variantu; 3) zemesceļu satiksme samērā labvēlīga; 4) ziemeļu variants skar plašus mežu rajonus.

No visa augšminētā redzams, ka vienam variantam pret otru nav nekādas ievērojamas priekšrocības.

Tomēr nekādā ziņā nevar vienīgi vadīties no Ērgļu - Madonas rajona lokālām interesēm, lai izšķirtos par vienu vai otru variantu. Izšķirošo lomu varētu spēlēt šī posma plašā aizmugure.

Apskatot tautsaimnieciski rajona Madona-Lubāna iedzīvotāju intereses par viena vai otra varianta būvi, dabonam sekošo ainu: Pielaižot, ka jauno līniju priekšlaik izbūves līdz Lubānai, tad redzam, ka līnijas Rīga-Ērgļi-Lubāna kopgarums būs apm. 164 km pēc dienvidu varianta un apm. 169 km pēc ziemeļu varianta. Rajona Madona-Lubāna iedzīvotāji saprotams izmantos jauno līniju, bet ievērojot, ka līnija Rīga-Ērgļi-Madona (134 km pēc tālākā varianta) ir ievērojami īsāka par veco līniju Rīga-Pļaviņas-Madona (156,6 km), tad var noteikti sacīt, ka plašākā Madonai pieguļošā rajona iedzīvotāji brauks pa jauno līniju. Posma Lubāna-Madona iespaidu joslā ir 15.977 iedzīvotāji. Pielaižot, ka katrs iedzīvotājs brauks gadā tikai 5 reizes vienā virzienā, tad viņiem pie ziemeļu varianta izbūves katru reizi būs jāpārmaksā 5 km, kas gadā iz-

taisa iedzīvotājiem zaudējumu apm.Ls.18.900,-.Arī posma Madona-Ērgļi apm.viena ceturtdā daļa iedzīvotāju pie ziemeļu varianta pārmaksās ikreizes vidēji par 3 km,kas iztaisa gadā apm.Ls.3.186,-.Tālāk arī posma Rīga-Ērgļi iedzīvotāji (skaitā apm.32.000) brauks līdz Madonai vai Lubānai un pieņemot tikai,ka katrs iedzīvotājs brauks tikai 3 reizes vienā virzienā līdz Madonai vai Lubānai,tad arī tie gadā pārmaksās apm.Ls.22.656,-.Kopsummā iedzīvotāji uz pasažieru satiksmai pie ziemeļu varianta pārmaksātu gadā apm.Ls.44.750,-. No preču pārvadājumiem tikai posmā Lubāna-Madona gadā pārmaksātu apm.Ls.7.000,-.Pēc mežu dep-ta zīmām no posma Lubāna-Madona mežiem paredzams ikgadus izvest apm.14.720 m<sup>3</sup> kokmateriālu un mežu dep-ts par liekiem 5 km ikgadus pārmaksātu apm.Ls.1.500,-.Kopsummā šī rajona iedzīvotāji pārmaksātu gadā pie ziemeļu varianta apm.Ls.53.250,-.

Dzelzceļam resp.valstij šī summa gan būtu vairāk ienākums, bet iedzīvotājiem zaudējums.

No vienas puses ar ziemeļu varianta būvi valsts kase ietaupītu vienreizēji apm.0,8 milj.latu,bet iedzīvotāji,sakarā ar 5 km lielāku attālumu,ikgadus zaudētu apm.53.250,-,no otras puses,pie dienvidu varianta valsts kase vienreizēji izdotu 0,8 milj.vairāk par līnijas izbūvi,bet iedzīvotāji turpretim iegūtu ātrāku un lētāku satiksmi,ar ko būtu panākts tautsaimniecisks ietaupījums gadā par apm.Ls.53.250,-,kas 15 gados atsvērtu no valsts vairāk izdotos 0,8 milj.latus.

Pie ziemeļu varianta izbūves par minēto 5 km dzelzceļu līnijas uzturēšanu,dzelzceļa resp.valsts kasei celtos lieki izdevumi ikgadus apm.Ls.7.500,-.

Nemot vērā visus augšminētos motīvus,pašreizējās fiska intereses prasa ziemeļuvarianta izbūvi,bet plaša apgabala iedzīvotāju intereses diktē posma Ērgļi-Madona dienvidus varianta būvi.

Dzelzceļu galvenais  
direktors.

Finanšu direktors.

Z i ņ o j u m s.  
=====

Saskaņā ar finanču ministra kunga rezolūciju no 1933.gada 19. decembra piedalījies Dzelzceļu Virsvaldes apspriedē par variantu izvēli dzelzceļa līnijai Ērgļi - Madona. Šinī apspriedē noskaidrojās, ka vietējo pagastu iedzīvotāji, Cēsu un Madonas apriņķu valžu pārstāvji, Finanču, Iekšlietu, Kara un Zemkopības resoru pārstāvji izteicās par ziemeļu variantu.

Par dienvidu variantu bija tikai daži pagastu pārstāvji.

Saskaņā ar izvestiem aprēķiniem un man dotiem norādījumiem no Finanču ministrijas viedokļa ziemeļu variantu aizstāvēju sekojošu motīvu dēļ:

- 1) Izbūvējot ziemeļu variantu, valsts kase ietaupa 800.000 latu, kas pie tagadējā valsts kases stāvokļa jau pats par sevi jautājumu izšķir.
- 2) Ziemeļu variants skaņ apgabalu, kuņš ir pašreiz vistālāk no dzelzceļa, tāpēc tas ir tautsaimnieciski izdevīgāks.
- 3) Ziemeļu variants ir izdevīgs no mežu eksploatācijas viedokļa, jo skaņ mežu bagātāku apgabalu, kuņu tagad ceļu trūkuma dēļ nevar izmantot (to ar skaitļiem pierādīja Mežu resora pārstāvis).
- 4) No tūrisma viedokļa abi varianti ir vienādi lietderīgi, jo abi iet pāri Vidzemes augstienei.

Ziemeļu variantā Vējavas stacija ir 1 1/2 km no 131 m augstā Bakužu kalna, bet dienvidu variantā Gaiziņkalna stacija 1 km no 145 m augsta Gaiziņa kalna. No Vējavas stacijas Gaiziņa kalns ir 7 km. Vējavas stacijas atstatums no galvenām augstienēm dod taisni nepieciešamo "telpu", kur tūristam, kas braucis no Rīgas pavadīt

1 dienu, t. i. apmeklēt Gaiziņa un Bakužu kalnus, kuŗi abi guļ no Vējavas stacijas vienā virzienā.

- 5) Uz Finanču ministrijā jau iepriekš izdarīto apsvērumu pamata nācās noraidīt vispār aprēķinu metodi, kādu Dzelzceļu Virsvalde liek savu tautsaimniecisko un dzelzceļu eksploatācijas aprēķinu pamatā un uz kuŗas pamata tā nonāk pie nepareiza slēdziena. Kamēr pēc Dzelzceļu Virsvaldes aprēķina ziemeļu variantā ieinteresēti 12.600 iedzīvotāji - dienvidu variantā 13.300. Pēc Finanču ministrijas pielietotās aprēķinu metodes ziemeļu variantā ieinteresēti 10.000 iedzīvotāji un dienvidu variantā 5.000. Šādā pat mērā, kā atšķiŗas Finanču ministrijas un Dzelzceļu Virsvaldes uzskati par iedzīvotāju gravitāciju uz vienu vai otru līniju, atšķiŗas arī visi turpmākie tautsaimnieciskie aprēķini.
- 6) Ne viena, ne otra varianta tuvumā nav šosēju, bet ir tikai zemes ceļi. Posmā no Ērgļiem līdz Lubejai labāki ceļi ir ziemeļu varianta rajonā, bet rajonā uz Madonu labāki ceļi ir dienvidu varianta rajonā. Zemes ceļi te vispār nevar daudz krist svarā, jo auto satiksme ir apgrūtināta daudzo stāvumu dēļ un sniega segas dēļ, kuŗa Vidzemes augstienē un abu variantu rajonā auto satiksmi stipri apgrūtinā.
- 7) Dzelzceļu Virsvalde pār labu dienvidus variantam min to, ka pēc dienvidu varianta līnija Rīga-Lubīna būs 164 km gaŗā, bet pēc ziemeļu varianta 169 km (faktiski gan 168 km). Sakarā ar to Dzelzceļu Virsvalde rēķina tautsaimniecisko zaudējumu, kāds būs 16.000 iedzīvotājiem, kuŗi brauks no Lubānas-Madonas rajona. Dzelzceļu Virsvalde aprēķinājusi, ka šiem iedzīvotājiem nāksies vairāk maksāt 53.250 latu gadā sakarā ar gaŗāko ceļu.

Sakarā ar Dzelzceļu Virsvaldes mēģinājumu š, d, ceļā izcelt dienvidu variantu, sakāms sekošais:

a) Pie dzelzceļu ekonomiskiem aprēķiniem gan mēdz aprēķināt, cik ar jaunas līnijas būvi, vienalga, kāda viņa būtu, iedzīvotāji ietaupa, bet ne cik zaudē. Tā arī šinī gadījumā Dzelzceļu Virsvaldes pūles būtu daudz ražīgākas bijušas, ja viņa izrēķinātu, cik Lubānas-Madonas rajona iedzīvotāji iegūst ar jaunā dzelzceļa būvi, kad viņiem uz Rīgu, km līdz šim, nav vis jābrauc par 156,6 km garo Madonas-Plavīņu-Rīgas līniju, bet tie varēs braukt par 153 km garo Madonas-Ērgļu-Rīgas līniju (ietaupījums 23,3 km).

b) Šinī sakarībā Dzelzceļu Virsvalde aizmirsusi arī aprēķināt, cik plašam ziemeļu rajonam ar dienvidus varianta izbūvi palielinātos izdevumi nobraukumos līdz stacijai. Šādu aprēķinu var izvest uz pašas Dzelzceļu Virsvaldes datu pamata. Izbūvējot dienvidus variantu, iedzīvotājiem uz staciju nāktos braukt no ziemeļu puses caurmērā 17,5 km, no dienvidu puses tikai 9 km; izbūvējot ziemeļu variantu, no ziemeļiem nāktos braukt no 14 km attāluma, no dienvidiem 10 km. No šiem skaitļiem izriet, ka "ziemeļniekiem" būtu caurmēra atstatums lielāks līdz dzelzceļam kā "dienvidniekiem" par 8,5 km. Ziemeļu variantā ieinteresētiem 10.000 iedzīvotājiem nāktos transportēt līdz dienvidus varianta līnijai visu savu vedamo liekus 8,5 km.

Pēc Dzelzceļu Virsvaldes aprēķina katra iedzīvotāja zaudējums uz katru lieku dzelzceļa nobraucamo km iztaisa  $\frac{53.250 \text{ (Ls)}}{5 \text{ (km)} \cdot 16.000 \text{ (iedz.)}} = \text{Ls.}0,6656$ .

Tā kā transports pa zemes ceļu ir apm. 10 reiz dārgāks kā par dzelzceļu uz tā paša atstatuma, iznāk, ka "ziemeļnieki" ar līnijas



pārceļšanu uz dienvidiem zaudētu Ls.0,6656 x 10.000 (iedz.) x 8,5(km)x x 10 (dārg.) = Ls.565.760.-

Tā tad,operējot ar pašas Dzelzceļu Virsvaldes datiem, "lubāniešu" zaudējumiem Ls.53.250 gadā stāv pretī "ziemeļnieku" zaudējumi Ls.565.760.- gadā,t.i. desmitkārtīgi. Pie tam "lubāniešu" zaudējumi ienāks kā maksājumi valsts kasē,bet "ziemeļnieku" zaudējumi ir zemē nomests kapitāls.

Pie aprēķina vēl jāpiezīmē,ka tagadējais ziemeļu variants vēl aizvien izdevīgāks dienvidniekiem,jo ziemeļu varianta iespaidu joslas vidējais attālums līdz projektējamai līnijai ziemeļu pusē ir 14 km un dienvidu pusē 10 km. Līdz pastāvošai Ieriķu=Gulbenes līnijai ziemeļu variants ir 15 km,kamēr dienvidu variants līdz pastāvošai Pļaviņu=Gulbenes līnijai ir tikai 10 km.

- 8) Ja Dzelzceļu Virsvalde rēķina,ka ziemeļu varianta ekspluatācija iznāk par 7.500.- latu gadā dārgāk (kāds aprēķins gan vēl būtu korigējams uz leju,jo nezin kāpēc,Dzelzceļu Virsvalde rēķinās ar starpību 5 km, kad patiesībā ir 4 km,un,otrkārt,jāņem vērā,ka ziemeļu variants iet pa līdzenāku vietu),tad to pilnīgi atsver tas,ka ziemeļu variants ieslēdz līdz šim no dzelzceļa maz izmantotu rajonu,kas dos ievērojamu kravas pieaugumu.
- 9) Dzelzceļu Virsvalde neuzrāda savos aprēķinos,cik tā zaudētu,izbūvējot dienvidus variantu,caur to,ka tanī ir daudz vairāk augsto kāpumu kā ziemeļu variantā,kas atsaucas uz visu 163 km garas Rīgas-Lubānas līnijas ekspluatāciju. Šie virsizdevisi var būt diezgan ievērojami.

1933.g. " " decembrī.

Referents.

Z i p o j u m s  
=====

par starpresoru apspriedi Dzelzceļu Virsvaldē 1934.g.29.I.  
=====

Ērgļu-Madonas dzelzceļa līnijas nospraušanas jautājumā.  
=====

Apspriedē pēma daļību:

Dzelzceļu Virsvalde,  
Satiksmes ministrija (insp.Kemps),  
Šosēju un Zemesc.departaments,  
Valsts Kontrole,  
Finanču ministrija,  
Kaŗa ministrija,  
Iekšlietu ministrija,  
Mežu departaments,  
Lauksaimniecības pārvalde.

Apspriedē noskaidrojās, ka:

- 1) projektētās līnijas ziemeļu variantu noteikti aizstāv Finanču ministrija, Kaŗa ministrija, Iekšlietu ministrija, Mežu departaments un Lauksaimniecības pārvalde.
- 2) Līnijas dienvidus variantu aizstāv Dzelzceļu Virsvalde, Šosēju un Zemesc.departaments un Valsts Kontroles pārstāvis.
- 3) Ņemot vērā visu svarīgāko saimniecisko resoru pārstāvju, kā arī Kaŗa ministrijas viedokli, par ziemeļu variantu izsakās arī Satiksmes ministrijas insp. Kemps. Apspriedē no Dzelzceļu Virsvaldes netika atspēkoti neviens no Finanču ministrijas pārstāvja priekšā celtiem ziemeļu variantam izšķirošiem motīviem:

1. Ziemeļu varianta lētākā izmaksa par Ls.780.000 (30% no visa posma Ērgļi-Madona izmaksas), kas netiek vien jūtami apgrūtina valsts budžetu, bet ievērojami ietekmē arī valūtas krājumus.

2. Mežu departamenta intereses, kuŗas ziemeļu variantu izbūvējot, izteiktos 15.000 m<sup>3</sup> eksportējamā kokmateriāla pret 1.000 m<sup>3</sup> pie dienvidus varianta. Arī šis motīvs ņemams vārā netiek vien no valsts budžeta, bet arī no valūtārā viedokļa.

3. Lokālās iedzīvotāju-lauksaimnieku intereses, jo ziemeļu variants nepārprotami izdevīgāks 10.000 iedzīvotājiem pret 5.000 iedzīvotājiem, kuŗiem izdevīgāks dienvidus variants. Šeit neiet runa par šauru lokālpatriotismu no atsevišķu pagastu puses, bet gan par visu bez izņēmuma lielāko pašvaldības vienību - apriņķu valžu aizstāvēto viedokli (par labu ziemeļu variantam).

Tā kā apspriedei nav lemjošu tiesību, bet tā gan taīsa savus atzinumus, tad rezumējot tanī izteiktās domas, Dzelzceļu Virsvaldes galvenais direktors paskaidroja, ka Dzelzceļu Virsvalde aizstāv līnijas dienvidus variantu, par ko līdz ar pārējo resoru iebildumiem, informēs satiksmes ministru, no kuŗa tad atkarāsies izšķirt, kuŗam variantam dodama priekšroka.

(A.Elpers).  
Saimnieciskās politikas un  
informācijas nod.revidents.

Z I Ņ O J U M S  
=====

ĒRĢĻU - MADONAS DZELZCEĻA LĪNIJAS JAUTĀJUMĀ :  
=====

Sakarā ar vairāku pagastu iesniegumu Finanču ministrijai Ērģļu-Madonas dzelzceļa līnijas lietā, konstatējams sekošais:

1. Jautājums grozās ap 2 dzelzceļa izbūves variantiem posmā starp Ērģļiem un Madonu, pie kam iesniedzēji aizstāv ziemeļu variantu. Šis posms savukārt ir daļa no jaunbūvējamās līnijas Rīga - Ērģļi - Madona - Kārsava.
  
2. Dzelzceļu Virsvalde posmam Ērģļi-Madona izstrādājusi 2 variantus:
  - a) Ziemeļu variants  
Ērģļi - Jumurda - Līdere - Madona
  - b) Dienvidu variants  
Ērģļi - Vestiena - Madona.
  
3. Lai izšķirtos, kuram variantam dodama priekšroka, jāņem vērā sekošais:
  - a) Dzelzceļa līnija velkama tā, lai tā ietu pa tiem apgabaliem, kuri pašreiz atrodas vistālāk no dzelzceļiem.
  - b) Jāizvēlas būves ziņā izdevīgākais un lētākais variants.
  - c) Jāizvēlas izdevīgākais variants no dzelzceļu ekspluatācijas redzes viedokļa.

Ģeografiskie apstākļi ir sekoši:

Jaunbūvējamā līnija daļa trīsstūri, kuru ieslēdz Rīga-Pļavīpas-Vecgulbene, - virzienā no Rīgas uz Madonu. Visa šī laukuma kopējā platība ir apm. 6.100 kv.km. Tā tad līnijai jāiet tā, lai šī platība dalītos, ja arī citi apstākļi to pieļauj, uz apm. vienādām daļām, t.i., lai katrā pusē paliktu apm. 3.000 kv.km.

Pēc projekta:

ja izvēlas ziemeļu variantu, tad paliek  
ziemeļu daļā .... 3.300 kv.km,  
dienvidu daļā ... 2.800 " "

ja izvēlas dienvidu variantu, tad paliek  
ziemeļu daļā .... 3.500 kv.km,  
dienvidu daļā ... 2.600 " "

Šie skaitļi rāda, ka no tīri ģeografiska viedokļa līnijai jāvirzās vēl vairāk uz ziemeļiem, nekā tas paredzēts ziemeļu variantā.

Ja izvēlētos dienvidu variantu, tad līnijai ziemeļu pusē paliktu 1/3 lielāka platība kā dienvidu daļā.

No šī redzes viedokļa priekšroka dodama ziemeļu variantam. Augstāk izteikto pastiprina arī apstākļi, ka pagasti, kuŗi atrodas uz ziemeļiem un ieinteresēti ziemeļu varianta izbūvē, pašreiz atrodas vistālāk no dzelzceļu līnijām.

Ņemot par izejas punktiem piensaimnieku s-bu atrašanās vietas, redzam šādu ainu:

Pagastu atstatums no stacijām, rēķinot no piensaimnieku sabiedrību atrašanās vietām.

1) Ziemeļu variantā ieinteresētie pagasti.

	<u>Tuvākā stacija</u>	<u>Atstatums km</u>
<u>Vecpiebalgas pag.</u>		
Piebalgas piens.s-ba .....	Dzērbene	30
Vecpiebalgas lauks.b-bas p.s.....	Piebalga	25
"Nākotne" .....	Bzērbene	23
"Ogre" .....	"	28
"Tauns" .....	"	21
"Aida" . .....	"	19
<u>Oļu pag.</u>		
Oļu piensaim.s-ba .....	Madona	12
<u>Lauteres pag.</u>		
Lauteres piens.s-ba .....	Madona-Mārciena	20

	<u>Tuvākā stacija</u>	<u>Atstatums km</u>
<u>Līderes pag.</u>		
"Atvase" .....	Madona	18
<u>Mēdzulas pag. (Gulbere)</u>		
"Līde" .....	Piebalga	19
"Zieds" .....	"	21
Gulberes p.s. ....	Madona	22
<u>Liezeres pag.</u>		
Liezeres Ozolkalnu p.s. ....	Cesvaine	18
Liezeres piensaimn.s-ba ....	"	20
<u>Lubejas pag.</u>		
Vējavas-Lubejas b-ba "Rīts" ...	Madona	25
Līderes piensaimn.s-ba ....	"	18
<u>Dienvidu variantā ieinteresētie pagasti:</u>		
<u>Vestienas pag.</u>		
Tolkas piensaimn.s-ba .....	Mārciena	26
Vestienas piensaimn.s-ba .....	"	23
<u>Vietaļvas pag.</u>		
Vesetas piensaimn.s-ba .....	Pļaviņas	26
<u>Grostonas pag.</u>		
I Graždonas .....	Madona	7
II " .....	Mārciena	6
<u>Bērzaunes pag.</u>		
Kalsnavas-Ozolkalna p.s. ....	V.Kalsnava	16
Bērzaunes draudzes p.s. ....	Mārciena	6,5
Bērzones-Kalsnavas .....	V.Kalsnava	12
"Radaviči" .....	Mārciena	10

Augstāk aprādītais liecina, ka ziemeļu variantā ieinteresēts lielāks pagastu skaits ar vairāk piensaimniecībām, pie kam pēdējās lielā vairumā atrodas daudz tālāk no dzelzceļu stacijām, kā dienvidu variantā ieinteresēto pagastu piensaimniecības. Dienvidu variantā ieinteresētās piensaimnieku sabiedrības tikai retos gadījumos atrodas 15 - 25 km tālu no dzelzceļa stacijām.

Ziemeļu un dienvidu variantā ieinteresēto pagastu saimniecisk.faktori.

Ziemeļu variantā ieinteresētie pagasti.

Pagastu nosaukums	Kādā mērā ieinteresēti	Ieinteresēto iedzīv.skaitis un to saimn.stāvoklis				
		Iedzīv. skaits	Zirgu skaits	Govslopu skaits	Kopplatība ha	Meži ha
Cirsti .....	100%	445	141	491	2.638	446
Grostona .....	30%	308	92	298	1.258	230
Jumurda .....	100%	810	249	926	7.091	2.160
Kusa .....	100%	735	218	795	3.557	493
Lubeja .....	100%	982	278	1.018	4.583	629
Liezere .....	70%	1.434	445	1.574	7.860	1.560
Mēdzula .....	90%	1.397	430	1.688	4.125	566
Oļi .....	80%	397	144	466	2.151	408
Pāvīte .....	100%	278	81	310	1.977	478
V.Piebalga ..	60%	2.382	661	2.410	11.253	1.418
Vējaņa .....	100%	462	134	543	2.996	921
Vestiena .....	25%	435	142	538	2.550	478
<b>Kopā:</b>	-	<b>10.065</b>	<b>3.015</b>	<b>11.057</b>	<b>52.039</b>	<b>9.787</b>

Dienvidu variantā ieinteresētie pagasti.

Pagastu nosaukums	Kādā mērā ieinteresēti	Ieinteresēto iedzīv.skaitis un to saimn.stāvoklis				
		Iedzīv. skaits	Zirgu skaits	Govslopu skaits	Kopplatība ha	Meži ha
Bērzaune .....	90%	1.250	407	1.453	6.210	507
Grostona .....	50%	513	153	497	2.097	382
Kalsnava .....	15%	397	125	435	2.670	1.078
Odziņa .....	10%	138	47	160	755	156
Sausneja .....	100%	770	248	867	4.162	696
Vestiena .....	75%	1.304	425	1.615	7.650	1.434
Vietaļva .....	50%	673	209	745	4.053	1.155
<b>Kopā:</b>	-	<b>5.045</b>	<b>1.614</b>	<b>5.752</b>	<b>27.597</b>	<b>5.408</b>

Šie dati rāda, ka ziemeļu variants vēlamāks no 10.000 iedzīvotāju interešu viedokļa, bet dienvidu variants no 5.000 iedzīvotāju interešu viedokļa. Šis motīvs runā par labu ziemeļu variantam.

Bet ne tikai iedzīvotāju intereses vien runā par labu ziemeļu variantam, to prasa arī fiska intereses.

Lai gan dienvidu variants par 4,65 km īsāks un tā tad apkalpo šaurāku joslu nekā ziemeļu variants, kā tas zemāk redzams, viņš izmaksā dārgāk.

Pēc Dzelzceļu Virsvaldes iepriekšēja aprēķina

ziemeļu variants izmaksā ... Ls. 2.557.300.-

dienvidu " " ... " 3.323.720.-

Dienvidu variants  
dārgāks par ..... Ls. 766.420.-  
=====

Procentos rēķinot, dienvidu variants ir dārgāks par ziemeļu variantu par 30%.

Arī ekspluatācijas ziņā dienvidu variants ir neizdevīgs, jo kāpumi, t.i. braukumi pa slīpu ceļu ir lielāki uz dienvidu varianta kā uz ziemeļu varianta.

Rezumējot visu augstāk minēto, konstatējams, ka ziemeļu variantam dodama priekšroka aiz sekošiem motīviem:

- 1) Ziemeļu varianta izbūvē ieinteresēti 5.000 iedzīvotāji vairāk kā dienvidu variantā. Ieinteresēto apgabalu saimnieciskos apstākļus raksturo sekoši skaitļi:

ieinteresēti variantā	Kopplatība ha	Iedzīvot. skaits	Zirgu skaits	Govslopu skaits	Meži ha
Ziemeļu .....	52.039	10.065	3.015	11.057	9.787
Dienvidu .....	27.597	5.045	1.614	5.752	5.408
<hr/>					
Starpība viscaur par labu ziemeļu variantam .....	24.442	5.020	1.401	5.305	4.379



2) Pēc iepriekšējiem aprēķiniem izmaksās:

ziemeļu variants .....	Ls. 2.557.300.-
dienvidu variants .....	" 3.323.720.-
starpība ..	Ls. 766.420.-
	=====

Dienvidu variants dārgāks par 30%.

3) No dzelzceļu tehniskās ekspluatācijas viedokļa izdevīgākais ziemeļu variants ar mazākiem kāpumiem.

4) Izbūvējot ziemeļu variantu, paredzams lielāks pārvadājumu pieaugums.

Rīgā, 1933. g. " 27 " oktobrī.

(Arn. Elpers).  
R e v i d e n t s.

L.R.  
Satiksmes ministrs.

Rīgā, 1934.g.20.februārī.

Nr.199/1730.

M i n i s t r u   k a b i n e t a m.

Jaunbūvējamā Rīgas-Kārsavas dzelzceļa posms Ērgļi-Madona nosprausts divos variantos. Taisnākais, dienvidvariants iet no Ērgļiem caur Vestieni gar Gaiziņkalnu un Zelgausku uz Madonu. Ziemeļvariants nosprausts virzienā Ērgļi-Jumurda-Vējaļa-Lubēja-Zelgauska-Madona un pa daļai iet cieši blakus Rīgas-Lubānas lielceļam. No pieliktās tabeles redzams, ka dienvidvarianta garums līdzinās 40,82 klm, ziemeļu - 45,47 klm. Pirmais izmaksā, pēc tuvinātiem aprēķiniem, Ls.3.323.700, otrs - Ls.2.557.300. No salīdzinājuma redzams, ka ziemeļvariants ir lētāks par apm.0,8 milj.latu, bet garāks par dienvidvariantu par apm. 4,5 klm. Kaut gan ziemeļvariants iet pa līdzenāku vietu, nekā dienvidvariants, ziemeļvarianta profils ir nemierīgāks par dienvidvarianta profili. Šis pēdējais iet gandrīz ar pastāvīgu kāpumu no Ērgļiem līdz Gaiziņkalnam un kritumu no Gaiziņkalna līdz Madonai, kamēr ziemeļvariantā visu laiku kāpumi mainās ar kritumiem.

(2) Dienvidvarianta vienmērīgākais profils dotu ietaupījumu kurināmod materiālos gada laikā apm.Ls.46.000, kā to aprēķinājis dzelzceļu mašīnu direktors inž. Beikmanis, izejot no tā, ka krautā vilcienu virzienā (uz Rīgu) ir liels nepārtraukts kritums Gaiziņkalns-Ērgļi. Abu variantu ekonomisko pētīšanu izveda dzelzceļu finanču direkcija. Šīs pētīšanas rezultāti šādi.

Uz dienvidvarianta: 1/ <sup>(3)</sup> apgabals apdzīvotāks; 2/ <sup>(4)</sup> apgabals stipri kalnains un sakarā ar to satiksme pa zemes ceļiem stipri apgrūtināta, sevišķi smagiem automobiļiem; 3/ <sup>(5)</sup> dienvidvariants ved par Vidzemes augstienes krāšņāko apvidu, skarot Gaiziņkalnu un 11 ezerus.

Uz ziemeļvarianta: 1/apgabals mazāk apdzīvots par dienvidvariantu; 2/ zemes ceļu satiksme samērā labvēlīga; 3/ <sup>(6)</sup> ziemeļvariants skar plašus mežu rajonus.

Pēc finanču direkcijas aprēķiniem, dzelzceļa kopējie ienākumi paredzami uz dienvidvarianta Ls.166.600, uz ziemeļvarianta - Ls.186.800.-- Pārsvaru uz ziemeļvarianta dod meža materiālu pārvadājumi.

(7) Ziemeļvariants apkalpotu rajonu ar 12.616 lielu iedzīvotāju skaitu, bet dienvidvariants - rajonu ar 13.316 iedzīvotājiem.

Tomēr nekādā ziņā nevar vienīgi vadīties no Ērgļu-Madonas rajona lokālām interesēm, lai izšķirtos par vienu vai otru variantu. Izšķirošo lomu varētu spēlēt šī posma plašā aizmugure. No vienas puses, Madonas-Lubānas rajonā dzīvo ap 16.000 iedzīvotāju, Rīgas-Ērgļu rajonā var rēķināt 32.000 iedzīvotāju, kuŗi

brauks dažas reizes gadā cauri Ērgļu-Madonas posmam.

(8)

Pie ziemeļvarianta izbūves iedzīvotājiem, sākot no Madonas un tālāk, būtu jāmaksā par dzelzceļa lietošanu par tā lielāko garumu, samērā ar dienvidvariantu, pasažieru satiksmē un preču pārvadājumiem ap Ls. 50.000.- gadā.

(9)

Ņemot vērā augšminētos motīvus, jānāk pie slēdziena, ka pašreizējās fiska intereses prasa ziemeļvarianta izbūvi, bet plaša apgabala iedzīvotāju intereses - dienvidvarianta.

(10)

Atzīmējams, ka ceļa virsbūvei un tiltiem vajadzīgais dzelzs daudzums uz ziemeļvarianta lielāks nekā uz dienvidvarianta par apm. 200 tonnām, kas izsauc lielāku valūtas aizpludināšanu uz ārzemēm.

Variantu apspriešanai tika sasauktas divas apspriedes 1933.g. 20. dec. Dzelzceļu virsvaldē sapulcējās resoru, pagastu un apriņķu valžu pārstāvji, un š.g. 29. janvārī - starpresoru komisija.

No pagastiem par ziemeļvariantu izteikušies: Cirstu, Jumurdas, Kusas, Liezeres, Lubējas, Mēdzules, Oļu, Vecpiebalgas, Viesienas un Vējavas; par dienvidvariantu: Bērzaunes, Kalsnavas, Odzienes, Sausnējas, Vestienas un Vietalvas. Madonas un Cēsu apr. valžu priekšsēdētāji izteicās par ziemeļvariantu.

No resoriem par dienvidvariantu izteicās, bez Dzelzceļu Virsvaldes direktijām, Šoseju un zemes ceļu departaments un Valsts kontroles I. departaments, uzsverot, ka ziemeļvariantam pārvadājumus atvilktu lubānas lielceļš, uz kuŗa stipri attīstījusies preču pārvadāšana automobiļos, un ka jābūvē dzelzceļš tur, kur sliktāki satiksmes apstākļi, kā tas ir dienvidvarianta rajonā.

Par ziemeļvariantu izsakās Zemkopības, Kaŗa, Iekšlietu, Finanšu min. pārstāvji.

Mežu departamenta pārstāvis paskaidro, ka no ziemeļvarianta rajona varētu eksportēt 15.000m<sup>3</sup> meža materiālu un ka par 8-10 km. līdz dienvidvarianta stacijām jāmaksā 4 lati par 1 kub. metra pārvadāšanu, Lauksaimniecības pārvaldes pārstāvis atrod, ka lielāko iespaidu uz zemkopības attīstīšanos atstātu ziemeļvariants.

Kaŗa resora pārstāvis izsakās, ka ziemeļvariantam no militārā viedokļa ir vairāk priekšrocību.

Iekšlietu ministrijas pašvaldības dep. direktors izsakās, ka dzelzceļam vietējs raksturs, kāpēc vietējo iedzīvotāju domām jānod priekšrocība. Atzīmē, ka arī Madonas un Cēsu apriņķu valdes izsakās par ziemeļvariantu.

Finanšu ministrijas pārstāvis pieved plašāku kalkulāciju, kuŗa pievesta pie liktā komisijas sēdes protokolā, pretēji Dzelzceļu virsvaldes ieskatiem nekā pie slēdziena, ka jābūvē ziemeļvariants.

Lūdzu Ministru kabinetu dot norādījumus dzelzceļu variantu izvēlei.

Satiksmes ministrs /par./ St. Ivbulis.

Dzelzceļu galvenais direktors /par./ K. Bļodnieks.

Noraksts pareizs:

Valsts kanceļjas darbvedes v. L. Lasmanis.

Ergļu - Madonas dzelzceļa varianti.

Va- ri- an- tu Nr. Nr.	Variantu nosaukums	Ga- rums km	Zemes darbu daudzums		Zemes darbu daudz.stac. celos un pārbrāuktuvēs		Tāl- vesa- nas iz- mak- sa Ls	Māks- līgo būvju iz- mak- sa Ls	Vir- būves izmaksa galve- nam ce- lam Ls	Kop- izmaksa pēc at- sevišķ. vari- ant. Ls	Augstā- kā proj.rin. atzīme m virs jūras lī- meņa	Paga- % pret gais. līn. gar.	K ā p u m i				Kopgarums kā- pumiem km	
			Galvenā ceļa m <sup>3</sup>	Iz- maksa Ls	Kuba- tūra m <sup>3</sup>	Iz- maksa Ls							T u r p		Atpakaļ		0 - -0,004	0,005- -0,008
													Maks. kā- pu- mi m	Pārēj. kā- pu- mi m	Maks. kā- pu- mi m	Pārēj. kā- pu- mi m		
1.	Inž. Radziņa gājiens 1930.g. Pik.799 + 80 - Ergļi - - Jumurda - Vēja - Lu- beja - Zelgauska - Madona Pik. 442 + 62 1210	45,47	560.000	672.000	40.000	48.000	95.000	380.000	1.362.300	2.557.300	221,78	30,56%	54,99	32,18	99,94	21,25	17,690	27,780
2.	Inž. Rozentāla gājiens 1933.g. Gaizinkalna variants. Pik. 799 + 80 - Ergļi - - Lubeja - Vestiena - Il- zinezers - Talejas ezers - - Gaizinkalns - Rutuļi - - Birani - Madona (bez viadukta) pik. 442 + 62 1210	40,82	957.000	1.148.400	36.600	43.920	198.600	710.000	1.222.800	3.323.720	248,45	17,19%	89,55	7,36	119,90	14,19	9,15	31,67

Jāpiebilst, ka nebūt nav pierādīts, ka eventuāli izbūvējot dienvidu variantu tukšā virzienā būs jābrauc kalnā (t. i. no Ērgļiem uz Madonu), bet kraulā virzienā no kalna uz leju. Dienvidus variants, nespējams pievilkt kokmateriālu pārvadājumus (tikai  $1.000 \text{ m}^3$  pret  $15.000 \text{ m}^3$  ziem. var.), domājams, gan drīzāk dos vienādu kravas daudzumu <sup>atlas</sup> cītes virzienos. Citādi tas būs pie ziemeļu varianta, kur gan kraulais virziens (pateicoties kokmateriāliem) noteikti dominēs no Madonas uz Ērgļiem un te gan varbūt kristu svarā (par labu ziemeļu variantam!) virsvaldes aizrādījumi.

3. Nav pamatots Dzelzceļu virsvaldes apgalvojums, ka dienvidus variants apkalpo rajonu ar lielāku iedzīvotāju skaitu un pie tam lauksaimnieciski izdevīgāku un biežāki apdzīvotu. Iedzīvotāju biežums ir apmēram vienāds, bet katrā ziņā tomēr lielāks ziemeļos.

dienv. variantā 1 iedzīvotājam korespondē 5,4 ha zemes plat.  
ziem. " 1 " " 5,2 " " "  
(pie tam vēl ieskaitot visus mežus)

4. Zemes ceļi ir abās pusēs puslīdz vienādi: kalnaini un sniega dēļ auto satiksmei maz noderīgi, kas sakāms arī par Lubānas lielceļu. Pēdējais nav rentabli izmantojams preču auto transportam gada lielāko daļu - slikts ceļa stāvoklis rudenī un pavasarī un bieža sniega sega ziemā.

5. No tūrisma viedokļa abi varianti ir vienādi lietderīgi, jo abi iet pāri Vidzemes augstienei. Ziemeļu variantā Vējavas stacija ir 1 1/2 klm. no 131 mtr. augstā Bakūžu kalna, bet dienvidus variantā Gaiziņkalna stacija 1 klm. no 145 mtr. augstā Gaiziņa kalna. No Vējavas stacijas Gaiziņa kalns ir 7 klm. Vējavas stacijas atstatums no galvenām augstienēm dod taisni nepieciešamo "telpu", kur tūristam, kas braucis no Rīgas, pavadīt 1 dienu, t. i. apmeklēt Gaiziņa un Bākuža

P i e z ī m e s

pie Satiksmes ministrijas iesnieguma Ministru kabinetam  
dzelzceļu līnijas Ērgļi-Madonas variantu  
jautājumā.

Finanču ministrija noteikti iestājas par līnijas ziemeļu variantu un atspēko Satiksmes ministrijas iesniegumā Ministru kabinetam pievestos motīvus sekojoši.

1. Pati par sevi noteicoša Finanču ministrijai ir jau jautājuma finansiālā puse, jo 780.000 latu vairāk izdevumos event.būvējot līniju pēc dienvidu varianta ne tik vien neattaisnojami sadārdzina posma izmaksu par 30%, bet izslēdzot no mežiem bagātā ziemeļu apgabala 15.000 m<sup>3</sup> kokmateriālu eksportu, samazina ikgadējo valūtas vairākpietilpumu par apm.0,5 milj.latu.

Līnijas pagarināšana, izbūvējot ziemeļu variantu, par 4,5 km un pie tam vēl pie ievērojamiem izbūves ietaupījumiem no tautsaimnieciskā viedokļa tikai apsveicama, jo ar to tiek pieslēgti racionālai saimnieciskai satiksmei plašāki apvidi.

2. Eksploatācijas izdevumu pieaugumu pie ziemeļu varianta pateicoties tā garumam un mazliet mazāk vienmērīgam profilam atsver tas, ka dienvidu varianta kopējais kāpums ir savukārt augstāks (248 m pret 221 m), ka tur iespējami rakumu noplūdumi, ka dziļo rakumu uzturēšana kārtībā prasīs ikgadus ievērojamas summas. Ziemeļu variants dos daudz lielāku kravas pieaugumu, kas viss atvers 4,5 km garākā ziemeļu varianta eksploatācijas izdevumus. Tā tad arī Dzelzceļu virsvaldes privātkomerčiālais viedoklis nepārprotami runā par labu ziemeļu variantam, kā to apstiprināja starpresoru apspriedē arī Dzelzceļu virsvaldes pārstāvji.

kalnus, kuŗi abi guļ no Vējavas stacijas vienā virzienā. Nav taču domājams, ka tūristi, ja tie brauktu pa dzelzceļu tik tālu no Rīgas, meklētu dabas skaistumus vienīgi tik daudz, cik tie redzami caur vagona logu, - tie kādu stundu vēlēsies pavadīt arī dabā un tādā gadījumā abi varianti vienvērtīgi.

6. Ziemeļu variants dod iespēju pie mežu normālsaimniecības eksportēt koku materiālus ikgadus 15.000 m<sup>3</sup> (dab.pieaug. 23.000 m<sup>3</sup>), dienvidus variants tikai 1.000 m<sup>3</sup>. Šai ziņā ziemeļu variantam lielas priekšrocības tiklab no valsts, kā arī dzelzceļu saimniecības viedokļa. Šis eksportētais kokmateriālu daudzums nozīmē ikgadus apm. 0,5 milj. latu vairāk ieplūduma ārzemju valūtas krājumos un arī valsts kasei vairāk ieņēmumu no celmu naudām.

7. Pretēji Dzelzceļu virsvaldes uzdotiem datiem, ziemeļu variants pēc Finanču ministrijas aprēķina izdevīgāks 10.000 iedzīvotājiem, bet dienvidus variants tikai 5.000 iedzīvotājiem. Šeit neiet runa par šauru lokālpatriotismu no atsevišķo pagastu puses, bet gan par visu bez izņēmuma lielāko pašvaldības vienību - Cēsu un Madonas apriņķu valžu viedokli (par labu ziemeļu variantam).

Pēc Dzelzceļu virsvaldes aprēķina izbūvējot līniju: 1) pēc dienvidus varianta iespaidu joslas vidējais attālums līdz līnijai ziemeļu pusē būtu 17,5 klm, dienvidus pusē - 9 klm.

2) pēc ziemeļu varianta iespaidu joslas vidējais attālums līdz līnijai ziemeļu pusē būtu 14 klm., dienvidus pusē - 10 klm. Tā tad arī pēc ziemeļu varianta "ziemeļnieku" stāvoklis ir jau daudz sliktāks nekā "dienvidnieku" un ideālais līnijas virziens atrodas vēl uz ziemeļiem no ziemeļu varianta.

Tautsaimnieciskais aprēķins

Ieinteresēti vienā un otrā variantā (pēc ofic.aprēķiniem)

	Kopplat. ha	Iedzīv. skaits	Zirgu skaits	Govslopu skaits	Meži ha
ziemeļu pagasti ...	52.039	10.065	3.015	11.057	9.787
dienv. " .....	27.597	5.045	1.614	5.752	5.408
starpība par la- bu ziemeļiem ....	24.442	5.020	1.401	5.305	4.379
=====					

8. Aiz Madonas situēto iedzīvotāju 4,5 klm.lielāko nobraukumu eventuāli izbūvējot līniju pēc ziemeļu varianta, nevar pemt vērā, jo šeit iet runa par vietējo satiksmi, nevis tranzitlīniju un tad jau ar tik pat lielām tiesībām varētu prasīt līnijas pilnīgu iztaisnošanu ja pie līnijas būves noteicošs būtu galvenā kārtā tās īsums. Bet projektētā līnija nesavieno vis tikai divus ievērojamus un saimnieciski svarīgus centrus, bet gan piedēdz plašus atsevišķus apgabalus racionālai saimnieciskai satiksmei. To pierāda arī tas, ka ziemeļu variantu līdz ar Ēsu aprinķa valdes priekšsēdētāju prasīja arī Madonas aprinķa valdes priekšsēdētājs un Iekšlietu ministrija. Pievestam aprēķinam par 50.000 latu būtu jāstāda pretī tāda pat veida ziemeļu pagastu zaudējumi, kuŗi tad sanāktu uz 500.000 latu.

9. Tīklab valsts fiskālās, Dzelzceļu virsvaldes privātkomer- ciālās, kā arī plaša apvidus intereses prasa līnijas izbūvi pēc ziemeļu varianta.

10. Ceļu virsbūvei vajadzīgais lielākais sliežu daudzums pār apm. 200 t pielīdzināms vienreizējam valūtas aizplūdamam par apm. 35.000 latiem, kam pretī stādāms ikgadējs valūtas vairāk ieplūdums no kok- materiāliem par apm. 500.000 latu.

Visi pievestie apsvērumi, sevišķi būves izmaksa, kuŗa var būt dienvīdus variantā par 800.000 līdz 1 milj. latu lielāka, visas plaša apgabala iedzīvotāju intereses un ārzemju valūtas stāvoklis liek izšķirties par labu ziemeļu variantam, pie kā Finanču ministrija arī noteikti paliek.