



**Interreg**  
Estonia-Latvia  
European Regional Development Fund



EUROPEAN UNION

Šis pētījums atspoguļo autora viedokli.

Programmas vadošā iestāde neatbild par tajā ietvertās informācijas iespējamo izmantošanu.

# **VIDZEMES UN DIENVIDIGAUNIJAS SLĒGTO DZELZCEĻU IZPĒTE UN TŪRISMA POTENCIĀLA NOVĒRTĒJUMS**





**Interreg**  
**Estonia-Latvia**  
European Regional Development Fund



# VIDZEMES UN DIENVIDIGAUNIJAS SLĒGTO DZELZCEĻU IZPĒTE UN TŪRISMA POTENCIĀLA NOVĒRTĒJUMS

**Autori:** vēsturnieks, industriālā mantojuma speciālists

Andris BIEDRIŅŠ

*Eiropas Zaļo ceļu asociācijas (EGWA) vadītāja*

Mercedes MUNOZ

tūrisma organizācijas un vadības speciālists

Jānis SILIŅŠ

PASŪTĪTĀJS:

IZPILDĪTĀJS:

**Biedrība Latvijas Zaļo ceļu asociācija**  
Pils laukums 1,  
Cēsis, LV-4400  
Reģ. Nr. 40008246059

**Nodibinājums Latvijas Industriālā mantojuma fonds**  
Sergeja Eizenšteina iela 8,  
Rīga, LV-1079  
Reģ. Nr. 40008063199

## SĒJUMA SATURS

|                                                                                                   |                |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| <b>SKAIDROJOŠS APRAKSTS</b>                                                                       | 4.-5. lpp.     |
| <b>KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS PAR APSEKOTAJIEM SLĒGTO DZELZCEĻU POSMIEM VIDZEMĒ</b>                   | 6. lpp.        |
| <b>IZMANTOTO AVOTU SARAKSTS</b>                                                                   | 7.-9. lpp.     |
| <b>1. VIDZEMES UN DIENVIDIGAUNIJAS DZELZCEĻU TĪKLA IZVEIDOŠANĀS</b>                               | 10.-16. lpp.   |
| <b>2. VĒSTURISKS APSKATS PAR PĒRNAVAS VIRZIENA DZELZCEĻIEM UN APSEKOŠANAS REZULTĀTI</b>           |                |
| 2.1. Šaursliežu dzelzceļš Valka/Valga-Pērnavā                                                     | 17.-18. lpp.   |
| RŪJIENA-VALKA-ŽULDIŅAS. Šaursliežu dzelzceļa trases apsekošanas rezultāti                         | 19.-38. lpp.   |
| 2.2. Šaursliežu dzelzceļš Riisselja-Ikla                                                          | 39.-40. lpp.   |
| IKLA-RIISSELJA. Šaursliežu dzelzceļa trases apsekošanas rezultāti                                 | 41.-61. lpp.   |
| 2.3. Platsliežu dzelzceļš Rīga-Rūjiena (Rīga-Rūjiena-Pērnavā-Tallina)                             | 62.-65. lpp.   |
| SKULTE-LĀDE-LIMBAŽI. Platsliežu dzelzceļa trases apsekošanas rezultāti                            | 66.-82. lpp.   |
| MAZSALACA-RŪJIENA. Platsliežu dzelzceļa trases apsekošanas rezultāti                              | 83.-92. lpp.   |
| 2.4. Platsliežu dzelzceļa posms Rūjiena-Mōisakūla (Valka-Pērnavā un Rīga-Rūjiena-Pērnavā-Tallina) | 93.-96. lpp.   |
| RŪJIENA-MōISAKŪLA. Platsliežu dzelzceļa trases apsekošanas rezultāti                              | 97.-123. lpp.  |
| MōISAKŪLA-KILINGI/NōMME-PĒRNAVA. Platsliežu dzelzceļa trases apsekošanas rezultāti                | 124.-145. lpp. |
| <b>3. VĒSTURISKS APSKATS PAR PĻAVIŅU-GULBENES-VALKAS LĪNIJU UN APSEKOŠANAS REZULTĀTI</b>          | 146.-149. lpp. |
| 3.1. Šaursliežu dzelzceļa posms Valga-Koikkūla                                                    | 150.-151. lpp. |
| VALGA-KOIKKŪLA. Šaursliežu dzelzceļa trases apsekošanas rezultāti                                 | 152.-160. lpp. |
| ALŪKSNE-APE. Šaursliežu dzelzceļa trases apsekošanas rezultāti                                    | 161.-177. lpp. |
| <b>4. VĒSTURISKS APSKATS PAR SMILTENES-AINAŽU LĪNIJU UN APSEKOŠANAS REZULTĀTI</b>                 | 178.-180. lpp. |
| SMILTENE-VALMIERA. Šaursliežu dzelzceļa trases apsekošanas rezultāti                              | 181.-194. lpp. |
| <b>5. VĒSTURISKS APSKATS PAR PITALOVAS VIRZIENA DZELZCEĻIEM UN APSEKOŠANAS REZULTĀTI</b>          | 195.-197. lpp. |
| 5.1. Platsliežu dzelzceļi Ieriķi-Gulbene-Sita un Pitalova-Sita                                    |                |
| GULBENE-SITA-VECUMI. Platsliežu dzelzceļa trases apsekošanas rezultāti                            | 198.-233. lpp. |
| <b>KOPSAVILKUMS UN IETEIKUMI</b>                                                                  | 234.-235. lpp. |

## SKAIDROJOŠS APRAKSTS

Kopš 20. gs. sešdesmitajiem un septiņdesmitajiem gadiem Latvijas un Igaunijas teritorijā (tāpat kā citviet Eiropā) tika slēgtas šaursliežu dzelzceļa līnijas, bet sākot no 20. gs. beigām — arī vairāki platsliežu dzelzceļi. Vilcienu kustībai slēgto dzelzceļa līniju sliežu ceļi lielākoties ir pilnībā demontēti, ēkas un būves pamestas vai privatizētas. Savukārt dzelzceļu uzbūrumi daudzviet saglabājušies visai labā stāvoklī un daudzviet tiek izmantoti kā vietējie lauku ceļi. Dažās no slēgtajām dzelzceļa līnijām ir saglabājušies kultūrvēsturiski nozīmīgi dzelzceļa industriālā mantojuma objekti – staciju ēkas, būves un sliežu ceļu infrastruktūras daļas. Šie objekti un slēgto dzelzceļu trases ir potenciāls “Zaļo ceļu” izveidošanai un atraktīva ceļošanas veida piedāvājumam.

Lai pilnīgāk apzinātu un novērtētu šo tūrisma potenciālu 2018. gada vasarā un rudenī Vidzemes un Dienvidigaunijas teritorijā tika veikta vairāku šaursliežu un platsliežu dzelzceļu slēgto posmu apsekošana dabā, kā arī vēsturiskā un kartogrāfiskā materiāla izpēte.

Šajā izpētes materiālā apskatīti deviņi apsektie slēgto dzelzceļu trases posmi. Pirmie seši no apsekotajiem posmiem attiecas uz dzelzceļa līnijām **Valka-Pērnavā** un **Rīga-Rūjienā**, uz kuru bāzes 1981. gadā tika uzbūvēts platsliežu dzelzceļš **Rīga-Rūjiena-Pērnavā-Tallina**:

1. Skulte-Lāde (Rīga-Rūjiena)
2. Mazsalaca-Rūjiena (Rīga-Rūjiena)
3. Rūjiena-Mōisakūla (Valka-Pērnavā)
4. Žuldiņas-Valka-Rūjiena (Valka-Pērnavā)
5. Killingi/Nōmme -Pērnavā (Valka-Pērnavā)
6. Riisselja-Ikla (atzarojums no līnijas Valka-Pērnavā)

Nākamie divi apsektie dzelzceļa trases posmi attiecas uz šaursliežu/platsliežu dzelzceļa līniju **Pļaviņas-Gulbene-Valka/Valga**:

7. Alūksne-Ape
8. Valga-Koikkūla

Savukārt pārējie divi dzelzceļa trases posmi attiecas uz šaursliežu dzelzceļa līniju **Smiltene-Valmiera-Ainaži** un platsliežu līniju **Ieriķi-Gulbene-Sita-Pitalova**:

9. Valmiera-Smiltene
10. Gulbene-Vecumi

Šo darbu izstrādājis vēsturnieks, industriālā mantojuma pētnieks Andris Biedriņš sadarbībā ar tūrisma organizāci-

jas un vadības speciālistu Jāni Siliņu (nodibinājums *Latvijas industriālā mantojuma fonds*) un *Eiropas Zaļo ceļu asociācijas* (EGWA) vadītāja Mercedes Munozā pēc biedrības *Latvijas Zaļo ceļu asociācija* pasūtījuma *Interreg EstLat-24* programmas projekta *Zaļie Dzelzceļi* jeb *Green Railways* ietvaros.

Projekts *Green Railways* paredz slēgto dzelzceļa līniju infrastruktūras sakārtošanu Vidzemē un Dienvidigaunijā, kopumā izveidojot aptuveni 750 km garu kopīgu velobraucēju un kājāmgājēju maršrutu. Projekta ietvaros paredzētas un jau uzsāktas aktivitātes slēgto dzelzceļa līniju uzbūrumu pārizmantošanai, atjaunojot un pielāgojot to segumu nemotorizētajam transportam. Vienlaikus, daļēji izmantojot saglabājušos dzelzceļa infrastruktūras objektus, tiek veikta atpūtas vietu izveide, kā arī kājāmgājēju un velobraucēju skaitītāju uzstādīšana. Tāpat paredzēta *Zaļo Dzelzceļu* maršruta marķēšana dabā, kā arī aktivitātes šo maršrutu un aktīvā dzīves veida popularizēšanai.

Tādējādi pamatojoties uz projekta *Green Railways* pamatnostādņiem, šī darba mērķis ir apkopot vēsturisko, kartogrāfisko un apsekošanas materiālu par Vidzemes un Dienvidigaunijas slēgtajām dzelzceļa līnijām, analizējot to izmantošanas iespējas tūrismā.

Šī darba ietvaros jēdziena *Zaļais Dzelzceļš* jeb *Green Railway* izpratnē lietots būtību precīzāk atspoguļojošais un Latvijā plašāk izmantotais nosaukums “Zaļais ceļš”.

Dzelzceļa līniju apsekošana un raksturīgāko vietu fotofiksācija veikta 2018. gada maijā-novembrī. Papildus tam līnijas Rūjiena-Mōisakūla pārlūkošana dabā un izvērtēšana tika veikta 2019. gada aprīlī.

Turklāt šajā darbā izmantoti arī atsevišķi iepriekšējo gadu pētījumi, galvenokārt J. Siliņa 2014. gadā apkopotais vairāku slēgto dzelzceļa posmu apsekošanas materiāls.

### Darba izstrādē izmantota sekojoša metodika:

- vēstures avotu un literatūras izpētes darbs, tostarp periodisko izdevumu un kartogrāfiskā materiāla caurskatīšana;
- kartogrāfiskā materiāla apstrāde un apsekojumu plānošana;
- objektu pārlūkošana dabā un fotofiksācija, lielāko daļu no maršrutiem izstaigājot vai izbraucot ar velosipēdu;



- fotoattēlu atlase, anotēšana, koordinātu pievienošana un strukturēšana;
- vēsturiskā un analītiskā apraksta sastādīšana, izmantojot topogrāfisko materiālu un zemes kadastra informāciju;
- esošā stāvokļa novērtējums attiecībā uz trases izmantošanas iespējām (iespējas, šķēršļi, alternatīvas) un secinājumi;
- kartogrāfiskā materiāla sagatavošana un darba noformēšana.

Pirms objektu apzināšanas dabā jeb "lauku darbiem" tika veikta vēsturiskā materiāla izpēte un apkopošana no dažādiem avotiem. Līdz ar vēsturiskās literatūras un periodisko izdevumu caurskatīšanu tika veikts pētniecības darbs Latvijas valsts arhīvā, Latvijas valsts vēstures arhīvā un Nacionālās kultūras mantojuma pārvaldes Pieminekļu dokumentācijas centra krātuvē. Darbā izmantoti arī atsevišķi VAS *Latvijas dzelzceļš* arhīva materiāli, fotoattēli no Latvijas dzelzceļa vēstures muzeja krājuma, kā arī no Latvijas industriālā mantojuma fonda arhīva, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja krājuma un privātajām kolekcijām. Izmantoti arī internetā pieejamie resursi — galvenokārt vēsturiskais un mūsdienu kartogrāfiskais materiāls.

Praktiskajā dzelzceļa līniju apsekošanas darbā un izpētes rezultātu noformēšanā izmantota publiski pieejamā karšu izdevniecības *Jāņa sēta* digitālā *Balticmaps* interneta versija. Darbā lietoti divējādi GPS koordinātu pierakstīšanas formāti — piemēram, DD MM.MMMM (56 55.1636; 24 23.3295) vai 57.860518, 25.039997.

Slēgto dzelzceļa posmu īpašuma tiesību precizēšanai izmantotas interneta vietnes <https://www.kadastrs.lv> publiski pieejamās kartes.

Šī darba ievada skaidrojošajā aprakstā un nodaļā par Vidzemes un Dienvidigaunijas dzelzceļu tikla izveidošanos uzskatāmības labad izcelti šajā darbā apskatāmo dzelzceļa līniju nosaukumi.

Visi šajā darbā izmantotie attēli, tajā skaitā kopētie plāni, shēmas un zīmējumi, ir numurēti pēc kārtas. Vēsturisko aprakstu ilustrējošiem attēliem ir pievienota īsa anotācija un avots, no kura attēls ņemts, iekavās norādot konkrētā attēla faila numuru, ar kādu tas saglabāts LIMF foto arhīvā (piem. IMG\_6753, DCS\_4824, AB4\_3344) vai J. Siliņa personīgajā arhīvā (piem. JS\_092435). Ar šo pašu numerāciju attēlu faili pilnā izšķirtspējā atrodami šim darbam

pievienotajā digitālo datu nesējā. Jāatzīmē, ka LDZVM un VRVM krājuma fotoattēliem, kuri izmantoti šajā izpētes materiālā, ir saglabāts faila nosaukumā iekodētais muzeja krājumā piešķirtais inventāra numurs (piem. LDZVM\_5635 vai VRVM\_131493).

Objektu fotofiksācijas attēlu anotācijā līdzās attēla kārtas numuram pievienoti arī fotokameras automātiski piešķirtie faila numuri (piem. AB4\_2648, IMG\_34547 vai JS\_00112) un iekavās norādītas fotografēšanas vietas GPS koordinātas, kur tās fiksējusi fotokamera. Šie faili, līdz ar citiem šī pētījuma nolūkos veiktajiem fotofiksācijas vai kopēto vēsturisko materiālu failiem, ir atrodami šim darbam pievienotajā datu nesējā.

### **Šī pētījuma tekstā lietotie saīsinājumi:**

EGWA – *Eiropas Zaļo ceļu asociācija*

IM – industriālais mantojums

KVVA – Krievijas Valsts vēstures arhīvs

VAS LDZ – valsts akciju sabiedrība *Latvijas dzelzceļš*

LDZA – valsts akciju sabiedrības *Latvijas dzelzceļš* arhīvs

LDZM – Latvijas dzelzceļa vēstures muzejs (apzīmējums krājuma vienībām)

LIMF – nodibinājums *Latvijas Industriālā mantojuma fonds*

LR KM – Latvijas Republikas Kultūras ministrija

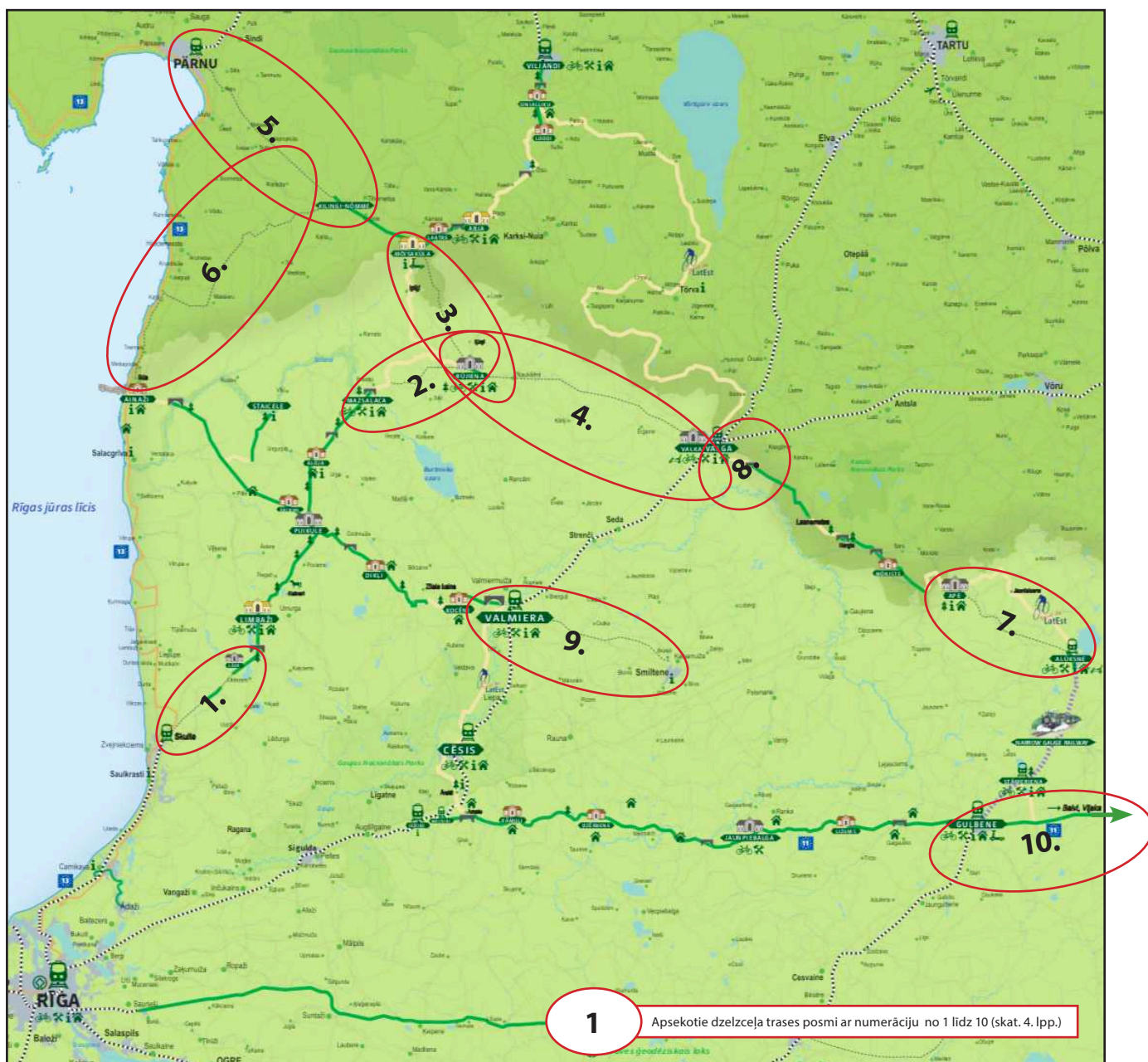
LVVA – Latvijas valsts vēstures arhīvs

RKPAN – Rīgas pilsētas būvvaldes Rīgas pilsētas kultūras pieminekļu aizsardzības nodaļa

NKMP PDC – Nacionālās kultūras mantojuma pārvaldes Pieminekļu dokumentācijas centrs

VRVM – Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs (apzīmējums krājuma vienībām).

## KOPĒJAIS KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS PAR APSEKOTAJIEM SLĒGTO DZELZCEĻU POSMIEM VIDZEMĒ Latvijas-Igaunijas "Zaļo Dzelzceļu" projekta kartē



1cm - 3 km

0 3 6 9

### APZĪMĒJUMI

Zaļie Dzelzceļi

Maršruta savienošais posms

Šaursliežu dzelzceļš

Dzelzceļš

Eiro Velo 13

Kādreizējās dzelzceļa līnijas

LIMBAŽI Zaļā Dzelzceļa stacija

Atpūtas vieta

Tilts

Ainažu Ziemeļu mols

Stacija

Vēsturiskā dzelzceļa stacija

## IZMANTOTO AVOTU SARAKSTS

- Altbergs T., Augustāne K., Pētersone I.** *Dzelzceļi Latvijā*. Rīga: Jumava, 2009. 199. lpp.
- Altbergs T., Biedriņš A.** *Vidzemes Bānītis*. Rīga: LIMF, 2008. 101 lpp.
- Altbergs T., Biedriņš A., Punculs D., Tukišs A.** *Lauku platuma dzelzceļi. Mazbānītis de facto*. Ventspils: Ventspils muzejs, 2017. 247 lpp.
- Attālumu rādītājs*. Rīga: S.M. Latvijas valsts dzelzceļi, 1938.
- Biedriņš, A., Liepiņš, E.** *Latvijas industriālā mantojuma ceļvedis*. Rīga: Apgāds Mantojums, 2002. 107 lpp.
- Chester K.** *East European Narrow Gauge*. Trackside Publications, 1994. 116 p.
- Cukurs, R.** *Burtnieku ezers un tā upes*. Rīga: Valters un Rapa, 1930.
- Gottwaldt A.B.** *Heeres Feldbahnen*. Stuttgart: Motorbuch Verlag, 1998.
- Grīnfelde, I., Klepers, A., Smaļinskis, J.** *Tūrisma maršrutu veidi un plānošanas specifika*. Valmiera: Vidzemes augstskola, 2010. 117 lpp.
- Helme M.** *Narrow-gauge Supply Railways in Estonia (1895-1975)*. B.v.: M. Helme, 2010, 270 p.
- Helme M.** *Eesti kitsarööpmelised raudteed 1896-1996*. Tallinn: M. Helme, 1996. 299 P.
- Klētnieks J., Salcevičs R.** *Tilti Latvijā*. Rīga: V-elements, 2004. 119 lpp.
- Hesselink G.H., Tempel N.** *Eisenbahnen im Baltikum*. Munster: LOK Report 1996. 144 s.
- Latvijas ceļu karte*. Rīga: Šoseju un zemesceļu departaments, 1940. 60 lpp.
- Valsts dzelzceļi pirmos 10 darbības gados 1918-1928. Rīga: Dzelzceļu virsvalde, 1928.
- Latvijas dzelzceļi. 1918-1938*. Rīga: Valsts dzelzceļu izdevniecība, 1938.
- Latvijas pilsētas valsts 20 gados*. Rīga: Latvijas pilsētu, savienība, 1938.
- Latvijas valsts dzelzceļu darbības pārskats. 1923./1924. Rīga: 1925.
- Latvijas valsts dzelzceļu darbības pārskats. 1924./1925. Rīga: 1926.
- Latvijas valsts dzelzceļu darbības pārskats. 1925./1926. Rīga: 1927.
- Latvijas valsts dzelzceļu darbības pārskats. 1926./1927. Rīga: 1928.
- Latvijas valsts dzelzceļu darbības pārskats. 1927./1928. Rīga: 1929.
- Latvijas valsts dzelzceļu darbības pārskats. 1933./1934. Rīga: 1935.
- Latvijas valsts dzelzceļu darbības pārskats. 1936./1937. Rīga: 1938.
- Latvijas valsts dzelzceļu darbības pārskats. 1938./1939. Rīga: 1940.
- Latvijas zemju robežas 1000 gados*. Rīga: Latvijas vēstures institūta apgāds, 1999. 283 lpp.
- Malahovska L.** *Latvijas transporta vēsture 19. gs. otrā puse – 20. gs. sākums*. Rīga: LV Fonds, 1998. 266 lpp.
- Putiķis G.** *Dzelzceļa transporta attīstība Latvijā 1918-1940: problēmas un risinājumi*. Promocijas darbs. Rīga: 2012.
- 1940.g. vasaras vilcienu, autobusu, tramvaju un kuģu līniju saraksts no 1940. g. 19. maija*. Rīga: LETA, 1940
- Атлас железных дорог СССР. Пассажирское сообщение*. Москва: Главное управление геодезии и картографии при Совете Министров СССР, 1982.
- Верховской, В. М.** *Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 г. включительно*. Спб.: М-ва Путей Сообщения, 1898, 176 с.
- Гонзаль.** *Обзор сети железных дорог Северного фронта*. В книге: Военно-исторический сборник. Москва: 1920, с. 132-172
- Гусарова, В. Карма, О. Лукин, Г.** *100 лет железных дорог Эстонии*. Таллин: Ээсти раамат 1970, 244 с.
- Павлов, Б.Ф.** *К вопросу о частных подъездных путях*. Петроград: 1915, 39 с.
- Путеводитель по России "ФРУМЪ"*. Выпуск 218-й. Летн. движ. 1909.

*Служебное расписание движения пассажирских поездов с 31 мая 1981 г.* Рига: Транспорт, 1981, с. 230  
*Схема железных дорог государств-участников СНГ, Латвии, Литвы, Эстонии.* 1999  
*Схематические карты сети железных дорог Российской Империи во 2-ой половине XIX века.* Спб.: Картографическое заведение А. Ильина, 1903.

*Устав Общества Лифляндских Подъездных Путей.* Рига: 1899

### **Periodiskie izdevumi**

*Atpūta*, 1925, Nr. 18  
*Auseklis*, 2002, 13. augusts, 6. lpp.  
*Austrālijas Latvietis*, 1997, 29. augusts-5. septembris, Nr. 2380, 2. lpp.  
*Baltijas Dzelzceļnieks*, 1954. Nr. 138  
*Balvu Taisnība*, 1960, 26. marts, 6. augusts un 13. oktobris  
*Brīvā Latvija*, 1999, 8.-14. maijs, Nr. 18, 10. lpp.  
*Die Museums-Eisenbahn*, 2015, No 1, s. 15  
*Diena*, 1992, 9. septembris, Nr.168, 4. lpp.  
*Dzelzceļnieks*, 1926, Nr. 8, 7.-8. lpp.  
*Dzelzceļnieks*, 1927, Nr. 4, 12. lpp.  
*Dzelzceļnieks*, 1929, Nr. 17, 11.-12. lpp.  
*Dzelzceļnieks*, 1929, Nr. 18, 14. lpp.  
*Dzelzceļnieks*, 1932, Nr. 14, 12. lpp.  
*Dzelzceļnieks*, 1933, Nr. 11, 13. lpp.  
*Dzelzceļu Vēstnesis*, 1928, Nr. 22, 733.-746. lpp.  
*Dzelzceļu Vēstnesis*, 1935, Nr. 44, 501. lpp.  
*Ekonomists*, 1923, 15. novembris, Nr. 22, 869.-874. lpp.  
*Ekonomists*, 1923, 15. decembris, Nr. 24, 1017.-1020. lpp.  
*Ekonomists*, 1937, 15. maijs, Nr. 9, 354.-358. lpp.  
*Jaunā Dienas Lapa*, 1912, Nr. 203 un 213  
*Jaunais Vārds*, 1921, Nr. 34  
*Laiks*, 1966, 15. jūnijs, Nr. 48, 3. lpp.  
*Laiks*, 1981, 12. septembris  
*Laiks*, 2001, 23. jūnijs, Nr. 25  
*Latvijas Dzelzceļnieks*, 1952, 15. maijs, Nr. 59  
*Latvijas Kareivis*, 1937, 12. jūnijs, Nr. 129, 3. lpp., 11. decembris, Nr. 282, 2. lpp.  
*Latvijas Vēstnesis*, 1996, 11. decembris, Nr. 215-216, 11. lpp.  
*Latvis*, 1924, 24. augusts, Nr. 876, 6. lpp., 9. septembris, Nr. 889, 6. lpp.  
*Liesma*, 1977, 24. maijs, Nr. 81, 1. lpp.  
*Liesma*, 1986, 6. decembris, Nr. 191.  
*Mākslas Vēsture un Teorija*, 2013, Nr. 16, 37.-48. lpp..  
*Nedēļa*, 1924, 25. oktobris, Nr. 47  
*Rīts*, 1937, 13. decembris, Nr. 3342, 2. lpp.  
*Rīts*, 1939, 27. februāris, Nr. 58, 2. lpp.  
*Rūjienas Vēstnesis*, 1937, 10. decembris, Nr. 311, 3. lpp.  
*Senatne un Māksla*, 1939, 1. janvāris, Nr. 1, 144. lpp.  
*Tehnikas Apskats*, 1959, 1. aprīlis, Nr. 22, 10.-11. lpp.  
*Tehnikas Apskats*, 1962, 1. oktobris, Nr. 36, 15.-21. lpp.



*Valdības Vēstnesis*, 1930, 5. aprīlis, Nr. 79, 1. lpp.

*Valdības Vēstnesis*, 1934, 30. oktobris, Nr. 246, 2. lpp.

*Zinātne un tehnika*, 1984. Nr. 10, 18.-19. lpp.

*Zvaigzne*, 1981, 15. septembris, Nr.18, ..... lpp.

#### **Arhīva materiāli**

KVVA 274. fonds, 2. apraksts, 41. lieta

KVVA 350. fonds, 62. apraksts, 1093., 1094., 1099., 1111. lieta. Vidzemes pievedceļu sabiedrības valde

LDZA 50. fonds; 8-T apraksts; 42. lieta

LDZA 50. fonds; 2-A apraksts; 40. lieta

LVA 93. fonds. Baltijas dzelzceļu pārvalde un tai pakļautās nodaļas

LVVA 1684. fonds, 1. apraksts, 711. lieta

LVVA 1749. fonds, 1. apraksts 160.-163, 200.-203., 725. lieta. Valmieras šaursliežu pievedceļa akciju sabiedrība

LVVA 1770. fonds, 2. apraksts 116. lieta

LVVA 2724. fonds, 1. apraksts, 1968. lieta

LVVA 2724. fonds, 2. apraksts, 948. lieta. Rīgas-Moizekiles dzelzceļš. 1911.

LVVA 2761. fonds, 3. apraksts, 1016., 4734., 4743. lieta

LVVA 3143. fonds, 11. apraksts, 569. lieta. Rīgas-Rūjienas dzelzceļa projekts. 1924.

LVVA 4592. fonds, 1. apraksts, 605. lieta. Dzelzceļu Virsvalde

LVVA 4592. fonds, 3. apraksts, 96. lieta. Dzelzceļu Virsvalde

LVVA 6828. fonds, 6. apraksts, 952. lieta

LVVA 2751. fonds. Ziemeļlatvijas dzelzceļu sabiedrība.

#### **Privātās kolekcijas**

M. Sproģes kolekcija

T. Altberga kolekcija

M. Helme kolekcija

Ozoliņa kolekcija

B. Lielkāja kolekcija

#### **Interneta resursi** (skatīti: 2018 gada jūlijs-novembris)

<https://www.ldz.lv/lv/content/ldz-demontē-sliežu-ceļus-neizmantotajās-līnijās>

<https://balticmaps.eu>

<https://www.kadastrs.lv>

<http://mantojums.lv/lv/piemineklu-saraksts/>

[http://эконом-история.рф/russian\\_empire/railways\\_maps/](http://эконом-история.рф/russian_empire/railways_maps/)

[http://riga.mashke.org/Bernsteinkuestebahnen/Maps/maps\\_eng.htm](http://riga.mashke.org/Bernsteinkuestebahnen/Maps/maps_eng.htm) (*Railways of the Ambercoast*)

<http://www.rideontrack.com/news/rideontrack-signs-contract-with-estonian-rail-operator/>

<https://company.lursoft.lv/ildc/000347168>

[http://www.delfi.lv/bizness/biznesa\\_vide/dzelzcela-ipiki-skulte-apsaimniekotajs-iesniedz-maksatnespejas-pieteikumu.d?id=3572168](http://www.delfi.lv/bizness/biznesa_vide/dzelzcela-ipiki-skulte-apsaimniekotajs-iesniedz-maksatnespejas-pieteikumu.d?id=3572168)

<https://www.tvnet.lv/6379447/bez-dzelzcela-ipasnieka-un-nomnieka-zinas-demonte-un-aizved-dzelzcela-sliedes>

<http://old.vidzeme.com/faili/20180206130109299.pdf>

[http://gallery.balticrailpics.net/displayimage.php?album=24&pid=23518#top\\_display\\_media](http://gallery.balticrailpics.net/displayimage.php?album=24&pid=23518#top_display_media)

<https://ritakafija.lv/2017/04/26/cetri-jauni-velomarsruti-ziemellatgale/>

<https://m.likumi.lv/doc.php?id=15312>

## 1. VIDZEMES UN DIENVIDIGAUNIJAS DZELZCEĻU TĪKLA IZVEIDOŠANĀS

Dzelzceļu būvniecība Krievijas impērijā, kuras sastāvā kopš 18. gs. bija arī Vidzemes un Igaunijas guberņas, plašākā mērogā izvērtās 19. gs. otrajā pusē. Abas šīs guberņas atradās Baltijas ģenerālgubernatora pārziņā.

Shēmā (1. att.) redzams, ka Igaunijas valsts dienvidu

būvēti 1524 mm platumā.

Ja pirmais dzelzceļš Baltijā bija 1860. gadā uzbūvētā maģistrālā dzelzceļa līnija Sanktpēterburga-Varšava, kas šķērsoja tagadējo Lietuvas un Latvijas teritoriju, tad senākā dzelzceļa līnija Latvijā ir 1861. gadā uzbūvētais Rīgas-Daugavpils dzelzceļš, bet par senāko dzelzceļa līniju Vidzemes guberņā uzskatāms 1872. gadā uzbūvētais Rīgas-Milgrāvja dzelzceļš. Savukārt Igaunijas teritorijā pirmo dzelzceļa līniju Paldiski-Tallina-Narva atklāja 1870. gadā. 1889. gadā tika atklāta Rīgas-Valkas-Pleskavas dzelzceļa līnija, no kuras vēlākajos gados atzarojās vairākas citas platsliežu un šaursliežu līnijas.

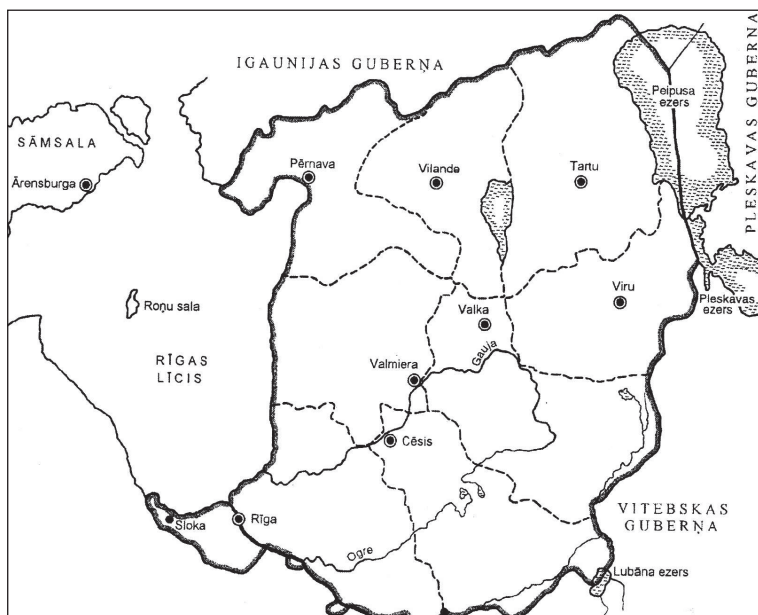
Vispārējās lietošanas šaursliežu (750 mm) dzelzceļa līniju būvniecība Krievijā aizsākās 19. gs. deviņdesmitajos gados. Vissprie, 1895. gadā *Pirmā pieveddzelzceļu sabiedrība* (Первое общество подъездных железных дорог) nodeva lietošanā pieveddzelzceļu no Švenčioneles stacijas (Sanktpēterburgas-Varšavas līnijā) līdz Postavu stacijai Baltkrievijā. Kā nākamo *Pirmā pieveddzelzceļu sabiedrība* Vidzemes guberņā

teritorija – Pērnavas, Veru, Valgas, Viljandi, Pelvas, Jegevas un Tartu apriņķi 19. gs. otrajā pusē ietilpa Vidzemes guberņas sastāvā.

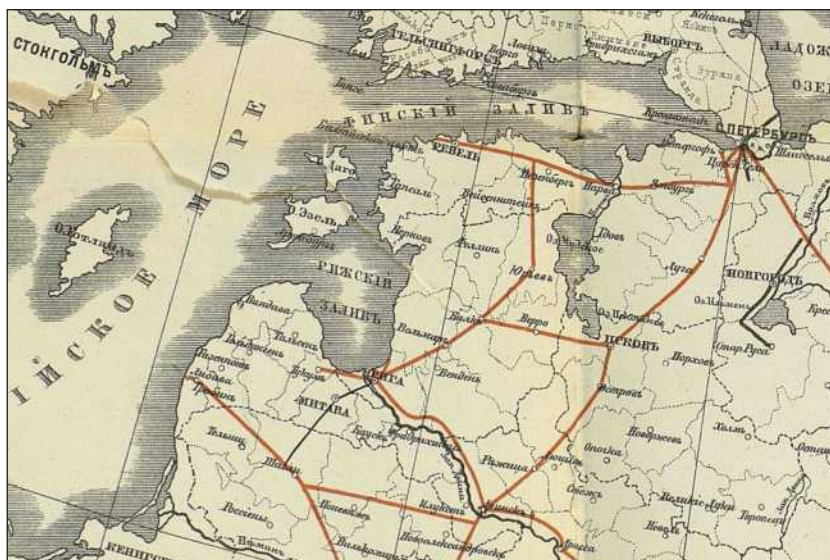
Dzelzceļu būvniecība, tostarp arī Baltijas guberņās, bija pakārtota Krievijas impērijas ekonomiskajām un stratēģiskajām interesēm. Tādējādi svarīgākās maģistrālās dzelzceļa līnijas tika būvētas no Iekšējās krievijas rūpnieciskajiem rajoniem Baltijas jūras ostu virzienā, bet šaursliežu jeb pieveddzelzceļi kalpoja vietējam transportam un savienojumam ar platsliežu dzelzceļu līnijām.

Platsliežu dzelzceļiem Krievijā pieņemtais platums bija 1524 mm, ko atšķirībā no Rietumeiropas jeb normālpaltuma (1435 mm) dzelzceļiem mēdz dēvēt arī par "krievu platuma" dzelzceļiem. Līdz pat 19. gs. deviņdesmitajiem gadiem visi vispārējās lietošanas dzelzceļi Krievijā tika

1897. gadā uzbūvēja **Valkas(Valgas)-Pērnavas šaursliežu dzelzceļu** ar atzarojumu Mōisakūla-Viljandi. Lai arī privāto šaursliežu dzelzceļu būvniecība Krievi-



1. att. Vidzemes guberņas teritorija 19. gs. otrajā pusē.  
Latvijas zemju robežas 1000 gados. Rīga: LU Latvijas vēstures institūts, 1999, 149.lpp.



2. att. Krievijas Eiropas daļas dzelzceļu shēmas fragments. 1894. gada beigās.  
Схематические карты сети железных дорог Российской Империи во 2-ой половине XIX века. СПб: Картографическое заведение А. Ильина, 1903  
[http://эконом-история.рф/russian\\_empire/railways\\_maps/](http://эконом-история.рф/russian_empire/railways_maps/)



jas impērijas rietumu guberņās gadsimtu mijā paplašinājās, tomēr valstiskā mērogā tiem bija otršķirīga nozīme, un šie dzelzceļi gandrīz vienmēr tika savienoti ar platsliežu dzelzceļiem. Tāpēc arī jaunbūvētā Valkas-Pērnavas šaursliežu dzelzceļa līnija sākās Valkas (Valgas) stacijā pie maģistrālā Rīgas-Pleskavas dzelzceļa, kurš savukārt Pleskavā savienojās ar Sanktpēterburgas virziena dzelzceļu.

Vidzemes guberņas teritorijā līdz Pirmā pasaules kara sākumam uzbūvēja vēl divas 750 mm šaursliežu līnijas. 1903. gadā *Vidzemes pievedceļu sabiedrība* (Общество Лифляндских Подъездных путей) nodeva lietošanā jaunbūvēto **Stukmaņu(Pļaviņu)-Vecgulbenes-Alūksnes-Valkas) dzelzceļu** (turpmāk tekstā: Pļaviņu-Valkas līnija), bet *Valmieras šaursliežu pievedceļu sabiedrība* 1912. gadā uzbūvēja **Smiltenes-Valmieras-Ainažu dzelzceļa līniju**.

Pļaviņu-Valkas dzelzceļa galapunktā 1901. gadā tika uzbūvēta jauna Valkas stacija, kas vēlāk tika nosaukta par *Walk II*. Pēc vienošanās ar *Pirmo pieveddzelzceļu sabie-*

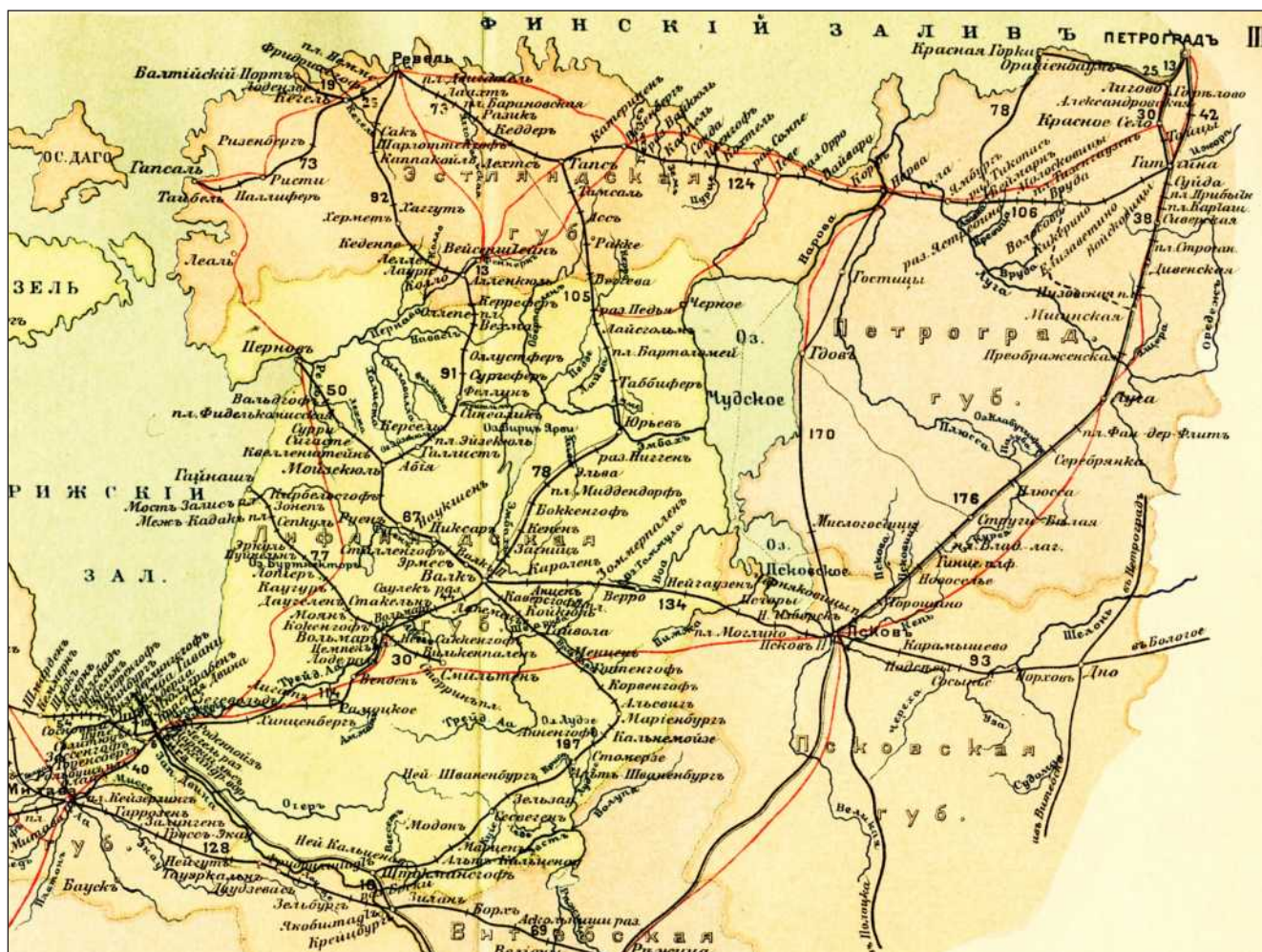
*dribu* šo staciju uzbūvēja līdzās Valkas-Pērnavas dzelzceļa līnijai 3. verstē no Valkas(Valgas) stacijas, kas pēcāk ieguva nosaukumu *Walk I*.

*Vidzemes pievedceļu sabiedrības* uzbūvētās stacijas *Walk II* ēkas vienā pusē tika pieņemti Pļaviņu-Valkas līnijas vilcieni, bet otrā pusē – Valkas-Pērnavas līnijas vilcieni. Tas deva iespēju bez pārkraušanas Vidzemes lauksaimnieku ražojumus un kokmateriālus nogādāt Pērnavas ostā.

Savukārt Smiltenes-Ainažu līnija (ar atzarojumiem uz Staiceles papīrfabriku un Ainažu ostas molu) pieslēdzās Rīgas-Pleskavas platsliežu dzelzceļam Valmieras stacijā.

Dzelzceļu būvniecība stimulēja mazpilsētu saimniecisko rosību un un pat jaunu apdzīvotu vietu rašanos. Šajā procesā Vidzemes guberņā vislielāko ieguldījumu deva tieši šaursliežu dzelzceļi. Liela nozīme dzelzceļa attīstībā bija ostu darbībai. Dzelzceļi pārsvarā tika būvēti virzienā uz ostas pilsētām, lai tās savienotu ar iekšzemes lauksaimniecības rajoniem.

Latvijas teritorijā, galvenokārt Vidzemē, līdz Pirmā



3. att. Krievijas Eiropas daļas dzelzceļu shemas fragments. 1915.

[http://эконом-история.рф/russian\\_empire/railways\\_maps/](http://эконом-история.рф/russian_empire/railways_maps/)



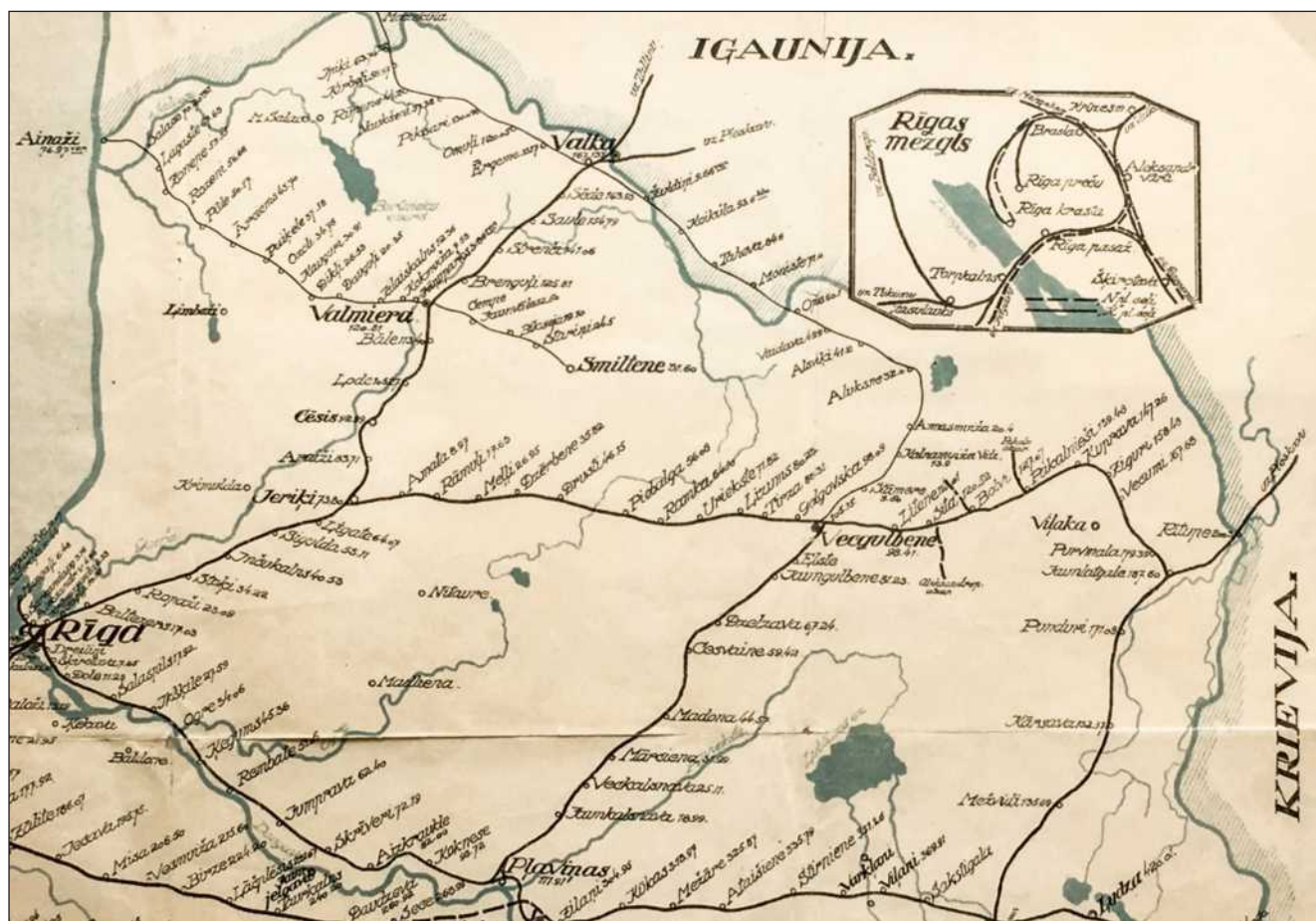
jam pasaules karam tika uzbūvēti vispārējās lietošanas šaursliežu dzelzceļi 406 km kopgarumā. Situācija strauji mainījās Pirmā pasaules kara gados, kad militārajām vajadzībām vien Latvijas teritorijā tika ierīkoti šaursliežu dzelzceļi aptuveni 1000 km garumā. Šaursliežu dzelzceļu būvniecība notika abās frontes līnijas pusēs, bet it īpaši vāciešu okupētajā Kurzēmē un Zemgalē (Sēlijā). Tur armijas apgādes un vietējo ražojumu izvešanai vācu armija būvēja 600 mm platuma dzelzceļus jeb tā saucamos *Feldbahn*, lielākā daļa no kuriem pēc kara tika pielāgoti vietējo pasažieru un kravu pārvadājumu vajadzībām. Savukārt Vidzemē, it īpaši pie frontes līnijas gar Daugavu Krievijas armija līdzīgā veidā būvēja pagaidu 750 mm platuma šaursliežu dzelzceļus, taču tie pēc kara netika izmantoti.

Pirmā pasaules kara gados tika uzbūvēti arī vairāki platliežu dzelzceļi. Piemēram, 1915.-1916. gadā par platliežu dzelzceļu tika pārbūvēts Pļaviņu-Valkas 98 km garš dzelzceļa posms no Pļaviņām līdz Gulbenei.

Tajā pat laikā Krievijas armijas vajadzībām uzbūvēja platliežu dzelzceļu Ieriķi-Gulbene-Sita, kurš atzarojās no

Rīgas-Pleskavas dzelzceļa līnijas pie Ieriķu stacijas un virzījās cauri Gulbenei līdz Sitai, kur savienojās ar 1902. gadā būvēto Sitas-Abrenes (Pitalovas) līniju. Pēdējā bija būvēta kā atzars no Sanktpēterburgas-Varšavas dzelzceļa. Tādējādi savienojot divus dzelzceļus izveidojās dzelzceļa līnija **Ieriķi-Gulbene-Abrene(Pitalova)**, kā arī Gulbenes platliežu/šaursliežu dzelzceļa mezgls, kuram bija liela nozīme vilcienu kustības nodrošināšanā austrumu virzienā.

Pēc tam, kad 1918. gadā izveidojās neatkarīga Latvijas un Igaunijas valsts, Vidzemes guberņas dzelzceļa līnijas, kuras šķērsoja šo valstu robežas tika sadalītas. Laikā no 1918. līdz 1940. gadam Igaunijas dienvidu daļā tika paplašināts 750 mm šaursliežu dzelzceļu tīkls. Mōisakūla-Viljandi šaursliežu dzelzceļš tika pagarināts līdz Tallinai. Savukārt no Valgas-Pērnava dzelzceļa līnijas Riisselja stacijas uzbūvēja dzelzceļu **Riisselja-Ikla**, kā arī jaunu dzelzceļa posmu **Valga-Koikkūla** Igaunijas teritorijā. Pēdējais bija nepieciešams tālab, ka pēc valstu robežu nosprašanas Gulbenes-Apes-Valkas dzelzceļa līnijas posms no Mōniste stacijas līdz Valgai nonāca Igaunijas teritorijā,



4. att. Latvijas dzelzceļu šematiska karte. Stāvoklis uz 1. X 1925. g. Fragments.  
Latvijas dzelzceļu tehniskā direkcija, 1925. LIMF arhīvs



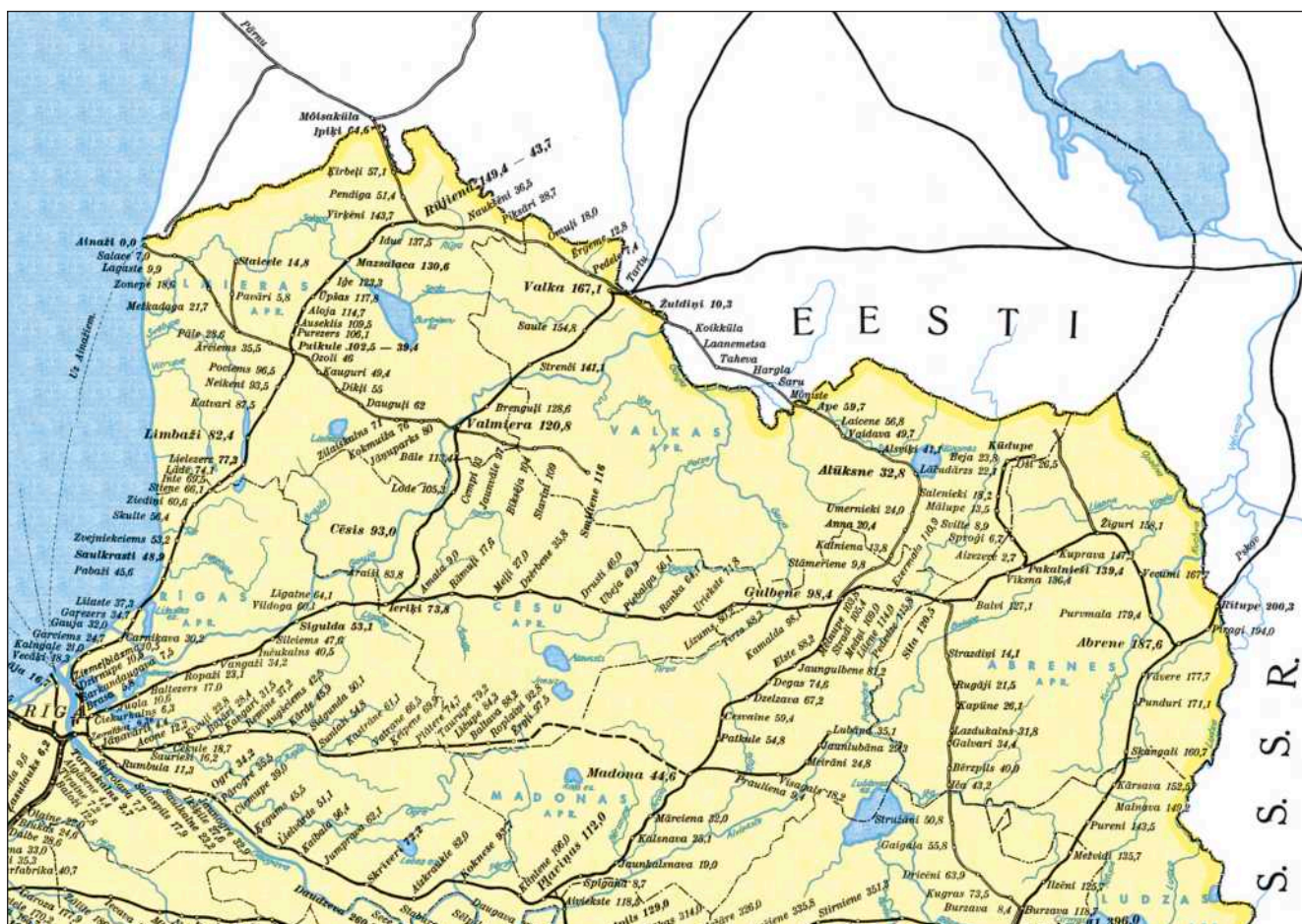
izņemot dzelzceļa trasi 17 km garumā pirms Valgas, kura šķērsoja Latvijas valsts teritoriju. Savukārt 1919. gadā Latvijas valsts pārņēma 68 km garo Pērnavas-Valkas dzelzceļa līnijas posmu no Igaunijas robežas pie Valkas stacijas līdz Igaunijas robežai pie Mōisakūla stacijas, izveidojot atsevišķu dzelzceļa līniju **Valka-Ipiķi**.

Starpkaru periodā Latvijā līdzīgi kā Igaunijā plaši izvērtās jaunu dzelzceļu būvniecība. Piemēram, pateicoties Pļaviņu-Gulbenes posma pārbūvei 1520 mm platumā, kā arī Pirmā pasaules kara gados cariskās Krievijas armijas izbūvētajām platsliežu līnijām Ieriķi-Gulbene un Gulbene-Sita (ar izeju uz Sanktpēterburgas-Varšavas dzelzceļu), Gulbene ieguva četru virzienu starptautiskas tranzīta stacijas statusu un kļuva par vienu no nozīmīgākajiem dzelzceļa mezgliem valstī. Turklāt Vidzemē 1934. gadā uzbūvēja Sitas-Rēzeknes šaursliežu dzelzceļu, kā arī platsliežu atzarojumu Pakalnieši-Kūdupe no Ieriķu-Gulbenes-Abrenes līnijas. Laikā no 1930. līdz 1937. gadam Vidzemē uzbūvēja Rīgas-Ērgļu un Madonas-Lubānas dzelzceļus, kā arī **Rī-**

**gas-Rūjienas līniju**, kuru nodeva lietošanā 1937. gada nogalē.

Otrā pasaules kara laikā Vidzemes dzelzceļa līnijas cieta lielākus vai mazākus postījumus, daļu no kuriem jau tūdaļ pēc kara novērsa un atjaunoja vilcienu kustību. Vislielākie postījumi bija Rīgas-Rūjienas līnijā un Valkas-Pērnavas dzelzceļa posmā Valka-Rūjiena-Mōisakūla. 1952. gada dzelzceļa shēmā šo nopostīto dzelzceļa līniju posmi attēloti ar raustītu līniju (7. att.). Kara postījumi pilnībā tika novērsti tikai 1981. gadā, kad izmantojot abu iepriekš minēto dzelzceļu trases uzbūvēja platsliežu dzelzceļu **Rīga-Rūjiena-Pērnavā-Tallina**.

Pirmajos pēckara gados Latvijā un Igaunijā šaursliežu dzelzceļiem bija ievērojama nozīme transporta pakalpojumu nodrošināšanā, tāpēc 1950. gadu beigās notika pat pievedceļu platuma (750 mm) dzelzceļu modernizācija. Tās ietvaros daudzviet ievērojami uzlaboja sliežu ceļus, veicot papildus balastēšanu un koka gulšņu nomainu pret dzelzsbetona. Taču šaursliežu dzelzceļu uzlabošana



5. att. S.M. Latvijas dzelzceļu karte. Fragments. 1939.  
Rīga: Valsts dzelzceļu tipogrāfija, 1939.

drīz vien beidzās — jau 1960.-1970. gados, attīstoties autotransportam, pamazām vispārējās lietošanas šaursliežu dzelzceļus likvidēja, sliežu ceļus demontēja un lielāko daļu no ritošā sastāva nodeva lūžņos.

Šaursliežu dzelzceļa līniju slēgšanai, pārbūvei par platsliežu līnijām vai aizvietošanai ar autotransportu kopš 20. gs. otrās puses bija vispārējs raksturs.

1967. gadā Igaunijas PSR valdība pieņēma lēmumu likvidēt šaursliežu dzelzceļus, bet dzelzceļa līnijas Tallina-Pērnavas-Mōisakūla-Rūjiena un Lelle-Viljandi pārbūvēt 1520 mm platumā. Balstoties uz šo lēmumu Igaunijā masveidā tika slēgtas šaursliežu dzelzceļa līnijas un maģistrālajās līnijās tika uzsākta rekonstrukcija. 1975. gada 30. septembrī pēdējais šaursliežu vilciens devās savā pēdējā reisā no stacijas Mōisakūla uz Iklu un no turienes cauri Ainažiem uz Valmieru.

Latvijas šaursliežu dzelzceļu likvidācija tika uzsākta 1960. gadu sākumā, slēdzot 600 mm dzelzceļa līnijas Kurzemē un kopš 1970. gadiem — 750 mm dzelzceļus Vidzemē. Tikai apstākļu sakritības dēļ līdz mūsdienām ir saglabāties 33 km garš vispārējās lietošanas dzelzceļa posms

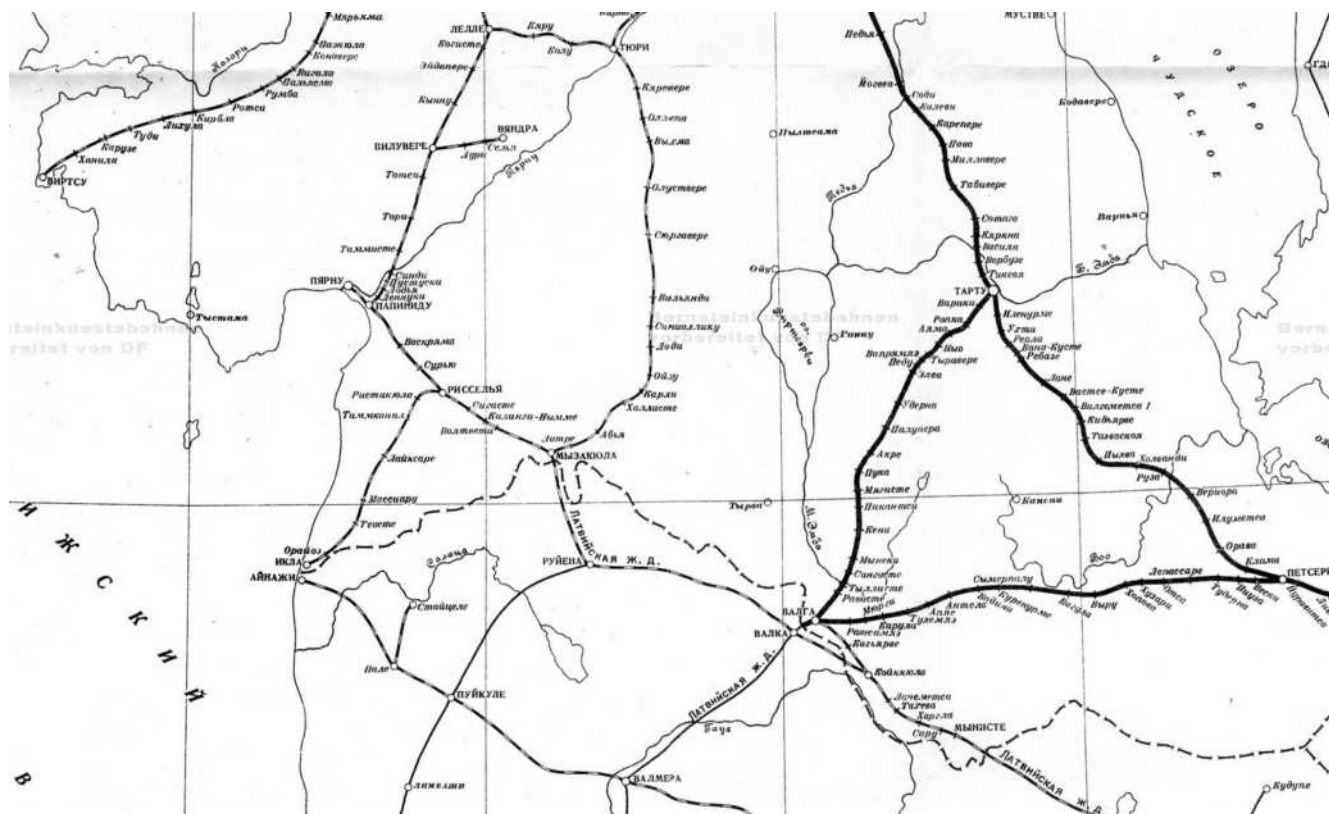
starp Alūksni un Gulbeni, kurš joprojām tiek izmantots pasažieru pārvadājumiem.

Savukārt kopš 1990. gadu vidus pa posmiem tika slēgtas arī vairākas platsliežu dzelzceļu līnijas vai to posmi, piemēram, Ieriķi-Gulbene-Vecumi, Skulte-Limbaži-Rūjiena-Pērnavas, Rīga-Ērgļi u.c.

Slēgtajos dzelzceļos ir noņemti sliežu ceļi un vietās, kur dzelzceļu uzbērums netiek izmantoti vietējai satiksmī, tie arvien vairāk aizaug, bet staciju ēkas, tilti un citas būves pamazām sabrūk vai tiek nojaukti.

Pamatīgi būvētie un šobrīd neizmantotie dzelzceļu trases posmi ir labs pamats jaunu ceļu jeb tā saucamo "Zaļo ceļu" infrastruktūras veidošanai tūristiem.

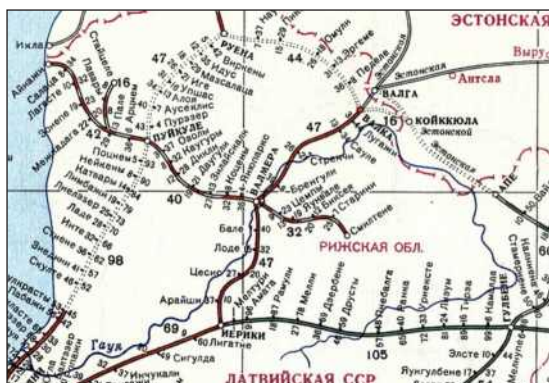
Eiropas pārrobežu programmas *Interreg EstLat-24* projekta *Zaļie Dzelzceļi* jeb *Green Railway* ietvaros jau vairākus gadus turpinās darbs pie slēgto dzelzceļa līniju apzināšanas un pielāgošanas jaunajai funkcijai, bet 2014. gada 27. septembrī vietējā *LEADER* projekta ietvaros bijušajā dzelzceļa posmā Limbaži – Katvari tika atklāts viens no pirmajiem "Zaļajiem ceļiem" Latvijā.



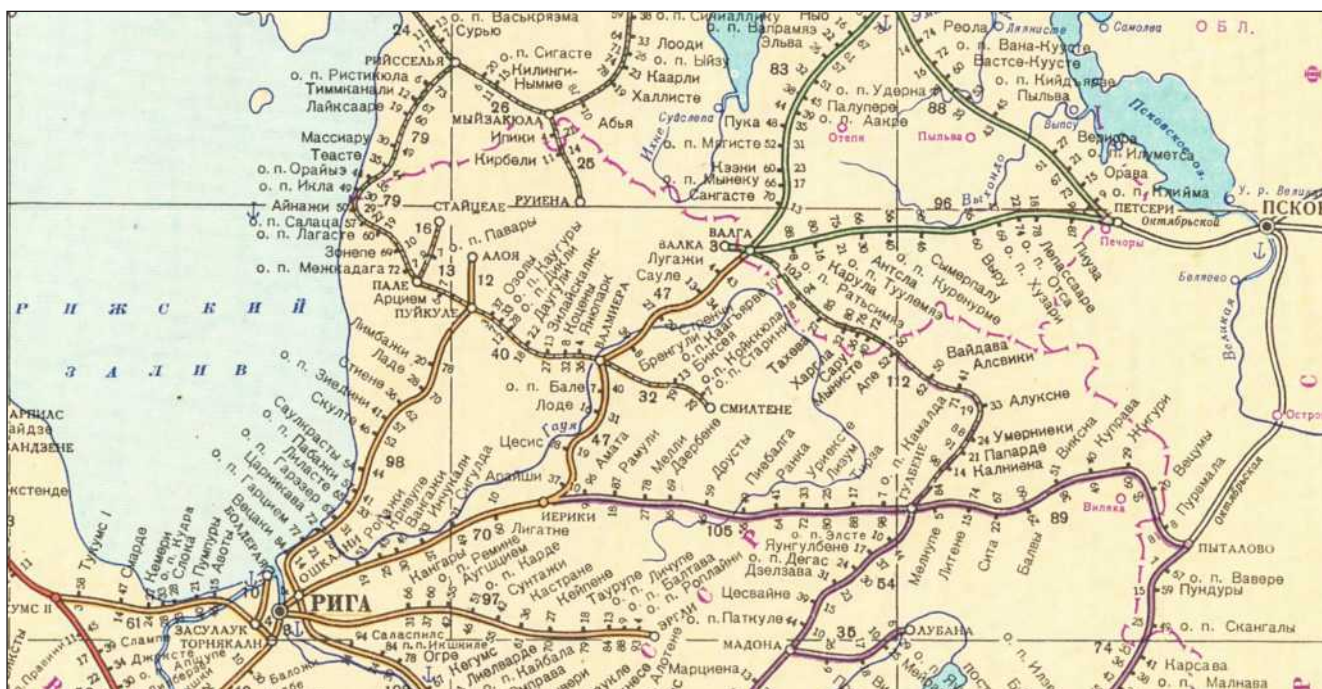
6. att. Igaunijas dzelzceļu shēmas fragments. 1940.

Railways of the Ambercoast. [http://riga.mashke.org/Bernsteinkuestebahnen/Maps/1940/1940\\_Estland.jpg](http://riga.mashke.org/Bernsteinkuestebahnen/Maps/1940/1940_Estland.jpg)





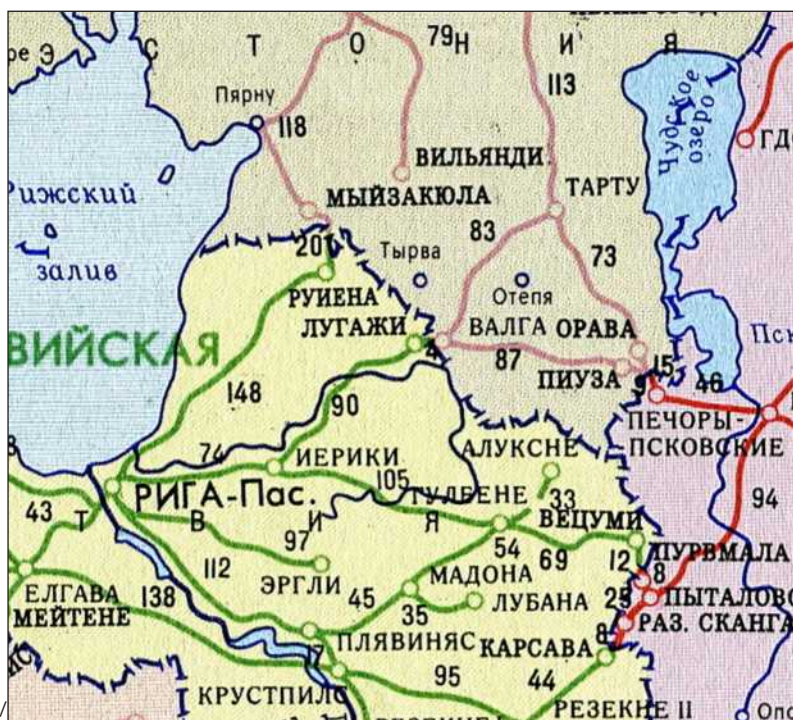
7. att. Latvijas PSR 1952. gada dzelzceļu shēmas fragments, kurā ar raustītu līniju iezīmēti pēc kara neatjaunotie posmi.



8. att. Baltijas dzelzceļu shēmas fragments.1955.

*Railways of the Ambercoast.*

[http://riga.mashke.org/Bernsteinkuestebahnen/Maps/1955/1955\\_Baltische\\_Bahn.jpg](http://riga.mashke.org/Bernsteinkuestebahnen/Maps/1955/1955_Baltische_Bahn.jpg)



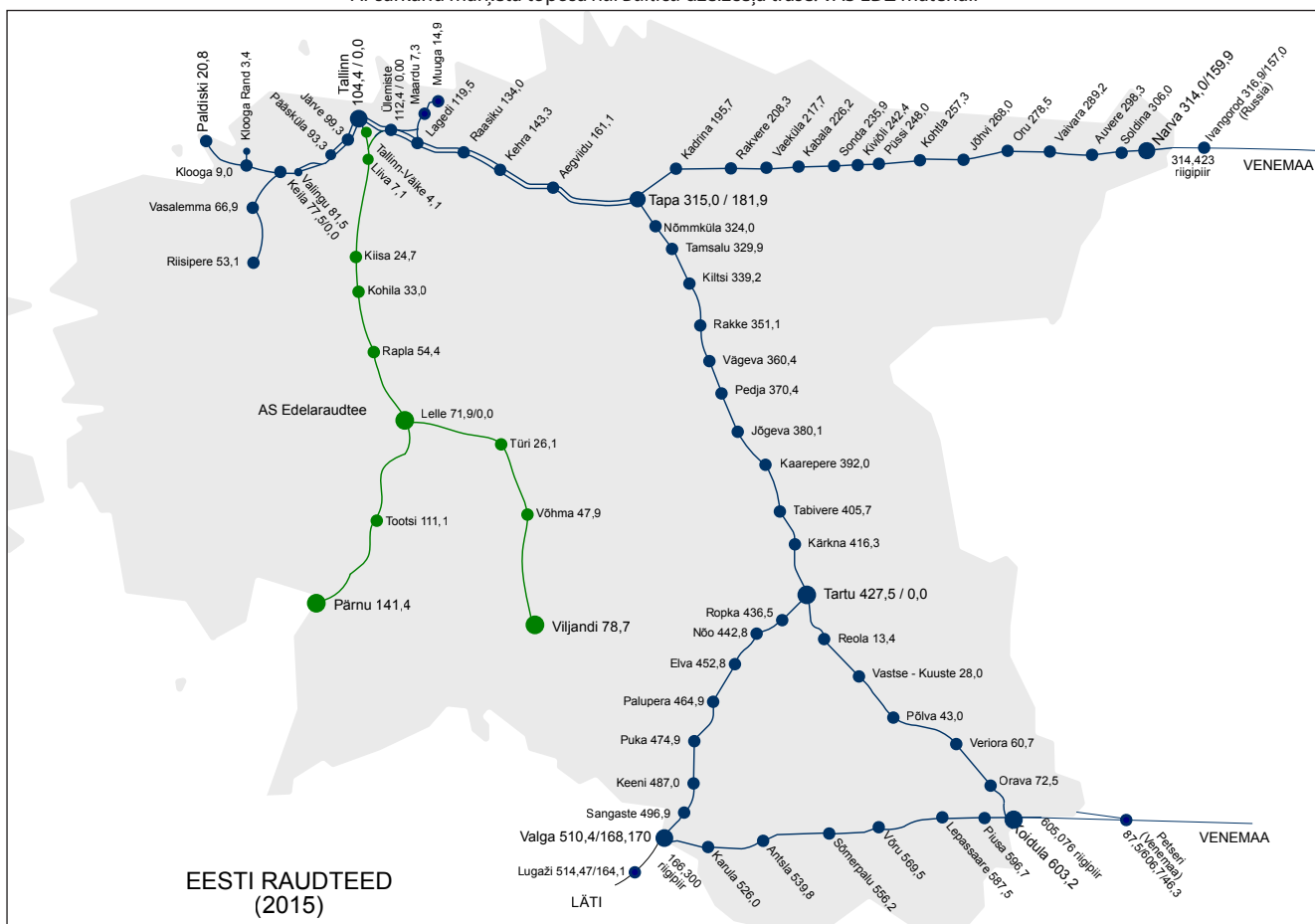
9. att. NVS, Latvijas, Lietuvas un Igaunijas dzelzceļu shēmas fragments. 1999.

[http://эконом-история.рф/russian\\_empire/railways\\_maps/](http://эконом-история.рф/russian_empire/railways_maps/)





10. att. Latvijas dzelzceļa shēmas fragments. Situāciju uz 2018. gadu.  
Ar sarkanu marķēta topošā Rai Baltica dzelzceļa trase, VAS LDZ materiāli



11. att. Igaunijas dzelzceļa shēma. 2015.  
<http://www.rideontrack.com/news/rideontrack-signs-contract-with-estonian-rail-operator/>

## 2. VĒSTURISKS APSKATS PAR PĒRNASVAS VIRZIENA DZELZCEĻIEM UN APSEKOŠANAS REZULTĀTI

Raugoties no mūsdienu pozīcijām šajā nodaļā apskatītie šaursliežu un platlsiežu dzelzceļi, lielākā daļa no kuriem ir slēgti, savstarpēji bija saistīti. No 1895.-1896. gadā uzbūvētās Valkas-Pērnavas šaursliežu līnijas atzarojās tāda paša platuma dzelzceļi uz Vilandi un Tallinu, kā arī Riiselta-Ikla līnija. Savukārt Rīgas-Rūjienas platlsiežu dzelzceļš pēc atjaunošanas un šaursliežu līniju pārbūves par platlsiežu dzelzceļiem 1981. gadā caur Ipiķiem, Mōisakūla, Pērnavu tika pagarināts līdz Tallinai.

### 2.1. Šaursliežu dzelzceļš Valka/Valga-Pērnavā

Šaursliežu dzelzceļu būvniecībai 1892. gadā Sanktpēterburgā privātzņēmēji nodibināja *Pirmo pieveddzelzceļu sabiedrību* Krievijā. Tā Krievijas impērijā uzbūvēja vairākus šaursliežu (750 mm) dzelzceļus. Pirmais no tiem — Švenčioneles-Postavu dzelzceļš, kurš bija arī pirmais šaursliežu dzelzceļš Baltijas guberņās tika uzbūvēts Lietuvas teritorijā un tika nodots ekspluatācijā 1895. gadā.

Vienlaikus ar iepriekš minētā dzelzceļa būvdarbiem *Pirmā pieveddzelzceļu sabiedrība*, izmantojot Vidzemes ģenerālgubernatora starpniecību, iesniedza lūgumu Krievijas valdībai, lai saņemtu atļauju šaursliežu dzelzceļa būvniecībai Vidzemes guberņas ziemeļu daļā. 1894. gadā 23. decembrī Krievijas Ministru komiteja ar īpašu nolēmu-

pievienots nosacījums, ka uz šī dzelzceļa jaunbūvi neatiecis noteikumi par zemju piespiedu atsavināšanu un arī valsts zeme izmantojama tikai par samaksu.

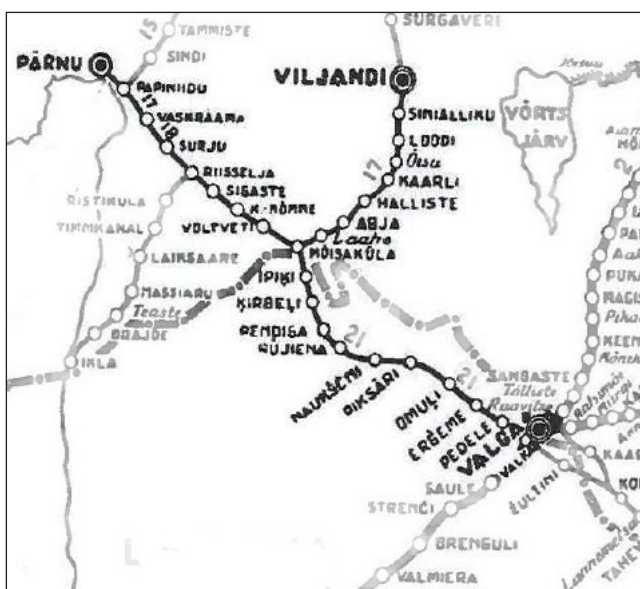
Tūdaļ pēc atļaujas saņemšanas 1895. gada pavasarī tika uzsākti dzelzceļa līnijas projektēšanas un būvniecības darbi. Projektu izstrādāja un būvdarbus vadīja civilinženieris Kaspars Krīžanovskis, kurš vienlaicīgi veica arī projektēšanas darbus, saskaņojot tos ar sabiedrības vadību Pēterburgā. Jaunbūvējamā dzelzceļa būvniecības birojs un vēlāk arī direkcija izvietojās Pērnāvā, kur tika veikti arī visi projektēšanas darbi.

Līdz ar K. Krīžanovski būvdarbu vadībā un uzraudzībā bija iesaistīti arī inženieri Zīverts un Hakels, kuri bija atbildīgi par būvniecību attiecīgi posmā Mōisakūla-Valka un Mōisakūla-Viljandi. Savukārt no Vidzemes guberņas puses būvdarbus uzraudzīja cara valdības algotais inspektors barons Karls fon Taube.

Zemes darbus, arī tiltu, staciju ēku un noliktavu celtniecību veica vietējie būvuzņēmēji. Celtniecības vajadzībām tika izveidotas pagaidu dzelzceļa darbnīcas un noliktavas materiālu uzglabāšanai. Tās atradās netālu no Pērnavas — Papinidā bijušajā aušanas un vērpšanas fabrikā.

Dzelzceļa celtniecību īpaši atbalstīja Pērnavas pilsētas galva Oskars Brakmans (*Oscar Brackmann*, 1841-1927). Tālab dzelzceļa stacijai tika atvēlēta vieta pilsētas centrā, teritorijā, kur kādreiz atradās pilsētas nocietinājumi.

Ar svinīgu ceremoniju 1895. gada 19. maijā tika ievadīta Pērnavas stacijas un dzelzceļa līnijas būvdarbi. Dzelzceļa būvētāji bija noskaņoti ļoti optimistiski un solīja pabeigt būvniecības darbus jau līdz rudenim. Liels atbalsts bija arī no vietējiem iedzīvotājiem. Pat tāds kutelīgs jautājums kā zemju atsavināšana dzelzceļa līnijas vajadzībām notika uz savstarpējās vienošanās pamata bez jebkādas pretestības no zemju īpašnieku puses.



12. att. Valkas /Valgas-Pērnavas šaursliežu dzelzceļa līnija.  
1930. gadu beigās

Izkopējums no *Eesti Raudteede Kart*

mu apstiprināja atļauja būvēt šaursliežu dzelzceļu no Rīgas-Pleskavas dzelzceļa līnijas Valkas(Valgas) stacijas līdz Pērnai ar atzarojumu uz Vilandi. Taču nolējumam bija

Taču jau rudenī kļuva skaidrs, ka neizdosies pabeigt dzelzceļa būvniecību līdz gada beigām (kā bija plānots). Darbi ievilkās, izraisījās domstarpības starp projektētājiem un dzelzceļa vadību Pēterburgā par atsevišķiem detaļu projekta jautājumiem, arī no Krievijas rūpnīcām pasūtītie materiāli kavējās. 1895. gada rudenī Pērnāvā tika saņemtas pasūtītās sliedes un pirmās tvaika lokomotīves no Beļģijas. Ziemā darbi pavisam pierima, bet 1896. gada pavasarī sliežu ceļa būvniecība atsākās ar jaunu sparū. Trūkstot darbaspēkam būvniecībā tika iesaistīti darbā lietuviešu būvstrādnieki un pat karavīri no Rīgas.

Tādējādi 1896. gada septembrī pirmie darba vilcieni jau varēja kursēt no Pērnavas līdz Valkai, bet 5. oktobrī Pērnavas-Valkas līnijā atklāja regulāro vilcienu satiksmi. Tostarp būvdarbi atzarojumā Mōisakūla-Viljandi turpinājās.

Interesanti atzīmēt, ka Valkas-Pērnavas šaursliežu dzelzceļa līnija Pērnavas robežās virzījās tieši pa pilsētu. 125 kilometru garajā līnijā bija sekojošās stacijas un pieturas punkti: Pārnu (Pērnava), Vaskrāma, Surju, Sigaste, Voltveti, Laatre/Mōisakūla, Kirbla (Ķirbeļi), Rūja (Rūjiena) Nauksi (Nauksēni), Piksaare, Talli, Hārgmāe (Ērgeme) un Valka I. Vēlāk pievienojās Waldhoff/Papiniidu un Valka II.

Laatre/Mōisakūla-Viljandi dzelzceļa atzara būvniecību uzsāka vienlaicīgi ar galvenās Valkas-Pērnavas līnijas būvniecību, tomēr tā ievilkās ilgāk nekā bija paredzēts — līdz 1897. gada sākumam. Kavēšanos izraisīja neparedzēti lieli zemes darbi paugurainajā Karistes apkārtnē, kā arī tiltu būvniecība Vīlandes virzienā, kas izrādījās daudz darbietilpīgāka nekā bija plānots.

Tādējādi pagaidu vilcienu kustība Mōisakūla-Viljandi 45 km garajā atzarojumā tika izsākta 1897. gada 2. janvārī, bet oficiālā atklāšanas ceremonija notika 31. janvārī Vīlandes stacijā. Šajā dzelzceļa posmā bija septiņas stacijas Laatre/Mōisakūla, Abja, Halliste, Ōisu, Loodi, Sinialliku un Viljandi.

Jaunbūvētās šaursliežu dzelzceļa līnijas Valka-Pērnavas ieskaitot atzarojumu uz Vīlandi kopējais garums bija 170 km. Interesanti atzīmēt, ka 1 versts (ap 1,0668 km) būvniecības izmaksas bija 13 000 rubļu. 1900. gadā šaursliežu dzelzceļš no Vīlandes tika pagarināts līdz Tallinai.

Pēc neatkarīgu Baltijas valstu izveidošanas Latvijas valsts pārņēma Pērnavas-Valkas dzelzceļa līnijas posmu no Igaunijas robežas pie Valkas stacijas līdz Igaunijas robežai

pie Mōisakūla stacijas, kas kļuva par atsevišķu dzelzceļa līniju Valka-Ipiķi.

Pie dzelzceļa pārņemšanas 1919. gadā tika fiksēts šī *Pirmās Pieveddzelzceļu sabiedrības* dzelzceļa posma mantas novērtējums sekojošās pozīcijās: "... līnijas garums pēc profila — no Igaunijas robežas pie Valkas stacijas līdz Igaunijas robežai pie Moizekiles stacijas 64.1 versts = 68 km vai 40% no visa Pērnavas ceļa pirmatnējā garuma un bez tam vēl 7 km stacijas ceļu. Galvenā un stacijas ceļu kopējais garums 75 km = 69 verstis. Šinī ceļa gabalā atrodas stacijas: Valkas stacija, izmaiņas punkts Ērgeme, pieturas punkts Omuļi, izm. punkts Pilsari, piet. punkts Nauksēni, Rūjienas stacija, izm. punkts Ķirbeļi, pieturas punkts Ipiķi. Pavisam 2 stacijas 3 izmaiņas punkti un 3 pieturas punkti." Vēl uzskaitītas 128. pārbrauktuves, 52 tilti un caurtekas (neskaitot nodegušo tiltu pār Rūjas upi) 2 viadukti, 4 ūdens pumpētavas ar iekārtu un mūra noliktava Rūjienā (LVVA, 4592-3-96 1.-8. lpp.)

1924. gadā bijušais Latvijas Valsts dzelzceļu galvenais inspektors — satiksmes ceļu inženieris T. Šmidts novērtēja *Pirmās Pieveddzelzceļu sabiedrības* īpašumu, kas bija palicis Latvijā par 2 625 000 latu. Saskaņā ar šo novērtējumu tika noteikts akciju kapitāls par iepriekš minēto summu un 1924. gadā tika nodibināta *Ziemeļlatvijas dzelzceļu akciju sabiedrība*. Tādējādi par šo summu, kas tika samaksāta akcijās, *Pirmā Pieveddzelzceļu sabiedrība* Krievijā pārdeva līniju Valka-Mōisakūla *Ziemeļlatvijas dzelzceļu sabiedrībai* un pārdošanas - pirkšanas aktu apstiprināja Latvijas satiksmes un finanšu ministrs. 1930. gadu beigās *Ziemeļlatvijas dzelzceļu sabiedrība* tika likvidēta un Valkas-Ipiķu līniju nopirka Latvijas valsts.

Savukārt Igaunija valsts dzelzceļu uzņēmums turpināja ekspluatēt dzelzceļu posmā no Mōisakūla-Pērnavas, no kura 1923. gadā uzbūvēja vēl vienu atzarojumu Rīselja-Orajõe, kuru vēlāk pagarināja līdz Iklai (skat. 19. lpp.).

Pēc otrā Otrā pasaules kara starp Latviju un Igauniju sadalītā Valkas-Pērnavas dzelzceļa līnija atkal tika apvienota vienotā Vidzemes un Igaunijas šaursliežu dzelzceļu tīklā, bet vēlāk 20. gs. septiņdesmitajos gados posms Mōisakūla-Pērnavas tika pārbūvēts par platsliežu dzelzceļu un kopš 1981. gada bija daļa no Rīgas-Rūjienas-Pērnavas-Tallinas dzelzceļa līnijas.



## RŪJiena-VALKA-ŽULDIŅAS

### Šaursliežu dzelzceļa trases apsekošanas rezultāti (apsekojumu veica J. Siliņš 03. 05. 2018.)

Dzelzceļa trases posma Žuldiņas-Valka-Rūjiena (Valkas un Naukšēnu novada teritorijās) pārlūkošana dabā veikta braucot ar automašīnu. Šajā slēgtās šaursliežu dzelzceļa līnijas posmā autors bija veicis apsekojumu arī 2014. gadā, tāpēc dots arī salīdzinājums par izmaiņām pēdējo 4 gadu laikā.

Dzelzceļa posms Žuldiņas (agrāk: Žuldiņi)-Valka bija daļa no Gulbenes-Alūksnes-Valkas dzelzceļa, bet posms Valka-Rūjiena bija Valkas-Pērnavas šaursliežu dzelzceļa līnijas sastāvdaļa, kas tika smagi izpostīta Otrā pasaules kara beigās. Dzelzceļa satiksme šajā posmā nenotiek jau kopš 1944. gada.

Rūjienas platsliežu dzelzceļa stacijas vieta aprakstīta nodaļā par Mazsalacas-Rūjienas posmu. No šīs stacijas vietas apmēram 200 m garumā platsliežu līnija pārklājas ar agrāko šaursliežu dzelzceļa līniju. Pēc 200 m agrākā šaursliežu dzelzceļa līnija atzarojas DA virzienā uz Rūjienas pilsētas pusi gar "Ežām". Šajā posmā dzelzceļa trase ir diezgan aizaugusi, virzienā uz Rūjienu trases vietā parādās dzelzceļa uzbērums, kas arī ir aizaudzis. Uzbērums izteikti redzams pie Ternejas ielas, kur šī iela šķērso agrāko šaursliežu dzelzceļa trasi. Ir redzams, ka uzbērums šeit ir norakts, lai varētu izveidot Ternejas ielu kā savienojumu Rūjienas pilsētai ar Rūjienas platsliežu dzelzceļa stacijas vietu. Līdz Rūjienai šī dzelzceļa trase ir grūti pamanāma, tā virzās gar Ternejas ielu un gar "Jaunroziņām" un "Mārām".

Posms no krustojšanās vietas ar Ternejas ielu līdz Rūjienas pilsētas apbūvētajai daļai, kas sākas pie Dārza ielas, ir 1,5 km garš. Rūjienas pilsētā dzelzceļa trase ir atradusies līdzās Ternejas ielai, un līdz par Rūjienas šaursliežu stacijas peronam 900 m garumā gandrīz nekas no šīs trases vairs nav konstatējams.

Rūjienas šaursliežu dzelzceļa stacijas perons ir mainījies kopš autora pēdējās vizītes šeit 2014. gadā. Tagad uz perona ir uzbūvētas skeitborda un BMX rampas, kā arī blakus iekārtoti soliņi. Pašas dzelzceļa trases vietā ir iebūvēts neliels sliežu posms. Pēc agrāk saņemtām ziņām autors secina, ka šeit drīzumā varētu tikt novietots šaursliežu dzelzceļa vagona kā brīvdabas ekspozīcija (līdzīgi tas ir izdarīts pie Meizakilas stacijas, Dienvidigaunijā).

600 m no Rūjienas stacijas vietas uz Valkas pusi

ir saglabājusies agrākā dzelzceļa griestu bedre. Šī bedre daudzus pēdējos gadus ir pilna ar ūdeni.

Par agrāko dzelzceļa trasi šajā teritorijā liecina tikai pavisam nelielas uzbēruma atliekas. Tālāk Pērnavas ielas apkārtnē no dzelzceļa saglabāties ar krūmiem un zāli aizaudzis uzbērums, kuram beidzoties dzelzceļa trase iestiepjas Cūkaušu purvā un turpinās kā ļoti mitrs zemesceļš 1 km garumā. Cūkaušu purva A pusē sākas lauksaimniecības zemes, kur dzelzceļa trase grūti konstatējama.

Aiz Cūkaušu purva no Pentes un Purva ielu krustojuma līdz "Saulēm" (1,1 km) dzelzceļa trase turpinās pa lauksaimniecības zemēm kā zemesceļš.

Starp "Saulēm" un "Pakuļiem" dzelzceļa trases vietā ir lauksaimniecības zemes. Aiz "Rakuļiem" dzelzceļa trase turpinās kā zemesceļš 1,7 km garumā.

Naukšēnos pie noliktavām dzelzceļa trases vietā ir grants ceļš, kas turpinās līdz pat "Klajumiem" pie autoceļa V180 (2,3 km), bet pie tilta pār Rūju blakus grants ceļam konstatējamās dzelzceļa uzbērums paliekas, taču no agrākā dzelzceļa tilta gan nekas vairs nav saglabājies.

Aiz "Klajumiem" dzelzceļa trase savulaik ir virzījusies gar "Aijām" un "Bollītēm", bet tagad trases vietā ir tikai lauksaimniecības zemes. Dzelzceļa trase pēc 900 m atsākas mežā, kur tā turpinās kā aizaudzis meža ceļš 4,6 km garumā līdz pat "Priežkalniem" pie Piksāriem.

Savukārt "Priežkalnu" un "Kalnapiksāru" tuvumā dzelzceļa trases vietā ir lauksaimniecības zeme un dzelzceļa trase atsākas aiz autoceļa V257. Pirmos 900 m metrus šeit ir zemesceļš, bet tālāk gandrīz līdz pat tiltam pār Acupīti ir izveidots AS "Latvijas Valsts Meži" grants seguma ceļš 4,5 km garumā. Īsi pirms tilta pār Acupīti ceļa segums ir slikts izbraukātā ceļa dēļ (1,1 km). Pats tilts ir šķērsojams, bet autoram nav pārlicības par to, cik droši šo tiltu šķērsot ar automašīnu. Spriežot pēc autora pirms vairāk nekā 4 gadiem šajā vietā izvietotā slēpņa (geocache) ierakstiem geocaching.com mājas lapā, vairāki slēpņa atradēji ir braukuši pāri šim tiltam un atzinuši to par drošu, kamēr citi izteikuši diametrāli pretēju viedokli.

Dzelzceļa trase no Acupītes tilta līdz Šķirmetu purvam pie "Dzelzītēm" un "Krastiņiem" ir grants ceļš 9,4 km garumā. Pār upītēm un grāvjiem ir vēlāka laika izbūvē

tas caurtekas.

Dzelzceļa trase no Šķirmetu purva stiepjas tālāk Valkas virzienā līdz "Laidēm" un šajā posmā dzelzceļa trases vietā ir daļēji aizaudzis meža ceļš 2,6 km garumā.

Tālāk no "Laidēm" līdz "Jaunkaņepēm" dzelzceļa trase atrodas mežā un ir attīrīta no krūmiem. "Bundu" un "Kalnbundu" apkārtnē dzelzceļa trases vietā ir ierīkota elektrolīnija un lauksaimniecības zemes. Pie "Jaunārēm" dzelzceļa trases vieta ir vēl vairāk deformēta un to no tās turpinājuma uz Valkas pusi šķir saimniecības sēta. Tālāk aiz "Jaunārēm" 1,5 km garumā līdz "Gaidām" Pedeles ciemata apkārtnē dzelzceļa trases vietā ir zemesceļš. Posmā starp "Gaidām" un "Mazsproģiem" dzelzceļa trase virzās pa aizauguša meža joslu gar lauksaimniecības zemēm 0,9 km garumā.

No "Gaidu" saimniecības teritorijas līdz "Lūķernieku" iebraucamajam ceļam 0,6 km garumā ir daļēji aizaudzis dzelzceļa uzbērums. Posmā starp "Lūķernieku" ceļu un "Dzirnavniekiem" 2,3 km garumā trase atrodas mežā, turklāt daudzviet tā ir uzarta. Šajā posmā saglabājušās divas liela izmēra caurtekas, kas apšutas ar kaltajiem akmeņiem un sarkano ķieģeļi. Tās domājams ir saglabājušās no dzelzceļa būvniecības cariskās Krievijas laikā. Šajā posmā ir uzstādītas VAS "Latvijas valsts meži" zīmes.

Tuvāk Valkai, pie "Dzirnavniekiem" trase turpinās pa relatīvi augstu dzelzceļa uzbērumu. Pie Valkas pilsētas robežas zemē saglabājušies atsevišķi koka gulšņi.

No "Dzirnavniekiem" līdz pat Parka ielai Valkas pilsētā dzelzceļa trases vietā atrodas apbūvēta teritorija, kur darbojas uzņēmums "PEPI RER SIA". Posmā starp Parka ielu un Tālavas ielu trases vietā sākumā ir Brīvēznieka ielas sākums, bet tālāk ir smilšains zemesceļš.

Sākot no Tālavas ielas sākas platsliežu dzelzceļa atzars ar sliedēm (autors uz šīm sliedēm dažkārt ir redzējis stāvam cisternas un citas kravas), kas turpinās cauri visai Valkai līdz pat Valgai, kur šis atzars savienojas ar Rīgas-Valgas platsliežu dzelzceļa līniju. Starp Tālavas un Raiņa ielām atrodas bijusī Valkas šaursliežu/platsliežu dzelzceļa stacijas ēka un palīgēkas. Pati stacijas ēka ir slēgta, logi ir aizsisti ar skaidu plāksnēm. Var redzēt, ka daļa stacijas ēkas iekšpuses savulaik ir degusi.

Līdzās pamestajai Valkas stacijas ēkai, izmantojot saglabāto sliežu ceļu posmu, Eiropas pārrobežu program

mas Interreg EstLat-24 projekta *Zaļie Dzelzceļi* ietvaros izveidota trase sliežu velosipēdiem un vasaras sezonā tiek organizēta vizināšanās ar šiem braucamrikiem.



13. att. Vizināšanās ar sliežu velosipēdu pa Valkas stacijas sliežu ceļu.  
Foto: A. Biedriņš 15.09.2018. LIMF\_DCS\_4813



14. att. Sliežu velosipēda apgriešana braukšanai pretējā virzienā.  
Foto: A. Biedriņš 15.09.2018. LIMF\_DCS\_4824

Šķēsojot Rīgas-Valgas dzelzceļa līniju Žuldiņu virzienā dzelzceļa trase vairs nav konstatējama. Tā atsākas tikai pie "Nagliņām" netālu no šosejas P24, kur dzelzceļa trases vietā ierīkots grants seguma ceļš. Tas turpinās 700 m līdz "Planču" iebraucamajam ceļam.

Tālāk 2,8 km garumā dzelzceļa trases vietā ir sliktas kvalitātes zemesceļš. Pēc tam 1,5 km garumā līdz P23 šosejai labāks zemesceļš, pie kura ir izvietotas privātīpašuma zīmes. Tālāk 1,8 km garumā šis ceļš ir ļoti sliktā stāvoklī un ir traktoru izbraukāts. Pēc šiem 1,8 km sākas purvainā teritorija, kas turpinās līdz P23 šosejai.

Pie Žuldiņām tajā vietā, kur atradās dzelzceļa stacija "Žuldiņi" ir saglabāties dzelzceļa uzbērums un līdzās tam ierīkota elektrolīnija.

## **Secinājumi un ieteikumi**

Apsekošanas rezultātā konstatēts:

- Rūjienas-Valkas-Žuldiņu šaursliežu dzelzceļa trases posma kopējais garums no Rūjienas platliežu dzelzceļa stacijas vietas līdz agrākajam dzelzceļa pieturas punktam Žuldiņās ir 58,6 km;
- “Zaļo ceļu” infrastruktūras izveidošanai potenciāli izmantojami ir aptuveni 35 km no kopējā trases garuma;
- Daļa no dzelzceļa trases ir pārveidota un tiek izmantota par vietējiem koplietošanas ceļiem;
- Dzelzceļa trases vietā Rūjienā un Naukšēnos ir izveidotas asfaltētas ielas, kas paredzētas motorizēta transporta satiksmei;
- Daļa no dzelzceļa trases un tai pieguļošajiem ceļiem tiek izmantota VAS “Latvijas valsts meži” smagajam autotransportam;
- Atsevišķi dzelzceļa trases posmi ir likvidēti un to vietā atrodas lauksaimniecībā izmantojama zeme;
- Dzelzceļa trases posmiem ir dažādi īpašnieki - juridiskas un fiziskas personas.

Pamatojoties uz iepriekš minēto, jautājums par Rūjienas-Valkas-Žuldiņu šaursliežu dzelzceļa trases posma izmantošanu “Zaļo ceļu” infrastruktūras izveidei, ir diskutabls. Piemēram, Rūjienā un Naukšēnos dzelzceļa trases vietā lielākoties ir ielas, kas paredzētas motorizētai satiksmei, bet “Zaļā ceļa” koncepts paredz to, ka tas paredzēts nemotorizētai satiksmei kā alternatīvs ceļš ielām un citiem automašīnu un motociklu satiksmei paredzētiem ceļiem. Tādejādi posmu drīzāk varētu pielāgot kāda maršruta izveidei, kur atļauts pārvietoties arī motorizētiem transportlīdzekļiem, jo vairākām pilsētām un lauku mājām tie ir vienīgi pieviedceļi.

Posmā starp “Klajumiem” (Naukšēni) un “Upmaļiem” (Piksāri) dzelzceļa trasē ir lauksaimniecības zemes vai tā aizaugusi ar mežu. Turklāt šeit nav labu pieviedceļu, tālab šis posms nav izmantojams “Zaļā ceļa” infrastruktūras izveidošanai.

Savukārt starp Piksāriem un “Dzelzītēm” Ērgemes pagastā ir 16 km grants un zemesceļa posms, ko ikdienā izmanto VAS “Latvijas valsts meži” mašīnas, kā arī vietējo saimniecību īpašnieki ar savu tehniku. Ceļš šajā posmā lielākoties ir labs un tam ir atrodamas alternatīvas tuvāka-

jā apkārtnē. Pie Omuļiem (Staļiem) ir pāris saimniecības, kurām bijusi dzelzceļa trase ir vienīgais pieviedceļš. Tālab arī šī posma pielāgošana “Zaļā ceļa” vajadzībām, varētu būt problemātiska.

Posms starp “Dzelzītēm” un “Kalnbundām” atrodas lielākoties mežā, kur saglabāties gan dzelzceļa uzņēmums, gan pāris tiltiņi un attīrītas stigas un elektrotrase. Šis posms tehniski ir piemērots “Zaļā ceļa” izveidei, bet tas ir atrauts no pārējās dzelzceļa trases, jo atrodas tās vidū un tuvumā nav lielākas apdzīvotas vietas. Turklāt, lai izklūtu no šī posma un tiktu uz nākamo izmantojamo posmu, ir jāšķērso privātās saimniecības zeme un pagalmi, kur ir suņi un zeme pieder fiziskai personai.

Starp “Kalnbundām” un “Jaunārēm” atrodas robežota lauksaimniecības teritorija, kur saimnieki nav pārāk atsaucīgi pret ciemiņiem viņu teritorijā.

Posms starp “Jaunārēm” un “Dzirnavniekiem” (Valkas pagasts) atrodas mežā, bet ir ļoti ainavisks un dzelzceļa trasei daudzviet vajadzētu nelielu uzlabošanu. Lielākās problēmas ir tajās daļās, kur šī trase ir uzarta. Šajā posmā ir redzami vairāki saglabājušies dzelzceļa elementi – liela izmēra caurtekas (piemēram, Kailā sila caurteka) un stabiņi ar Latvijas ģerboni. Kopumā gan šeit būtu jāiegulda liels darbs, bet rezultāts varētu būt labs.

Valkas pilsētā ir labas iespējas veidot “Zaļo ceļu” no Parka ielas līdz Rīgas ielai. Tālāk no Rīgas ielas līdz platliežu dzelzceļa līnijai ir atzars, kurš reizēm tiek izmantots cisternu novietošanai pie Valkas stacijas. Atšķirībā no posma starp Parka un Rīgas ielām, šeit dzelzceļš ir uz uzņēmuma un var nepietikt vietas zaļajam ceļam, jo slīdes joprojām tiek ekspluatētas + aizbraucot līdz platliežu dzelzceļam, tālāk vairs nav, kur braukt.

Starp “Nagliņām” un “Žuldiņām” esošo posmu teorētiski varētu izmantot zaļā ceļa izveidei. Tiesa, šeit no agrākā dzelzceļa nav saglabāties nekas cits kā tikai trases vieta. Turklāt šie ceļi ved caur privātīpašumiem un ceļi slapjā laikā ir ļoti dubļaini. Veicot ceļa uzlabošanu, tas būtu pielāgojams zaļā ceļa izveidei.

Trases posmu uzskaitījums un novērtējums:

- Rūjienas platliežu dzelzceļa stacijas vieta – Rūjienas šaursliežu dzelzceļa perons (3,5 km) – neizmantojams posms;
- Rūjienas šaursliežu dzelzceļa perons - “Klajumi” pie Naukšēniem (8,7 km) – neizmantojams posms.



- "Klajumi" - "Upmaļi" pie Pīksāriem (6,2 km) – neizmantojams posms.
- "Upmaļi" - "Dzelzītes" (Ērgemes pagasts) (15,9 km) – izmantojams posms.
- "Dzelzītes" - "Kalnbundas" (4,5 km) – izmantojams posms.
- "Kalnbundas" - "Jaunāres" (0,4 km) - neizmantojams posms.
- "Jaunāres" - "Dzirnavnieki" (Valkas pagasts) (5,2 km) – izmantojams posms.
- "Dzirnavnieki" - Parka iela Valkā (1,5 km) – neizmantojams posms.
- Parka iela – Valkas stacija (1,2 km) – izmantojams posms.
- Valkas stacija – Rīgas iela (0,8 km) – izmantojams posms (gar sliedēm).
- Rīgas iela – Rīgas-Valkas platsliežu dzelzceļa līnija (1,7 km) – neizmantojams posms.
- Rīgas-Valkas platsliežu dzelzceļa līnija - "Nagliņas" (1,0 km) – neizmantojams posms.
- "Nagliņas" - "Žuldiņas" (8,0 km) – izmantojams posms.

Šis atzinums par atsevišķu posmu izmantojamību/piemērotību "Zaļā ceļa" infrastruktūras izveidošanai ir sastādīts balstoties uz bijušās dzelzceļa trases infrastruktūras tehnisko stāvokli, abstrahējoties no zemes īpašumtiesībām. Pēc [www.kadastrs.lv](http://www.kadastrs.lv) mājas lapā pieejamās informācijas redzams, ka Rūjienas platsliežu dzelzceļa stacijas teritorija ir pašvaldības īpašumā. Vietā, kur agrākā šaursliežu līnija atzarojas Rūjienas virzienā, sākas privātīpašumi, kur tie pieder fiziskām un juridiskām personām. Dzelzceļa atzars arī veido robežu starp vairākiem īpašumiem. Ternejas iela Rūjienā un šaursliežu dzelzceļa perona teritorija ir pašvaldības īpašumā. Dzelzceļa trase no perona līdz pat "Straumēniem" aiz Cūkaušu purva pieder pašvaldībai. Tālāk jau sākas lauksaimniecības zemes un meži, kas turpinās līdz pat Naukšēniem. To īpašnieki ir fiziskas un juridiskas personas. Naukšēnos agrākā dzelzceļa trase atrodas pašvaldības un fizisku personu īpašumos.

Starp Naukšēniem un Pīksāriem dzelzceļa trase atrodas pārsvarā mežā, kur īpašumi pieder lielākoties fiziskām personām, tomēr ir arī pāris lielāki zemes īpašumi, kas pieder valstij.

No Pīksāriem līdz Acupītei Naukšēnu pagastā lielākā daļa dzelzceļa trases atrodas valsts īpašumos, dažviet arī fizisku un juridisku personu īpašumos.

Otrpus Acupītei Ērgemes pagastā ir liels valsts īpašums, kuram tālāk seko pašvaldībai piederošs ceļš, kas ved līdz "Dzelzītēm". Tālāk dzelzceļa trase turpinās gar Šķirmetu purvu, kur trase līdz pat "Kalnbundām" daudzviet ir robeža starp zemes īpašumiem. Šajā posmā piederība ir ļoti dažāda, jo īpašnieki ir gan fiziskas, gan juridiskas personas, gan valsts.

Tālāk līdz pat Valkai ir ļoti sadrumstaloti zemes īpašumi, kur jau minētajiem īpašumu veidiem pievienojas arī tads zemes īpašnieku veids kā ārvalstnieks. Liela daļa īpašumu šajā daļā pieder valstij.

Valkā teritorija no Parka ielas līdz stacijas apkārtnē pieder valstij, bet Valkas stacijas teritorija ir pašvaldības īpašums. Tālāk visa dzelzceļa trase līdz pat platsliežu dzelzceļa līnijai pieder pašvaldībai.

No platsliežu dzelzceļa līnijas līdz pat Žuldiņām ir tikai privātīpašumi, kas pieder fiziskām vai juridiskām personām.

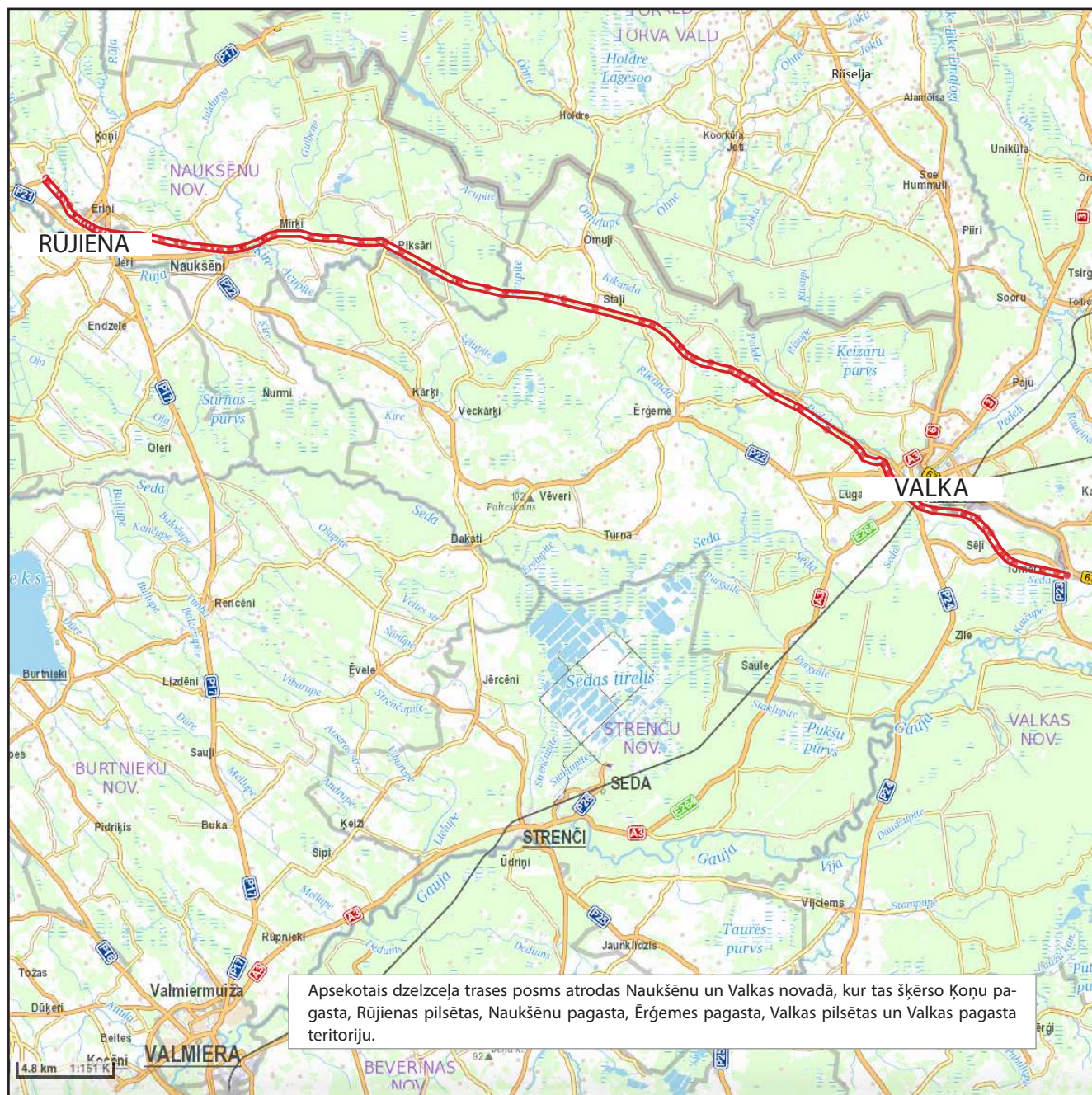
Apkopjot apsekošanas rezultātus secināms, ka slēgtās šaursliežu dzelzceļa līnijas posms starp Rūjienas platsliežu stacijas vietu un Žuldiņām ir tikai daļēji izmantojams un tikai atsevišķos ceļa posmos pielāgojams "Zaļo ceļu" vajadzībām. Turklāt, lai to īstenotu būtu nepieciešami ļoti būtiski slēgtās dzelzceļa trases infrastruktūras uzlabojumi.

Perspektīvākā vieta "Zaļo ceļu" izveidei ir trases posmā starp "Jaunārēm" un "Dzirnavniekiem" Valkas apkārtnē.

## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS PAR GULBENES-VALKAS UN VALKAS-PĒRNAVAS SLĒGTO DZELZCEĻU TRASES POSMU

### RŪJENA-VALKA-ŽULDIŅAS

Dzelzceļa trases posma kopskats (58,6 km)



[http://balticmaps.eu/?lang=lv&draw\\_hash=iejqwo&centerx=609624.72395774&centery=6406957.129356963&zoom=7&layer=map&ls=0](http://balticmaps.eu/?lang=lv&draw_hash=iejqwo&centerx=609624.72395774&centery=6406957.129356963&zoom=7&layer=map&ls=0)



## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU RŪJENA-VALKA-ŽULDIŅAS

Trases posms no Rūjienas platsliežu stacijas vietas pie autoceļa V174 līdz Rūjienas centram (ap 3,7 km)



● JS\_130104 Fotografēšanas punkti un failu numuri

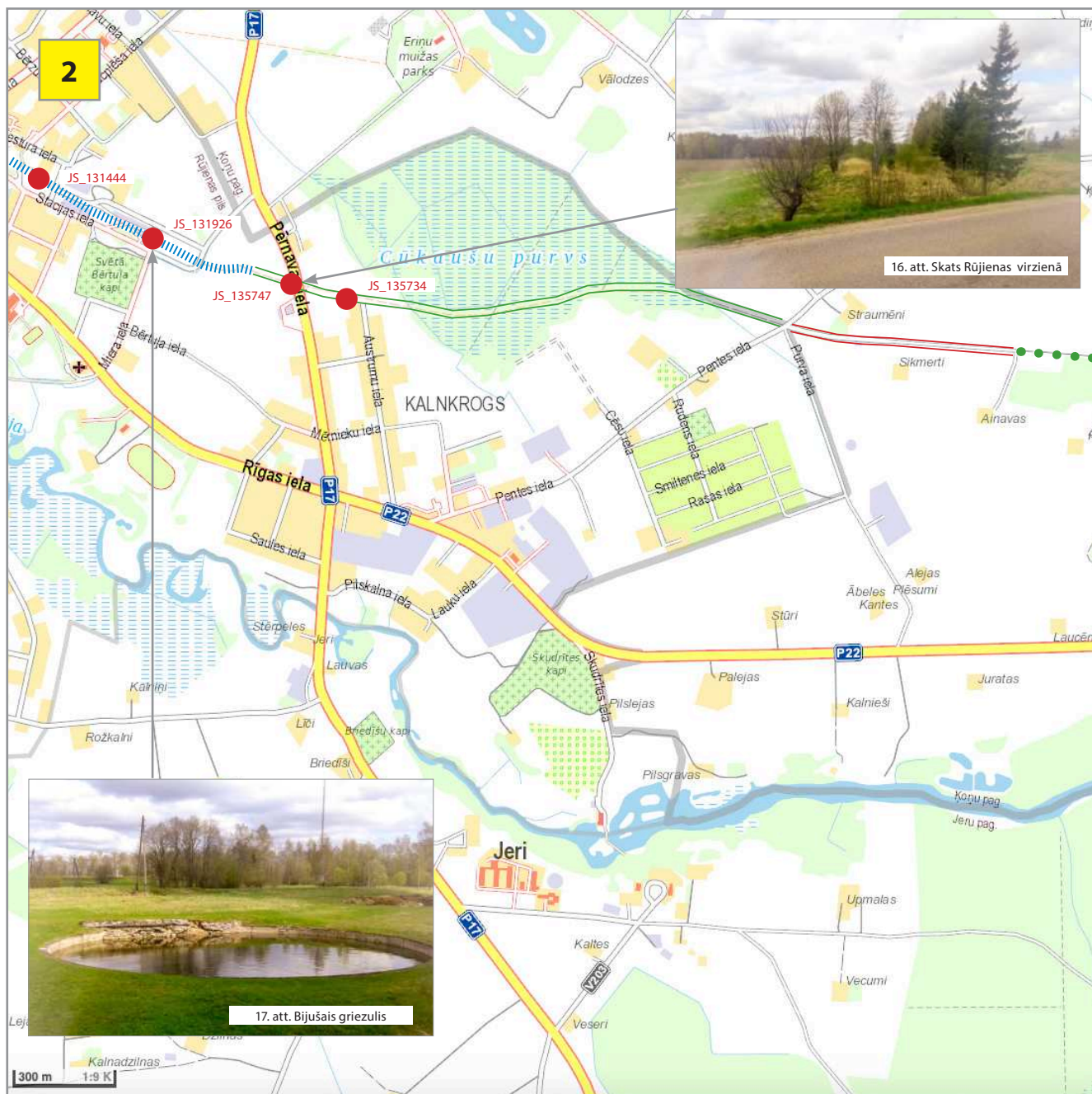
●●●●● Dzelzceļa trase/uzbērums aizaudzis ar zālēm un sīkiem krūmiem, šis posms grūti izbraucams

||||| Dzelzceļa trase pilsētas teritorijā dabā ir konstatējama, taču fiziski nav izbraucama



## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU RŪJENA-VALKA-ŽULDIŅAS

Trases posms Rūjienas pilsētā un apkārtnē (ap 3,2 km)



● JS\_130104 Fotografēšanas punkti un failu numuri

● ● ● ● ● Dzelzceļa trase/zemesceļš daļēji aizaudzis ar zālēm un sīkiem krūmiem, šis posms grūti izbraucams

||||| Dzelzceļa trase pilsētas teritorijā dabā ir konstatējama, taču fiziski nav izbraucama

== Zemesceļš, labi izbraucams

== Mitrš zemesceļš cauri purvam, braucams





18. att. Dzelzceļa trase Ipiķu virzienā.  
JS\_130104



19. att. Dzelzceļa trase Rūjienas virzienā.  
JS\_130142



20. att. Dzelzceļa trase Rūjienā pie stacijas. Skats Valkas virzienā.  
JS\_131444

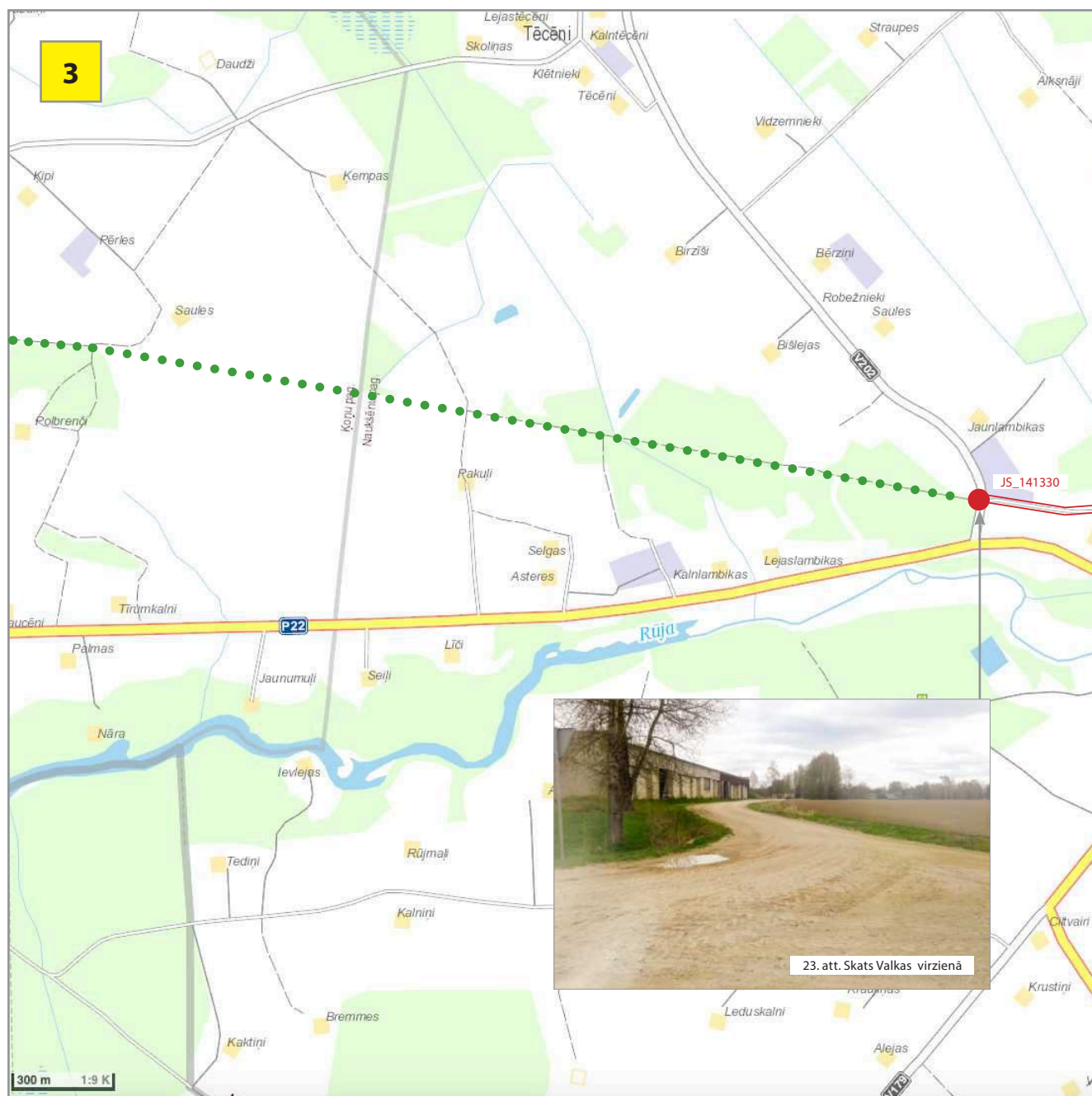


21. att. Dzelzceļa trase Rūjienas virzienā.  
JS\_135747



22. att. Dzelzceļa uzbērums Rūjienā. Skats Valkas virzienā.  
JS\_135734

# KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU RŪJENA-VALKA-ŽULDIŅAS Trases posms apkārtnē (ap 3,1 km)



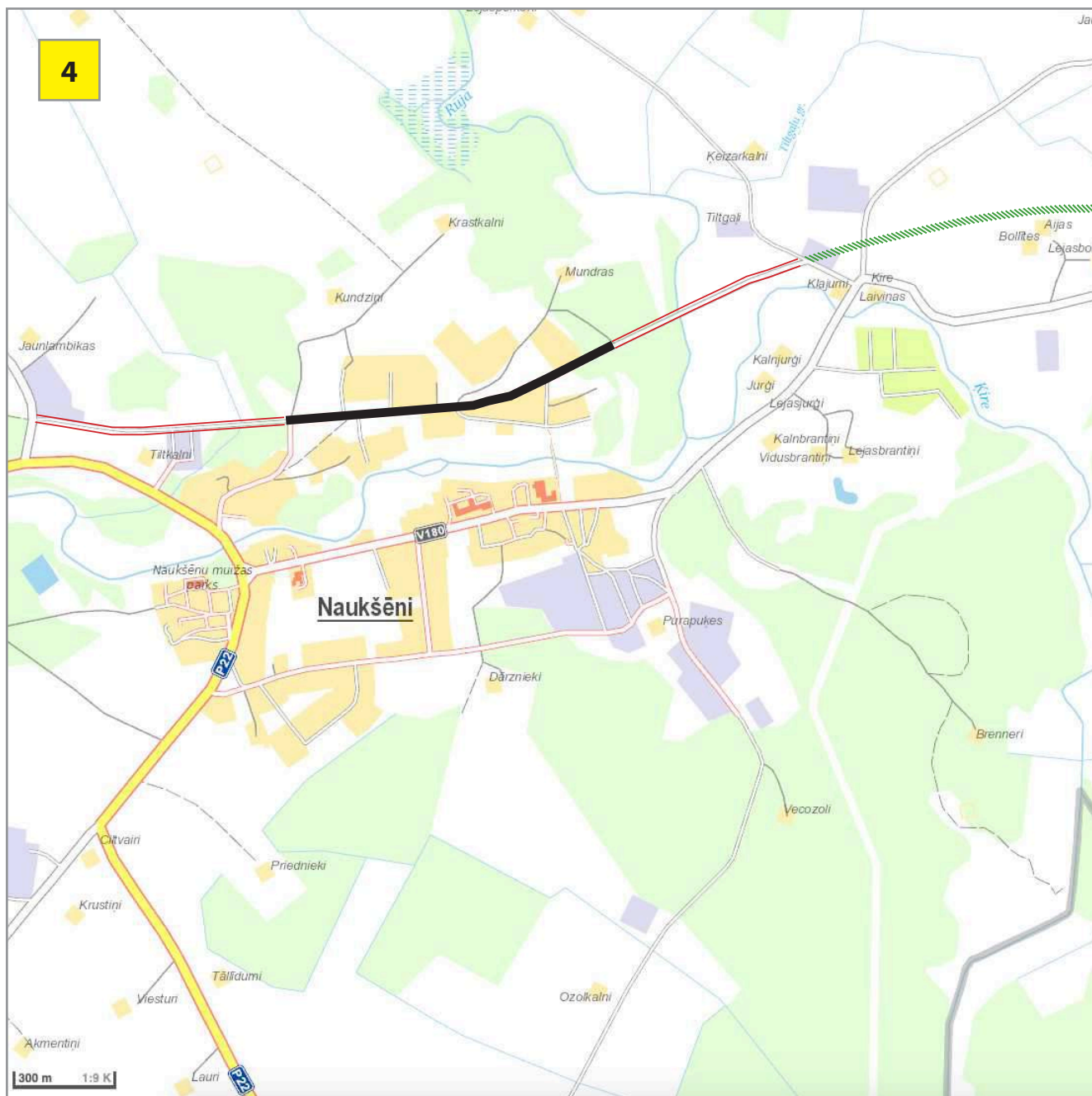
● JS\_130104 Fotografēšanas punkti un failu numuri

..... Dzelzceļa trase/zemesceļš daļēji aizaudzis ar zālēm un sīkiem krūmiem, šis posms vietām grūti izbraucams

==== Grants ceļš, labi izbraucams



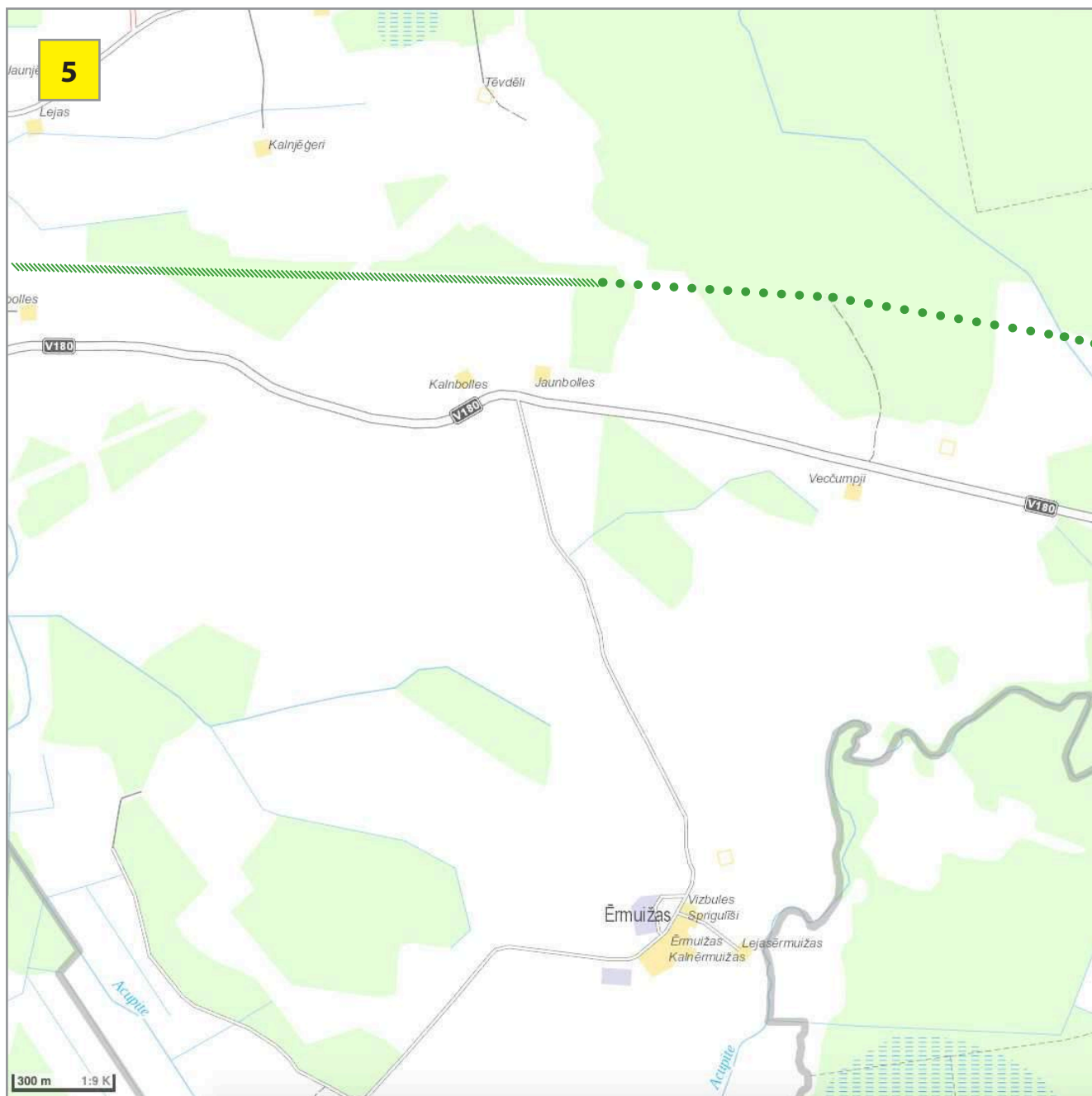
KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU  
**RŪJENA-VALKA-ŽULDIŅAS**  
Trases posms Naukšēnu apkārtnē (ap 3,3 km)



- JS\_130104 Fotografēšanas punkti un failu numuri
- Nav ceļa, trases vietā lauksaimniecības zemes
- Grants ceļš, labi izbraucams
- Asfaltēts ceļa posms

# KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU RŪJENA-VALKA-ŽULDIŅAS

Trases posms starp Naukšēniem un Pīksāriem (ap 3,2 km)



Nav ceļa, trases vietā lauksaimniecības zemes



Dzelzceļa trase/tagad meža ceļš daļēji aizaudzis ar zālēm un sīkiem krūmiem, šis posms vietām grūti izbraucams



# KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU

## RŪJENA-VALKA-ŽULDIŅAS

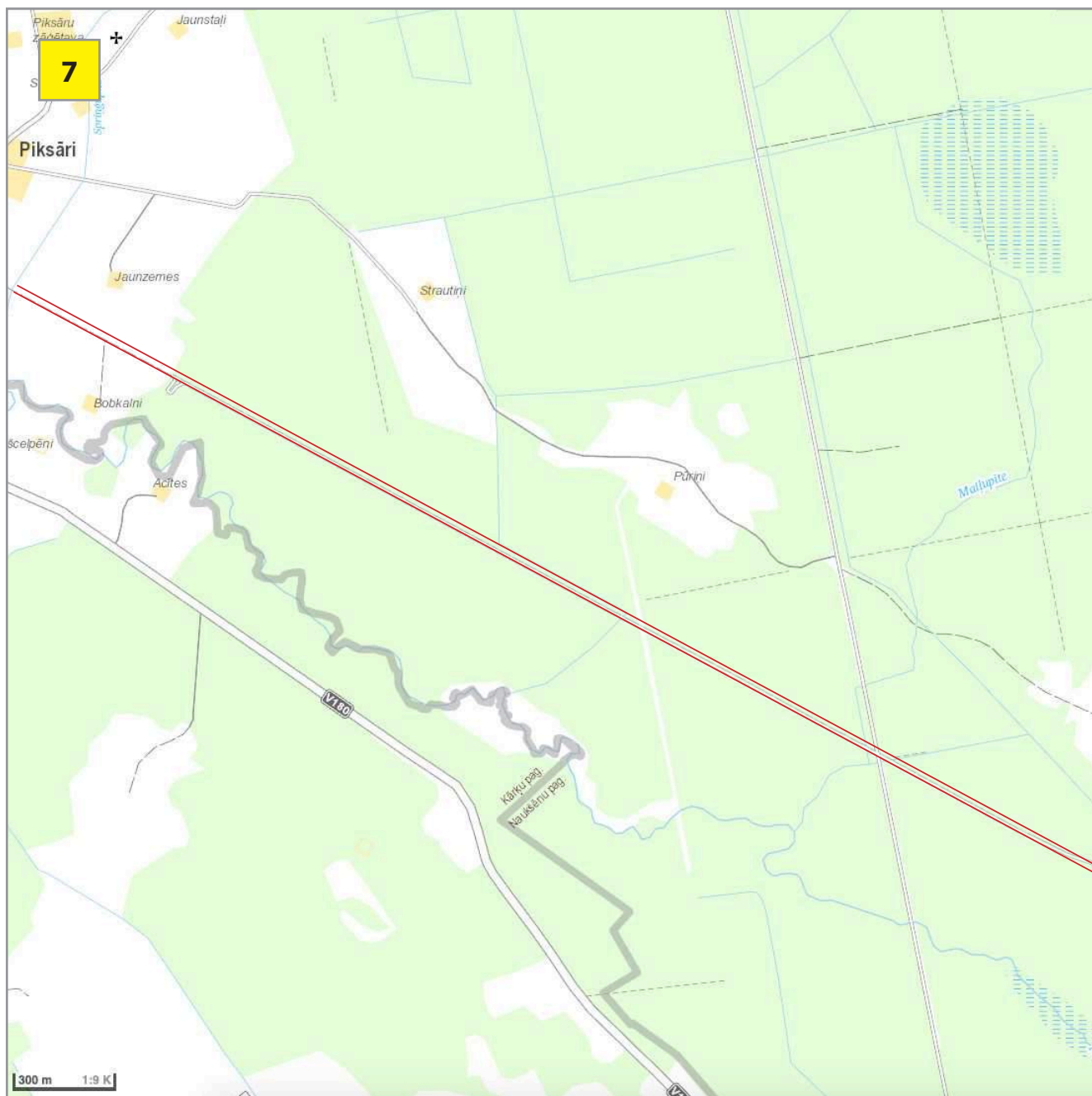
Trases posms Piksāru apkārtnē (ap 3,4 km)



- JS\_130104 Fotografēšanas punkti un failu numuri
- ~~~~~ Nav ceļa, trases vietā lauksaimniecības zemes
- ..... Dzelzceļa trase/tagad meža ceļš daļēji aizaudzis ar zālēm un sīkiem krūmiem, šis posms vietām grūti izbraucams
- ==== Zemesceļš, kas pēc aptuveni kilometra turpinās kā grants ceļš, labi izbraucams

KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU  
**RŪJiena-VALKA-ŽULDIŅAS**

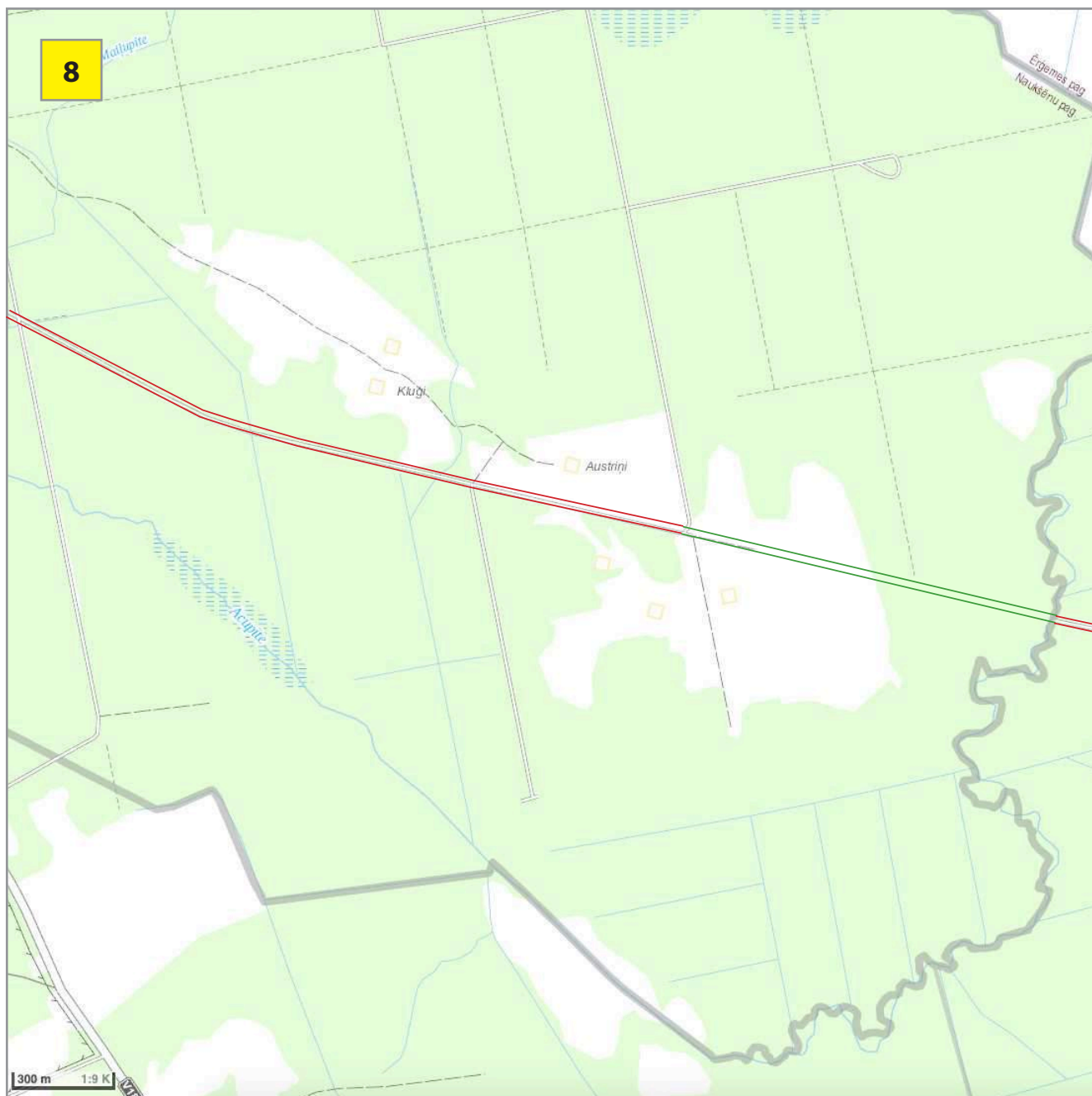
Trases posms Naukšēnu pagastā pa mežu paralēli autoceļam V180 (ap 2,8 km)



== Zemesceļš , kas turpinās kā grants ceļš, labi izbraucams

# KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU RŪJENA-VALKA-ŽULDIŅAS

Trases posms Naukšēnu pagastā cauri mežam (ap 3,3 km)

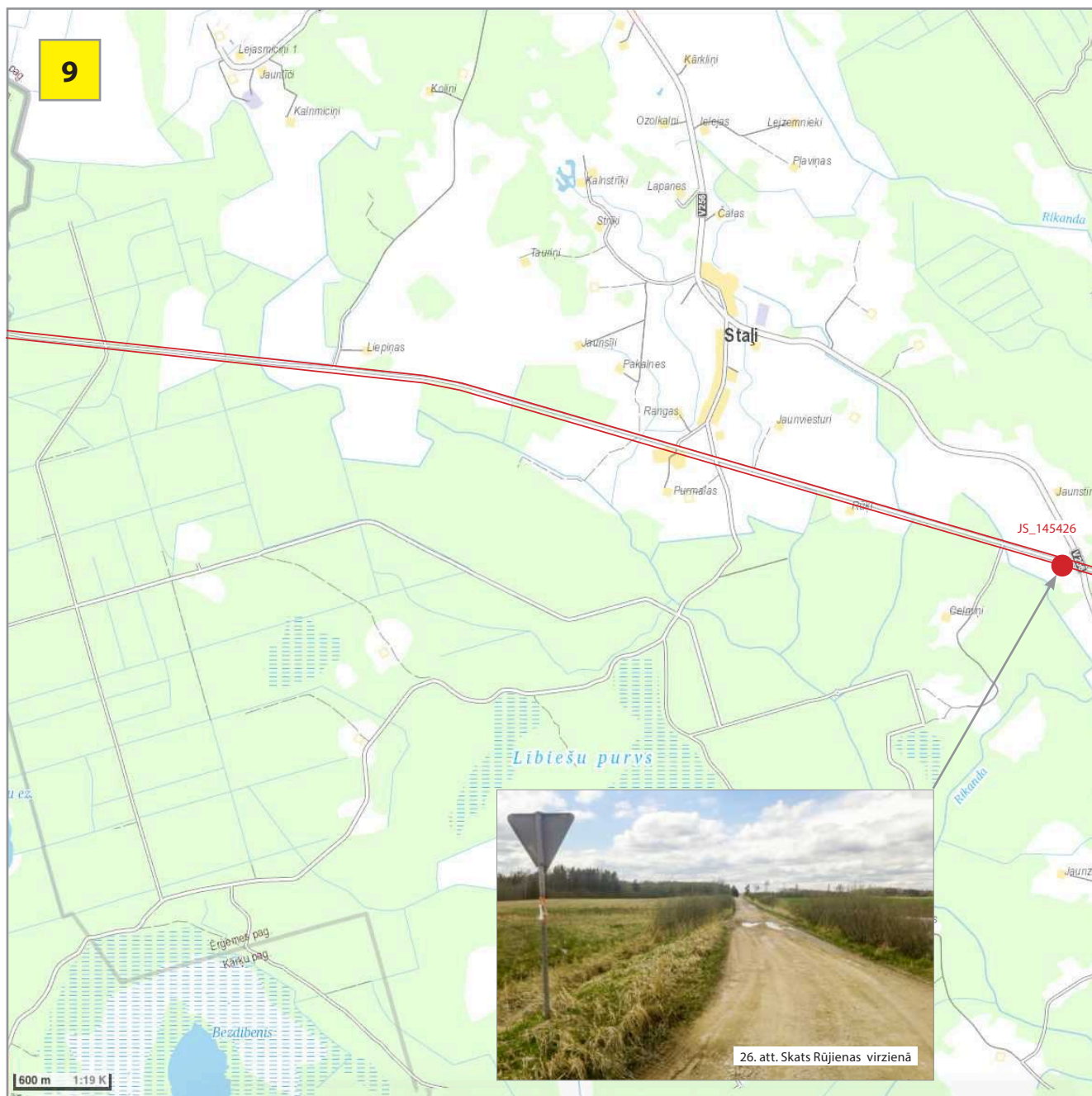


- — — Mitrš izdangāts zemesceļš, vietām ar grūtībām izbraucams
- — — Grants ceļš, labi izbraucams



## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU RŪJENA-VALKA-ŽULDIŅAS

Trases posms Staļu apkārtnē līdz autoceļam V256 (ap 6,9 km)

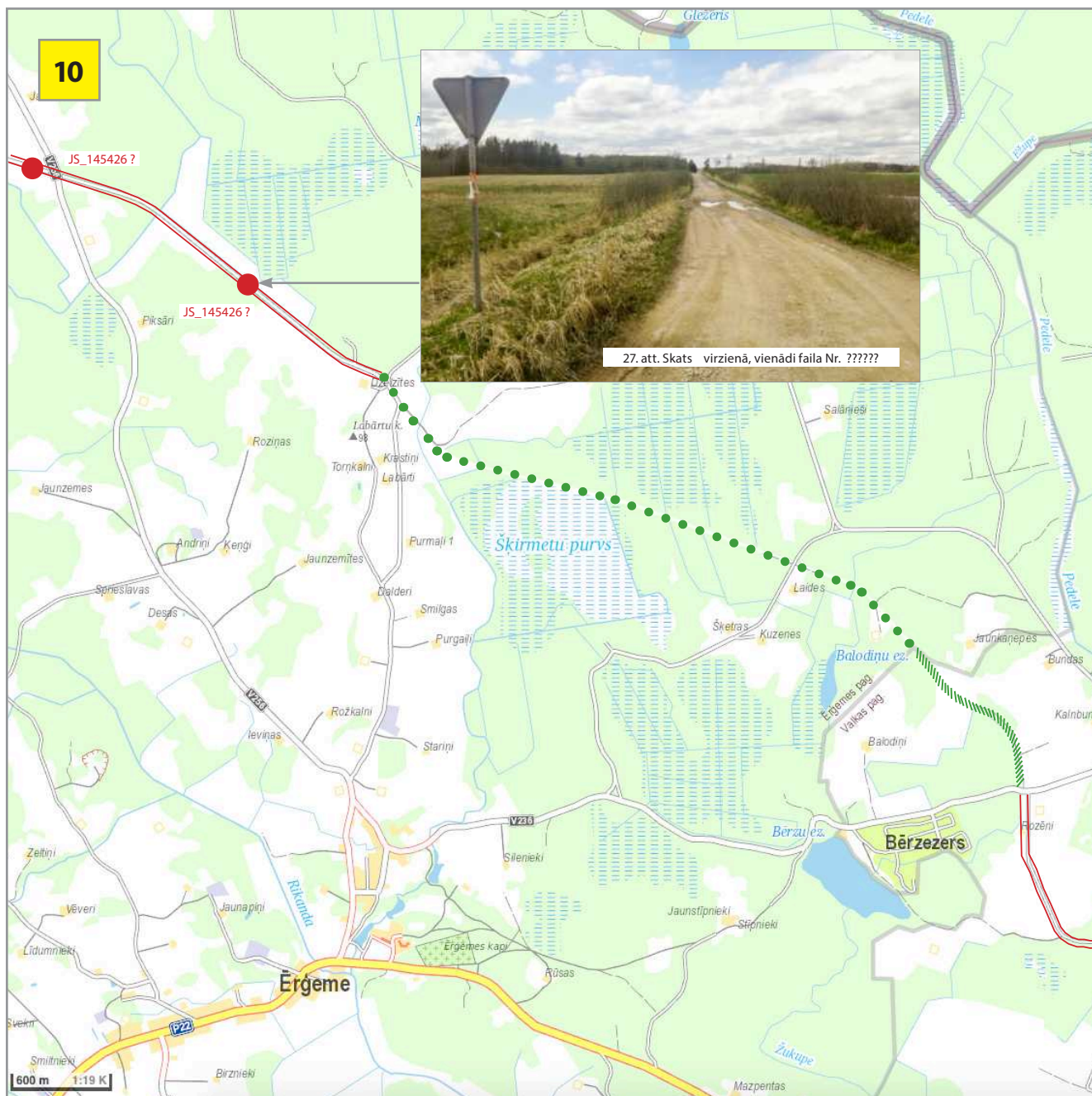


● JS\_130104 Fotografēšanas punkti un failu numuri

== Grants ceļš, labi izbraucams

# KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU RŪJENA-VALKA-ŽULDIŅAS

Trases posms no autoceļa V256 līdz Bērzesera apkārtni (ap 7,1 km)



● JS\_130104 Fotografēšanas punkti un failu numuri

● ● ● ● ● Dzelzceļa trase/tagad meža ceļš daļēji aizaudzis ar zālēm un sīkiem krūmiem, šis posms vietām grūti izbraucams

== Zemesceļš, labi izbraucams



# KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU RŪJENA-VALKA-ŽULDIŅAS trases posms apkārtnē (ap 3,1 km)



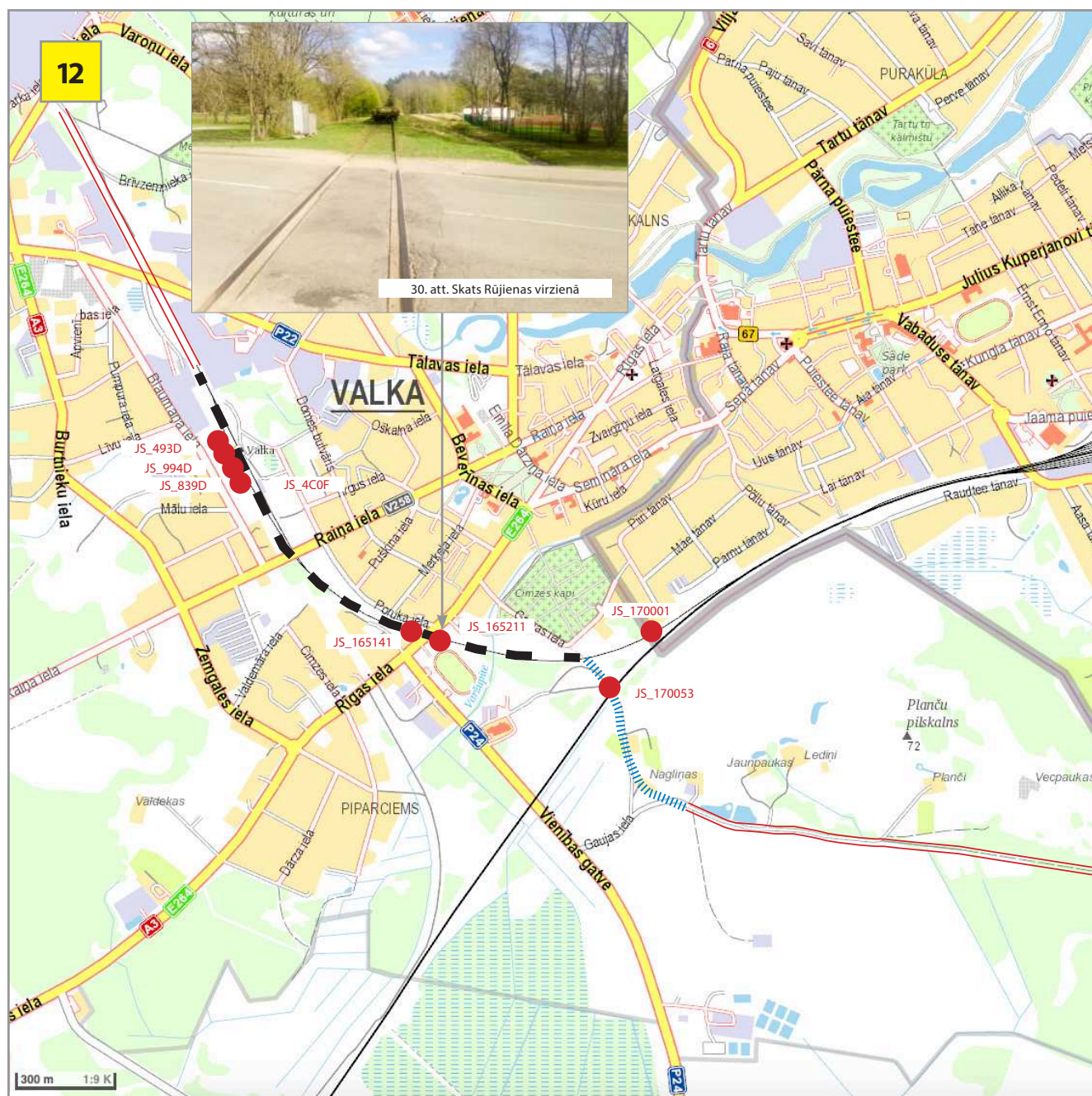
- JS\_130104 Fotografēšanas punkti un failu numuri
- ~~~~~ Nav ceļa, trases vietā lauksaimniecības zemes
- ● ● ● ● Dzelzceļa trase/tagad meža ceļš daļēji aizaudzis ar zālēm un sīkiem krūmiem, šis posms vietām grūti izbraucams
- ==== Zemesceļš, labi izbraucams
- ||||| Nav ceļa, trases vietā apbūve
- ◇◇◇◇◇ Trases vietā elektrolīnija, nav braucams



## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU

### RŪJENA-VALKA-ŽULDIŅAS

Trases posms Valkas pilsētā (ap 4,5 km)



- JS\_130104 Fotografēšanas punkti un failu numuri
- Platsliežu dzelzceļa posms
- == Zemesceļš, labi izbraucams
- ||||| Nav ceļa, trases vieta tikai aptuveni konstatējama





31. att. Kailā sila dzelzceļa caurteka pār  
JS\_154949



32. att. Kailā sila dzelzceļa caurteka pār ... upi  
JS\_161227



33. att. Dzelzceļa trase pie Kailā sila dzelzceļa caurtekas  
JS\_160123



34. att. Dzelzceļa trase Valkā starp Raiņa un Rīgas ielu.  
JS\_165141



35. att. Platsliežu dzelzceļa sliežu ceļš pie savienojuma ar Rīgas-Valkas dzelzceļa līniju.  
JS\_170001



## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU

### RŪJENA-VALKA-ŽULDIŅAS

Trases posms no Valkas līdz Žuldiņām (ap 6,5 km)



- JS\_130104 Fotografēšanas punkti un failu numuri
- ===== Aizaudzis purvains posms
- ===== Zemesceļš, labi izbraucams
- ===== Mitrš un nelīdzens zemesceļš, braucams
- ===== Trases vietā ierīkota elektrolīnija, nav braucams

## 2.2. Šaursliežu dzelzceļš Riiselta-Ikla

Ideja par dzelzceļa atzarojuma Riiselta-Ikla būvniecību no Valgas-Mōisakūla-Pērnava dzelzceļa līnijas 1919. gadā radās Pērnava-Tallinas dzelzceļa administrācijai, jo pēdējais bija nopircis kokmateriālu Kilingi, Surju, Lodja, Laiksaare un Orājē apkārtnes mežos. Turpat arī citi privātpašnieki bija ieguvuši koku izstrādes tiesības un viņiem vajadzēja transportu kokmateriālu izvešanai.

Tāpēc 1920. gada 26. maijā Pērnava-Tallinas dzelzceļa administrācija, Ceļu ministrija un Lauksaimniecības ministrija vienojās par Riiselta-Surju-Laiksaare-Orājē dzelzceļa būvniecību. Pēc vienošanās parakstīšanas nekavējoties tika uzsākta jaunās dzelzceļa līnijas trases nosprašana. Šo darbu uzdeva inženierim Maksim Grenam (Max Grenz) un jūnija beigās dzelzceļa trases nosprašana viņa vadībā tika



38. att. Riiselta-Ikla šaursliežu dzelzceļa līnija.  
1930. gadu beigās  
Izkopējums no Eesti Raudteede Kart

pabeigta. M. Grens tika iecelts par projekta tehnisko direktoru un viņa vadībā 1920. gada 17. jūlijā pie Valkas-Mōisakūla-Pērnava dzelzceļa līnijas Surju stacijas tika uzsākti būvniecības darbi. Tā kā pagaidu dzelzceļš kokmateriālu transportēšanai pie Riiselta miesta starp Surju un Sigaste stacijām jau bija uzbūvēts 1919. gadā, tad tika nolemts sākt būvniecību no Surju. Visspirmās rekonstruēja jau esošo aptuveni 2 km garo pagaidu meža dzelzceļu un pēc tam no šī pagaidu dzelzceļa tika turpināti jaunā dzelzceļa būvdarbi. Projekta budžets bija ap 26 miljoniem marku, neskatot sliežu cenu. Vissarežģītākais posms bija tā saucamajā Kolgi purvā, kur nācās izņemt kūdras slāni un piepildīt to ar balastu.



39. att. Riiselta stacijas pasažieru ēka. 1925.  
Grām.: Helme M. *Narrow-gauge Supply Railways in Estonia (1895-1975)*.  
B.v.: M. Helme, 2010, p. 93



40. att. Massiaru stacijas pasažieru ēka. 1925.  
Grām.: Helme M. *Narrow-gauge Supply Railways in Estonia (1895-1975)*.  
B.v.: M. Helme, 2010, p. 94



41. att. Ikla pagaidu stacijas ēka. 1927.  
Grām.: Helme M. *Narrow-gauge Supply Railways in Estonia (1895-1975)*.  
B.v.: M. Helme, 2010, p. 95

Savukārt lielos celmus un akmeņus šajā trases posmā uzspīdzināja ar dinamītu. Pēc projekta dzelzceļa uzbērums šķēsgriezumā tika veidots līdzīgi kā galvenajā Mōisakūla-Pērnava posmā. Būvniecībā piedalījās jau esošie Pērnava-Tallinas dzelzceļa administrācijas uzņēmuma dzelzceļnieki. Jaunās līnijas būvniecībā izmantoja lietas slīdes, kuras bija noņemtas no galvenās līnijas.

Jaunajā līnijā bija 39 tilti un tie visi bija būvēti koka konstrukcijā. Lielākie no tiem bija uzcelti pār Reiu un Lemme upi.



Pagaidu tvaika lokomotīvu ūdens uzpildīšanas vietas iekārtoja pie Laiksaare stacijas un pie tilta 35 verstī, bet pēc tam tika iekārtotas pastāvīgas ūdens uzpildīšanas kolonas pie Laiksaare, Massiaru un Orajõe stacijām. Lokomotīvu apgriešanas trijstūri bija izbūvēti pie Riiselja un Massiaru stacijām.

Pērnavas-Tallinas dzelzceļa administrācija saskaņā ar vienošanos bija atbildīga par pirmo 15 km sliežu ceļa būvniecību, kas tika paveikta līdz 1921. gada augustam. Turpmāko būvdarbu vadību nodeva inženierim V. Vidjakinam un viņa vadībā dzelzceļa būvniecību pabeidza. Jaunā 44 km garās dzelzceļa līnijas svinīgā atklāšana notika 1923. gada 24. janvārī. Speciālais vilciens apstājās katrā stacijā, kur pūtēju orķestra pavadījumā tika iesvētītas jaunās koka konstrukcijas staciju ēkas.

Pēc dzelzceļa atklāšanas tika uzsākta intensīva tā izmantošana — kravas vilcieni ar kokmateriāliem kursēja nepārtraukti katru dienu. Bija paredzēts, ka dzelzceļa būvniecība atmaksāsies sešos gados, bet speciālisti lēsi, ka tas notiks jau pāris gados, jo daudzām firmām līdzās dzelzceļa līnijai jau atradās transportēšanai sagatavoti kokmateriāli. Savukārt pasažieru satiksme sākotnēji šajā līnijā bija organizēta tikai 3 reizes nedēļā.

Riiselja-Surju-Laiksaare-Orajõe līnijā izmantoja jau esošo Valgas-Mōisakūla-Pērnavas-Tallinas dzelzceļa līnijas ritošo inventāru.

Jau dzelzceļa projektēšanas laikā bija paredzēts, ka to vajadzības gadījumā no jauna uzbūvēto dzelzceļu pagarinās līdz Iklai. 1925. gadā šāda vajadzība bija nobriedusi un tika pieņemts lēmums pagarināt dzelzceļa līniju no Orajõe uz Iklu. Gala stacija tika iekārtota Iklā un tā atradās tikai vienu kilometru no Vidzemes pievedceļu sabiedrības dzelzceļa galapunkta Ainažos. Bija iecerēts savienot abus šos dzelzceļus, taču tas notika tikai vēlāk — Otrā pasaules kara laikā.

Kopš 1929. gada dzelzceļa līnija Riiselja-Ikla tika piemērota vispārējai lietošanai un tajā ik dienas tika uzturēta arī regulāra pasažieru satiksme. Līnijā bija piecas stacijas un divi pieturas punkti. Dzelzceļš sākās jeb atzarojās no galvenās līnijas Riiselja stacijā, kura bija kopīga ar Valgas-Mōisakūla-Pērnavas dzelzceļa līniju un atradās 28 km attālumā no Pērnavas. Sešu kilometru attālumā no Riiselja stacijas uzbūvēja Ristikūla staciju ar izmaiņas sliežu ceļu un standarta koka konstrukcijas vienkāršu stacijas

ēku. Laiksaare stacija bija 13 km attālumā no iepriekšējās stacijas un pie tās bija trīs izmaiņas sliežu ceļi un atzarojums, kas gāja mežā. Pēc tādas pašas shēmas bija izveidota Massiaru un Orajõe stacijas, kura atradās attiecīgi 11 km un 25 km no Laiksaare. Gala stacija Iklā bija 5 km no Orajõe stacijas.



Riiselja-Orajõe raudtee avamine 22. jaan 1923 a.  
(Laiksaare jaam).

42. att. Laiksaare stacijas pasažieru ēkas atklāšana. 1923.  
Grām.: Helme M. *Narrow-gauge Supply Railways in Estonia (1895-1975)*.  
B.v.: M. Helme, 2010, p. 94



43. att. Laiksaare stacijas vieta ar piemiņas akmeni. 2018.  
Foto: A. Biedriņš 11.10.2018. LIMF\_AB4\_4859

Mūsdienās nedz staciju ēkas nedz citi dzelzceļa infrastruktūras objekti nav saglabājušies. Vietā, kur atradās stacija Laiksaare 2018. gadā uzstādīts piemiņas akmens. Savukārt pie dzelzceļa trases krustojuma ar vietējo autoceļu, kas ved uz Massiaru, uzstādīta informatīva plāksne par Iklas-Riiselja dzelzceļu.

## IKLA-RIISELJA

### Šaursliežu dzelzceļa trases apsekošanas rezultāti (apsekojumu veica A. Biedriņš 31.10.2018.)

Slēgtās šaursliežu dzelzceļa līnijas trases Ikla-Riiselja (Pērnavas apriņķa, Hāademeeste un Saarde pašvaldību teritorijā) pārlūkošana dabā tika veikta galvenokārt braucot ar automašīnu, jo trase, izņemot atsevišķus posmus, ir izbraucama ar autotransportu.

Apsekojums uzsākts Iklā pie dzelzceļa trases krustojumā ar vietējo asfaltēto autoceļu un dzelzceļa mūra tiltu jeb caurteku pār Iklas upīti (1. karte, 20. att.).

Trases pirmais posms līdz šosejai E67 ir ar zāli apaudzis aizaudzis zemesceļš, kuru izmanto tam līdzās esošo māju iedzīvotāji (19. att.). Šis zemesceļš, kas izveidojies dzelzceļa uzbēruma vietā, izbeidzas pie šosejas E67, kuras otrā pusē dzelzceļa trases vietā ir lauksaimniecības zeme (24. att.). Pēc aptuveni 100 m mežā dzelzceļa trase turpinās mežā kā daļēji aizaudzis zemesceļš, kurš Orājē stacijas vietas un Treimani kanāla apkārtnē turpinās kā motorizētam transportam izmantojams zemes/grants seguma ceļš (3. karte, 27.-33. att.). Saglabājies dzelzceļa tilts pār Treimani kanālu.

Nākamais trases posms Orājē mežniecības 59. kvartāla apkārtnē ir skaists meža ceļš, kurš vairāk nekā 2 km garumā virzās paralēli Latvijas valsts robežai ap 200 m attālumā no tās. Šajā posmā trase krustojas projektēto *Rail Baltica* dzelzceļa līniju, kas pagaidām dabā nav nosprausta (4. karte, 34.-39. att.).

Teaste apkārtnē trase turpinās pa dzelzceļa uzbērumu un šķērso Lemmejogi upīti (5. karte, 42. att.). Arī turpmākais trases posms Massiaru apkārtnē turpinās pa dzelzceļa uzbērumu kā salīdzinoši plats grants ceļš, kuru izmanto arī meža izstrādei paredzētais smagais autotransports. Pie trases krustojuma ar vietējo autoceļu izvietots informatīvs stends par dzelzceļa Ikla-Riiselja būvniecības vēsturi (6. karte, 46.-48. att.).

Tādas pašas – labas kvalitātes grants ceļš turpinās arī nākamajā posmā līdz apdzīvotajai vietai Urissare (7.-8. karte, 51.-54. att.), kā arī visu atlikušo trases posmu līdz pat Kilingi/Nõmme-Pērnavas šosejai – Igaunijas valsts 6. autoceļam.

Īpaši atzīmējams trases posms pie Laiksaare stacijas vietas, kurā veikti labiekārtošanas darbi un uzstādīta piemiņas zīme (9.-10. karte, 59.-60. att.).

Pēdējā aptuveni 6 km garajā posmā, kur trase šķērso kanālu (Timmkanal), kartē iezīmēta krustojšanās divās vietās ar projektēto *Rail Baltica* dzelzceļa līniju (11. karte, 63. att.). Dzelzceļa trases vietā izveidotais grantētais ceļš izbeidzas pie 6. autoceļa, aiz kura līdz pat Riiselja stacijas vietai šaursliežu dzelzceļa trase ir aizaugusi un nav izbraucama (12. karte, 69. att.). Tādējādi mūsdienās dzelzceļa līnijas Ikla-Riiselja trasei vairs nav savienojuma ar Rīgas-Rūjienas-Pērnavas slēgtā dzelzceļa posmu Mõisaküla-Kilingi/Nõmme-Pērnavas (67. att.).

### Secinājumi un ieteikumi

Ikla-Riiselja šaursliežu dzelzceļa trases posma kopējais garums līdz Kilingi/Nõmme-Pērnavas šosejai šosejai kopumā ir piemērota “Zaļā ceļa” izveidošanai. Savukārt aptuveni 5 km garais bijušais dzelzceļa trases posms no minētās šosejas līdz Ikla-Riiselja šaursliežu dzelzceļa trases savienojumam ar slēgtā dzelzceļa posmu Mõisaküla-Kilingi/Nõmme-Pērnavas praktiski nav izmantojams gājēju un nemotorizētā transporta ceļa izveidošanai.

Ikla-Riiselja šaursliežu dzelzceļa trase posmā no Rīgas-Tallinas šosejas (E67) līdz pat Kilingi/Nõmme-Pērnavas šosejai ir ļoti labi izmantojama gājējiem un nemotorizētajiem transporta līdzekļiem, jo:

- trases vietā ir izveidots ciets zemes vai smalkas grants ceļa segums;
- autotransporta kustības intensitāte pa šo ceļa posmu ir neliela (apsekošanas – vairāku stundu laikā pa šo trasi pārvietojās tikai vēl divas automašīnas);
- trasei ir vairāki savienojumi ar vietējiem autoceļiem jūrmalas virzienā;
- daudzviet vairāk trase kilometriem virzās cauri skaidam un labi koptam jauktu koku mežam.

Neskatoties uz trases praktisko piemērotību, grūti pamatot “Zaļā ceļa” maršrutu izveidošanas motivāciju.

Ieteicams izvērtēt atsevišķu Ikla-Riiselja trases posmu izmantošanas iespējas savienojot tos ar jau esošajiem velomaršrutiem un “Zaļo ceļu” attīstības koncepciju šajā apvidū kopumā.



## KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI

### IKLA-RIISELJA

Dzelzceļa trases kopskats no Iklas līdz Igaunijas valsts 6. autoceļam (44 km)  
un turpinājums no šī autoceļa līdz savienojumam ar slēgtā dzelzceļa posmu Riiselja apkārtnē  
Killingi/Nõmme-Pērnavā pie Riiselja stacijas vietas (5 km)

Skat. šo kartes fragmentu 92. att.

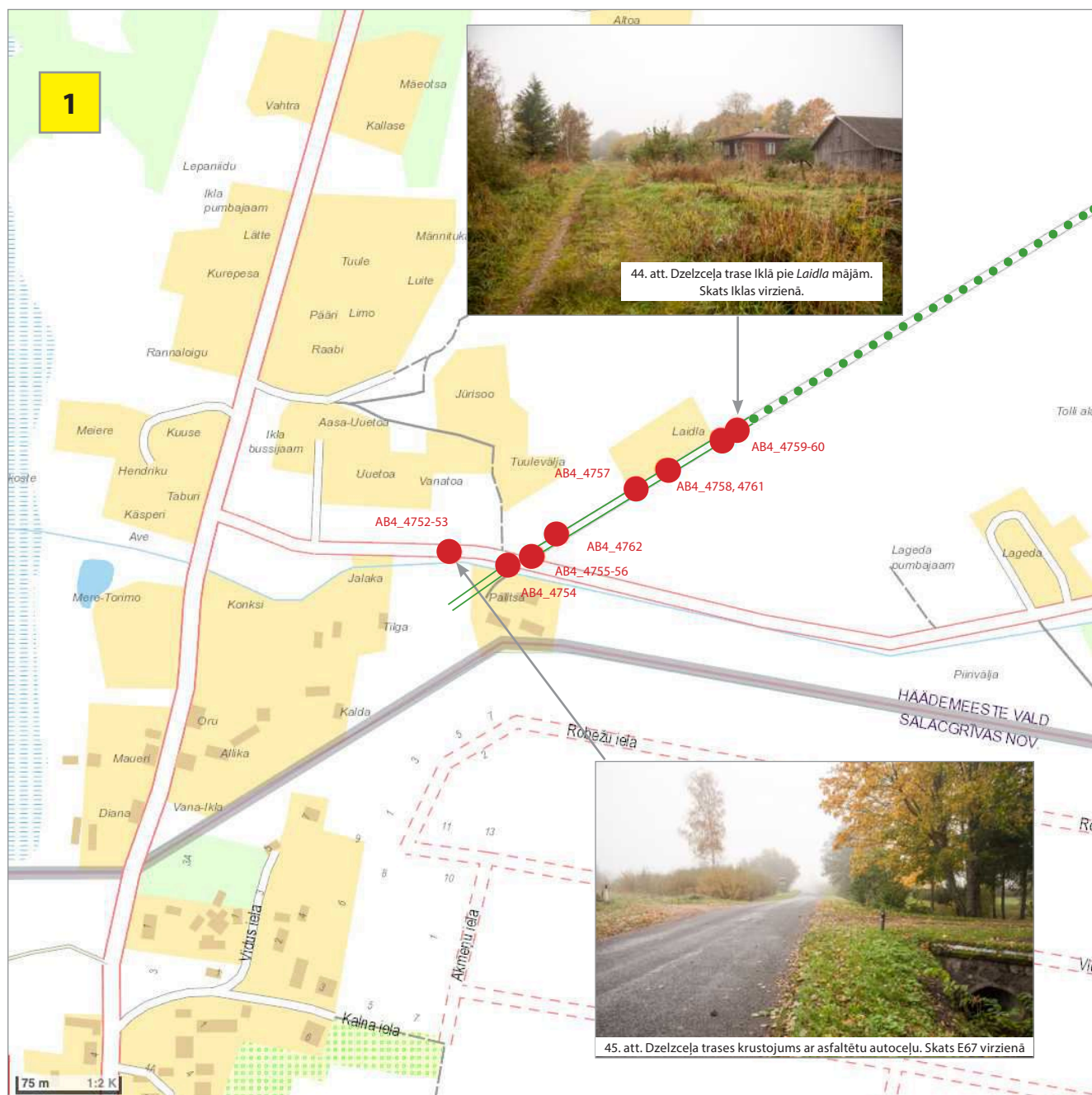


[https://balticmaps.eu/?lang=lv&draw\\_hash=rygzsy&centerx=543840.0671123578&centery=6450830.833531041&zoom=0&layer=map&ls=o](https://balticmaps.eu/?lang=lv&draw_hash=rygzsy&centerx=543840.0671123578&centery=6450830.833531041&zoom=0&layer=map&ls=o)

# KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI (FOTO: A. BIEDRIŅŠ 11.10.2018.)

## IKLA -RIISELJA

Trases posms Iklā (ap 0,5 km)



● AB4\_4752 Fotografēšanas punkti un failu numuri

● ● ● ● ● Dzelzceļa trase aizaugusi ar zālēm un sīkiem krūmiem, šis posms vietām vietām grūti izbraucams

== Trases posms, ko izmanto kā piebraucamo ceļu mājām





46. att. Dzelzceļa trase Iklā pie vietējā autoceļa Ikla-šoseja E67. Skats Riiselja virzienā.  
LIMF\_AB4\_4754 (57 52.5896; 24 21.9473)



47. att. Dzelzceļa trase Iklā pie vietējā autoceļa Ikla-šoseja E67. Skats Ainažu virzienā.  
LIMF\_AB4\_4756 (57 52.5944; 24 21.9628)



48. att. Dzelzceļa trase pie krustojanās ar autoceļu E67.  
Skats no E67 Iklas virzienā.  
LIMF\_AB4\_4765 (57 53.1344; 24 23.6291)



49. att. Dzelzceļa trase (dabā nav konstatējama) pie krustojanās ar autoceļu E67. Skats no E67 Riiselja virzienā.  
LIMF\_AB4\_4768 (57 53.1702; 24 23.7158)

**Kartogrāfisks pārskats ar fotofiksāciju par slēgtā dzelzceļa trasi**  
IKLA - RIISELJA  
trases posms no Iklas līdz krustojumam ar autoceļu E67 (ap 0,65 km)



● AB4\_4752 Fotografēšanas punkti un failu numuri

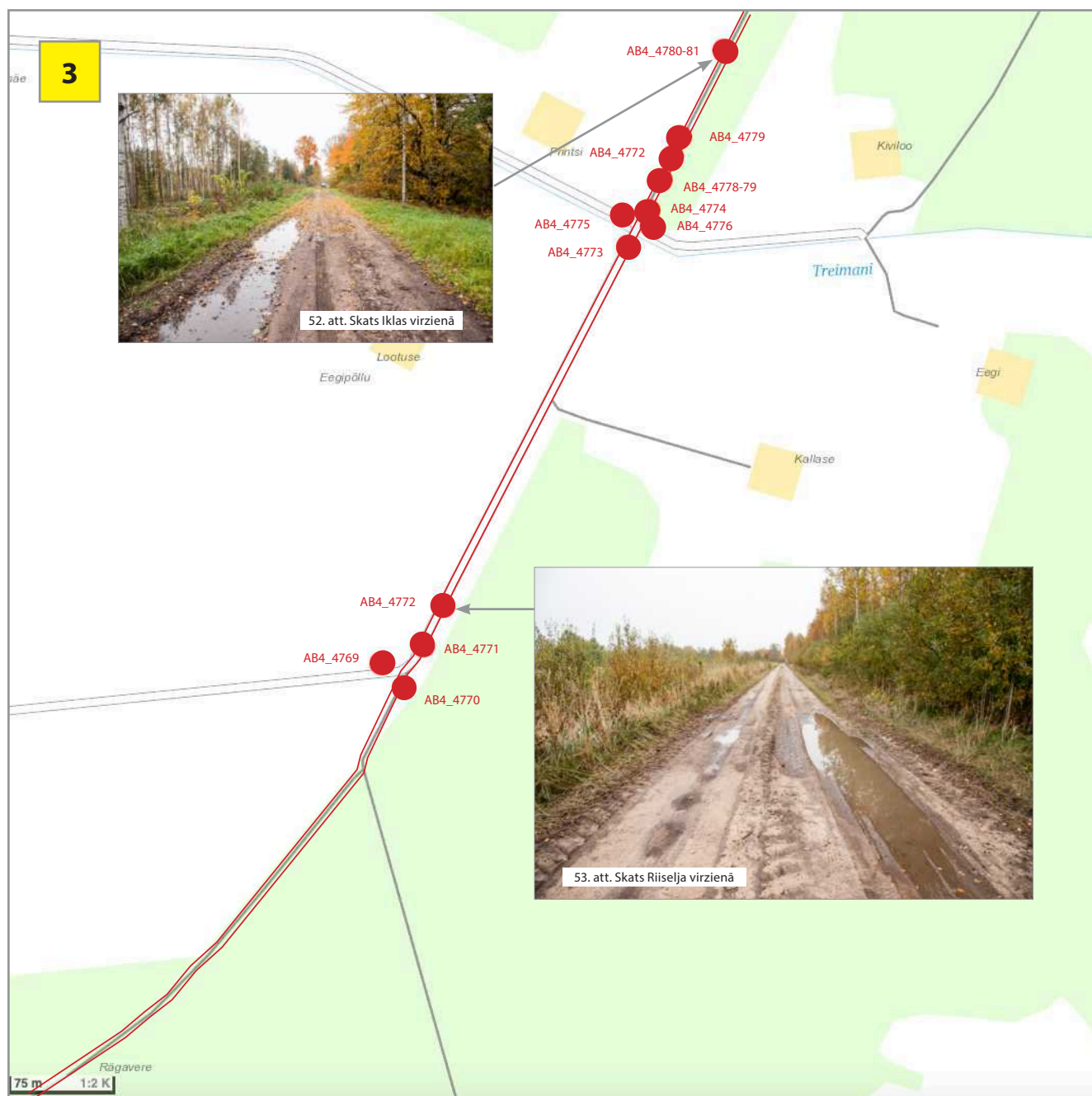
● ● ● ● ● Dzelzceļa trase aizaugusi ar zālēm un sīkiem krūmiem, šis posms vietām vietām grūti izbraucams

//// Trases vietā pļava, ceļa nav



## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI IKLA -RIISELJA

Trases posms Orajõe stacijas un Treimani kanāla apkārtne (ap 1 km)



● AB4\_4752 Fotografēšanas punkti un failu numuri

== Trases vietā zemesceļš, vietām dubļains, braucams, izmanto arī motorizētais transports



54. att. Dzelzceļa trase vietā, kur aptuveni atradās Orājõe stacija.  
Skats Iklas virzienā. LIMF\_AB4\_4771 (57 53.9892; 24 26.0204)



55. att. Dzelzceļa trase vietā, kur aptuveni atradās Orājõe stacija.  
Skats Iklas virzienā.  
LIMF\_AB4\_4770 (57 53.9724; 24 26.006)



56. att. Dzelzceļa trase pie krustojuma ar vietējo ceļu pie Treimani kanāla un Prints mājām. Skats Iklas virzienā.  
LIMF\_AB4\_4774 (57 54.1585; 24 26.185)



57. att. Dzelzceļa tilts pār Treimani kanālu pie Prints mājām. Skats no  
vietējā ceļa autoceļa E67 virzienā  
LIMF\_AB4\_4776 (57 54.1508; 24 26.1866)



58. att. Dzelzceļa trase netālu no krustojuma ar vietējo ceļu pie Treimani kanāla. Skats Riiselja virzienā, labajā pusē Kiviloo mājas  
LIMF\_AB4\_4779 (57 54.1858; 24 26.2109)



## KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI

### IKLA -RIISELJA

Trases posms Orajõe mežniecības 59 kvartāla apkārtnē (ap 2,3 km)



● AB4\_4752 Fotografēšanas punkti un failu numuri

== Trases vietā labs meža ceļš, vietām ar grants segumu, izmanto arī motorizētais transports





61. att. Dzelzceļa trase pie krustojuma ar meža stigu/ceļu.  
Skats Riiselja virzienā. LIMF\_AB4\_4789 (57 56.346; 24 29.9461)



62. att. Dzelzceļa trase pie krustojuma ar meža stigu/ceļu.  
Skats Iklas virzienā  
LIMF\_AB4\_4790 (57 56.346; 24 29.9461)



63. att. Dzelzceļa trase netālu no Biitmani upītes  
Skats Riiselja virzienā  
LIMF\_AB4\_4793 (57 56.9117; 24 31.406)



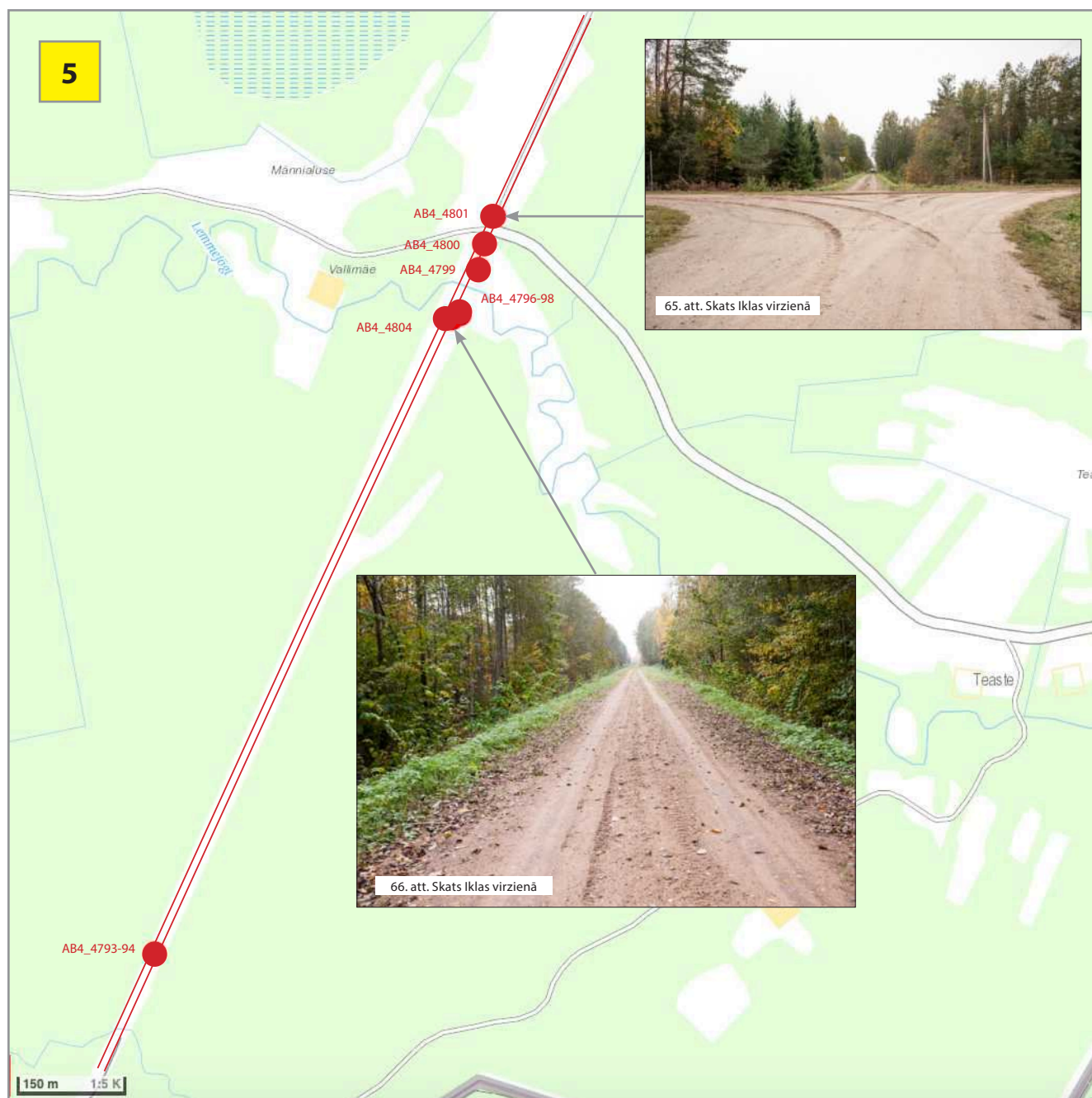
64. att. Dzelzceļa trase netālu no Biitmani upītes  
Skats Iklas virzienā  
LIMF\_AB4\_4794 (57 56.9111; 24 31.4059)



## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI

### IKLA -RIISELJA

Trases posms Teaste apkārtnē (ap 1,3 km)



● AB4\_4752 Fotografēšanas punkti un failu numuri

== Trases vietā labs meža ceļš, vietām ar grants segumu, izmanto arī motorizētais transports

## TEASTE APKĀRTNE



67. att. Dzelzceļa trase pie tilta/caurtekas pār Lemmejogi upīti.  
Skats Riiselja virzienā  
LIMF\_AB4\_4797 (57 57.4088; 24 31.8464) (5. karte)



68. att. Dzelzceļa trase pie krustojuma ar vietējo ceļu  
Skats Riiselja virzienā  
LIMF\_AB4\_4800 (57 57.4483; 24 31.879) (5. karte)

## MASSIARU APKĀRTNE



69. att. Dzelzceļa trase  
Skats Riiselja virzienā  
LIMF\_AB4\_4806 (57 58.6565; 24 32.9269) (6. karte)



70. att. Dzelzceļa trase  
Skats Iklas virzienā  
LIMF\_AB4\_4806 (57 58.6566; 24 32.9275) (6. karte)



71. att. Dzelzceļa trase pie krustošanās ar autoceļu Massiaru-E67. Skats iklas virzienā.  
LIMF\_AB4\_4813 (57 59.8675; 24 33.6928) (6. karte)





72. att. Dzelzceļa trase pie krustošanās ar autoceļu Massiaru- E67. Skats Riiselja virzienā.  
LIMF\_AB4\_4811 (57 59.8344; 24 33.6747) (6. karte)

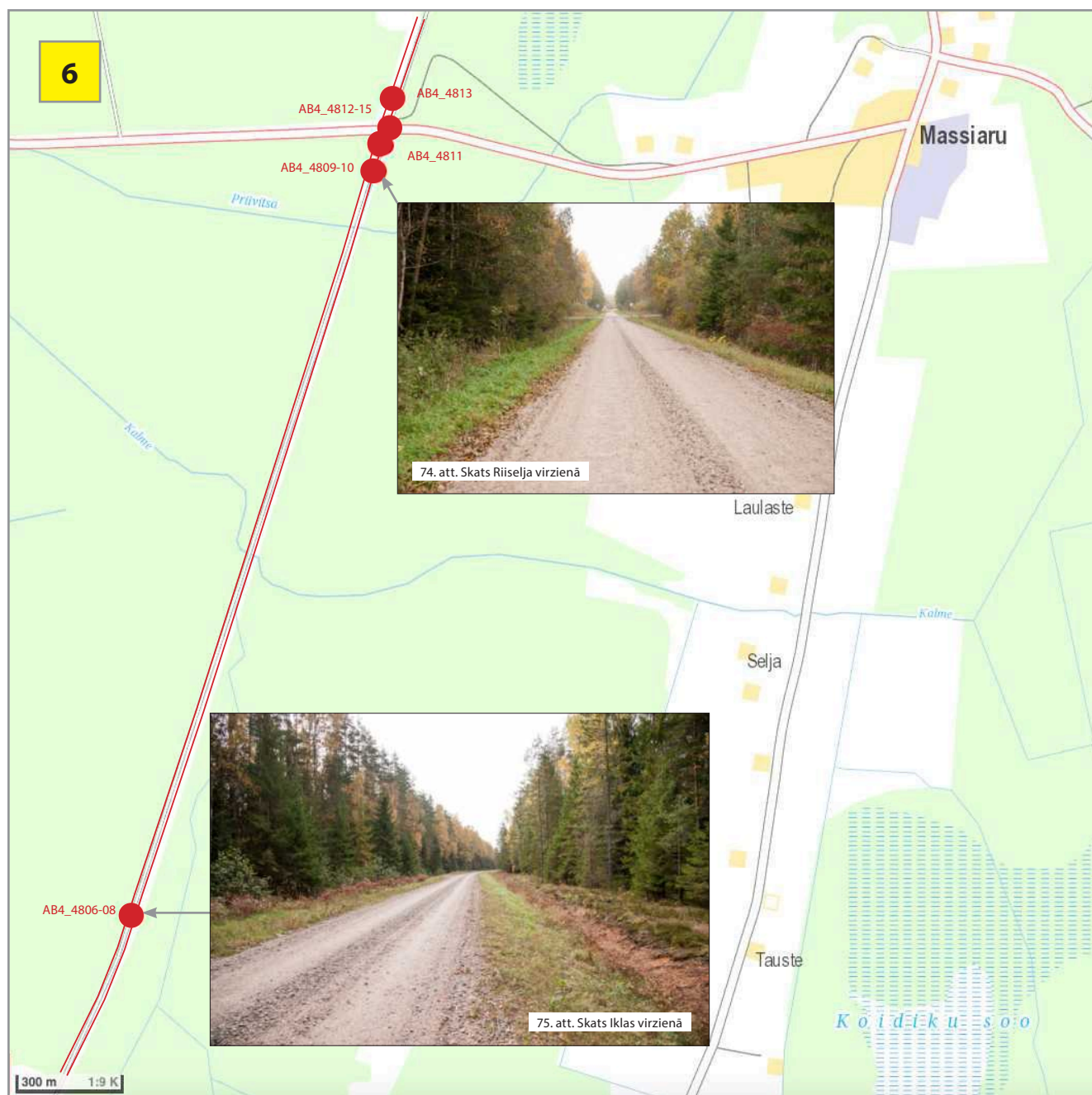


73. att. Dzelzceļa trase pie krustošanās ar autoceļu  
Massiaru- E67.  
Informatīvs stends par Ikla-Riiselja dzelzceļa vēsturi.  
(skat arī 71. att.). LIMF\_AB4\_4815 (57 59.8585; 24 33.6948)

## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI

### IKLA -RIISELJA

Trases posms Massiaru apkārtnē (ap 3,3 km)



● AB4\_4752 Fotografēšanas punkti un failu numuri

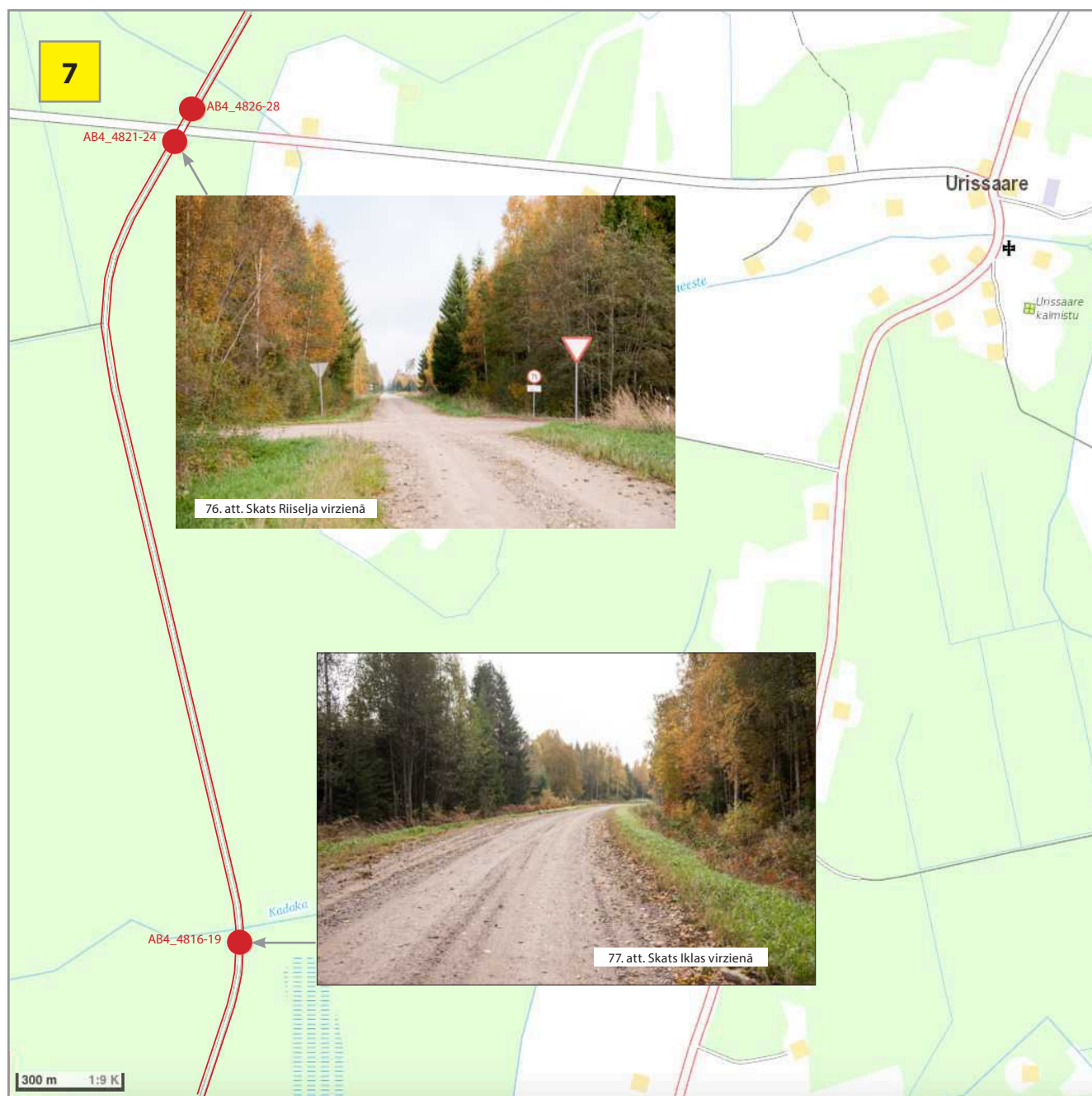
== Trases vietā labs meža ceļš ar grants segumu, izmanto arī motorizētais transports



## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI

### IKLA -RIISELJA

Trases posms Massiaru un Urissaare apkārtne (ap 3,2 km)

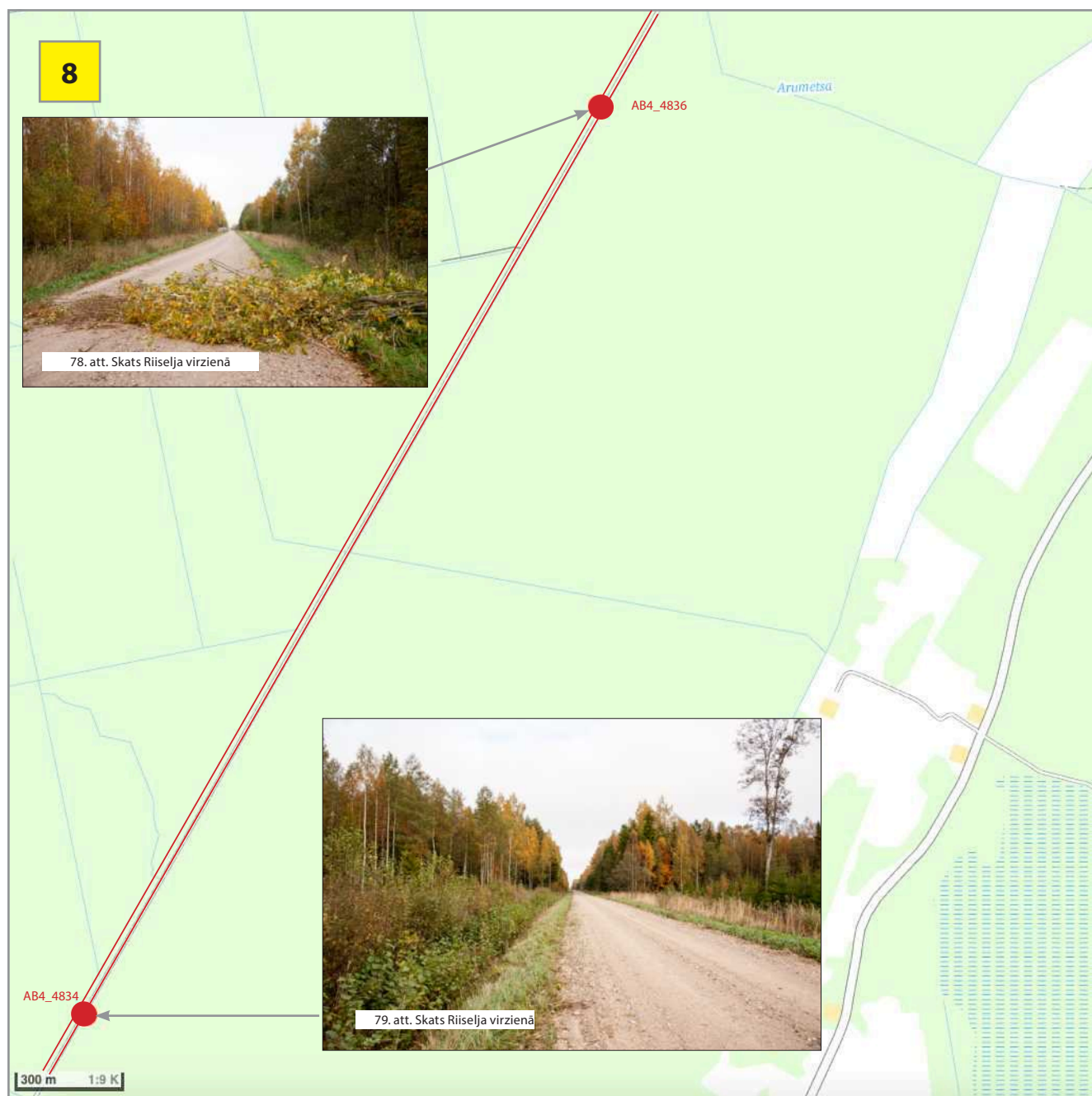


● AB4\_4752 Fotografēšanas punkti un failu numuri

== Trases vietā labs meža ceļš ar grants segumu, izmanto arī motorizētais transports

# KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI IKLA - RIISELJA

Trases posms Massiaru un Urissare apkārtnē (ap 3,2 km)



● AB4\_4752 Fotografēšanas punkti un failu numuri

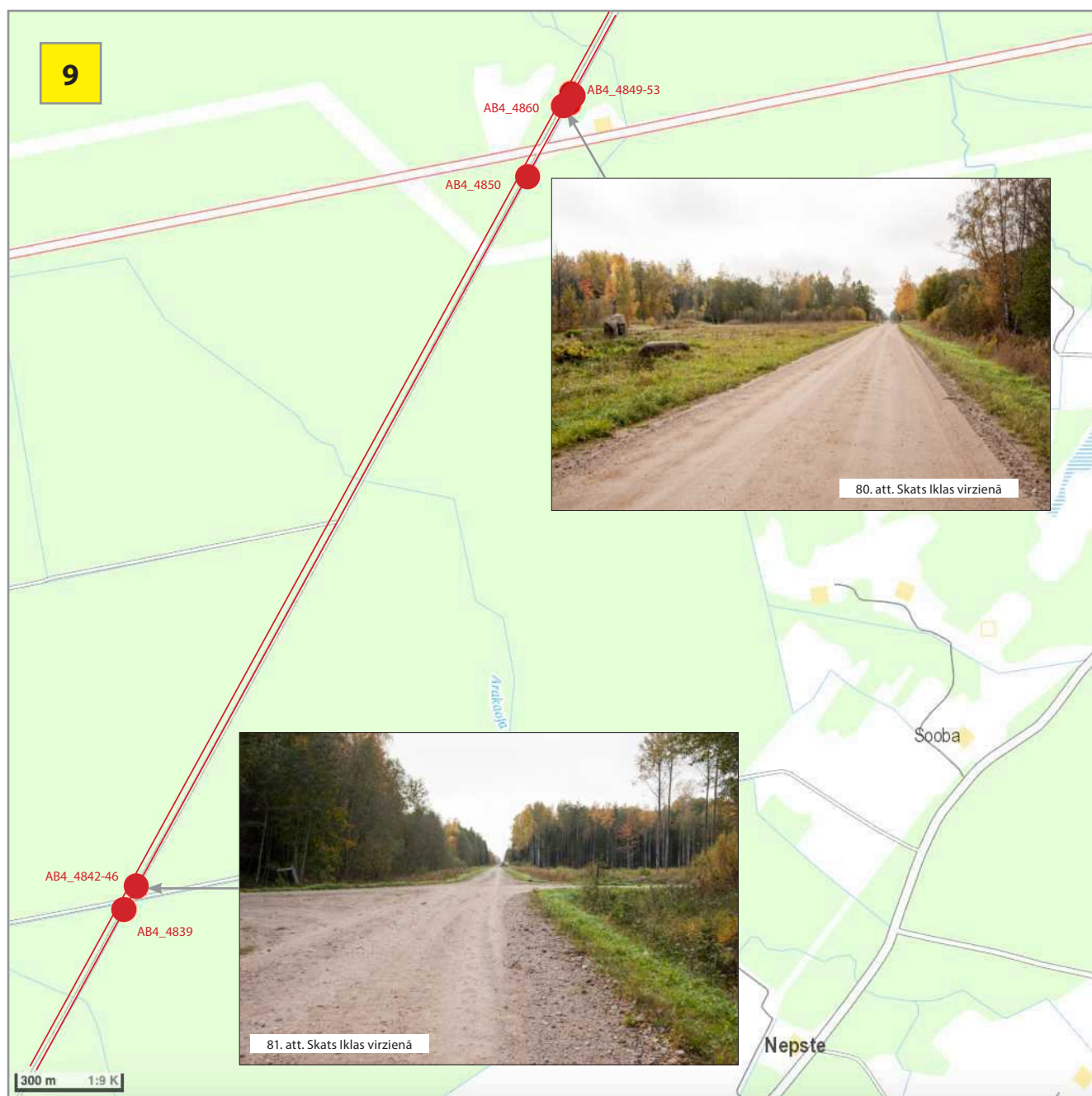
== Trases vietā labs meža ceļš ar grants segumu, izmanto arī motorizētais transports



## KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI

### IKLA -RIISELJA

Trases posms Nepste un Laiksaare apkārtņē (ap 3,5 km)



● AB4\_4752 Fotografēšanas punkti un failu numuri

== Trases vietā labs meža ceļš ar grants segumu, izmanto arī motorizētais transports



82. att. Dzelzceļa trase pie krustojuma ar vietējo autoceļu Laiksaare-E67.  
Skats Riiselja virzienā  
LIMF\_AB4\_4846 (58 05.2765; 24 37.8071)



83. att. Dzelzceļa trase pie Laiksaare stacijas vietas.  
Skats Riiselja virzienā  
LIMF\_AB4\_4865 (58 05.3996; 24 37.9371)



84. att. Piemiņas akmens Laiksaare stacijas vietā.  
LIMF\_AB4\_4863 (58 05.3846; 24 37.921)



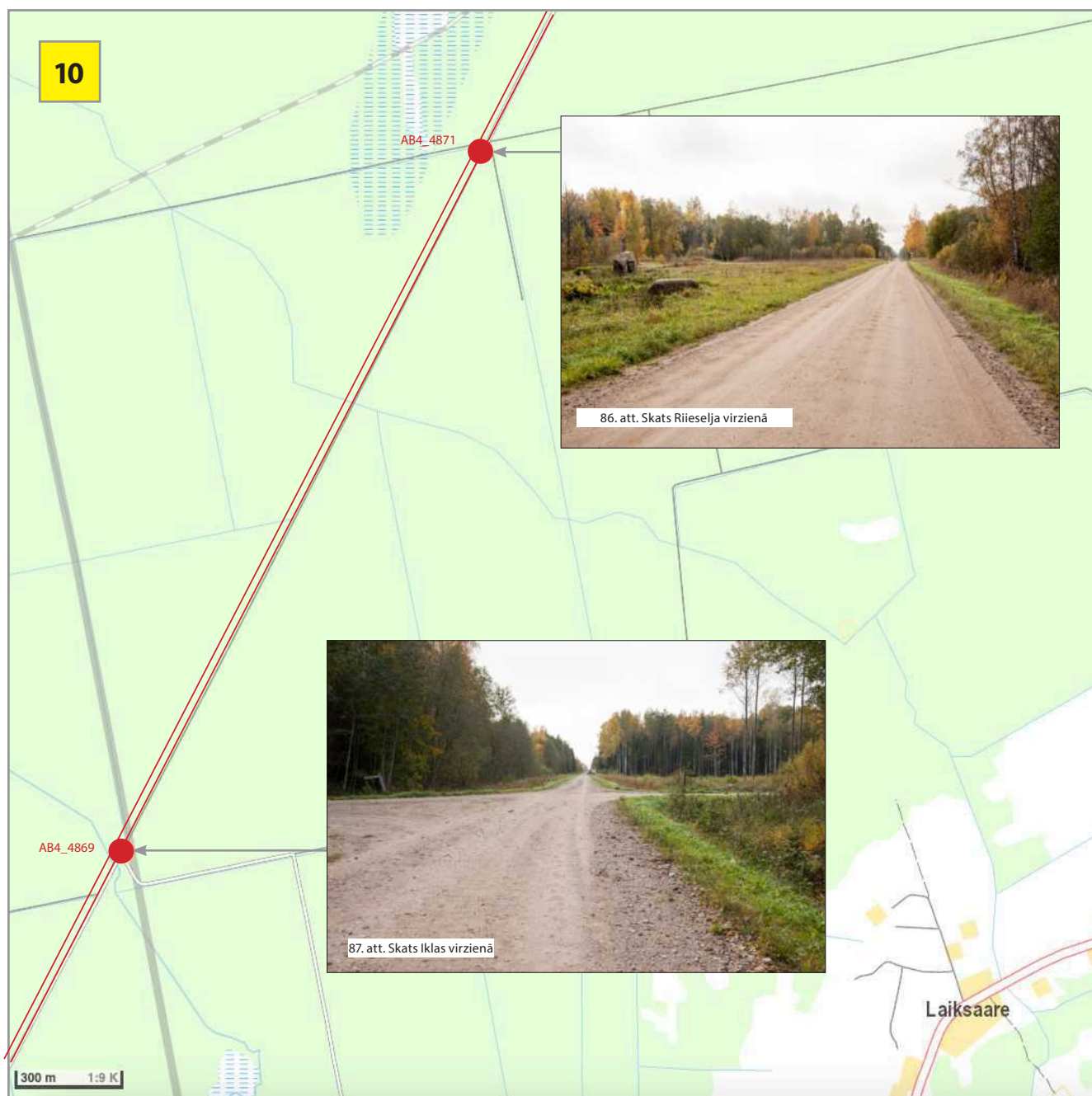
85. att. Dzelzceļa trase pie Laiksaare stacijas vietas.  
Skats Riiselja virzienā. LIMF\_AB4\_4860 (58 05.3809; 24 37.914)



## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI

### IKLA -RIISELJA

Trases posms Laiksaare apkārtne (ap 3,3 km)



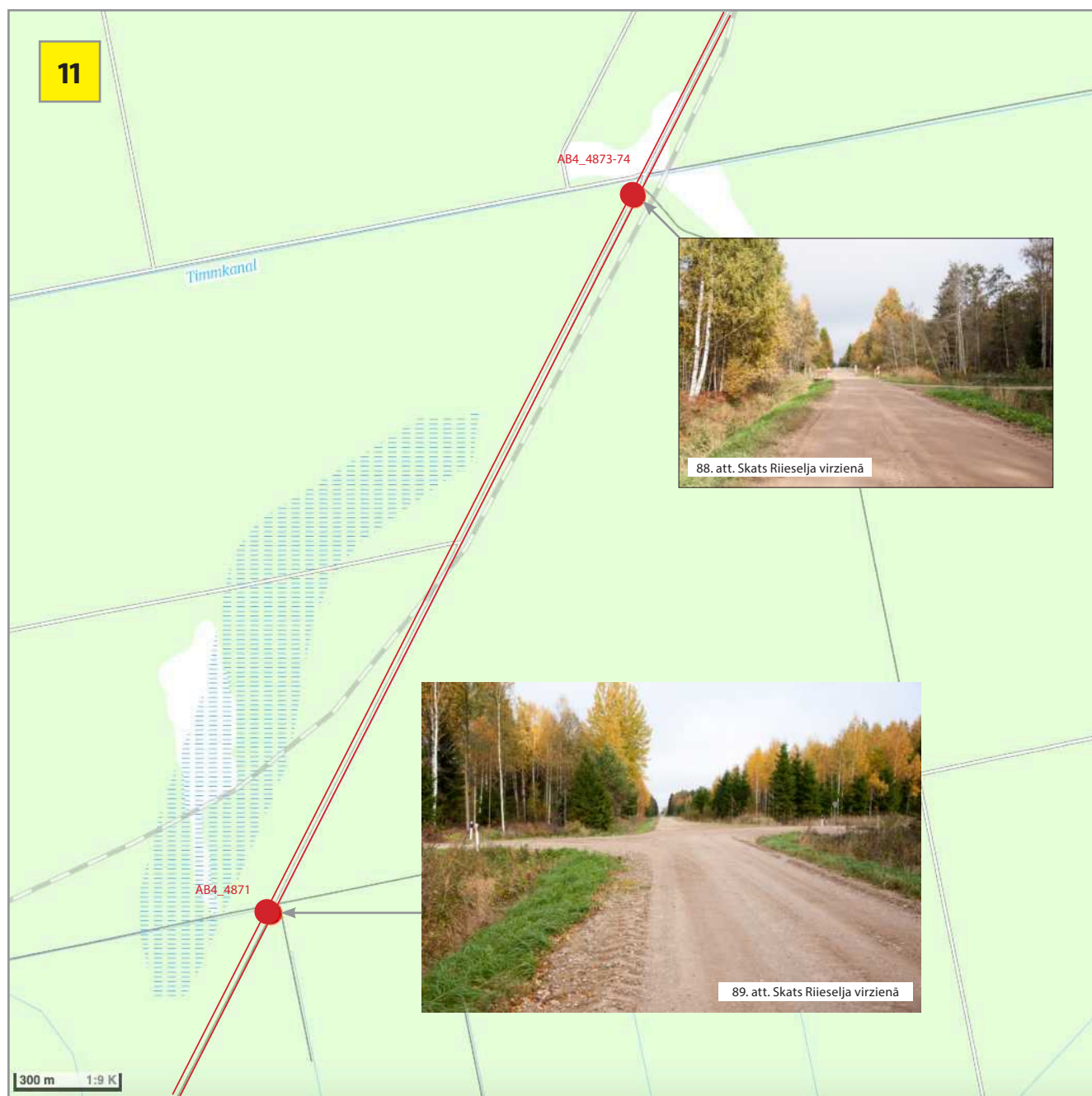
● AB4\_4752 Fotografēšanas punkti un failu numuri

== Trases vietā labs meža ceļš ar grants segumu, izmanto arī motorizētais transports

## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI

### IKLA -RIISELJA

Trases posms Timmkanal apkārtne (ap 2,6 km)

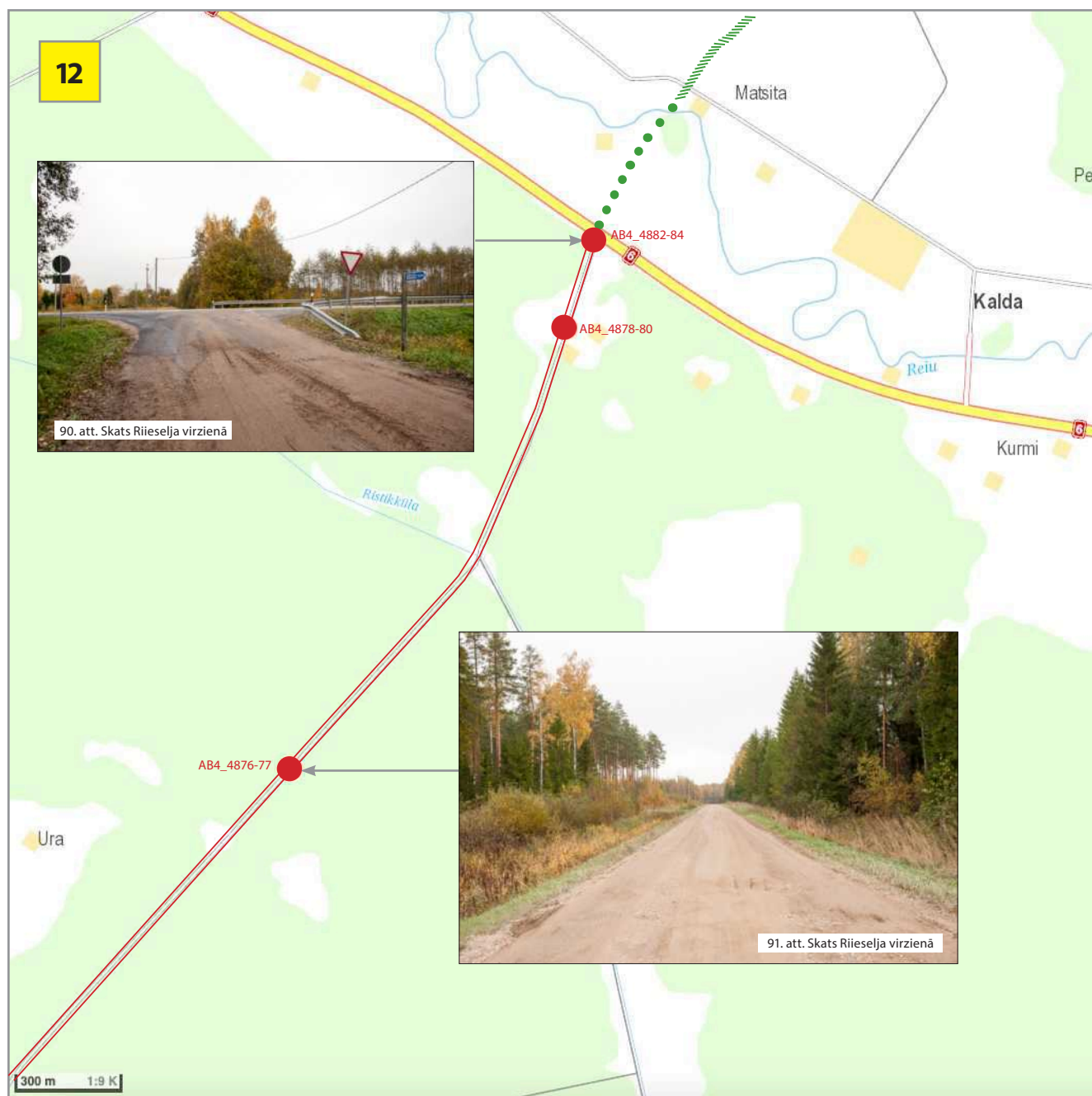


● AB4\_4752 Fotografēšanas punkti un failu numuri

Trases vietā labs meža ceļš ar grants segumu, izmanto arī motorizētais transports (krustošanās/pārklāšanās ar projektēto Rail Baltica trasi)

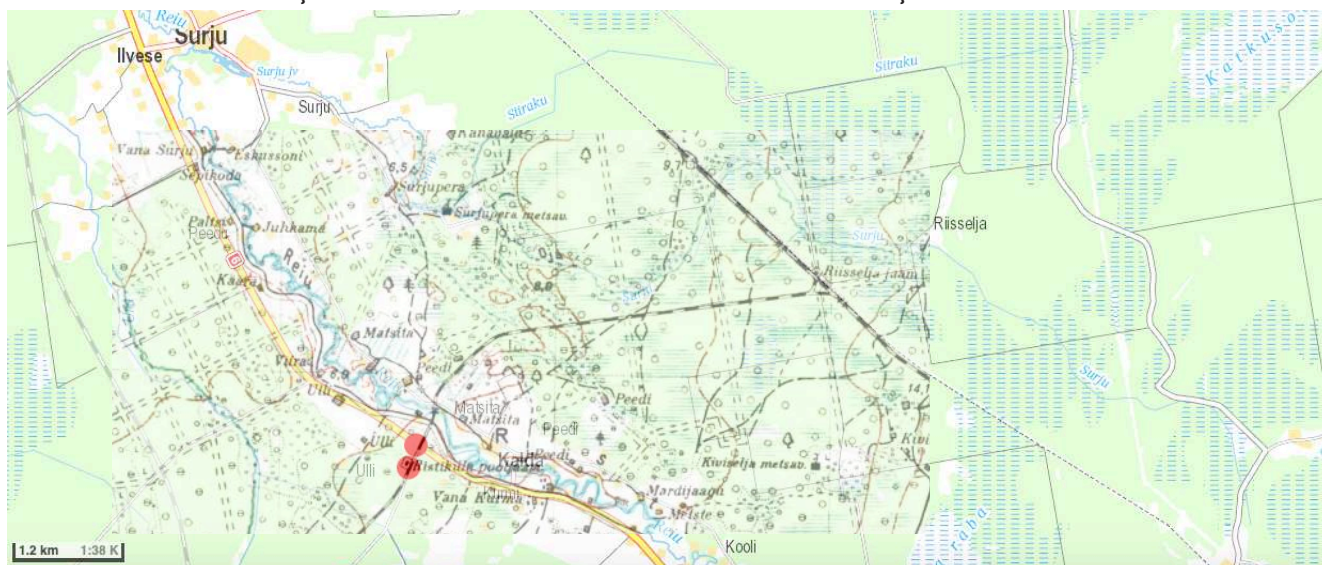


KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI  
IKLA -RIISELJA  
Trases posms pirms krustošanās ar Igaunijas valsts autoceļu Nr. 6 (ap 2,9 km)



- **AB4\_4752** Fotografēšanas punkti un failu numuri
- ══ Trases vietā labs meža ceļš ar grants segumu, izmanto arī motorizētais transports
- Trase aizaugusi ar zālēm un sīkiem krūmiem, šis posms nav braucams
- ||||| Trases paliekas grūti konstatējamas

## KALDA APKĀRTNE - DZELZCEĻA TRASES KRUSTOŠANĀS AR IGAUNIJAS VALSTS 6. AUTOCEĻU



92. att. Dzelzceļa trases posms no 6. autoceļa līdz slēgtajai dzelzceļa līnijai Valga-Pērnavā, kurš mūsdienu kartē nav iezīmēts un dabā grūti konstatējams.

Savietots fragments no karšu izdevniecības Jāņa sēta digitālā *Balticmaps* kartes ar 1935. gada Latvijas armijas štāba kartes fragmentu



93. att. Dzelzceļa trase pie krustojuma ar autoceļu Nr. 6.  
Skats Iklas virzienā

LIMF\_AB4\_4884 (58 11.8033; 24 44.7546) (12. karte)



94. att. Dzelzceļa trases turpinājums pie krustojuma ar autoceļu Nr. 6.  
Skats Riiselja virzienā

LIMF\_AB4\_4883 (58 11.8032; 24 44.7537) (12. karte)



### 2.3. Platsliežu dzelzceļš Rīga-Rūjiena (Rīga-Rūjiena-Pērnavā-Tallina)

Jautājums par nepieciešamību būvēt dzelzceļu no Rīgas uz Rūjienu tika izlemts laikā, kad 19. gs. beigās *Pirmā pieveddzelzceļu sabiedrība* Krievijā uzsāka izpēti darbus divu šaursliežu (750 mm) dzelzceļu: Valka-Rūjiena-Mōisakūla un Rīgas-Limbažu-Rūjienas līniju būvniecībai.

Dzelzceļa līniju Valka-Rūjiena-Mōisakūla uzbūvēja 1897. gadā, bet Rīgas-Rūjienas dzelzceļa būvi atlika uz nenoteiktu laiku. Šīs līnijas būvniecība atkal tika aktualizēta 1910. gadā, kad sākās Smiltenes-Valmieras-Ainažu dzelzceļa projektēšana.

Pēc neatkarīgas Latvijas valsts izveidošanas, 1923. gadā Dzelzceļu virsvalde uzdeva satiksmes ceļu inženierim Jānim Leimanim (1881-1970) veikt Rīgas-Limbažu līnijas virziena izpēti un sarēķināt aptuvenas šīs dzelzceļa būvniecības izmaksas.

Tostarp daļa no bijušajiem Krievijas *Pirmās pieveddzelzceļu sabiedrības* akcionāriem nodibināja privātu *Ziemeļlatvijas dzelzceļu sabiedrību* un iesniedza Latvijas valdībai priekšlikumu nodot šai sabiedrībai uz 75 gadiem koncesijā Rīgas-Limbažu-Rūjienas šaursliežu dzelzceļa būvniecību un ekspluatāciju. Latvijas valdībā šis priekšlikums tika atbalstīts un atzīts par lietderīgu šīs līnijas būvniecību veikt uz koncesijas pamata. Taču ilgākā laika periodā *Ziemeļlatvijas dzelzceļu sabiedrībai* neizdevās piesaistīt finansējumu šim projektam, tāpēc 1928. gadā 14. jūnijā tika izdots likums par Rīgas-Rūjienas šaursliežu (750 mm) dzelzceļa būvi ar valsts līdzekļiem.

1928. gada vasarā Latvijas Dzelzceļu virsvalde organizēja dzelzceļa trases izpēti, jo senākie šīs līniju izpēti materiāli nebija saglabājušies. 1928. gadā izdodot likumu par Rīgas-Rūjienas dzelzceļa būvi, valdība izšķīrās par jaunās līnijas trasi kura virzītos gar Mīlgrāvi un Vecāķiem, jo šis variants no-

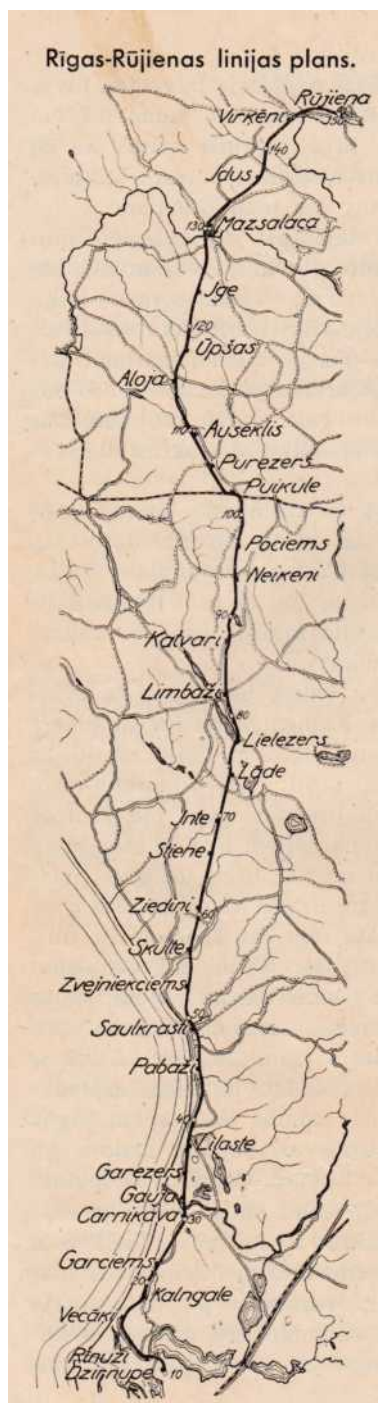
drošināja labāku satiksmi Rīgas pilsētas Mīlgrāvja apkaimē un dzelzceļa savienojumu ar Vidzemes jūrmalas ciemiem. Svarīga nozīme bija šīs projekta ietvaros paredzētajai Rīgas pilsētas transporta infrastruktūras uzlabošanai, tajā skaitā jauktas satiksmes tiltam pār Mīlgrāvja attekku būvniecībai.

Dzelzceļa trases izpēti darbi ilga septiņus mēnešus, un 1929. gada 20. jūnijā LR Ministru kabinets apstiprināja jaunbūvējamās Rīgas-Rūjienas dzelzceļa līnijas trasējumu.

Pēc dzelzceļa līnijas trasējuma apstiprināšanas, joprojām palika neatrisināts vissarežģītākais jautājums — par 750mm šaursliežu dzelzceļa savienošanu ar Rīgas dzelzceļa mezgla platsliežu ceļiem. Tālab 1930. gada 30. janvārī tika pieņemts jauns likums par Rīgas-Rūjienas dzelzceļa būvniecību. Tas noteica, ka jaunais Rīgas-Rūjienas dzelzceļš būvējams kā platsliežu (1524 mm) dzelzceļa līnija.

Jaunās dzelzceļa līnijas trase sākās no Rīgas-Mangaļu dzelzceļa Dzirņupes (tag. Mangaļu) stacijas un tālāk virzījās gar Vidzemes jūrmalas ciemiem, kur nācās šķērsot vairākas upes, tostarp arī Gauju pie Carnikavas un Salacu pie Mazsalacas. No Saulkrastiem uz Limbažiem trase bija nosprausta pa īsāko ceļu uz Skulti un tālāk gar Nabes muižu Lādes ezeru un Lielezeru uz Limbažiem. Limbažu-Mazsalacas posmā dzelzceļa līnija pie Puikules stacijas krustojās ar Smiltenes-Valmieras-Ainažu šaursliežu dzelzceļu. Visbeidzot Mazsalacas-Rūjienas posmā līnijas virzienu noteica gar Idus muižu, lai izvairītos izvairīšanās no Rūjas upes ielejas staigājājiem un dziļajiem purviem.

Nemot vērā, ka darba ietvaros tiek detalizētāki apskatīti Skultes-Limbažu posms, interesanti atzīmēt kā projektēšanas gaitā tika raksturots šī posma reljefs: "Tas no Saulkrastiem līdz Lādes



95. att. Rīgas-Rūjienas dzelzceļa līnijas shēma.

Latvijas dzelzceļi. 1918-1938. Rīga: Valsts dzelzceļu izdevniecība; 1938. 414. lpp.

stacijai ir nedaudz kāpjošs bet samērā līdzens, tādēļ ierakumu ļoti maz, bet uzbērumos vietām klātne pacelta tikai tādēļ, lai varētu novadīt caur tiltiem un caurtekām apkārtējos ūdeņus. Savukārt Lādes-Limbažu līnijas projektā sastopami garāki līdz 10 promilēm lieli kāpumi, bet ezeru ielejās pirms Limbažiem izveidoti vairāki lieli uzbērumi un morēnu grēdu pārejās — gari un padziļi ierakumi.”

Dzelzceļa līnijas būvniecībā zemes darbu veikšana tika uzticēta būvfīrmāi *Inž. A. Razums*, kura zemes darbu veikšanā plašāk, nekā citu dzelzceļu būvniecībā pielietoja tehniku — zemes rokamās mašīnas (ekskavatorus). Savukārt grunts transportēšanai izmantoja platsliežu dzelzceļa vagonus un lokomotīves. No Stienes līdz Rūjienai, kur ir lielāki ierakumi un uzbērumi, gandrīz visi zemes darbi



96. att. Rīgas-Rūjienas dzelzceļa līnijas būvniecība.  
*Latvijas dzelzceļi*. 1918-1938. Rīga: Valsts dzelzceļu izdevniecība; 1938. 421.-422. lpp.

veikti izmantojot angļu *Ruston* markas ar tvaika dzinēju darbināmas zemes rokamās mašīnas. Cilvēku darbaspēku lietoja tikai nogāžu planēšanai un citiem mazākiem zemes darbiem, piemēram, grāvju rakšanai vai nostiprināšanas darbiem.

Vieni no lielākajiem zemes darbiem tika veikti Rūjienas



98. att. Rīgas-Rūjienas dzelzceļa betona tilts pār Salacu. 1930. gadu beigās. LDzM\_2574

stacijas laukuma izveidošanā — tur nācās pārvietot aptuveni 47 000 kub. m grunts, daļu no kuras izlietota piebraucamo ceļu uzbēršanai un stacijas laukumu planēšanai.

Uz Rīgas-Rūjienas dzelzceļa līnijā tika uzbūvētas kopskaitā 107 inženierbūves, tostarp 56 tilti, 2 viadukti un 49 caurtekas. Lielākie tilti bija pār Ķīšezera izteku pie Mīl-



97. att. Rīgas-Rūjienas dzelzceļa līnijas būvniecība. Jaunbūvētais dzelzsbetona viadukts pār Rīgas-Limbažu šoseju pie Limbažiem.  
*Latvijas dzelzceļi*. 1918-1938. Rīga: Valsts dzelzceļu izdevniecība; 1938. 434. lpp.

grāvja, pār Gauju Carnikavā un Salacas upi pie Mazsalacas.

Īpaši atzīmējams dzelzsbetona viadukts, vietā kur pirms Limbažiem dzelzceļš slīpi — 55° leņķī — šķērsoja Rīgas-Limbažu šoseju (viadukts saglabājies un atjaunots). Kūdrainās grunts apstākļu dēļ šī viadukta pamatu būvniecība bija visai sarežģīta un darbietilpīga. Viadukta balsti būvēti uz pāļiem, iedzenot katram balstam ar tvaika pāļdzini 34 pāļus. Pamati un balsti veidoti dzelzsbetona konstrukcijā, bet laidums dzelzsbetona divkārti stiegtas plātnes konstrukcijā. Arhitektoniski vizīteiksmīgākais un konstruktīvi novatorisks bija inženiera Pāvila Pāvilāna (1883-1956) projektētais dzelzsbetona spriešļa tilts pār Salacu, kurš tolaik bija lielākais šādas konstrukcijas tilts Baltijas valstīs.

Vienlaikus ar dzelzceļa sliežu ceļu būvniecību, tika uzsākta arī staciju ēku celtniecības darbi. Pirmās staciju pasažieru un palīgēkas Rīgas-Rūjienas līnijā uzbūvēja 1934./1935. gada būvsezonā. Tās bija no lietotiem kokmateriāliem būvētas staciju ēkas Dzirnupē, Rīnūžos un Carnikavā. Arī Saulkrastos un Vecāķos staciju ēkas tika celtas no koka statņu konstrukcijā, kas apšūta ar dēļiem un apmesta. Trīsdesmito gadu beigās uzceltās staciju pasažieru ēkas, piemēram, Lilastē, Limbažos un Puikulē ugunsdrošības apsvērumu jau bija būvētas no ķieģeļiem.

Rīgas-Rūjienas dzelzceļa būvniecību līdz 1931. gadam



vadīja satiksmes ceļu inženieris Jānis Leimanis, pēc tam Kārlis Timuška, bet kopš 1935. gada — Ernests Dravnieks.

Dzelzceļa būvdarbi pēdējā Mazsalacas-Rūjienas posmā noslēdzās 1937. gada vasarā un tā paša gada nogalē — 4. decembrī Rīgas-Rūjienas dzelzceļa līnija tika oficiāli atklāta vilcienu kustībai visā līnijas garumā. Dzelzceļa galvenā sliežu ceļa garums bija 139,88 km.

Otrā pasaules kara laikā liela daļa no Rīgas-Rūjienas



99. att. Puikules stacijas atklāšana  
*Rīts*, 1939, 27. februāris, Nr. 58, 2. lpp.

dzelzceļa līnijas tika pilnīgi nopostīta. Mazsalacas-Rūjienas posmā 1944. gada septembrī vācu karaspēks uzspīdzināja visus sliežu ceļus un citus dzelzceļa infrastruktūras objektus.

Dzelzceļa līniju atjaunoja pa posmiem — vispirms 1948. gadā vilcienu kustību atjaunoja līdz Carnikavai, bet piecdesmitajos gados līdz — Alojās stacijai, vienlaikus elektrificējot šo dzelzceļu posmā Rīga-Saulkrasti. Darbs pie dzelzceļa elektrificēšanas turpinājās un 1971. gadā elektriskie



100. att. Alojās stacija. 2008.  
Foto: B. Lielkāja 18.11.2008. LIMF\_ALO\_0118

vilcieni kursēja līdz Zvejniekciema, bet kopš 1991. gada — līdz Skulteī. Savukārt vilcienu satiksmi visas dzelzceļa līnijas garumā — līdz Rūjienai atjaunoja tikai 1976. gadā.

Savukārt 1981. gadā Rīgas-Rūjienas dzelzceļš kļuva par daļu no dzelzceļa līnijas Rīga-Rūjiena-Pērnavā-Tallina, kurš Igaunijas teritorijā tika uzbūvēts izmantojot bijušo



76. att. Puikules stacija. 2002.  
Foto: A. Biedriņš 23.07.2002. LIMF\_PS001



101. att. Limbažu stacija. 1937.  
LDzM\_2230



102. att. Pēc kara atjaunotā Limbažu stacija. 1954.  
*Baltijas Dzelzceļnieks*, 1954, Nr.138



103. att. Rīgas-Rūjienas dzelzceļa Limbažu stacija. 2018.  
Foto: A. Biedriņš 16.07.2018. LIMF\_AB43561





104. att. Lādes stacija. 20. gs. 30. gadi.  
LDzM\_4057



105. att. Lādes stacija. 20. gs. 60. gadi.  
LDzM\_4061



106. att. Lādes stacijas pasažieru ēkas drupas. 2018.  
Foto: A. Biedriņš 16.07.2018. LIMF\_AB43525

Valkas/Valgas-Pērnavas šaursliežu dzelzceļa klātni.

Kopš 1996. gada Rīgas-Rūjienas dzelzceļa līnija tika pa posmiem slēgta — vispirms aprīlī pārtrauca kustību posmā Rūjiena-Ipiķi, bet septembrī — Rūjiena-Aloja. Posmā Limbaži-Skulte pasažieru satiksmi pārtrauca 1999. gada 20. jūlijā. Tā paša gada 3. novembrī LR Ministru kabinets izdeva rīkojumu par dzelzceļa līnijas iecirkņa Skulte-Ipiķi-valsts robeža nodošanu pašvaldībām.

Visu dzelzceļa mantu šajā iecirknī pārņēma Limbažu un Valmieras rajonu pašvaldības, iznomājot šo dzelzceļu 1999. gada 8. decembrī nodibinātajam uzņēmumam SIA *ILDC* (Igaunijas-Latvijas dzelzceļš), kurš turpināja kravas un pasažieru pārvadājumus līdz 2001. gada jūnijam. Taču uzņēmums drīz vien bankrotēja un 2002. gada 25. novembrī tika pasludināta SIA *ILDC* maksātnespēja.

2003. gadā pašvaldībām piederošajā dzelzceļā tika uzsākta sliežu ceļu demontāža un sliežu pārdošana metāllūžņos. Savukārt, dzelzceļa uzņēmums — SIA *ILDC* 2004. gada 4. oktobrī tika likvidēts.

Laika gaitā liela daļa no dzelzceļa ēkām un būvēm ir



107. att. Atjaunotais dzelzceļa viadukts pie Limbažiem. 2018.  
Foto: A. Biedriņš 16.07.2018. LIMF\_AB43541

gājušas bojā vai tiek pārizmantotas. Diezgan tipiska aina, kas atspoguļo pamesto dzelzceļu likteni atklājas pie Lādes stacijas, kuras ēkas ir ieaugusi kokos un izdemolēta (106. att.)

Pēdējos gados uzsākta šīs slēgtās dzelzceļa trases atsevišķu posmu pārizmantošanu. Piemēram, posmā Lāde-Limbaži *LEADER* programmas ietvaros tiek veidots ceļš nemotorizētiem transporta līdzekļiem un gājējiem. Šajā nolūkā ir atjaunots ne vien trases segums, bet arī inženierbūves, tajā skaitā dzelzsbetona dzelzceļa viadukts pār autoceļu P9 pirms Limbažiem (107. att.)



**SKULTE-LĀDES STACIJA-LIMBAŽI****Platsliežu dzelzceļa trases apsekošanas rezultāti (apsekojumu veica A. Biedriņš 16.07.2018.)**

Rīgas-Rūjienas-Pērnavas platsliežu dzelzceļa līnijas slēgtā trases posma **Skulte-Lādes stacija-Limbaži** (Limbažu novada Skultes un Limbažu pagasta teritorijā) pārlūkošana dabā veikta braucot ar velosipēdu.

Ierodoties Skultē ar vilcienu apsekojums uzsākts no Skultes dzelzceļa stacijas pasažieru ēkas. Vienstāvu stacijas pasažieru ēka ir funkcionējoša un tās aizmugurē esošais laukums tiek intensīva izmantots kā "Park&ride" autostāvvietā.



108. att. Velotūristiem ērta nokļūšana Skultē ar elektrovilcienu, kura salons aprīkots ar veloturētājiem. LIMF\_AB43445

Trases pirmais posms līdz esošās dzelzceļa līnijas sliežu ceļa strupceļam aptuveni viena kilometra garumā tika veikts braucot pa dzelzceļa uzbērums līdzās sliežu ceļam (1. karte, 189. att.). Dzelzceļa uzbērums aiz strupceļa, turpinās kā ar zāli apaudzis ceļa posms ar rupju šķembu segumu, kur vietām uzbērta grants un ceļa izveidošana nav pabeigta (197. att.). Šajā posmā kartē iezīmēts trases krustojums ar projektēto *Rail Baltica* dzelzceļa līniju, un šeit arī līdzās Urgasgalu māju gruntsgabalam 2,7 km attālumā no Skultes stacijas pasažieru ēkas beidzas Latvijas valstij piederošais zemesgabals un viss pārējais trases posms jeb bijusi dzelzceļa nodalījuma josla līdz Limbažiem ir pašvaldības īpašums. No krustojuma ar autoceļu V132 sākas labi braucams grants ceļš (2. karte, 200. att.). Aiz krustojuma ar autoceļu V132 Limbažu virzienā projektētā *Rail Baltica* dzelzceļa līnija aptuveni 1,4 km garumā pārklājas ar esošo dzelzceļa trasi un pēc tam turpinās vairāk ziemeļu virzienā. Trases tiešā tuvumā bijušajā dzelzceļa nodalījuma joslā atrodas *Ziediņi-1* un *Ziediņi-2* mājas (3. karte, 206.-

207. att.). Ar turpmākais trases posms ir labas kvalitātes grants ceļš, un arī tajā esošie tilti un caurtekas ir joprojām izmantojami. Pa ceļu pārvietojas arī autotransports (4. karte, 209.-212. att.).

Aiz trases krustojuma ar autoceļu V131 Limbažu virzienā atrodas Stienes stacijas ēkas tajā skaitā divstāvu pasažieru ēka (tagad: dzīvojamā māja un jaukta statusa kopīpašums). (6. karte, 217.-221. att.). Braucot Limbažu virzienā un šķērsojot betona konstrukcijas dzelzceļa tiltu pār Toras upi trases kreisajā pusē pirms krustojuma ar autoceļu V130 saglabājusies Intas stacijas dzelzceļnieku kazarma un saimniecības ēkas, kuras pārbūvētas (7. karte, 222.-224. att.).

Nākamais posms starp autoceļiem V130 un V129 aptuveni 3.3 km garumā vietām ir aizaudzis un ar velosipēdu dažviet grūtāk izbraucams (8. karte, 227. att.). To iespējams apbraukt ar nelielu līkumu pa autoceļu V130. Turpmākais ceļš līdz pat Lādes stacijas pasažieru ēkas drupām (231.-232. att.) un Limbažiem ir labs grants ceļš.

Pie Lādes stacijas Limbažu virzienā sākas "Zaļā ceļa" velomaršruts, par ko liecina informatīva norādes zīme (233. att.). Šajā posmā veikti trases infrastruktūras uzlabošanas darbi un rekonstruēts dzelzceļa viadukts pār autoceļu P9 pie Limbažiem.

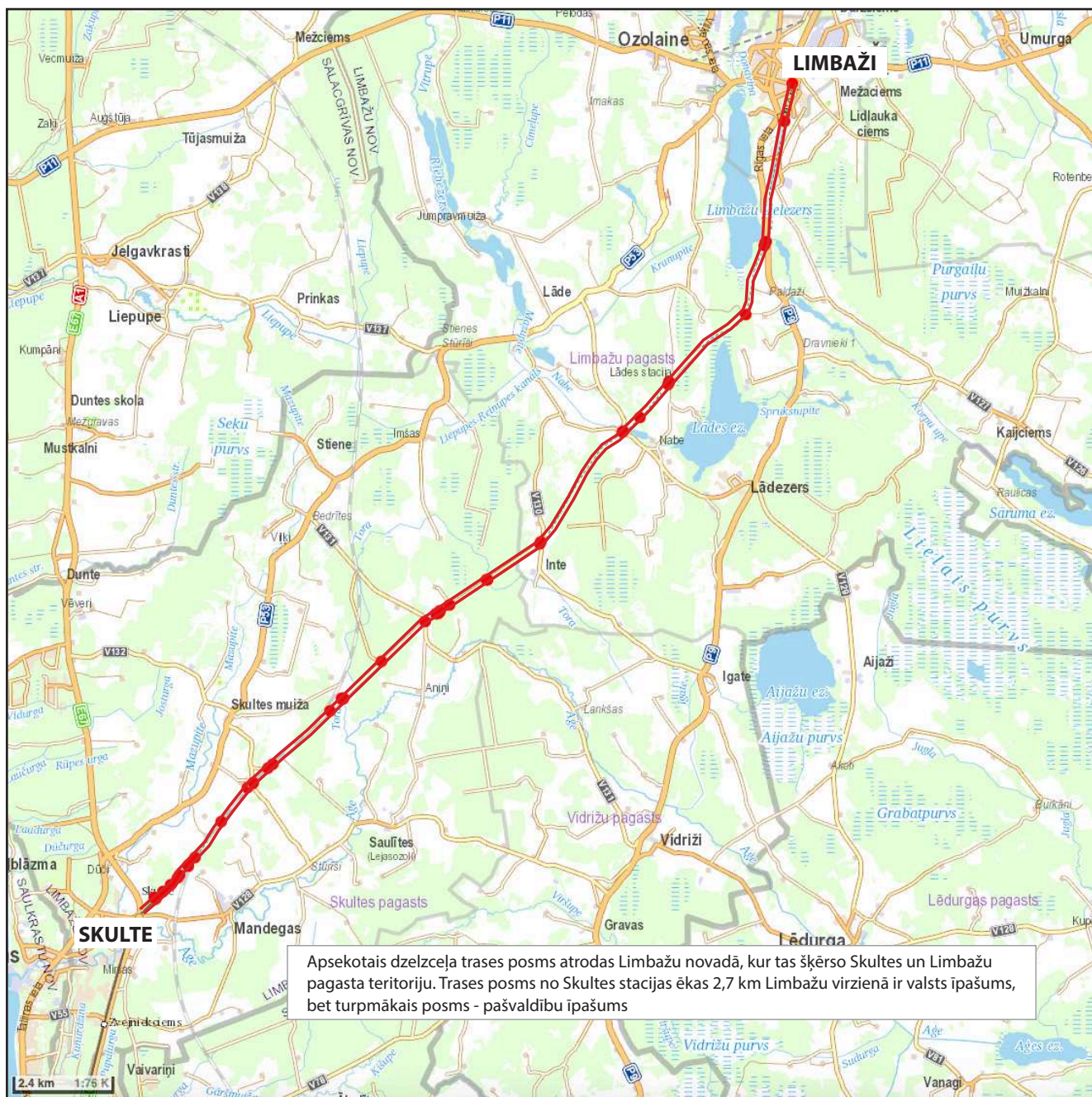
**Secinājumi un ieteikumi**

Skulte-Lādes stacija-Limbaži platsliežu dzelzceļa trases posma kopējais garums ir 26 km, tajā skaitā posms līdz Lādes stacijai – 18 km, kurš pilnībā ir izmantojami "Zaļā ceļa" ierīkošanai, izņemot daļu no 3.3 km garā posma starp autoceļiem V130 un V129, kur vietām nepieciešams veikt trases attīrīšanu un ceļa seguma uzlabošanu. Savukārt, posms no Skultes stacijas līdz autoceļam V132 būtu apbraucams. Tāpat problemātisks varētu būt arī posms aiz krustojuma ar autoceļu V132 Limbažu virzienā projektētā *Rail Baltica* dzelzceļa līnija aptuveni 1,4 km garumā pārklājas ar esošo dzelzceļa trasi.

"Zaļā ceļa" izveidošanai Skulte-Lādes stacija platsliežu dzelzceļa trases posmā būtu nepieciešama plānošanas koordinēšana ar *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas projektētājiem.

## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU SKULTE-LĀDE-LIMBAŽI

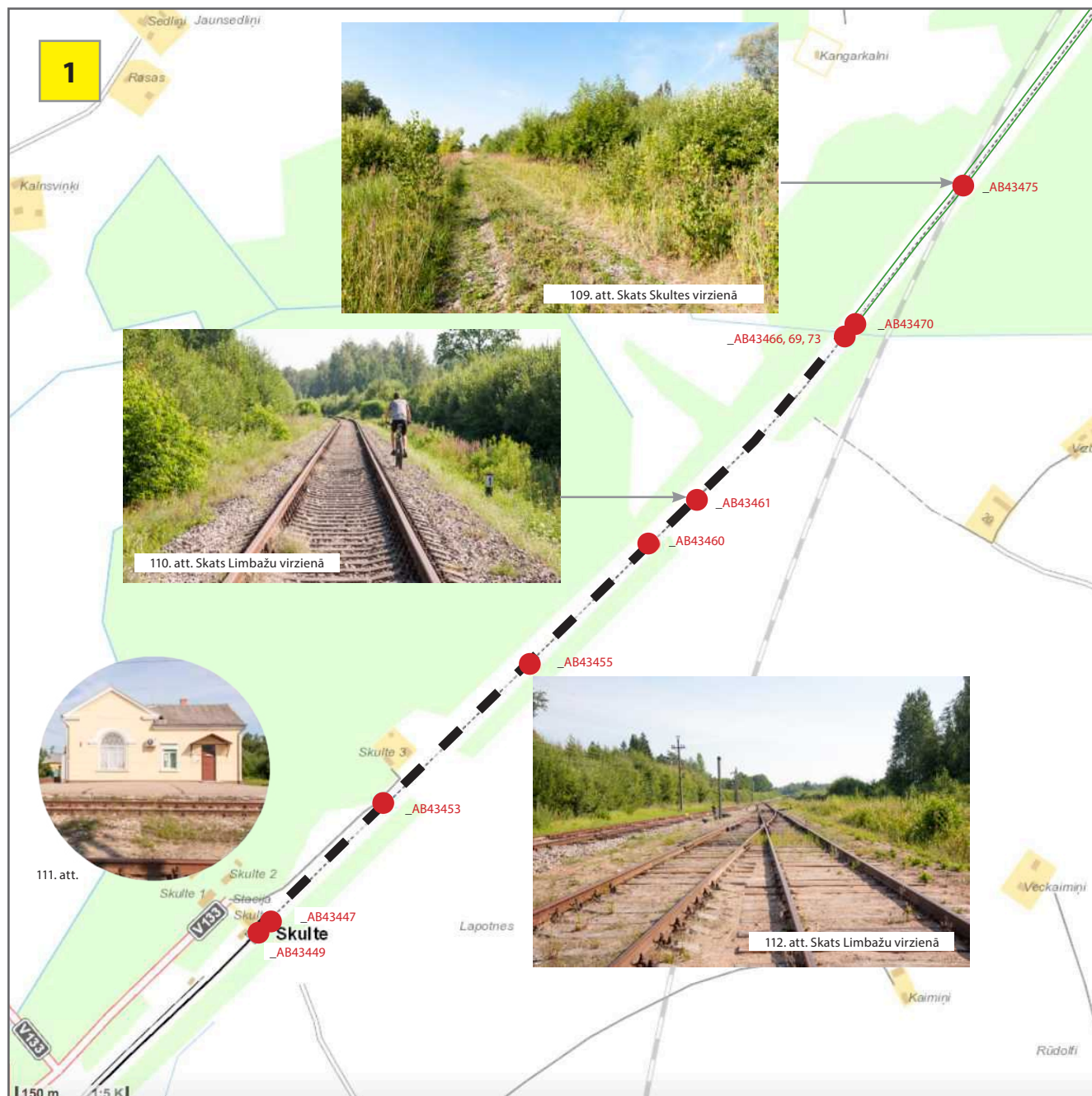
Dzelzceļa trases kopskats no Skultes stacijas līdz Dzelzceļa ielai Limbažos (26 km)





## KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU SKULTE-LĀDES STACIJA-LIMBAŽI

Trases posms no Skultes stacijas līdz projektētajam krustojumam ar Rail Baltica trasi (ap 1,4 km)



● \_AB43447 Fotografēšanas punkti un failu numuri

— Apaudzis ar zāli miksts grants segums. Šis posms vietām grūti braucams

— Dzelzceļa sliežu ceļi





113. att. Elektrovilciens no Rīgas gala stacijā Skulte.  
LIMF\_AB43447 (57 20.0025; 24 27.8152)



114. att. Skultes stacijas pasažieru ēkas aizmugures fasāde.  
LIMF\_AB43563 (57 20.0165; 24 27.7628)



115. att. Skultes stacija, skats Limbažu virzienā.  
LIMF\_AB43451 (57 19.9932; 24 27.789)



116. att. Skultes stacijas sliežu ceļi, skats Skultes stacijas virzienā.  
LIMF\_AB43453 (57 20.0893; 24 27.9725)



117. att. Sliežu ceļa strupceļš, skats Skultes stacijas virzienā.  
LIMF\_AB43466 (57 20.4269; 24 28.5918)



118. att. Trase posms ar mīkstu grants bērumu, skats Limbažu virzienā.  
LIMF\_AB43473 (57 20.4955; 24 28.6899)



119. att. Dzelzceļa trase, skats no strupceļa Limbažu virzienā.  
LIMF\_AB43469 (57 20.4251; 24 28.5914)



120. att. Dzelzceļa trases iepretī Kangarkalnu mājām vietā, kur Rail Baltica trase krusto uzbērumu, skats Skultes virzienā.  
LIMF\_AB43475 (57 20.5397; 24 28.7507)



## KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU SKULTE-LĀDES STACIJA-LIMBAŽI

Trases posms no projektētā krustojuma ar *Rail Baltica* trasi līdz krustojumam ar autoceļu V132 (ap 2,3 km)



-  **\_AB43447**    Fotografēšanas punkti un failu numuri
-     Apaudzis ar zāli mīksts grants cegums. Šis posms vietām grūti izbraucams
-     Grants un sīku akmens šķembu ceļa segums, labi braucams





123. att. Dzelzceļa trase iepretī Gaužas mājām, skats Skultes virzienā.  
LIMF\_AB43476 (57 21.0017; 24 29.397)



124. att. Dzelzceļa trase iepretī Gaužas mājām, skats Limbažu virzienā.  
LIMF\_AB43477 (57 20.9928; 24 29.3921)



125. att. Skats Z virzienā no dzelzceļa uzbēruma uz augstsprieguma  
līniju iepretī Duņķu mājām.  
LIMF\_AB43479 (57 21.4418; 24 30.0436)

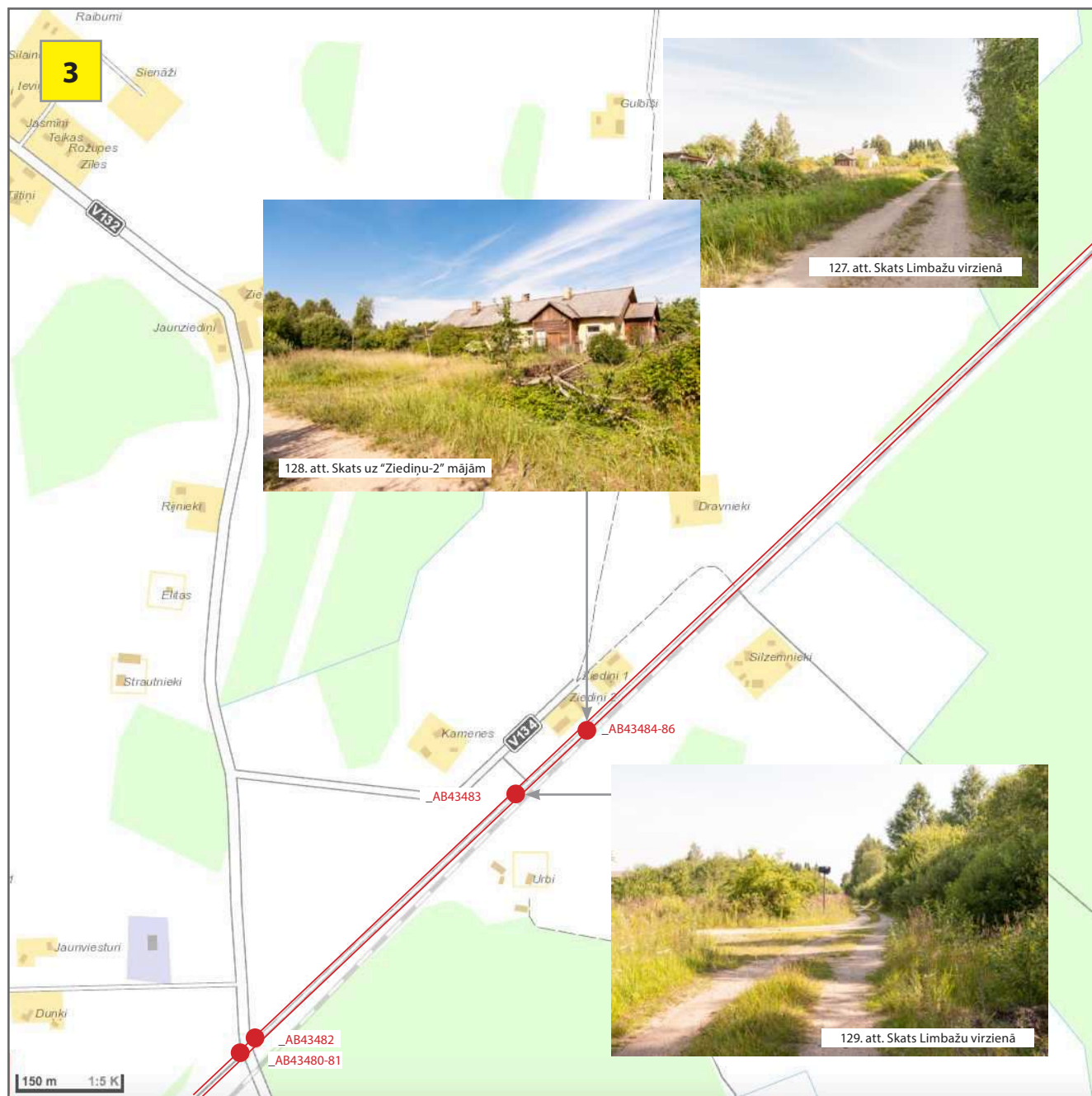


126. att. Dzelzceļa trase pie krustojuma ar autoceļu V132, skats Limbažu virzienā.  
LIMF\_AB43481 (57 21.4944; 24 30.1497)



## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU SKULTE-LĀDES STACIJA-LIMBAŽI

Trases posms no krustojuma ar autoceļu V132 Limbažu virzienā, daļēji pārklājas ar Rail Baltica trasi (ap 1,7 km)

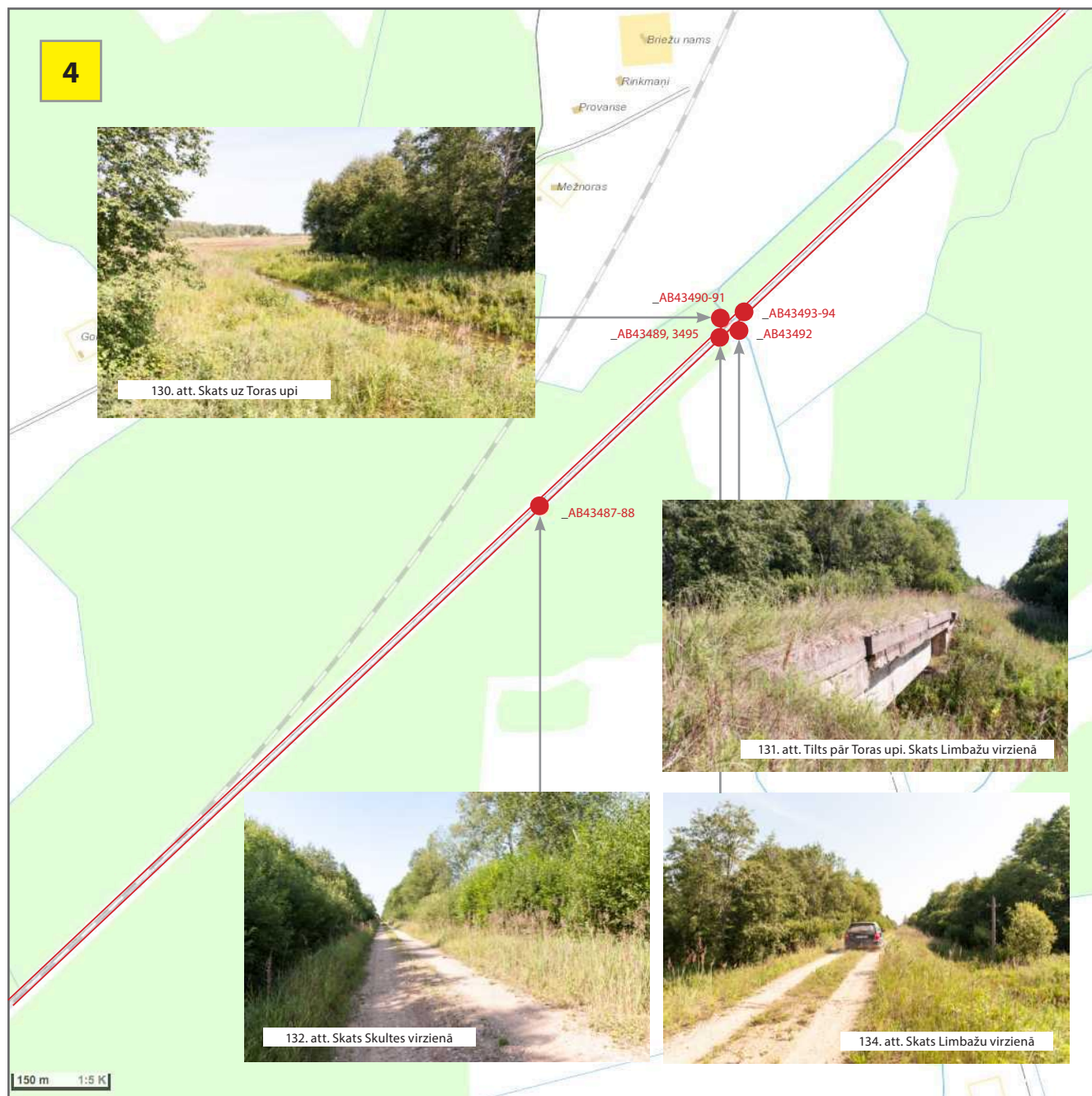


● \_AB43447 Fotografēšanas punkti un failu numuri

==== Grants un sīku akmens šķembu ceļa segums, labi braucams

## KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU SKULTE-LĀDES STACIJA-LIMBAŽI

Trases posms no projektētā pārklājuma ar Rail Baltica trasi Limbažu virzienā (ap 2 km)

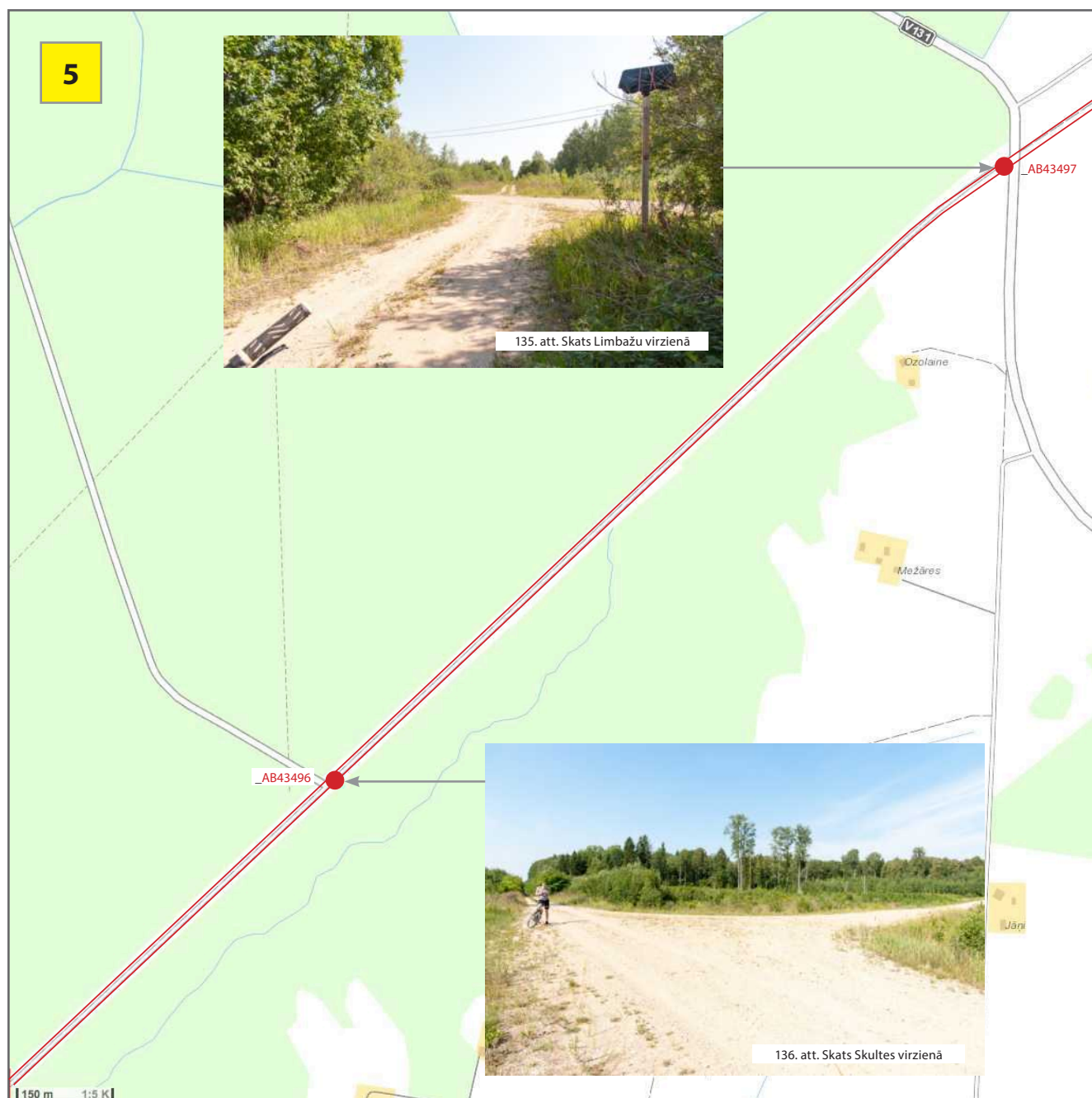


● **\_AB43447** Fotografēšanas punkti un failu numuri

==== Grants un siku akmens šķembu ceļa segums, labi braucams



KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU  
**SKULTE-LĀDES STACIJA-LIMBAŽI**  
Trases posms līdz krustojumam ar autoceļu V131 (ap 1,9 km)



● **\_AB43447** Fotografēšanas punkti un failu numuri

==== Grants un sīku akmens šķembu ceļa segums, labi braucams

KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU  
**SKULTE-LĀDES STACIJA-LIMBAŽI**  
Trases posms no krustojuma ar autoceļu V131 Limbažu virzienā (ap 1,4 km)



● **\_AB43447** Fotografēšanas punkti un failu numuri

==== Grants un sīku akmens šķembu ceļa segums, pie stacijas zemesceļš, labi braucams





140. att. Stienes stacijas pasažieru ēkas galvenā fasāde  
LIMF\_AB43500 (57 23.6927; 24 34.6561)



141. att. Stienes stacijas pasažieru ēka, skats Skultes virzienā.  
LIMF\_AB43498 (57 23.7033; 24 34.6798)

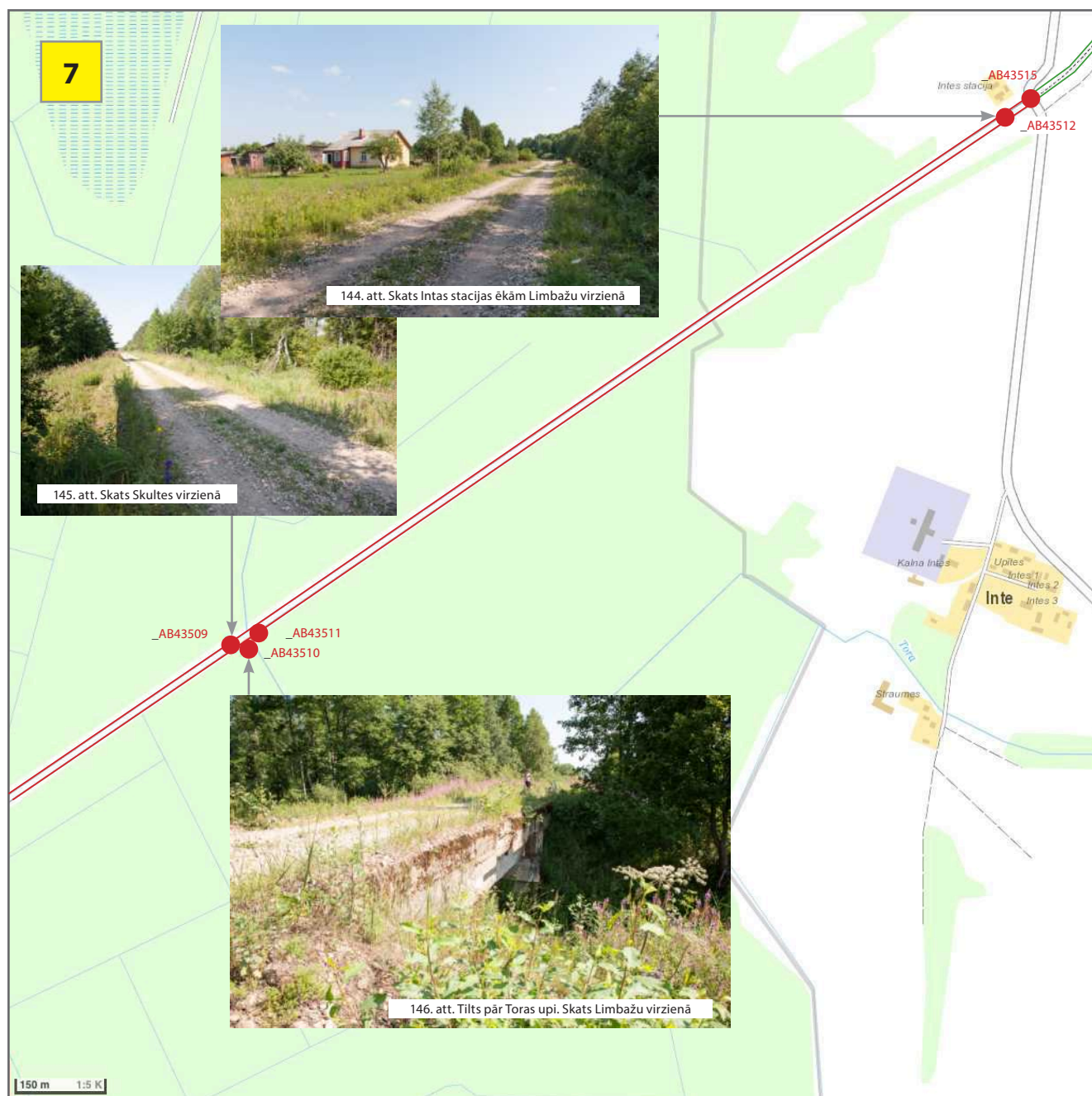


142. att. Stienes stacijas saimniecības ēka.  
LIMF\_AB43501 (57 23.6817; 24 34.6244)



143. att. Stienes stacijas pasažieru ēkas kopskats  
LIMF\_AB43499 (57 23.6999; 24 34.6757)

KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU  
**SKULTE-LĀDES STACIJA-LIMBAŽI**  
Trases posms Limbažu virzienā līdz krustojumam ar autoceļu V130 (ap 2 km)



● **\_AB43447** Fotografēšanas punkti un failu numuri

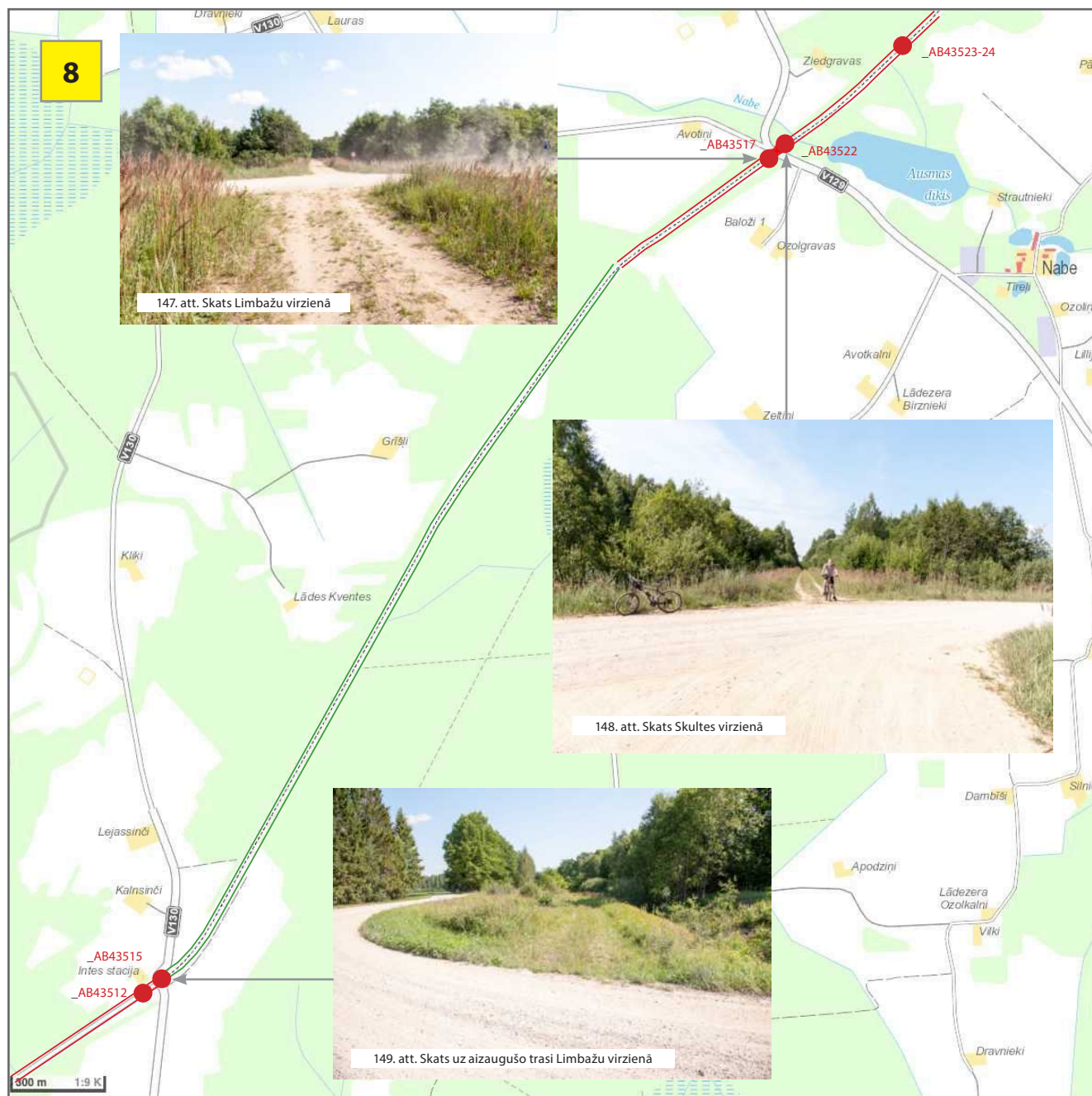
== Grants un sīku akmens šķembu ceļa segums, labi braucams

== Grants/zemesceļš vietām aizaudzis ar zālēm un sīkiem krūmiem, vietām grūti izbraucams



## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU SKULTE-LĀDES STACIJA-LIMBAŽI

Trases posms Limbažu virzienā līdz krustojumam ar autoceļu V129 (ap 3,3 km)



● **\_AB43447** Fotografēšanas punkti un failu numuri

==== Grants un sīku akmens šķembu ceļa segums, labi braucams

==== Grants/zemesceļš vietām aizaudzis ar zālēm un sīkiem krūmiem, vietām grūti izbraucams

## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU SKULTE-LĀDES STACIJA-LIMBAŽI

Trases posms no autoceļa V129 Limbažu virzienā līdz Lādes stacijas pasažieru ēkas drupām (ap 1,5 km)



● **\_AB43447** Fotografēšanas punkti un failu numuri

==== Grants un sīku akmens šķembu ceļa segums, labi braucams





153-154. att. Lādes stacijas pasažieru ēkas drupas.  
Gala fasāde un iekšskats.  
LIMF\_AB43526-527



155. att. Dzelzceļa trase pie Lādes stacijas, vietā kur sākas marķēts velomaršruts. Skats Limbažu virzienā.  
LIMF\_AB43529 (57 26.6638; 24 39.2797)



# KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU SKULTE-LĀDES STACIJA-LIMBAŽI

Trases posms no Lādes stacijas līdz dzelzceļa viaduktam pār autoceļu P9 (ap 4,3 km)



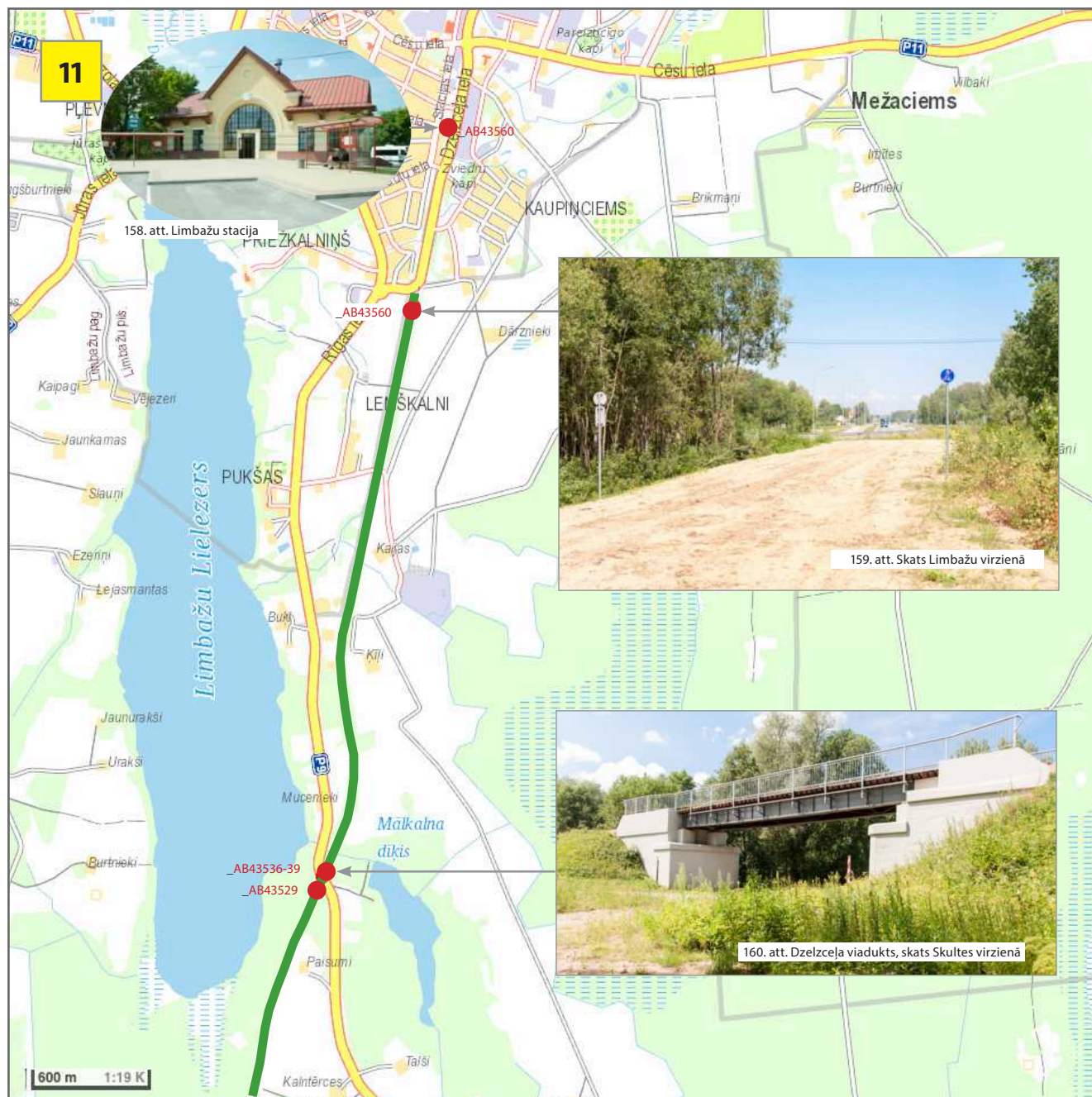
● **\_AB43447** Fotografēšanas punkti un failu numuri

— “Zaļais ceļš” — grantēts ceļš/veloceliņš nemotorizētiem transportlīdzekļiem un gājējiem



## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU SKULTE-LĀDES STACIJA-LIMBAŽI

Trases posms no dzelzceļa viadukta līdz Dzelzceļa ielai Limbažos (ap 3 km)



● **\_AB43447** Fotografēšanas punkti un failu numuri

— “Zaļais ceļš” — grantēts ceļš/veloceliņš nemotorizētiem transportlīdzekļiem un gājējiem.

## MAZSALACA-RŪJIENA

### platsliežu dzelzceļa trases apsekošanas rezultāti (apsekojumu veica J. Siliņš 02. 05. 2018.)

Dzelzceļa trases posma Mazsalaca-Rūjiena (Mazsalacas, Rūjienas, Naukšēnu novada teritorijā) pārlūkošana dabā veikta gan ejot ar kājām un gan braucot ar automašīnu.

Apsekojums uzsākts pie Mazsalacas dzelzceļa tilta. Šis tilts ir pielāgots nemotorizētai satiksmei, tilta abos galos ir iebūvētas barjeras, kurām cauri var iziet vai izbraukt ar velosipēdu, bet nevar izbraukt cauri ar automašīnu. Tālāk dzelzceļa trase virzienā uz ziemeļiem pilsētas teritorijā ir labiekārtota – ir izveidots labs grants segums un izvietoti soliņi ar atkritumu urnām. Tā tas turpinās no tilta līdz Pērnavas ielai. Mazsalacas pilsētas teritorijā dzelzceļa trase ir lielākoties sakopta un pielāgota nemotorizētai satiksmei.

Tomēr Pērnavas ielas turpinājumā (virzienā uz Rūjieni, līdz Liepu un Dzirnavu ielu krustojumam) trase vairs nav labiekārtota, ceļa segums ir sliktāks – tas ir smilšains un apaudzis ar zāli, vietām ir saauguši krūmi un ir izbērti būvgruži. Tālāk līdz pat vietai, kur dzelzceļa trase šķērso P21 šoseju pie Ungurmuižas, trase ir smilšaina, bet tuvāk P21 šosejai – aizaugusi ar krūmiem.

Otrpus P21 šosejai (virzienā uz Rūjieni) trase jau ir labākā stāvoklī – krūmi ir izzāģēti un zāle izplauta, tādā veidā padarot trasi vieglāk izejamu. Tālāk trase turpinās gar "Dožēniem", šķērsojot lauksaimniecības zemes un mežus līdz pat Dukšu purvam. Aiz Dukšu purva dzelzceļa trase turpinās mežā, kur tā vietām ir aizaugusi ar krūmiem un zāli.

Pie "Nuķiem" un "Jaunnuķiem" dzelzceļa trase šķērso V171 grants seguma autoceļu. Šajā posmā trase ir izplauta un viegli izejama. Pēc sliedēm redzams, ka reizēm pa to pārvietojas arī lauksaimniecības tehnika. Tālāk līdz Rūjas purvam dzelzceļa trase turpinās kā izplauts zemes ceļš, kas šķērso tiltus pār Palmuti un Vidzemnieku grāvi.

Rūjas purvā dzelzceļa trases vietā ir meža ceļš, kas turpinās līdz "Robežniekiem". No "Robežniekiem" līdz V170 grants seguma autoceļam dzelzceļa trase virzās cauri lauksaimniecības zemēm. Apmēram 40m attālumā no V170 autoceļa atrodas dzelzceļa tilts pār Virķīti, kas ir izmantojams. Tūlīt aiz tilta dzelzceļa uzbērums ir nedaudz norakts. Vēl pēc ~900m uz Rūjienas pusi ir tilts pār Sap-

rašas upi. Pēc 500 m dzelzceļa trase virzās zem P21 šosejas viadukta, kur dzelzceļa trases vietā ir izveidots zemesceļš, kas turpinās līdz pat bijušās Rūjienas platsliežu dzelzceļa stacijas vietai. Sākot no stacijas vietas līdz V174 autoceļam dzelzceļa trase jeb zemesceļš ir daļēji aizaudzis.

Rūjienas platsliežu stacijas vietā vēl saglabāties perons un zālē ieauguši koka gulšņi. Teritorija ir lielākoties aizaugusi ar zāli. Trases malā redzama pamesta dzelzceļa stacijas palīgēka (102. att.).

### Secinājumi un ieteikumi

Mazsalacas-Rūjienas platsliežu dzelzceļa trases posma kopējais garums no dzelzceļa tilta Mazsalacā līdz Rūjienas platsliežu dzelzceļa stacijas vietai ir 18,1 km, un viss šis posms ir izmantojams "Zaļā ceļa" izveidošanai.

Spriežot pēc [www.kadastrs.lv](http://www.kadastrs.lv) mājas lapā pieejamās informācijas šis bijušās dzelzceļa trases posms atrodas pašvaldības īpašumā. Tas atvieglo jautājuma risināšanu par "Zaļā ceļa" izveidi, jo nav teritorijas, kas piederētu fiziskām vai juridiskām personām. Dzelzceļa trases tiešā tuvumā gan atrodas vairākas saimniecības, kurās ir nepiesieti suņi vai kuru lauksaimniecības zemes atrodas tieši pie dzelzceļa trases.

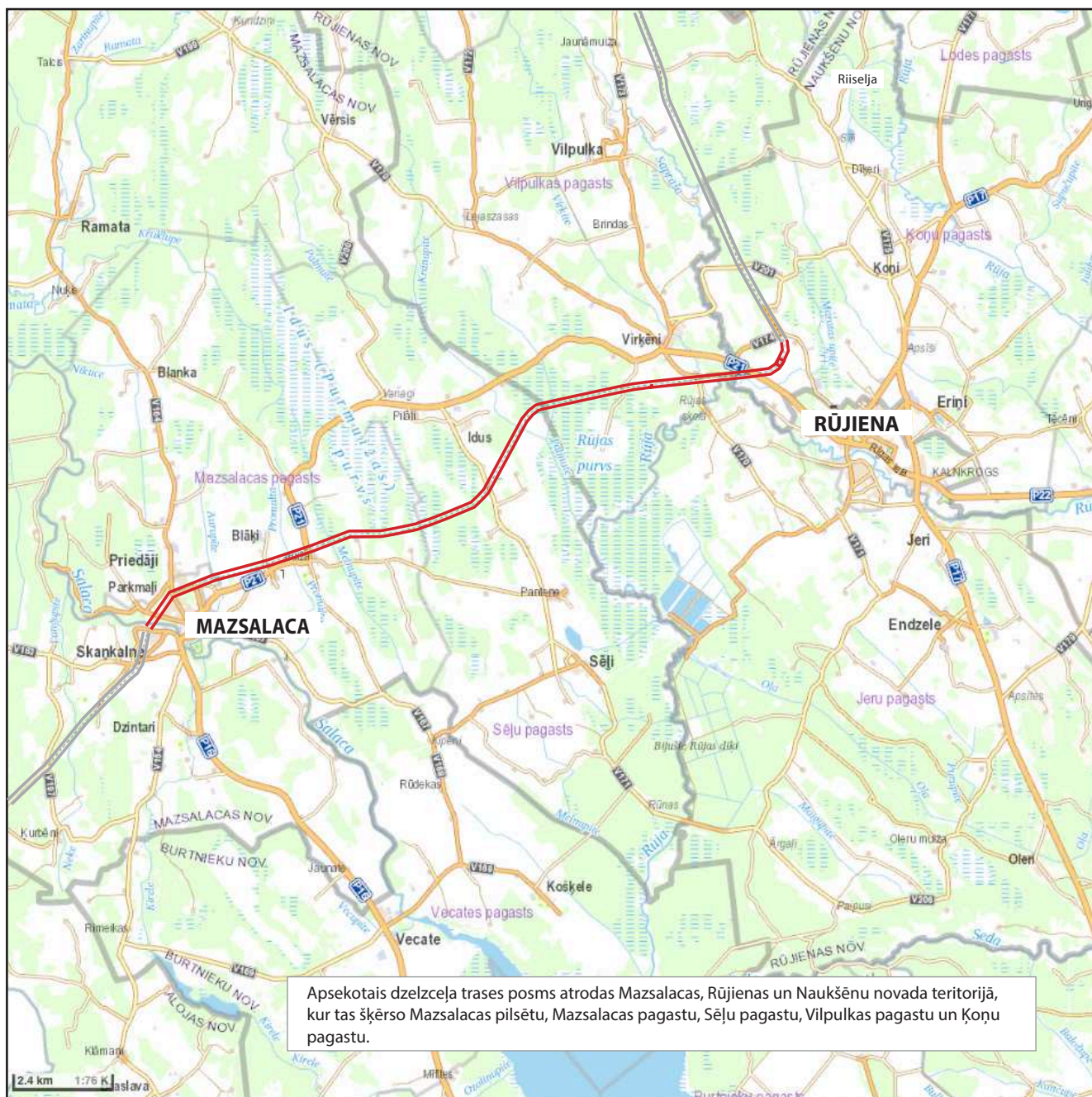
Pateicoties tam, ka šis platsliežu dzelzceļa līnijas posms tika slēgts salīdzinoši nesen – 1996. gadā, tas maz aizaudzis un saglabāties salīdzinoši ar citie slēgtajiem dzelzceļiem daudz labākā stāvoklī. Tāpēc balstoties uz vizuālā apsekojuma materiāliem var secināt, ka šajā posmā nebūtu jāiegulda tik lieli līdzekļi bijušās dzelzceļa trases pielāgošanai "Zaļā ceļa" izveidošanai.

Galvenās problēmas šajā posmā ir vairākās vietās daļēji aizaugusi dzelzceļa trase un tiltu tehniskais stāvoklis, kas būtu jāpārbauda. Apsekošanas laikā visi tilti bija šķērsojami bez drošības riskiem, tomēr veidojot "Zaļo ceļu" būti nepieciešami šī ceļa infrastruktūras, tostarp arī tiltu uzlabojumi. Tomēr kopumā vadoties no ceļa infrastruktūras stāvokļa šis posms ir diezgan drošs. Turklāt vairākās vietās pieguļošo saimniecību iedzīvotāji trasi ir attīrījuši no krūmiem, jo tā tiek izmantota lauksaimniecības tehnikas satiksmei starp lauksaimniecības zemēm.



## KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU MAZSALACA-RŪJIENA

Dzelzceļa trases posma kopskats no bijušā dzelzceļa tilta Mazsalacā līdz autoceļam V174 (18 km)

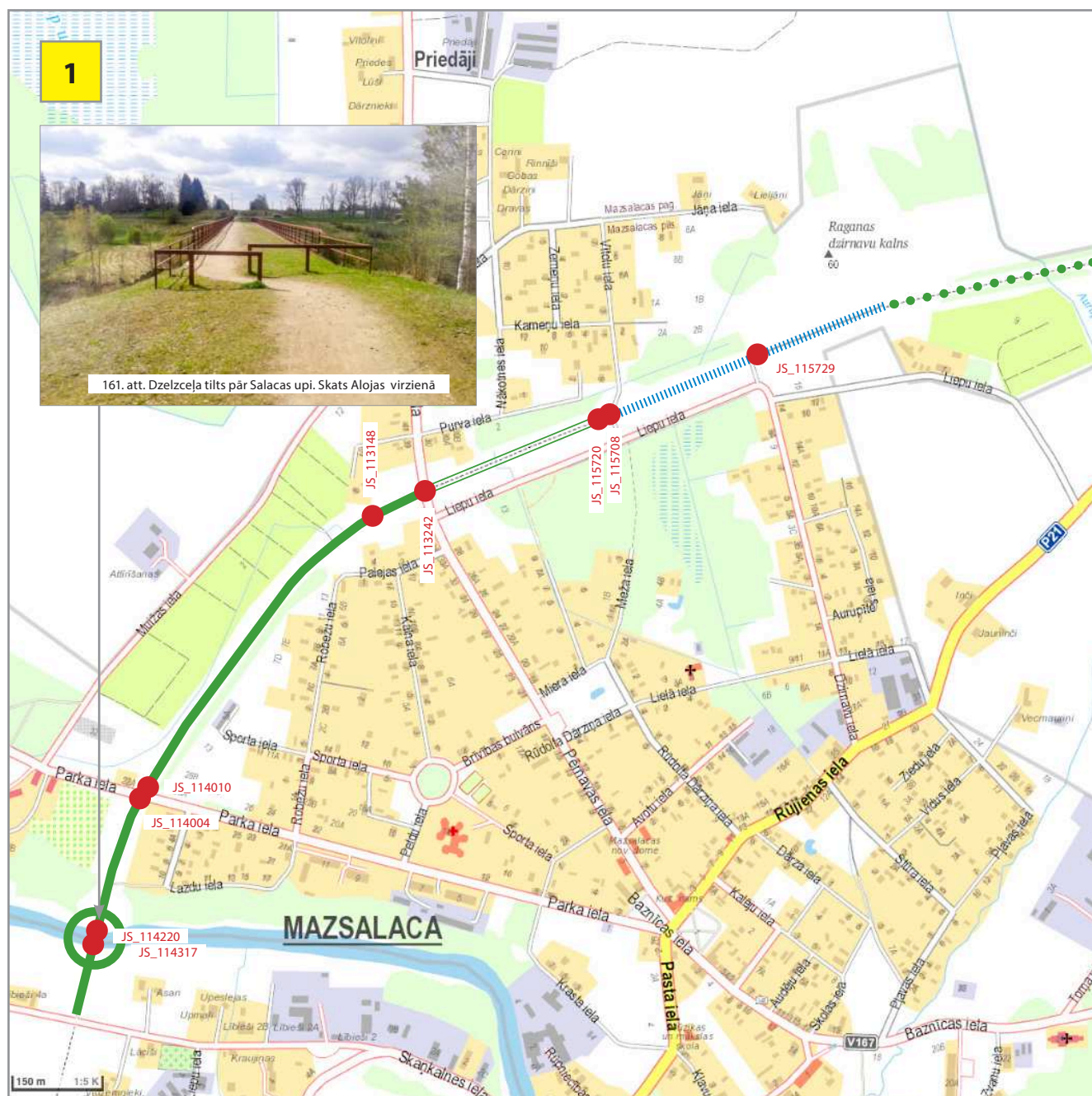


[http://balticmaps.eu/?lang=lv&draw\\_hash=mdolmj&centerx=571115.270312722&centery=6417047.098453598&zoom=5&layer=map&ls=o](http://balticmaps.eu/?lang=lv&draw_hash=mdolmj&centerx=571115.270312722&centery=6417047.098453598&zoom=5&layer=map&ls=o)



## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU MAZSALACA-RŪJIENA

Trases posms Mazsalacā no dzelzceļa tilta pār Salacas upi līdz pilsētas robežai (ap 2,1 km)



● JS\_130104 Fotografēšanas punkti un failu numuri

— Trases posms labiekārtots, izveidots grantēts gājēju un veloseliņš

— Ar zāli apaudzis, attīrīts zemesceļš, braucams

Trase grūti konstatējama, uzarts smilšains posms, ceļa nav

● Dzelzceļa trase/uzbērums aizaudzis ar zālēm un sīkiem krūmiem, šis posms vietām grūti izbraucams





85. att. Dzelzceļa tilts pār Salacu Mazsalacā.  
JS\_114317 (57.860518, 25.039997)



86. att. Dzelzceļa tilts pār Salacu Mazsalacā no Parka ielas puses.  
JS\_114004 (57.862276, 25.040952)



87. att. Dzelzceļa trase Mazsalacā pie Parka ielas.  
JS\_114010 (57.862464, 25.041145)



88. att. Dzelzceļa trase Mazsalacā pie Pērnavas ielas.  
JS\_113148 (57.866414, 25.047422)



89. att. Dzelzceļa trase Mazsalacā pie Pērnavas ielas.  
JS\_113242 (57.866876, 25.049213)



90. att. Dzelzceļa caurteka Mazsalacā pie Liepu ielas.  
JS\_115708 (57.868063, 25.054218)

## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU MAZSALACA-RŪJENA

Trases posms Mazsalacā no pisētas robežas līdz Ungurmuižas apkārtnē (ap 3,3 km)



● JS\_130104 Fotografēšanas punkti un failu numuri

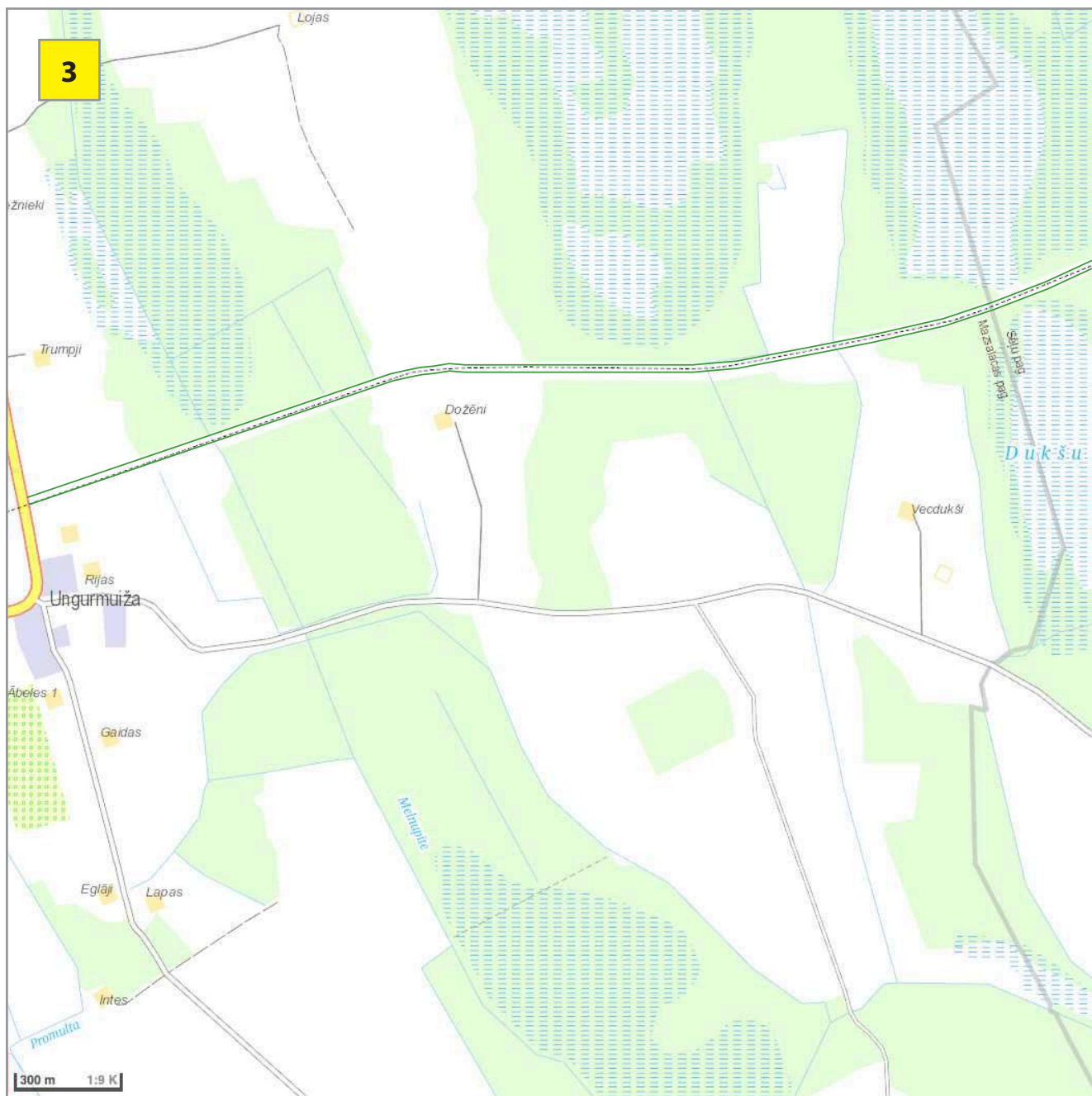
● ● ● ● ● Dzelzceļa trase/uzbērums aizaudzis ar zālēm un sīkiem krūmiem, šis posms vietām grūti izbraucams

— — — — — Ar zāli apaudzis, attīrīts zemesceļš, braucams



# KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU MAZSALACA-RŪJIENA

Trases posms no Ugurmuižas apkārtnes pie "Dožēniem" līdz Mazsalacas un Sēļu pagasta robežai (ap 2,1 km)



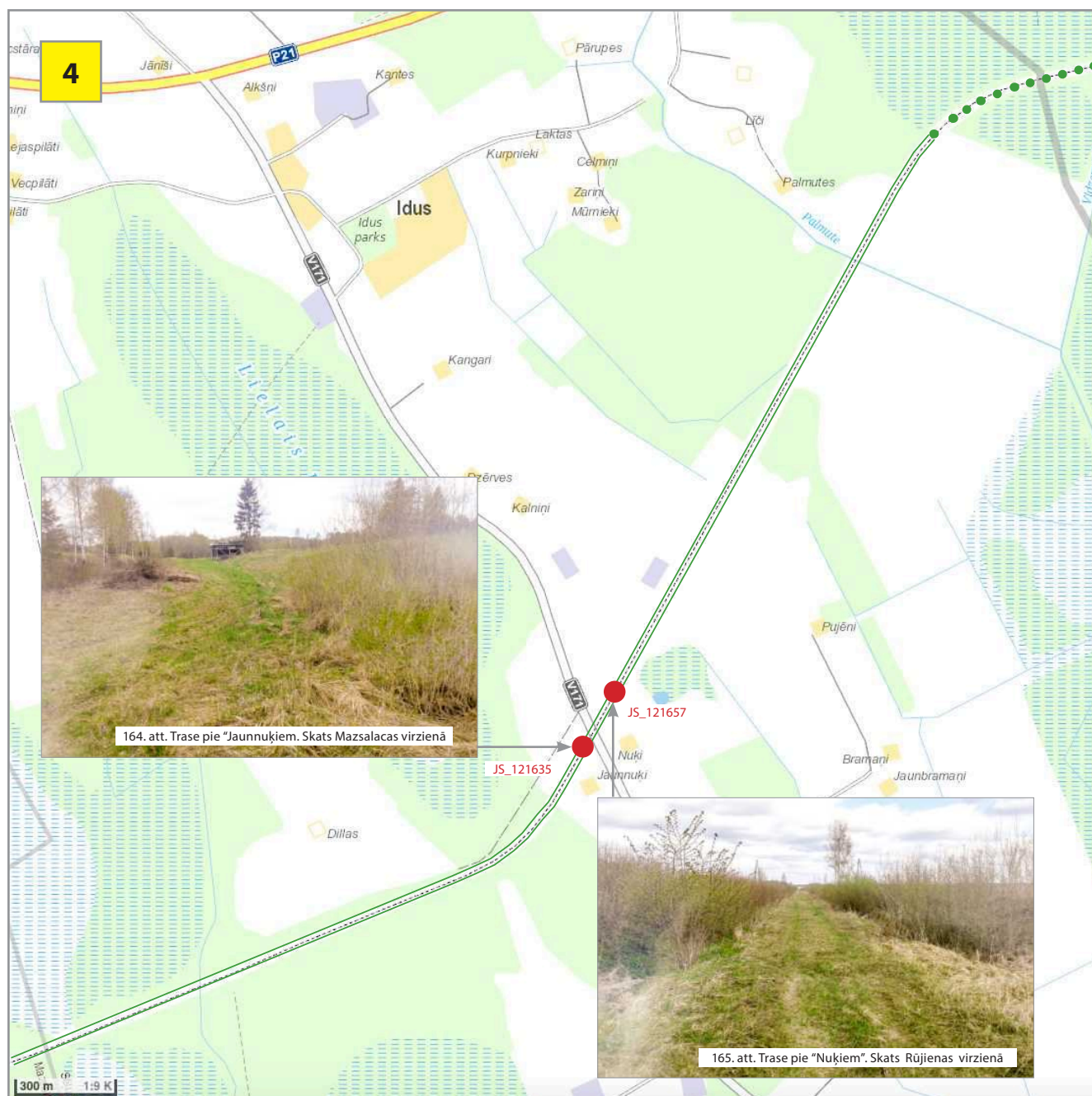
● JS\_130104 Fotografēšanas punkti un failu numuri

Ar zāli apaudzis, attīrīts zemesceļš, braucams

# KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU

## MAZSALACA-RŪJIENA

Trases posms no Sēļu un Vilpulkas pagasta robežai (ap 4 km)



● JS\_130104 Fotografēšanas punkti un failu numuri

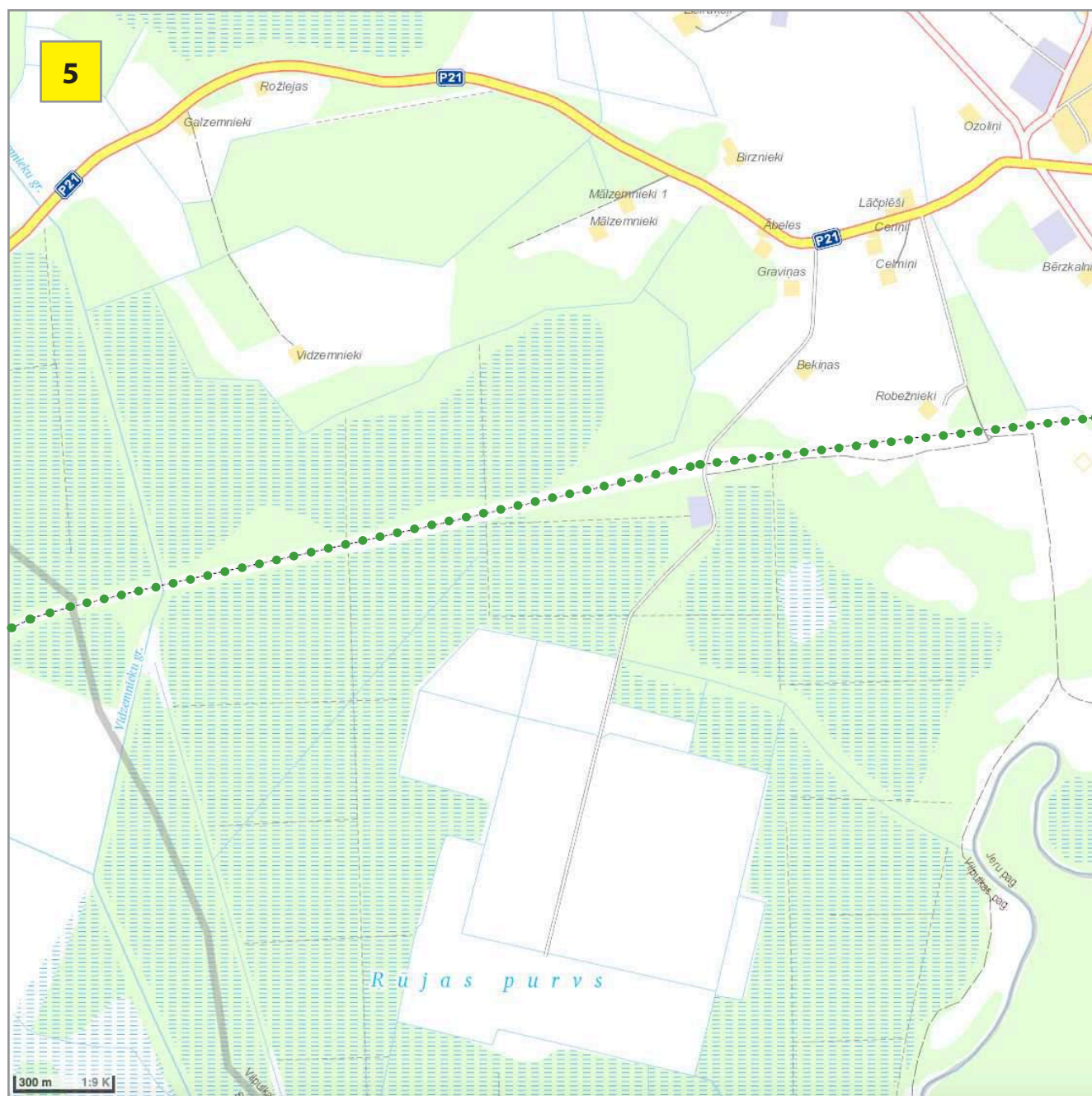
● ● ● ● ● Dzelzceļa trase/uzbērums aizaudzis ar zālēm un sīkiem krūmiem, šis posms vietām grūti izbraucams

== Ar zāli apaudzis attīrīts zemesceļš, braucams



# KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU MAZSALACA-RŪJENA

Trases posms cauri Rūjas purvam no Vilpulkas pagasta robežas līdz Virķēnu apkārtnē (ap 3,1 km)



● JS\_130104 Fotografēšanas punkti un failu numuri

● ● ● ● ● Dzelzceļa trase/uzbērums aizaudzis ar zālēm un sīkiem krūmiem, šis posms vietām grūti izbraucams

## KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU MAZSALACA-RŪJENA

Trases posms no Virķēnu apkārtnes līdz Ķonu pagasta robežai un tālāk līdz autoceļam V174 pie Rūjienas (ap 3,4 km)



● JS\_130104 Fotografēšanas punkti un failu numuri

● ● ● ● ● Dzelzceļa trase/uzbērums aizaudzis ar zālēm un sīkiem krūmiem, šis posms vietām grūti izbraucams

== Zemescelš, braucams





168. att. Dzelzceļa trase netālu no Virķītes upes Rūjienas virzienā.  
JS\_122631 (57.911281, 25.264991)



169. att. Dzelzceļa tilts pār Virķītes upi.  
JS\_122706 (57.911298, 25.265216)



170. att. Dzelzceļa trase netālu no Virķītes upes Rūjienas virzienā.  
JS\_122739 (57.911321, 25.265522)



171. att. Dzelzceļa pievedceļš netālu no P21 šosejas viadukta Skats  
Mazsalacas virzienā.  
JS\_124504 (57.912450, 25.286640)



172. att. Dzelzceļa trase zem P21 šosejas viadukta virzienā uz agrāko  
Rūjienas stacijas vietu.  
JS\_124459 (57.912401, 25.287557)



173. att. Trase pie Rūjienas stacijas vietas.  
JS\_124455 (57.921169, 25.298552)



## 2.4. Platsliežu dzelzceļa posms Rūjiena-Mōisakūla ( Valka-Pērnavā un Rīga-Rūjiena-Pērnavā-Tallinā)

Dzelzceļa posma Rūjiena-Mōisakūla trases pamatā ir 1896. gadā būvētā šaursliežu dzelzceļa līnija Valka-Rūjiena-Mōisakūla-Pērnavā (174. att.), kuru slēdza 1975. gadā un drīz pēc tam Igaunijas teritorijā, posmā Mōisakūla-Pērnavā pārbūvēja par platsliežu dzelzceļu un savienoja ar Pērnavas-Tallinas līniju.

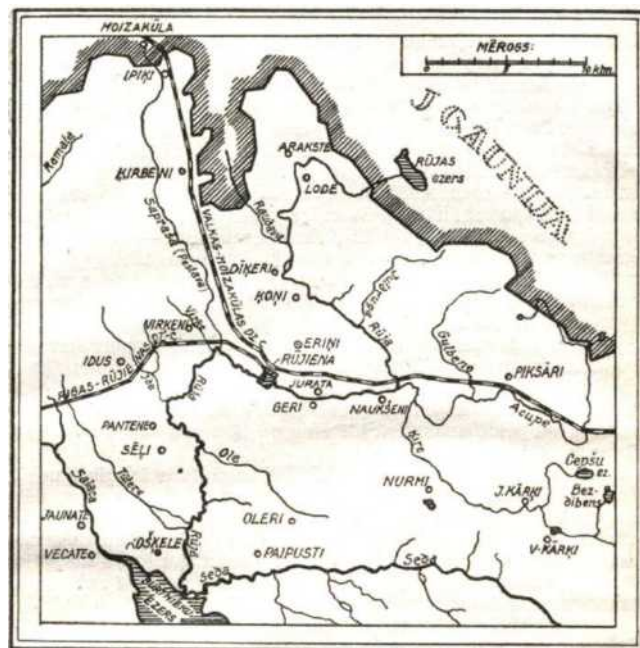
Savukārt Latvijas pusē 1976. gadā pilnībā tika pabeigta Rīgas-Rūjienas platsliežu dzelzceļa līnijas atjaunošana pēc Otrā pasaules kara postījumiem. Šīs līnijas gala staciju Rūjienā uzbūvēja ārpus pilsētas – vairāk nekā piecu kilometru attālumā no Rūjienas centra. Vienlaikus tika uzsākta Rūjienas-Mōisakūla savienojošā platsliežu posma projektēšana un būvniecība. Tādējādi 1981. gadā tika atklāta satiksme jaunajā dzelzceļa līnijā Rīga-Tallina un Rūjienas-Mōisakūla posms kļuva par daļu no maģistrālās Rīgas-Rūjienas-Pērnavas-Tallinas platsliežu dzelzceļa līnijas. Šo dzelzceļu būvēja PSRS armijas celtnieki un tas tika būvēts galvenokārt militāri stratēģisku apsvērumu dēļ.

Dzelzceļš bija paredzēts, lai kara gadījumā dublētu jau tolaik esošo dzelzceļa līniju Rīga-Valga-Tartu-Tallina. Tālab par 20. gs. setiņdesmito gadu beigās dzelzceļa līnijas, un it īpaši par posma Rūjiena-Mōisakūla, būvniecību Latvijas arhīvos un publikācijās informācija ir ārkārtīgi fragmentāra.

Dzelzceļš, kā vienota Rīgas-Tallinas dzelzceļa līnija, tika izmantots tikai nepilnus 10 gadus. Drīz pēc valstiskās neatkarības atjaunošanas – 1992. gadā – dzelzceļš tika sadalīts starp Latvijas un Igaunijas dzelzceļu uzņēmumiem un Latvijā Ipiķu pieturas punkts tika noteikts par šīs līnijas gala staciju. Tas dzelzceļniekiem un pasažieriem radīja lielas neērtības (skat. rakstu 187. att.). Šī iemesla, kā arī ekonomiskās situācijas dēļ, pasažieru skaits samazinājās un arī kravu pārvadājumi šajā virzienā bija nenožīmīgi.

Dzelzceļa līnija gan Latvijas, gan Igaunijas pusē nebija rentabla un 1996. gadā tika slēgta pasažieru vilcienu kustība gan Latvijā posmā Rūjiena-Ipiķi un Igaunijā posmā Mōisakūla-Pērnavā.

Nerentabilitātes un dzelzceļa infrastruktūras sliktā tehniskā stāvokļa dēļ Latvijā tika pārtraukta vilcienu kustība Rūjienas virzienā, sākot no Skultes stacijas, un 1999. gadā LR Ministru kabinets izdeva rīkojumu Nr. 510



174. att. Rīgas-Rūjienas platsliežu dzelzceļa un šaursliežu līnijas Valka-Rūjiena-Mōisakūla savienojums Rūjienā.

Cukurs, R. Burtņieku ezers un tā upes. Rīga: Valters un Rapa, 1930, 27. lpp.

| 14 Valka Latv. — Moisaküla Eesti 14 |               |                |       |                                                                                               |                                                                                         |                |                |             |  |
|-------------------------------------|---------------|----------------|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|-------------|--|
| 4<br>2. 3.                          | 50<br>2. 3.   | 62<br>3.       | Km    | Stacijas                                                                                      |                                                                                         | 61<br>3.       | 3<br>2. 3.     | 51<br>2. 3. |  |
| 21.10<br>1.10                       | 8.04<br>11.40 | —              | 168   | atiet Rīga pas.<br>pien. Valka L.                                                             | pien.<br>atiet                                                                          | 10.00<br>5.25  | 15.00<br>12.15 |             |  |
|                                     |               | 21.50<br>22.00 | 4     | atiet Valga E.<br>pien. Valka L.                                                              | pien.<br>atiet                                                                          | 4.59<br>4.49   |                |             |  |
| 1.20                                | 12.35         | 22.08          | —     | atiet Valka L.                                                                                | ✂  | 4.41           | 8.00           | 18.55       |  |
| 1.36                                | 12.51         | 22.24          | 7     | Pedele   | pien.                                                                                   | 4.26           | 7.47           | 18.42       |  |
| 1.49                                | 13.04         | 22.38          | 13    | Ergeme                                                                                        |    | 4.12           | 7.35           | 18.30       |  |
| 2.01                                | 13.16         | 22.51          | 18    | Omuļi                                                                                         |                                                                                         | 3.59           | 7.22           | 18.17       |  |
| 2.20                                | 13.36         | 23.21          | 29    | Pīksāri                                                                                       |                                                                                         | 3.35           | 7.01           | 17.56       |  |
| 2.35                                | 13.51         | 23.39          | 37    | Naukšēni                                                                                      |    | 3.09           | 6.46           | 17.40       |  |
| 2.49                                | 14.05         | 23.55          | 44    | pien. Rūjiena                                                                                 | ✂  | 2.52           | 6.31           | 17.24       |  |
| 15.40<br>20.45                      | 3.10<br>8.00  | —<br>150       |       | atiet Rūjiena<br>pien. Rīga pas.                                                              | pien.<br>atiet                                                                          | 22.40<br>17.50 | 10.53<br>6.06  |             |  |
| 14.25                               | 0.05          | 44             | atiet | Rūjiena                                                                                       | ✂  | 2.44           |                | 17.03       |  |
| 14.41                               | 0.22          | 52             |       | Pendīga  |                                                                                         | 2.27           |                | 16.50       |  |
| 14.53                               | 0.35          | 58             |       | Kirbeli                                                                                       |    | 2.14           |                | 16.39       |  |
| 15.09                               | 0.50          | 65             |       | Ipiķi    |                                                                                         | 1.58           |                | 16.24       |  |
| 15.15                               | 0.58          | 67             |       | pien. Moisaküla                                                                               | atiet                                                                                   | 1.50           |                | 16.16       |  |

175. att. Šaursliežu vilcienu kustības saraksts maršrutā Valka-Rūjiena-Mōisakūla.

1940.g. vasaras vilcienu, autobusu, tramvaju un kuģu līniju saraksts no 1940. g. 19. maija. Rīga: LETA, 1940

“Par valsts dzelzceļa līnijas iecirkņa Skulte-Ipiķi-valsts robeža nodošanu pašvaldībām”. Pēc pašvaldību dibinātās uzņēmējdarbības neveiksmīgiem mēģinājumiem atjaunot pasažieru vilcienu kustību divtūkstošo gadu sākumā sliedes tika demontētas, un kopš tā laika dzelzceļa infrastruktūra netiek izmantota.

Pasažieru vilcieni 1980.-1990. gados Rūjienas-Mōisakūla posmā pietāja Rūjienas stacijā, Speltes pieturas



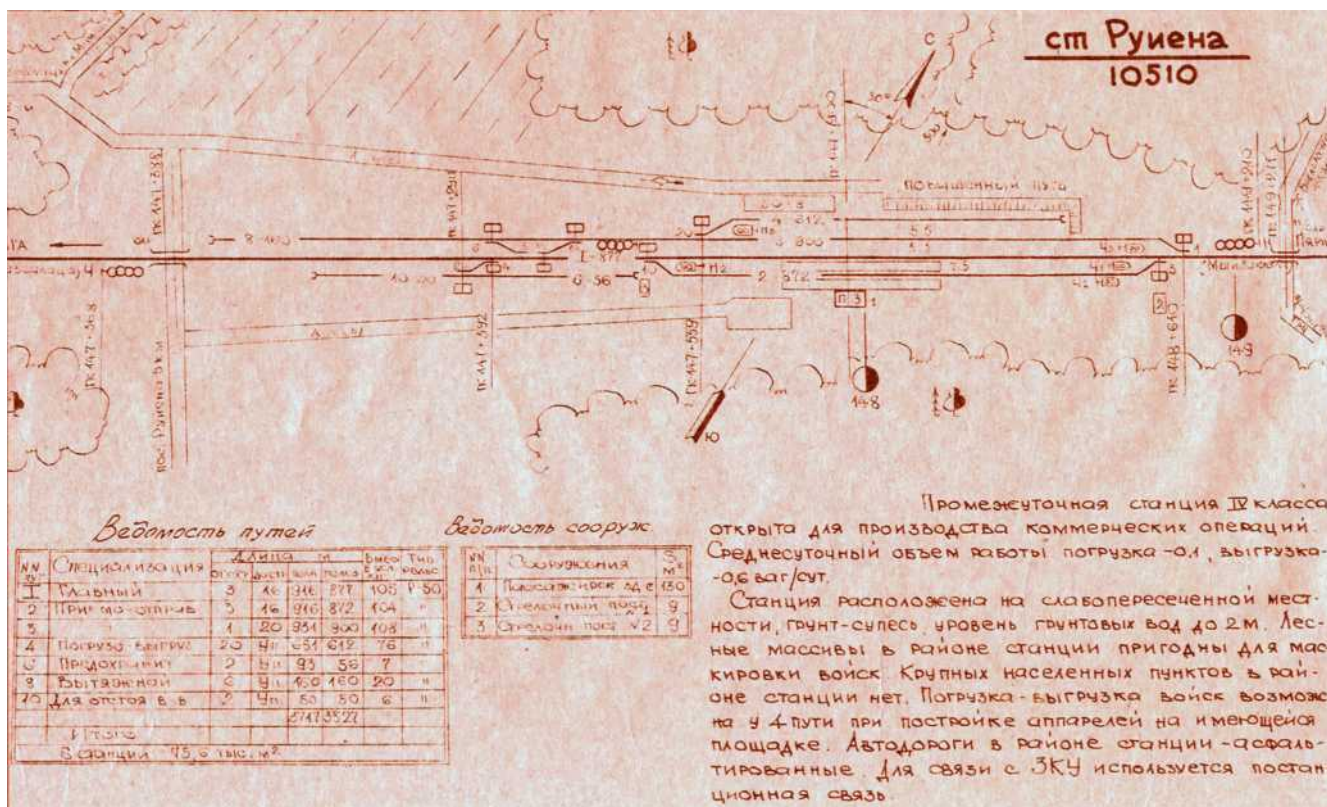
punktā, kurš bija izveidots Pendigas šaursliežu pieturas punkta vietā, kā arī Ķirbeļu un Ipiķu pieturas punktus (179-181. att.). Vienīgā stacijas pasažieru ēka šajā posmā bija Mōisakūla, kas ir saglabājusies no šaursliežu dzelzceļa laikiem.

Rūjienā, kas oficiāli skaitījās kā 4. klases stacija, dienas-telpas atradās tur stacionāri uzstādītā pasažieru vagonā (182-183. att.). Savukārt pieturas punktos bija tikai pasažieru platformas ar pie staba piestiprinātu nosaukumu (110. att.).

Lai arī šis dzelzceļa posms virzās cauri ļoti mazapdzīvotai un purvainai teritorijai, tomēr pasažieru platformas pieturas punktos šeit ir uzbūvētas pārsteidzoši plašas. Tas domājams skaidrojams ar šī dzelzceļa militāri-stratēģisko nozīmi. Netiešā veidā to apliecina paskaidrojošā piezīme pie Rūjienas stacijas shēmas (177. att.).



176. att. Satiksmes atklāšana Rīgas-Rūjienas-Pērnavas-Tallinas dzelzceļa līnijas Rūjienas stacijā. 1981. LDZM krājums



177. att. IV klases Rūjienas dzelzceļa stacijas sliežu ceļu shēma. "[...] Stacija atrodas mazapdzīvotā apvidū, grunts-smilšmāls, gruntsūdeņu līmenis līdz 2 m. Stacijas apkaimē esošie meža masīvi noderīgi karaspēka maskēšanai. Lielu apdzīvotu punktu stacijas apkārtnē nav. Karaspēka iekraušana-izkraušana iespējama pie 4. sliežu ceļa, uzbūvējot rampu esošajā laukumā. Stacijas apkārtnē esošie autoceļi asfaltēti. [...] (autora tulkojums) 20. gs. 80. gadi. LDZM krājums





178. att. Kopskats uz dzelzceļa līniju no autoceļu pārvada pie Rūjienas.  
Foto: T. Altbergs 08.1997. LDzM SM-8629



182. att. Rūjienas dzelzceļa stacija, kas izvietota pasažieru vagonā.  
Foto: T. Altbergs 08.1997. LDzM SM-8629



179.-180. att. Ipiķu stacija/pieturas punkts.  
Foto: A. Biedriņš 08.1995. LDzM SM-4220 un SM-4221



183. att. Rūjienas dzelzceļa stacija, kas izvietota pasažieru vagonā.  
Foto: A. Biedriņš 08.1995. LDzM SM-4214



181. att. Kīrbēļu stacija/pieturas punkts.  
Foto: A. Biedriņš 08.1995. LDzM SM-4214



184. att. Rūjienas dzelzceļa stacijas palīgēkas  
Foto: T. Altbergs 08.1995. LDzM SM-8631



п. № 643 Дизельный Таллин—Рига (Через Пярну, Мазсалацу, Лимбажи, Саулкрасты) Рига—Таллин п. № 644  
Е Ж Е Д Н Е В Н О

В движении 6 ч. 01 м. В движении 6 ч. 04 м.  
В стоянках 0 ч. 21 м. В стоянках 0 ч. 19 м.  
Общ. вр. в пути 6 ч. 22 м. Общ. вр. в пути 6 ч. 23 м.

| В пути | Прибытие | Стоянка | Отправление | Раздельные пункты | Расстояние | В пути | Прибытие | Стоянка | Отправление |
|--------|----------|---------|-------------|-------------------|------------|--------|----------|---------|-------------|
| —      | —        | —       | 16.23       | Таллин            | 0.0        | 7      | 13.18    | —       | —           |
| 7      | —        | —       | 16.30       | Таллин-Вяйке      | 4.5        | 4      | —        | —       | 13.11       |
| 4      | —        | —       | 16.34       | Лийва             | 7.1        | 5      | —        | —       | 13.07       |
| 5      | —        | —       | 16.39       | Мянтку            | 13.0       | 10     | —        | —       | 13.02       |
| 12     | —        | —       | 16.51       | Кийза             | 24.7       | 8      | —        | —       | 12.52       |
| 8      | —        | —       | 16.59       | Кохила            | 33.0       | 11     | —        | —       | 12.44       |
| 11     | —        | —       | 17.10       | Хагули            | 45.6       | 9      | —        | —       | 12.33       |
| 8      | 17.18    | 1       | 17.19       | Ралпа             | 54.3       | 13     | 12.23    | 1       | 12.24       |
| 13     | —        | —       | 17.32       | Лелле             | 71.9       | 10     | —        | —       | 12.10       |
| 9      | —        | —       | 17.41       | Эйлапере          | 86.0       | 17     | —        | —       | 12.00       |
| 21     | —        | —       | 18.02       | Тоотси            | 111.1      | 20     | —        | —       | 11.43       |
| 22     | —        | —       | 18.24       | Пярну-груз.       | 136.1      | 8      | —        | —       | 11.23       |
| 7      | 18.31    | 3       | 18.34       | Пярну-пасс.       | 141.4      | 18     | 11.12    | 3       | 11.15       |
| 18     | —        | —       | 18.52       | Сурью             | 157.8      | 18     | —        | —       | 10.54       |
| 19     | 19.11    | 1       | 19.12       | Килинг-Нымме      | 173.2      | 22     | 10.35    | 1       | 10.36       |
| 18     | 19.30    | 2       | 19.32       | Мыйзакюла         | 189.8      | —      | —        | —       | —           |
| 22     | 19.54    | 2       | 19.56       | Руйена            | 167.8      | 22     | 10.12    | 1       | 10.13       |
| 21     | 20.17    | 1       | 20.18       | Мазсалаца         | 148.2      | 20     | 9.47     | 3       | 9.50        |
| 19     | 20.37    | 1       | 20.38       | Алоя              | 130.5      | 20     | 9.26     | 1       | 9.27        |
| 14     | —        | —       | 20.52       | Пуйкуле           | 114.6      | 14     | 9.05     | 1       | 9.06        |
| 22     | 21.14    | 1       | 21.15       | Лимбажи           | 102.5      | 22     | —        | —       | 8.51        |
| 16     | —        | —       | 21.31       | Стиене            | 82.3       | 18     | 8.29     | 1       | 8.29        |
| 13     | —        | —       | 21.44       | Звейниексимс      | 66.1       | 14     | —        | —       | 8.10        |
| 4      | 21.48    | 2       | 21.50       | Саулкрасты        | 53.4       | 5      | —        | —       | 7.56        |
| 3      | —        | —       | 21.53       | Пабжи             | 48.9       | 5      | 7.50     | 1       | 7.51        |
| 2      | —        | —       | 21.55       | Иичупе            | 45.6       | —      | —        | —       | 7.45        |
| 4      | —        | —       | 21.59       | Лилласте          | 43.4       | 4      | —        | —       | 7.41        |
| 3.5    | —        | —       | 22.02.5     | Гауя              | 37.3       | 4      | —        | —       | 7.37        |
| 2.5    | 22.05    | 4       | 22.09       | Царикава          | 32.0       | 2      | —        | —       | 7.35        |
| 10     | —        | —       | 22.19       | Вецакс            | 30.2       | 11     | 7.30     | 5       | 7.19        |
| 4      | —        | —       | 22.23       | Зиемелблазма      | 18.3       | 4      | —        | —       | 7.15        |
| 5      | —        | —       | 22.28       | Мангали           | 13.7       | 5      | —        | —       | 7.10        |
| 4      | —        | —       | 22.32       | Саркандаугава     | 10.6       | 3      | —        | —       | 7.07        |
| 2      | —        | —       | 22.34       | Браса             | 7.5        | 2.5    | —        | —       | 7.04.5      |
| 2      | 22.36    | 3       | 22.39       | Ошакальи          | 5.8        | 2.5    | —        | —       | 7.02        |
| 6      | 22.45    | —       | —           | Рига-пасс.        | 4.2        | 6      | 7.01     | 1       | 6.55        |
|        |          |         |             |                   | 0.0        | —      | —        | —       | —           |

На участке Саулкрасты—Руена и Таллин—Пярну пассажирам разрешается проезд по абонентным билетам без права занятия места.

230



185. att. Dzelzceļa posms Rūjiena-Mōisakūla ar pieturas punktiem Spelte un Ķirbeli, kuri citās kartēs netiek uzrādīti. Latvijas dzelzceļu karte. 1990.

186. att. Dīzelvilcienu kustības saraksts maršrutā Rīga-Rūjiena-Pērnavā-Tallina. 1981.

Служебное расписание движения пассажирских поездов с 31 мая 1981 г. Рига: Транспорт, 1981, с. 230

## Ipiķos saglabājas «dzelzs priekšskars»

Leonīds Ļubimovs

No šā gada 1.septembra Latvijas pierobežas dzelzceļa stacijās uzsāks pasażieru vilcienu mītošanos. Lugažos, Zilupē, Indrā, Meitenē, Renģē un Priekulē abos virzienos braucošie vilcieni apstāsies uz 30 — 60 minūtēm, lai varētu izdarīt muitas kontroli. Firmas vilcieni Latvija izbrauks no Rīgas stundu agrāk un galapunktā ieradīsies gandrīz pusotru stundu vēlāk. Mainīsies arī citu vilcienu kustības saraksts. Vietējie vilcieni (Rīga—Sebeža, Rīga—Valga u.c.) kursēs tikai republikas robežās. Sākotnēji bija paredzēts, ka vilciens Rīga—Valga kursēs tikai līdz Lugažiem, taču pēdējās dienās tas brauc līdz Valgai. Cik ilgi tā būs, neviena no kompetentajām amatpersonām nemācēja pateikt.

Kādreizējā Latvijas Republikas robežstacija Valka joprojām ir neilgs Igaunijas Republikas stacija Valka pievedceļu reģions. Latvijas teritorijā, Valkā, vagonos iekrauj kravas, taču to dokumentus nofor-

mē Igaunijā, Valgā, tad kravas satstāvi, divreiz šķērsojuši robežu, atgriežas Latvijā. Daudz vieglāk nav arī Valkas un tās apkārtnes iedzīvotājiem: lai iekāptu vilcienā, kas brauc uz Latviju, jāpāriet robežā (ievērojot visas formalitātes), citā valstī, Igaunijā, pēc muitas kontroles jāiekāpj vilcienā, vēlreiz jāšķērso robeža, un tad ir klāt vēl viena robežkontrole — to veic Latvijas robežsargi. Citur pasaulē nekas tamlīdzīgs gan nav manīts.

Lai atjaunotu Valkas staciju, pēc dzelzceļnieku aprēķiniem, nepieciešami tikai 6 miljoni rubļu, kurus Valkas pilsētas un rajona administrācija gluži pamatoti prasīja pieskaitīt šā gada otrajā pusgadā. Uzņēmums Latvijas dzelzceļš sāka projektēt sliežu ceļu izbūvi, sakaru sistēmu un energosistēmu. Taču cerības nepiepildījās. Pienāca otrais pusgads, taču līdzekļi no valsts budžeta netika piešķirti, kā parasti, visu izskaidrojot ar budžeta deficītu.

Dzelzceļnieki tagad lauz galvu, kā norēķināties par jau veiktajiem projektēšanas darbiem.

Iespējams, ka projektēšanu nāksies pārtraukt. Taču tas nozīmē atlikt stacijas nodošanu ekspluatācijā uz nenoteiktu laiku, pievilt pasażieru cerības. Latvijas dzelzceļa tehniskais direktors M.Jagodkins vēl nav devis rīkojumu pārtraukt projektēšanas darbus. Viņš cer, ka izdosies panākt vienošanos ar valdību un nepieciešamo summu (aptuveni pusmiljonu rubļu) atskaitīt no citiem budžetā plānotajiem dzelzceļa izdevumiem. Ja valdība tam piekritīs, varēsim cerēt, ka nākamgad Valka iekļausies Latvijas dzelzceļa tīklā.

Dzelzceļniekus un pierobežas iedzīvotājus satrauc tas, ka izveidojies iepatējis «dzelzs priekšskars», pārtraucot satiksmi starp Latvija pagaidām vēl neeksistējošo Ipiķu staciju un Meizakilu Igaunijā. Cilvēki nesaprot, kāpēc Latvijas valdība nevēlas nafts pasażieru vilciena Rīga—Ipiķi maršrutu pagarināt par 2 kilometriem — līdz Meizakilas stacijai. Diena par 16.jūlijā (Ipiķi, Valka, Vecumī un citās stacijās...). Meizakilā ir atpūtas telpas lokomotīvu

apkalpēm, un nav vajadzības tukšo vilcienu «triekt» 20 jūdzes no Ipiķiem līdz Rūjienai, lai no rīta atgrieztos un uzņemtu pasażierus, kuri — sevišķi sliktā laikā — ne vienmēr ir. Bīlešu pārdošana par rubļiem problēmas nerada — vilcienā vienmēr ir kasieris.

Vilciena apkalpe neslēpa sautumu: kāpēc starp draudzīgām valstīm ir tik stingrs nodalījums, it kā kāda no tām robežotos ar totalitāru valsti. Līdz Meizakilai ir 2 kilometri, taču vilciena apkalpei, lai pārļautu nakti, jāmēro 20 kilometri. Cilvēki cerēja, ka šis pārpratums tiks nokārtots. Taču nekā, viss palicis pa vecam. Nedomāju, ka uz mūžīgiem laikiem.

Nedaudz vienkāršāki apskatei pakļauti tranzitvilcieni, kas caur Kārsavu un Daugavpili kursē no Sanktpēterburgas uz Viļņu, kā arī pretējā virzienā. Cauri Kārsavai vilcieni brauks neapstājoties, bet Rēzeknē un Daugavpilī muitnieki pārbaudīs tikai šajās stacijās iekāpjošo vai izkāpjošo pasażieru bagāžu. Tāda pati kārtība noteikta arī vilcieniem, kas apstāsies

Kārsavā.

Kā zināms, vilciens Rīga—Sanktpēterburga brauc cauri Igaunijai. Vilcieni kontrolei apstāsies pie Latvijas un Igaunijas robežas, bet jau pēc pusstundas — pie Krievijas un Igaunijas robežas (katrā robežas pusē). Faktiski pasażierus gaida bezmiega nakts. Latvijas dzelzceļa vadība kopā ar Krievijas pārstāvjiem izskatīta iespēju novirzīt dzelzceļa satiksmi ar Sanktpēterburgu caur Pitalovas staciju. Būs jābrauc lieki 50 kilometri, toties jāšķērso tikai viena — Latvijas un Krievijas robeža. Pasażieriem atkritīs divas pārbaudes vienas nakts laikā. Pirms kara vilcieni no rietumiem uz Pēterburgu brauca caur Rīgu un Abreni. Protams, ir pareizi, ka šo maršrutu atjauno.

Nemierpilns brauciens gaida vilciena Rīga—Klaipēda pasażierus. Pagaidām paredzētas pārbaudes divās stacijās — Renģē un Priekulē. Dzīve rādis, vai tas ir nepieciešams. Jo dzīve ir jebkurš — arī robežapsardzes un muitas teorijas kritērijs. ♦

187. att. Publikācija par dzelzceļa satiksmes organizēšanas problēmām, pēc robežkontroles ieviešanas ar Latvijas kaimiņvalstīm, kad nenozīmīgais Ipiķu pieturas punkts kļuva par Rīgas-Ipiķu dzelzceļa līnijas gala staciju.

Diena, 1992, 9. septembris, Nr.168, 4. lpp.



## RŪJIENA-MŌISAKŪLA

### Platsliežu dzelzceļa trases apsekošanas rezultāti (apsekojumu veica A. BIEDRIŅŠ 2019. gada aprīlī)

Platsliežu dzelzceļa trases pārlūkošana posmā no Rūjienas platsliežu stacijas līdz Mōisakūla stacijai tika veikta 2019. gada 21. aprīlī, braucot ar velosipēdu. Apsekotais trases posms atrodas mazapdzīvotā Latvijas-Igaunijas pierobežas apvidū Nauksēnu (Koņu pag.) un Rūjienas (Vilpulkas pag., Ipiķu pag.) novada teritorijā Latvijā un Vilandes apriņķa Muļgu pagasta, kā arī Mōisakūla pilsētas teritorijā Igaunijā.

Velobrauciens uzsākts Rūjienas centrā pie bijušās šaursliežu dzelzceļa stacijas. Virzoties pa šaursliežu dzelzceļa trasi līdz Ternejas ielai, pēc 2,6 km tika sasniegts krustojums ar V174 autoceļu un platsliežu dzelzceļa trasi (189. att.). No šīs vietas uzsākta pamestā dzelzceļa posma apsekošana. Pirmais 0,6 km posms līdz Rūjienas platsliežu stacijas vietai veikts, virzoties līdzās dzelzceļa trasei pa V174 autoceļu. Šajā posmā dzelzceļa trase ir aizaugusi un grūti izbraucama. Plānojot velomaršrutu, šo posmu ieteicams veikt pa autoceļu, jo transporta kustība pa šo ceļu ir neliela (191. att.).

Bijusī Rūjienas stacijas teritorija ir visai plaša – tās platība ir 16000 m<sup>2</sup>, kas atzīmēta 1999. gada MK rīkojumā Nr. 510 "Par valsts dzelzceļa līnijas iecirkņa Skulte-Ipiķi-valsts robeža nodošanu pašvaldībām". Stacijas teritorijā joprojām konstatējama sliežu ceļu atrašanās vieta, kā arī pasažieru sātplatforma, pasažieru salas platforma un kravas iekraušanas/izkraušanas laukums (192.-195. att.).

Stacijas teritorijā un vairāk nekā divās trešdaļās no apsekotā trases posma pēc sliežu ceļu demontāžas atstāti koka gulšņi, kas, ieauguši zālē un krūmos, apgrūtina un daudzviet padara neiespējamu pārvietošanos ar velosipēdu pa dzelzceļa uzbērumu.

Turpmākais trases posms līdz krustojumam ar autoceļu V201 vēl samērā maz aizaudzis, taču braukšanu apgrūtina gulšņi (196.-197. att.). Aptuveni 0,2 km pirms krustojuma ar V201 trases kreisajā pusē konstatēti, domājams, kādas dzelzceļa palīgēkas pamati, iespējams pat no senākās šaursliežu dzelzceļa līnijas infrastruktūras (202.-203. att.).

Turpinot ceļu Mōisakūla virzienā, trase virzās pa purvainu apvidu un ir vairāk aizaugusi. Aptuveni 0,45 km attālumā no V201 atrodas dzelzsbetona sijas tilts pār

novadgrāvi. Tilts ir samērā labā tehniskā stāvoklī un tāpat kā pārējās inženierbūves šajā trasē ir izmantojams (208.-209. att.). Šajā posmā abpus dzelzceļa uzbērumam izveidojies biezs krūmājs.

Vairāku kilometru garumā trases labajā pusē līdz vietējam ceļam pie Ozolu un Speltes mājām, netālu no apdzīvotās vietas Jaunāmuiža (237.-238. att.) atrodas Kauču purvs. Šajā posmā ir vairāki tilti pār upītēm un purva novadgrāvjiem: dzelzsbetona caurteka pār novadgrāvi (214.-216. att.) dzelzsbetona sijas tilti pār Saprašas upes pieteku (213. att.) un Kaučupīti (222.-224. att.), kura iztek no līdzās esošā Kauču purva, kā arī divi iepriekš minētās konstrukcijas tilti pār novadgrāvjiem (228. un 232. att.).

Trases posmā starp Kaučupītes tiltu un vietējo ceļu dzelzceļa uzbēruma noraksts aptuveni 10 m platumā, domājams, ceļa izveidošanai lauksaimniecības vai meža tehnikai (229.-230. att.).

Aptuveni 0,2 km pirms trases krustojšanās ar vietējo ceļu, iepretī Speltes un Ozolu mājām 6 km attālumā no Rūjienas stacijas atrodas Pendigas/Speltes stacijas vieta un dzelzceļa uzbēruma kreisajā pusē arī pasažieru platforma (233.-236. att.).

Trase šajā purvainajā posmā ir vairāk kā citviet aizaugusi ar krūmiem un nelieliem kokiem, bet atsevišķās vietās koku un krūmu aizsprostojumu dēļ nav pat caurejama (226. att.).

Arī nākamais aptuveni 3,5 km līdz Kirblas muitas punktam trase virzās pa purvainu teritoriju jeb Sakseru purvu. Ķirbēnu/Kirblas apkārtnē dzelzceļš pietuvojas autoceļam V173. Šeit trases labajā pusē 9 km attālumā no Rūjienas stacijas atrodas Ķirbeļu stacijas vieta ar zālēs ieaugušu pasažieru platformu (240., 245.-246. att.). Pie Kirblas muitas punkta trase krustojas ar vietējo ceļu no Ķirbēniem uz Kirblu (239., 243., 250, 252. att.).

Sākot no Kirblas muitas punkta, dzelzceļa uzbēruma 1,2 km garumā virzās līdzās tagadējai Latvijas-Igaunijas robežai (258. att.), un dzelzceļa uzbēruma labajā pusē redzami robežstabi, kā arī paveras ainaviski skati uz pārpurvotu un applūdušu teritoriju Igaunijas pusē (255.-256. att.).

Nākamajā 0,4 km garā posmā līdz caurteikai pār



Melderīšupīti Latvijas-Igaunijas robeža attālinās, bet pēc tam dzelzceļa trase atkal vairāk nekā 2 km turpinās cauri Lobiņu un Purgla purviem tieši gar valsts robežu.

Interesanti atzīmēt, ka atšķirībā no citiem tiltiem, kas ir vienlaiduma inženierbūves, dzelzsbetona caurteka pār Melderīšupīti ir divlaidumu (253. att.). Turpinot ceļu, pēc aptuveni kilometra ir vēl viens tilts – dzelzsbetona siju tilts pār Lobiņu purva novadgrāvi (260. att.).

Sākot no šīs vietas līdz Mōisakūla stacijai, daudzviet izņemti gulšņi un dzelzceļa uzbēruma zemes ceļa segums ir gludāks un vairāk piemērots braukšanai ar velosipēdu (261.-262. att.). Pēdējos sešus kilometrus līdz Mōisakūla stacijai pa bijušo uzbērumu iet zemes ceļš, kurš vietām ir grūtāk izbraucams tikai virskārtas mīkstās smiltis dēļ (277.-281. att.).

Šajā posmā, netālu no trases krustojuma ar ceļu uz Ipiķu skolu, 16 km attālumā no Rūjienas stacijas atrodas Ipiķu stacijas vieta, ar pasažieru platformu trases kreisajā pusē (265.-270. att.). Sākot no Ipiķu stacijas, dzelzceļa trase atkal aptuveni puskilometru virzās tieši gar Latvijas-Igaunijas robežu. un turpmākajā ceļā šķērso Saprāšas upi, pār kuru uzbūvēts tāds pats kā citviet, tikai garāks tipveida konstrukcijas, dzelzsbetona sijas tilts.

Vienu kilometru pirms Mōisakūla stacijas trase šķērso Latvijas-Igaunijas robežu un turpinās Mōisakūla pilsētas teritorijā.

### **Secinājumi un ieteikumi**

Rūjienas-Mōisakūla platsliežu dzelzceļa trases posma kopējais garums no Ternejas ielas (Rūjienā) un autoceļa V174 sazarojuma līdz Mōisakūla stacijai ir 20,5 km. Dzelzceļa trase šajā posmā virzās pa gandrīz neapdzīvotu, purvainu teritoriju un vairākus kilometrus tieši gar Latvijas-Igaunijas robežu. No būvēm, šajā trases posmā atrodas Rūjienas, Pendigas/Speltes, Ķirbeļu un Ipiķu stacijas pasažieru platformas, kā arī septiņi tilti vai caurtekas.

Neskaties uz to, ka trase lielākoties ir aizaugusi, dzelzceļa uzbērums pēc ceļa infrastruktūras sakārtošanas

ir piemērots “Zaļā ceļa” izveidei. Turklāt šāda ceļa izveidei, domājams, nebūtu ar īpašumtiesībām saistītu šķēršļu, jo, spriežot pēc [www.kadastrs.lv](http://www.kadastrs.lv) mājas lapā publiski pieejamās informācijas, Rūjienas-Mōisakūla bijusī dzelzceļa nodalījuma joslas zeme un atsevišķas uz tās esošās būves atrodas vairāku pašvaldību īpašumā. Rūjienas novada pašvaldībai Ipiķu pagastā pieder 21,32 ha zemes (kadastra nr. 96560020060, 96560040036) un Vilpulkas pagastā –14,45 ha un 16,4 ha zemes (kadastra nr. 96940020197, 96940020196). Savukārt Naukšēnu novada pašvaldībai Ķoņu pagastā pieder 46,72 ha zemes, ieskaitot posmu līdz autoceļam P21 (kadastra nr. 96660030127)

Lai arī šis dzelzceļa posms ir stipri aizaudzis un pārvietošanos traucē dzelzceļa uzbērumā atstātie koka gulšņi, tomēr kopumā trase un tajā esošās inženierbūves – tilti, caurtekas un pasažieru platformas – ir salīdzinoši labā stāvoklī un izmantojamas “Zaļā ceļa” veidošanai.

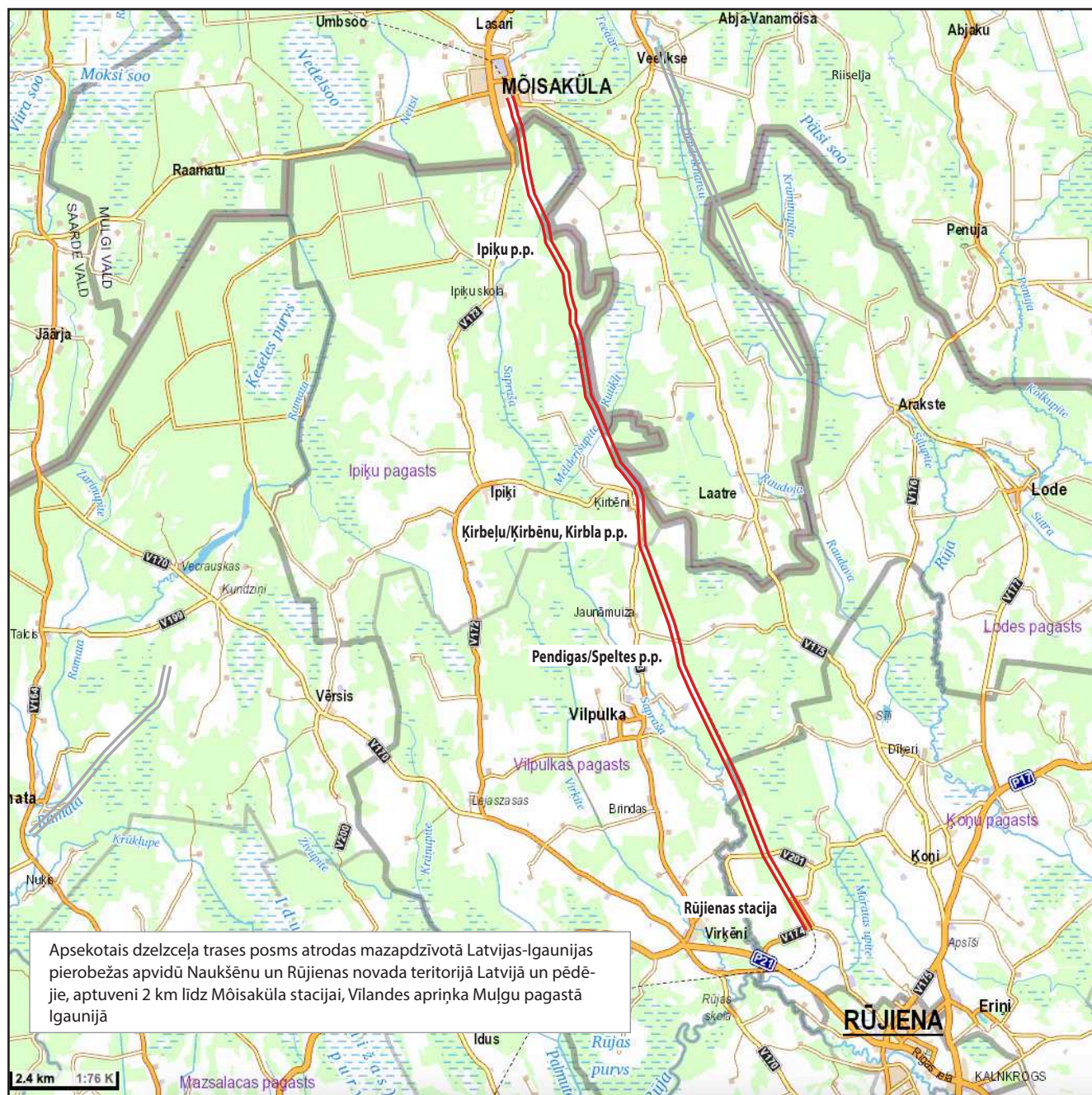
Vadoties pēc vizuālā apsekojuma materiāliem, var pieņemt, ka šī posma pielāgošanai “Zaļā ceļa” vajadzībām sākotnēji nebūtu jāiegulda ļoti lieli materiālie resursi. Lielākās izmaksas būtu saistītas ar koka gulšņu izcelšanu un ceļa seguma izlīdzināšanu. Smagiem vilcieniem sastāviem būvēto dzelzsbetona tiltu un caurteku nestspēja tālu pārsniedz “Zaļā dzelzceļa” vajadzībām nepieciešamo un tos pēc nelieliem kosmētiskiem uzlabojumiem un margu atjaunošanas varētu vēl ilgi izmantot.

Latvijas-Igaunijas “Zaļo ceļu” tīkla veidošanas un attīstības kontekstā šim Rūjienas-Mōisakūla platsliežu dzelzceļa trases posmam ir stratēģiska nozīme, jo tas savieno Vidzemē jau izveidotos “Zaļos ceļus” ar topošo Dienvidigauņas ceļu tīklu. Tālab “Zaļo ceļu” projektā šī pamestā dzelzceļa trases posma atjaunošanai vajadzētu būt vienam no prioritārajiem uzdevumiem tuvākajā nākotnē.

Šis “Zaļo ceļu” posms, kas atrodas ļoti maz apdzīvotā un nomaļā pierobežas teritorijā sava novietojuma un neskartās dabas un gleznaino purva ainavu dēļ varētu būt ļoti atraktīvs ceļotājiem.

## KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU RŪJENA-MŌISAKŪLA

Dzelzceļa trases posma kopskats no Ternejas ielas un autoceļa V174 sazarojuma līdz Mōisakūla stacijai (20,5 km)

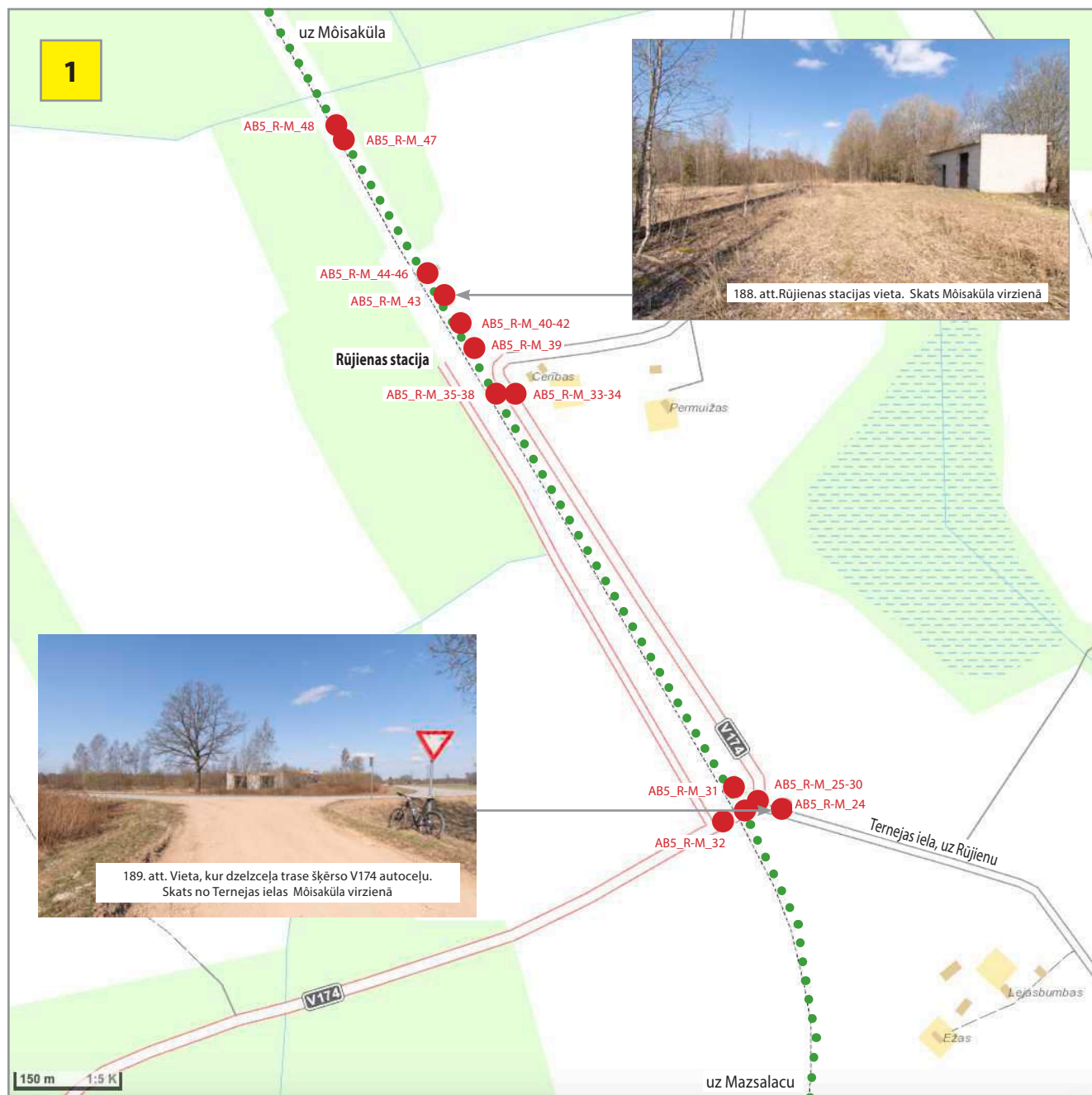


<https://balticmaps.eu/?lang=lv&centerx=577270.528715941&centery=6421545.103618266&zoom=2&layer=map&ls=o>



## KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU RŪJENA-MŌISAKŪLA

Trases posms no trases krustošanās ar autoceļu V174 līdz Rūjienas stacijai (ap 1,2 km)



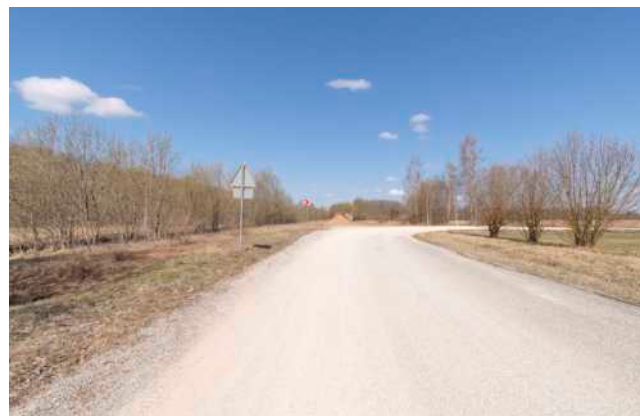
● AB5-R-M\_24 Fotografēšanas punkti un failu numuri



Dzelzceļa trase/uzbērums vietām aizaudzis un trasē atstāto gulšņu dēļ ir grūti izbraucams



190. att. Vieta, kur dzelzceļa trase šķērso V174 autoceļu.  
Skats Mōisakūla virzienā.  
AB5\_R-M\_30 (57 55.2520; 25 17.9473)



191. att. Skats no V174 autoceļa uz dzelzceļa trasi (pa kreisi) un uz  
Rūjienas stacijas vietu Mōisakūla virzienā  
AB5\_R-M\_33 (57 55.5741; 25 17.6218)



192. att. Rūjienas dzelzceļa stacijas teritorija un pasažieru platformas  
paliekas. Skats Mōisakūla virzienā.  
AB5\_R-M\_35 (57 55.5740; 25 17.6012)



193. att. Rūjienas dzelzceļa stacijas teritorija un pasažieru platformas  
paliekas. Skats Mōisakūla virzienā.  
AB5\_R-M\_36 (57 55.5740; 25 17.6012)



194. att. Rūjienas dzelzceļa stacijas teritorija un pasažieru platformas  
paliekas. Skats Rūjienas virzienā.  
AB5\_R-M\_44 (57 55.6680; 25 17.5034)



195. att. Rūjienas dzelzceļa stacijas teritorija un pasažieru platformas  
paliekas. Skats Rūjienas virzienā.  
AB5\_R-M\_37 (57 55.5740; 25 17.6012)





196. att. Dzelzceļa trase posmā no Rūjienas stacijas līdz krustojumam ar V201 autoceļu. Skats Mōisakūla virzienā.  
AB5\_R-M\_47 (57 56.7736; 25 17.3852)



197. att. Dzelzceļa trase posmā no Rūjienas stacijas līdz krustojumam ar V201 autoceļu. Skats Rūjienas virzienā.  
AB5\_R-M\_48 (57 56.7835; 25 17.3742)

## KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU RŪJENA-MŌISAKŪLA

Trases posms no Rūjienas stacijas Mōisakūla virzienā (ap 1,7 km)



● AB5-R-M\_24 Fotografēšanas punkti un failu numuri

● ● ● ● ● Dzelzceļa trase/uzbērums vietām aizaudzis un trasē atstāto gulšņu dēļ ir grūti izbraucams





200. att. Dzelzceļa trase posmā no Rūjienas stacijas līdz krustojumam ar V201 autoceļu. Skats Mōisakūla virzienā.  
AB5\_R-M\_49 (57 56.8988; 25 17.4210)



201. att. Dzelzceļa trase posmā no Rūjienas stacijas līdz krustojumam ar V201 autoceļu. Skats Rūjienas virzienā.  
AB5\_R-M\_52 (57 56.9470; 25 17.1958)



202. att. Dzelzceļa trase posmā no Rūjienas stacijas līdz krustojumam ar V201 autoceļu. Dzelzceļa ēkas pamati.  
AB5\_R-M\_54 (57 56.0245; 25 17.0944)



203. att. Dzelzceļa trase posmā no Rūjienas stacijas līdz krustojumam ar V201 autoceļu. Dzelzceļa ēkas pamati. Skats Mōisakūla virzienā.  
AB5\_R-M\_57 (57 56.0245; 25 17.0944)



204. att. Dzelzceļa trase posmā no Rūjienas stacijas pie krustojuma ar V201 autoceļu. Skats Mōisakūla virzienā.  
AB5\_R-M\_58 (57 56.1208; 25 17.0143)



205. att. Dzelzceļa trase posmā no Rūjienas stacijas pie krustojuma ar V201 autoceļu. Skats Rūjienas virzienā.  
AB5\_R-M\_61 (57 56.1413; 25 16.9990)





206. att. Dzelzceļa trase pie tilta pār novadgrāvi.  
Skats Mōisakūla virzienā.  
AB5\_R-M\_64 (57 56.3665; 25 16.8487)



207. att. Dzelzceļa trase pie tilta pār novadgrāvi.  
Skats Rūjienas virzienā.  
AB5\_R-M\_68 (57 56.3665; 25 16.8487)



208. att. Betona tilts pār novadgrāvi.  
AB5\_R-M\_65 (57 56.3665; 25 16.8487)



209. att. Betona tilts pār novadgrāvi.  
AB5\_R-M\_66 (57 56.3665; 25 16.8487)



210. att. Dzelzceļa trase pie tilta pār novadgrāvi.  
Skats Mōisakūla virzienā.  
AB5\_R-M\_70 (57 56.3764; 25 16.8400)

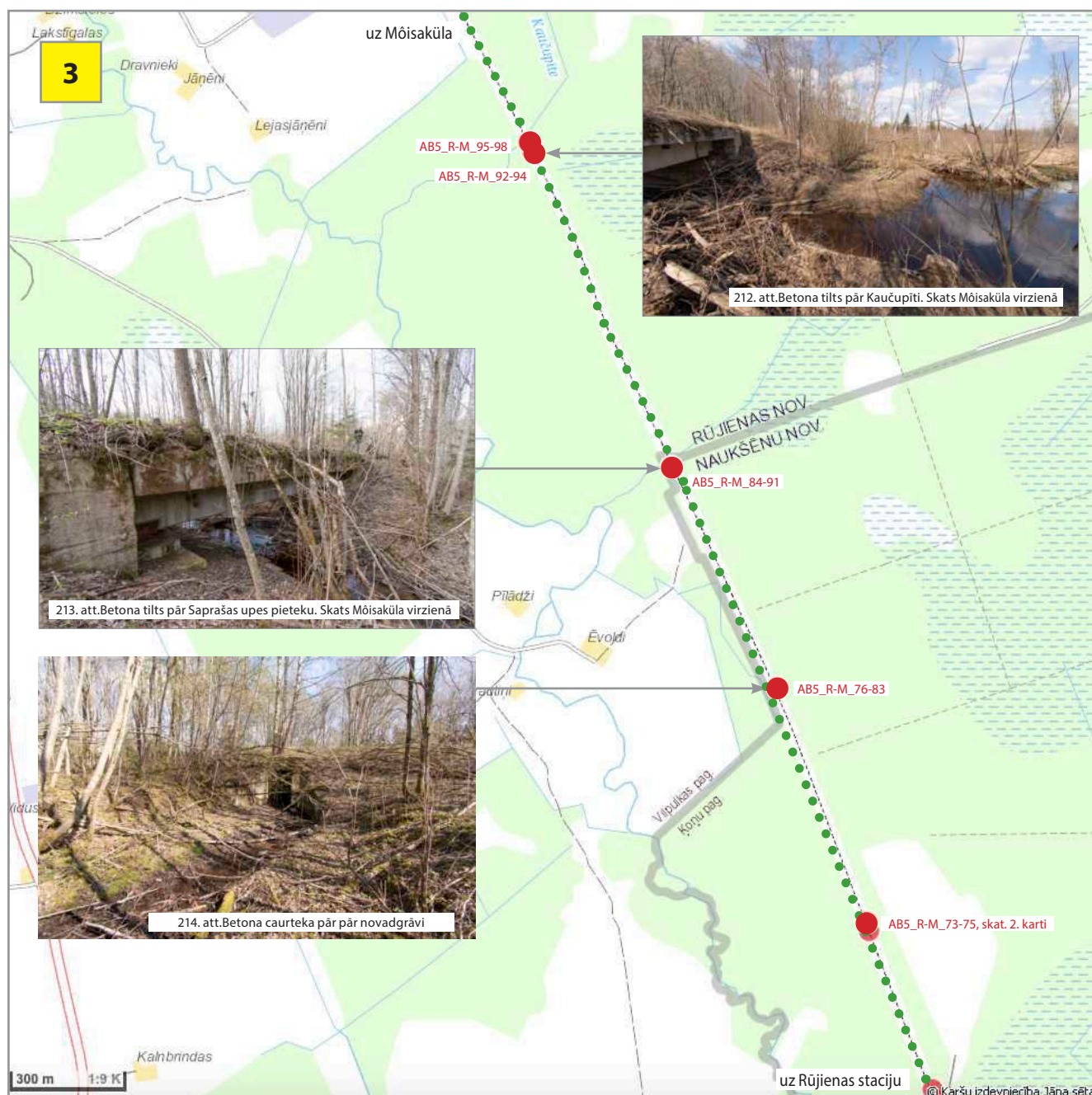


211. att. Dzelzceļa trase ap 450 m Mōisakūla virzienā, no krustojuma ar  
V201 autoceļu.  
AB5\_R-M\_75 (57 56.6186; 25 16.6745)



## KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU RŪJENA-MŌISAKŪLA

Trases posma turpinājums Mōisakūla virzienā līdz tiltam pār Kaučupīti (ap 2,1 km)



● AB5-R-M\_24 Fotografēšanas punkti un failu numuri

● ● ● ● ● ● Dzelzceļa trase/uzbērums vietām aizaudzis un trasē atstāto gulšņu dēļ ir grūti izbraucams





215. att. Dzelzceļa trase pie caurtekas pār novadgrāvi.  
Skats Mōisakūla virzienā.  
AB5\_R-M\_76 (57 56.9512; 25 16.4479)



216. att. Betona caurteka pār novadgrāvi.  
AB5\_R-M\_79 (57 56.9512; 25 16.4479)



217. att. Dzelzceļa trase pie caurtekas pār novadgrāvi.  
Skats Rūjienas virzienā.  
AB5\_R-M\_83 (57 56.9512; 25 16.4479)



218. att. Dzelzceļa trase pie tilta pār Saprāšas upes pieteku.  
Skats Mōisakūla virzienā.  
AB5\_R-M\_84 (57 57.2661; 25 16.1761)



219. att. Tilts pār Saprāšas upes pieteku.  
AB5\_R-M\_86 (57 57.2661; 25 16.1761)



220. att. Tilts pār Saprāšas upes pieteku.  
AB5\_R-M\_87 (57 57.2661; 25 16.1761)





221. att. Dzelzceļa trase pie tilta pār Kaučupīti.  
AB5\_R-M\_92 (57 57.7223; 25 15.8241)



222. att. Tilts pār Kaučupīti. Skats Rūjienas virzienā.  
AB5\_R-M\_93 (57 57.7223; 25 15.8241)



223. att. Dzelzceļa trase pie tilta pār Kaučupīti.  
Skats Rūjienas virzienā.  
AB5\_R-M\_96 (57 57.7320; 25 15.8136)

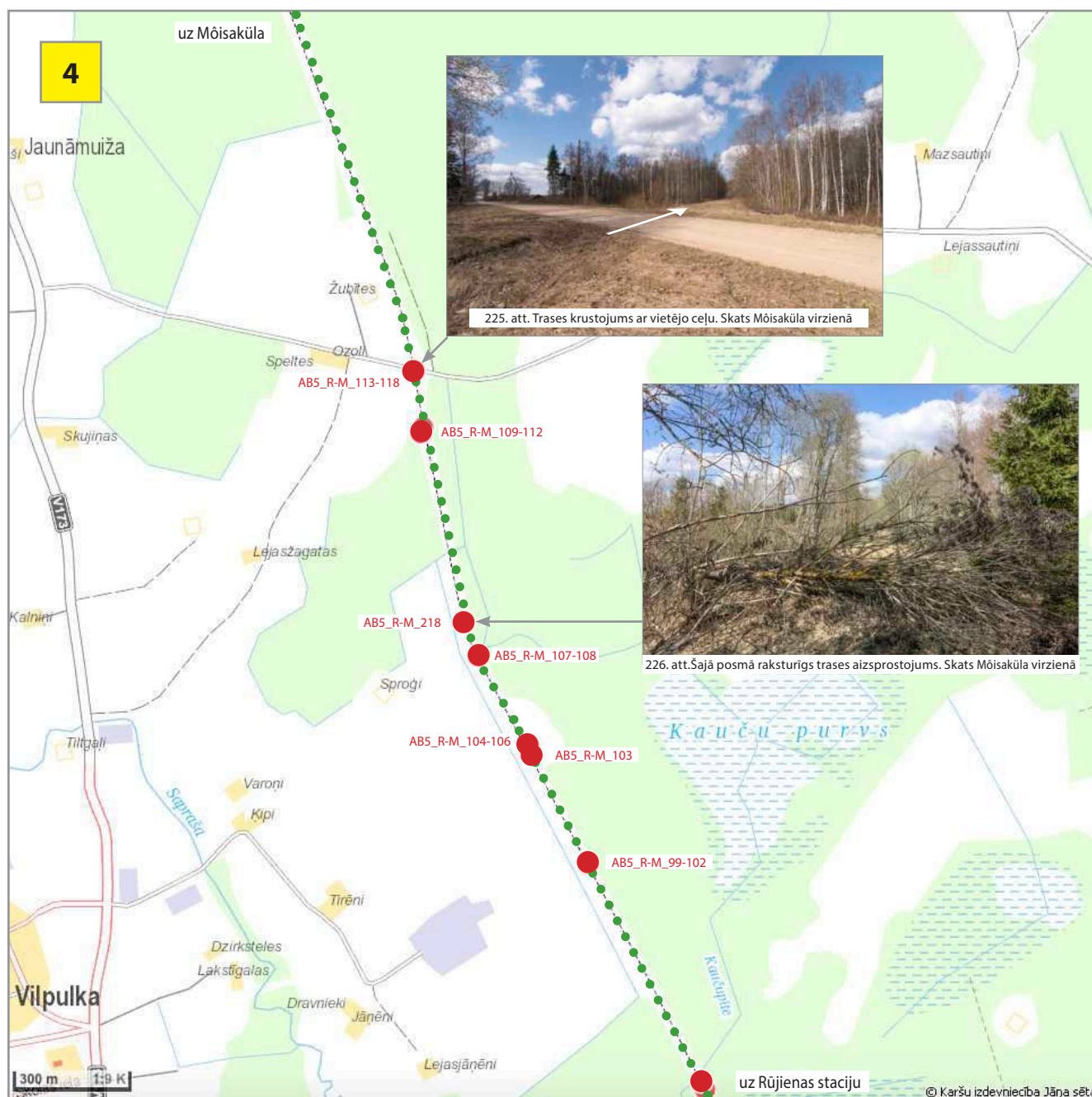


224. att. Tilts pār Kaučupīti. Skats Mōisakūla virzienā.  
AB5\_R-M\_97 (57 57.7320; 25 15.8136)



## KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU RŪJENA-MŌISAKŪLA

Trases posms no tilta pār Kaučupīti līdz krustojumam ar vietējo ceļu pie Ozolu mājām (ap 2,0 km)



● AB5-R-M\_24 Fotografēšanas punkti un failu numuri



Dzelzceļa trase/uzbērums vietām aizaudzis un trasē atstāto gulšņu dēļ ir grūti izbraucams





227. att. Dzelzceļa trase pie tilta pār novadgrāvi.  
Skats Mōisakūla virzienā.  
AB5\_R-M\_102 (57 58.0426; 25 15.5263)



228. att. Tilts pār novadgrāvi. Skats Rūjienas virzienā.  
AB5\_R-M\_100 (57 58.0426; 25 15.5263)



229. att. Dzelzceļa uzbēruma pārrakums.  
Skats Mōisakūla virzienā.  
AB5\_R-M\_104 (57 58.2031; 25 15.3720)



230. att. Dzelzceļa uzbēruma pārrakums.  
Pa labi trase Rūjienas virzienā.  
AB5\_R-M\_106 (57 58.6646; 25 15.1101)



231. att. Dzelzceļa trase pie tilta pār novadgrāvi.  
Skats Rūjienas virzienā.  
AB5\_R-M\_107 (57 58.3308; 25 15.2490)



232. att. Tilts pār novadgrāvi. Skats Mōisakūla virzienā.  
AB5\_R-M\_108 (57 58.3308; 25 15.2490)





233. att. Pendigas/Speltes stacijas vieta. Skats Mōisakūla virzienā.  
AB5\_R-M\_111 (57 58.6646; 25 15.1101)



234. att. Pendigas/Speltes stacijas vieta. Skats Rūjienas virzienā.  
AB5\_R-M\_112 (57 58.6646; 25 15.1101)



235. att. Pendigas/Speltes stacijas vieta. Skats Mōisakūla virzienā.  
AB5\_R-M\_109 (57 58.6531; 25 15.1140)



236. att. Pendigas/Speltes stacijas vieta. Skats Rūjienas virzienā.  
AB5\_R-M\_110 (57 58.6531; 25 15.1140)



237. att. Trases krustojums ar vietējās nozīmes ceļu pie Ozolu mājām.  
Skats Rūjienas virzienā.  
AB5\_R-M\_117 (57 58.7301; 25 15.0904)

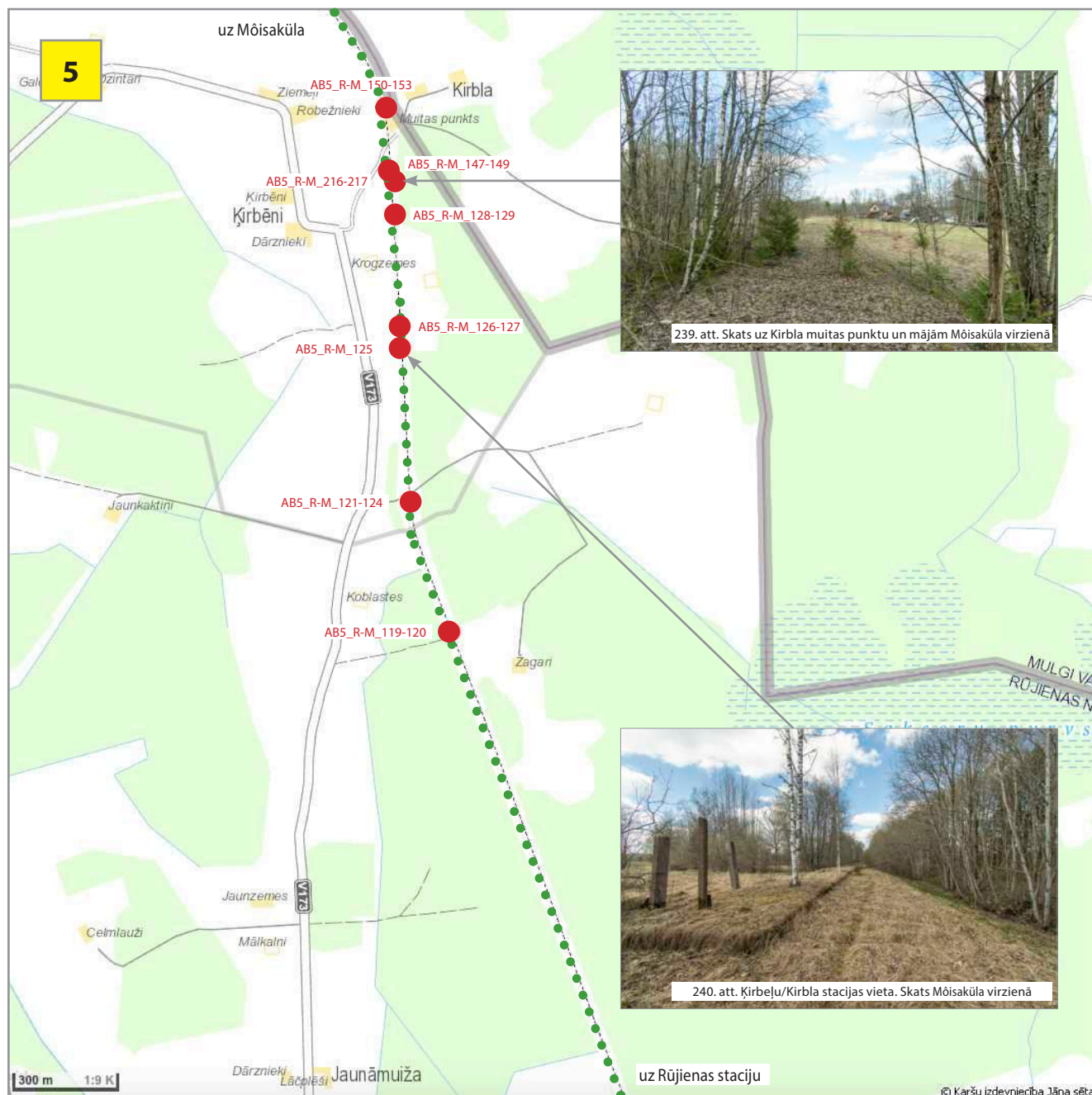


238. att. Trases krustojums ar vietējās nozīmes ceļu pie Ozolu mājām.  
Skats Mōisakūla virzienā  
AB5\_R-M\_118 (57 58.7301; 25 15.0904)



## KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU RŪJENA-MŌISAKŪLA

Trases posms no krustojuma ar vietējo ceļam pie Ozolu mājām līdz Kirbla muitas punktam (ap 2,0 km)



● AB5-R-M\_24 Fotografēšanas punkti un failu numuri

● ● ● ● ● Dzelzceļa trase/uzbērums vietām aizaudzis un trasē atstāto gulšņu dēļ ir grūti izbraucams





241. att. Trase līdzās Žagaru mājām. Skats Mōisakūla virzienā.  
AB5\_R-M\_119 (57 59.7418; 25 14.4541)



242. att. Trase līdzās Žagaru mājām. Skats Rūjienas virzienā.  
AB5\_R-M\_120 (57 59.7418; 25 14.4541)



243. att. Trase pie krustojuma ar vietējo ceļu. Skats Mōisakūla virzienā.  
AB5\_R-M\_121 (57 59.9432; 25 14.3424)



244. att. Trase pie krustojuma ar vietējo ceļu. Skats Rūjienas virzienā.  
AB5\_R-M\_124 (57 59.9432; 25 14.3424)



245. att. Ķirbeļu/Kirbla stacijas vieta. Skats Mōisakūla virzienā.  
AB5\_R-M\_126 (58 00.2134; 25 14.3208)



246. att. Ķirbeļu/Kirbla stacijas vieta. Skats Rūjienas virzienā.  
AB5\_R-M\_127 (58 00.2134; 25 14.3208)





247. att. Trase pie Kirblas muižas punkta. Skats Mōisakūla virzienā.  
AB5\_R-M\_128 (58 00.3896; 25 14.3090)



248. att. Trase pie Kirblas muižas punkta. Skats Rūjienas virzienā.  
AB5\_R-M\_129 (58 00.3896; 25 14.3090)



249. att. Trase pie Kirblas muižas punkta.  
AB5\_R-M\_149 (58 00.4557; 25 14.3052)



250. att. Trase pie Kirblas muižas punkta. Skats Rūjienas virzienā.  
AB5\_R-M\_150 (58 00.5557; 25 14.2864)



251. att. Trase pie Kirblas muižas punkta. Skats Mōisakūla virzienā.  
AB5\_R-M\_152 (58 00.5557; 25 14.2864)

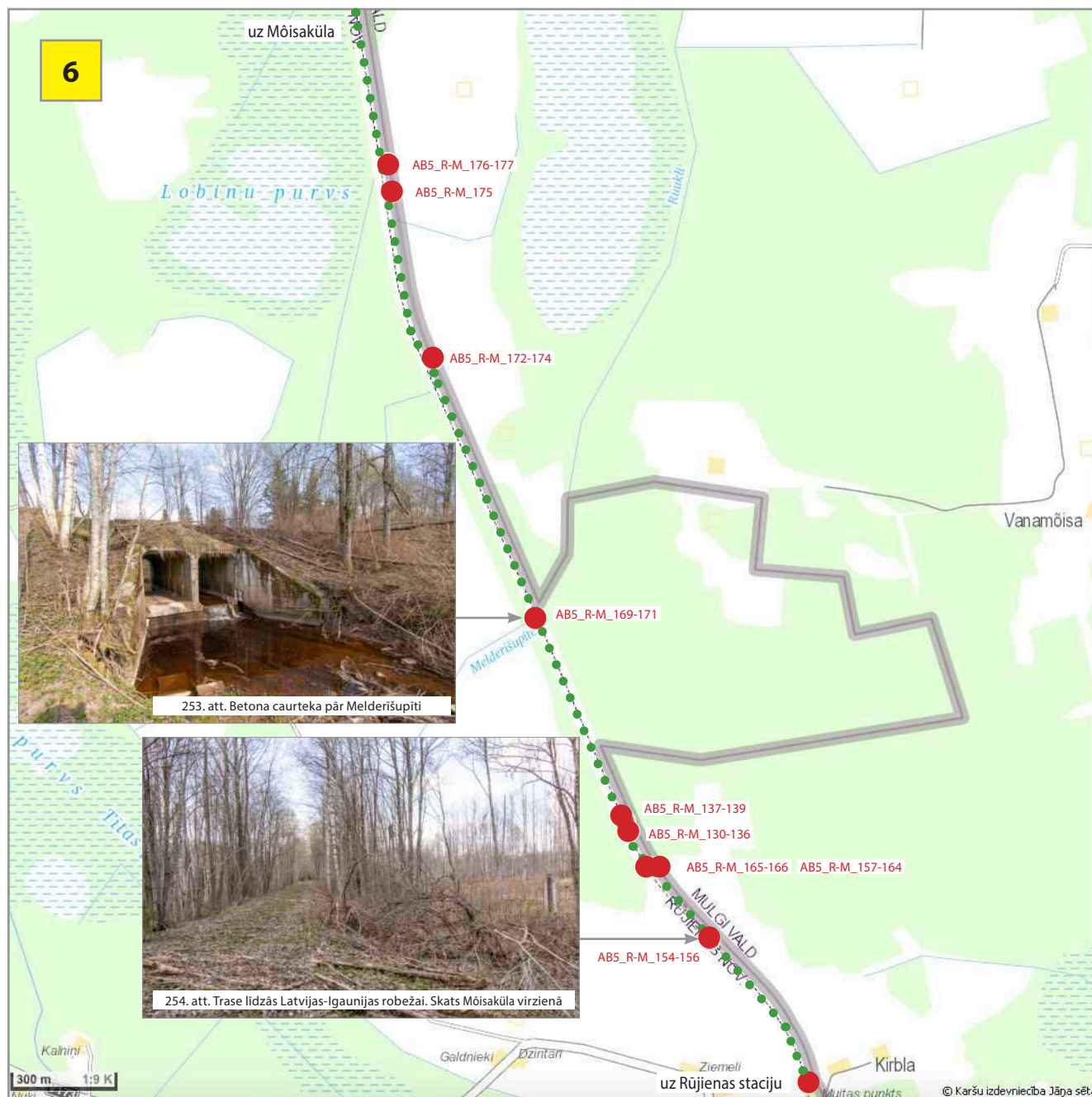


252. att. Skats uz Kirblas muižas punktu un Latvijas-Igaunijas robežu.  
AB5\_R-M\_153 (58 00.5557; 25 14.2864)



## KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU RŪJENA-MŌISAKŪLA

Trases posms gar Latvijas-Igaunijas robežu no Kirblas līdz tiltam pār novadgrāvi pie Lobiņu purva (ap 2,9 km)



● AB5-R-M\_24 Fotografēšanas punkti un failu numuri



Dzelzceļa trase/uzbērums vietām aizaudzis un tasē atstāto gulšņu dēļ ir grūti izbraucams





255. att. Skats no dzelzceļa trases Latvijas-Igaunijas robežas virzienā.  
AB5\_R-M\_132 (58 00.9487; 25 13.7782)



256. att. Skats no dzelzceļa trases Latvijas-Igaunijas robežas virzienā.  
AB5\_R-M\_137 (58 00.9584; 25 13.7680)



257. att. Trase līdzās Latvijas-Igaunijas robežai.  
Skats Mōisakūla virzienā.  
AB5\_R-M\_161 (58 00.8921; 25 13.8596)



258. att. Trase līdzās Latvijas-Igaunijas robežai.  
Skats Mōisakūla virzienā.  
AB5\_R-M\_166 (58 00.8891; 25 13.8396)



259. att. Trase līdzās Latvijas-Igaunijas robežai pie caurtekas pār  
Melderīšupīti. Skats Mōisakūla virzienā.  
AB5\_R-M\_169 (58 01.2786; 25 13.5232)

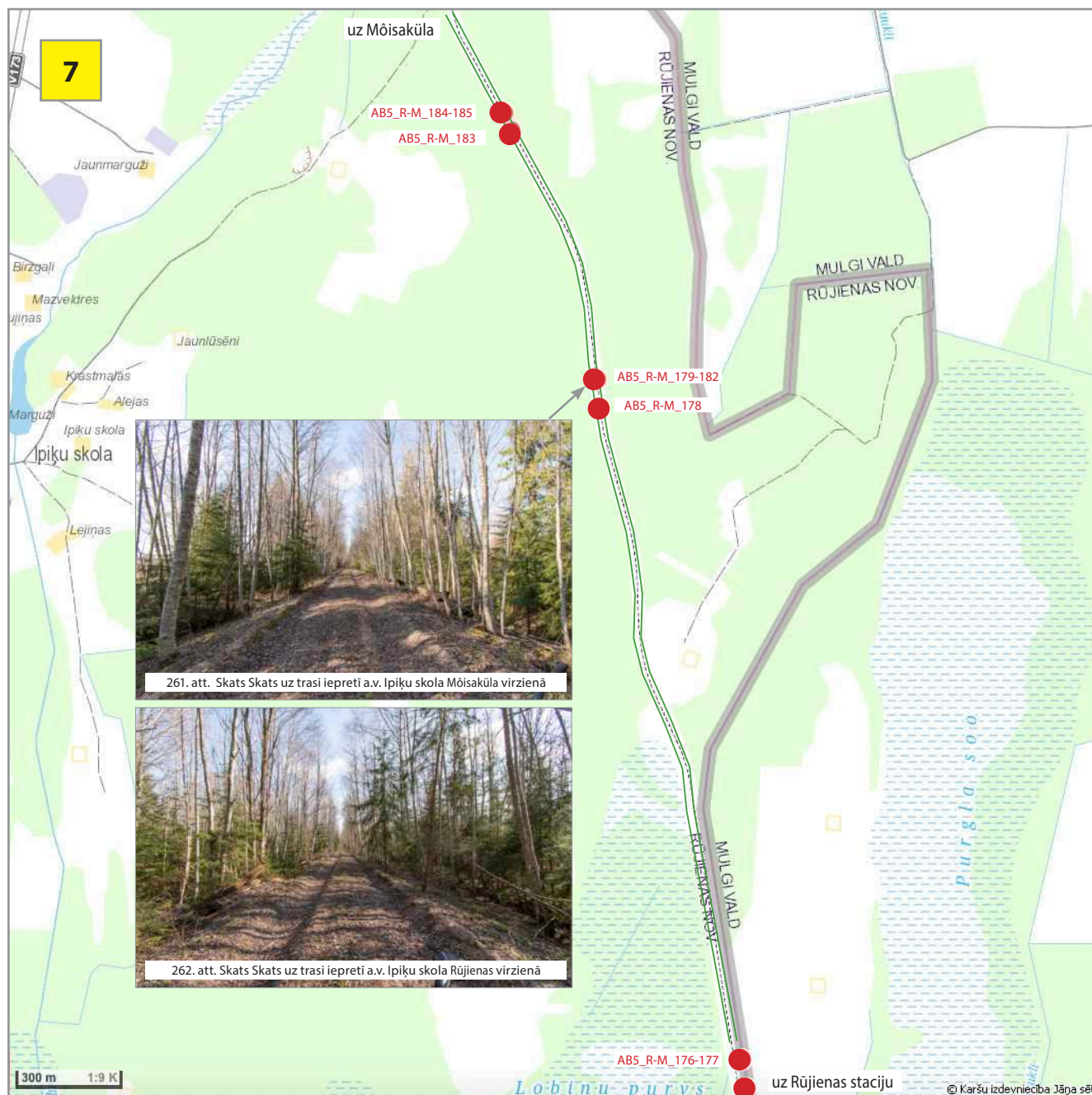


260. att. Tilts pār novadgrāvi.  
AB5\_R-M\_176 (58 01.9889; 25 13.1150)



## KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU RŪJENA-MŌISAKŪLA

Trases posms no tilta pār novadgrāvi pie Lobiņu purva līdz krustojumam ar vietējo ceļu uz Ipiķu skolu (ap 3,2 km)



● AB5-R-M\_24 Fotografēšanas punkti un failu numuri

— Dzelzceļa trase/uzbērums daļēji attīrīts no krūmiem un gulšņiem, samērā labi izbraucams





263. att. Skats uz trasi Rūjienas virzienā.  
AB5\_R-M\_184 (58 03.4586; 25 12.4750)

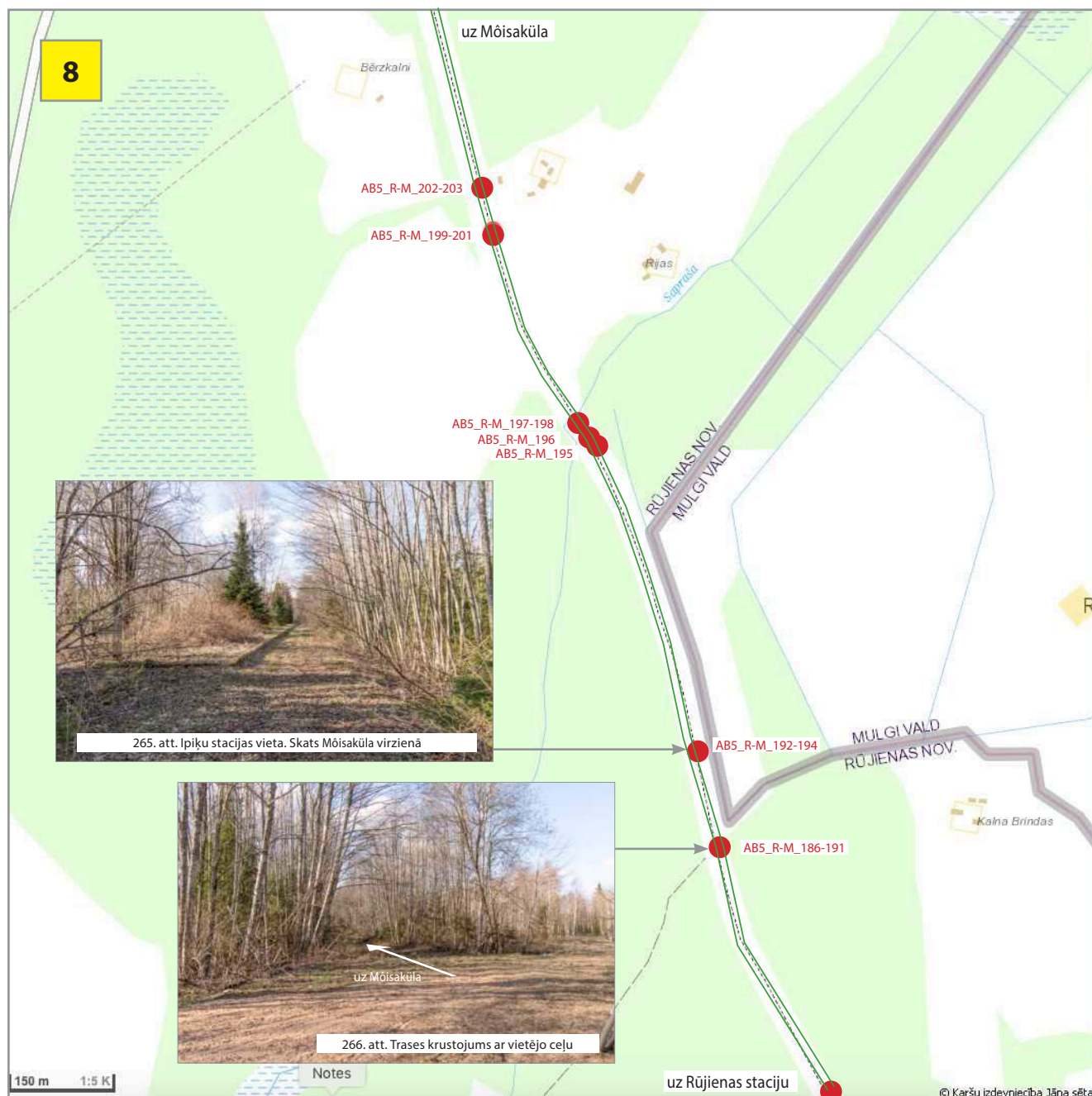


264. att. Skats uz trasi Mōisakūla virzienā.  
AB5\_R-M\_185 (58 03.4586; 25 12.4750)



## KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU RŪJENA-MŌISAKŪLA

Trases posms no krustojuma ar vietējo ceļu uz Ipiķu skolu līdz krustojumam ar ceļu uz pamestām mājām (ap 1,0 km)



● AB5-R-M\_24 Fotografēšanas punkti un failu numuri



Dzelzceļa trase/uzbērums daļēji attīrīts no krūmiem un gulšņiem, samērā labi izbraucams





267. att. Trases krustojums ar vietējo meža ceļu.  
Skats uz vietējo ceļu Igaunijas robežas virzienā.  
AB5\_R-M\_187 (58 03.6568; 25 12.3126)



268. att. Trases krustojums ar vietējo meža ceļu.  
Skats uz vietējo ceļu Ipiķu skolas virzienā.  
AB5\_R-M\_188 (58 03.6568; 25 12.3126)



269. att. Skats uz trasi Mōisakūla virzienā.  
AB5\_R-M\_190 (58 03.6568; 25 12.3126)



270. att. Ipiķu stacijas vieta. Skats Mōisakūla virzienā.  
AB5\_R-M\_193 (58 03.7339; 25 12.2851)



271. att. Tilts pār Saprāšas upi. Skats Mōisakūla virzienā.  
AB5\_R-M\_196 (58 03.9756; 25 12.1388)



272. att. Tilts pār Saprāšas upi. Skats Mōisakūla virzienā.  
AB5\_R-M\_197 (58 03.9851; 25 12.1274)





272. att. Trases krustojums ar piebraucamo ceļu uz pamestām mājām.  
Skats uz piebraucamo ceļu.  
AB5\_R-M\_200 (58 04.1387; 25 11.9984)



274. att. Trases krustojums ar māju piebraucamo ceļu. Skats Mōisakūla virzienā.  
AB5\_R-M\_201 (58 04.1387; 25 11.9984)



275. att. Trases krustojums ar piebraucamo ceļu uz pamestām mājām.  
Skats uz mājām.  
AB5\_R-M\_202 (58 04.1706; 25 11.9846 )



276. att. Trases krustojums ar māju piebraucamo ceļu.  
Skats Rūjienas virzienā.  
AB5\_R-M\_203 (58 04.1706; 25 11.9846)



## KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU RŪJENA-MŌISAKŪLA

Trases posms no krustojuma ar ceļu uz pamestām mājām līdz Mōisakŭla stacijai (ap 2,6 km)



● AB5-R-M\_24 Fotografēšanas punkti un failu numuri



Dzelzceļa trase/uzbērumš daļēji attīrīts no krūmiem un gulšņiem, samērā labi izbraucams



278. att. Trase ap 0,3 km pirms Latvijas-Igaunijas robežas.  
Skats Mōisakūla virzienā.  
AB5\_R-M\_204 (58 04.8277; 25 11.7681)



279. att. Trase ap 0,3 km pirms Latvijas-Igaunijas robežas.  
Skats Rūjienas virzienā.  
AB5\_R-M\_206 (58 04.8277; 25 11.7681)



280. att. Trase Mōisakūla pilsētā pie krustojuma ar ar Piin ielu.  
Skats Mōisakūla stacijas virzienā.  
AB5\_R-M\_208 (58 05.2617; 25 11.5719)



281. att. Trase Mōisakūla pilsētā pie krustojuma ar ar Piin ielu.  
Skats Rūjienas virzienā.  
AB5\_R-M\_210 (58 05.2617; 25 11.5719)



282. att. Trase Mōisakūla pilsētā pie krustojuma ar ar Viljandi ielu.  
Skats Rūjienas virzienā.  
AB5\_R-M\_213 (58 05.3748; 25 11.4755)



283. att. Trase Mōisakūla pilsētā pie krustojuma ar ar Viljandi ielu.  
Skats Mōisakūla stacijas virzienā.  
AB5\_R-M\_214 (58 05.3748; 25 11.4755)



## MŌISAKŪLA-KILINGI/NŌMME-PĒRNAVA

### Platsliežu dzelzceļa trases apsekošanas rezultāti (apsekojumu veica A. Biedriņš 18.07.2018.)

Rīgas-Rūjienas-Pērnavas platsliežu dzelzceļa līnijas trases posma Mōisakūla-Kilingi/Nōmme-Pērnavā (Vilandes un Pērnavas apriņķa, Mulgi, Saarde, Hāādemeeste un Pērnavas pilsētas pašvaldību teritorijā) pārlūkošana dabā veikta galvenokārt braucot ar automašīnu. Trase, izņemot atsevišķus posmus, ir ceļš ar sīku šķembu un grants segumu, kurš gandrīz visā garumā izbraucams ar automašīnu.

Apsekojums uzsākts pie Mōisakūla dzelzceļa stacijas, kur dzelzceļa trasi šķērso Jaan Sihveri iela. Stacijas teritorija daļēji labiekārtota. Te saglabājusies Mōisakūla stacijas pasažieru ēka, kā arī aptuveni 400 m garš sliežu ceļa posms, perons un vairākas dzelzceļnieku dzīvojamās ēkas. No stacijas ēkas Pērnavas virzienā uz slīdēm atstāts/novietots platsliežu vilciena pasažieru vagoni. (1.-2. karte, 286.-294. att.).

Tūdaļ aiz šī vagona sliežu ceļš izbeidzas un trase virzās līdās rūpnieciskai teritorijai, kur tā aptuveni 500 m garumā līd Pērnavas šosejai ir aizaugusi ar zālēm un krūmiem, bet jau tālāk aiz šosejas Pērnavas virzienā trase ir braucama (2. karte, 295.-296. att.).

Turpmākais trases posms Umbsoo, Leipste un Kilingi/Nōmme virzienā ir taisns ceļš ar grants un sīku šķembu segumu, kuru izmanto arī autotransports. Šajā posmā dzelzceļa trase šķērso Rehema upi, pār kuru izbūvēts betona konstrukcijas dzelzceļa tilts (4. karte, 301. att.).

Kilingi/Nōmme nomalē trase šķērso Pērnavas ielu. Pirms krustojuma atrodas Kilingi/Nōmme stacija, kuras teritorijā saglabājusies divstāvu silikātķieģeļu stacijas pasažieru ēka (tagad dzīvojamā māja), kā arī stacijas perons un saimniecības ēkas (5. karte, 302.-305. att.).

No Kilingi/Nōmme Pērnavas virzienā dzelzceļa trase turpinās, kā vairāk vai mazāk ar zāli apaudzis labs grants seguma ceļš. Vietā, kur savulaik atradās Sigastes stacija, trase šķērso Sigastes upi un krustojas ar vietējo autoceļu (6. karte, 307.-308. att.).

Aiz krustojuma ar vietējo autoceļu trase turpinās 11,5 km garumā cauri mežam un pa daļēji purvainu apvidu līd apdzīvotai vietai Surju un Jāmakūla, kur tā krustojas

ar asfaltētu vietējo autoceļu. Aptuveni 300 m aiz krustojuma atrodas Surju dzelzceļa stacija teritorija, kurā saglabājusies senās (vēl no šaursliežu dzelzceļa laikiem) stacijas ēkas, tostarp arhitektoniski izteismīgā koka konstrukcijas pasažieru ēka (7. karte, 309., 312.-316. att.).

No Surju stacijas dzelzceļa līd krustojumam ar vietējo autoceļu Metsakūla un Joekūla apkārtnē trase turpinās 10 km garumā kā grantēts ceļš cauri mežam. Šajā posmā saglabājusies Vaskrāma stacijas pasažieru ēka un netālu no tās trase šķērso tiltu pār Vaskjogi upi. Stacijas pasažieru ēka ir atjaunota un to izmanto kā dzīvojamo māju (9. karte, 319.-320. att.).

Nākamajā posmā sākot no krustojuma ar vietējo autoceļu dzelzceļa trase ir aizaugusi un tā nav braucama. Šeit no trases atzarojas vietējais grants seguma ceļš, kurš marķēts arī kā velomaršruts Pērnavas virzienā. (10. karte, 326.-331. att.).

Aizaugušais trases posms izbeidzas pie nākamā krustojuma ar vietējo autoceļu (Joekalda tee), kas atrodas Pērnavas pilsētas teritorijā. Aiz šī krustojuma līd tiltam pār Reiu upi aptuveni 350 m garumā trases vietā ir grantēts ceļš, kas paredzēts gājējiem un nemotorizētajam transportam (ceļa sākumā pie krustojuma uzstādīta aizlieguma zīme). Arī tilts pār Reiu upi ir rekonstruēts tikai gājēju un velosipēdistu vajadzībām. Grantētais ceļš aiz tilta turpinās vēl gandrīz divus kilometrus, bet, vadoties pēc kartes, aptuveni puskilometra attālumā no tilta Pērnavas virzienā slēgtā dzelzceļa trase pārklājas ar projektēto *Rail Baltica* dzelzceļa trasi un 1,5 km no tilta turpinās kā grantēts ceļš (11. karte, 333.-337. att.). Pēdējai trases posms 2 km garumā – līd krustojumam ar Paides šoseju Pērnavā ir daļēji aizaudzis un nav braucams.

Otrpus Paides šosejai atrodas bijusī Pērnavas dzelzceļa stacijas teritorija. Stacijas pasažieru ēka tika nojaukta 2012. gadā un apsekošanas laikā tikai ar grūtībām bija konstatējama tās atrašanās vieta starp stacijas peronu un Rīgas šoseju. (13. karte, 340. att.)



285. att. Pērnavas stacijas pasažieru ēka nojaukšana. 2012.  
Foto: V. Hundinui 02.05.2012. IMG\_0783 [http://gallery.balticrailpics.net/displayimage.php?album=24&pid=23518#top\\_display\\_media](http://gallery.balticrailpics.net/displayimage.php?album=24&pid=23518#top_display_media)



284. att. Pērnavas stacijas pasažieru ēka pirms nojaukšanas. 2011.  
Foto: M. Kuusk 07.07.2011. IMG\_8748 [http://gallery.balticrailpics.net/displayimage.php?album=24&pid=20912#top\\_display\\_media](http://gallery.balticrailpics.net/displayimage.php?album=24&pid=20912#top_display_media)

### **Secinājumi un ieteikumi**

Apsekotā platsliežu dzelzceļa trases posma Mōisakūla-Kilingi/Nōmme-Pērnavas kopējais garums ir 48 km. Savukārt trases posms no Kilingi/Nōmme stacijas vietas līdz līdz krustojumam ar Paides šoseju Pērnavā ir 33,5 km garš, un tas atskaitot pēdējos 3 km pirms Pērnavas, kur ieprojektēta *Rail Baltica* dzelzceļa līnija, ir pilnībā izmantojams “Zaļā ceļa” izveidošanai.

Tajā skaitā trases posms 27,5 km garumā no Kilingi/Nōmme līdz krustojumam ar vietējo autoceļu Metsakūla un Joekūla apkārtnē ir izmantojams bez būtiskiem ceļa infrastruktūras uzlabojumiem. Tas pats attiecas 0,9 km garo posmu no Joekalda tee Pērnavas nomalē līdz Reiu upes tiltam un tālāk līdz vietai, kur pa esošo dzelzceļa trasi plānots būvēt *Rail Baltica* dzelzceļa līniju. Ņemot vērā šeit veiktos labiekārtošanas darbus, tostarp nesen uzbūvēto jauno gājēju tiltu pār Reiu upi var uzskatīt, ka šajā posmā jau tiek veikti priekšdarbi “Zaļā ceļa” infrastruktūras izveidošanai.

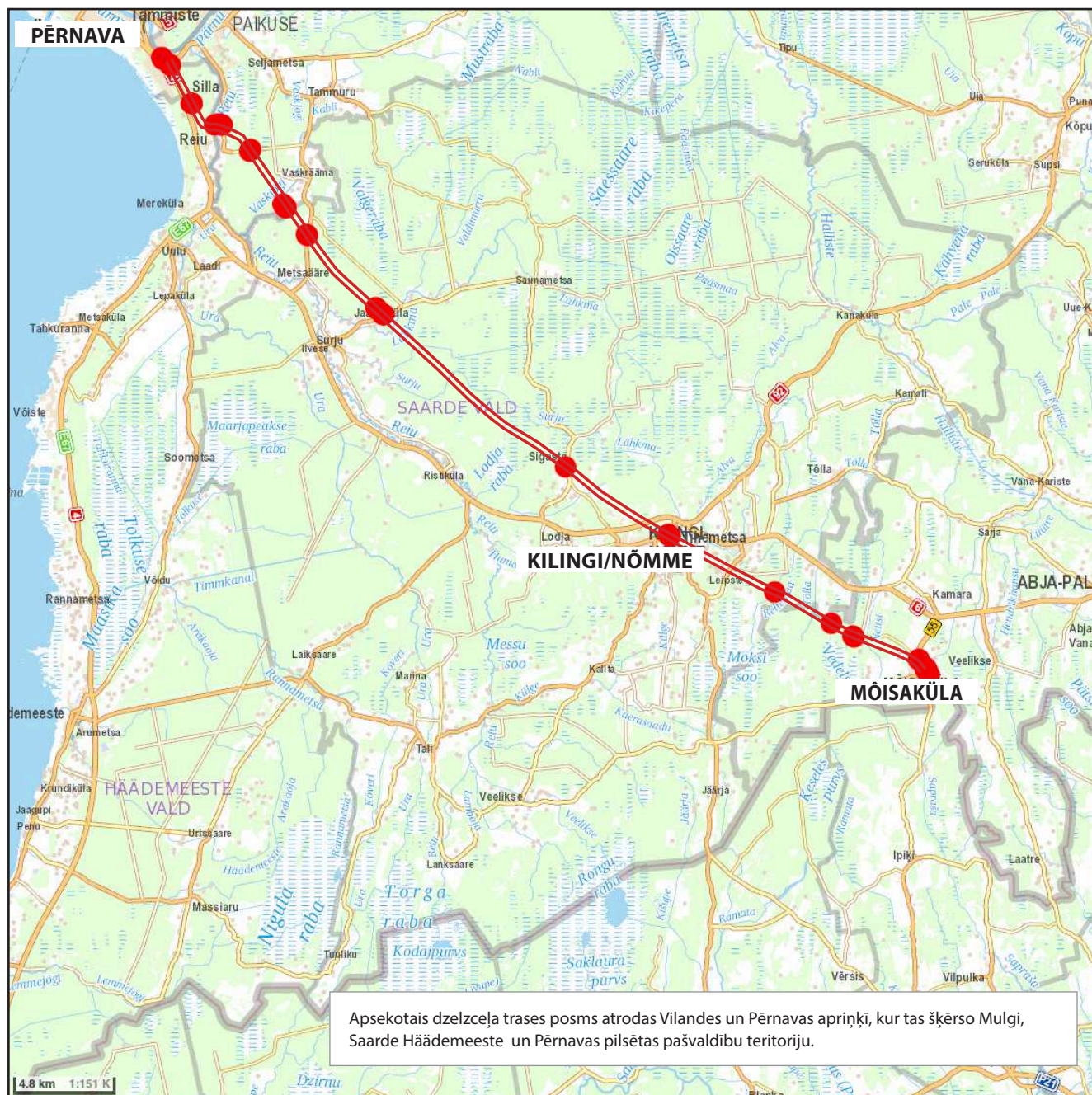
Vienīgi 1,8 km garā posmā no vietējā autoceļa Metsakūla un Joekūla apkārtnē līdz vietēja autoceļam (Joekalda tee) Pērnavas pilsētas teritorijā būtu nepieciešams veikt trases attīrīšanu no aizaugumiem un ceļa seguma uzlabošanu.

Pērnavas virziens “Zaļā ceļa” infrastruktūras tīkla izveidošanai Vidzemes un Dienvidigaunijas teritorijā ir viens no perspektīvākajiem, jo var tikt bāzēts uz savulaik plašo, un tagad jau slēgto dzelzceļu tīklu šajā apvidū. Šī tīkla mugurkauls ir salīdzinoši nesen slēgtā Rīgas- Rūjienas-Pērnavas dzelzceļa platsliežu dzelzceļa līnija, kuras viena daļa ir platsliežu dzelzceļa trase posmā Kilingi/Nōmme-Pērnavas.

Pievēršoties “Zaļā dzelzceļa” infrastruktūras plānošanai un projektēšanai platsliežu dzelzceļa trases posmā Kilingi/Nōmme-Pērnavas būtu nepieciešama papildus izpēte par esošajiem un plānotajiem velo maršrutiem šajā apkārtnē, kā arī darbības koordinēšana ar *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas projektētājiem.



KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS RĪGAS-RŪJENAS-PĒRNAVAS SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU  
**MÕISAKÜLA-KILINGI/NÕMME-PĒRNAVA**  
Dzelzceļa trases kopskats (aptuveni 48 km), tajā skaitā posms Killingi/Nõmme-Pērnavā (32 km)

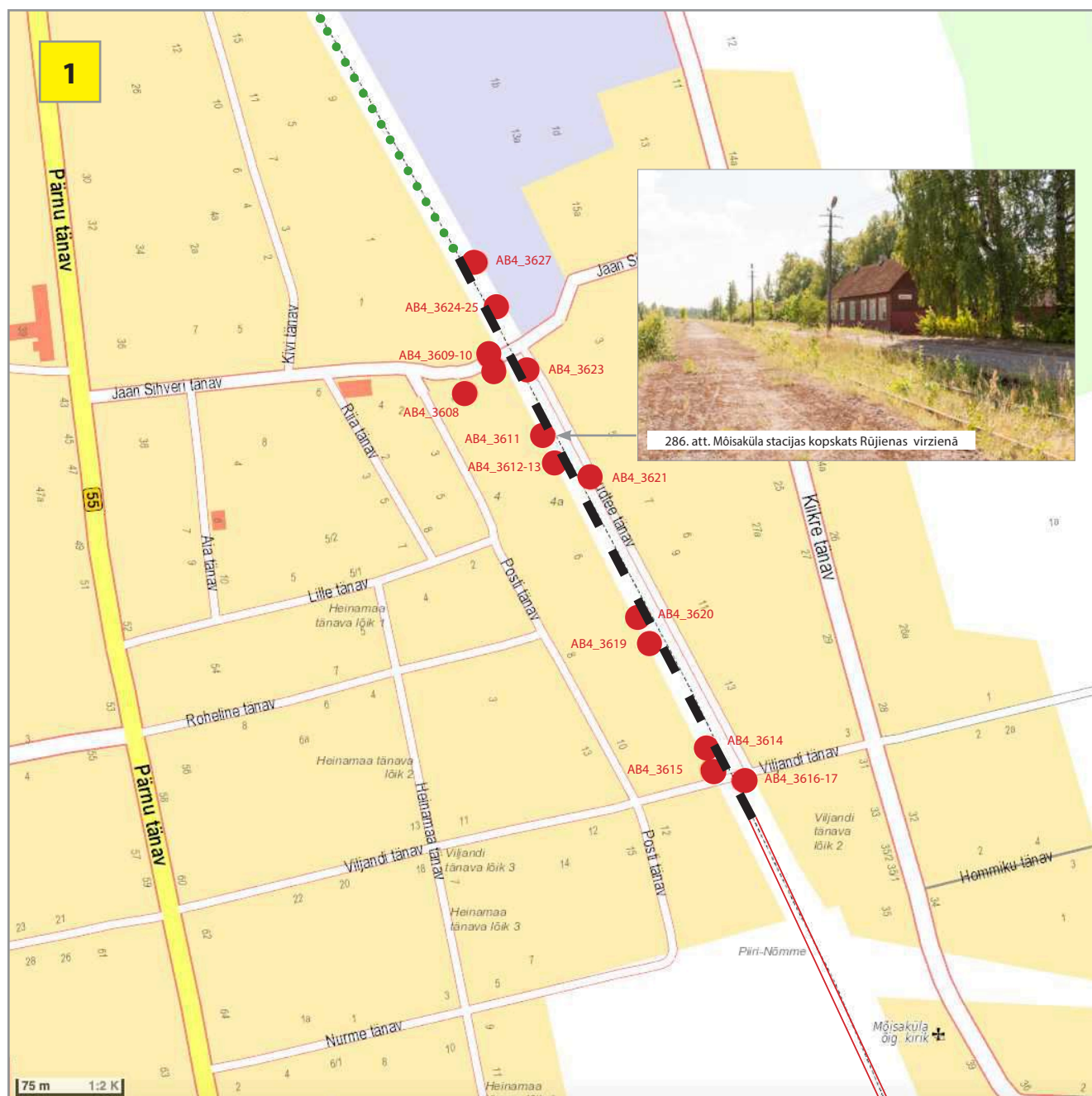


[https://balticmaps.eu/?lang=lv&draw\\_hash=lvzigs&centerx=543679.3099368435&centery=6456945.063147499&zoom=0&layer=map&ls=o](https://balticmaps.eu/?lang=lv&draw_hash=lvzigs&centerx=543679.3099368435&centery=6456945.063147499&zoom=0&layer=map&ls=o)

# KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI (FOTO: A. BIEDRIŅŠ 18.07.2018.)

## MÕISAKŪLA-KILINGI/NÕMME-PĒRNAVA

Trases posms pie Mõisakūla stacijas (ap 1 km)



● AB4\_3633 Fotografēšanas punkti un failu numuri

== Grants un sīku akmens šķembu ceļa segums, labi braucams

●●●●● Grants/zemesceļš vietām aizaudzis ar zālēm un sīkiem krūmiem, vietām grūti izbraucams

— Stacijas sliežu ceļa posms





287. att. Mōisakūla stacijas pasažieru ēka un peroni.  
Skats Pērnavas virzienā  
LIMF\_AB4\_3620 (58 05.5542; 25 11.2836)



288. att. Mōisakūla stacijas pasažieru ēka  
LIMF\_AB4\_3621 (58 05.507; 25 11.3395)



289. att. Mōisakūla stacijas sliežu ceļš un peroni. Skats Rūjienas virzienā  
LIMF\_AB4\_3612 (58 05.4565; 25 11.3857)



290. att. Mōisakūla stacijas sliežu ceļš un peroni. Skats Rūjienas virzienā  
LIMF\_AB4\_3613 (58 05.4565; 25 11.3857)



291. att. Mōisakūla stacijas sliežu ceļš. Skats Rūjienas virzienā  
LIMF\_AB4\_3615 (58 05.3967; 25 11.4374)



292. att. Mōisakūla stacijas sliežu ceļa trase. Skats Rūjienas virzienā  
LIMF\_AB4\_3616 (58 05.3936; 25 11.4575)



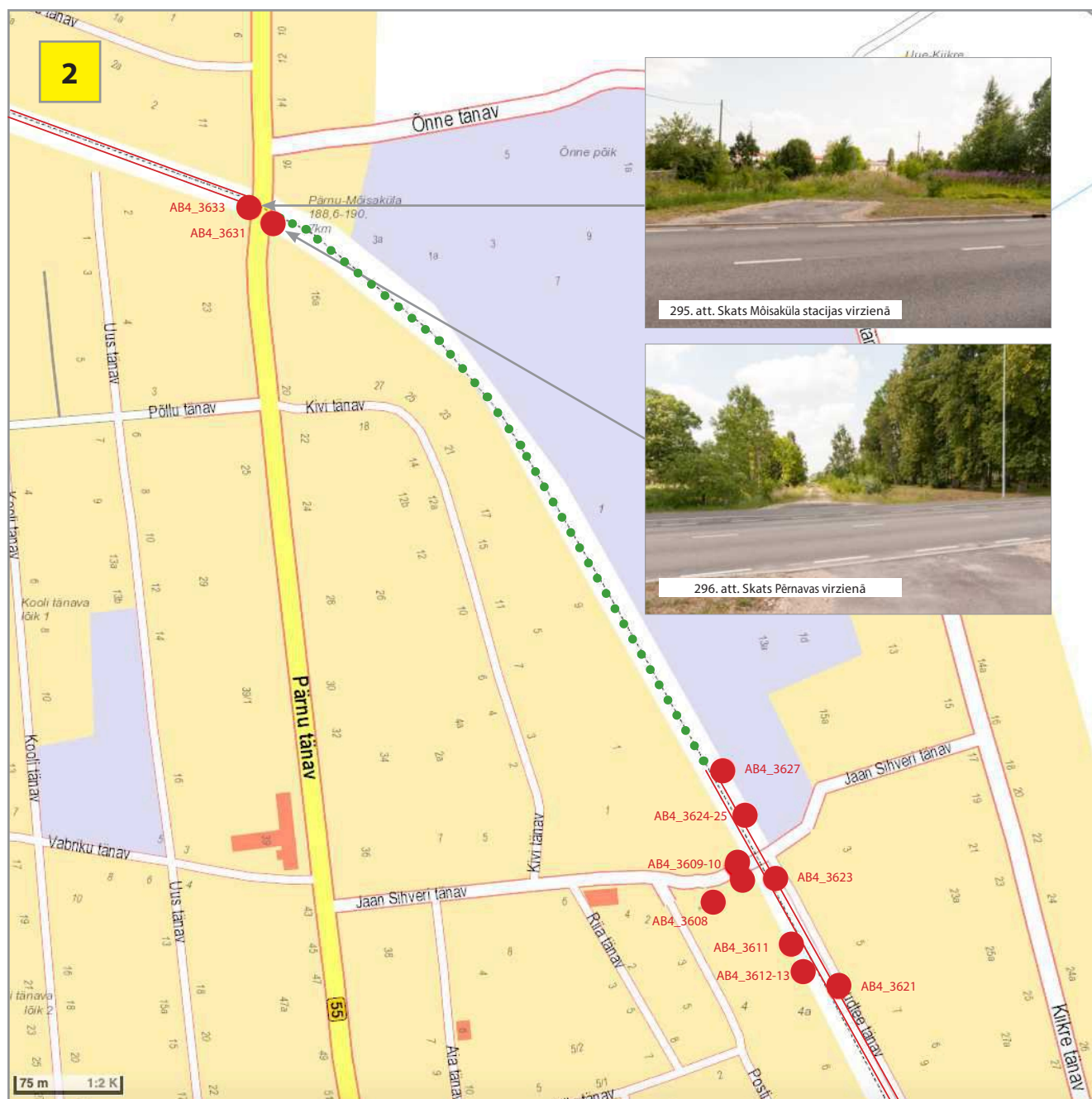
293. att. Saglabātā sliežu ceļa posms ar pasažieru vagonu.  
Skats Pērnavas virzienā  
LIMF\_AB4\_3610 (58 05.5542; 25 11.2836)



294. att. Saglabātā sliežu ceļa posma noslēgums Pērnavas virzienā  
LIMF\_AB4\_3624 (58 05.573; 25 11.2768)



KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI  
**MŌISAKŪLA-KILINGI/NŌMME-PĒRNAVA**  
Trases posms no Mōisakŭla stacijas līdz Igaunijas valsts 55. autoceļam (ap 0,7 km)



● AB4\_3633 Fotografēšanas punkti un failu numuri

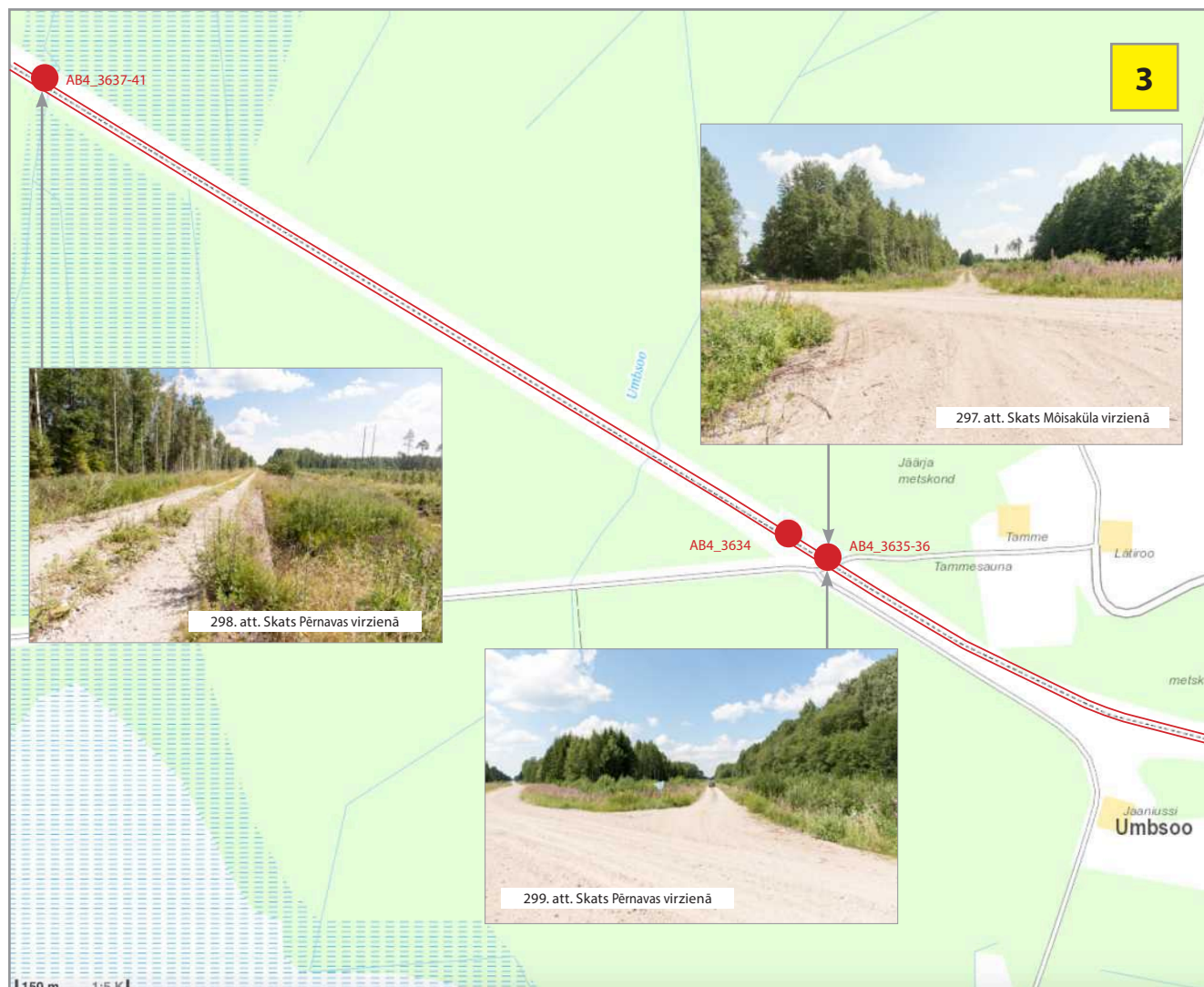
== Grants ceļa segums, labi braucams

●●●●● Trase aizaugusi ar zālēm un sīkiem krūmiem, vietām nav izbraucama



# KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI MŌISAKŪLA-KILINGI/NŌMME-PĒRNAVA

Trases posms Umbsoo apkārtnē pie krustojuma ar vietējo autoceļu (ap 1,9 km)



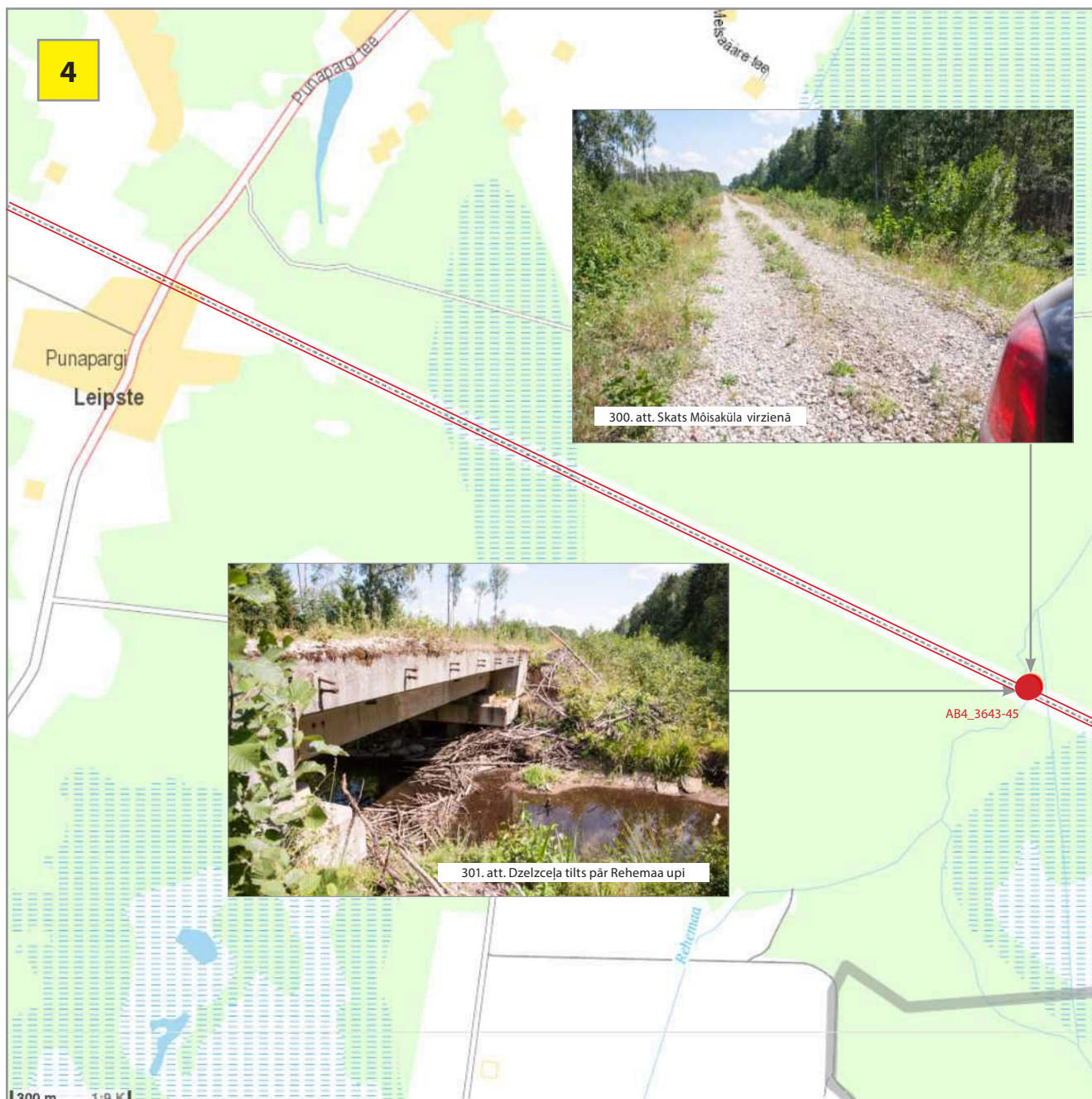
● AB4\_3633 Fotografēšanas punkti un failu numuri

== Grants un sīku akmens šķembu ceļa segums, labi braucams

## KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI

### MŌISAKŪLA-KILINGI/NŌMME-PĒRNAVA

Trases posms Leipste apkārtņē un tilts pār Rehema upi (ap 3 km)



● AB4\_4752 Fotografēšanas punkti un failu numuri

==== Grants un sīku akmens šķembru ceļa segums, labi braucams



# KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI MŌISAKŪLA-KILINGI/NŌMME-PĒRNAVA

Trases posms Kilingi/NŌmme stacijas apkārtnē pie krustojuma ar vietējo autoceļu (ap 2,9 km)



● AB4\_4752 Fotografēšanas punkti un failu numuri

== Grants un sīku akmens šķembu ceļa segums, labi braucams





302. att. Kilingi/Nõmme stacijas pasažieru ēka un peroni.  
Skats Mõisaküla virzienā  
LIMF\_AB4\_3648 (58 09.1233; 24 58.8146)



303. att. Kilingi/Nõmme stacijas pasažieru ēka un peroni.  
Skats Pērnavas virzienā  
LIMF\_AB4\_3657



304. att. Kilingi/Nõmme stacijas teritorija. Skats Pērnavas virzienā  
LIMF\_AB4\_3654 (58 09.1034; 24 58.8877)



305. att. Kilingi/Nõmme stacijas teritorija. Skats Mõisaküla virzienā  
LIMF\_AB4\_3655 (58 09.0984; 24 58.9015)



306. att. Kilingi/Nõmme ciemats pie trases krustojuma ar Pērnavas ielu. Skats uz trases turpinājumu Pērnavas virzienā  
LIMF\_AB4\_3659 (58 09.1405; 25 58.7674)



KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI  
**MŌISAKŪLA-KILINGI/NŌMME-PĒRNAVA**  
Trases posms Sigaste stacijas apkārtnē pie krustojuma ar vietējo autoceļu (ap 3,3 km)

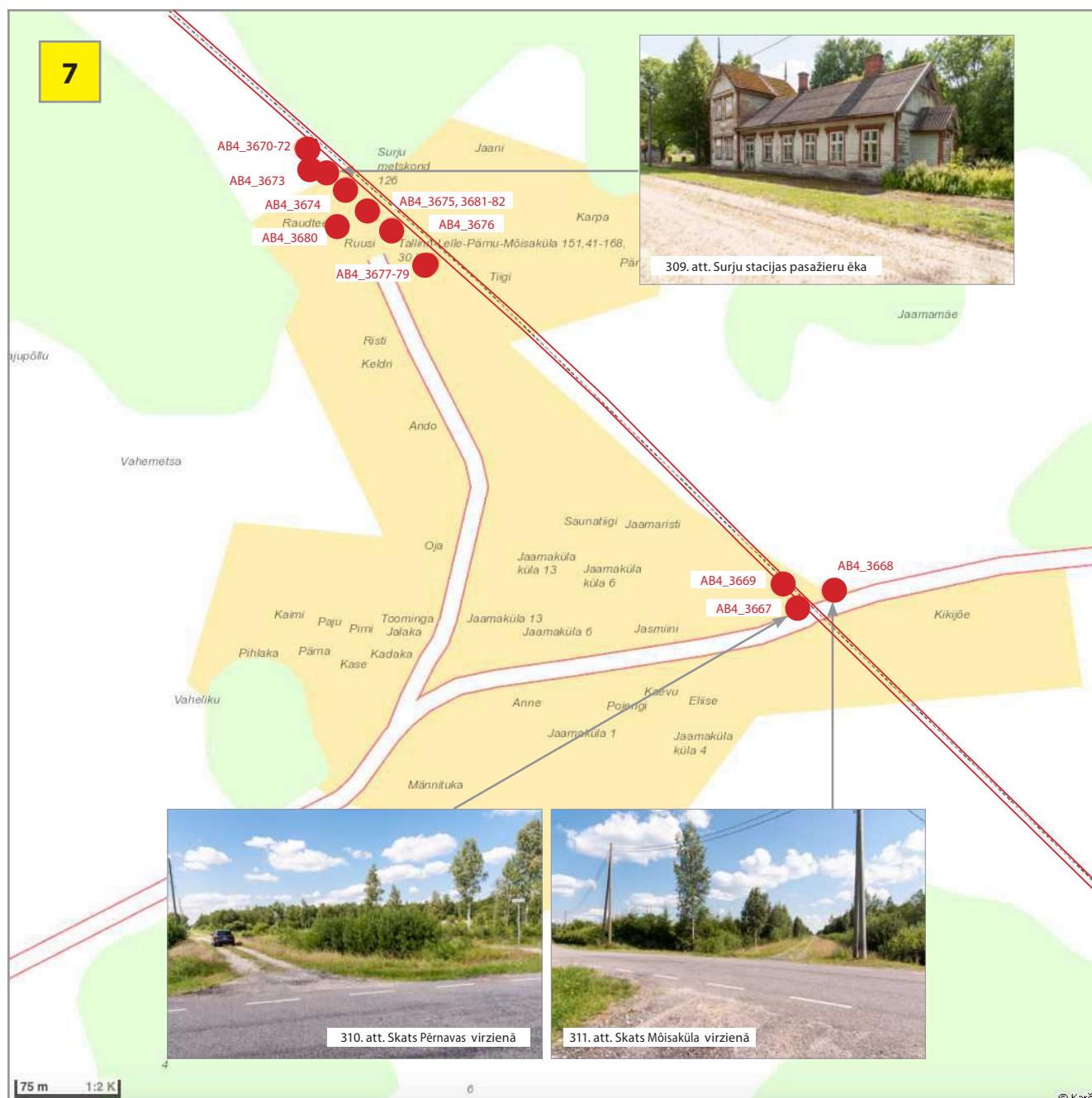


● AB4\_4752 Fotografēšanas punkti un failu numuri

== Grants un sīku akmens šķembu ceļa segums, labi braucams

# KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI MŌISAKŪLA-KILINGI/NŌMME-PĒRNAVA

Trases posms Jāmakūla un Surju stacijas apkārtnē pie krustojuma ar vietējo autoceļu (ap 0,9 km)



● AB4\_4752 Fotografēšanas punkti un failu numuri

== Grants un sīku akmens šķembu ceļa segums, labi braucams





312. att. Surju stacijas pasažieru ēka un perons  
Skats Mōisakūla virzienā  
LIMF\_AB4\_3670 (58 15.1043; 24 44.6049)



313. att. Surju stacijas pasažieru ēkas galvenā fasāde  
LIMF\_AB4\_3674 (58 15.0873; 24 44.6357)



314. att. Surju stacijas pasažieru ēka un perons  
LIMF\_AB4\_3681 (58 15.086; 24 44.6515)



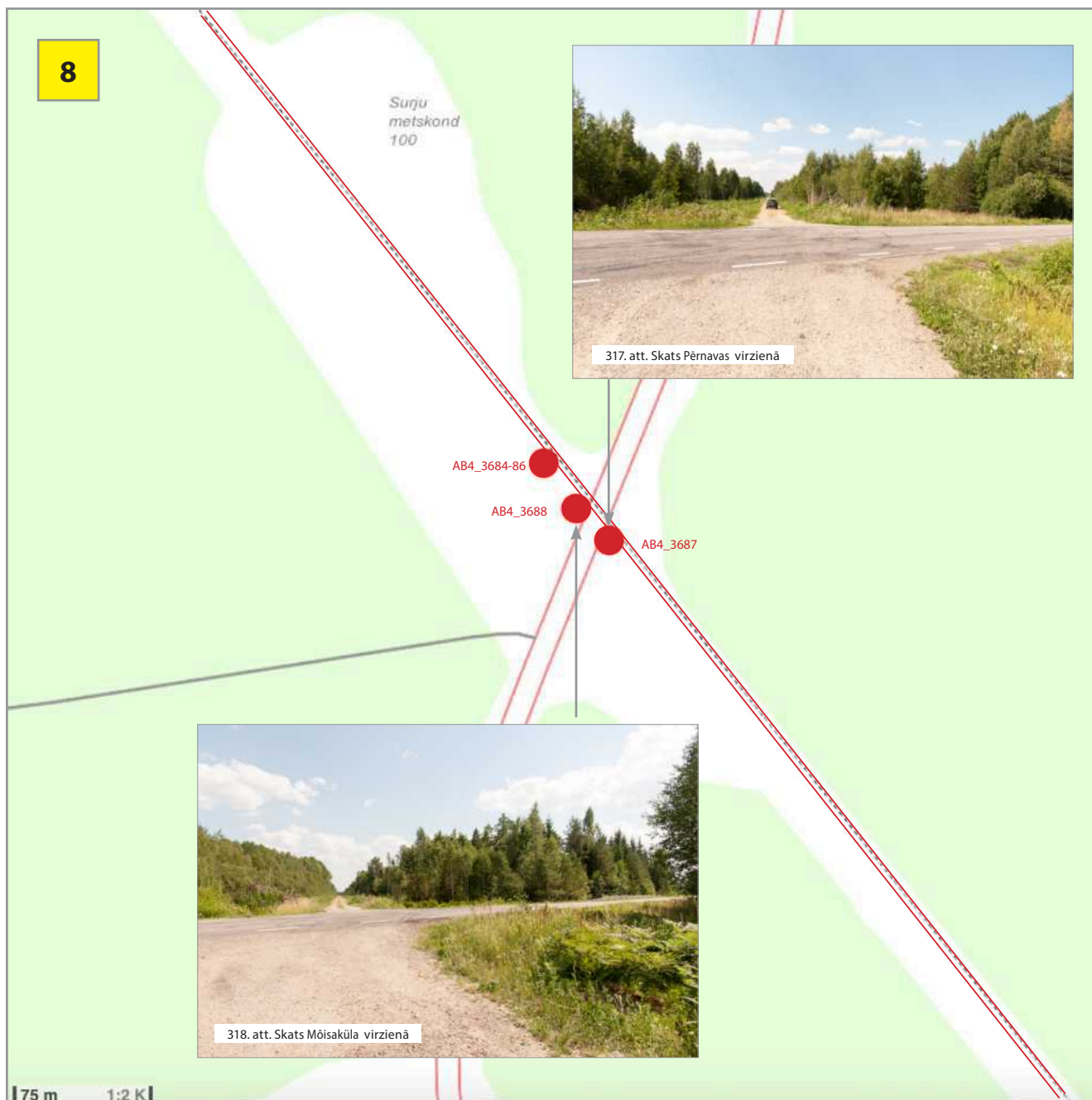
315. att. Surju stacijas saimniecības ēkas. Skats Pērnavas virzienā  
LIMF\_AB4\_3677 (58 15.0589; 24 44.6966)



316. att. Surju stacijas saimniecības ēka. Skats Mōisakūla virzienā  
LIMF\_AB4\_3679 (58 15.0589; 24 44.6966)

# KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI MŌISAKŪLA-KILINGI/NŌMME-PĒRNAVA

Trases posms Surju meāniecības 100 kvartālā Seljakūla apkārtnē pie krustojuma ar vietējo autoceļu (ap 0,8 km)



● AB4\_4752 Fotografēšanas punkti un failu numuri

== Grants un sīku akmens āķembu ceļa segums, labi braucams



# KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI MŌISAKŪLA-KILINGI/NŌMME-PĒRNAVA

Trases posms Vaskrāma stacijas apkārtnē pie krustojuma ar vietējo autoceļu un tiltu pār Vaskjogi upi (ap 0,8 km)



● AB4\_4752 Fotografēšanas punkti un failu numuri

== Grants un sīku akmens šķembu ceļa segums, labi braucams





321. att. Vaskaama stacijas pasažieru ēka un perona vieta.  
Skats Mōisakūla virzienā  
LIMF\_AB4\_3693 (58 17.721; 24 40.231)



322. att. Krustojums ar vietējo ceļu pie Vaskaama stacijas.  
Skats Pērnavas virzienā  
LIMF\_AB4\_3694 (58 17.7295; 24 40.2184)



323. att. Tilts pār Vaskjogi upi.  
LIMF\_AB4\_3700 (58 17.8196; 24 40.0886)



324. att. Tilts pār Vaskjogi upi  
LIMF\_AB4\_3699 (58 17.8068; 24 40.0981)

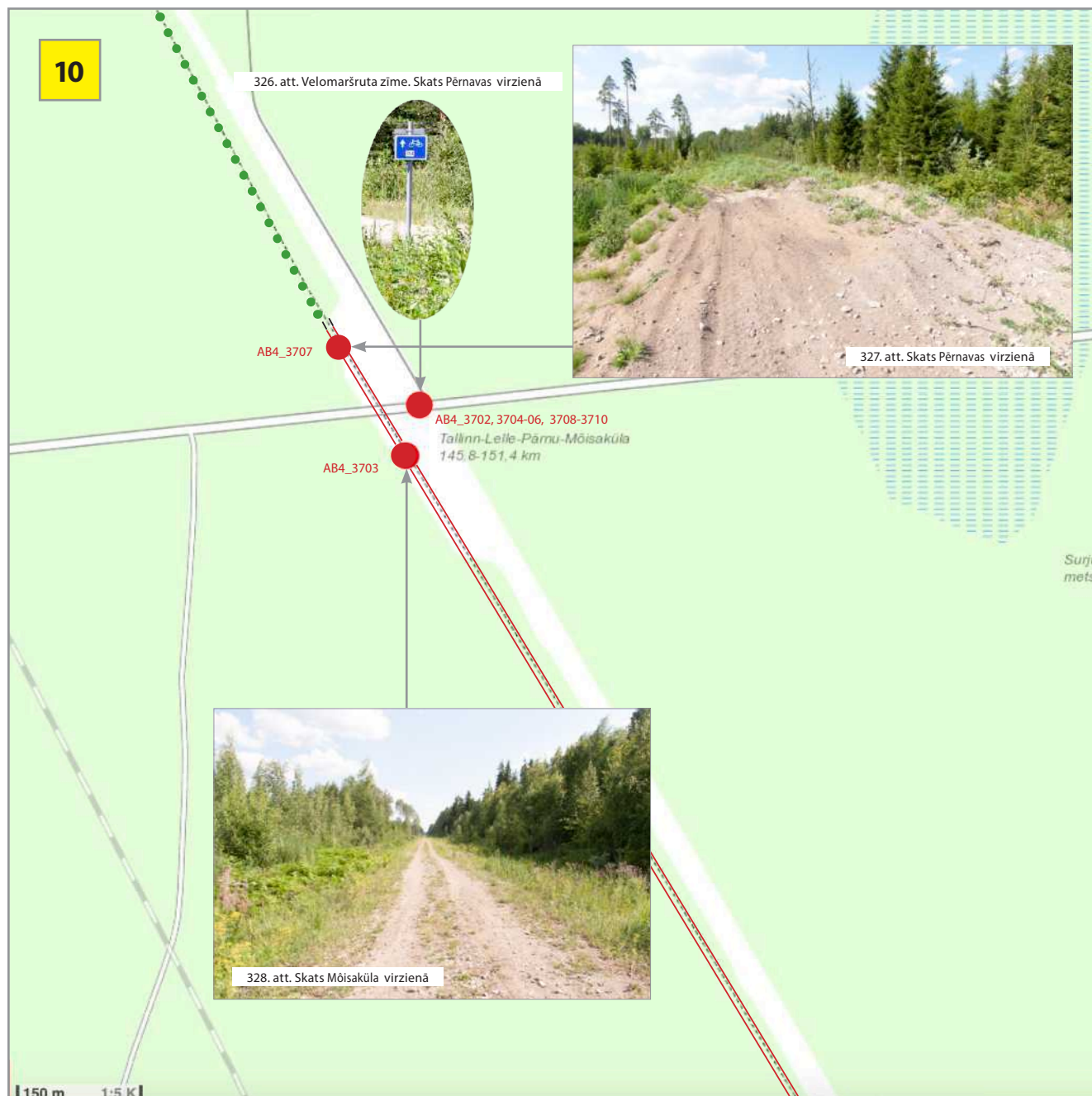


325. att. Tilts pār Vaskjogi upi. Skats Mōisakūla virzienā.  
LIMF\_AB4\_3700 (58 17.8285; 24 40.0754)



# KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI MŌISAKŪLA-KILINGI/NŌMME-PĒRNAVA

Trases posms Metsakūla un Joekūla apkārtnē pie krustojuma ar vietējo autoceļu (ap 1,5 km)



- AB4\_4752 Fotografēšanas punkti un failu numuri
- == Grants un sīku akmens šķembu ceļa segums, labi braucams
- ● ● ● ● Ceļš pilnībā aizaudzis. Šis posms nav braucams



329. att. Dzelzceļa trases un vietējā ceļa (pa labi) sazarojums.  
Skats Pērnavas virzienā  
LIMF\_AB4\_3702 (58 19.23; 24 38.5157)



330. att. Dzelzceļa trases un vietējā ceļa (pa labi) sazarojums.  
Skats Pērnavas virzienā  
LIMF\_AB4\_3702 (58 19.23; 24 38.5157)

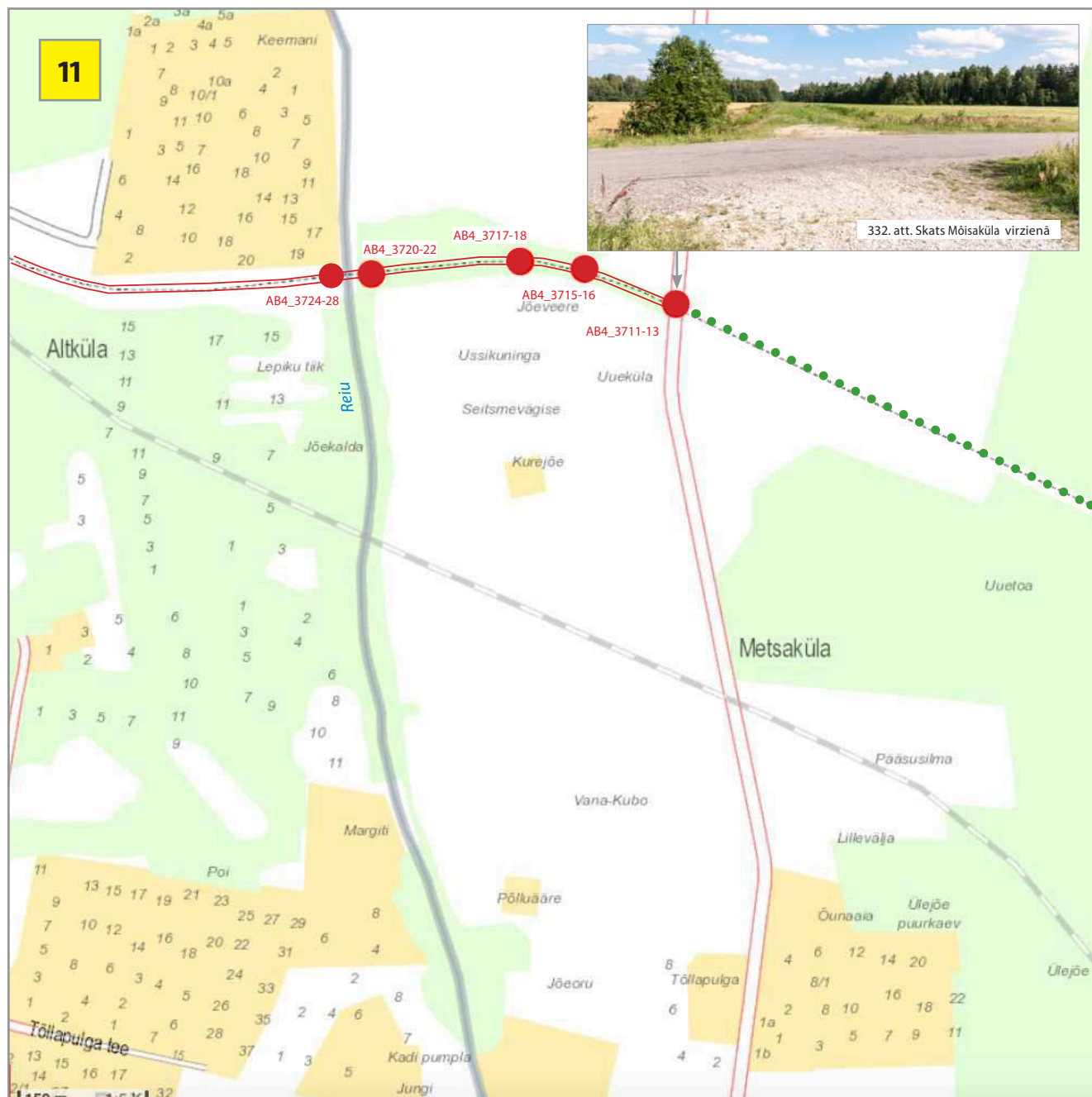


331. att. Dzelzceļa trases (pa kreisi) un vietējā ceļa sazarojums. Skats Pērnavas virzienā  
LIMF\_AB4\_3708 (58 19.4149; 24 38.3153)



## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI MŌISAKŪLA-KILINGI/NŌMME-PĒRNAVA

Trases posms Metsakŭla un Altkŭla apkārtne pie krustojuma ar vietējo autoceļu un tiltu pār Reiu ūpi (ap 1,3 km)



- AB4\_4752 Fotografēšanas punkti un failu numuri
- == Grants un sīku akmens šķembu ceļa segums, labi braucams
- ● ● ● ● Ceļš pilnībā aizaudzis. Šis posms nav braucams



333. att. Dzelzceļa trase pie krustojuma ar vietējo autoceļu.  
Skats Pērnavas virzienā.  
LIMF\_AB4\_3712 (58 19.8657; 24 37.1549)



334. att. Dzelzceļa trase starp Reiu tiltu un vietējo autoceļu  
Skats Mōisakūla virzienā.  
LIMF\_AB4\_3715 (58 19.8893; 24 37.0411)



335. att. Rekonstruētais velobraucēju un gājēju tilts pār Reiu upi. Skats Pērnavas virzienā  
LIMF\_AB4\_3720 (58 19.8882; 24 36.7877)



336. att. Rekonstruētais velobraucēju un gājēju tilts pār Reiu upi.  
Skats Pērnavas virzienā  
LIMF\_AB4\_3718 (58 19.8906; 24 36.8714)

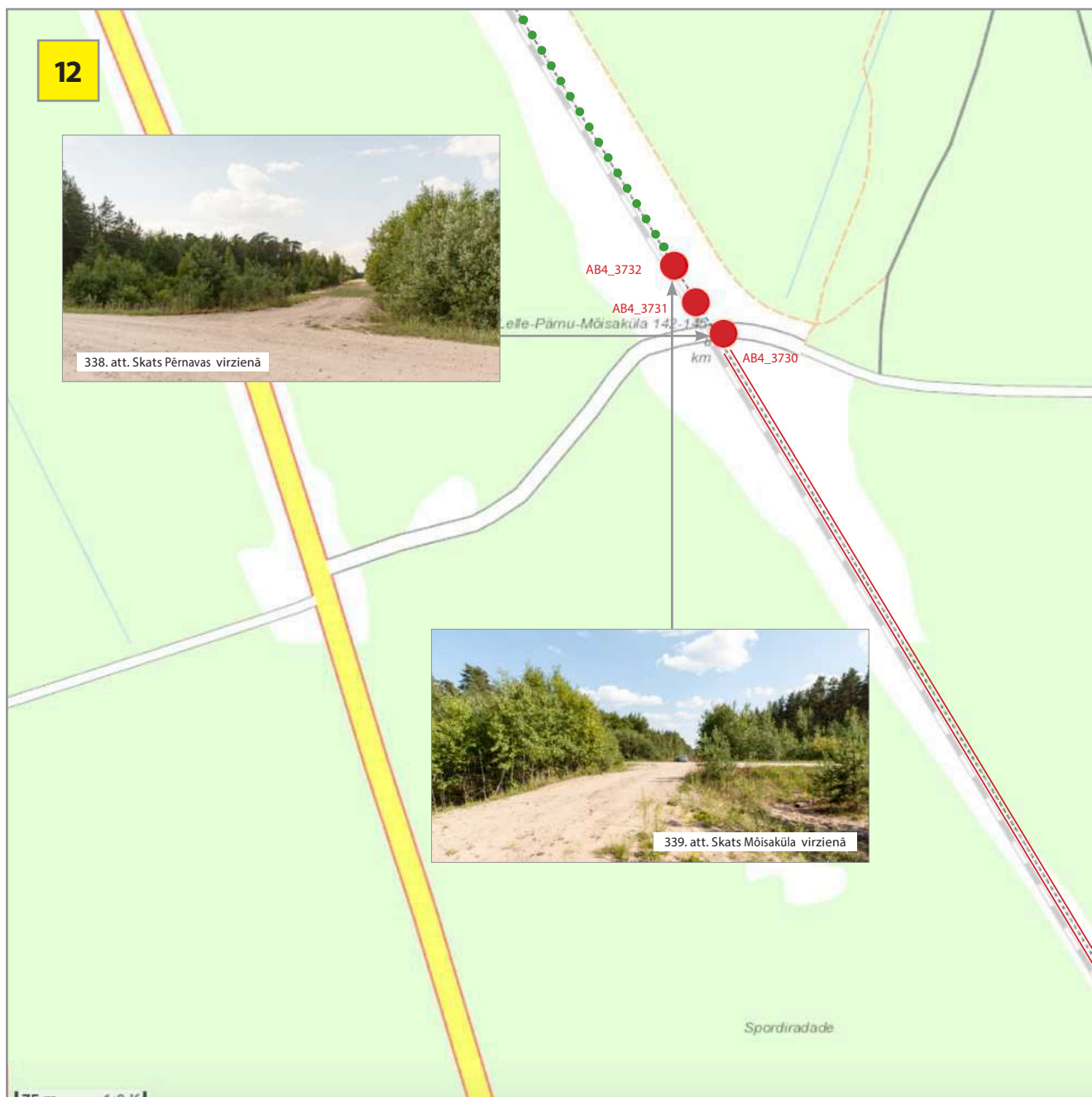


337. att. Dzelzceļa trase aiz tilta pār Reiu upi Pērnavas virzienā.  
LIMF\_AB4\_3728 (58 19.89; 24 36.8368)



# KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI MŌISAKŪLA-KILINGI/NŌMME-PĒRNAVA

Trases posms Pērnavas apkārtnē līdzās autoceļam E67 pie krustojuma ar vietējo autoceļu (ap 0,8 km)

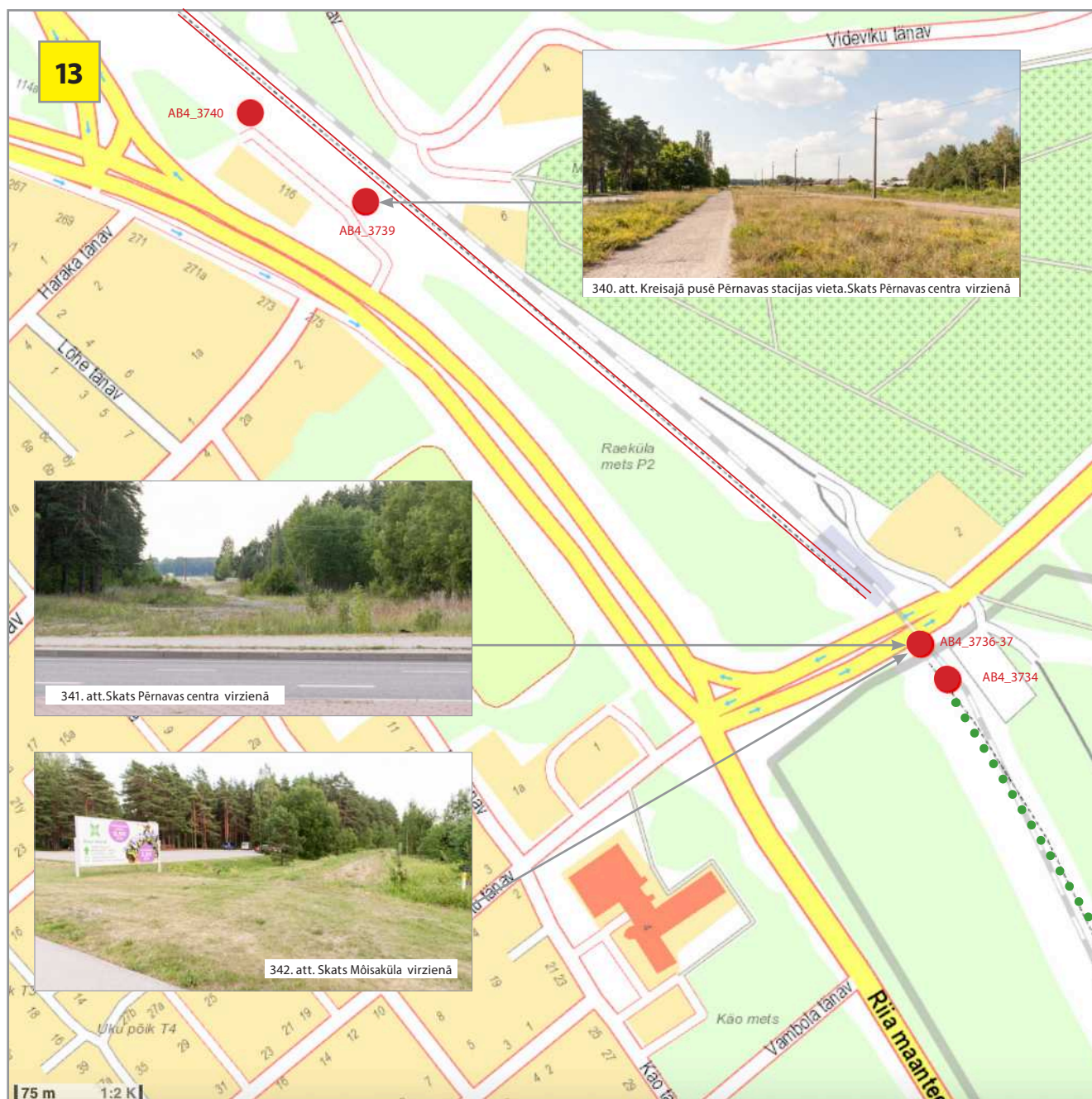


● AB4\_4752 Fotografēšanas punkti un failu numuri

== Grants un sīku akmens šķembu ceļa segums, labi braucams

● ● ● ● ● Ceļš daļēji aizaudzis. Šis posms nav braucams

KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI  
**MÕISAKŪLA-KILINGI/NÕMME-PĒRNAVA**  
Trases posms Pērnāvā bijušās stacijas apkārtnē (ap 0,9 km)



- AB4\_4752 Fotografēšanas punkti un failu numuri
- == Grants un sīku akmens šķembu ceļa segums, labi braucams
- ● ● ● ● Ceļš aizaudzis. Šis posms nav braucams



### 3. VĒSTURISKS APSKATS PAR PĻAVIŅU-GULBENES-VALKAS LĪNIJU UN APSEKOŠANAS REZULTĀTI

1898. gada 18. martā Drēzdenes un Berlīnes banka nodibināja dzelzceļu būvniecības sabiedrību *Die Continentale Eisenbahn-Bau und Betriebs-Gesellschaft* ar 12 miljonu marku lielu pamatkapitālu (239. att.). Šīs dzelzceļu būvniecības sabiedrības pāspārnē un ar tās finansējumu pēc Vidzemes muižnieku iniciatīvas tajā pat gadā tika izveidota privātā *Vidzemes pievedceļu sabiedrība* (Общество Лифляндских подъездных путей).

*Vidzemes pievedceļu sabiedrības* statūtos lasāms, ka tā apņemas uzbūvēt divas šaursliežu (750 mm) dzelzceļa līnijas: Alūksne-Valka un Vecgulbene-Stukmaņi (Pļaviņas) ar atzarojumu uz Alūksni. Minēts arī, ka visi līnijas būvei nepieciešamās iekārtas izgatavojamas Krievijas rūpnīcās no tēvzemē ražotiem materiāliem. Sabiedrības dibinātājs un dzelzceļa būvniecības organizētājs bija Haralds fon Vāls.

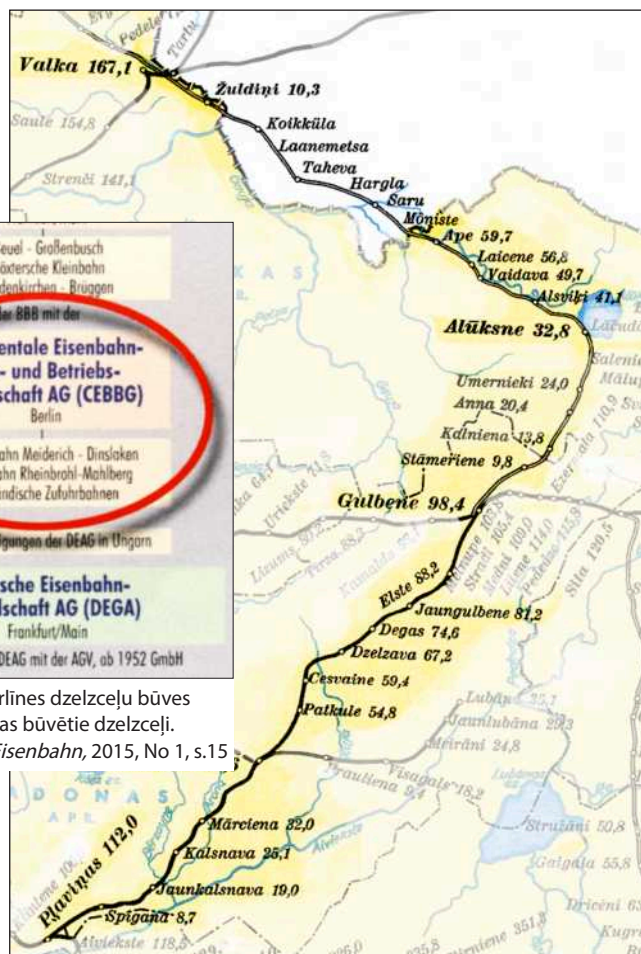
Pēc apjomīgā būvprojekta apstiprināšanas 1899. gada 15. martā tika uzsākta Stukmaņu-Valkas līnijas būvniecība – vienlaicīgi no abiem dzelzceļa galapunktiem. Paugurainā apvidus dēļ zemes darbu apjoms izrādījās lielāks nekā sākumā bija lēsts un tam nepietika strādnieku. Lai arī ieinteresētie apkārtnes muižnieki jaunbūvi atbalstīja ar vietējo darbaspēku, tomēr zemes darbu veikšanai nācās ievest strādniekus arī no citām Krievijas guberņām.

1900. gada otrajā pusē zemes klātnes sagatavošana sliežu ceļam un staciju ēku būvniecība posmos Valka-Alūksne un Vecgulbene-Stukmaņi bija gandrīz pabeigti, un dzelzceļnieki uzsāka sliežu ceļa montāžu. Savukārt posmā Vecgulbene-Alūksne, kuru pēc projekta bija plānots nodot ekspluatācijā kā pēdējo, vasaras beigās bija ielikti pamati staciju ēkām Gulbenē, Stāmerienā un Alūksnē.

Neskatoties uz dažāda rakstura grūtībām, 1901. gada būvsezonā dzelzceļa būvdarbi aktivizējās – dzelzceļa trasē dažbrīd vienlaicīgi bija nodarbināti vairāk nekā 1500 cilvēku. Rezultātā 1902. gada 12. oktobrī atklāja vilcienu pagaidu satiksmi no abiem gala punktiem, bet sākot no 1903. gada jūlija ik dienas visas līnijas garumā apgrozībā bija divi vilciena sastāvi.



343. att. Berlīnes dzelzceļu būves sabiedrības būvētie dzelzceļi. *Die Museums-Eisenbahn*, 2015, No 1, s.15



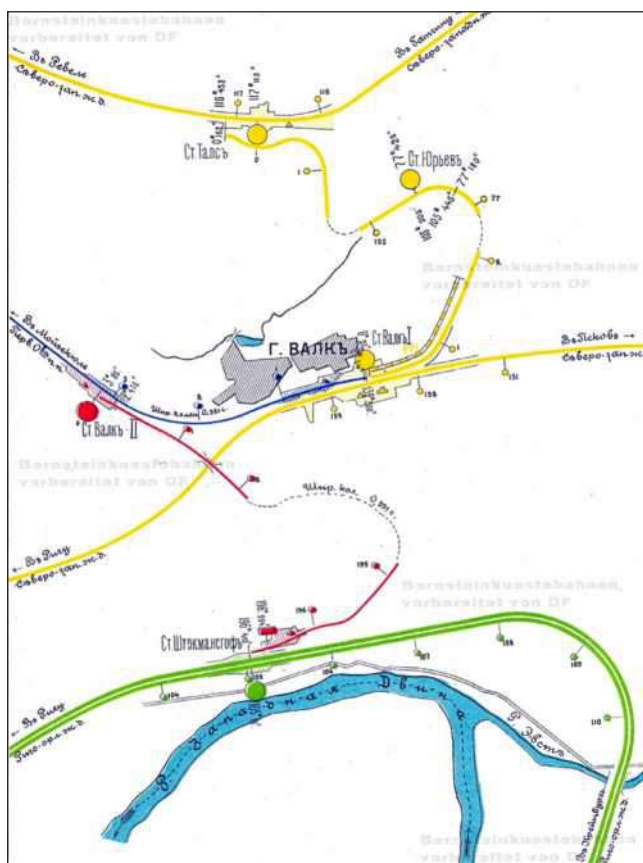
344. att. Platsliežu Pļaviņu-Gulbenes un šaursliežu Gulbenes-Valkas dzelzceļa līnija. Izkopējums no S.M. *Latvijas dzelzceļu kartes*. Rīga: Valsts dzelzceļu tipogrāfija, 1939.

| Лифляндский подъездной путь.      |             |              |             |                               |          |         |       |             |              |             |       |
|-----------------------------------|-------------|--------------|-------------|-------------------------------|----------|---------|-------|-------------|--------------|-------------|-------|
| 279. Валкя—Штокмансгоф и обратно. |             |              |             |                               |          |         |       |             |              |             |       |
| Тр.-ног. г.                       | Тр.-ног. II | Тр.-ног. III | Тр.-ног. IV | Всего                         | СТАНЦИИ. |         | Всего | Тр.-ног. II | Тр.-ног. III | Тр.-ног. IV | Всего |
| Тр.-ног. I                        | Тр.-ног. II | Тр.-ног. III | Тр.-ног. IV | Всего                         | Туда     | Обратно | Всего | Тр.-ног. II | Тр.-ног. III | Тр.-ног. IV | Всего |
| —                                 | 4 30        | 6 15         | —           | отх. Валкя II + . . . . .     | пр.      | 196     | 11 30 | —           | —            | 7 34        | —     |
| —                                 | 5 21        | 7 08         | 17          | Койколя . . . . .             | пр.      | 180     | 10 43 | —           | —            | 6 42        | —     |
| —                                 | 5 59        | 7 41         | 26          | Тайволя . . . . .             | ↑        | 170     | 10 15 | —           | —            | 6 12        | —     |
| —                                 | 6 32        | 8 18         | 37          | Менцель . . . . .             | ↑        | 158     | 9 28  | —           | —            | 5 22        | —     |
| —                                 | 7 12        | 8 58         | 48          | Гопенгоф . . . . .            | ↑        | 147     | 8 57  | —           | —            | 4 47        | —     |
| —                                 | 7 44        | 9 29         | 58          | Корвентгоф . . . . .          | ↑        | 138     | 8 22  | —           | —            | 4 08        | —     |
| —                                 | 8 14        | 9 54         | 66          | Альсиг . . . . .              | ↑        | 130     | 7 54  | —           | —            | 3 41        | —     |
| —                                 | 8 38        | 10 16        | 74          | пр. Мариенбург . . . . .      | отх.     | 122     | 7 30  | —           | —            | 3 13        | —     |
| —                                 | 9 00        | 10 36        | 82          | отх. Кальнемайзе . . . . .    | пр.      | 104     | 7 08  | —           | —            | 2 53        | —     |
| —                                 | 9 56        | 11 30        | 92          | Стомере . . . . .             | ↑        | 100     | 6 12  | —           | —            | 1 51        | —     |
| —                                 | 10 09       | 11 44        | 96          | пр. Альт-Шваненб. . . . .     | отх.     | 91      | 5 30  | —           | —            | 1 28        | —     |
| —                                 | 10 30       | 12 04        | 106         | отх. Ней-Шваненбург . . . . . | пр.      | 76      | —     | —           | —            | 12 54       | —     |
| 5 15                              | —           | 12 31        | 120         | Зельзау . . . . .             | ↑        | 62      | —     | —           | —            | 8 05        | —     |
| 6 04                              | —           | 2 03         | 133         | Сесеген . . . . .             | ↑        | 55      | —     | —           | —            | 7 18        | —     |
| 7 07                              | —           | 2 23         | 141         | Модон . . . . .               | ↑        | 41      | —     | —           | —            | 6 29        | —     |
| 8 13                              | —           | 3 25         | 155         | Марцель . . . . .             | ↑        | 29      | —     | —           | —            | 5 38        | —     |
| 8 59                              | —           | 4 11         | 166         | Альт-Кальцену . . . . .       | ↑        | 23      | —     | —           | —            | 4 06        | —     |
| 9 21                              | —           | 4 30         | 173         | Ней-Кальцену . . . . .        | ↑        | 17      | —     | —           | —            | 3 33        | —     |
| 9 40                              | —           | 4 45         | 179         | Штокмансгоф . . . . .         | отх.     | —       | —     | —           | —            | 3 18        | —     |
| 10 34                             | —           | 5 37         | 196         | —                             | —        | —       | —     | —           | —            | 2 28        | —     |

345. att. Vidzemes pievedceļu sabiedrības vilcienu kustības saraksts 1909. gada vasaras periodam. *Путеводитель по России "ФРУМЪ"*. Выпуск 218-й. Летн. движ. 1909.

Oficiālā 197 verstis jeb 210 km garā šaursliežu Stukmaņu-Valkas dzelzceļa atklāšanas ceremonija notika 1903. gada 15. augustā.

Vidzemes pievedceļu sabiedrība sava dzelzceļa galastaciju Valkā uzbūvēja līdzās jau esošajai Pirmās pieveddzelzceļu sabiedrības Valkas-Pērnavas šaursliežu dzelzceļa līnijai. Pēc savstarpējās vienošanās jauno staciju novietoja aptuveni trīs verstu attālumā no Valkas-Pērnavas galapunkta, kas atradās pie Rīgas-Valkas platsliežu dzelzceļa Valkas stacijas. Tādējādi izveidojās divas Valkas stacijas – *Walk I* (tag. Valgas stacija) un no jauna uzbūvētā šaursliežu dzelzceļu Valkas stacija (*Walk II*), kuras vienā pusē pienāca vilcieni no Pērnavas, bet otrā pusē no Stukmaņiem. Šāds risinājums nodrošināja ne vien abu šaursliežu dzelzceļu



346. att. Dzelzceļa līniju savienojuma shēma pie Stukmaņu un Valkas stacijās. 1910.

Railways of the Ambercoast. [http://riga.mashke.org/Bernsteinkuestebahnen/Maps/1910/1910\\_Walk.jpg](http://riga.mashke.org/Bernsteinkuestebahnen/Maps/1910/1910_Walk.jpg)

savienojumu, bet arī savienojumu ar Rīgas-Pleskavas platsliežu dzelzceļu (346. att.)

Pirmā pasaules kara gados vairākkārt mainījās sliežu ceļu, kā arī dzelzceļa inventāra īpašnieki, jo šis it kā maznozīmīgais šaursliežu dzelzceļš bija pievilcīgs militārajām struktūrām.



347. att. Dzelzceļa stacija Walk II pusē, kur pienāca Vidzemes pievedceļu sabiedrības Stukmaņu-Valkas līnijas vilcieni. 20. gs. sākums. T. Altberga kolekcija



348. att. Dzelzceļa stacija Walk II pusē, kur pienāca Pirmās pieveddzelzceļu sabiedrības Valkas-Pērnavas līnijas vilcieni. 1905. M. Helme kolekcija



349. att. Dzelzceļa stacija *Walk I* (Valga), kas būvēta Rīgas-Pleskavas platsliežu dzelzceļam. 1916. Ruud van Wijnen kolekcija



350. att. Apes dzelzceļa stacija. 20. gs. sākums. T. Altberga kolekcija



1916. gadā līniju Stukmaņi-Valka pārņēma Krievijas Satiksmes ceļu ministrijas Ziemeļrietumu dzelzceļu pārvalde. Tajā pat gadā Krievijas armija dzelzceļa posmu Stukmaņi-Gulbene pārbūvēja par platsliežu līniju, kā tas, saskaņā ar Krievijas militārā resora prasību, bija paredzēts jau šī pievedceļa projektēšanas laikā, tādējādi saīsinot kopējo šīs šaursliežu līnijas garumu par 98 km.

1918. gadā pavasarī, kad vācu karaspēks ieņēma Vidzemes teritoriju Vecgulbenes-Valkas šaursliežu dzelzceļš nonāca vācu militārās dzelzceļa direkcijas valdījumā.

Pēc Latvijas valstiskās neatkarības pasludināšanu 1918. gadā Pļaviņu-Gulbenes un Gulbenes-Valkas līnija Latvijas robežās līdz ar citām dzelzceļa līnijām nonāca valsts īpašumā. Nospraužot valsts robežu starp Latviju un Igauniju izrādījās, ka šaursliežu dzelzceļš posmā Mōniste-Valka atrodas Igaunijas teritorijā. Tas apgrūtināja kustības organizēšanu Latvijas valsts dzelzceļu kopējā tīklā. Tāpēc Gulbenes-Valkas šaursliežu dzelzceļa līnija tika sadalīta divos atsevišķos posmos: Gulbene-Ape un Žuldiņi-Valka. Satiksmi visā līnijā līdz Valkai un arī tālāk uz Rūjieniem un Ipiķiem atjaunoja tikai 1921. gada 6. septembrī, jo starp Valku un Api dzelzceļš bija nopostīts vairāk nekā 14 km garumā.

Izolēto Apes-Žuldiņu posmu ekspluatēja Igaunijas valsts dzelzceļš un maksāja Latvijas valstij par tā izmantošanu, tāpēc 1923. gadā Igaunijas teritorijā tika uzbūvēts jauns dzelzceļa posms Valga-Koikkūla (skat. 152. lpp.)

Interesanti atzīmēt, ka arī pēc šīm izmaiņām viens starptautisks vilciens tomēr kursēja arī visas līnijas garumā.

Interesanti atzīmēt, ka 1925. gadā Vidzemes pievedceļu sabiedrība pārstāvji mēģināja atjaunot īpašuma tiesības uz šīs sabiedrības būvētajiem sliežu ceļiem, taču prasībai nebija juridiska pamata un dzelzceļš palika Latvijas valsts dzelzceļu sastāvā.

Pateicoties Pļaviņu-Gulbenes posma pārbūvei 1520 mm platumā, kā arī Pirmā pasaules kara gados cīnījās Krievijas armijas izbūvētajām platsliežu līnijām Ieriķi-Gulbene un Gulbene-Sita (ar izeju uz Sanktpēterburgas-Varšavas dzelzceļu) Gulbene ieguva četru virzienu starptautiskas tranzīta stacijas statusu un Gulbene kļuva par vienu no nozīmīgākajiem dzelzceļa mezgliem valstī.



351. att. Mōniste dzelzceļa stacija. 1936



352. att. Alūksnes dzelzceļa stacija. 20. gs. sākums.  
T. Altberga kolekcija



353. att. Kravas-pasažieru vilciens pie Alūksnes. 20. gs. sākums.  
T. Altberga kolekcija



354. att. Vidzemes pievedceļu sabiedrības sliežu ceļi un ritošais inventārs Stukmaņu (Pļaviņu) platsliežu dzelzceļa stacijā. 20. gs. sākums.  
T. Altberga kolekcija

Tas atspoguļojās arī uzbūvējot 1926. gadā jauno arhitektoniski izteiksmīgo Gulbenes stacijas pasažieru ēku, pie kuras 1938. gadā tika "ievilkts" šaursliežu ceļš. Kopš tā laika tika pārtraukta Vecgulbenes stacijas izmantošana un



355. att. Valkas dzelzceļa stacijas pasažieru ēka pēc pārbūves. 1927. LDzM\_396



356. att. Valkas dzelzceļa stacijas pasažieru ēka. 2018. Foto: A. Biedriņš 15.09.2018. LIMF\_DSC4810

šaursliežu vilcieni pienāk un atiet no Gulbenes platsliežu stacijas pirmā ceļa.

Savukārt bijusī galastacija Valkā stacijas ēka 1927. gadā tika pārbūvēta un paplašināta, pielāgojot to arī platsliežu dzelzceļa un valsts robežstacijas vajadzībām.

Otrā pasaules kara gados vācu okupācijas laikā Gulbenes-Valkas līnija tika iekļauta okupēto Baltijas valstu dzelzceļu vienotās virsvadības pārziņā esošajā Igaunijas un Vidzemes apvienotajā šaursliežu dzelzceļu tīklā. Vācu karaspēkam atkāpjoties un padomju aviācijas uzlidojumu rezultātā 1944. gadā gandrīz pilnībā bija iznīcināts Gulbenes dzelzceļa mezgls un paralizēta Vidzemes šaursliežu dzelzceļa līniju darbība, kuras atjaunošanai bija nepieciešami lieli resursi.

Pēc kara Latvijas dzelzceļus iekļāva vienotā PSRS dzelzceļu sistēmā, kuras ietvaros notika arī Vidzemes šaursliežu dzelzceļu atjaunošana. Jau 1945. gada nogalē durvis

vēra Gulbenes depo šaursliežu lokomotīvu remonta jaunais cehs un decembrī, kā pirmo, atjaunoja vilcienu kustību Gulbenes-Apes posmā. Šajā laikā vispārējās transporta krīzes apstākļos šaursliežu dzelzceļu atjaunošanai un uzturēšanai okupācijas varas iestādes pievērsa pietiekami lielu uzmanību, jo tie līdztekus platsliežu dzelzceļiem bija atzīti par militāri — stratēģiskiem objektiem.

1958. gadā bijušās Vidzemes pievedceļu sabiedrības dzelzceļa Latvijas un Igaunijas posmi, tāpat kā cara laikos no jauna tika savienoti vienotā sistēmā. Vienīgi posmā Valga-Koikküla satiksmi atjaunoja pa Igaunijas neatkarības laikā izbūvēto atzaru ārpus Latvijas teritorijas. 1963. gadā, pēc triju Baltijas republiku dzelzceļu apvienošanas un Baltijas dzelzceļa pārvaldes izveidošanas, Gulbenes depo lokomotīvu brigādes sāka vest vilcienus līdz Valgai. Igaunijas stacija Valga kļuva par Gulbenes-Alūksnes-Apes dzelzceļa galapunktu, jo karā izpostīto dzelzceļa mezglu Valkā neatjaunoja.

1970. gados, strauji samazinoties šaursliežu dzelzceļu nozīmei, tika slēgtas vairums šīs līnijas staciju, kā arī likvidēti atsevišķi dzelzceļa posmi, izņemot vienu – no Gulbenes līdz Alūksnei.

21. gs. Gulbenes-Alūksnes šaursliežu dzelzceļš joprojām nodrošina regulārus pasažieru pārvadājumus un šis dzelzceļš ir valsts nozīmes industriālais piemineklis, kas piesaista apmeklētāju interesi ar vēsturisko ritošo sastāvu un infrastruktūru, kā arī kultūrvēsturisko vidi un šeit organizētajiem izklaides pasākumiem.

Gulbenes-Alūksnes dzelzceļš kā savienojošais posms ir iekļauts projekta Green Railways ("Zaļie dzelzceļi") trasē, kura tiek veidota galvenokārt uz slēgto dzelzceļa līniju infrastruktūras bāzes un paredz tās sakārtošanu Vidzemē un Dienvidigaunijā, kopumā izveidojot aptuveni 750 km garu kopīgu velobraucēju un kājāmgājēju maršrutu.



### 3.1. Šaursliežu dzelzceļa posms Valga-Koikküla

Pēc Igaunijas valsts izveidošanas un robežas nospraušanas starp Latviju un Igauniju ar situācija, ka Vidzemes pievedceļu sabiedrības Gulbenes-Valkas dzelzceļa posms no stacijas Mõniste līdz stacijai Koikküla atradās Igaunijas teritorijā, bet daļa no šī posma 17 km starp Valku un Koikküla – Latvijas teritorijā. Tālab par Latvijas dzelzceļa sliežu ceļu izmantošanu Igaunija maksāja Latvijai ap 5000 rubļiem gadā. Tāpēc 1920. gadā tika pieņemts lēmums būvēt savienojošu šaursliežu dzelzceļu no Valgas uz Koikküla pa Igaunijas teritoriju.

Būvdarbus uzsāka vēl tajā pašā gadā, taču samērā sarežģītā reljefa, kvalificēta darba spēka un tehnikas trū-

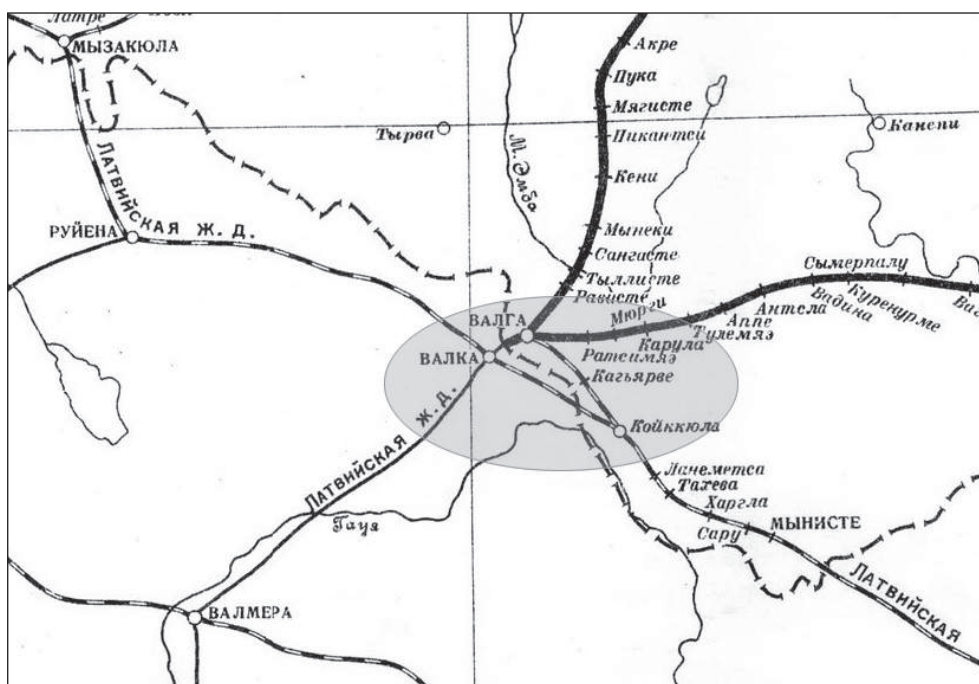


357. att. Stacijas Koikküla pasažieru ēka. 20. gs. sākums.  
T. Altberga kolekcija

nokārt lietotas sliedes. Jaunajā dzelzceļa posmā Valga-Koikküla tika uzbūvētas četras koka ēkas – trešajā kilometrā

uzbūvēja ceļu uzrauga dzīvojamo un saimniecības ēkas, bet deviņtajā kilometrā vienvietu Kaagjärve stacijas ēku. Pie šīs stacijas ierīkoja divus vilcienu izmaiņas sliežu ceļus. Savukārt jaunās trases noslēgumā – 14. km uzbūvēja vēl vienu ceļu uzrauga ēku.

Jaunais savienojošais dzelzceļa posms sākās pie Valgas stacijas pirmā ceļa un turpinājās Tartu virzienā paralēli platsliežu dzelzceļam. Vietā, kur beidzās stacijas sliežu ceļi šaursliežu dzelzceļš pagriezās un šķērsoja pa ierakumu zem Valgas-Tartu, kā arī Valgas-Pet-saru platsliežu dzelzceļa. Lai



358. att. Igaunijas dzelzceļa 1940. gada shēmas fragments, kurā redzams Igaunijas teritorijā jaunūvētais dzelzceļa posms Valga-Koikküla.

Railways of the Ambercoast. [http://riga.mashke.org/Bernsteinkuestebahnen/Maps/1940/1940\\_Estland.jpg](http://riga.mashke.org/Bernsteinkuestebahnen/Maps/1940/1940_Estland.jpg)

kuma, kā arī ierobežotā finansējuma dēļ tie ievilkās līdz 1922. gada beigām, kad pa jaunbūvēto sliežu ceļu sāka kursēt pirmie kravas vilcieni. Trase virzījās pa privātām zemēm, un lai arī dzelzceļa nodalījuma josla 25 m platumā tika atsavināta, tomēr nācās vienoties ar vietējiem zemes īpašniekiem par 35 pārbrauktuviņu ierīkošanu, kas bija ārkārtīgi liels skaits tik īsam dzelzceļa posmam. Pavisam šajā posmā uzbūvēja 17 tiltus, kuri visi tika būvēti koka konstrukcijā. lielākais no tiem bija 32 m garš un 6 metrus augsts. Dzelzceļa būvniecībā izmantoja dažāda tipa, galve-

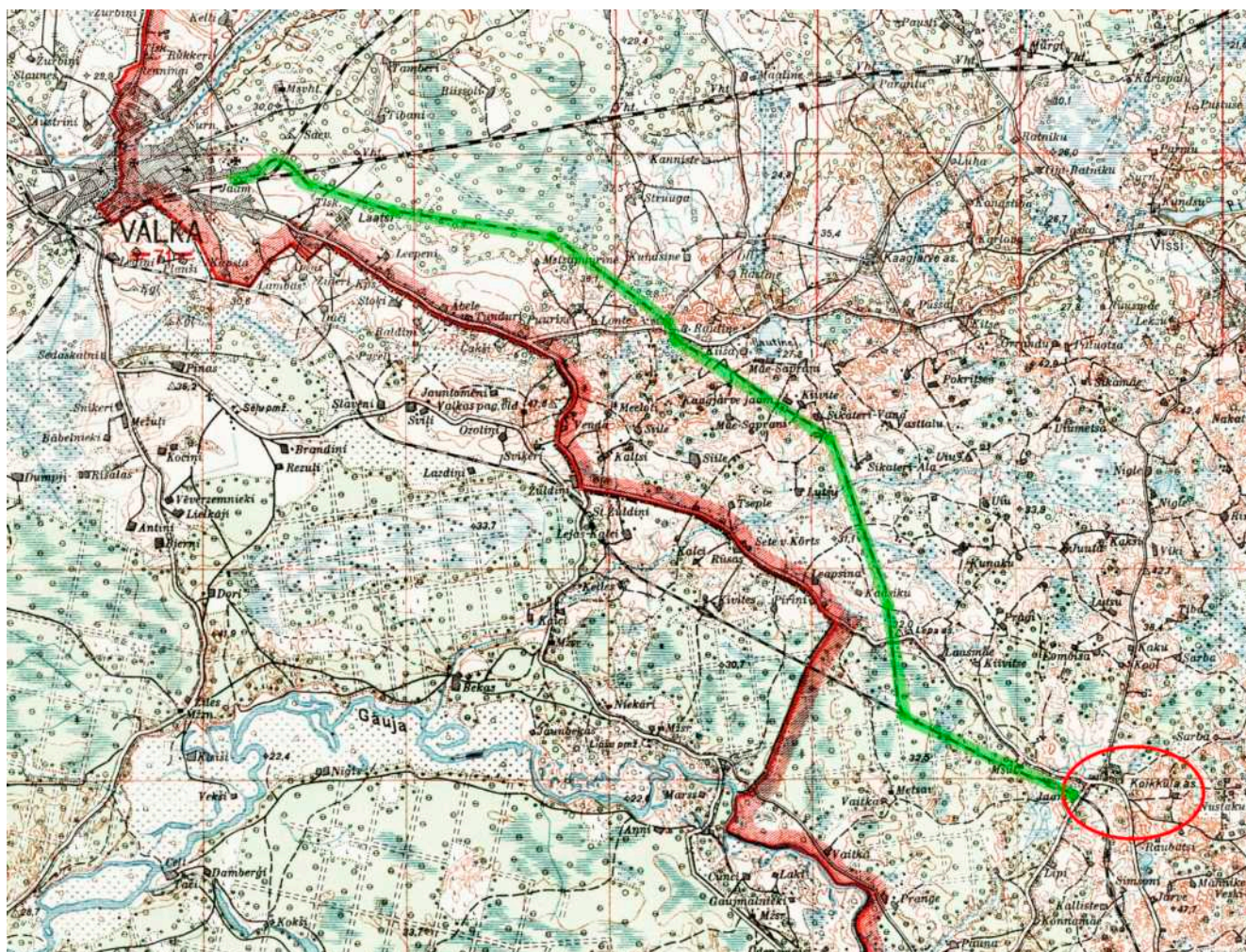
izbūvētu šo šķērsojumu nācās paaugstināt abu platsliežu dzelzceļa uzbūrumus. Tālāk dzelzceļa trase virzījās uz Kaagjärve paralēli Latvijas robežai aptuveni 1-1,5 km attālumā no tās. Jaunbūvētās trases 15. kilometrā no Valgas stacijas un divus kilometrus pirms stacijas Koikküla dzelzceļš tieši līdz robežai pievienojās vecajai Valkas- Koikküla dzelzceļa trasei. Savienošanās vietā tika uzstādīta pārmija, kas normālā stāvoklī vienmēr bija atvērta Valgas virzienā.



Lai varētu braukt pa veco trasi uz Valku bija nepieciešams izsaukt pārmijnieku no Koikkūla stacijas, lai tas pārslēgtu pārmiju.

No jauna uzbūvētā dzelzceļa sliežu ceļa garums bija 15 km un kustību jaunajā dzelzceļa posmā Valga-Koikkūla atklāja 1923. gadā, vienlaikus pārtraucot Igaunijas vilcienu satiksmi cauri Latvijas teritorijai. Tādējādi dzelzceļš no Val-

gas līdz stacijai Mõniste pilnībā atradās Igaunijas teritorijā un to apkalpoja Igaunijas dzelzceļš. Tomēr sadarbība ar Latvijas dzelzceļu turpinājās – Igaunijas vilcienu sastāviem pēc vajadzības piekabināja arī Latvijas dzelzceļa vagonus. Šeit izmantoja Nõmmes depo ritošo sastāvu, tajā skaitā Vidzemes pievedceļu sabiedrības Ak sērijas tvaika lokomotīves.



359. att. Šaursliežu dzelzceļa posms Valga-Koikkūla (marķēts ar zaļu). Latvijas armijas štāba kartes fragments. Valka-Gaujiena. 1927.



## VALGA-KOIKKŪLA

### Šaursliežu dzelzceļa trases posma apsekošanas rezultāti (apsekojumu veica J. Siliņš 10.2018.)

Dzelzceļa 13,45 km garumā uzbūvēja Igaunijas teritorijā kā atzarojumu no Gulbenes -Valkas šaursliežu dzelzceļa līnijas (358. att.). Dzelzceļa trases posma jeb atzarojuma Valga-Koikküla (Valgas pašvaldības teritorijā) pārlūkošana dabā veikta daļu no trases ejot ar kājām un daļu braucot ar automašīnu.

Apsekojums uzsākts pie Valgas-Pleskavas platsliežu dzelzceļa līnijas Valgas pilsētā. Šeit agrākā dzelzceļa trases vietā tagad ir viadukts un iela (Saviaugu) ar asfalta segumu, kas beidzas Saviaugu un Laatsi ielu krustojumā. Aiz krustojuma dzelzceļa trase turpinās kā labas kvalitātes zemesceļš. Iebraukšanu automašīnām šeit ierobežo uz ceļa novietota barjera, bet tai ir iespējams apiet/apbraukt apkārt ar velosipēdu (1. karte, 360.-361. att.)

Tālāk 3,1 km garumā trase jeb šobrīd zemesceļš virzās cauri mežam. Ceļš šeit ir ļoti labs, segums ir ciets un var manīt uzbērums atliekas ceļa malās. Pēc šī posma dzelzceļa trase krustojas ar grants un zemes seguma ceļu, kas savieno 67. šoseju ar apdzīvotu vietu Struuga.

Posms starp šo zemes seguma ceļu un nākamo ceļu DA virzienā (savieno apdzīvotas vietas Kaagjarve un Londi) ir ap 700 m garš, un šeit trases turpinās kā nelīdzens zemes ceļš.

Tulīt aiz šī posma ir krustojums, aiz kura ir ap 200 m garš posms, kur trase pilnībā aizaugusi un ceļa šeit nav. Šo posmu iespējams apbraukt pa blakus esošajiem ceļiem, atgriežoties uz dzelzceļa trases pa 23201. šoseju.

Trase atsākas "Anni" māju apkārtnē un vietām ir nedaudz aizaugusi ar zāli. Ceļš kļūst arvien labāks virzienā uz DA. Pēc 1,2 km trase krustojas ar grants seguma ceļu, kas savieno tuvumā esošās saimniecības ("Kiisa", "Noor Kiisa") ar apdzīvotu vietu Jarve.

Pēc vēl aptuveni 900 m agrākā dzelzceļa trase krustojas ar 23206. Rautina-Kaulina grants seguma ceļu. No krustojuma trase turpinās kā labs zemesceļš 1,2 km garumā līdz pat "Sikatari" mājām, kas atrodas ceļa kreisajā pusē. Tālāk ceļš pa trasi ir vairāk aizaudzis ar zāli un ir nelīdzens un pēc 300 m atrodas betona dzelzceļa tilts ar gadaskaitli "1950" (4. karte, 369. att.). Tilts ir droši šķērsojams. Šajā posmā trase virzās pa bijušo dzelzceļa uzbērumsu, kas turpinās tālāk līdz Ujaste upītes šķērsojumam un

līdz mežam.

Pēc uzbērumsa beigām dzelzceļa trase turpinās kā zemes ceļš līdz pat "Rosina" mājām. Šis trases posms no dzelzceļa tiltu līdz "Rosina" mājām ir 2,4 km garš. Starp šīm mājām un 67. šoseju dzelzceļa uzbērums ir daļēji norakts, bet tas turpinās otrpus 67. šosejai. Daļēji noraktais posms starp "Rosina" un 67. šoseju ir 80 m garš.

Otrpus 67. šosejai dzelzceļa uzbērums turpinās tikai apmēram 100 m garumā, šajā posmā šķērsojot tiltu pār mazo Setteoja upīti. Tālāk dzelzceļa trases vietā līdz pat savienojuma vietai ar Gulbenes-Valkas šaursliežu dzelzceļa trasi 1,1 km attālumā ir redzama elektrolīnijas stiga un mežistrādes vajadzībām ierīkoti ceļi, kas ir nošķūrēti un iztīrīti. Ceļa segums ir mīksta un mitra smilts. Savienojuma vietā ar Gulbenes-Valkas šaursliežu dzelzceļa trasi ir meža ceļš (5. karte, 374. att.)

### Secinājumi un ieteikumi

Valga-Koikküla dzelzceļa atzarojuma trases kopējais garums no Valgas-Pleskavas platsliežu dzelzceļa līnijas līdz savienojumam ar Gulbenes-Valkas šaursliežu dzelzceļa trasi Koikküla apkaimē ir 13,45 km.

Bijušā šaursliežu dzelzceļa atzarojuma trase, ņemot vērā šeit esošo ceļu infrastruktūras stāvokli, gandrīz visā tās garumā ir izmantojama "Zaļā ceļa" izveidei. Tomēr atsevišķās vietās ir nepieciešams izmantot blakus ceļus, lai atgrieztos uz bijušās dzelzceļa trases. Turklāt ir jāšķērso arī 67. šoseja ar intensīvāku satiksmi.

Ņemot vērā dažādos šķēršļus šajā posmā (tiešs saimniecību tuvums, trīs ceļa pārrāvumi (viegli apbraucami), "Zaļā ceļa" infrastruktūras izveidošana teorētiski šeit ir iespējama, tomēr vairāku apsvērumu dēļ "Zaļā ceļa" praktiskā izveidošana varētu būt apgrūtināta. Šī ceļa daļas tiek izmantotas kā pievedceļi lauku mājām, saimniecībām un lauksaimniecības zemēm. Ne visām saimniecībām ir alternatīvi ceļi, pa kuriem var šīm saimniecībām piekļūt. Turklāt jau vēsturiskajos materiālos par šī dzelzceļa atzarojuma būvniecību minēts, ka lielākā problēma vienmēr ir bijusi īpašumtiesību lietu kārtošana, kas ierobežojusi dzelzceļa būvniecību.

## KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS PAR GULBENES-ALŪKSNES-VALKAS/VALGAS SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU VALGA-KOIKKŪLA

Dzelzceļa trases posma kopskats no Rīgas-Pleskavas dzelzceļa līnijas pie Valgas līdz savienojumam ar Apes-Valkas dzelzceļa trases posmu Koikkūla apkārtnē (ap 13,5 km)

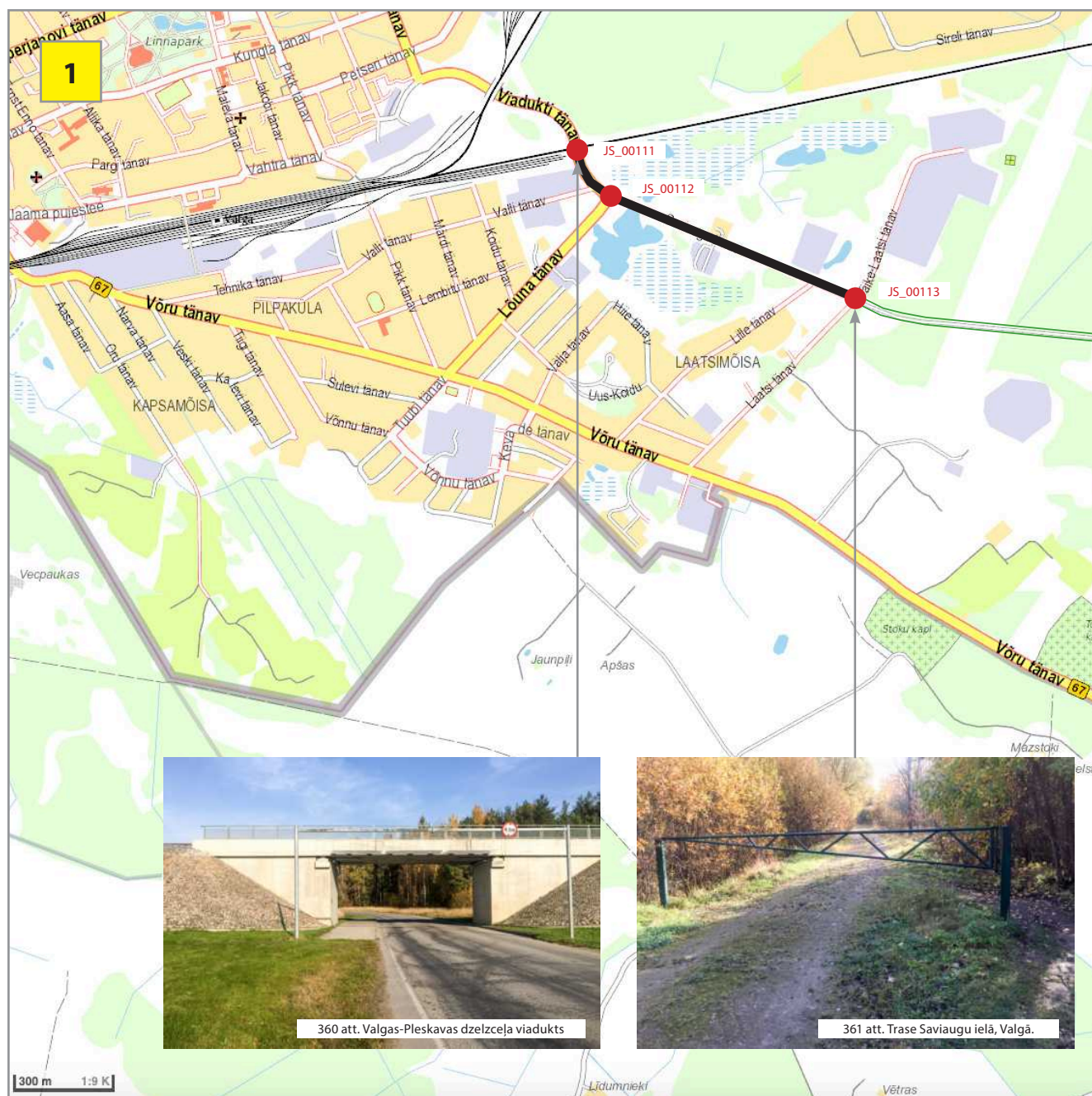


[http://balticmaps.eu/?lang=lv&draw\\_hash=iejqwo&centerx=609624.72395774&centery=6406957.129356963&zoom=7&layer=map&ls=o](http://balticmaps.eu/?lang=lv&draw_hash=iejqwo&centerx=609624.72395774&centery=6406957.129356963&zoom=7&layer=map&ls=o)



# KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU VALGA-KOIKKŪLA

Trases posms Valgas apkārtnē sākot no Rīgas-Pleskavas dzelzceļa līnijas (ap 1,7 km)



● JS\_091914 Fotografešanas punkti un failu numuri

— Asfaltēts ceļš/ielā

— Zemesceļš

## Kartogrāfisks pārskats ar fotofiksāciju par slēgtā dzelzceļa trases posmu

### VALGA-KOIKKŪLA

Trases posms Londi apkārtnē (ap 2,9 km)



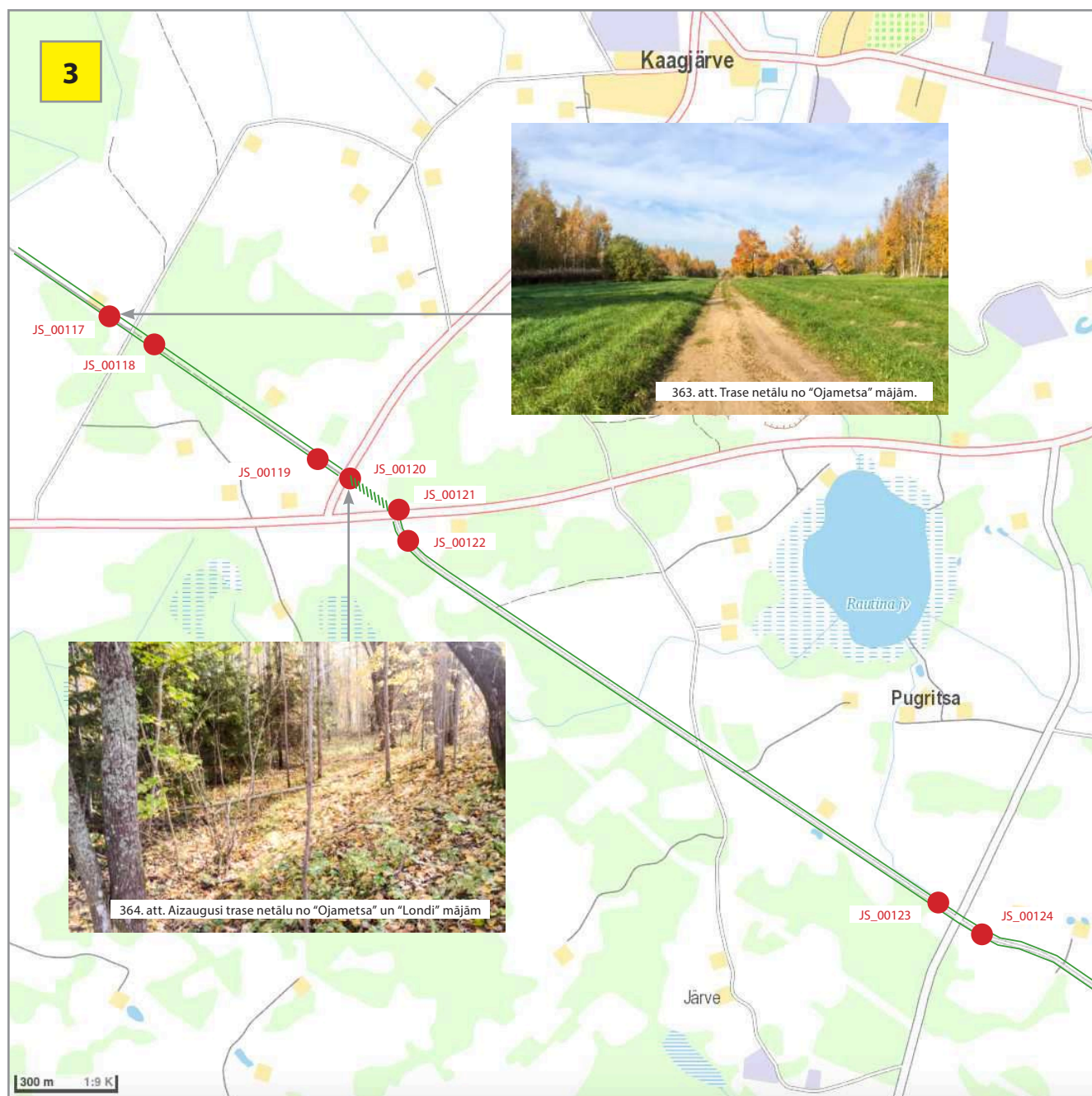
● JS\_091914 Fotografešanas punkti un failu numuri

— Zemesceļš, braucams



# KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU VALGA-KOIKKŪLA

Trases posms Pugritsa apkārtnē (ap 4 km)



● JS\_091914 Fotografešanas punkti un failu numuri

— Zemesceļš, braucams

Trase dabā nav konstatējama





365. att. Trase netālu no "Uue Puurina" mājām.  
JS\_00115 (57.766161, 26.136870)



366. att. Trase netālu no "Ojametsa" mājām.  
JS\_00118 (57.760163, 26.152534)



367. att. Trase netālu no "Ojametsa" un "Londi" mājām.  
JS\_00119 (57.756683, 26.161375)



368. att. Trase netālu no "Anni" mājām.  
JS\_00122 (57.755172, 26.164529)



369. att. Trase netālu no Pūgritsa.  
JS\_00123 (57.744454, 26.190906)

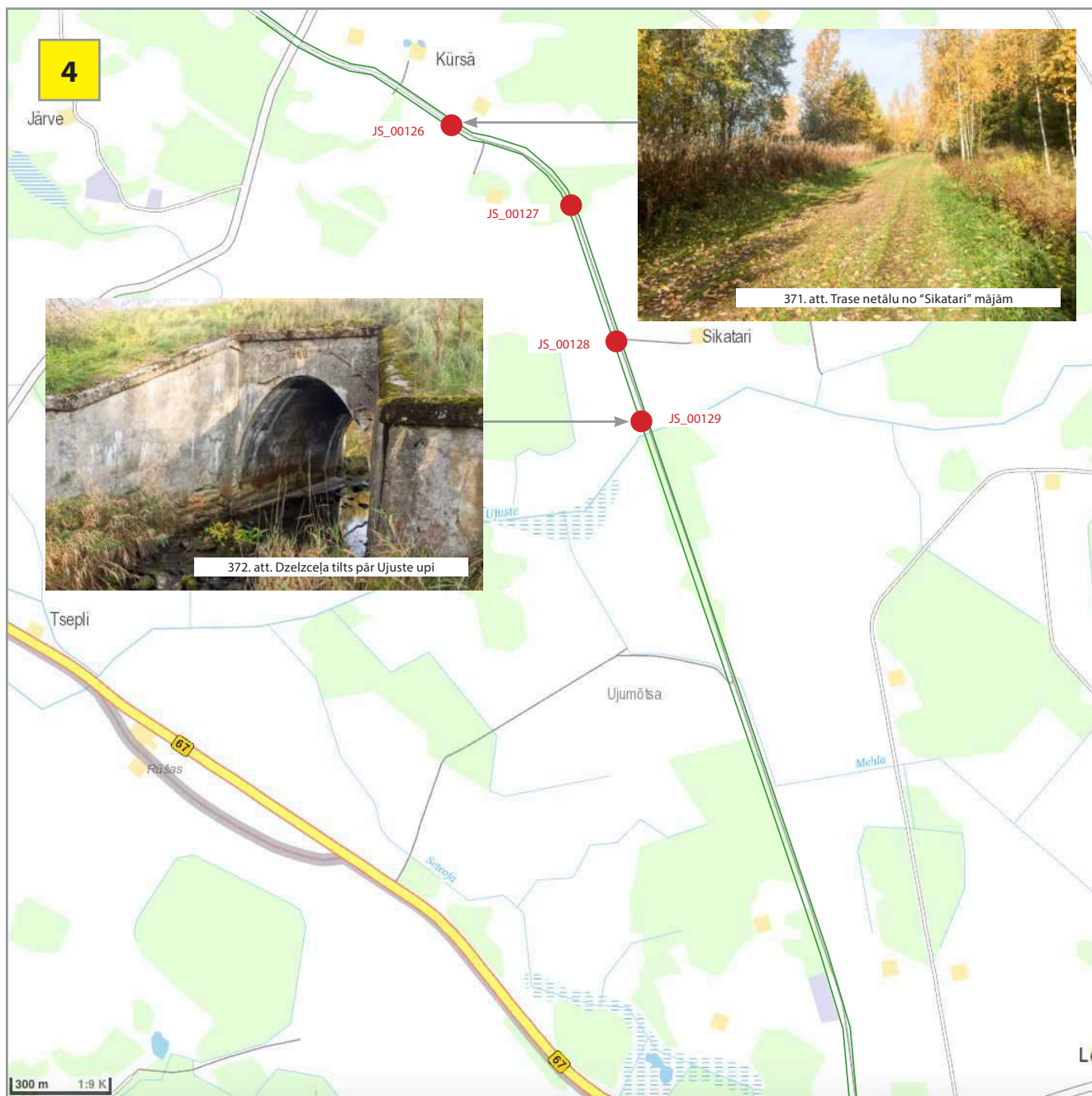


370. att. Trase netālu no Pūgritsa.  
JS\_00124 (57.743996, 26.192151)



# KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU VALGA-KOIKKŪLA

Trases posms Sikatari māju apkārtnē (ap 3,4 km)



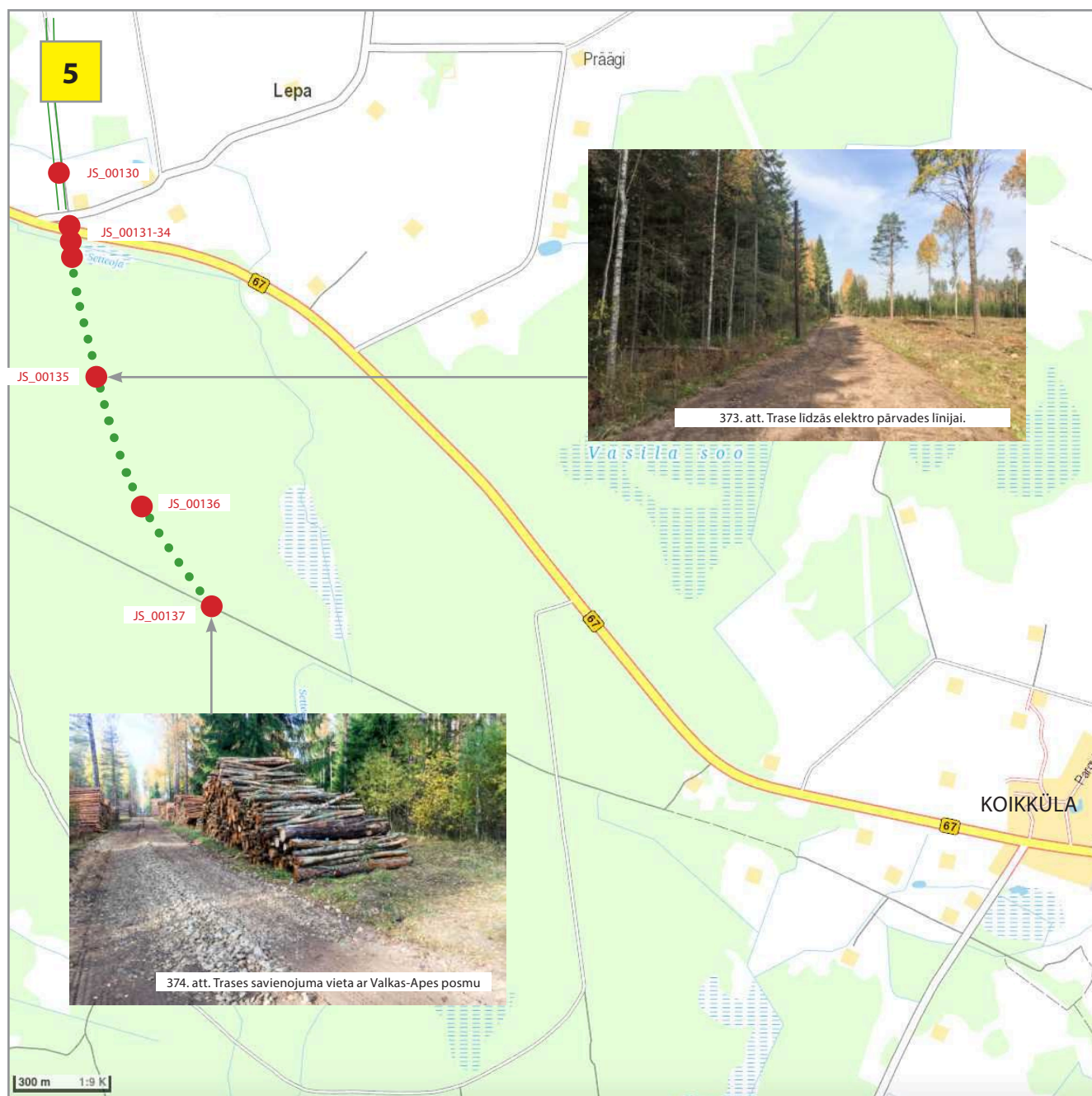
● JS\_091914 Fotografēšanas punkti un failu numuri

— Zemesceļš, braucams

# KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU

## VALGA-KOIKKŪLA

Trases posms Koikkūla apkārtnē (ap 1,4 km)



● JS\_091914 Fotografēšanas punkti un failu numuri

— Zemesceļš, braucams

● ● ● ● ● Aizaudzis meža zemesceļš, elektro pārvades līnija, vietām grūti izbraucams

▤ Trase grūti konstatējama, uzbērums norakts





375. att. Ar zāli apaugusi trase netālu no "Sikatari" mājām.  
JS\_00127 (57.735749, 26.207579)



376. att. Dzelzceļa uzbērumš netālu no "Sikatari" mājām un Ujuste upes.  
JS\_00128 (57.734375, 26.208287)



377. att. Trase netālu no "Rosina" mājām.  
JS\_00131 (57.712428, 26.218938)



378. att. Dzelzceļa uzbērumš pie 67. autoceļa.  
JS\_00132 (57.712073, 26.218885)



379. att. Dzelzceļa tilts netālu no 67. autoceļa.  
JS\_00133 (57.711677, 26.219035)



380. att. Trase līdzās elektro pārvades līnijai.  
JS\_00136 (57.704558, 26.220312)

**APE-ALŪKSNE****Šaursliežu dzelzceļa trases posma apsekošanas rezultāti (apsekojumu veica J. Siliņš 03.05.2018.)**

Apsekojums veikts 2018. gada 3. maijā, daļēji ejot ar kājām un daļēji braucot ar automašīnu. Dzelzceļa līnijas posms starp Igaunijas robežu pie Apes un Alūksnes staciju ir 28,7 km garš. Šis agrākās Pļaviņu – Valkas dzelzceļa līnijas posms ir slēgts satiksmei kopš 1973. gada.

Posms no Igaunijas robežas līdz Apes pilsētas robežai ir 3,5 km garš. Lielākā daļa šī posma atrodas lauksaimniecības teritorijās, kur dzelzceļa trases vietā ir šaurs zemesceļš. Pēdējos 200 m līdz pilsētas robežai dzelzceļa trase virzās pa un gar mežu. Tālāk līdz pat gājēju tiltam, kas celts uz agrākā dzelzceļa tilta bāzes, pār upīti Apes pilsētā netālu no Loku un Rūpniecības ielu krustojuma trase ir attīrīta un turpinās pa mežu. Pēc apmēram 80 m to šķērso Loku iela.

Loku ielas otrā pusē sākas Ganību iela, kurā ir atrodas agrākais dzelzceļa stacijas perons un agrākā dzelzceļnieku māja, kas kopš autora pēdējā apsekojuma 2014. gadā ir renovēta un pamatīgi izmainījusi savu izskatu. Pie perona atrodas arī tagadējā Apes autoostas ēka, kas agrāk pildījusi stacijas funkcijas.



381.-382. att. Apes dzelzceļa stacijas pasažieru un bagāžas noliktavas ēka. Skats uz ēkām perona pusē. Ap 1990.  
LIMF\_29580002 un 29580007

No Apes agrākās stacijas vietas līdz "Veclipskiem" dzelzceļa trase virzās galvenokārt pa mežu, kur trases vietā redzams zemesceļš. No Klusās ielas un Ganību ielas krustojuma līdz pat "Veclipsku" māju apkārtnē 1,1 km garumā dzelzceļa trase atrodas mežā. Pie "Veclipskiem" dzelzceļa trase beidzas pie grants ceļa, kas savieno P19 un P39 šosejas. Starp mežmalu pie "Veclipskiem 1" un "Veclipskiem 2" un A2 šoseju (Vidzemes šoseju) ir 1,6 km garš posms, kur redzamas lauksaimniecības zemes. Otrpus A2 šosejai dzelzceļa trase turpinās kā zemes ceļš, kas tālāk turpinās mežā. Dzelzceļa trase mežā atrodas netālu no P39 šosejas, kas ved no A2 šosejas uz Alūksni. Dzelzceļa trase šajā meža posmā ir labi redzama un izejama. Pavisam tuvu P39 šosejai tā pietuvojas "Ozolkalnu" māju apkārtnē. Agrākais dzelzceļš turpinās pa mežu 6,5 km garumā līdz pat P39 šosejai pie "Straujupēm" un "Dimantiem" Karvas apkārtnē. Tālāk Karvas apkārtnē dzelzceļš turpinās kā uzbērums, kas drīz vien saplūst ar lauksaimniecības zemēm apkārtējo saimniecību ("Ozoli", "Bieranti", "Liepas 2" u.c.) apkārtnē. Aiz Karvas uz Alsviķu pusi ir redzama meža stiga, kas virzās 3 km garumā līdz nākamajai krustojšanās vietai ar P39 šoseju pamestās mājas "Bērziņi" tuvumā. Šosejas otrā pusē dzelzceļa trase turpinās kā meža ceļš 2 km garumā, kas ved līdz pat nākamajai krustojšanās ar P39 šoseju pie "Sapnīšiem". Šajā īsajā posmā ir redzama arī caurteka un dzelzceļa uzbērums vietā, kur dzelzceļa trase šķērso Bēteru strautu.

Pie "Sapnīšiem" mežs beidzas. "Sapnīšu", "Priedulāju" un "Aulekšu" māju tuvumā dzelzceļa trase virzās pa zemesceļu apmēram 500 metru garumā. Pēc šī posma atsākas mežs 1,5 km garā posmā, kurā agrākā dzelzceļa līnija turpinās līdz pat Alsviķu apkārtnē esošajām "Mazvelķu" un "Raudupju" mājām. Tālāk dzelzceļa trase turpinās pa zemesceļu apmēram 1 km garumā līdz Alsviķu – Ziemeru ceļam (V377). Šī ceļa otrā pusē zemesceļš vairs nav redzams. Dzelzceļa trase turpinās tālāk kā meža ceļš 900 metru garumā, pēc tam "Rudužu" un "Birzgaļu" māju tuvumā tas virzās pa lauksaimniecības zemēm ~750 metru garumā. Starp "Birzgaļu" un "Brīvnīeku" pievedceļiem agrākā dzelzceļa trase 500 metru garumā nav redzama vispār, tās vietā ir lauksaimniecības zemes.



Pēc 300 m Alūksnes virzienā atsākas mainīga blīvuma mežs, kas turpinās līdz pat "Iztekām", kas ir jau pie Alūksnes pilsētas robežas. Dzelzceļa trases posma garums šajā mežainajā joslā ir 2,6 km. No "Iztekām" līdz Rīgas ielai Alūksnē dzelzceļa trases vietā ir redzams plats grants seguma ceļš 650 m garumā. Posmā starp Rīgas un Ganību ielām Alūksnē ir redzama Krišjāņa Barona iela ar zemes segumu apmēram 800 m garumā. Aiz Ganību ielas Krišjāņa Barona iela un dzelzceļa trase turpinās kā gājēju un velosipēdistu zemes seguma ceļš. Tas virzās gar E. Glikas Valsts ģimnāziju tālāk Smilšu ielas virzienā 700 m garumā. Posmā starp Smilšu un Gulbenes ielām gājēju un velosipēdistu ceļš turpinās. Ir redzams tilts pār strautiņu šajā posmā.

Starp Gulbenes un Malienas ielām dzelzceļa trases vietā ir uzbērums ar sliežu klājumu 300 metru garumā, Aiz Malienas ielas šaursliežu dzelzceļa sliedes turpinās gar Alūksnes staciju, kur tālāk sākas joprojām ekspluatējamā Alūksnes – Gulbenes šaursliežu dzelzceļa līnija.

#### **Izmantojamo un neizmantojamo posmu analīze.**

Balstoties uz autora veiktajiem apsekojumiem un izpēti darbiem, Apes – Alūksnes šaursliežu dzelzceļa līnijas posmā (kopējais garums 28,7 km no Igaunijas robežas līdz Alūksnes stacijai), ir 21,8 km zaļo ceļu infrastruktūrai izmantojamo posmu un 6,9 km neizmantojamo posmu, kas ir daudz labāk nekā, piemēram, Smiltenes – Valmieras posmā.

#### **Posmu uzskaitījums:**

- Igaunijas robeža - "Veclipski 1" (3,5 km) – izmantojams posms.
- "Veclipski 1" - A2 šoseja (1,5 km) – neizmantojams posms.
- A2 šoseja - "Dimanti" (Karva) (6,5 km) – izmantojams posms.

- "Dimanti" (Karva) - "Bērziņi (P39 šoseja)" (4,3 km) – neizmantojams posms.
- "Bērziņi (P39 šoseja)" - V377 autoceļš (4,8 km) – izmantojams posms.
- V377 autoceļš – "Brīvieku" pievedceļš (2,1 km) – neizmantojams posms.
- "Brīvieku" pievedceļš – Alūksnes stacija (6,0 km) – izmantojams posms.

Šis uzskaitījums ir veidots, ņemot vērā agrākās dzelzceļa infrastruktūras pašreizējo stāvokli, nevis zemes īpašumu piederību fiziskām personām, juridiskām personām, pašvaldībai vai valstij.

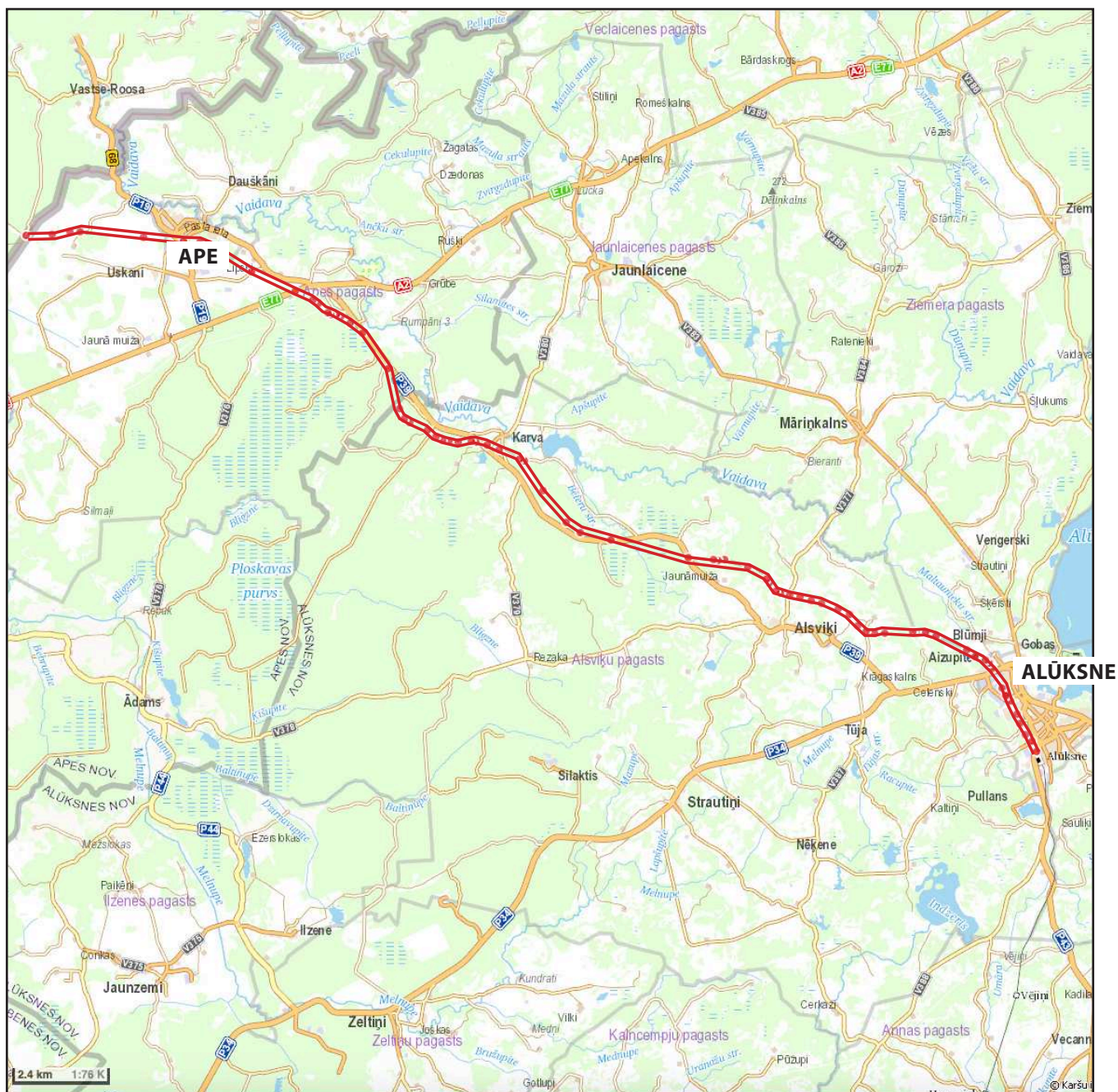
Pēc [www.kadastrs.lv](http://www.kadastrs.lv) mājas lapā pieejamās informācijas redzams, ka Apē un tās apkārtnē līdz A2 šosejai dzelzceļa trase lielākoties atrodas pašvaldības īpašumā (ar dažiem izņēmumiem lauksaimniecības teritorijās, kur zeme pieder fiziskām un juridiskām personām). Otrpus A2 šosejai līdz pat Karvai izteikti lielākā daļa zemes pieder Latvijas valstij. Ir daudz tādu vietu, kur pa dzelzceļa trasi ir novilkta robeža starp blakus esošiem īpašumiem.

Alsviķu pagastā ir vairāk fragmentāri zemes gabali, uz kuriem atrodas slēgtā dzelzceļa trase un kuri pieder pašvaldībai. Tomēr lielākā daļa atrodas valsts, fizisku vai juridisku personu īpašumā. Sākot no "Līčupēm" līdz pat Alūksnes dzelzceļa stacijai visa dzelzceļa trase atrodas lielākoties pašvaldības, nedaudz arī valsts īpašumā.

Autors secina, ka šis slēgtās šaursliežu dzelzceļa līnijas posms starp Igaunijas robežu un Alūksnes staciju ir lielākoties pielāgojams "Zaļo ceļu" vajadzībām. Arī alternatīvu pievedceļu šeit netrūkst. Pašas dzelzceļa trases vietā gan ir nepieciešami būtiski infrastruktūras uzlabojumi. Vismazāk tie nepieciešami valsts vai pašvaldības īpašumos, kur ir labi grants vai zemes seguma ceļi.

## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS PAR GULBENES-ALŪKSNES-VALKAS/VALGAS SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU APE-ALŪKSNE

Dzelzceļa trases posma kopskats no Igaunijas robežas līdz Alūksnes stacijai (28,7 km)

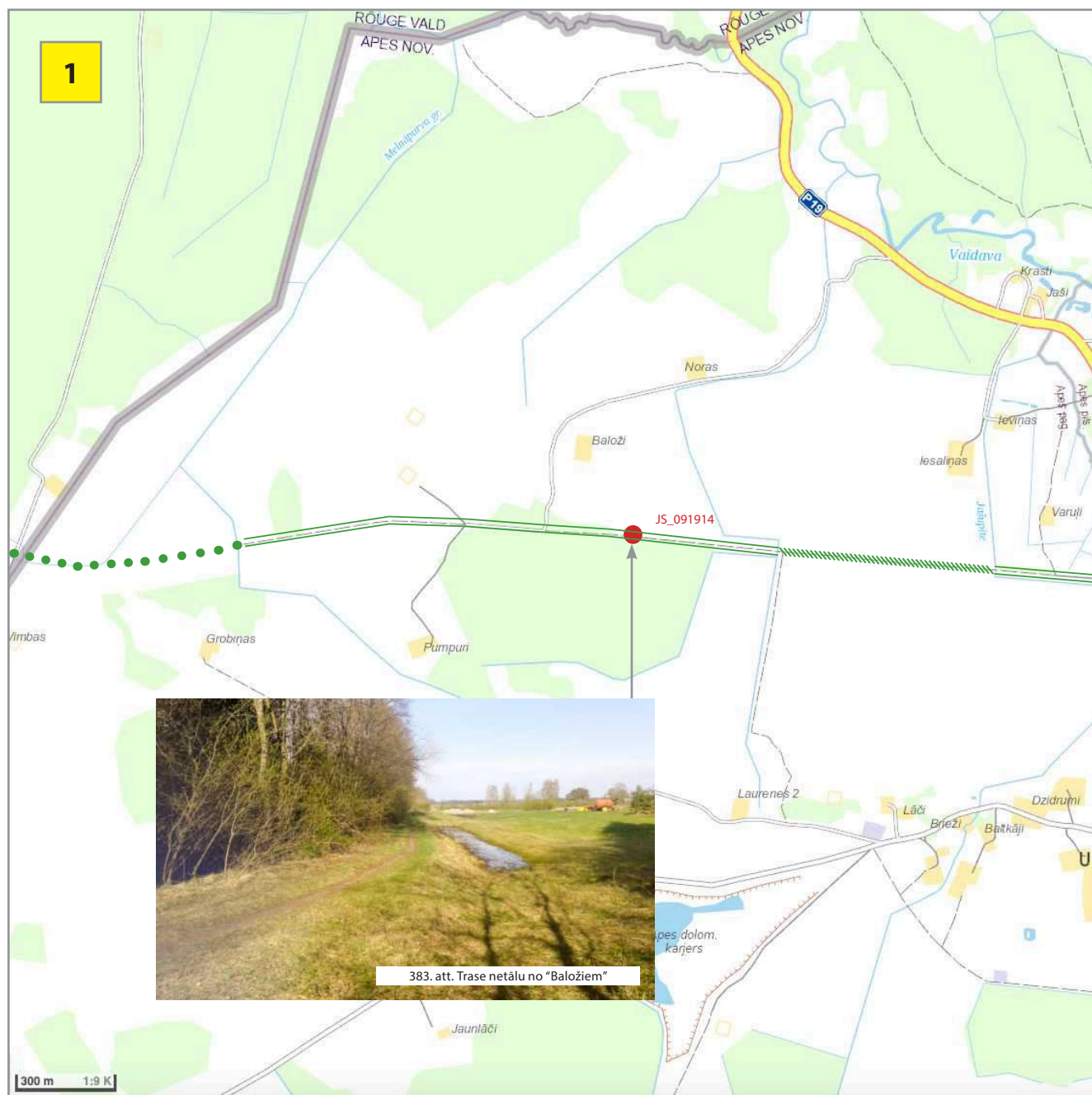


[http://balticmaps.eu/?lang=lv&draw\\_hash=menpqa&centerx=675472.5076339759&centery=6373868.191163717&zoom=6&layer=map&ls=o](http://balticmaps.eu/?lang=lv&draw_hash=menpqa&centerx=675472.5076339759&centery=6373868.191163717&zoom=6&layer=map&ls=o)



## KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU APE-ALŪKSNE

Trases posms pie Igaunijas robežas (ap 3,2 km)



-  JS\_091914 Fotografēšanas punkti un failu numuri
-  Zemesceļš, braucams
-  Aizaudzis zemesceļš, vietām grūti izbraucams
-  Trase grūti konstatējama, lauksaimniecības zemes

## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU

### APE-ALŪKSNE

Trases posms Apes pilsētā (ap 1,7 km)



● JS\_091914 Fotografēšanas punkti un failu numuri

== Zemesceļš, braucams

== Grants un sīku akmens šķembu ceļa segums, labi braucams





386. att. Trase kā attīrīts meža ceļš Apē.  
JS\_91537 (57.537789, 26.690830)



387. att. 2018. gadā rekonstruētais gājēju tilts Apē.  
Foto: J. Sijāts 01.09. 2018. IMG\_7028



388. att. 2018. gadā rekonstruētais gājēju tilts Apē.  
Foto: J. Sijāts 01.09. 2018. IMG\_7033



389. att. Dzelzceļa trase pie Loku ielas Apē.  
JS\_91319 (57.537705, 26.692428)



390. att. Apes stacija pasažieru ēka un platforma. Skats Igaunijas robežas virzienā.  
JS\_92921

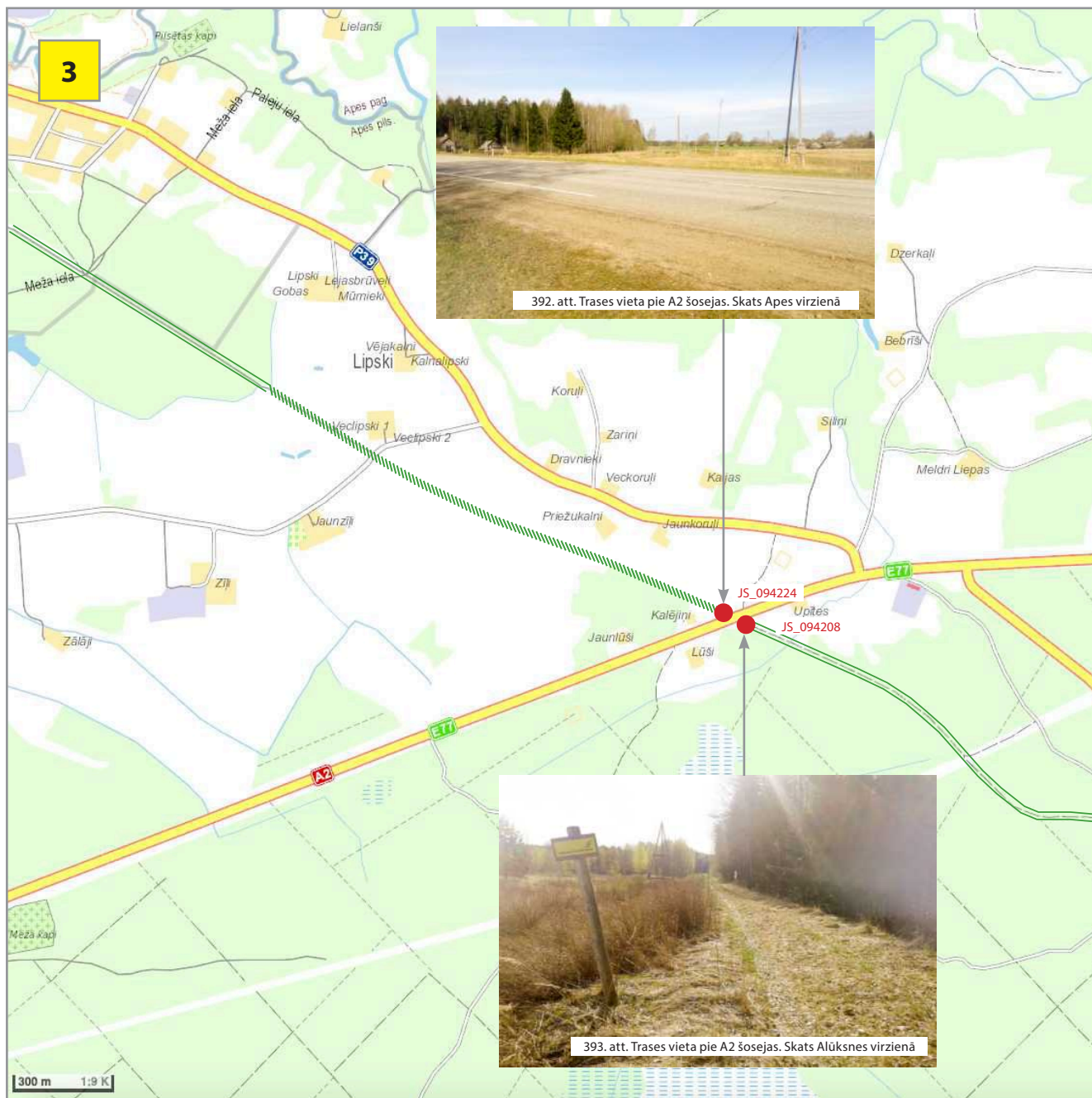


391. att. Apes stacija pasažieru ēka un dzelzceļa trase. Skats Igaunijas robežas virzienā.  
JS\_92842 (57.537400, 26.697117)



## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU APE-ALŪKSNE

Trases posms no Apes un pie šķērsojuma ar autoceļu A1 (ap 3,3 km)

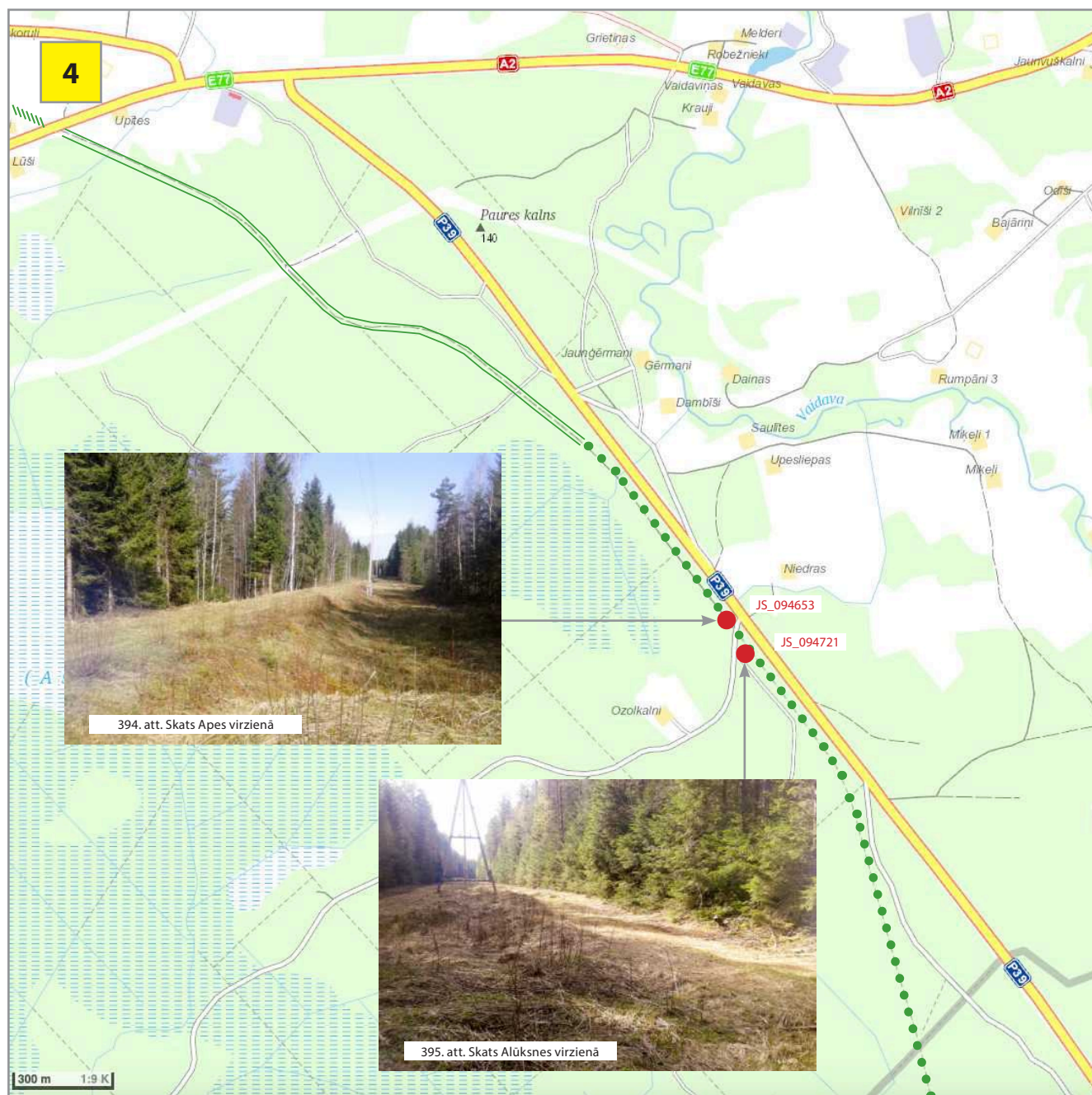


- JS\_091914 Fotografēšanas punkti un failu numuri
- Zemesceļš, braucams
- Trase grūti konstatējama, lauksaimniecības zemes



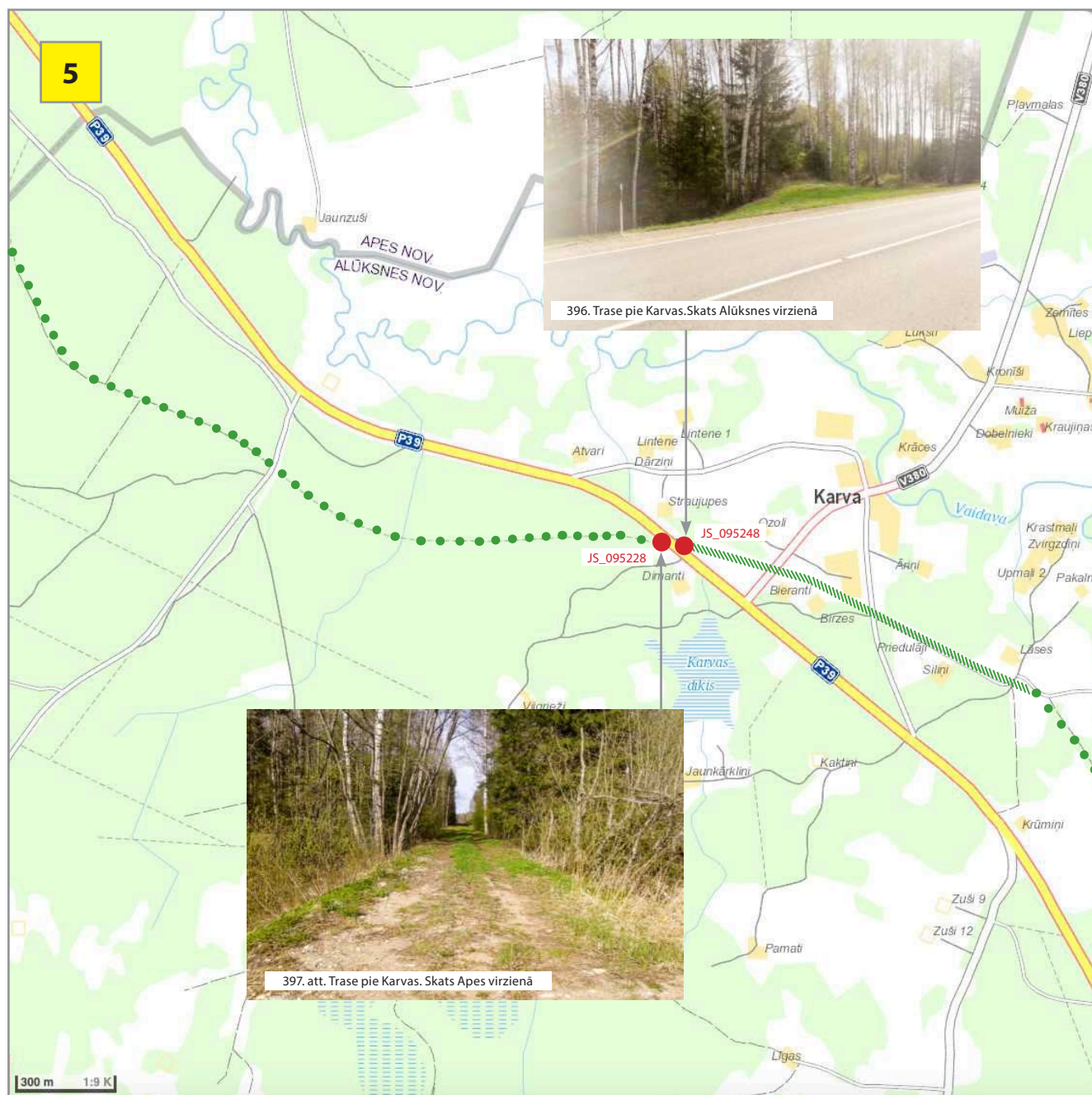
# KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU APE-ALŪKSNE

Trases posms paralēli autoceļam P39 līdz Apes-Alsviķu pagasta robežai (ap 3 km)



- JS\_091914 Fotografēšanas punkti un failu numuri
- == Zemesceļš, braucams
- ● ● ● ● Aizaudzis zemesceļš, vietām grūti izbraucams
- //// Trase grūti konstatējama, lauksaimniecības zemes

KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU  
**APE-ALŪKSNE**  
Trases posms Karvas apkārtnē (ap 3,7 km)



- JS\_091914 Fotografēšanas punkti un failu numuri
- == Zemesceļš, braucams
- ● ● ● ● Aizaudzis zemesceļš, vietām grūti izbraucams
- ===== Trase grūti konstatējama, lauksaimniecības zemes



## KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU APE-ALŪKSNE

Trases posms cauri mežam ar autoceļu P39 šķērsojumu (ap 3,8 km)

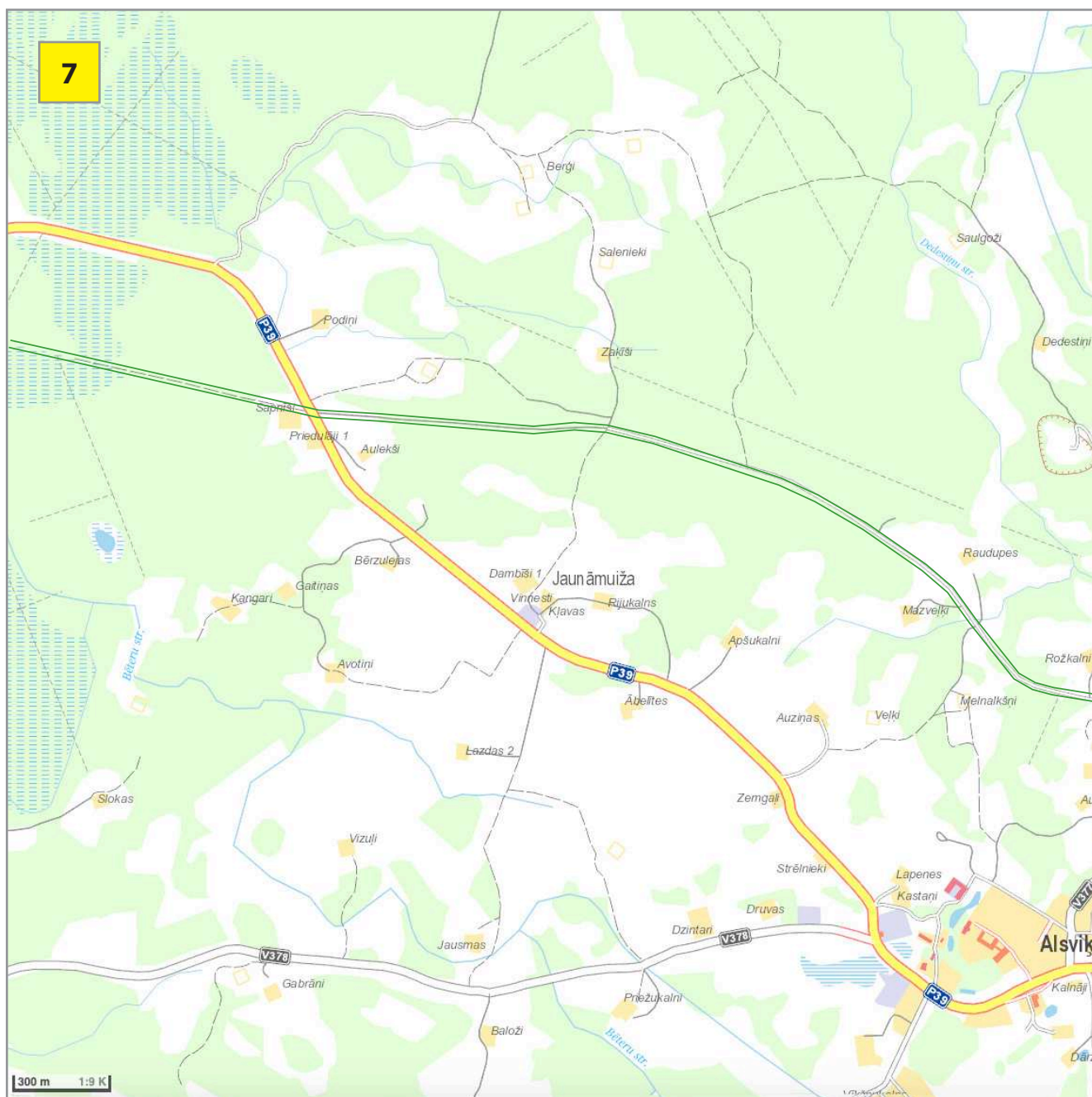


● JS\_091914 Fotografēšanas punkti un failu numuri

● ● ● ● ● Aizaudzis zemesceļš, vietām grūti izbraucams

# KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU APE-ALŪKSNE

Trases posms Jaunāmuižas apkārtnē līdz Alsviķiem (ap 3,7 km)



● JS\_091914 Fotografēšanas punkti un failu numuri

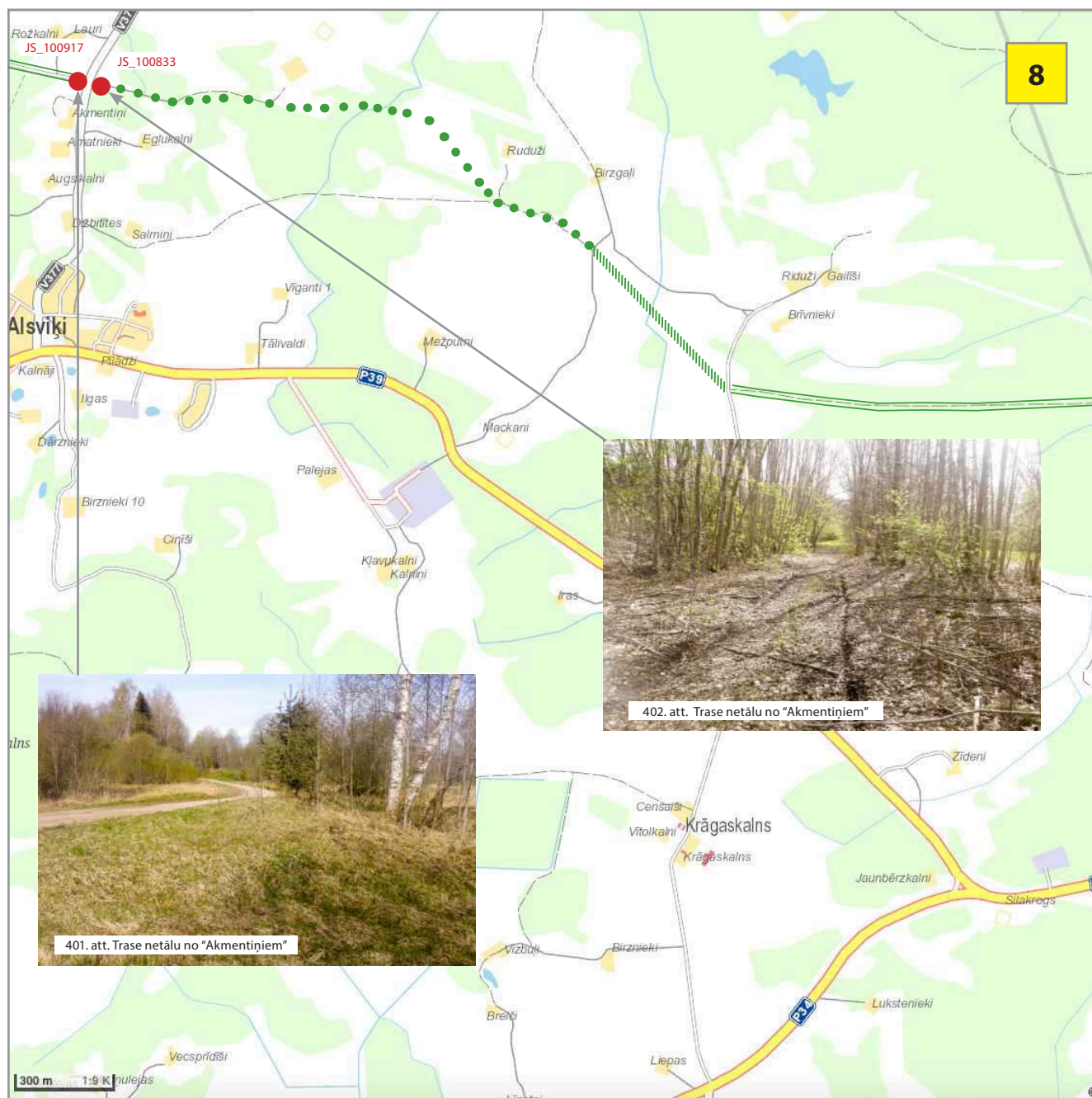
— Zemesceļš, braucams



## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU

### APE-ALŪKSNE

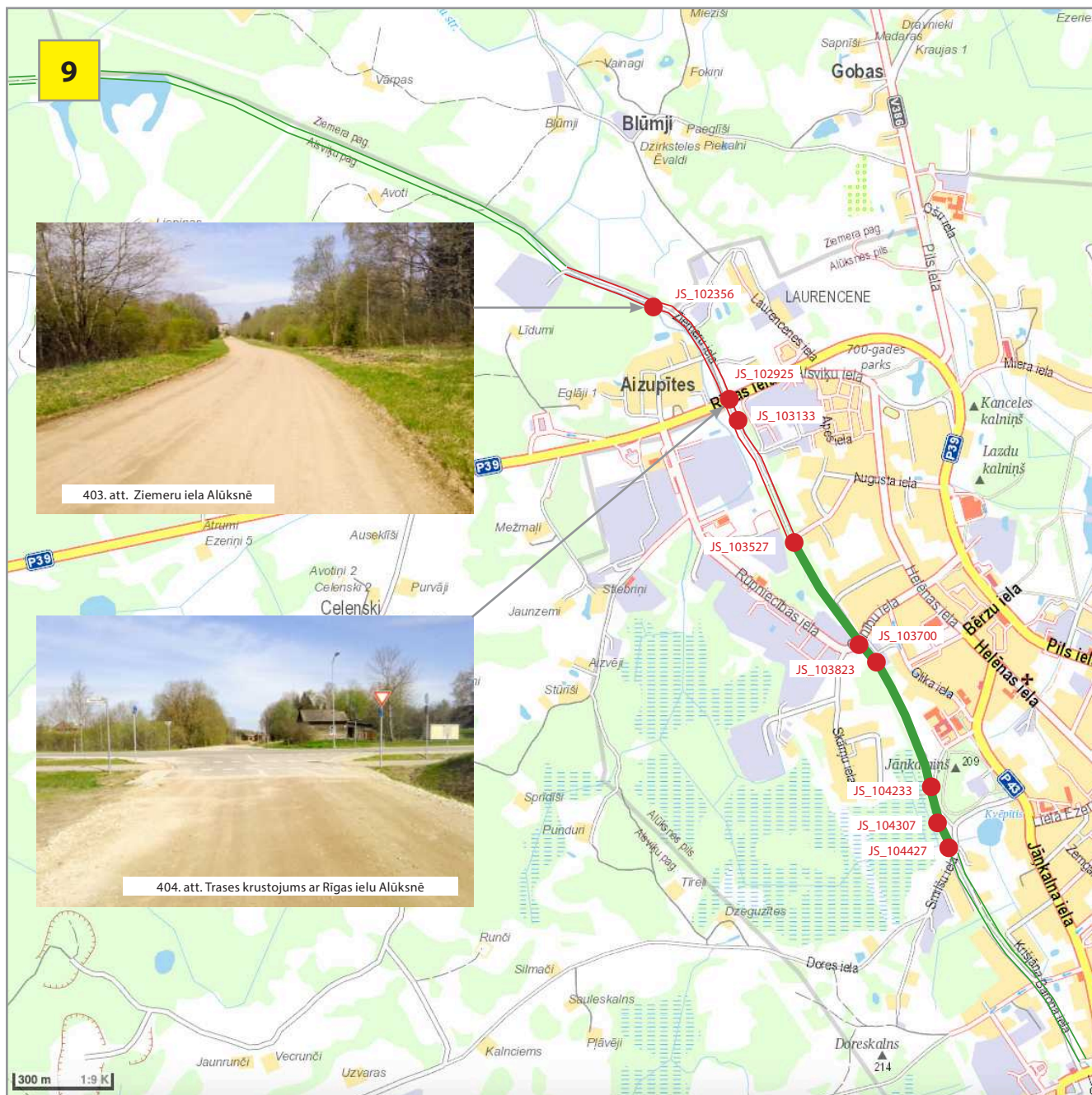
Trases posms no Alsviķiem Alūksnes virzienā (ap 3,2 km)



- JS\_091914 Fotografēšanas punkti un failu numuri
- ==== Zemesceļš, braucams
- ..... Aizaudzis zemesceļš, vietām grūti izbraucams
- ===== Trase grūti konstatējama, lauksaimniecības zemes

## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU APE-ALŪKSNE

Trases posms Alūksnes apkārtnē un pilsētā līdz Alūksnes stacijai (kopā 9. un 10. kartē) (ap 4,3 km)



● JS\_091914 Fotografēšanas punkti un failu numuri

— Zemesceļš, braucams

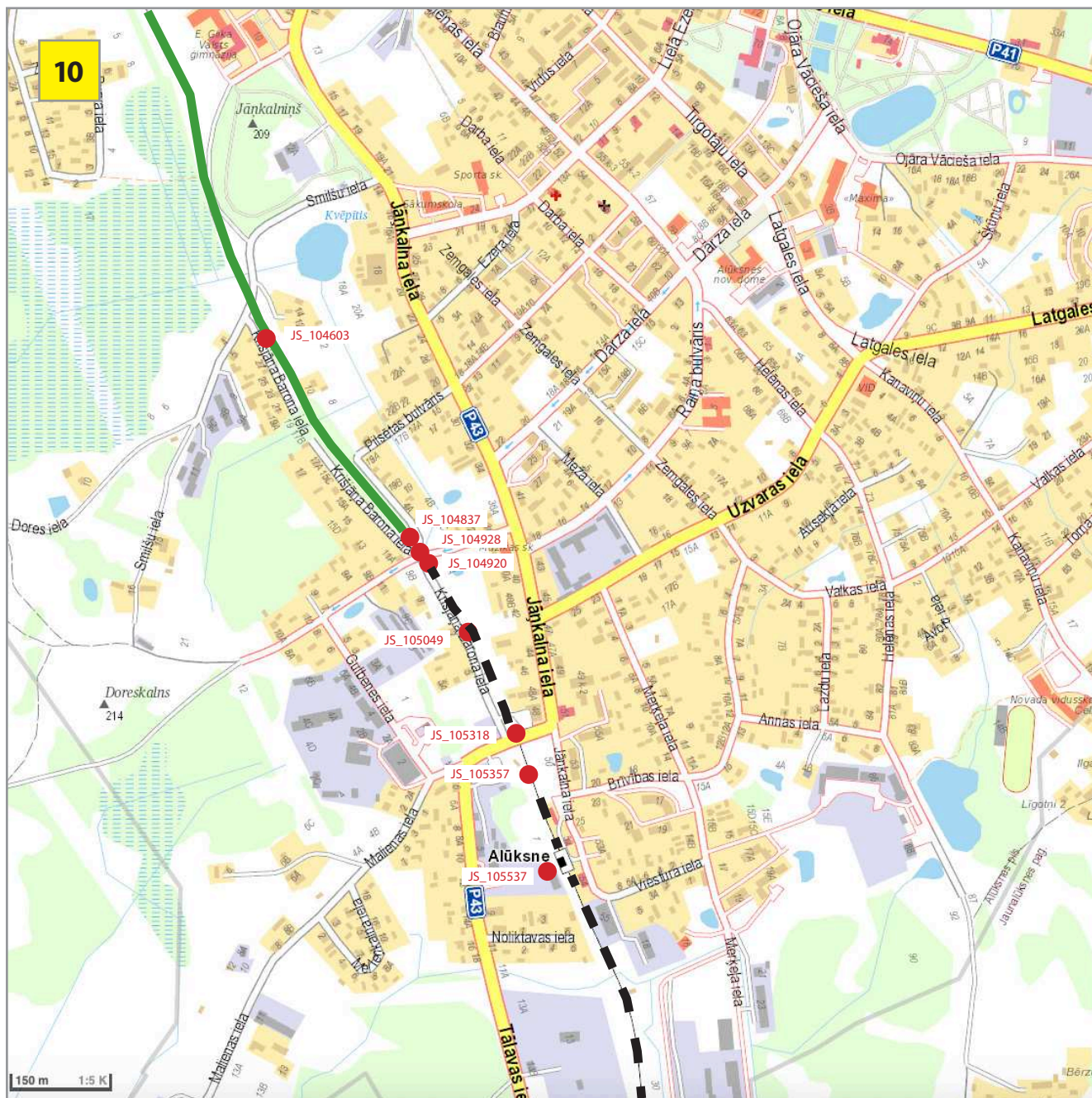
— Grantēts ceļš posms

— Ierīkots ceļš gājējiem un velosipēdistiem ar cietu zemes segumu



## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU APE-ALŪKSNE

Trases posms Alūksnes apkārtnē un pilsētā līdz Alūksnes stacijai (kopā 9. un 10. kartē) (ap 4,3 km)



● JS\_091914 Fotografēšanas punkti un failu numuri

— — Šaursliežu dzelzceļa sliežu ceļi

— Ierīkots ceļš gājējiem un velosipēdistiem ar cietu zemes/grants segumu





405. att. Alūksne. Krišjāņa Barona iela.  
JS\_103133 (57.431446, 27.028769)



406. att. Alūksne. Krišjāņa Barona iela.  
JS\_103527 (57.426870, 27.032679)



407. att. Alūksne. Krustojums ar Ganību ielu  
JS\_103700(57.425790, 27.034063)



408. att. Alūksne. Dzelzceļa uzbērums pie garāžām Krišjāņa Barona ielā.  
JS\_103823 (57.425242, 27.034557)



409. att. Alūksne. Krišjāņa Barona iela.  
JS\_104233 (57.431446, 27.028769)



410. att. Alūksne. Dzelzceļa uzbērums pie Krišjāņa Barona ielas.  
JS\_104307 (57.420450, 27.037845)





411. att. Alūksne. Dzelzceļa tilts Krišjāņa Barona ielā.  
JS\_104427 57.419910, 27.038291)



412. att. Alūksne. Dzelzceļa uzbērums Krišjāņa Barona ielā.  
JS\_104603 (57 20.0893; 24 27.9725)



413. att. Alūksne. Krišjāņa Barona un Gulbenes ielu krustojums.  
JS\_104837



414. att. Alūksne. Krišjāņa Barona un Gulbenes ielu krustojums.  
JS\_104928 (57.416226, 27.042352)



415. att. Dzelzceļa uzbērums un saglabājies neizmantojams sliežu  
ceļš gar Krišjāņa Barona ielu.  
JS\_104920 (57.416039, 27.042652)



416. att. Dzelzceļa uzbērums un saglabājies neizmantojams sliežu  
ceļš gar Krišjāņa Barona ielu.  
JS\_105049 (57.414866, 27.043687)



417. att. Alūksne stacijas sliežu ceļi. Bijusī autoceļa P43 pārbrauktuves vieta. Skats Gulbenes virzienā.  
JS\_10518 (57.413645, 27.044548)



418. att. Alūksnes stacijas sliežu ceļi un noliktavas. Skats Gulbenes virzienā.  
LIMF\_AB4\_3313



419. att. Alūksnes stacijas sliežu ceļi, pasažieru ēka un bagāžas šķūnis. Skats Apes virzienā. LIMF\_AB4\_3312



420. att. Alūksnes stacijas bagāžas šķūnis - vēstures ekspozīcija. Atklāts 2018. gada septembrī. LIMF\_AB4\_3315



#### 4. VĒSTURISKS APSKATS PAR SMILTENES-VALMIERAS-AINAŽU LĪNIJU UN APSEKOŠANAS REZULTĀTI

Lai nodrošinātu lauksaimniecības produkcijas, kokmateriālu un vietējās rūpniecības vajadzības pēc transporta 20. gs. sākumā Vidzemē radās nepieciešamība pēc šaursliežu dzelzceļu tīkla paplašināšanas. Tālab līdzās jau esošajām privātajā dzelzceļu sabiedrībām 1902. gadā tika nodibināta vēl viena — *Valmieras šaursliežu pievedceļa akciju sabiedrība*. Sabiedrības plāns bija būvēt dzelzceļu no Vidzemes centrālajiem rajoniem uz kādu no ostām Vidzemes piekrastē. Šī sabiedrība izstrādāja vairākus dzelzceļa līniju projektu variantus. Pirmais variants paredzēja nospraust dzelzceļa trasi no Cesvaines cauri Smiltenei uz jūru. Atklāts palika jautājums, uz kuru no Vidzemes mazažām ostām dzelzceļu būvēt. Balstoties uz inženiera B. Rumela veiktajiem izpētes darbiem, par piemērotāko vietu ostas paplašināšanai atzina Ainažus, un to atbalstīja arī



421. att. Smiltenes-Valmieras-Ainažu dzelzceļa shēma. 1939. Izkopējums no S.M. Latvijas dzelzceļu karte. Rīga: Valsts dzelzceļu tipogrāfija, 1939.

Krievijas tirdzniecības ostu valde.

Balstoties uz vienošanos par Ainažu ostas attīstību, tika nolemts projektējamā dzelzceļa gala staciju būvēt Ainažos. Tādējādi *Vidzemes pievedceļa sabiedrības* 1903. gada 3. maijā apstiprinātajos statūtos bija noteikts, ka 0.75 metru platais sliežu ceļš būvējams Vidzemes guberņā no Smiltenes caur Valmieru uz Ainažiem, paredzot Valmieras stacijā izveidot savienojumu ar Rīgas-Pleskavas platsliežu dzelzceļu.

No Vidzemes muižniecības puses aktīvākie šīs šaursliežu dzelzceļa līnijas būvniecības iniciatori bija satiksmes ceļu inženieris, grāfs Pauls fon Līvens (*Paul von Lieven*, 1875-1963) un Vidzemes landrāts Georgs Karls Aleksandrs Pēters fon Gersdorfs (*Georg von Gersdorff*, 1856-1923), kurš



423. att. Smiltenes-Ainažu dzelzceļa būvniecība pie Smiltenes ap 19... LDZVM-LIMF\_AB34913



423. att. Vilcienu satiksmes atklāšana Smiltenes-Valmieras posmā un pirmā vilciena sagaidīšana Smiltēnē. Atklātne. 1911.



424. att. Kopskats uz Smiltenes dzelzceļa staciju. Atklātne. 1930. gadi. LIMF\_AB34911



425. att. Smiltenes dzelzceļa stacijas pasažieru ēka. Atklātne. 1930. gadi. LIMF\_AB34912

bija arī Valmieras šaursliežu pievedceļa akciju sabiedrības valdes priekšsēdētājs. Pirmā dzelzceļa posma Smiltene-Valmiera projektēšana un trases nosprašana tika uzsākta 1908. gadā.

Tajā aktīvi iesaistījās inženieris P. Līvens, kurš vēlāk vadīja arī šī dzelzceļa pirmā posma būvdarbus, kā arī pētīja iespējas dzelzceļa pagarināšanai pretējā virzienā — no Smiltene uz Jaunpiebalgu. Dzelzceļa būvniecību uzsāka 1910. gadā, un tai divu gadu laikā bija atvēlēti 2.9 miljoni rubļu. Līdzās tiešajiem izdevumiem par būvniecību lielas izmaksas bija par zemes atsavināšanu dzelzceļa stigu un stacijas ēku vajadzībām.

Dzelzceļa būvniecība noritēja samērā raiti un 1911. gada 14. augustā atklāja vilcienu kustību dzelzceļa posmā Smiltene-Valmiera. Drīz pēc tam — septembrī nodeva lietošanā arī šaursliežu dzelzceļa stacijas pasažieru ēku Valmierā. Tā kā pasažieru vagoni vēl nebija piegādāti, pasažierus sākotnēji pārvadāja šim nolūkam pielāgotos kravas vagonos. Kopumā Valmieras pievedceļu sabiedrība iepirka 6 tvaika lokomotīves, kā arī trīs otrās, astoņus trešās klases pasažieru vagonus un divus bagāžas vagonus. Bez tam sabiedrības rīcībā bija 45 slēgtie kravas vagoni un 69 platformas, kā arī četri Kokmuižas alus darītavai piederoši kravas vagoni.

1911. gada nogalē pārbaudīja un drīz pēc tam nodeva lietošanā 85 metrus garu dzelzs konstrukcijas šaursliežu dzelzceļa tiltu pār Gauju Valmierā, un tādejādi savienoja jau uzbūvēto dzelzceļu līdz Valmierai ar Valmieras-Ainažu posmu.

1912. gada 12. augustā notika dzelzceļa līnijas Smiltene-Valmiera-Ainaži oficiālā atklāšana. 107 verstis jeb 114 km garajā dzelzceļa līnijā sākotnēji kopskaitā bija 17 stacijas un pieturas punkti. Divstāvu sarkano ķieģeļu staciju pasažieru ēkas bija celtas pēc tipveida projekta.

Šaursliežu vilcienu kustības grafiks bija pieskaņots Rīgas-Pleskavas vilcienu kustībai, jo abas — platliežu un šaursliežu stacijas Valmierā atradās līdzās. Tomēr vietējie Valmieras pasažieri vairāk izmantoja šaursliežu staciju Jāņu parkā, kura atradās tuvāk pilsētas centram.

1913. gadā nodeva ekspluatācijā divus privātās lietošanas atzarojumus: uz Kokmuižas alus brūzi 1,38 verstu (ap 1,47 km) un uz Staiceles papīrfabriku — 14,11 verstu (ap 15 km) garumā.



426. att. Ārciema dzelzceļa stacijas pasažieru ēka. B.g. LDzM\_2087



427. att. Kopskats uz Ainažu dzelzceļa staciju Igaunijas virzienā. 1926. T. Altberga kolekcija



428. att. Ainažu dzelzceļa stacijas pasažieru ēka un sliežu ceļi. 1926. T. Altberga kolekcija



429. att. Ainažu dzelzceļa stacijas noliktava. 1983. Foto: A. Biedriņš, 20.01.1983. LIMF\_AB2\_9197



Pēc Pirmā pasaules kara un Latvijas valsts izveidošanās 1919. gadā Smiltenes-Valmieras-Ainažu dzelzceļš nonāca Latvijas valsts kontrolē un tika iekļauts Dzelzceļu virsvaldes pārzinātajā kopējā dzelzceļu tīklā, jo privātie akcionāri nespēja nodrošināt tā ekspluatāciju. 1923. gadā

vēl vienu savienojumu ar platsliežu dzelzceļu tīklu.

1940. gadā *Valmieras šaursliežu pievedceļa akciju sabiedrība* tika nacionalizēta un dzelzceļu kopā ar Pāles-Staiceles atzarojumu iekļāva valsts dzelzceļu tīklā.

Otrā pasaules kara noslēgumā lielākie postījumi bija dzelzceļa posmā Smiltene-Valmiera, bet Valmieras-Ainažu posmā bojājumu bija mazāk. Kustību visā līnijā atjaunoja 1945. gada vidū.

Smiltenes-Valmieras-Ainažu dzelzceļš turpināja darbību, un pēc kara transporta krīzes apstākļos šaursliežu kravas-pasažieru vilcieni bija nozīmīgs vietējais transporta līdzeklis. Taču jau kopš 20. gs. sešdesmitajiem gadiem sašaurinājās pa dzelzceļu pārvadājamo preču klāsts, arī pasažieri arvien biežāk sāka izmantot autobusu pakalpojumus. Tāpēc 1970. gadā slēdza posmu Smiltene-Valmiera un Ainaži-Ikla, 1977. gadā — posmu Pāle-Ainaži, bet 1979. gadā arī dzelzceļa posmus Pāle-Staicele un Valmiera-Pāle. Savukārt atlikušo dzelzceļa daļu Puikule-Dauguļi nodeva Zilākalna kūdras fabrikai, taču arī tajā pēc 2000. gada vilcieni kustību pārtrauca un slīdes demontēja.

Mūsdienās no Smiltenes-Valmieras-Ainažu dzelzceļa līnijas daudzviet vēl saglabāties dzelzceļa uzbērums, kā arī vairākas dzelzceļa staciju pasažieru ēkas, piemēram, Valmierā Jāņuparka stacija un depo ēka, kā arī stacijau pasažieru ēkas Ainažos, Kocēnos, Ārciemā un citur.

Lielākā no inženierbūvēm šajā līnijā bija dzelzceļa tilts pār Gauju Valmierā, kurš saglabāties līdz mūsdienām un piemērots gājēju un velobraucēju satiksmei. Savukārt otrs lielākais tilts pār Salacu pārbūvēts autotransporta vajadzībām.



430. att. Ainažu pilsētas plāna fragments ar Ainažu stacijas sliežu ceļu izvietojumu. Ap 1930. LVVA 6828-6-952

*Valmieras šaursliežu pievedceļa akciju sabiedrība* atsāka darbību, un 1924. gada 1. septembrī Dzelzceļu virsvalde nodeva atpakaļ sabiedrībai piederošo dzelzceļa līniju 113,2 kilometrus kopgarumā. Dzelzceļa darbības un galvenokārt kravu pārvadājumu uzlabošanas nolūkos 1925. gadā Pāles-Staiceles 15 km garais atzarojums tika pārbūvēts un kopš 1927. gada to izmantoja arī pasažieru pārvadājumiem.

Trīsdesmito gadu vidū pēc Rīgas-Rūjienas platsliežu dzelzceļa līnija uzbūvēšanas tā pie Puikules stacijas šķērsoja Smiltenes-Valmieras-Ainažu dzelzceļu, kas nodrošināja

## SMILTENE-VALMIERA

### Šaursliežu dzelzceļa trases apsekošanas rezultāti (apsekojumu veica J. Siliņš 01.- 02.05.2018.)

Apsekojums veikts 1.-2.maijā. Posms starp Smiltēni un Biksēju apsekojums, ejot ar kājām. Posms starp Biksēju un Valmieru apsekojums, braucot ar automašīnu.

Smiltēnes pilsētas teritorijā no dzelzceļa infrastruktūras nav palicis gandrīz nekas. Par dzelzceļa agrāko klātbūtni pilsētā liecina tikai Stacijas iela un dzelzceļa noliktavu vieta (noliktavas koka ēka nodega 2015.gada maijā). Smiltēnes stacijas pasažieru ēka tika nopostīta Otrā pasaules kara beigās.

Virzoties ārpus Smiltēnes uz Valmieras pusi, par dzelzceļu liecina vēl labi saglabājusies dzelzceļa trases posms, kurš turpinās līdz "Zemturim". Redzamas arī zīmes ar uzrakstu "Privātīpašums".

Tālāk 2 km garumā no dzelzceļa nav palicis nekas, tā vietā ir lauksaimniecības zemes Brutuļu lidlauka tuvumā. Dzelzceļa trase atsākas tikai pie reģionālas nozīmes autoceļa V243 (Brutuļi – Blome), kur tās vietā ir zemesceļš.

Salīdzinot ar autora veikto apsekojumu 2012. gadā šajā pašā vietā, tagad trases stāvoklis ir krietni uzlabojies – trase ir attīrīta no sakritušajiem kokiem. Ir redzams, ka vietējie iedzīvotāji šo ceļu izmanto. Ceļš ir izbraucams apmēram 2 km garumā, pēc tam ceļš vairs nav tik labā stāvoklī, bet tas ir izejams ar kājām. Pēc tam tālākais posms līdz pat "Jenceriem" ir mazāk kopts un redzams vairāk koku un krūmu uz dzelzceļa trases. Pie "Jenceriem" ir saglabājusies neliels dzelzceļa tilts.

Apmēram 500 m tālāk uz Valmieras pusi ir mājas ar nosaukumu "Stariņi", kurām līdzās atradās bijušais, tuvākais Smiltēnei pieturas punkts. Dabā nav atrodamas liecības par to, ka šeit būtu bijis perons vai stacijas ēkas. Domājams, ka šajā vietā arī dzelzceļa darbības laikā nekādas būves nebija. "Stariņu" mājas ir apdzīvotas, par ko liecina automašīnas pie mājas, saimnieciskā darbība un suņu klātbūtne. Šīs saimniecības teritorijā dzelzceļa uzbērums ir labi sakopts un viegli izejams.

Tālāk aiz "Stariņiem" dzelzceļa trases vietā ir labas kvalitātes zemesceļš, kas ved uz lauksaimniecības zemēm 1 km attālumā. Aiz šī ceļa beigām dzelzceļa trase ir ļoti aizaugusi un iešana ir apgrūtināta. Aizaugušais posms turpinās apmēram 650 m garumā. Tālāk ir redzama "Lodziņu" saimniecība, kuras teritorijā dzelzceļa trases vieta ir iežogota

ar elektrisko žogu, tāpēc autors bija spiests iet apkārt šai teritorijai. Elektriskais žogs turpinās līdz pat Nigras upes dzelzceļa tiltam, kurš ir ļoti sliktā stāvoklī un nav šķērsojams. Tilta metāla konstrukcijas ir saglabājušās un izskatās labā kvalitātē, bet tilta koka gulšņu klājums ir satrunējis un daudzviet nav saglabājies vispār.

Aiz tilta pār Nigru ir redzamas būvgružu kaudzes. Tālāk ir redzams grants ceļu krustojums, kur dzelzceļa trases vietā līdz pat Mutulītes upei ir redzams grants ceļš 3 km garumā. Dzelzceļa tilts pār Mutulīti nav saglabājies, tomēr tilta pamati vēl ir redzami. Tālāk aiz tilta atliekām dzelzceļa trases vietā ir daļēji ierobežota ganību vieta, kas turpinās līdz pat P18 šosejai (Smiltene-Valmiera), kur atrodas starppilsētu autobusu pietura "Biksēja 2". Arī Biksējā nav konstatējamas agrākās pieturvietas atliekas.

Posms starp Biksēju un Lisas upi ir ļoti mainīga rakstura – sākumā dzelzceļa trases vietā ir mežs ~700 m garumā, kurā ir redzams neliels uzbērums tieši pie P18 šosejas. Tālāk 1,7 km garumā no dzelzceļa infrastruktūras nav saglabājusies pilnīgi nekas, jo šajā teritorijā ir lauksaimniecības zemes. Pēc lauksaimniecības zemēm atsākas mežs, kas turpinās 1,7 km garumā. Mežā no vecā dzelzceļa nav saglabājusies gandrīz nekas. Tikai Lisas upē ir redzamas agrākā dzelzceļa tilta atliekas, un upes abās pusēs ir redzams arī dzelzceļa uzbērums, kas virzienā un Valmieru ir attīrīts no meža un ir redzams arī no P18 šosejas.

Jaunvālē ir saglabājusies vecā stacijas ēka, kas ir apdzīvota. Šī gan nav klasiskā cariskās Krievijas laika dzelzceļa stacijas ēka, jo tā ir no koka (pēdējos gados renovēta) un pēc arhitektoniskā izskata staciju neatgādina. Dzelzceļa trase pirms Jaunvāles stacijas vairs nav redzama, jo tur ir lauksaimniecības zemes. Sākot no agrākās stacijas ēkas, tālāk turpinās zemesceļš (līdz pat "Lankaižu" mājām Cempos).

Cempos ir redzams dzelzceļa perons, kas būvēts no betona. Neliels uzbērums ir redzams mežā pie "Lankaižiem", bet tālāk aiz meža dzelzceļa trase nav redzama, jo tur atrodas lauksaimniecības zemes. Dzelzceļa trase ir redzama tikai sākot no nākamās mežu joslas aiz "Selgām". Tālāk līdz pat V187 šosejai ir redzams mainīgas kvalitātes meža un zemes ceļš.



Aiz V187 šosejas ir redzama dzelzceļa stiga, bet tā atrodas ļoti staigņā un mitrā vietā, nav izbraucama. Tāda tā turpinās līdz pat Rīgas – Lugažu platsliežu dzelzceļa līnijai. Savulaik šaursliežu dzelzceļš šeit esot turpinājies zem platsliežu dzelzceļa vaļņa. Aiz platsliežu dzelzceļa ir redzams uzbērums, kas turpinās gandrīz līdz Kaugurmuižai.

Valmieras pilsētas teritorijā dzelzceļa trase ir redzama tikai sākot no Kauguru ielas, kur trase turpinās kā gājēju un velosipēdistu ceļš ar grants un zemes segumu. Netālu no platsliežu dzelzceļa stacijas ir redzama arī agrākā šaursliežu dzelzceļa depo ēka. Ir izvietotas arī norādes zīmes par gājēju un velosipēdistu ceļa sākumu. Labā kvalitātē šis ceļš turpinās līdz pat Rīgas ielai. Pār Gauju stiepjas šaursliežu dzelzceļa tilts, kas ir labā stāvoklī. Arī tas ir domāts gājējiem, velosipēdistiem un citiem satiksmes dalībniekiem, kas nav automašīnas. Valmieras pilsētā ir redzama arī Jāņparka dzelzceļa stacijas ēka, kas tagad ir apdzīvota.

### **Secinājumi un ieteikumi**

Balstoties uz dabā veikto apsekojumu Smiltenes-Valmieras slēgtajā dzelzceļa posmā un kartogrāfisko materiālu, kopējais šī posma garums no Stacijas ielas Smiltēnē līdz Jāņparka stacijai Valmierā ir 34,3 km. Tajā skaitā 14,4 km ir izmantojami “Zaļo ceļu” infrastruktūras izveidošanai, bet 19,9 km no bijušās trases nav saglabājušies vai dažādu iemeslu dēļ nav izmantojami. Turklāt gan izmantojamie, gan neizmantojamie posmi ir ļoti sadrumstaloti, tāpēc vienota izmantojama posma nav.

Posmu uzskaitījums:

- Stacijas iela Smiltēnē – Rūpniecības iela Smiltēnē (0,7km) – neizmantojams posms;
- Rūpniecības iela Smiltēnē – “Zemturi” (1,2km) – izmantojams posms;
- “Zemturi” – V243 autoceļš (2,2km) – neizmantojams posms;
- V243 autoceļš – “Stariņu” apkārtnē (3,9km) – izmantojams posms;
- “Stariņu” apkārtnē – Nigras dzelzceļa tilts (1,6km) – neizmantojams posms;
- Nigras dzelzceļa tilts – starppilsētu autobusu pietura “Biksēja 2” (3,5km) – izmantojams posms;
- Starppilsētu autobusu pietura “Biksēja 2” – Jaunvāles

stacija (6km) – neizmantojams posms;

- Jaunvāles stacija – bijušās Cempu stacijas perons (3,5km) – izmantojams posms;
- Bijušās Cempu stacijas perons – Kauguru iela Valmierā (9,4km) – neizmantojams posms;
- Kauguru iela Valmierā – Jāņparka stacija Valmierā (2,3km) – izmantojams posms.

Šis uzskaitījums ir veidots, neņemot vērā zemes īpašumu piederību fiziskām personām, juridiskām personām, pašvaldībai vai valstij. Pēc [www.kadastrs.lv](http://www.kadastrs.lv) mājas lapā pieejamās informācijas secināms, ka lielākā daļa no dzelzceļa trases atrodas fiziskām personām piederošos īpašumos. Ir atsevišķas teritorijas, kur īpašnieks ir juridiska persona, bet pašvaldība kā zemes īpašnieks ir tikai apdzīvotās vietās (pilsētas un pagastu centri) un to tuvumā. Valsts mežu teritorija arī sastāda ļoti mazu daļu no kopējā posma garuma.

Pašvaldībai Smiltenes novadā pieder tikai Stacijas ielas posms un viens pavisam neliels zemes gabals pie “Jenceriem”, līdz pat Biksējai pārējie īpašumi pieder lielākoties fiziskām personām, atsevišķi īpašumi arī juridiskām personām. Šis posms no Smiltenes pilsētas līdz Smiltenes novada robežai pēc īpašumu piederības veida ir ļoti sadrumstalots.

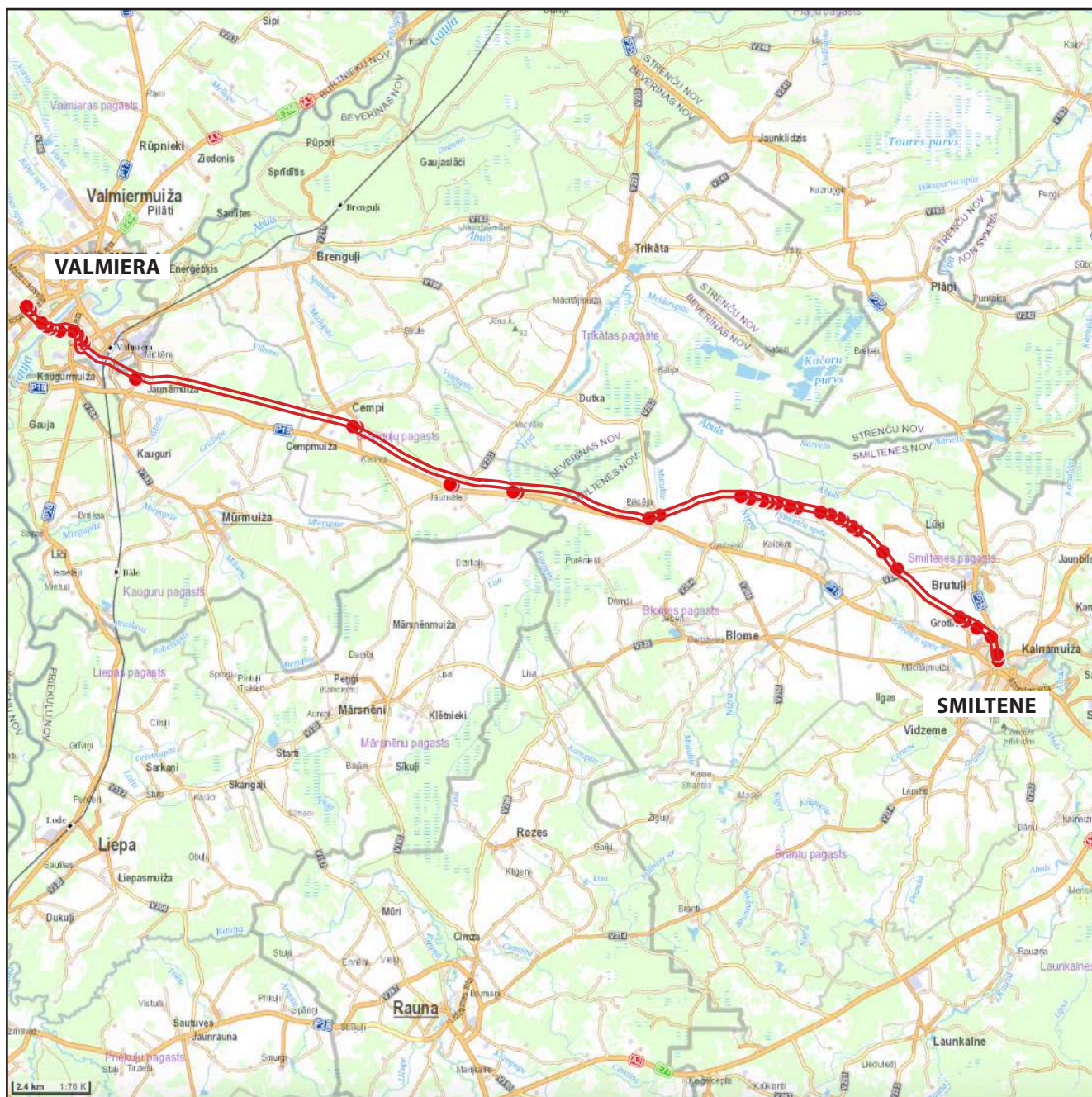
Beverīnas novadā ļoti liela daļa no uz dzelzceļa trases esošajiem īpašumiem pieder fiziskām personām. Tikai vienā vietā pie Cempiem īpašnieks ir juridiska persona. Pašvaldībai un valstij šeit nav piederošu īpašumu. Daudzviet dzelzceļa trase izmantota kā īpašumus atdaloša robeža.

Valmieras pilsētas teritorijā zemei dzelzceļa trases vietā ir dažādi īpašnieki. Daudzi nelieli zemes gabali pieder fiziskām personām vai juridiskām personām. Pašvaldībai īpašumā ir dzelzceļa trases zeme no Kauguru ielas līdz Jāņparkam, kas arī ir vislabāk saglabājusies slēgtā dzelzceļa daļa.

# KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU

## SMILTENE-VALMIERA

Dzelzceļa trases kopskats no Stacijas ielas Smiltēnē līdz Jānparka stacijai Valmierā (34,3 km)

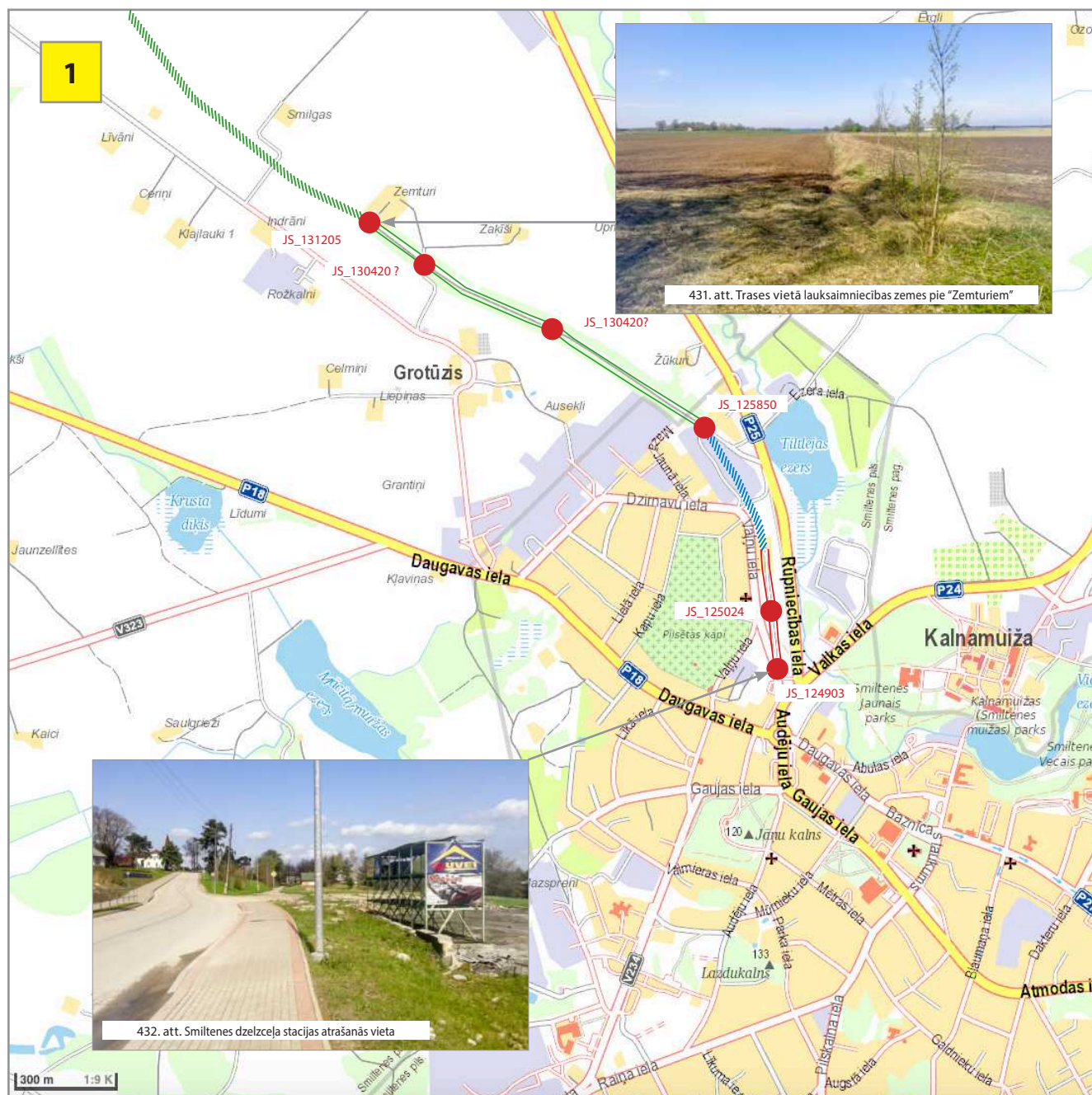


[http://balticmaps.eu/?lang=lv&draw\\_hash=tfttfw&centerx=600143.7239577414&centery=6373587.191163717&zoom=6&layer=map&ls=o](http://balticmaps.eu/?lang=lv&draw_hash=tfttfw&centerx=600143.7239577414&centery=6373587.191163717&zoom=6&layer=map&ls=o)



## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU SMILTENE-VALMIERA

Trases posms Smiltenes apkārtnē un pilsētā (ap 2,9 km)



- JS\_091914 Fotografēšanas punkti un failu numuri
- ==== Cieta seguma ceļš - bruģis
- ===== Trase pilsētas teritorijā nav konstatējama
- ===== Trase grūti konstatējama, lauksaimniecības zemes
- ===== Zemesceļš, braucams





433. att. Trase ārpus Smiltenes. Skats virzienā uz Valmieru.  
JS\_130420 (57.438086, 25.887320)



434. att. Trases pie Rūpniecības ielas Smiltēnē.  
JS\_125850 (57.435346, 25.894784)



435. att. Stacijas iela Smiltēnē.  
JS\_125024 (57.430373, 25.898252)



436. att. Trase Smiltenes pagastā virzienā uz Valmieru.  
JS\_135310 (57.454972, 25.847935)



437. att. Dzelzceļa uzbērumš Smiltēnēš pagastā.  
JS\_141843 (57.463338, 25.834580)

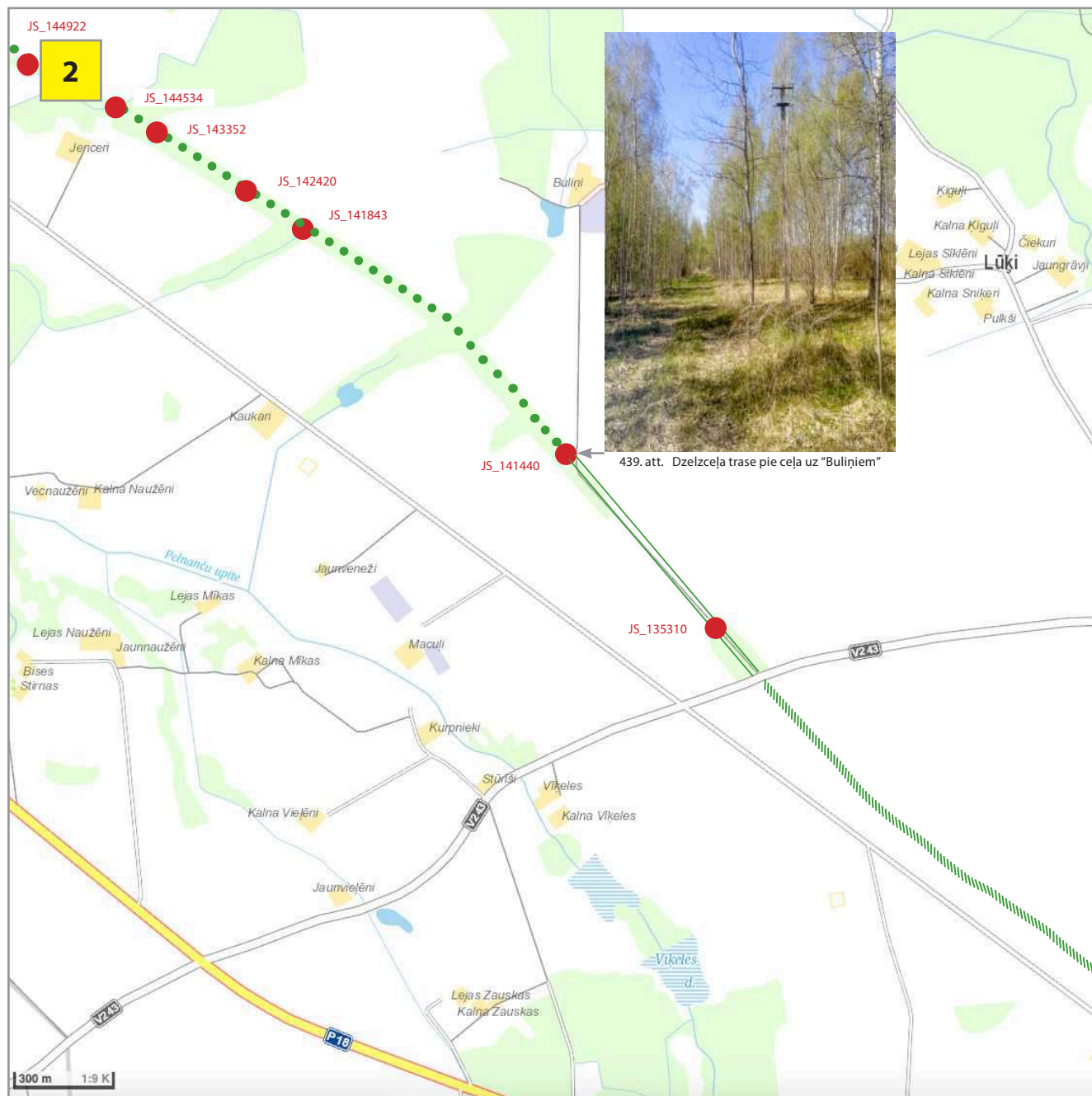


438. att. Dzelzceļa uzbērumš netālu no "Jenceriēm".  
JS\_143352 (57.468992, 25.819667)



# KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU SMILTENE-VALMIERA

Trases posms Jenceru mājām līdz Līvānu mājām (ap 4,3 km)



- JS\_091914 Fotografēšanas punkti un failu numuri
- ===== Zemesceļš, braucams
- ..... Aizaudzis zemesceļš, vietām grūti izbraucams
- //// Trase grūti konstatējama, lauksaimniecības zemes

## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU SMILTENE-VALMIERA

Trases posms no Biksējas apkārtnes līdz Jenceru mājām (ap 3,4 km)



- JS\_091914 Fotografēšanas punkti un failu numuri
- == Zemesceļš, braucams
- ..... Aizaudzis zemesceļš, vietām grūti izbraucams
- == Grants ceļš, braucams





442. att. Dzelzceļa trase pie "Starīņiem"  
JS\_145216 (57.471393, 25.808361)



443. att. Dzelzceļa caurteka netālu no "Kalna Brīņiem"  
JS\_150459 (57.472882, 25.796194)



444. att. Dzelzceļa trase netālu no "Kalna Brīņiem"  
JS\_151052(57.473401, 25.792117)



445. att. Aizaudzis dzelzceļa uzbērums Blomes pagastā  
JS\_151443 (57.474162, 25.786066)



446. att. Norakts dzelzceļa uzbērums Blomes pagastā netālu no "Kubliņiem"  
JS\_152012 (57.474705, 25.781539)



447. att. Elektriskais žogs uz uzbēruma pie "Lodziņiem"  
JS\_152529 (57.475064, 25.778442)



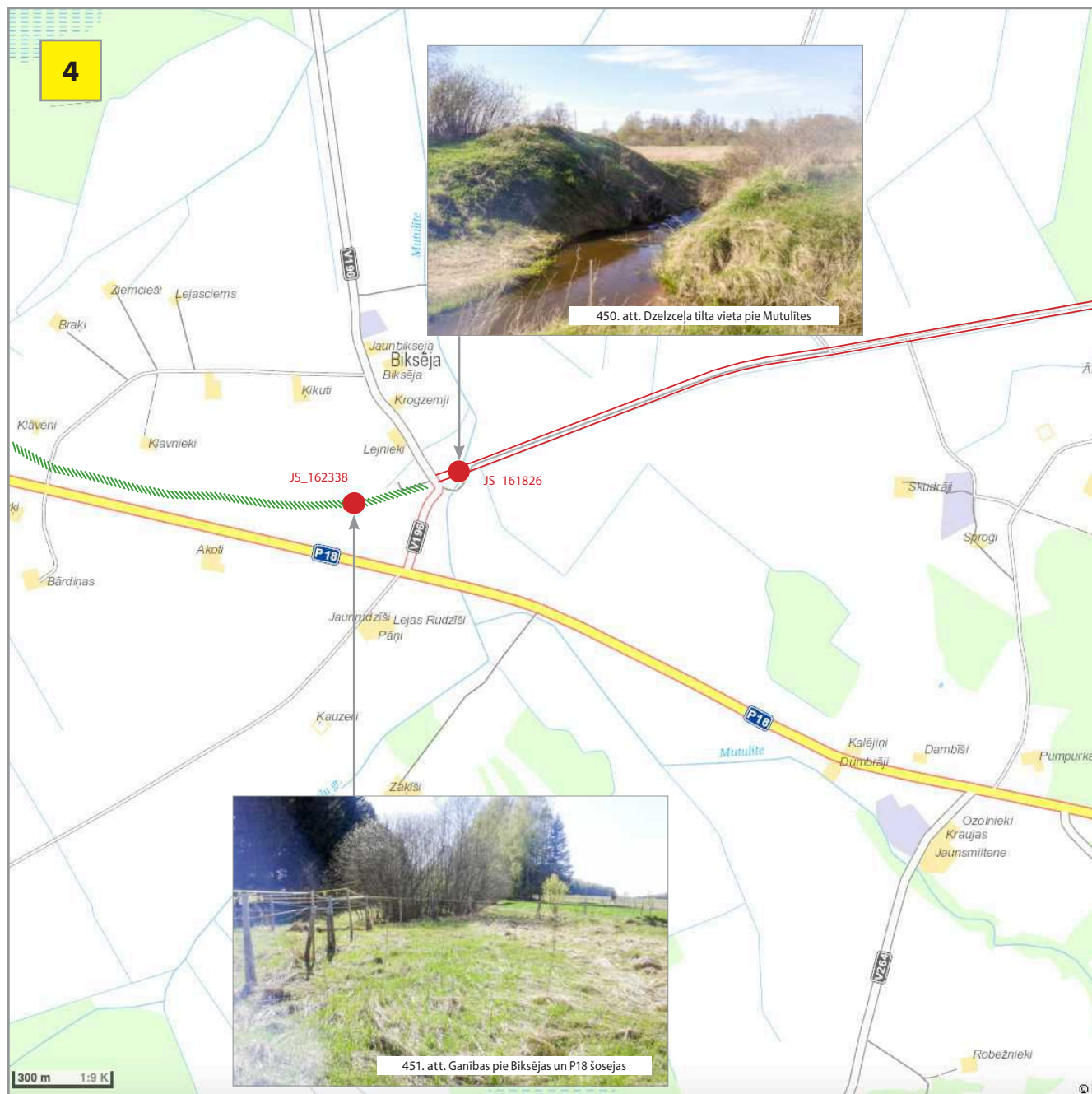
448. att. Dzelzceļa tilts pār Nigru. Skats Valmieras virzienā  
JS\_153645 (57.475675, 25.773271)



449. att. Dzelzceļa tilts pār Nigru. Skats Smiltenes virzienā  
JS\_154227 (57.475681, 25.773089)



KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU  
**SMILTENE-VALMIERA**  
Trases posms Biksējas apkārtnē (ap 3,5 km)



● JS\_091914 Fotografēšanas punkti un failu numuri

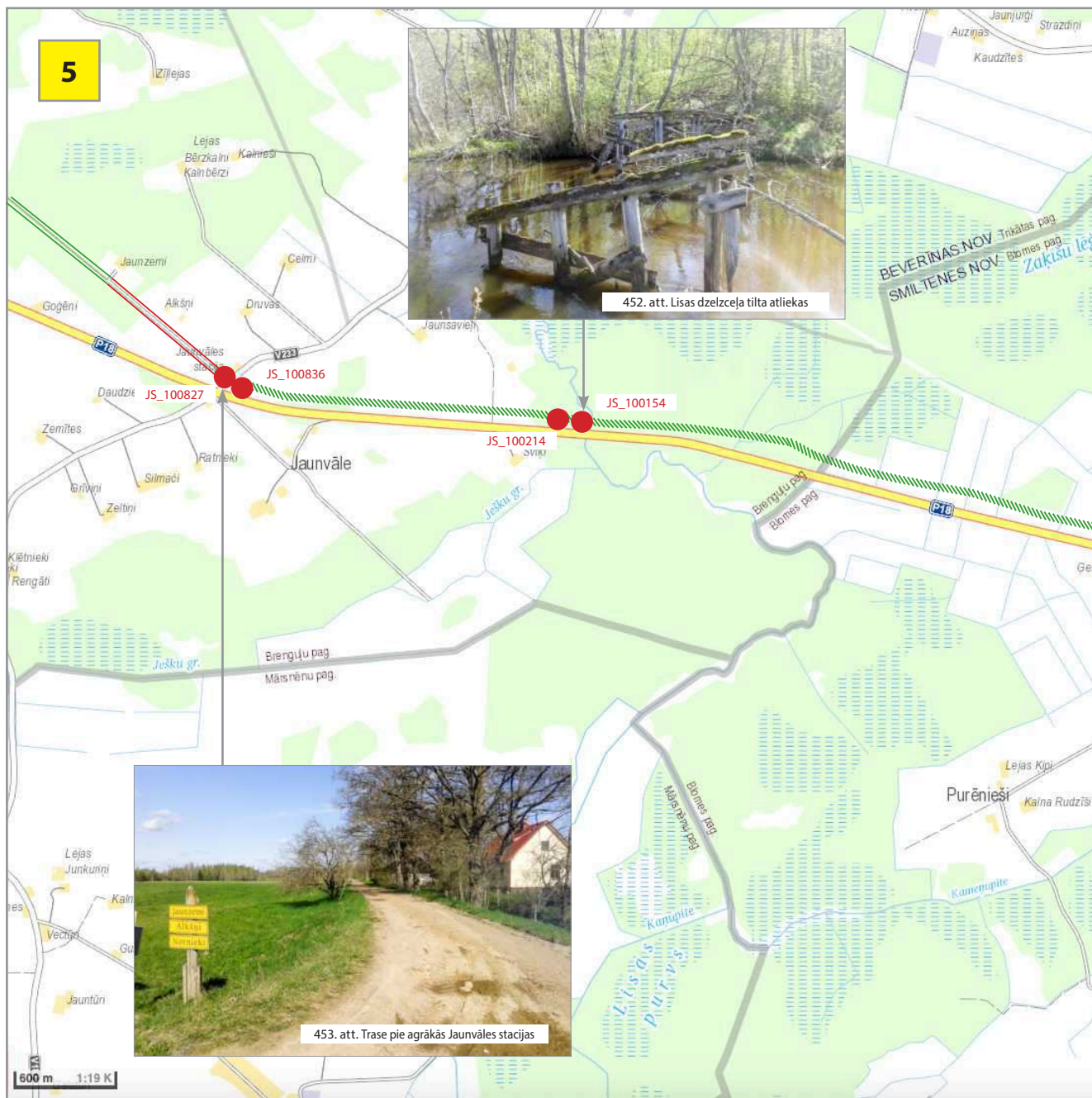
== Grants ceļš, braucams

Trase grūti konstatējama



## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU SMILTENE-VALMIERA

Trases posms no Jaunvāles līdz Biksējas apkārtnē (ap 5,3 km)



● JS\_091914 Fotografēšanas punkti un failu numuri

== Zemesceļš, braucams

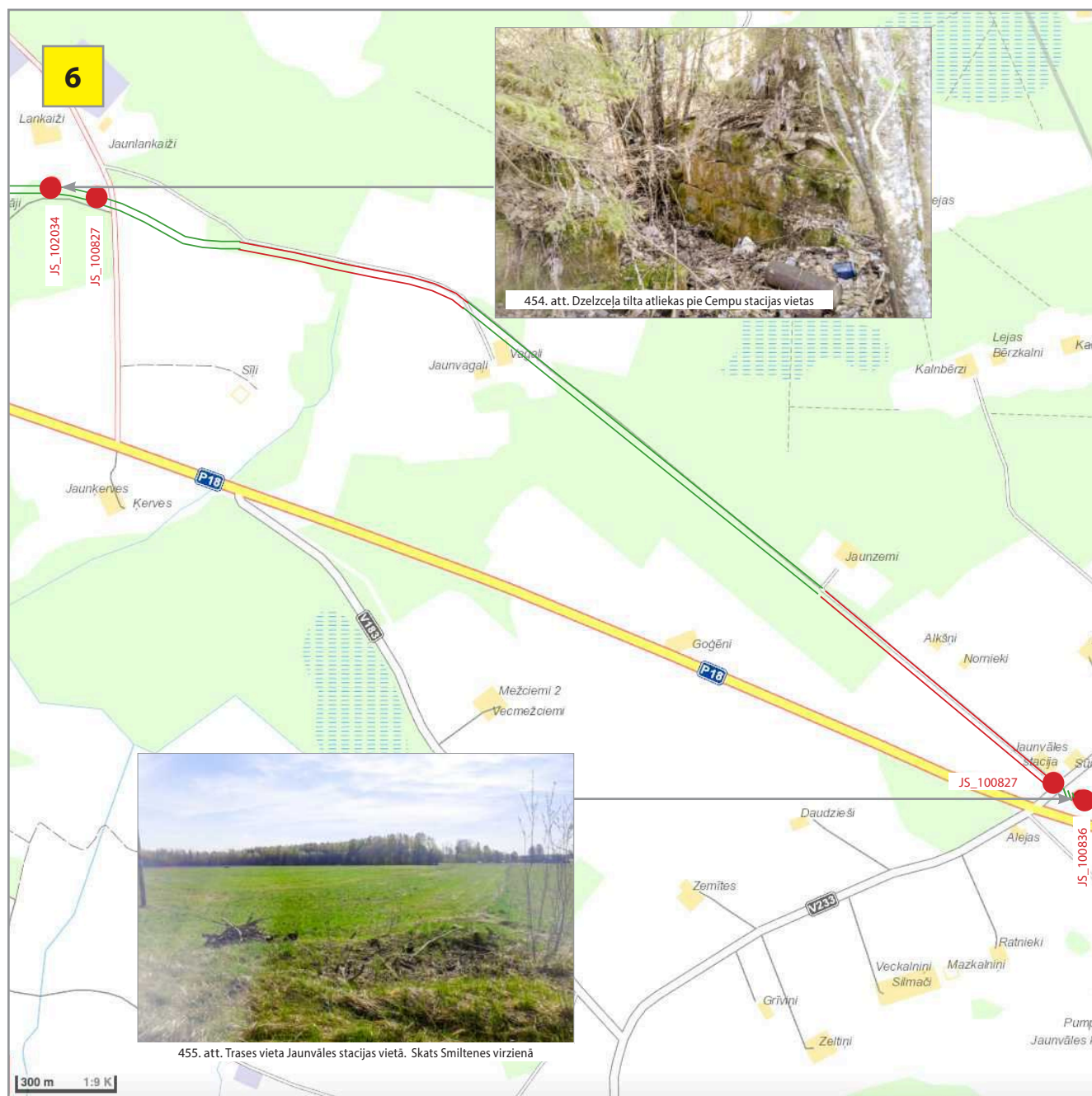
== Grants ceļa posms, braucams

== Trase grūti konstatējama

## KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU

**SMILTENE-VALMIERA**

Trases posms no Cempmuižas līdz Jaunvāles stacijas vietai (ap 5,1 km)



- |                                                                                               |                                                  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
|  JS_091914 | Fotografēšanas punkti un failu numuri            |
|            | Zemesceļš, braucams                              |
|            | Grants ceļa posms, braucams                      |
|            | Trase grūti konstatējama, lauksaimniecības zemes |



## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU SMILTENE-VALMIERA

Trases posms no Cempmuižas līdz Jaunāmuižai pie Valmieras (ap 6,9 km)

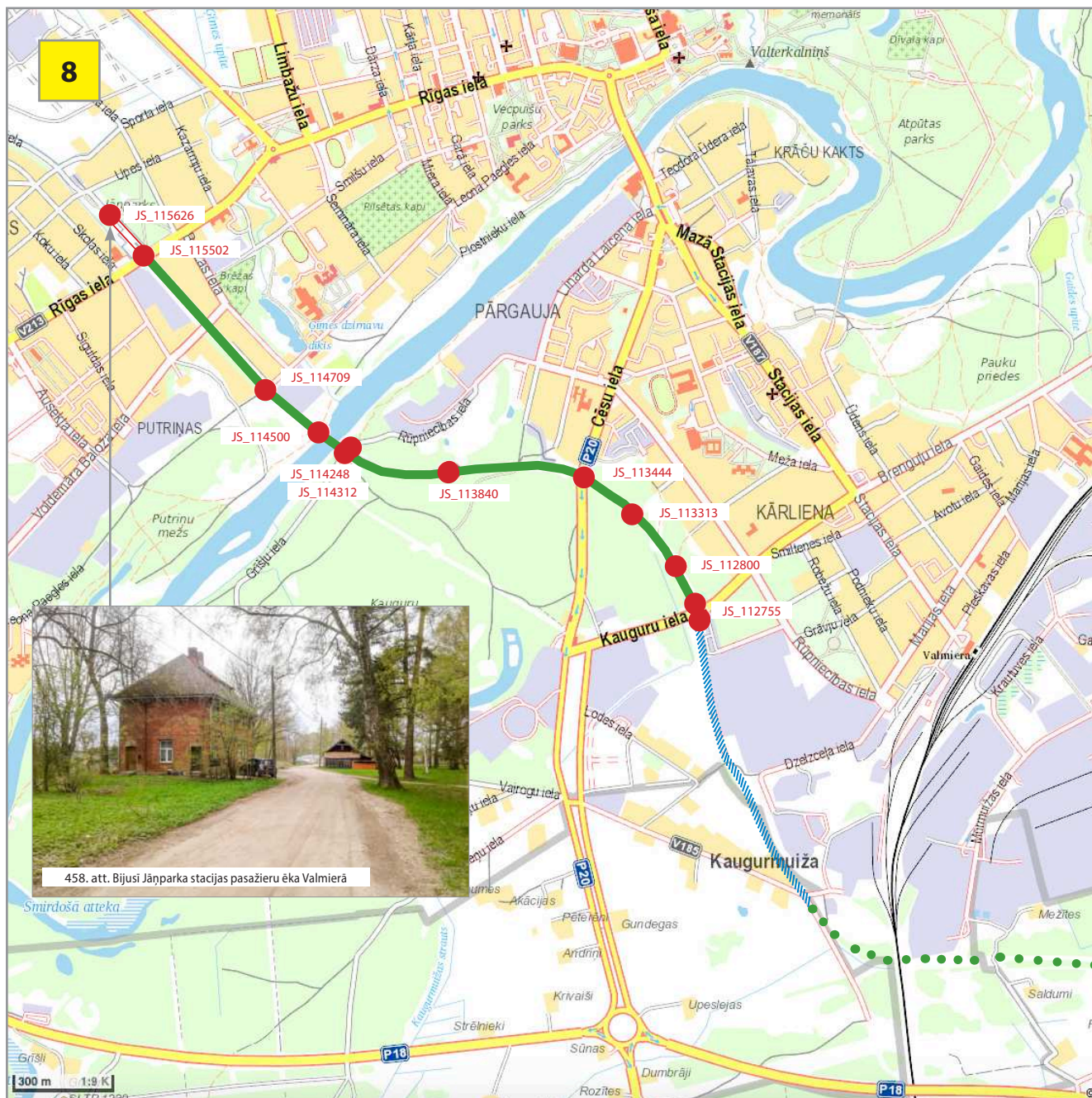


- JS\_091914 Fotografēšanas punkti un failu numuri
- == Zemesceļš, braucams
- ..... Aizaudzis zemesceļš, vietām grūti izbraucams
- == Grants ceļa posms, braucams



## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU SMILTENE-VALMIERA

Trases posms Valmieras apkārtne un pilsētā (ap 2,9 km)



- JS\_091914 Fotografēšanas punkti un failu numuri
- == Grants seguma ceļš
- //// Trase pilsētas teritorijā nav konstatējama
- Gājēju un velosipēdistu ceļiņš ar grants ceļa segumu
- Aizaudzis purvains zemesceļš, vietām grūti izbraucams





459. att. Apbūvēta teritorija dzelzceļa trases vietā Valmierā pie Kauguru ielas. Skats Smiltenes virzienā. JS\_112755 (57.523417, 25.426907)



460. att. Gājēju un velosipēdistu ceļš Valmierā pie Kauguru ielas JS\_112800 (57.523688, 25.426789)



461. att. Gājēju un velosipēdistu ceļš Valmierā starp Kauguru un Cēsu ielām JS\_113313 (57.526435, 25.423120)



462. att. Gājēju un velosipēdistu ceļš Valmierā pie Cēsu ielas JS\_113444 (57.527173, 25.421253)



463. att. Gājēju un velosipēdistu ceļš Valmierā pie Zvejnieku ielas JS\_113840 (57.527386, 25.414333)



464. att. Šaursliežu dzelzceļa tilts pār Gauju Valmierā ("Dzelzītis") JS\_114312 (57.528041, 25.409186)



465. att. Gājēju un velosipēdistu ceļš Valmierā pie Leona Paegles ielas JS\_114709 (57.529736, 25.405337)



466. att. Erases vieta Valmierā pie Rīgas ielas. Skats Smiltenes virzienā JS\_115502 (57.533385, 25.399071)

## 5. VĒSTURISKS APSKATS PAR PITALOVAS VIRZIENA DZELZCEĻIEM UN APSEKOŠANAS REZULTĀTI

Ieriķu-Gulbenes-Sitas-Pitalovas (Abrenes) dzelzceļa līnija izveidota militāru apsvērumu dēļ savienojot Ieriķu-Gulbenes-Sitas dzelzceļu, kas būvēts Pirmās pasaules kara laikā, ar 1902. gada atklāto Pitalovas-Sitas dzelzceļu. Savukārt pēdējais Pitalovas stacijā pieslēdzās Pēterburgas-Varšavas maģistrālajai dzelzceļa līnijai. Ziņas šo līniju būvēsturi ir ļoti fragmentāras, un tas izskaidrojams ar dzelzceļu sākotnējo militāri stratēģisko nozīmi.



467. att. Ieriķu-Gulbenes-Sitas-Pitalovas (Abrenes) dzelzceļa shēma. 1939.  
Izkopējums no S.M. Latvijas dzelzceļu karte. Rīga: Valsts dzelzceļu tipogrāfija, 1939.

### 5.1. Platsliežu dzelzceļi Pitalova-Sita un Ieriķi-Gulbene-Sita

Sanktpēterburgas-Varšavas dzelzceļa līnijā 1872. gadā tika ierīkota Pitalovas dzelzceļa stacija. No tās 1902. gadā tika uzbūvēta 67 kilometrus gara dzelzceļa līnija līdz Sitai, kas tolaik atradās uz Vitebskas un Vidzemes guberņas robežas. Par šīs līnijas projektēšanu un būvniecību vēsturiskās liecības autoram zināmajos avotos nav apkopotas. Šī līnija tika izmantota galvenokārt kokmateriālu izvešanai no Balvu un Viļakas apkārtnes plašajiem meža masīviem, par to liecina arī jau sākotnēji perpendikuli dzelzceļam mežā izbūvētie sliežu ceļu atzarojumi jeb meža dzelzceļi. Zināms, ka 20. gs. sākumā un līdz Pirmajam pasaules karam Pitalovas-Sitas dzelzceļu izmantoja arī pasažieru pārvadāšanai.

Pirmā pasaules kara laikā, kad pieauga dzelzceļu militāri stratēģiskā nozīme, tika uzbūvēti ne vien simtiem kilometru šaursliežu dzelzceļu, bet būvēti arī jauni savienojumi platsliežu dzelzceļiem, lai savienotu vietējās platsliežu dzelzceļa līnijas ar Krievijas impērijas maģistrālajiem dzelzceļiem. Šajā nolūkā Pļaviņu-Gulbenes-Valkas šaursliežu līnijas posmu no Pļaviņām (Rīgas-Daugavpils līnijā) līdz Gulbenei pārbūvēja par platsliežu līniju, kā arī 1916. gadā uzbūvēja jaunu dzelzceļu no Ieriķu stacijas (Rīgas-Pleskavas līnijā) uz Gulbeni, pagarinot to tālāk līdz Sitai.

Ja sākotnēji līnijai no Ieriķiem uz Sita bija militāra nozīme, tad pēc Latvijas neatkarības pasludināšanas šis dzelzceļš ieguva lielu saimniecisku nozīmi. Dzelzceļu

veidoja divi dzelzceļa iecirkņi – Ieriķi-Gulbene (105 km) un Gulbene-Sita (22 km). Tādējādi caur jaunizveidoto platsliežu dzelzceļa mezglu Gulbenē izdevās savienot Rīgas-Pleskavas un Rīgas-Daugavpils dzelzceļus ar Sanktpēterburgas-Varšavas dzelzceļa līniju Pitalovas stacijā.

Pateicoties šīm savienojošām līnijām, kuras bija būvētas militārām vajadzībām, Latvijas pirmās neatkarības laikā izveidojās vēl viens nozīmīgs dzelzceļu virziens ar galastaciju Pitalovā, kur nu jau vienotais Ieriķu-Gulbenes-Sitas-Pitalovas dzelzceļš savienojās ar padomju Krievijas dzelzceļu tīklu. Pitalova, kas pēc 1920. gada miera līguma tika iekļauta Latvijas teritorijā 1921. gadā tika pārdēvēta par Jaunlatgale, bet 1938. gadā – par Abreni. Savukārt 1963. gadā Abrenes stacija atkal kļuva par Pitalovas staciju.

Latvijas dzelzceļu virsvalde starpkaru periodā šo līniju izmantoja ne vien vietējās vilcienu satiksmes nodrošināšanai Abrenes virzienā, bet arī starptautisko vilcienu satiksmei uz Ļeņingradu (Sanktpēterburgu), jo maršruts cauri Gulbenes un Abrenes dzelzceļa mezgla bija ekonomiski izdevīgāks. Rīgas-Ļeņingradas pasažieru vilcieni pa Ieriķu-Gulbenes-Abrenes apvienoto līniju sāka kursēt 1924. gadā un 20. gs. divdesmitajos Gulbenes stacija kļuva par nozīmīgu šaursliežu/platsliežu dzelzceļa mezglu, kurā tika uzcelta viena no lielākajām un greznākajām dzelzceļa stacijas pasažieru ēkām, vēlāk arī Gulbenes platsliežu depo un remontdarbnīcas.



Dzelzceļa līnijā Abrene-Sita dažādos laika posmos kopumā bija deviņas stacijas – Pitalova (Abrene), Purvmala, Vecumi, Žīguri, Kuprava, Pakalnieši, Vīksna, Balvi un Sita. Līdz ar dzelzceļa izbūvi 20. gs. sākumā bija ierīkotas Pitalovas (kopēja ar Sanktpēterburgas-Varšavas līniju), Marienhauzenas (Viljaka, no 1921. gada Vecumi), Kuprava, Bolovskas (Balvu) un Sitas stacija. Purvmalā, Vecumos un Balvos bija 20. gs. sākumam raksturīgas tipveida koka konstrukcijas staciju pasažieru ēkas.



468. att. Kupravas dzelzceļa stacijas pasažieru ēka. 1928.  
LDzM\_4537

Pārējās stacijas ierīkotas 20. gs. divdesmitajos un trīsdesmitajos gados. Šajā laikā 1928. gadā Žīguros pēc arhitektes L. Grīnbergas uzcēla mūra divstāvu stacijas ēku, kura saglabājusies līdz mūsdienām un tiek izmantota par dzīvojamo māju. Savukārt padomju okupācijas laikā uz-



469. att. Vecumu dzelzceļa stacijas pasažieru ēka. Atklātne. 1920. gadi.  
M. Sproģes kolekcija



470. att. Sitas dzelzceļa stacijas pasažieru ēka. Atklātne. 1930. gadi.  
LDzM\_4522

būvētas staciju pasažieru ēkas Vecumos (1960. gadā) un Balvos (1963. gadā). Šajās stacijās uzstādītas piemiņas zīmes par 1941. un 1949. gadā notikušajām deportācijām. Pie Vecumu dzelzceļa stacijas iepriekšējās piemiņas plāksnes vietā 2016. gada 14. jūnijā atklāja jaunu piemiņas zīmi, kuras skices autors ir J. Laicāns.

Savukārt šajā izpētes darbā apskatītajā dzelzceļa iecirknī jeb posmā Gulbene- Sita bija astoņas stacijas vai pieturas punkti – Gulbene (kopējā mezglā stacija), Melnupē, Stradi, Medņi, Ezermala, Litene, Pededze un Sita (Abrenes-Sitas līnijas galastacija). Mūsdienās, neskatot Gulbeni, stacija pasažieru ēka vēl saglabājusies tikai Melnupes stacijā.



471. att. Melnupes dzelzceļa stacijas pasažieru ēka. 1930. gadi.  
M. Sproģes kolekcija



472. att. Litenes dzelzceļa stacijas pasažieru ēka. Atklātne. 1930. gadi.  
LDzM\_4506

Dzelzceļa darbības laikā pierobežā tika saglabāta viena no šī dzelzceļa sākotnējām funkcijām – kokmateriālu transportēšana un tālab dzelzceļa posmā Sita-Abrene bija uzbūvēti vairāki meža dzelzceļa atzarojumi, vai pat veselas dzelzceļa līnijas, piemēram, 30 km garā Pakalniešu-Kūdupes platsliežu dzelzceļa līnija un Sitas-Rēzeknes šaursliežu dzelzceļš (abi dzelzceļi atklāti 1934. gadā).

Pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas sākot no 1993. gada 7. jūlija līdz vilcienu kustības slēgšanai Gulbenes-Vecumu līnijā bijušie Rīgas-Pitalovas maršruta pasažieru vilcieni kursēja līdz Vecumu stacijai. 2001. gadā šajā līnijā tika pārvadājumi pārtraukti "sliežu sliktā tehniskā stāvokļa dēļ" un drīz pēc tam tika demontēti arī sliežu ceļi.



473. att. Purvmalas dzelzceļa stacijas pasažieru ēka.  
Foto: T. Altbergs 08.1997.



474. att. Žiguru dzelzceļa stacijas pasažieru ēka. Ap 1930.  
M. Sproģes kolekcija



475. att. Kopskats uz Smiltenes dzelzceļa staciju. Atklātne. 1930. gadi.  
LIMF\_AB34911



476. att. Dzelzceļa tilta būvniecība pār Bolupi.  
M. Sproģes kolekcija



477. att. Dzelzceļa tilta būvniecība pār 118. km pār Sitas upi.  
M. Sproģes kolekcija



478. att. Dzelzceļa tilts 105. km pār Mellupi.  
M. Sproģes kolekcija



479. att. Dzelzceļa tilts pār Pededzes upi. 1930. gadi.  
T. Altberga kolekcija



**GULBENE-SITA-VECUMI****Platsliežu dzelzceļa trases apsekošanas rezultāti (apsekojumu veica A. Biedriņš 02.- 03.05.2018.)**

Slēgtās platsliežu dzelzceļa līnijas Ieriķi-Gulbene-Vecumi 70 km garais trases posms Gulbene-Sita-Vecumi šķērso Gulbenes pilsētu un novadu, kā arī Balvu un Viļakas novadus.

Trases pārlūkošana dabā posmā Gulbene-Balvi veikta braucot ar velosipēdu, bet posmā Balvi-Vecumi ar automašīnu. Šajā trasē ierīkotā ceļa stāvoklis ir piemērots motorizētajam transportam un ceļu izmanto arī koku izvešanai paredzētā tehnika.

Trases apsekojums uzsākts no Gulbenes dzelzceļa stacijas pasažieru ēkas Gulbenes dzelzceļa mezglā, kurš tiek izmantots kravas un pasažieru pārvadājumiem. Pēc Gulbenes-Vecumu-Pitalovas dzelzceļa posma slēgšanas Gulbene ir platsliežu dzelzceļa galastacija un no šejienes maršrutā Gulbene-Alūksne kursē arī šaursliežu vilciens.

Trases pirmajā posmā no Gulbenes dzelzceļa stacijas pasažieru ēkas līdz Gulbenes-Vecumu sliežu ceļa strupceļam, kas atrodas 1 km attālumā no stacijas pasažieru ēkas ar velosipēdu iespējams braukt pa taciņu līdzās



480. att. Ar velosipēdiem trases posmā pie krustojuma ar ceļu V441  
LIMF\_IMG\_7158 (57 11.228; 26 49.153)

stacijas sliežu ceļiem. Tomēr veidojot velomaršrutu ieteicams šo posmu līdz krustojumam ar autoceļu V441 apbraukt pa Spārītes parku Gulbenes pilsētā.

Aiz strupceļa sliežu ceļi ir demontēti un trases vietā ir grants/šķembu seguma ceļš, kas daļēji apaudzis ar zālēm, un vietām rupjo šķembu dēļ nav īpaši piemērots braukšanai ar velosipēdu (1. karte, 481.-486. att.).

Sākot no krustojuma ar autoceļu V441 pa dzelzceļa trasi izveidotais ceļš kļūst ievērojami labāks. Tas ir

ar cietu un samērā gludu grants segumu un labi izmantojams dažādiem transportlīdzekļiem (2. karte, 487.-488. att.). Līdzīgā kvalitātē pa trasi izveidots ceļš turpinās visā slēgtās dzelzceļa trases garumā.

Trasē ir saglabājušās vairākas stacijas ēkas – īsi pirms krustojuma ar šoseju P35 atrodas bijusī Melnupes stacijas pasažieru ēka, kas ir rekonstruēta par dzīvojamo māju (tagad *Jaunviršu* mājas). Melnupes stacijas teritorijā vēl konstatējamas perona palieka (3. karte, 490.-495. att.). Pēc puskilometra no krustojuma ar šoseju P35 līdzās trasei atrodas Stradu stacijas vieta, kur saglabājusies pamesta dzelzceļa ēka un nedaudz tālāk trase šķērso Melnupi (4. karte, 500.-503. att.).

Pirms krustojuma ar autoceļu V420 trase šķērso Pogupi pār kuru uzbūvēts dzelzceļa tilts (5. karte, 506.-507. att.). 2,8 km Vecumu vīzienā aiz šī autoceļa trase šķērso Kaugurupīti, kura 300 m uz D no trases ietek Kauguru ezerā (7. karte). Šajā trases posmā līdz dzelzceļa tiltam pār Pededzes upi vērojama ar mežizstrādi saistīta saimnieciskā darbība (512., 514. att.).

Trasē lielākais dzelzceļa tilts ir uzbūvēts pār Pededzes upi. Tas ir veidots kā vienlaiduma dzelzs konstrukcijas ferma uz betona krasta balstiem. Kā norāda zīme pie tilta, to drīkst šķērsot tikai gājēju un velobraucēji, jo pēc sliežu noņemšanas tilta brauktuves segums ir veidots no dēļiem, kuri dažviet ir satrupējuši vai izlūzuši (9. karte, 515.-517. att.). Tiltu kā apstāšanās vietu izmanto pa Pededzi ceļojošie ūdens tūristi.

Pēc četriem kilometriem no Pededzes tilta Vecumu virzienā trase pietuvojas pārdesmit metru attālumā no šosejas P35 un vēl pēc 400 m šķērso Sitas upi, kas ir arī robeža starp Gulbenes un Balvu novadiem. Pār Sitas upi ir uzbūvēts betonu sijas dzelzceļa tilts un netālu no tā atrodas Sitas stacijas vieta, kur saglabājusies dzelzceļnieku dzīvojamā ēka (12. karte, 522.-530. att.).

Tuvojoties Balviem dzelzceļa trase aptuveni 3 km virzās cieši līdzās šosejai P35 un pirms Balvu stacijas šķērso šoseju jeb Upes ielu Balvu pilsētā un pagriežas ZA virzienā. Pēc 400 m atrodas Balvu stacija, ap kuru izveidojusies tāda paša nosaukuma apdzīvota teritorija.

Apdzīvotā vieta Balvu stacija atrodas vairāk nekā

5 km attālumā no Balvu pilsētas centra. Stacijas teritorijā saglabājusies ne vien stacijas pasažieru ēka, bet arī citas dzelzceļa ēkas, tostarp noliktavas un dzelzceļnieku vajadzībām būvētas dzīvojamās mājas. Laukumā pie stacijas pasažieru ēkas uzstādīts piemiņas akmens no šejienes uz Sibīriju deportētajiem Balvu apkaimes iedzīvotājiem (15. karte, 537.-542. att.)

No Balvu stacijas šķērsojot noliktavu teritoriju dzelzceļa trase pēc 800 m pietuvojas autoceļam V492 un līdz Viksnai 9 km virzās tieši līdzās šim autoceļam. Viksnā iepretim Viksnas kapsētai labi kontējama bijušās dzelzceļa stacijas teritorija, šeit saglabājušās arī vairākas dzelzceļa ēkas un perona paliekas. Aiz Viksnas trase krusto autoceļu V472 un šajā krustojumā ir uzstādīta zīme par Nr. 780 velomaršruta sākumu/turpinājumu? (18. karte, 548.-549. att.). Kā vēsta interneta resurss (<https://ritakafija.lv/2017/04/26/cetri-jauni-velomarsruti-ziemellatgale/>), Balvu novadā 2017. gada maijā atklāti divi jauni velomaršruti. Velomaršruts Nr. 780 ir 29 kilometrus garš un daļa no tā ved pa veco dzelzceļa līniju Abrene-Sita. Šajā posmā nākotnē tiks labiekārtotas arī vairākas atpūtas vietas un sniegta iespēja ceļotājiem baudīt divvientulību ar dabu.

Virzoties uz Vecumiem pēc 3,6 km no krustojuma ar autoceļu V472 trase šķērso dzelzceļa tiltu pār Oktupi (19. karte, 551.-552. att.) un vēl pēc sešiem kilometriem sasniedz Kupravu, ciematu, kas izveidojies ap Kupravas dzelzceļa staciju. Stacijas pasažieru ēka ir saglabājusies un atrodas starp Partizānu un Dzelzceļa ielu (20. karte, 554. att.). Netālu no tās saglabājusies arī mūra noliktavas ēka.

Tūdaļ aiz Kupravas dzelzceļa trase ievirzās mežā un līdz Žīguriem virzās cauri mežiem apaugušai teritorijai. Šajā trases posmā ceļš vietām ir vairāk aizaudzis, vietām izdangāts ar smago meža tehniku, taču joprojām braucams (21. karte, 555.-556. att.).

Līdzīgi kā Kupravā arī Žīguos apdzīvotā vieta izveidojusies līdzās dzelzceļa stacijai. Stacijas teritorijā saglabājušās vairākas dzelzceļa ēkas, tostarp arī divstāvu mūra pasažieru ēka (tagad dzīvojamā māja). Līdzās Žīgu stacijas teritorijai notiek ar mežizstrādi saistīta saimnieciskā darbība (22. karte, 557.-563. att.).

Tālākais trases ceļš no Žīguriem Vecumu virzienā iet caur vairāk apdzīvotu teritoriju un pēc 3,8 km šķērso Vādas upi pār kuru uzbūvēts dzelzceļa dzelzsbetona siju

tilts (23. karte, 564.-565. att.). Jāpiebilst, ka šis tilts tāpat kā citas inženierbūves šajā trasē (izņemot Pededzes tiltu) ir pietiekami drošas arī autotransportam.

Pēc Vādas upes tilta šķērsošanas 5,8 km attālumā atrodas Vecumu dzelzceļa stacija, kura līdz dzelzceļa slēgšanai bija Ieriķu-Gulbenes-Vecumu dzelzceļa gala stacija Latvijas teritorijā. Vecumu stacijas pasažieru ēka ir necila silikātķieģeļu divstāvu būve, kas atgādina tipveida dzīvojamās mājas un kā tāda tā tiek izmantota tagad – pēc dzelzceļa līnijas slēgšanas Stacijas teritorijā saglabājušās arī perona paliekas un dzelzceļa noliktavu ēkas. (25. karte, 571.-576. att.)

Trases apsekošana pabeigta 800 m no Vecumu stacijas Krievijas robežas virzienā, kur trase tālāk turpinās kā aizaudzis zemes ceļš (578. att.)

### **Secinājumi un ieteikumi**

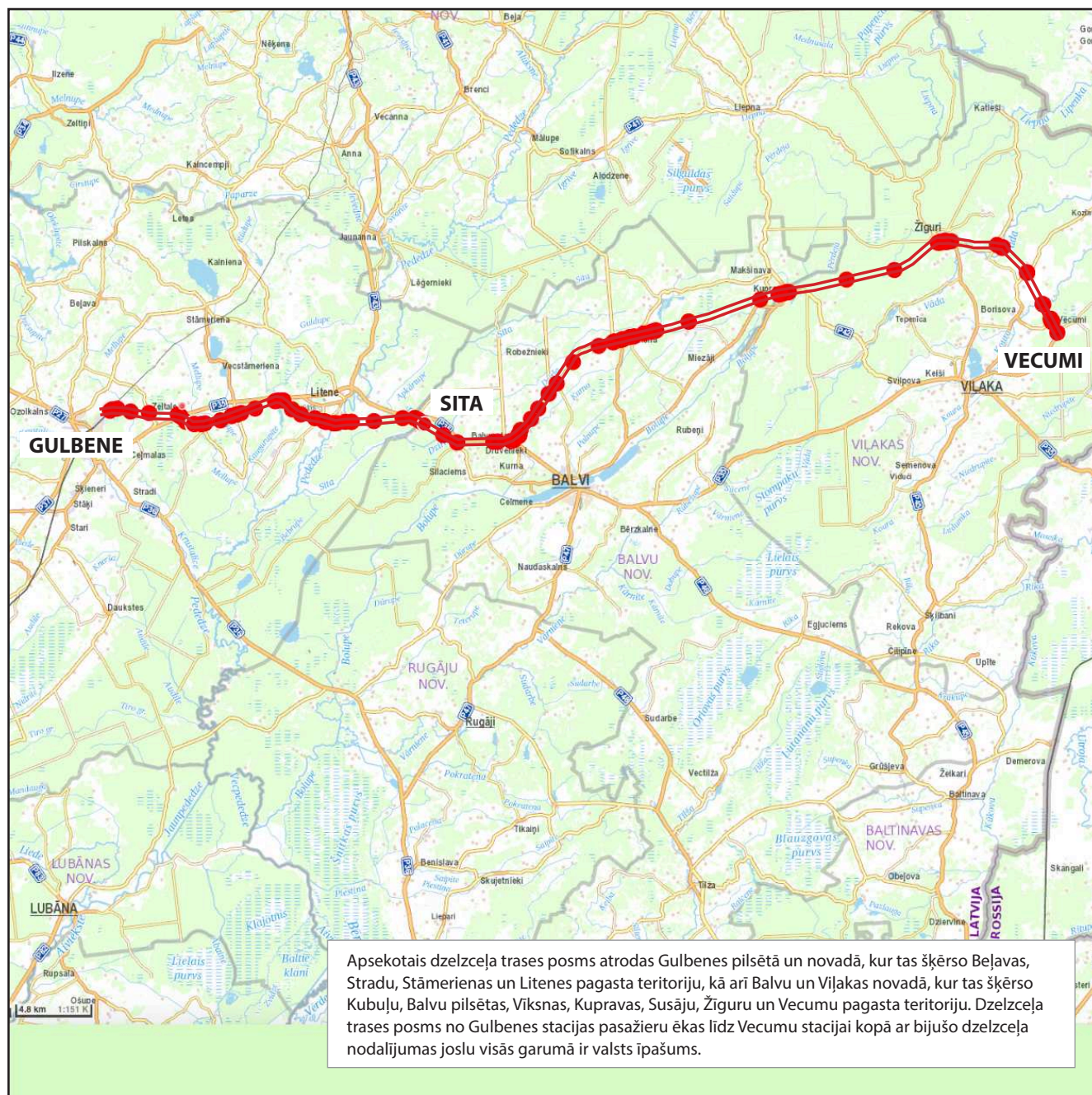
Viss apsekotais 70 km garais Gulbene-Sita-Vecumi slēgtā dzelzceļa trases posms, jeb bijusī dzelzceļa nodalījuma josla ir valsts īpašums, kas ir labs priekšnoteikums “Zaļā ceļa” izveidošanai šajā vietā. Arī raugoties no ceļa infrastruktūras kvalitātes viedokļa, trase ir pilnībā ir izmantojama “Zaļā ceļa” ierīkošanai, pat vairāk, šeit esošais ceļš jau šobrīd bez īpašiem uzlabojumiem ir izmantojams arī braukšanai ar motorizēto transportu (izņemot tiltu pār Pededzi).

Ceļa uzlabošanas darbi būtu veicami dzelzceļa trases posmā no Gulbenes stacijas līdz krustojumam ar autoceļu V441 un atsevišķās vietās posmā no Kupravas stacijas līdz Žīguriem.

“Zaļā ceļa” infrastruktūras radīšanai šajā dzelzceļa trasē labs priekšnoteikums ir jaunā Nr. 780 velomaršruta izveidošana Balvu novadā, kā arī iespējamā sasaiste ar velomaršruti Gulbenes novadā un Gulbenes-Alūksnes šaursliežu dzelzceļu kā “Zaļā ceļa” savienojošo posmu.



# KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASES POSMU GULBENE-SITA-VECUMI Dzelzceļa trases kopskats (70 km)



[https://balticmaps.eu/?lang=lv&draw\\_hash=tdwvaq&centerx=696404.4458271858&centery=6335477.283873902&zoom=6&layer=map&ls=o](https://balticmaps.eu/?lang=lv&draw_hash=tdwvaq&centerx=696404.4458271858&centery=6335477.283873902&zoom=6&layer=map&ls=o)



# KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI (FOTO: A. BIEDRIŅŠ 10.05.2018. 02.-03.06.2018.)

## GULBENE-SITA-VECUMI

Trases posms Gulbenes stacijas teritorijā (ap 1,8 km no Gulbenes stacijas)



● AB4\_2764 Fotografešanas punkti un failu numuri

== Grants seguma ceļš, vietām apaudzis ar zāli, braucams





483. att. Dzelzceļa sliežu ceļu sazarojums pirms Gulbenes-Vecumu līnijas strupceļa (pa kreisi šaursliežu dzelzceļš). Skats Vecumu virzienā.  
LIMF\_AB4\_2762



484. att. Dzelzceļa sliežu ceļa strupceļš aptuveni 1 km attālumā no Gulbenes stacijas. Skats uz dzelzceļa strupceļa Vecumu virzienā.  
LIMF\_AB4\_2764



485. att. Dzelzceļa trase aiz dzelzceļa strupceļa. Skats no dzelzceļa strupceļa Vecumu virzienā.  
LIMF\_AB4\_2766



486. att. Dzelzceļa trase aptuveni 100 m no dzelzceļa strupceļa. Skats Vecumu virzienā.  
LIMF\_AB4\_2768



487. att. Dzelzceļa trase aptuveni 0,5 km no dzelzceļa strupceļa. Skats Gulbenes stacijas virzienā.  
LIMF\_IMG\_7153

## KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI GULBENE-SITA-VECUMI

Trases posms 4. km pie krustojums ar autoceļu V441 (uz Z savienojums ar Birzes staciju) (ap 1,5 km)

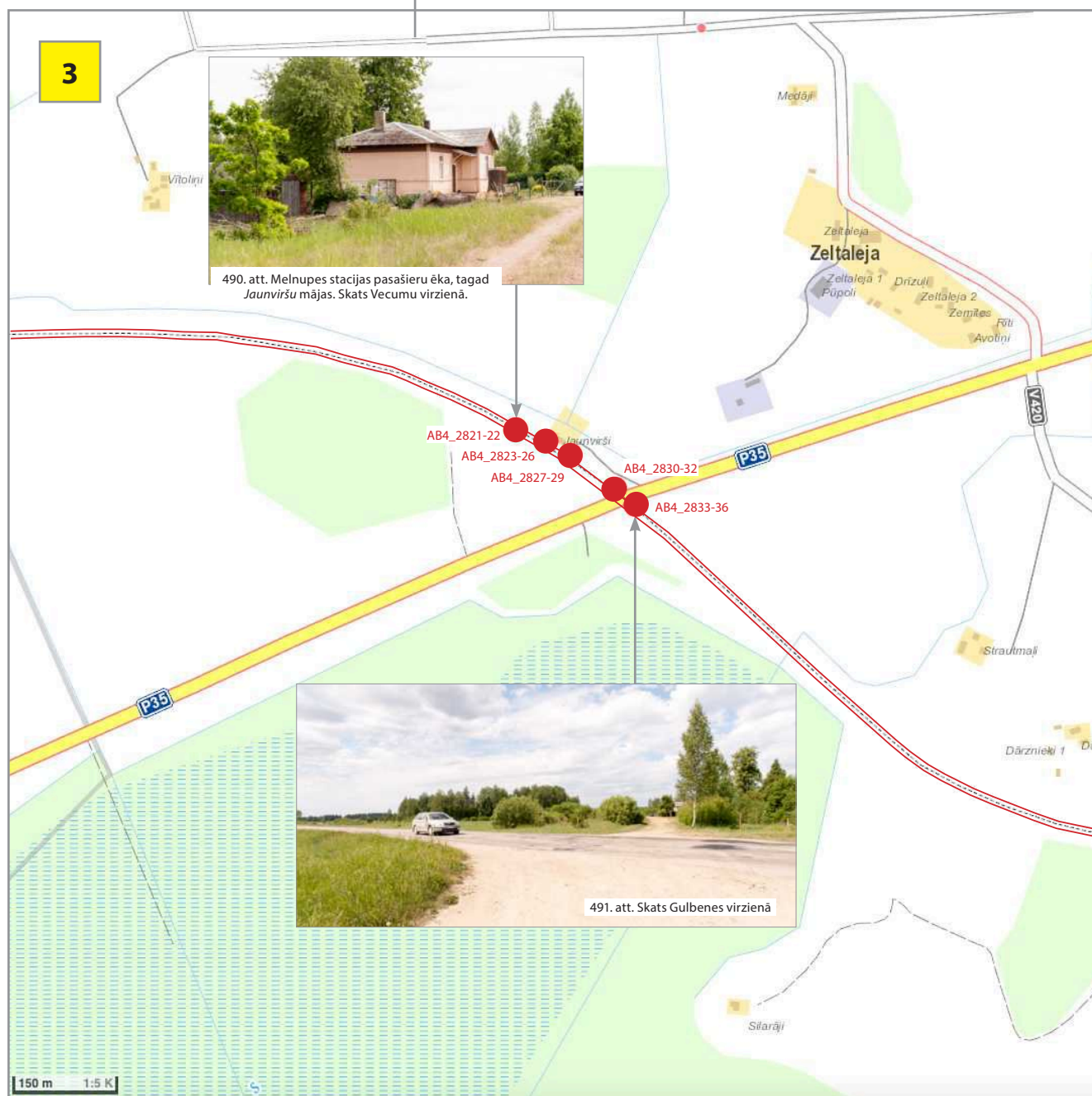


● AB4\_2764 Fotografešanas punkti un failu numuri

== Grants seguma ceļš, labi braucams



KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI  
**GULBENE-SITA-VECUMI**  
Trases posms pie bijušās Melnupes stacijas un krustojuma ar autoceļu P35 (ap 1,8 km)



● AB4\_2764 Fotografešanas punkti un failu numuri

== Grants seguma ceļš, labi braucams



492. att. Melnupes stacijas teritorija. Skats Vecumu virzienā.  
LIMF\_AB4\_2821 (57 11.1236; 26 50.949)



493. att. Melnupes stacijas pasažieru, ēka, tagad dzīvojamā ēka.  
Skats Vecumu virzienā.  
LIMF\_AB4\_2823 (57 11.1087; 26 50.985)



494. att. Melnupes stacijas teritorija, peronu paliekas.  
Skats Gulbenes virzienā.  
LIMF\_AB4\_2824 (57 11.1065; 26 50.9881)



495. att. Melnupes stacijas teritorija, peronu paliekas.  
Skats Vecumu virzienā.  
LIMF\_AB4\_2827(57 11.0974; 26 51.0188)

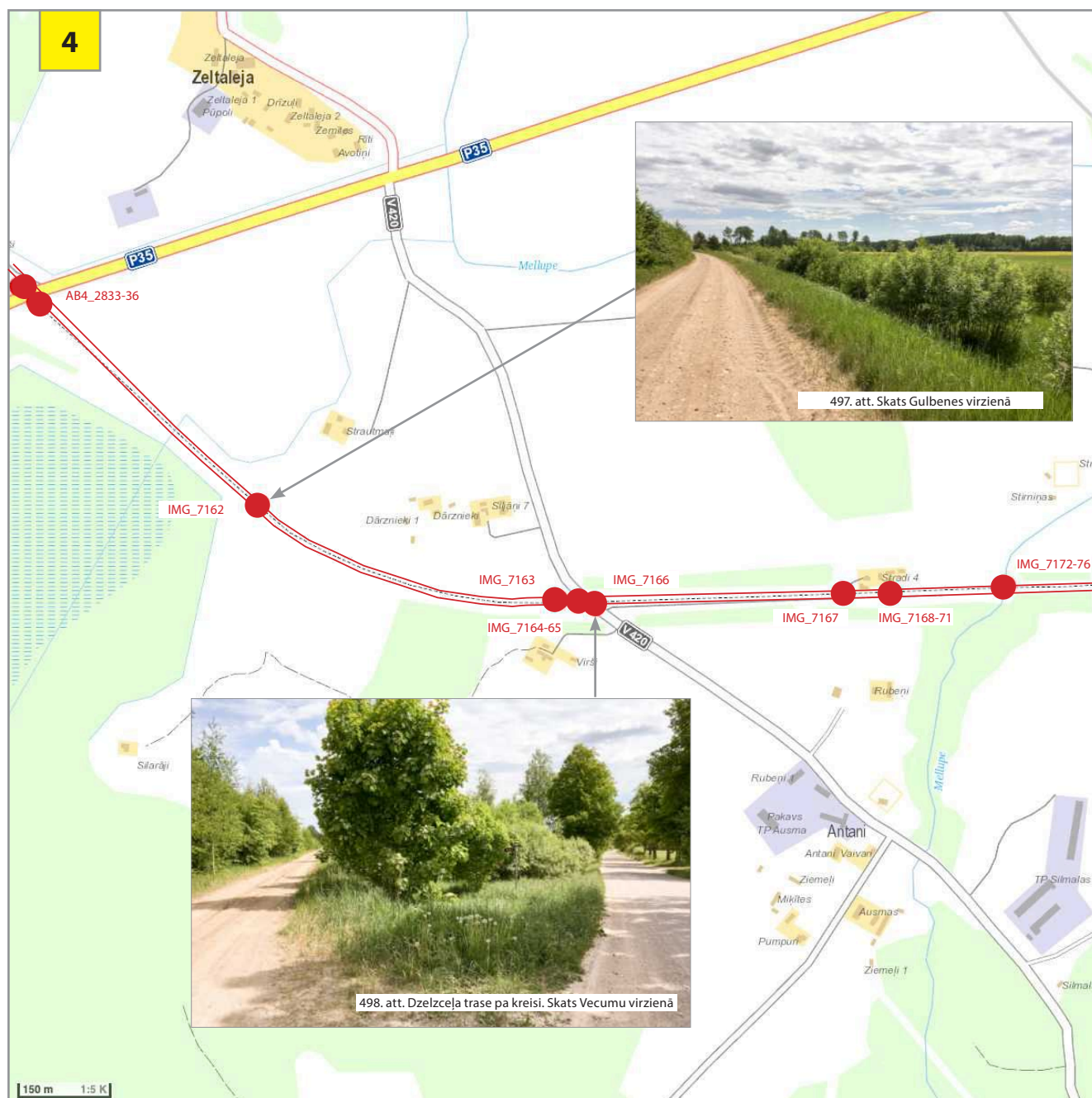


496. att. Dzelzceļa trase pie krustojuma ar autoceļu P35  
Skats Vecumu virzienā.  
LIMF\_AB4\_2830 (57 11.0709; 26 51.0791)



# KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI GULBENE-SITA-VECUMI

Trases posms no krustojuma ar autoceļu P35 līdz Melnupes tiltam (ap1,9 km)



● AB4\_2764

Fotografēšanas punkti un failu numuri

==

Grants seguma ceļš, labi braucams





499. att. Dzelzceļa trase pie krustojuma ar autoceļu V420.  
Skats Gulbenes virzienā.  
LIMF\_IMG\_7171 (57 10.7695; 26 51.971)



500. att. Dzelzceļa trase pie Stradu stacijas.  
Skats Vecumu virzienā.  
LIMF\_IMG\_7171 (57 10.7688; 26 52.3947)



501. att. Dzelzceļa trase pie Stradu stacijas.  
Skats Gulbenes virzienā.  
LIMF\_IMG\_7171 (57 10.7702; 26 52.4718)



502. att. Tilts/caurteka pār Melnupi.  
Skats D-Z virzienā.  
LIMF\_IMG\_7176 (57 10.77; 26 52.6607)

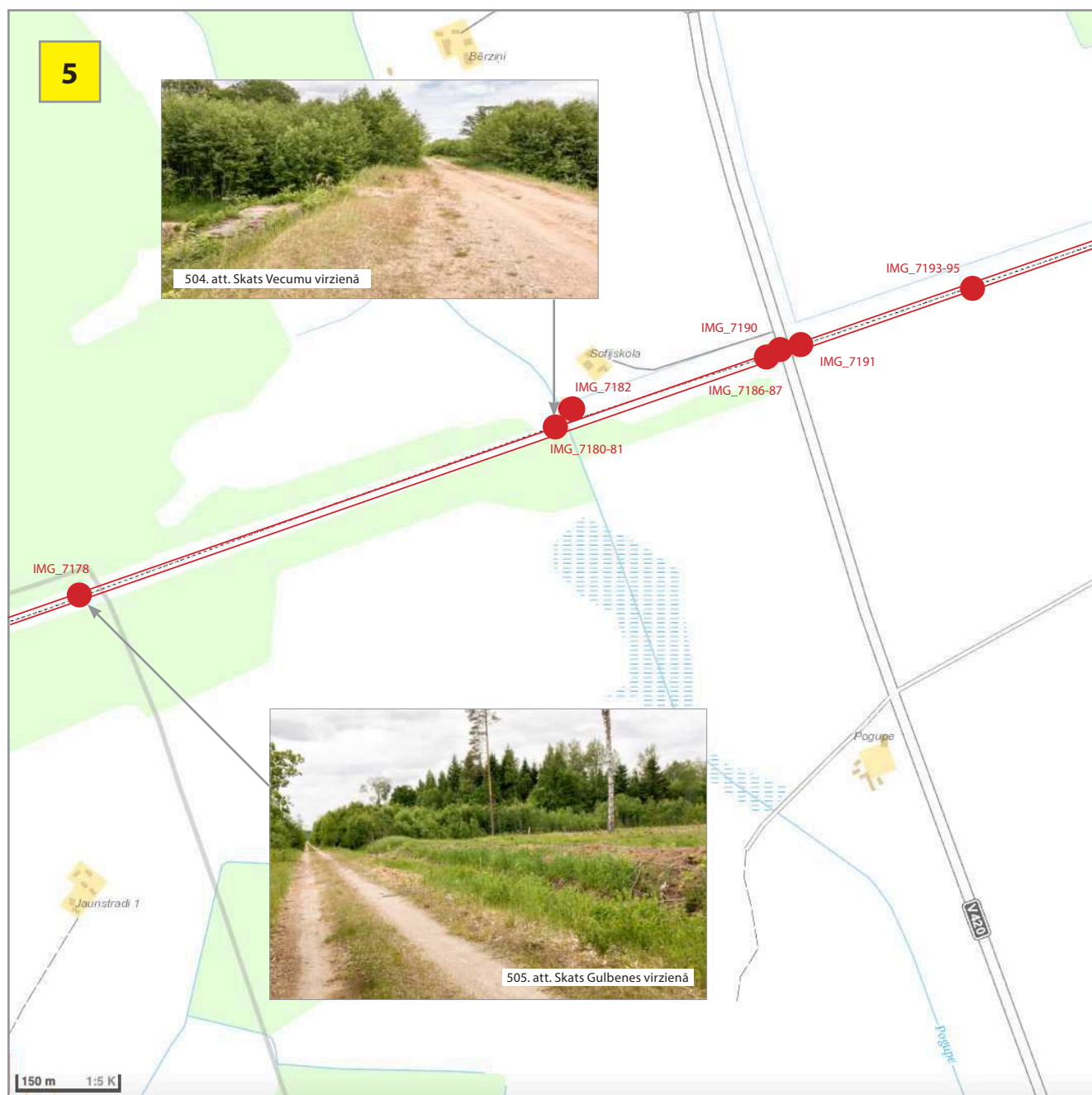


503. att. Dzelzceļa trase pie tilta/caurtekas pār Melnupi.  
Skats Vecumu virzienā.  
LIMF\_IMG\_7172 (57 10.7675; 26 52.6832)



## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI GULBENE-SITA-VECUMI

Trases posms *Sofijskolas* māju apkārtnē un pie krustojuma ar autoceļu V420 (ap 1,5 km)



● AB4\_2764 Fotografešanas punkti un failu numuri

== Grants seguma ceļš, labi braucams



506. att. Dzelzceļa tilts pār Pogupi.  
LIMF\_IMG\_7181 (57 10.9927; 26 54.3313)



507. att. Pogupe, skats no dzelzceļa tilta.  
LIMF\_IMG\_7183 (57 10.9927; 26 54.3313)

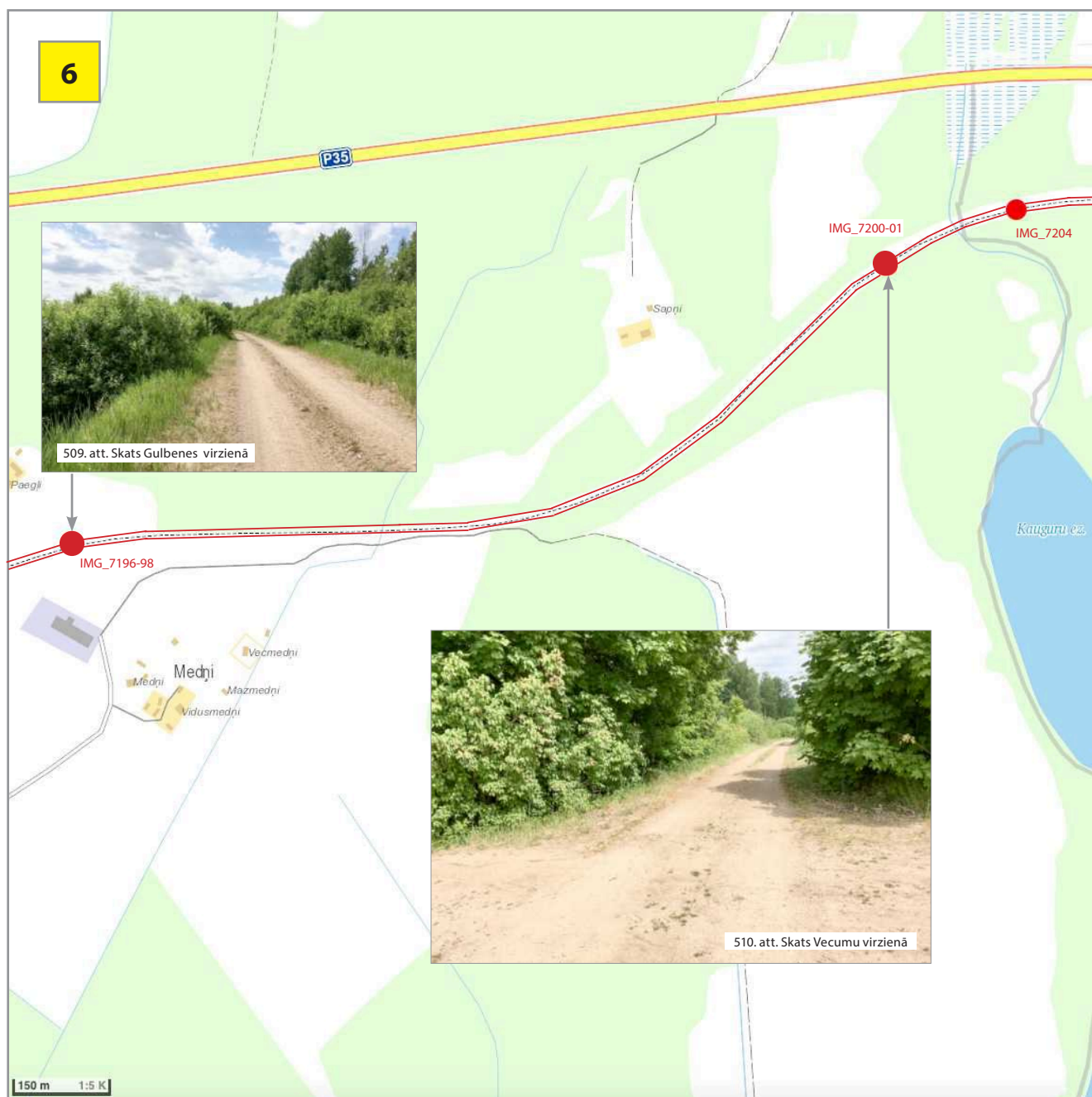


508. att. Dzelzceļa trase pie krustojuma ar autoceļu V420  
Skats Vecumu virzienā.  
LIMF\_IMG\_7187 (57 11.0358; 26 54.6645)



# KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI GULBENE-SITA-VECUMI

Trases posms *Medņu* māju apkārtnē un pie *Kauguru ezera* (ap 1,9 km)

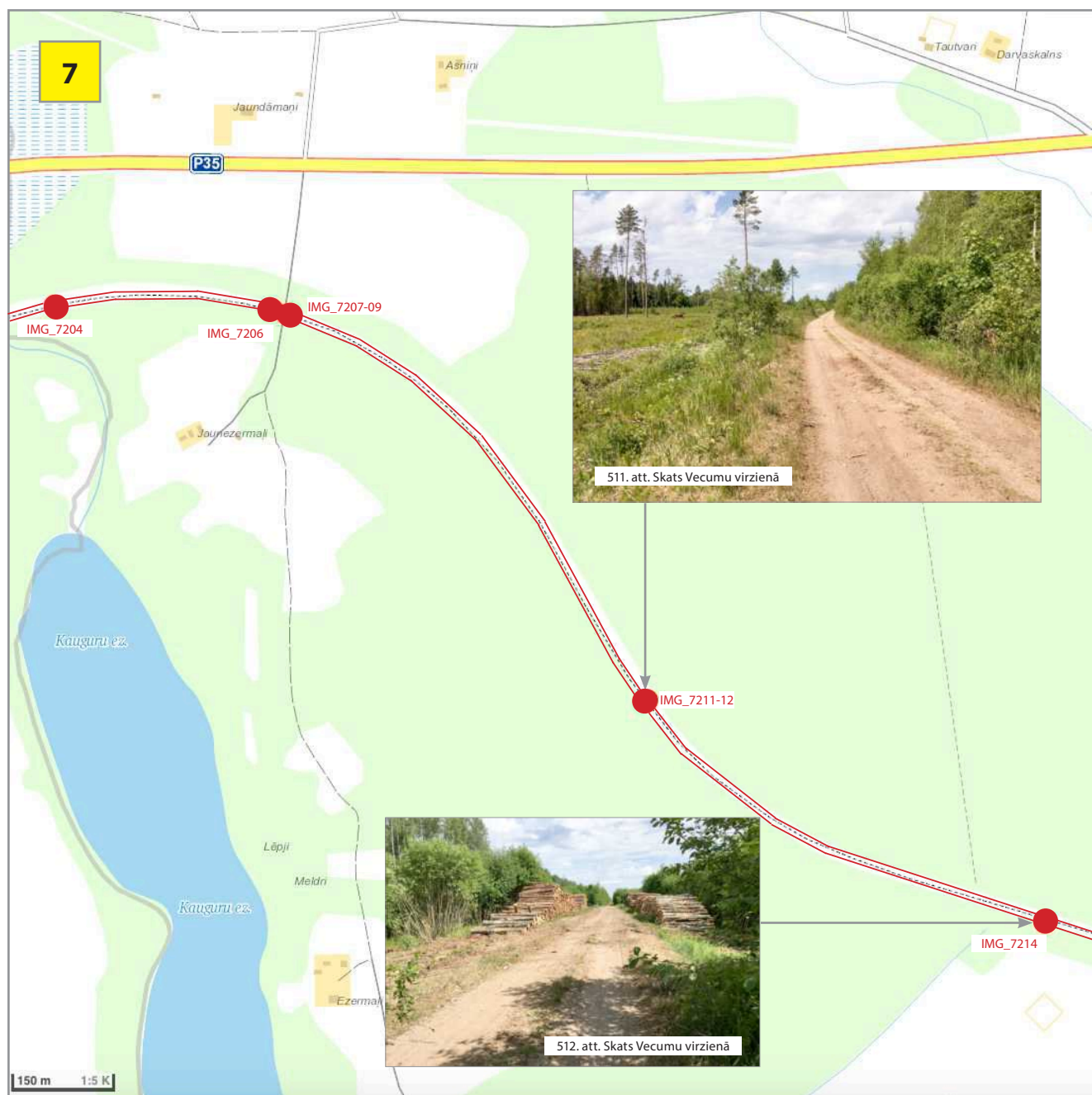


● AB4\_2764 Fotografešanas punkti un failu numuri

== Grants seguma ceļš, labi braucams

# KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI GULBENE-SITA-VECUMI

Trases posms Jaunezermalu māju apkārtnē (ap 2 km)



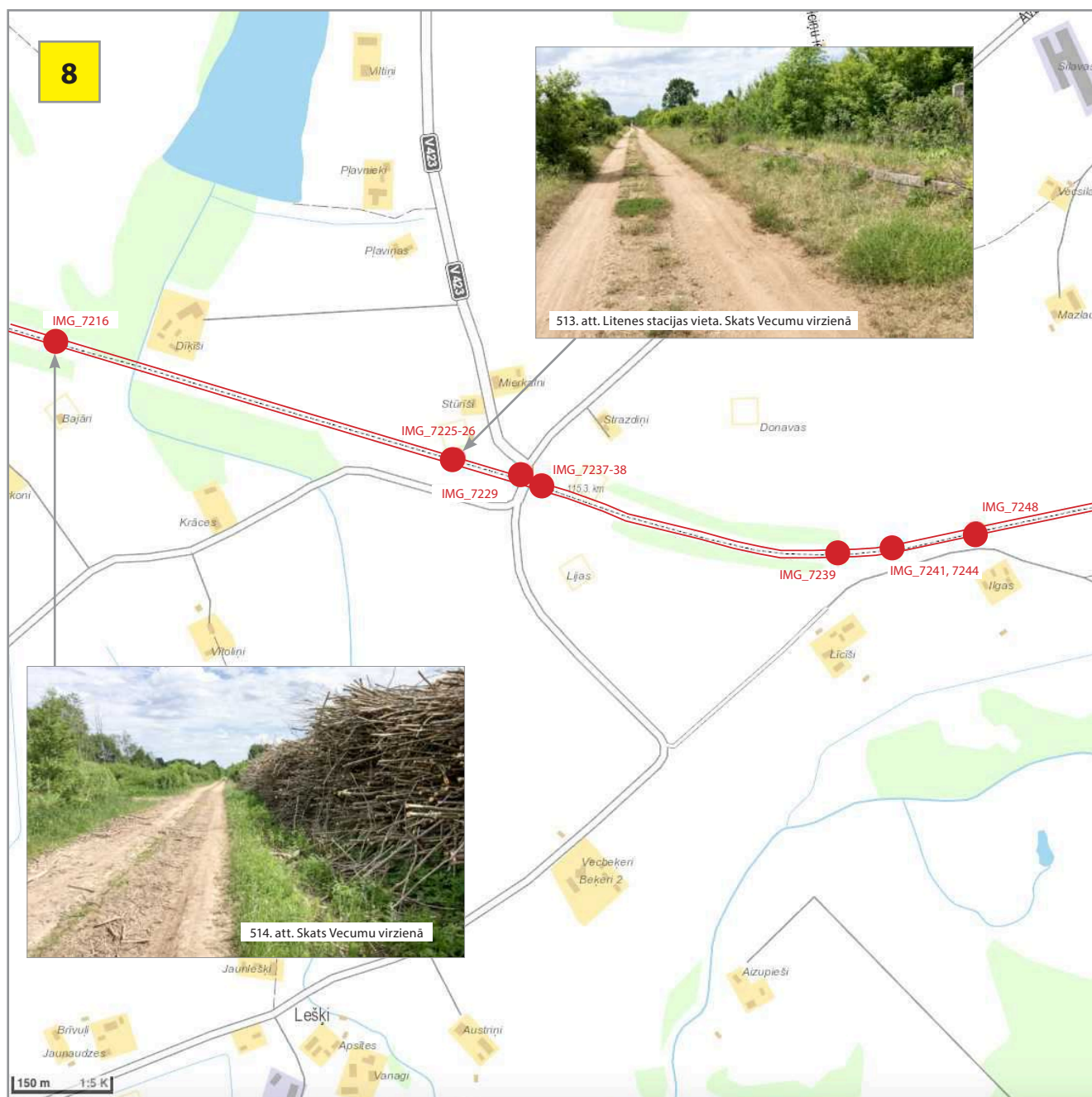
● AB4\_2764 Fotografešanas punkti un failu numuri

== Grants seguma ceļš, labi braucams



## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI GULBENE-SITA-VECUMI

Trases posms Litenes stacijas apkārtnē pie krustojums ar autoceļu V423 (ap 1,7 km)

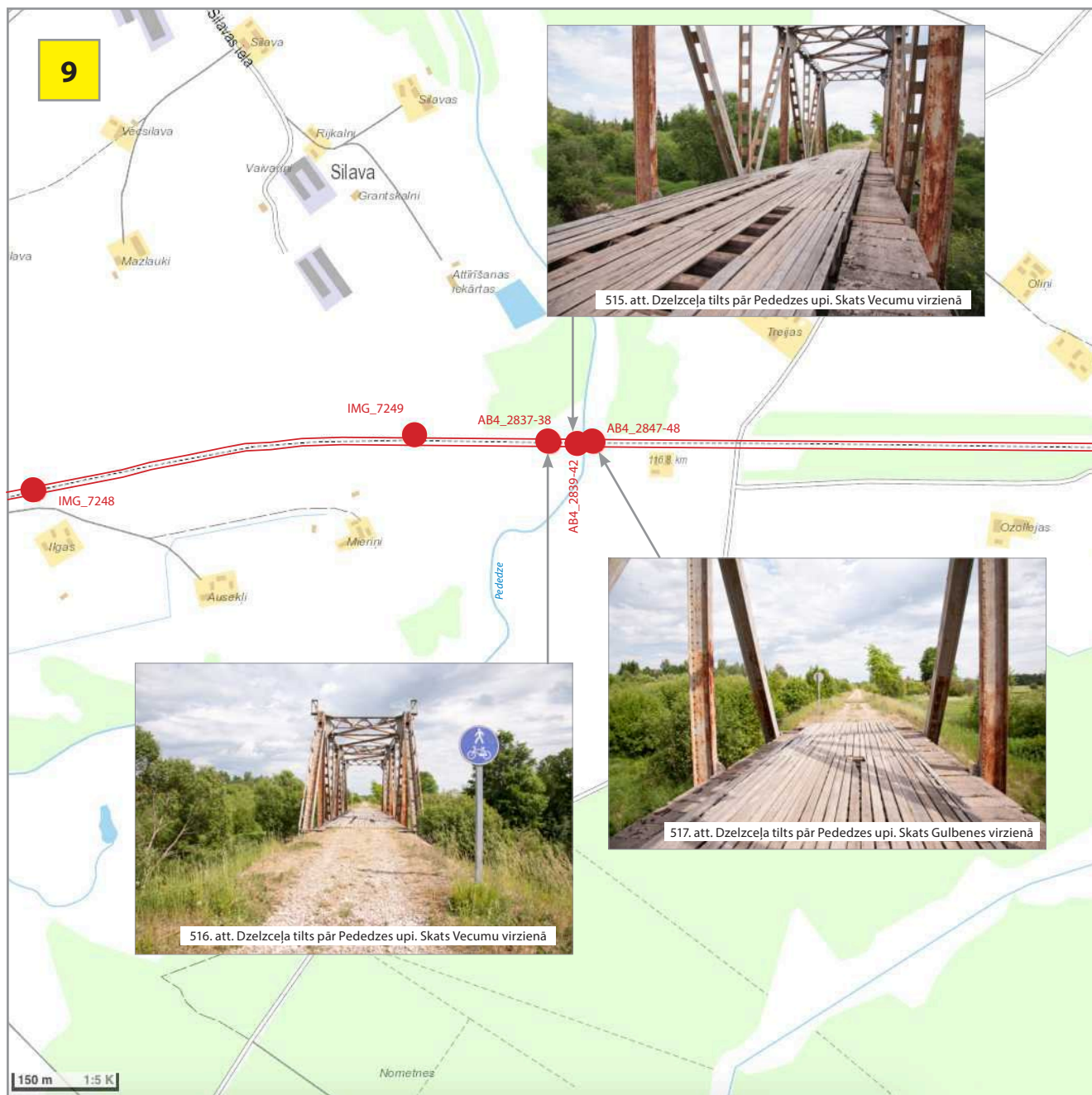


● AB4\_2764 Fotografešanas punkti un failu numuri

== Grants seguma ceļš, labi braucams

## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI GULBENE-SITA-VECUMI

Trases posms pie dzelzceļa tilta pār Pededzes upi (ap 1,6 km)



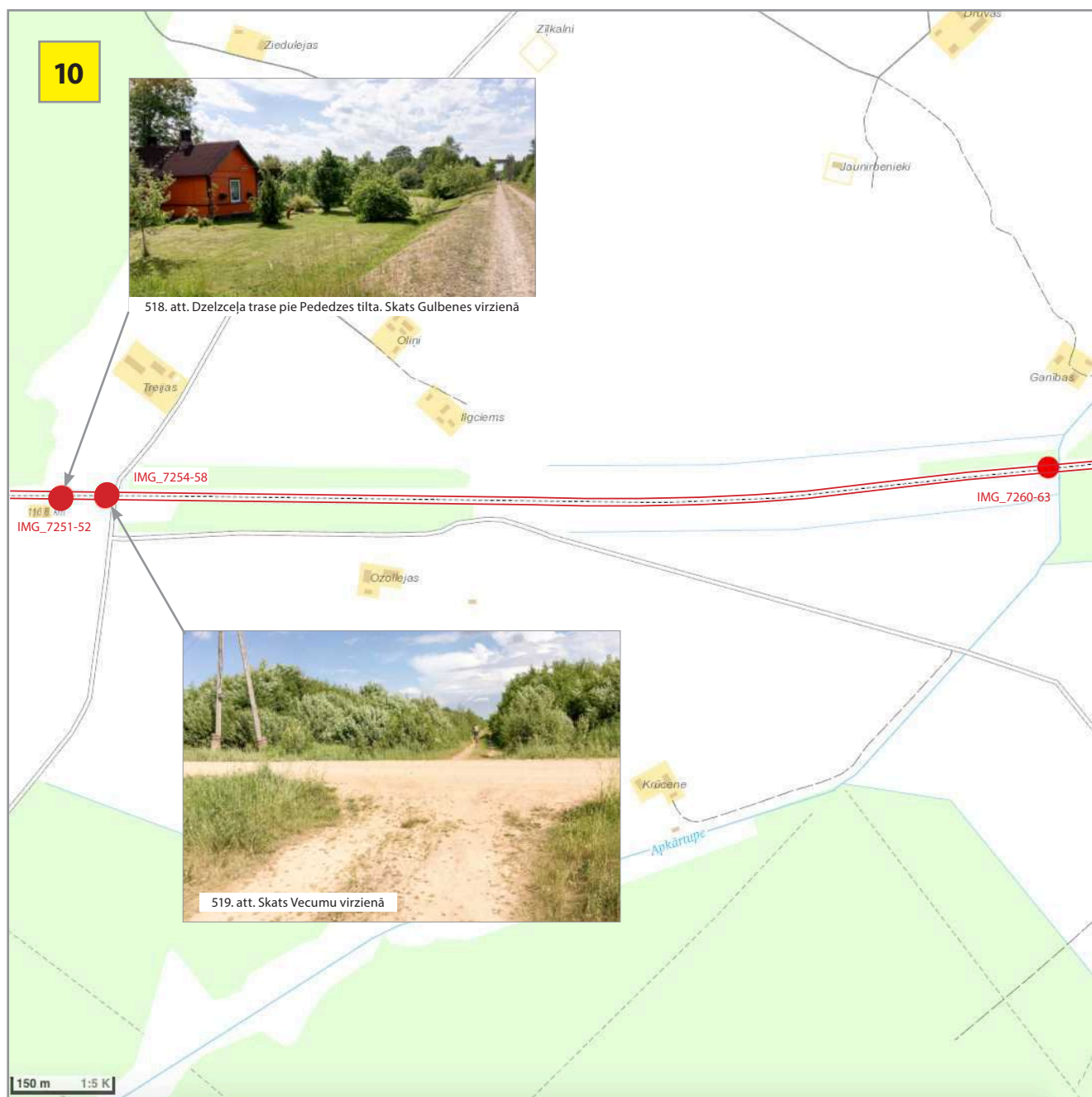
● AB4\_2764 Fotografēšanas punkti un failu numuri

== Grants seguma ceļš, labi braucams



## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI GULBENE-SITA-VECUMI

Trases posms starp Pededzes tiltu un Apkārtupes caurteku (ap 1,6 km)



AB4\_2764 Fotografešanas punkti un failu numuri

Grants seguma ceļš, labi braucams

# KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI GULBENE-SITA-VECUMI

Trases posms Apkārtupes apkārtnē līdz tuvinājumam ar autoceļu P35 (ap 3,2 km)



● AB4\_2764 Fotografešanas punkti un failu numuri

== Grants seguma ceļš, labi braucams



## KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI

### GULBENE-SITA-VECUMI

Trases posms Sitas stacijas apkārtnē (ap 1,9 km)



● AB4\_2764 Fotografēšanas punkti un failu numuri

== Grants seguma ceļš, labi braucams



525. att. Dzelzceļa trases krustojums ar vietējo ceļu.  
Skats Vecumu virzienā.  
LIMF\_IMG\_7267 (57 10.6545; 27 05.8838)



526. att. Dzelzceļa tilts pār Sitas upi.  
Skats Vecumu virzienā.  
LIMF\_IMG\_7272 (57 10.5842; 27 06.1062)



527. att. Dzelzceļa tilts pār Sitas upi.  
LIMF\_IMG\_7274 (57 10.5775; 27 06.1153)



528. att. Dzelzceļa tilts pār Sitas upi.  
Skats Gulbenes virzienā.  
LIMF\_IMG\_7277 (57 10.5715; 27 06.1365)



529. att. Dzelzceļa trase Sitas stacijas teritorijā.  
Skats Vecumu virzienā.  
LIMF\_IMG\_7284 (57 10.4758; 27 05.3877)

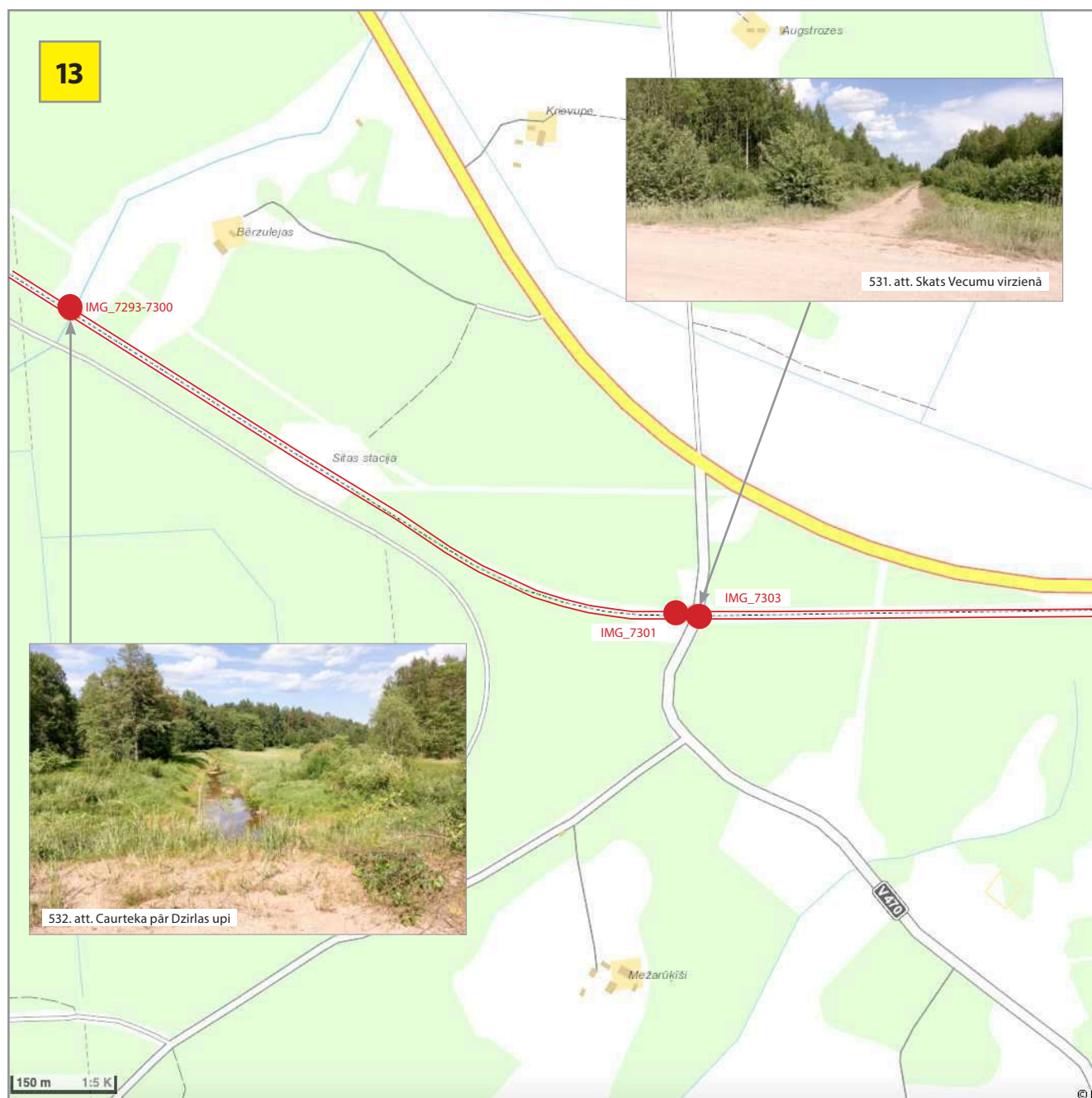


530. att. Dzelzceļa trase Sitas stacijas teritorijā.  
Skats Gulbenes virzienā.  
LIMF\_IMG\_7289 (57 10.4603; 27 05.428)



# KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI GULBENE-SITA-VECUMI

Trases posms Bērzuleju māju apkārtnē un pie krustojuma ar autoceļu V470 (ap 1,7 km)

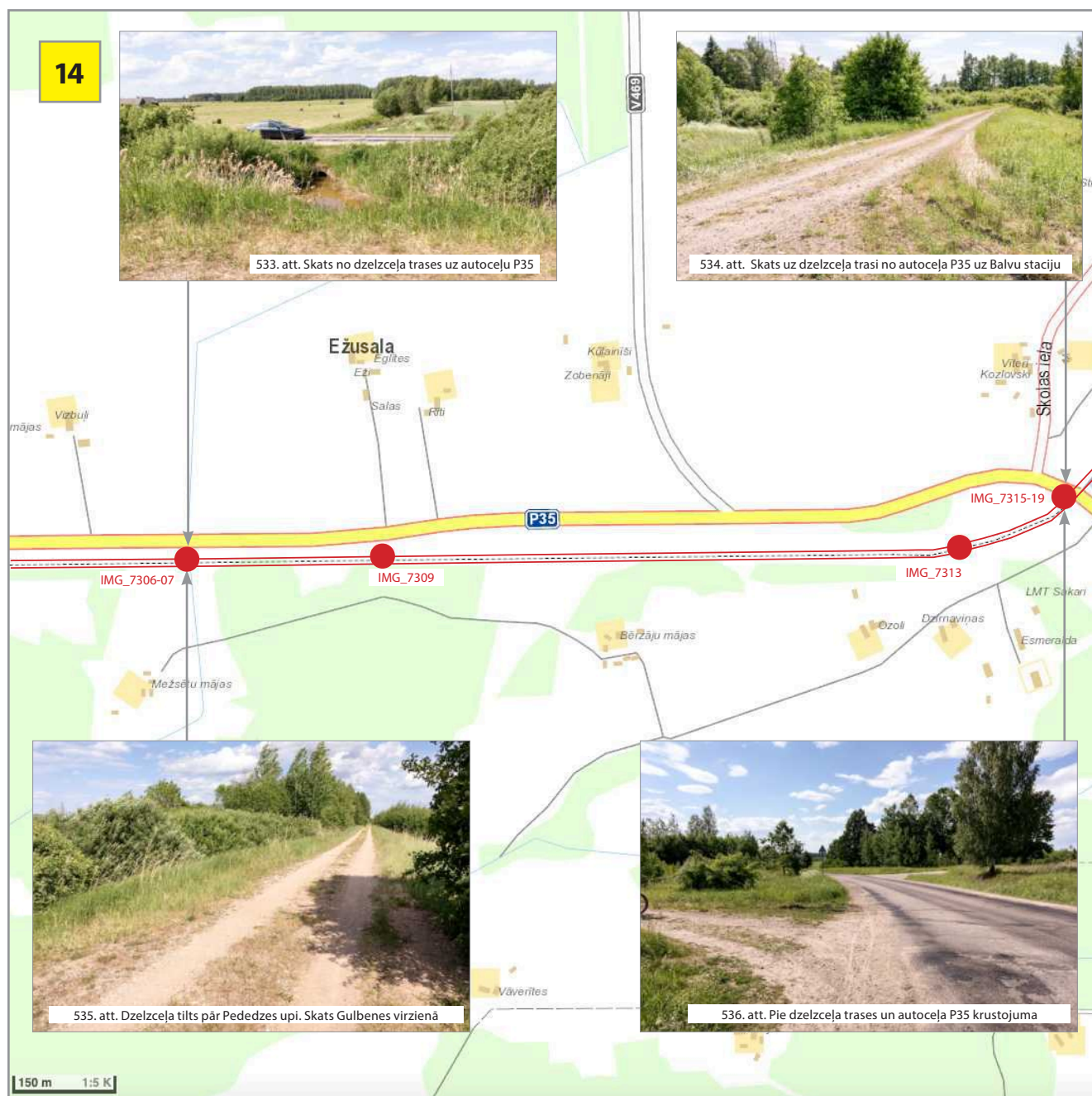


● AB4\_2764 Fotografešanas punkti un failu numuri

== Grants seguma ceļš, labi braucams

## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI GULBENE-SITA-VECUMI

Trases posms Balvu apkārtnē pie krustojuma ar autoceļu P35 (ap 1,6 km)



● IMG\_7162 Fotografēšanas punkti un failu numuri

==== Grants seguma ceļš, labi braucams



## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI

### GULBENE-SITA-VECUMI

Trases posms Balvu stacijas apkārtnē (ap 1 km)



● IMG\_7162; AB4\_2837 Fotografēšanas punkti un failu numuri

== Grants seguma ceļš, labi braucams



538. att. Balvu dzelzceļa stacijas pasažieru ēka no perona puses.  
LIMF\_AB4\_2855 (57 09.9074; 27 12.382)



539. att. Kopskats uz Balvu dzelzceļa stacijas pasažieru ēku un stacijas  
laukumu ar piemiņas zīmi izsūtītajiem.  
LIMF\_IMG\_3425 (57 09.873; 27 12.4155)



540. att. Kopskats uz Balvu dzelzceļa stacijas pasažieru ēku no stacijas  
laukuma puses.  
LIMF\_IMG\_3425 (57 09.8795; 27 12.382)



541. att. Stacijas noliktavu teritorija.  
Skats uz dzelzceļa trasi Vecumi virzienā.  
LIMF\_AB4\_2863

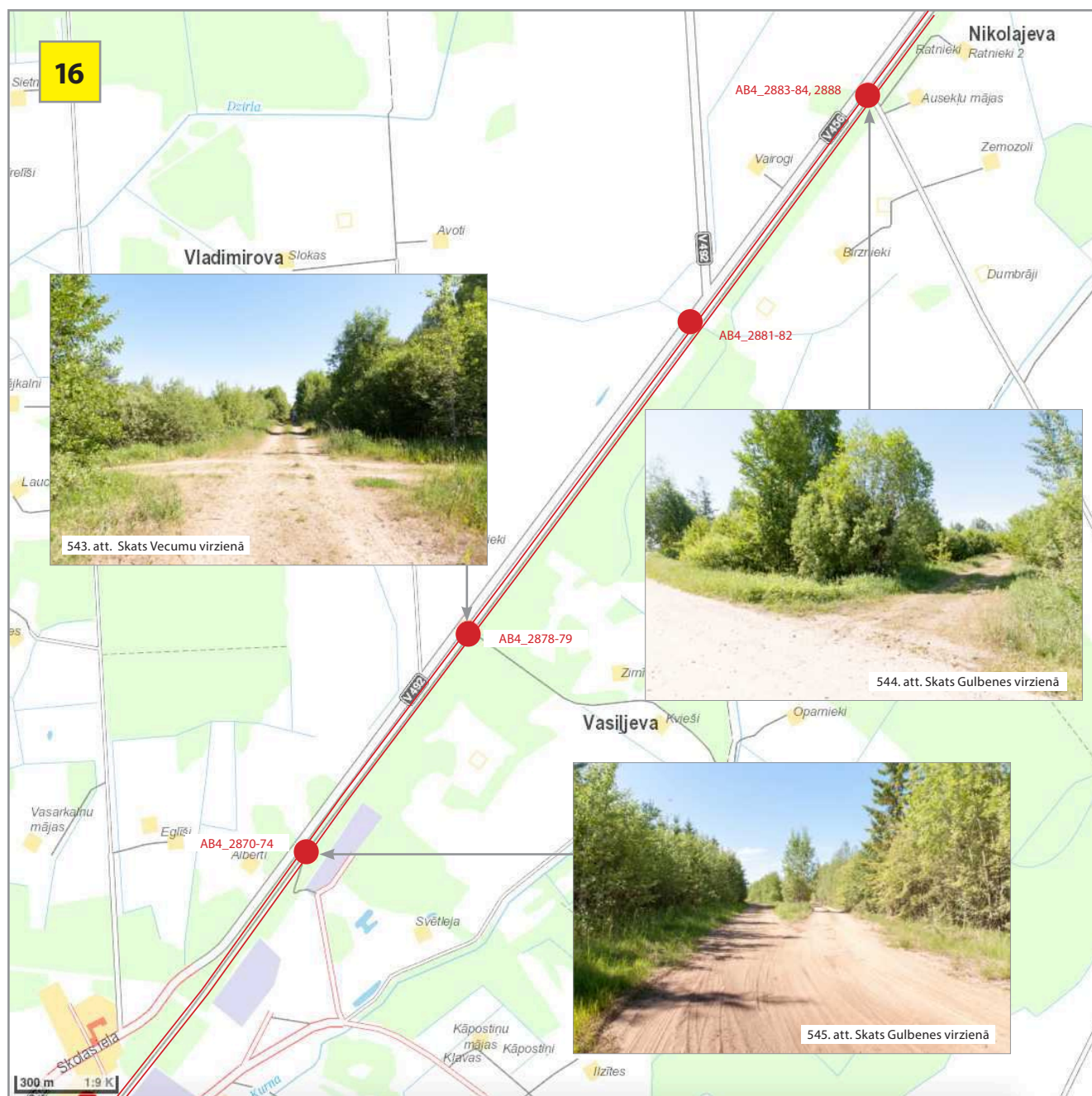


542. att. Stacijas noliktavu teritorija  
Skats uz ceļu, iespējams uz bijušo dzelzceļa atzaru Gulbenes virzienā  
LIMF\_AB4\_2857 (57 10.0605; 27 12.5266)



## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI GULBENE-SITA-VECUMI

Trases posms Vasiljevas un Nikolajevas apkārtnē (ap 4,1 km)



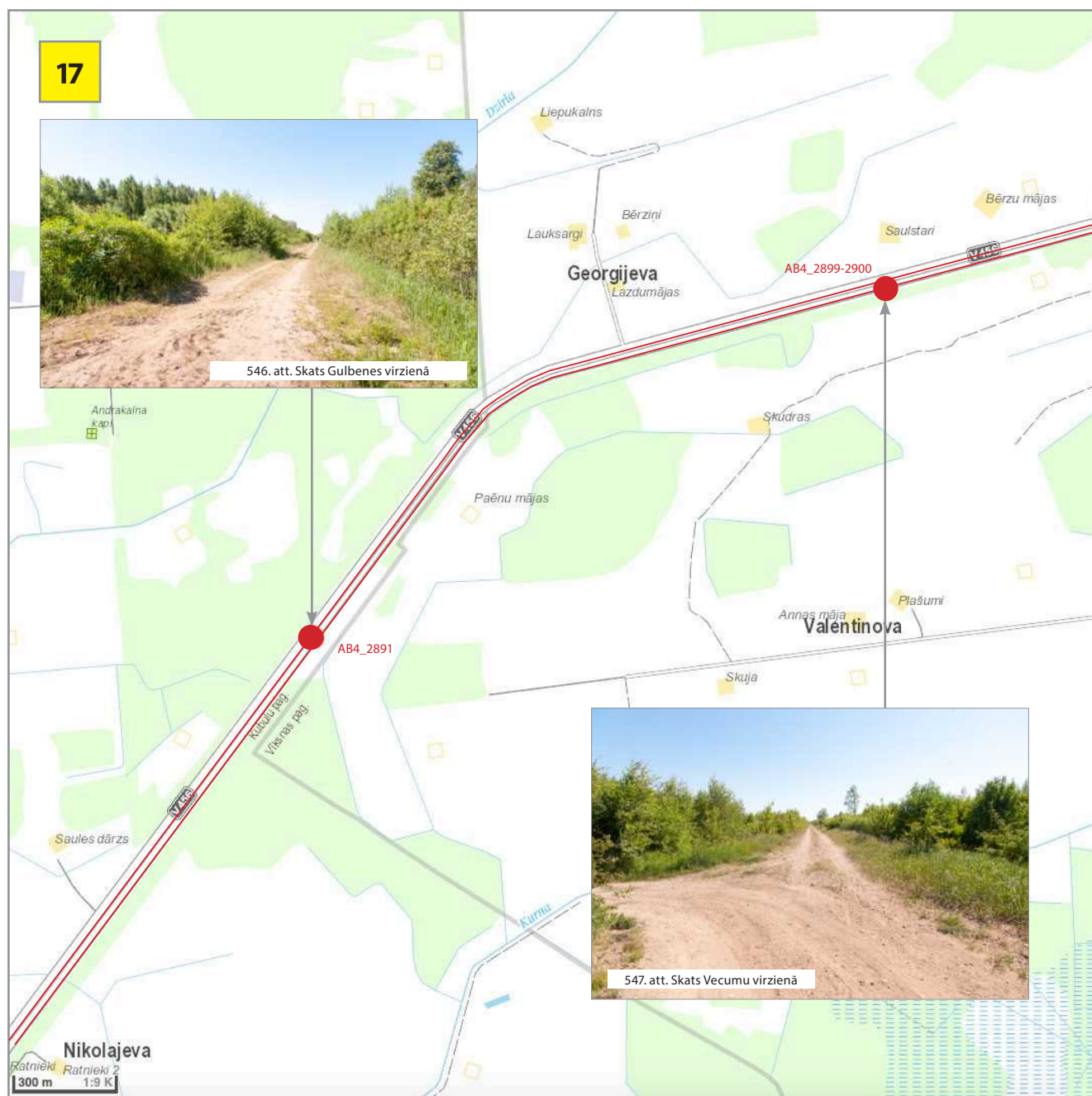
● AB4\_7162 Fotografēšanas punkti un failu numuri

== Grants seguma ceļš, labi braucams

## KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI

### GULBENE-SITA-VECUMI

Trases posms Georgijeva apkārtnē (ap 4,2 km)



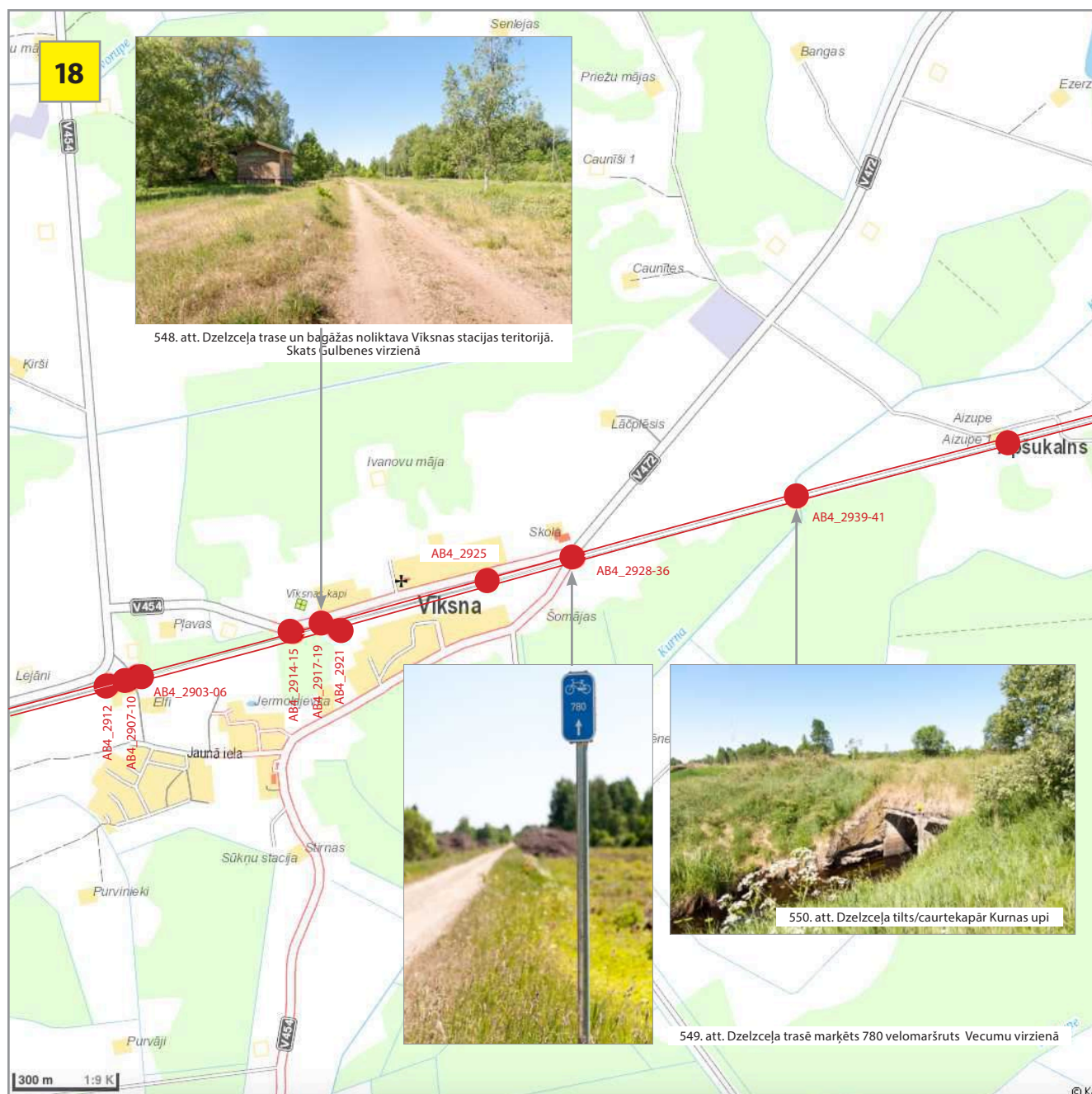
● AB4\_7162 Fotografēšanas punkti un failu numuri

== Grants seguma ceļš, labi braucams



# KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI GULBENE-SITA-VECUMI

Trases posms Viksnas stacijas apkārtnē pie krustojuma ar autoceļu V472 (ap 2,8 km)



● AB4\_7162 Fotografēšanas punkti un failu numuri

== Grants seguma ceļš, labi braucams

# KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI GULBENE-SITA-VECUMI

Trases posms pie Apšukalna un Oknupes (ap 3,3 km)



● AB4\_7162 Fotografēšanas punkti un failu numuri

== Grants seguma ceļš, labi braucams



## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI GULBENE-SITA-VECUMI

Trases posms Kupravā pie Kupravas stacijas (ap 0,8 km)

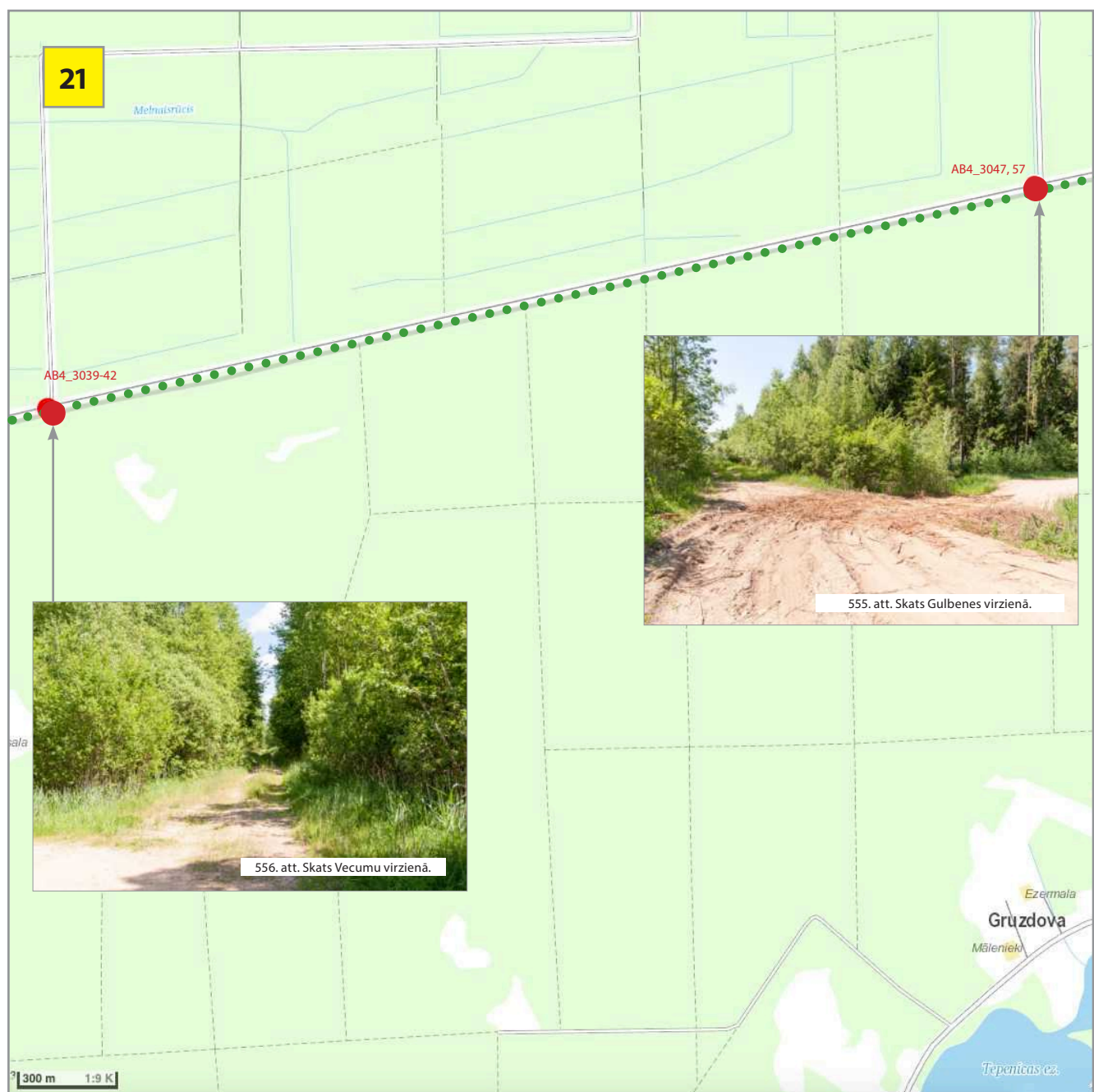


● AB4\_7162 Fotografešanas punkti un failu numuri

== Grants seguma ceļš, labi braucams

# KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI GULBENE-SITA-VECUMI

Daļēji aizaudzis trases posms cauri mežam Gruzdovas tuvumā (ap 3,4 km)



● AB4\_3058 Fotografēšanas punkti un failu numuri

● ● ● ● ● Grants ceļa segums apaudzis ar zāli, vietām trase daļēji aizaugusi ar krūmiem



## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI

### GULBENE-SITA-VECUMI

Trases posms Žiguru stacijas apkārtnē (ap 0,8 km)



● AB4\_7162 Fotografēšanas punkti un failu numuri

==== Grants seguma ceļš, labi braucams



559. att. Dzelzceļa trase pirms Žiguru stacijas.  
Skats Žiguru-Vecumu virzienā.  
LIMF\_AB4\_3064 (57 15.7742; 27 39.6812)



560. att. Dzelzceļa trase pie Žiguru stacijas.  
Skats Vecumu virzienā.  
LIMF\_AB4\_3066 (57 15.7823; 27 39.8895)



561. att. Žiguru stacijas pasažieru ēka un perona paliekas  
Skats Vecumu virzienā.  
LIMF\_AB4\_3068 (57 15.7838; 27 39.9246)



562. att. Dzelzceļa trase pirms Žiguru stacijas.  
Skats Žiguru-Gulbenes virzienā.  
LIMF\_AB4\_3071 (57 15.7842; 27 40.0518)

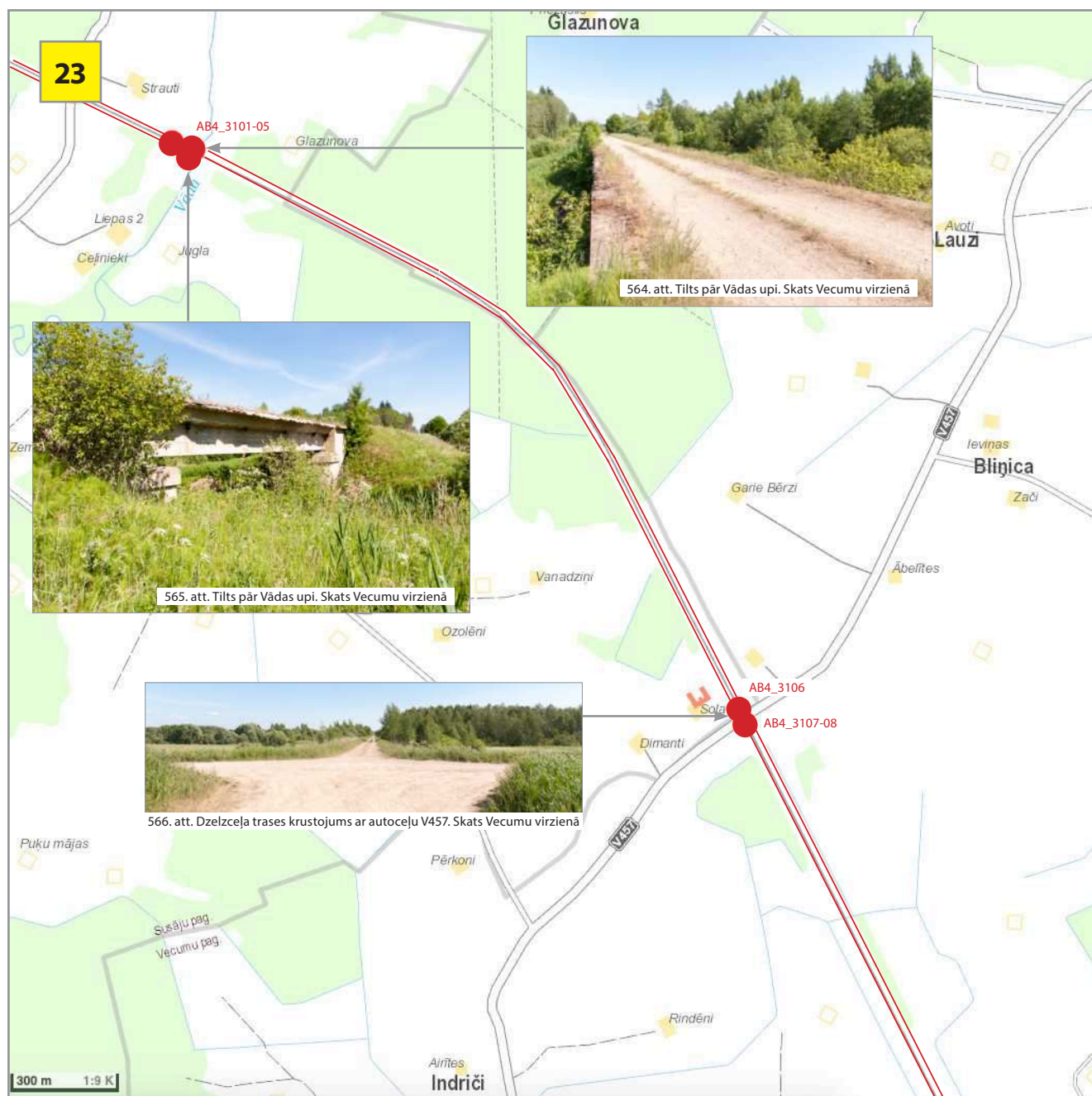


563. att. Skats uz Žiguru stacijas pasažieru ēku no Ciemata ielas.  
LIMF\_AB4\_3074



# KARTOGRĀFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI GULBENE-SITA-VECUMI

Trases posms pie tilta pār Vādas upi un krustojuma ar autoceļu V457 (ap 4 km)



● AB4\_7162 Fotografešanas punkti un failu numuri

== Grants seguma ceļš, labi braucams

## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI GULBENE-SITA-VECUMI

Trases posms pie tilta pār Kouras upi (ap 1,8 km)



● AB4\_7162 Fotografēšanas punkti un failu numuri

== Grants seguma ceļš, labi braucams



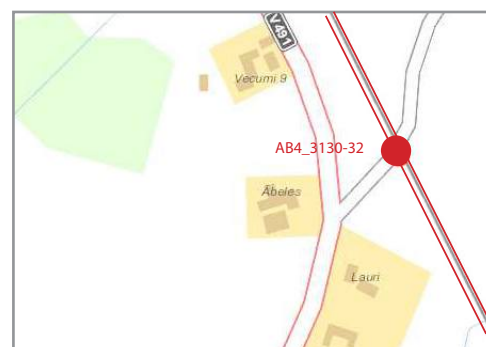
## KARTOGRAFISKS PĀRSKATS AR FOTOFIKSĀCIJU PAR SLĒGTĀ DZELZCEĻA TRASI GULBENE-SITA-VECUMI

Trases posms Vecumu stacijas apkārtnē (ap 0,9 km)



● AB4\_7162 Fotografēšanas punkti un failu numuri

== Grants seguma ceļš, labi braucams





573. att. Dzelzceļa trase pirms Vecumu stacijas. Skats Gulbenes virzienā.  
LIMF\_AB4\_3120 (57 12.9326; 27 46.3283)



574. att. Vecumu stacijas teritorija. Nolikavas ēka.  
Skats Gulbenes virzienā.  
LIMF\_AB4\_3120 (57 12.9049; 27 46.3514)



575. att. Vecumu stacijas teritorija. Perona paliekas un dzelzceļa ēkas.  
Skats Krievijas robežas virzienā.  
LIMF\_AB4\_3124 (57 12.8824; 27 46.3686)



576. att. Vecumu dzelzceļa stacijas pasažieru ēka (tag. dzīvojamā ēka)  
un piemiņas zīme deportētajiem.  
LIMF\_AB4\_3125 (57 09.873; 27 12.4155)



577. att. Skats uz dzelzceļa trasi no krustojuma ar vietējo ceļu Vecumu  
stacijas virzienā  
LIMF\_AB4\_3131 (57 12.8824; 27 46.3686)



578. att. Skats uz dzelzceļa trasi no krustojuma ar vietējo ceļu Krievijas  
robežas virzienā aptuveni 0,8 km no Vecumu stacijas.  
LIMF\_AB4\_3132 (57 12.4663; 27 46.705)



## KOPSAVILKUMS UN IETEIKUMI

Šī darba ietvaros apkopota vēsturiskā un aktuālā informācija par slēgtajām dzelzceļa līnijām Latvija ziemeļaustrumu un austrumu daļā – Vidzemē un Latgalē, kā arī Dienvidigaunijā. Balstoties uz apkopoto informāciju, kā arī kartogrāfisko materiālu un iepriekšējo gadu izpētes materiāliem dabā tika pārlūkoti, fotografēti un iezīmēti kartē deviņi slēgto šaursliežu un platsliežu dzelzceļu trases posmi – 346 km kopgarumā. Slēgto dzelzceļu trašu apsekošana veikta 2018. gada vasaras sezonā gan braucot ar automašīnu vai velosipēdu, gan ejot ar kājām.

Apsektie slēgto dzelzceļu posmi ir visai atšķirīgi gan pēc esošā ceļu infrastruktūras stāvokļa, gan pēc piederības formas (fizisku vai juridisku personu, pašvaldību vai valsts īpašumi), gan pēc to pašreizējā izmantošanas veida (autoceļi un meža ceļi, saimniecību pievedceļi, lauksaimniecības zemes u.c.). Slēgtajos platsliežu dzelzceļa posmos dzelzceļa trases pēc sliežu noņemšanas ir pārveidotas par samērā labiem zemes vai grants seguma ceļiem. Šajās trasēs bijusī dzelzceļa nodalījuma josla ir saglabājusies galvenokārt valsts īpašumā vai atsevišķos gadījumos, piemēram, Skultes-Limbažu iecirknī, bijusī dzelzceļa trase pārgājusi pašvaldības īpašumā. Sarežģīta situācija ir ar pirms daudziem gadiem slēgtajām šaursliežu dzelzceļu līnijām Latvijas-Igaunijas pierobežā, kur daudzviet dzelzceļu trases dabā grūti konstatējama un tās vietā ir lauksaimniecības zemes, krūmiem aizaugušas vietas, elektropārvades līnijas vai tml. Daļa no slēgto šaursliežu dzelzceļu infrastruktūras zemēm ir privatizētas, kas apgrūtina to izmantošanu kā vienotu ceļu.

Šis darbs veidots kā vadlīnijas jeb priekšizpēte par potenciālajiem “Zaļo ceļu” izveidošanas koridoriem un velotūristu maršrutiem, lai lēmumu pieņēmējiem dotu pamatu izvērtēt, kuros virzienos būtu lietderīgi izmantot un atbūvēt slēgto dzelzceļu infrastruktūru, vai kuros virzienos tas saimnieciski, tehniski vai īpašumtiesību dēļ nebūtu iespējams. Darbā nav ietverts apsekoto bijušo dzelzceļu infrastruktūras būvju tehniskā stāvokļa novērtējums, izmaksas par ceļu atbūvniecību vai tiltu atjaunošanu, kā arī īpašas tūristiem domātas “Zaļo ceļu” infrastruktūras izveidošanu.

Kopsavilkums par apsekotajiem slēgto dzelzceļu posmiem apkopots tabulā.

|                                         | APSEKOTAIS POSMS                       | GARUMS<br>(km) | NOVĒRTĒJUMS UN IETEIKUMI                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-----------------------------------------|----------------------------------------|----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| RĪGAS-RŪJENAS-PĒRNAS VIRZIENA DZELZCEĻI | Ikla-Riieslja                          | 44             | <p>Ikla-Riieslja šaursliežu dzelzceļa trase gandrīz visā garumā, bet it īpaši posmā no Rīgas-Tallinas šosejas (E67) līdz pat Kilingi/Nõmme-Pērnavas šosejai, ir ļoti labi izmantojama gājējiem un nemotorizētajiem transporta līdzekļiem, tāpat arī "Zaļā ceļa" ierīkošanai, jo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- trases vietā ir izveidots ciets zemes vai smalkas grants ceļa segums;</li> <li>- autotransporta kustības intensitāte pa šo ceļa posmu ir neliela</li> <li>- trasei ir vairāki savienojumi ar vietējiem autoceļiem jūrmalas virzienā;</li> <li>- daudzviet trase virzās cauri skaistam un labi koptam jauktu koku mežam.</li> </ul> <p>Ieteicams izvērtēt atsevišķu šī trases posmu izmantošanas iespējas savienojot tos ar jau esošajiem velomaršrutiem un "Zaļo ceļu" attīstības koncepciju šajā apvidū kopumā. Turklāt jāņem vērā, ka trase atsevišķos posmos iet paralēli vai krustojas ar projektēto <i>Rail Baltica</i> dzelzceļa līniju.</p>                                                                                                                                                               |
|                                         | Mazsalaca-Rūjiena<br>Rūjiena-Mōisakūla | 18,1<br>20,5   | <p>Mazsalaca-Rūjiena un Rūjiena-Mōisakūla platsliežu dzelzceļa trases posmi ir pilnībā izmantojami "Zaļā ceļa" izveidei, jo ceļa infrastruktūra tas visā garumā ir salīdzinoši labā stāvoklī un pieder pašvaldībai, tādēļ nav juridiska rakstura apgrūtinājumu infrastruktūras atjaunošanas/uzlabošanas ziņā.</p> <p>Mazsalacas-Rūjienas posmā ieteicams izvērtēt inženierbūvju tehnisko stāvokli un citus nepieciešamos ceļu infrastruktūras uzlabojumus. Savukārt Rūjienas-Mōisakūla posmā nepieciešams veikt ievērojamus trases attīrīšanas darbu no krūmiem, kā arī koka gulšņu izceļšanu un ceļa seguma izlīdzināšanu.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|                                         | Rūjiena-Valka-Žuldiņas                 | 58,6           | <p>Rūjiena-Valka-Žuldiņas dzelzceļa trase posms ir problemātisks "Zaļo dzelzceļu" infrastruktūras izveidošanai, jo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- daļā no trases ir privātīpašuma zemes vai māju piebraucamie ceļi;</li> <li>- daudzviet pa trasi ejošie ceļi ir sliktā stāvoklī vai ceļu nav vispār;</li> <li>- atsevišķus posmus intensīvi izmanto meža izstrādes tehnika;</li> </ul> <p>Ieteicams papildus izvērtēt trases posmu starp Rūjienas platsliežu stacijas vietu un Žuldiņām, kas iespējams būtu pielāgojams "Zaļo ceļu" vajadzībām.</p> <p>Visperspektīvākais "Zaļā ceļu" izveidē varētu būt posms starp "Jaunārēm" un "Dzirnavniekiem" Valkas apkārtnē, kur ir saglabājušās arī dzelzceļa infrastruktūras būves un ir ainaviska apkārtnē. Galvenie riski "Zaļo ceļu" veidošanai ir īpašumtiesības un lielas izmaksas ceļu infrastruktūras uzlabojumiem.</p>                                                                                                                                                                                                                                                       |
|                                         | Mōisakūla-Kilingi/<br>Nõmme-Pērnavas   | 48/33,5        | <p>Trases posms no Kilingi/Nõmme stacijas vietas līdz līdz krustojumam ar Pāides šoseju Pērnavā 33,5 km garumā, izņemot pēdējos 3 km pirms Pērnavas, kur ieprojektēta <i>Rail Baltica</i> dzelzceļa līnija, ir pilnībā izmantojams "Zaļā ceļa" izveidošanai. Tajā skaitā trases posms 27,5 km garumā no Kilingi/Nõmme līdz krustojumam ar vietējo autoceļu Metsakūla un Joekūla apkārtnē ir izmantojams bez būtiskiem ceļa infrastruktūras uzlabojumiem. Tas pats attiecas 0,9 km garo posmu no Joekalda tee Pērnavas nomalē līdz Reiu upes tiltam un tālāk līdz vietai, kur pa esošo dzelzceļa trasi plānots būvēt <i>Rail Baltica</i> dzelzceļa līniju. Ņemot vērā šeit veiktos labiekārtošanas darbus, tostarp nesen uzbūvēto jauno gājēju tiltu pār Reiu upi var uzskatīt, ka šajā posmā jau tiek veikti priekšdarbi "Zaļā ceļa" infrastruktūras izveidošanai.</p> <p>Pievēršoties "Zaļā ceļa" infrastruktūras plānošanai un projektēšanai šajā posmā būtu ieteicams veikt papildus izpēti par esošajiem un plānotajiem velo maršrutiem šajā apkārtnē, kā arī saskaņot plānus ar <i>Rail Baltica</i> dzelzceļa līnijas projektētājiem.</p> |
|                                         | Skulte-Lādes stacija-Limbaži           | 26/18          | <p>Skulte-Lādes stacija trases posms Lādes stacijai ir 18 km un pilnībā ir izmantojams "Zaļā ceļa" ierīkošanai, lielāki ceļa infrastruktūras darbi būtu nepieciešami vienīgi 3,3 km garā posmā starp autoceļiem V130 un V129. Tāpat problemātisks varētu būt arī posms aizkrustojuma ar autoceļu V132 Limbažu virzienā projektētā <i>Rail Baltica</i> dzelzceļa līnija aptuveni 1,4 km garumā pārklājas ar esošo dzelzceļa trasi. "Zaļā ceļa" izveidošanai šajā trases posmā būtu nepieciešama plānošanas koordinēšana ar <i>Rail Baltica</i> dzelzceļa līnijas projektētājiem.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |



|                                               |                     |      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-----------------------------------------------|---------------------|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| PĻAVIŅU-GULBENES-VALKAS VIRZIENA<br>DZELZCEĻI | Alūksne-Ape         | 28,7 | Posms Ape - Alūksne starp Igaunijas robežu un Alūksnes staciju ir lielākoties pielāgojams "Zaļo ceļu" vajadzībām. Arī alternatīvu pievedceļu šeit netrūkst. Pašas dzelzceļa trases vietā gan ir nepieciešami būtiski infrastruktūras uzlabojumi. Vismazāk tie nepieciešami valsts vai pašvaldības īpašumos, kur ir labi grants vai zemes seguma ceļi.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|                                               | Valga-Koikkūla      | 13,4 | Valga - Koikkūla dzelzceļa trases posms ir ļoti labi saglabājies un tā ceļa stāvoklis lielākoties vērtējams kā ļoti labs. Trases vietā izveidots ceļš ved gar vairākām saimniecībām un tiek izmantots arī motorizētam transportam. Projektējot "Zaļā ceļa" izveidošanu būtu ieteicams ņemt vērā atsevišķus iespējamus šķēršļus šajā posmā, respektīvi tiešs saimniecību tuvums, trīs ceļa pārrāvumi, kas ga ir viegli apbraucami.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| SMILTENES-VALMIERAS-AINAŽU<br>DZELZCEĻŠ       | Smiltene-Valmiera   | 34,3 | Posms Smiltene-Valmiera ir problemātisks "Zaļā ceļa" izveidošanai, jo:<br>- liela daļa dzelzceļa trasi aptverošo teritoriju ir privātpašumi;<br>- ceļu infrastruktūras stāvoklis vietām ir slikts;<br>- dzelzceļa trase daudzviet nav saglabājusies vai grūti konstatējama.<br>Vislabākās iespējas "Zaļā ceļa" izveidē ir Valmieras pilsētā un tās tuvumā. Savukārt Smiltēnes apkārtnē dzelzceļa trase ir saglabājusies Stacijas ielā Smiltēnē un ārpus pilsētas 1,5 km garumā.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| IERIČU-GULBENES-VECUMU<br>DZELZCEĻŠ           | Gulbene-Sita-Vecumi | 70   | Gulbene-Sita-Vecumi slēgtā dzelzceļa trase visā garumā ir valsts īpašums, kas ir labs priekšnoteikums "Zaļā ceļa" izveidošanai šajā vietā. Arī raugoties no ceļa infrastruktūras kvalitātes viedokļa, trase ir pilnībā ir izmantojama "Zaļā ceļa" ierīkošanai, pat vairāk, šeit esošais ceļš jau šobrīd bez īpašiem uzlabojumiem ir izmantojams arī braukšanai ar motorizēto transportu (izņemot tiltu pār Pededzi). Ceļa uzlabošanas darbi būtu veicami vienīgi trases posmā no Gulbenes stacijas līdz krustojumam ar autoceļu V441 un atsevišķās vietās posmā no Kupravas līdz Žiguriem.<br>"Zaļā ceļa" infrastruktūras radīšanai šajā dzelzceļa trasē labs priekšnoteikums ir jaunā Nr. 780 velomaršruta izveidošana Balvu novadā, kā arī iespējamā sasaiste ar velomaršruti Gulbenes novadā un Gulbenes-Alūksnes šaursliežu dzelzceļu kā "Zaļā ceļa" savienošo posmu. |