



Metsäradat

Puutavara kuljetettiin Suomessa aikoinaan pitkään hevosilla kaukokuljetusreittien, lähinnä uittoväylien tai rautatien varteen. Yleensä ei kannattanut puita kuljettaa kauempaa kuin hevosien päivämatkan, runsaan 10 kilometrin takaa. Sitä kauempana olevat metsät jäivät ”nolla-alueiksi”. Näiden metsien hyödyntämiseksi ryhdyttiin 1900-luvun alussa rakentamaan kapearaiteisia rautateitä, ”metsäratoja”, joko hevos- tai veturikäyttöisinä.

Mallia saatiin Ruotsista, Saksasta ja Pohjois-Amerikasta, joissa maissa erityisesti metsäratoja käytettiin melkoisen runsaasti. Finland-lehdessä kerrottiin vuonna 1890 Saksassa rakennetun lukuisia metsäratoja. ”Nämä suuremmissa mittakaavassa tehdyt kokeilut ovat sujuneet niin suotuisasti, että kuljetuskustannusten katsotaan yleensä selkeiden rautateiden ansiosta alentuneen 1/2–1/4:aan aiemmasta.”

Evon rata vuonna 1908

Ruotsissa rakennettiin ensimmäiset metsäradat jo paljon tätä ennen, 1850-luvulla. Tunnetuin niistä oli Skönavikin 7 kilometrin pituinen hevosrata, joka kuului samannimiselle sahayhtiölle ja jonka avulla siirrettiin

tukkeja Holmsjö-järvestä Indaljokeen. Radan ”palveluksessa” oli aluksi 70–80 hevosta, mutta se muutettiin höyryveturikäyttöiseksi vuonna 1875. Rata päättyi noin 200 metriä korkealle Indal-joen reunaharjanteelle, josta tukit purettiin junavaunuista 800 metriä pitkään jokeen johtavaan puiseen ränniin. Radalla, jossa liikennöi kaksi 16-vaunuista junaa, siirrettiin vuosittain noin 250 000 tukkia. Rata jatkoi toimintaansa 1920-luvulle.

Metsäratoja rakennettiin Ruotsiin useita kymmeniä, joista viimeisenä oli käytössä Aspa Brukin rata Tivedenissä vuoteen 1973. Osa radoista oli siirrettäviä, ns. decauville-tyyppisiä.

Suomessa metsäratoja ryhdyttiin rakentamaan lähinnä niiden kalleuden vuoksi

Rauma Wood Ltd:n metsäradan veturi tuomassa tukkiuormaa Vuojoen kartanon metsistä Eurajoella Verkkokarin satamaan 1910-luvulla. (Satakunnan museo)

vasta 1900-luvun vaihteessa. Tiettävästi ensimmäinen metsärata rakennettiin Brusinin suvun omistaman Harvialan kartanon metsiin vuonna 1899. Se oli hevosrautatie, jonka pituuden kerrotaan olleen runsaat 50 kilometriä. Oli kartanon pinta-alakin 13 000 hehtaaria. Kun Vanajassa (nk. Jannakkala) sijainnut kartano siirtyi Rosenlewin omistukseen vuonna 1913, yhtiö rakennutti seuraavana vuonna vanhan radan tilalle uuden, veturikäyttöisen radan, jonka pituus nousi enimmillään 35 kilometriin. Radan kalustona oli kaksi höyryveturia, 20 avovaunua, matkustajavaunu ja aurausvaunu. Matkustajavaunua käytettiin lähinnä vuorineuvos Rosenlewin metsästysvieraiden kuljetukseen. Koska marsalkka Mannerheim oli muutamia kertoja mukana Harvialan hirvijahdeissa, ryhdyttiin vaunua myöhemmin nimittämään ”Marskin vaunuksi”. Vaunu, kuten toinen vetureista, on nykyään Jokioisten rautatiemuseossa.

Harvialan rataa käytettiin pääasiassa kuljettamaan puutavara kartanon metsistä Harvialan pysäkillä, josta puut aluksi siirrettiin Harvialanjokeen uittavaksi Poriin. Vähitellen uiton rinnalle tuli rautatiekuljetus, jolloin puut siirtokuormattiin VR:n vaunuihin. Suurimmillaan radalla kuljetettiin puuta lähes 100 000 m³, mutta 1950-luvulle tultaessa määrät putosivat alle 10 000 m³:n. Radan liikenne päättyi vuonna 1955, jonka jälkeen rata purettiin.

Myös valtio alkoi kiinnostua metsära-

doista. Puutavaran hankintaa kruununmet-
sistä Valtionrautateille selvittänyt komitea
kannatti vuoden 1901 mietinnössään täl-
laisten ratojen rakentamista myös valtion
metsiin, ”suurempien puumäärien hankin-
nan ollessa kysymyksessä”. Komitean
hankkimien tietojen mukaan rata tulisi
maksamaan käytettäessä 10 kilon kiskoja
noin 5 000 markkaa kilometriltä ja sopiva
veturi 11 000 markkaa. Komitea perusteli
ehdotustaan vielä näin:

”Tunnetuahan on että useat yhtiöt ja yk-
sityisetkin maassamme ovat rakennuttaneet
väliaikaisia kapearaiteisia ratoja jopa san-
gen pitkiäkin puutavaroiden kuljettamista
varten ja että Keski-Euroopassa tällaisia ra-
toja yhä enemmän on otettu käytäntöön ja
on niiden rakentaminen yhä enemmän syr-
jäytetty ennen melkein yksinomaan vallin-
neen kuljetuskeinon, uittamisen.”

Komitean viittaus ”useisiin” yhtiöihin ja
yksityisiin kummaksuttaa. Tiedossamme ei
ole tuolta ajalta muita metsäratoja kuin tä-
mä Harvialan hevosrata. Luonnollisesti
monella paperitehtaalla oli käytössään ka-
pearaiteisia rautateitä, joita käytettiin myös
puiden siirtelyyn.

Tiettävästi seuraava varsinainen metsära-
ta valmistui Evolle vuonna 1908. Hankkeen
takana oli helsinkiläinen liikemies Kaarlo
Tilander, joka oli tehnyt Metsähallituksen
kanssa monivuotisen hakkuusopimuksen.
Ostaja oikeutettiin hakkaamaan Evon kruu-
nunmetsistä isohko määrä koivutukkeja ja
halkoja. Rata, jota nimitettiin myös ”rilli-
tieksi”, rakennettiin Evon valtionmetsistä
Kailaniemen laituriin Vesijärven rantaan,
jonne matkaa kertyi 17 kilometriä. Sivuhaa-
ra mukaan lukien radan pituus oli 23 kilo-
metriä. Lammin historiassa kerrotaan ra-
dasta:

”Helsinkiläinen liikemies Tilander teki
metsähallituksen kanssa suuren puukau-
pan, joka oikeutti hänet hakkaamaan sovi-
tulta alueelta kaiken haluamansa lehtipuun.
Kauppa koski noin 900 hehtaarin aluetta
Evon valtionmetsissä ja lisäksi Tilander oli
kaupoissa monen yksityisen metsänomista-
jan kanssa Lammilla ja Asikkalassa. Näitä
hakkuita palvelemaan rakennettiin 1908
Evon metsärata.

Melkein kaikki Tilanderin hakkauttama
puutavara oli polttopuuta, mutta sen ohessa
saatiin myös järeää koivua ja haapaa. Tilan-
derin kanssa tehty kauppa oli Evon metsien
suurin. Kun kuljetukset aloitettiin radalla
1908, vaunuja vetivät aluksi hevoset. Vai-
keuksia oli varsinkin mäkisillä rataosuuk-
silla – jarruja oli käytettävä taiten. Vuonna
1909 radalle hankittiin kaksi höyryveturia
eli ”pässä” kiskomaan puutavaralla lastat-
tuja vaunujonoja. Pässit kulkivat rataa edes-
takaisin, mutta paikoin oli ”vekseleitä” eli
vaihteita kääntymistä tai ohitusta varten.
Vesijärven rannassa puutavara lastattiin

proomuihin vietäväksi vesitietä 10 km Lah-
teen, missä puutavara siirrettiin junanvau-
nuihin kuljetettavaksi Helsinkiin tai Pie-
tariin, näiden kaupunkien polttopuuhuoltoa
turvaamaan.”

Rata oli pyritty rakentamaan mahdolli-
simman tasaista maastoa seuraten, lähinnä
Lammin ja Asikkalan välisen puron mukai-
sesti. ”Rajajärvellä oli iso kämppä ja siellä
leivottiin joka päivä joko hiivaleipää tai ha-
panleipää, jota rajatyöläiset kilvan ostivat.
Väkeä tarvittiin ratahankkeen toteuttami-
sessa paljon ja työtä oli tarjolla radan val-
mistuttuakin.” Toinen radan vetureista oli
saksalaista tekoa, toisen rakensi Tampereen
Pellava- ja Rauta-Teollisuus Oy, tuohon ai-
kaan maamme ainoa veturien rakentaja.

”Rillitien” ansiosta Evon hoitoalueen tu-
los parani merkittävästi. Kun sitä ennen oli
vuodessa hakattu Evon metsistä noin 5 000
m³, nyt hakkuut nousivat kymmenkertaisik-
si.

Vuonna 1911 Tilander perusti kolmen lii-
kekumppanin kanssa sahayhtiön nimellä
Kailanniemen Puutavaraliike Oy. Vesijär-
ven rannalta Kailanniemestä vuokrattiin
maa-alue, jonne rakennettiin höyrysaha.
Sahan tukit ostettiin suurelta osin Metsähäl-
litukselta ja tuotiin Evolta metsärataa myö-
ten sahalle. Toiminta oli alkuun melko suu-
reellista, Yrjö Blomstedtin mukaan ”parhai-
na aikoina kerrotaan töissä olleen yli neljä-
sataakin miestä ja naista metsissä, kuljetuk-



Evon metsärata, jonka liikemies *Kaarlo Ti-
lander* rakennutti vuonna 1908 Lammin
metsistä Kailanniemeen Vesijärven rantaan.
Kolme vuotta myöhemmin Tilander raken-
nutti sahan Kailanniemeen. *Yrjö Blomstedt*
kirjoittaa Asikkalan historiassa: ”Ensimmäi-
sen maailmansodan puhkeaminen veti kui-
tenkin Kailanniemen sahan kumoon. Mark-
kinoiden sulkeuduttua oli mahdotonta selvi-
tää veloista, yhtiö joutui suoritustilaan.” Ku-
vassa radan veturi vaunuineen tuomassa
halkolastia Evolta Arrajoen yli Luhtasuolla
kesällä 1910. (Suomen Ympäristökeskus,
Hydrologian toimisto)

sisä, sahalla ja lautatarhassa”.

Ensimmäisen maailmansodan puhkea-
minen kaatoi kuitenkin Tilanderin liiketoi-
met, ja sahayhtiö joutui suoritustilaan. Ra-
ta ehti olla käytössä kuusi vuotta eli sen
ajan, minkä hakkuusopimus oli voimassa.
”Vuonna 1914 kapearaiteinen rautatie myy-
tiin Venäjälle ja käytettiin itärintaman kase-
mattien raudoituskeskukseen.”

Paloheimon ”raitiotie”

Samoihin aikoihin Tilanderin radan kans-
sa H.G. Paloheimo rakennutti kapearaitei-
sen kenttäradan Lopen Kesijärven sahala-
taan Riihimäelle. Se valmistui hevosvetoi-
sena ”raitiotienä” joulukuussa 1907, siis
puoli vuotta ennen Tilanderin rataa. Radal-
la ryhdyttiin kuljettamaan sahan ja tiiliteh-
taan tuotteiden ohella vähitellen myös tuk-
keja ja halkoja. Jouni Yrjänä kuvailee Palo-
heimon hevosrataa näin:

”Leveydeltään vain 60-senttisen kisko-
tien ratapölkkytkin oli tehty teräksestä. Rau-
tatieviranomaisen kesällä 1909 tekemässä
tarkastuksessa todettiin, että ”tavara- ja
matkustajajunavaunut kantavat 3 000 kg ja
vetää näitä yksi raiteen sivulla kulkeva he-
vonen”. Tätä erikoista järjestelyä Listo ha-
vainnollistaa: ”Tien laitaan kiskoparin ul-
kopuolelle oli vetäjälle tasoitettu polku, jol-
la sen oli mukava liikkua. Kakkulivaljas-
tuksella kytkettiin vetäjä matalapyöräisiin

vaunuihin, jotka herkästi liikkuvat kiskoil-
la. Tällä tiellä jaksoi yksi hevonen vetää
kylläkin painavan kuorman. Uuspakkan
isossa alamäessä hevonen hellitettiin irti ja
vaunu körötteli itseksensä pitkälle suolle as-
ti. Hevonen lönyytteli omaa polkuaan vie-
ressä ja valjastettiin uudelleen.”

Rakenteeltaan Paloheimon kiskotie, jota
myöhemmin kutsuttiin raitiotieksi ja sitten
rautatieksi, muistutti lähinnä väliaikaista
kenttärataa. Väliaikaisuus alkoi myös tun-
tua lukuisina ratarikkoina ja muina hanka-
luuksina. Vuonna 1911 Paloheimo päätti
uusia radan. ”Vain nelisen vuotta käytetyt



Haukkasuon junaa käytettiin myös metsästysmatkoihin ja muihin "arvokuljetuksiin". Tässä on kuljetettavana Yksityismetsänhoitajayhdistyksen kesäretkeläiset vuonna 1929. (UPM, Kuusankosken keskusarkisto)

kevyet kiskot purettiin ja otettiin uusiokäyttöön mm. Paloheimon turpeennostokentillä. Osa kiskoista myytiin. Vanha ratapohja perustettiin soralla kantavammaksi, teräksisten ratapalkkien tilalle tulivat tavanomaiset puupölkkyt. Kiskot olivat aikaisempaa järeämmät, mutta raideleveys pysyi edelleen valtakunnan rataverkkoa kapeampana. Radan linjaukseen tehtiin joitakin muutoksia. Ensimmäiset kaksi höyryveturia Paloheimon tilasi Tampereen Pellava- ja Rautateollisuus Oy:n konepajalta. Radan muuntaminen oikeaksi junaradaksi kävi nopeasti. Juhannuksena 1911 körötteli ensimmäinen veturi Riihimäeltä jo Kormuun asti. Junan suurin ajonopeus oli vain 15 kilometriä tunnissa ja matka Kesijärveltä Riihimäelle kesti pysähdyksineen noin tunnin."

Omien kuljetusten lisäksi Paloheimon rautatiellä kuljetettiin matkustajia sekä muiden yritysten rahtia. Esimerkiksi Mustion puuhiomon ja Lohjan sellutehtaan omistaja kamariherra Linder vei 1910-luvun alkuvuosina Hiivolaan rakennuttamansa sivuraiteen varrelta tuhansia kuutioita paperipuuta tehtailleen. Rautatie yhtiöitettiin vuonna 1914 nimellä Riihimäen-Lopen Rautatie Oy ja se oli käytössä vuoteen 1954.

UPM:n "esi-isien" radat

Varsinaisia metsäratoja lienee Suomessa ollut vajaa kymmenen. Lisäksi osalla muita yksityisrautateita kuljetettiin jonkin verran myös puutavaraa. Radoista merkittävimmät olivat edellä mainittujen lisäksi Rauma Woodin Vuojoen rata Eurajoella, Kymi-yhtiön metsärata Sippolassa, Syskyjärven hovin rata Impilahdella ja Suistamolalla, Kuurilan metsärata Kalvolassa sekä Metsähallituksen Eskolan metsärata.

Vuonna 1916 perustetun Oy Rauma

Wood Ltd:n toiminnan voi sanoa lähteneen käyntiin metsäradan varassa. Samaan aikaan kun yhtiön sahan rakennustyöt olivat käynnissä Sampaanalalan lahden rannalla Raumalla vuonna 1912, rakennettiin metsärataa Eurajoelta merenrantaan. Yhtiön perustajat, joiden joukossa oli Riihimäki-Loppi-radan rakennuttaja H.G. Paloheimo, olivat ostaneet 13 000 hehtaarin laajuisen Vuojoen kartanon ja kartanon metsiä päätettiin hyödyntää "Amerikan malliin". Rakennettiin sivuhaaroinen 27 kilometriä pitkä kapearaiteinen rata Vuojoelta Eurajoen suulle, josta tukit sitten hinattiin Raumalle.

Keijo Alho kuvailee Vuojoen radan alkuaikojaa mm. näin: "Tukkeja ajettiin kahdessa vuorossa 12 tuntia kerrallaan, joten junat kuljettivat yötä päivää Vuojoen metsien vihreätä kultaa Verkkokariin. Työmiehiä oli saapunut kautta Suomen, joukossa runsaasti ns. lentojätkeä, jotka eivät olleet niitä tämän maan kilteimpiä kansalaisia. Kun palkat maksettiin, mikä tapahtui jossakin työvoiman majoituskämpässä, niin pöytä pantiin aina oviaukkoon, jotta miehet eivät päässeet sisälle. Ja varmuuden vuoksi oli kasööriällä revolveri pöydällä tilanteen rauhoittamiseksi."

Vaunut purettiin ajamalla ne veteen. Aluksi tukit hinattiin hevosponntuilla kehälautoissa Raumalle, mutta varsin pian hankittiin niputtaja ja hinaajia. Vuojoen rata oli käytössä kaiketi ainoastaan vuoteen 1918, jolloin Vuojoen kartano voimakkaasti harkittiin metsineen myytiin.

Kymi-yhtiö rakensi vuonna 1919 noin 7 kilometriä pitkän kapearaiteisen rautatien Utin asemalta Haukkasuolle Sippolassa turpeen kuljetusta varten. Yhtiöllä oli Haukkasuon reunalla myös terva-, tärpähti- ja puuhiilitehtaat. Kun VR vuonna 1923 rakensi yhtiön rahoittaman sivuraiteen Utin asemalle kapearaiteisen viereen, ryhdyttiin radalla kuljettamaan myös puuta. Haukkasuon tehtaiden johtaja Yrjö Bauer kuvaili vuosiraportissaan radan toimintaa vuonna 1924: "Mitä liikenteeseen kapearaiteisella rautatiellä tulee, oli se sangen vilkasta vuo-

den alussa. Metsäosasto yritti rekikelillä saada mahdollisimman paljon puutavaraa radan varten myöhemmin kuljetettavaksi rautatiellä Uttiin. Talvi epätavallisen korkeine kinoksineen häytti merkittävästi liikennettä rautateillä ja samalla nosti kustannuksia, Edellisen kesän märkien puiden takia oli vaikea saada seuraavana kesänä täyttä tehoa Haukkasuon veturista, joka on alun perin ollut kivihiilikäyttöinen. Koko vuonna kuljetettiin kapearaiteisella rautatiellä noin 13 400 m³ paperipuuta ja polttopuuta, 7 800 kpl suurempia ja pienempiä tukkeja."

Vuonna 1926 rata siirtyi metsäosaston hallintaan ja kaksi vuotta myöhemmin rataa jatkettiin 3,5 kilometrillä Kaihllassuolle. Myöhemmin sitä jatkettiin vielä Heinojalle. Enimmillään 16 kilometriä pitkällä radalla oli ainakin seitsemän lastauspaikkaa. Vaunuun kuormattiin miesvoimin noin 10 m³ puuta, ja pieni höyryveturi jaksoi vetää kerrallaan viisi vaunua Utin asemalle. Siellä puut siirtokuormattiin VR:n vaunuihin ja kuljetettiin Kuusankosken tehtaille sekä Hallan sahalle Kotkaan. Enimmillään ehti veturi tekemään neljä matkaa päivässä.

Pääosa radasta purettiin vuonna 1941 ja loput 1940-luvun lopulla.

Eräänlaiseksi metsäradaksi voitaneen lukea myös Halla-yhtiön Honkataipaleen rata Mäntyharjulla. Tämä vuonna 1909 valmistunut rata palveli Saimaan ja Kymijoen vesistöjen välisenä tukkinippujen siirtoradana.

Syskyjärvi ja Kuurila

Mäntän tehtaan omistaja Gösta Serlachius osti vuonna 1915 Impilahden ja naapuripitäjien alueella sijainneen 6 000 hehtaarin tilan, Syskyjärven Hovin. Tilan metsät olivat puustoiset, sillä niitä ei ollut paljoakaan hakattu huonojen kulkuyhteyksien takia. Aluksi vuorineuvos aikoi hyödyntää tilan metsät rakentamalla metsäradan Koirinojan satamaan Laatokan rannal-



VAPO:n laajennettu johtokunta retkeilyllä Eskolan Pikkuradalla elokuussa 1945. (Lusto, Tapion kokolema)



Halkoja lastataan Eskolan Pikkuradan varrella vuonna 1922. (A.L. Backman; Lusto, Metsähallituksen kokoelma)



Pikkuradan veturi suistunut raiteilta 1920-luvulla. (A.L. Backman; Lusto, Metsähallituksen kokoelma)

la, mutta kun VR ryhtyi rakentamaan Suojärven rataa vuonna 1918, suunnitelma pantiin uusiksi. Suojärven radan varteen Vaaherjoelle rakennettiin höyrysaha sekä metsärata tilan metsistä sahalle.

Vajaan 10 kilometrin mittainen rata valmistui keväällä 1920 ja noin 50 000 m³:n saha muutama kuukausi myöhemmin. Saha oli toiminnassa ainoastaan vuoteen 1924, ja lyhyen mutta tuottoisan toimintansa ajan se sai tarvitsemansa tukit lähes tyystin Hovin omista metsistä ja metsärataa myöten. Radalla kuljetettiin paljon myös pienempää puutavaraa. Serlachius myi Syskyjärven – lain vastaisesti – vuonna 1928 saksalaiselle Waldhof-yhtiölle.

Kalvolassa sijainneen Niemen kartanon omistaja Bertil Lönnholtz rakennutti Kuurilan metsäradan vuonna 1927. Se alkoi lähellä Kuurilan asemaa sijainneelta Kuurilan kartanon sahalla ja eteni länteen Pirttikoskelle saakka. Radalta oli sivuraiteet Niemen kartanolle sekä Ohtisten sorakuopalle ja Pirttikosken turvepehkutehtaalle. Liikkuva kalusto ostettiin Karl Fazerin Taubilanhovista Pyhäjärveltä, läheltä Käikisalmea. Pyhäjärven historian mukaan rautatie olisi tuolloin kuulunut Tiituan Höyrymylly ja Saha OY:lle. ”Päivittäin tuli kapearaidetta 25–35 vaunulastia erilaista tavaraa.”

Kuurilan rataa käytettiin pääasiassa sahan tukkien ja muun puutavaran kuljetukseen. Radan raideleveys oli 750 mm ja rataverkon kokonaispituus 22 kilometriä. Rata purettiin vuonna 1943, ja kiskot myytiin Högforsin tehtaalle Karkkilaan.

Eskolan ”Pikkurata”

Tunnetuin ja pitkäikäisin metsäradoista oli vuonna 1922 valmistunut Eskolan metsärata Sievissä. Metsähallitus rakennutti radan hyödyntämään Lestin hoitoalueen metsävaroja. Metsähallituksen liikeosaston johtaja Adolf Burgman perusteli Metsätaloudellisessa Aikakauslehdessä ratakannetta näin:

”Keski-Pohjanmaalla omistaa valtio Kei-

teleen vesistön ja rautatien välisellä alueella laajoja metsiä, joista tähän asti, kun uittoväylät ovat huonot ja vetomatkat niihin useasti pitkät, on saatu kaupaksi pääasiallisesti vaan sahapuita. Parantamalla liikenneoloja voisi kuitenkin näistä metsistä saada kaupaksi huomattavia määriä halkoja ja muuta pienempää puutavaraa. Tätä silmälläpitäen on metsähallitus ryhtynyt rakentamaan Sievin ja Kannuksen asemien välillä olevalta Eskolan laiturivaihteelta kapearaidetta metsärautatieä Kalajoen ja Lestin hoitoalueiden valtionmetsiin, jotka alkavat 5 kilometrin päässä mainitulta laiturivaihteelta ja yhtäjaksoisesti liittyvät Perhon ja Kivijärven hoitoalueiden metsiin, käsittäen noin 170 000 ha ja sisältäen lähes 9 miljoonan kuutiometrin suuruisen puuvastaston.” Burgman hieman liioitteli, radan vaikutusalue jäi vain 70 000 hehtaariksi.

Tuolloin vuonna 1922 rataa saatiin rakennetuksi 21 kilometriä. Radan rakentaminen työllisti runsaasti paikallista väestöä, mutta mukana rakennustöissä oli myös toista sataa venäläistä, Kronstadtin pakolaisia. Tämän halvan, mutta tehottoman työvoiman käyttö jäi kuitenkin lyhytaikaiseksi. Rataa jatkettiin useassa vaiheessa ja täyden laajuutensa se saavutti vuonna 1941, jolloin rata ulottui 68 kilometrin päähän. Lisäksi rakennettiin ”talvipistoja”, jäätyneiden soiden päälle kevyesti rakennettuja väliaikaisia ratoja, jotka purettiin käytön jälkeen pois.

Eskolan radan, jota paikallisesti kutsuttiin ”Pikkuradaksi”, käytössä oli neljä höyryveturia, joista neljäs hankittiin vuonna 1946 Ranskasta, sekä lähes 100 puutavara-vaunua. Yleensä pyrittiin siihen, että osa vaunuista oli lastattavana, osa purettavana ja kolmas osa kulussa. Aina ei tähän päästy, vaan veturi joutui odottamaan vaunuja. Vaunujen lastaus ja purkaus tehtiin miestyönä aina 1950-luvulle saakka, jolloin avuksi saatiin kuljettimia. Edes pientavaraa ei käytetty apuna työntökärryjä, vaikka väliin vaunuja jouduttiin lastaamaan ja purkamaan hyvinkin pitkiltä matkoilta. Työt

tehtiin lähes poikkeuksetta urakalla. Oma erikoisuutensa oli Lestijärven yli ja kauempana uitetun puutavaran lastaus vedestä Rairivion lastauspaikalla, 7 kilometriä Lestijoki-niskalta. Rantaan oli tehty pistoraide, ja märkien ja raskaiden pölkkyjen siirtely vedestä vaunuihin oli normaalia lastaustyötä vieläkin raskaampaa.

Veturien kipinät työllistivät radan palo-vahteja. Neljännestunnin kuluttua junan lähdistä palovahti (usein naispuolinen) läksi resiinalla junan perään tarkastamaan, ettei maasto- tai muuta tulipaloo päässyt syttymään. Paloja myös ilmeni, ja yksi isoimpia oli Vapon halkovaraston palo Eskolan aseman läheisyydessä elokuussa 1955; halkoja paloi noin 7 000 pm³.

Pikkurata oli käytössä vuoteen 1961. Tosin radan lopettaminen oli ollut esillä jo 1940-luvun lopusta alkaen, mutta toimintaa kuitenkin jatkettiin. Radan kunnossapitooon ei kiinnitetty kuitenkaan paljoa huomiota, mikä johti aiempaa useampiin onnettomuuksiin. Radan kohtaloksi tuli sen kannattamattomuus: kalusto oli vanhaa ja autokuljetusten kilpailukyky kasvoi. Lisäksi puumäärät pienenevät, mikä johtui paljolti siitä, että Lestin hoitoalueen pinta-alasta lähes 40 % meni asutukseen. Kesän ja syksyn 1961 aikana rata purettiin, kalusto myytiin tai romutettiin. Mitään ei jätetty jäljelle.

Pikkuradan 40 vuoden aikana radalla kuljetettiin puutavaraa yhteensä 2 milj. kuutiometriä, siis noin 50 000 m³ vuodessa. Halkojen osuus tästä oli runsaat puolet. Lisäksi kuljetettiin monenlaista muutakin tavaraa ja myös epävirallista henkilöliikennettä oli jonkin verran.

Pienempiä metsäratoja on kenties ollut muitakin.

Metsäradoilla oli oma paikallinen merkityksensä. Silti tuntuu hieman liioittelulta kesällä 1923 Suomessa vierailleen itävaltalaisen metsämiesseurueen toteamus: ”Tulimme näkemään, että siellä, missä uittoreitit ei ole tarjolla, on otettu avuksi uudenikäisimmät kuljetusneuvot, metsärautatie.” □