

Rautatie tuli – ja meni

Porin-Haapamäen rautatie Virroilla



Heikki Kellomäki

Rautatie tuli – ja meni

PORIN-HAAPAMÄEN RAUTATIE VIRROILLA

Heikki Kellomäki

Rautatie tuli – ja meni

PORIN-HAAPAMÄEN RAUTATIE VIRROILLA

3. uudistettu painos

Kirjan aikaisemmat painokset on julkaistu toimintansa jo lopettaneen
Tampereen yliopiston Virtain kulttuurintutkimusaseman
TUTKIVI-julkaisusarjassa numerolla 38.

Kansikuva: Dm7-kiskoauto liitevaunuineen Kotolahden (Simoslahden) sillalla
helmikuussa 1977. Kuva Heikki Kellomäki

© Heikki Kellomäki 2008, 2016

Valokuvien oikeudet ovat niiden luovuttajilla.

Kansi: Varpu Juntunen/Mainostoimisto Lento Oy

Kustantaja: BoD™ - Books on Demand, Helsinki

Valmistaja: Books on Demand GmbH, Norderstedt, Saksa

ISBN 978-952-339-424-7

SISÄLLYSLUETTELO

0 Esipuhe 3. painokseen	6
1 Lukijalle	7
2 Liikennepolitiikkaa ja lobbausta	8
3 Radan linjaus	12
4 Rakentaminen	15
5. Työmenetelmät	19
6 Rakentajat	54
7 Virtain varavankila	57
8 Virtain kunnan sitoumuksista radan saamiseksi	63
9 Tiekiistoja ja langat ristissä	67
10 Maiden pakkolunastus ja muita korvausasioita	73
11 Liikenne	76
12 Nostalgiajunia ja resiinasafareja	97
13 Postin kuljetus Virroille junalla	98
14 Kunnossapito	99
15 Höyryveturit	100
16 Perinteen kerääminen ja valokuvat	102
17 Kirjallisuutta	104
Liitteet	105

Esipuhe 3. painokseen

Tämän kirjan aikaisemmissa painoksissa vuosina 2008 ja 2009 esitin toivomuksen, että se innostaisi muitakin keräämään ja julkaisemaan Porin-Haapamäen rautatiehen liittyvää virtolaista perinnetietoa ja valokuvia. Erinomainen lisä tässä suhteessa on ollut Vaskuun ja Koron kyläkirjan *Patalan pojista moneksi kyläksi Osa 1* julkaiseminen vuonna 2010. Arvokasta tietoa ja valokuvia rautatiestä Virtain länsiosissa on saatu painettuun muotoon ja siten kirjastolaitoksen kautta pysyvästi saataville. Oman kirjani kuvituksessa suuresti auttanut Hannu Huhtiniemi on jatkanut sitkeää harrastustaan ja löytänyt runsaasti lisää vanhoja valokuvia. Niiden joukossa on harvinaisuuksia ja monet niistä kertovat mielenkiintoisesti rautatien rakentamisesta ja elämästä sen ympärillä. Päätinkin julkaista kirjani kuvitukseltaan uusittuna painoksena, jotta nämä löydöt saataisiin julkaistuiksi. Toinen syy uuteen painokseen oli se, että jo loppuun myytyä kirjaa on usein kysytty. Aikaisempien painosten kuvia on jonkin verran vaihdettu uusiin, mutta ennen kaikkea kuvia on huomattavasti lisätty ja osa kuvista on nyt värikuvia. Tekstiin on tehty vain eräitä havaittujen virheiden korjauksia ja vähäisiä lisäyksiä ja tarkennuksia.

Kuvateksteissä on nyt aiempaa enemmän selostavaa sisältöä. Olen myös lisännyt moneen kuvaan maantieteelliset koordinaatit, jotta lukija voisi halutessaan löytää paikan esimerkiksi Maanmittauslaitoksen tarjoamasta palvelusta www.kansalaisen.karttapaikka.fi (Huom. Rautatie näkyy karttapaikassa vain pienillä ja suurilla zoomaustasoilla.). Käytetyt ETRS-TM35FIN-tasokoordinaatit voi halutessaan muuttaa palvelun työkalulla navigaattorien ja mobiilisovellusten käyttämiksi ETRS89 (~WGS84)-koordinaateiksi. Kirjan sivulla 51 oleva kartta antaa yleiskuvan radan kulusta Virroilla.

Kaikkia kuvia ei ole pystytty varmasti paikallistamaan. On täytynyt käyttää varauksia kuten ”todennäköisesti” ja ”ilmeisesti”, kun paikannus on perustunut mm. tunnistettujen henkilöiden asuinpaikkoihin, tietoon kuvan alkuperäisestä omistajasta ja hänen työskentelystään eri työkohteissa, sekä maisemallisiin tai topografisiin yhteensopivuuksiin.

Toivon, että lukijat kokevat kirjani mielenkiintoiseksi. Olkootpa he sitten uusia tai kirjan aikaisempaan painokseen jo tutustuneita paikallis- ja rautatiehistorian harrastajia.

Virroilla marraskuussa 2016

Heikki Kellomäki
hkheikke@gmail.com
www.tvyksi933.net

Lapsuus- ja poikavuosina sain seurata aivan kotini ohi kulkeneen Porin-Haapamäen rautatien tapahtumia Mantilon ja Kotalan asemien välisellä osuudella Virroilla. Tämä ajanjakso 1940-luvun puolivälistä 1960-luvun alkuun oli radan liikenteen huippuaikaa. Lähes koko tuon ajan junat kulkivat höyryveturien vetäminä. Tuolloin imetyt kokemukset synnyttivät elinikäisen kiinnostukseni rautateihin ja ovat tämän kirjan taustalla. Varsinainen sysäys kirjan kirjoittamiseen oli Virtain kansalaisopiston liikennehistorian piirissä syksyllä 2005 pitämäni luentosarja. Sen saama myönteinen vastaanotto innosti paneutumaan aiheeseen entistä perusteellisemmin. Kirja käsittelee aihetta erityisesti virtolaisesta näkökulmasta. Näin sitä voi pitää rautatiehistorian lisäksi myös paikallishistoriakirjana. Tekstin asiatiedot perustuvat yleensä kirjallisiin lähteisiin, jotka osoitetaan alaviitteissä. Alaviitteitä käytetään myös suullisesti saadun tiedon osoittamiseen ja perinnetiedon lisäämiseen. Olenkin halunnut kirjata mukaan mahdollisimman paljon itse kokemaani ja muilta kuulemaani tietoa. Toivon, että se kannustaisi lukijoita keräämään vielä saatavilla olevaa perinnetietoa ja valokuvia Porin-Haapamäen rautatien ajalta.

Rautatie liitti Virtain keskustan ja länsiosan valtakunnan rautatieverkkoon vuosiksi 1937-1984. Myös kunnan itäosa sai tämän yhteyden vuonna 1938, kun koko rautatie Porista Haapamäelle valmistui. Rautatie paransi erityisesti seudun kaukoliikenneyhteyksiä ennennäkemättömällä tavalla. Se vilkastutti taloudellista toimintaa Virroilla ja sen merkitys tässä mielessä jatkui merkittävänä 1960-luvulle saakka. Radan rakentaminen, joka ajoittui osittain pahimpaan pula-aikaan, tarjosi kaivattuja työtilaisuuksia. Radan avauduttua raakapuun, sahatavaran ja Killinkosken ja Visuveden tehtaiden tuotteiden markkinoille saanti helpottui, samoin keskusliikkeiden tavarankuljetukset Virtain kauppaliikkeille. Lisäksi rautatie työllisti Virtain seitsemällä miehitetyllä liikennepaikalla kymmeniä ihmisiä liikenteenhoidon ja radan kunnossapidon tehtävissä ja se osti suuret määrät halkoja veturien polttoaineeksi. Radan henkilöliikenne loppui keväällä 1981 ja tavaraliikenne vuoden 1984 lopussa¹. Tässä vaiheessa Virtoja palveleva liikenne oli siirtynyt pääosin kumipyörille ja pitkän matkan tavaraliikenne pohjoisesta ja Keski-Suomesta voitiin ohjata Poriin Tampereen kautta 1970-luvulla valmistuneitten oikoratojen ansiosta. Liikennepaikkojen toimintoja oli ajettu asteittain alas jo 1960-luvulla eivätkä ne enää työllistäneet entiseen tapaan. Radan menetystä saatettiin haikailla radanvarsikylissä, joista totuttua suoraa yhteyttä suuriin keskuksiin ei enää ollut. Virtain kaupungille radan menetys oli jonkinasteinen arvovaltatappio. Tieliikenteen suorituskyvyn kehityksen vuoksi käytännön tappioita tuskin kuitenkaan syntyi elinkeinotoiminnan kehittämiseksi. Porin-Haapamäen rautatien elinkaari jäi lyhyeksi. Se oli ensimmäinen maakuntien välinen rautatie, jonka liikenne lopetettiin. Nykynäkökulmasta rata voi näyttää virheinvestoinnilta. Virroille rata kuitenkin antoi kehityssyökäksen, jota ilman kunta olisi epäilemättä nykyistä kehittymättömämpi ja muuttotappion pahemmin näivettämä. Sota-aikana radalla oli suurempi valtakunnallinen merkitys kuin nyt ymmärretäänkään. Seuraavassa käsitellään Porin-Haapamäen rautatien rakentamiseen johtanutta poliittista päätöksentekoa, radan rakentamista, liikennettä, kunnossapitoa ja eräitä erityisseikkoja kuten höyryveturien käyttöön liittyviä seikkoja.

¹ Tavaraliikenne jatkui tämän jälkeenkin Porin-Ruosniemen, Parkanon-Aitonevan ja Parkanon-Niinisalon osuuksilla., mutta on sittemmin supistunut harvakseltaan liikkuviin sotilasjuniin Parkanon ja Niinisalon varuskunnan välillä.

Olen käsitellyt Kotalan-Piilin seudun vankityömaata ja Virtain kunnan vaikeuksia täyttää rautatien rakentamisen hyväksi antamia sitoumuksiaan laajemmin kuin itse pääaihe olisi ehkä edellyttänyt. Vankityömaasta en ole tavannut arkistolähteisiin perustuvaa julkaistua tietoa ja eräitten kirjoittajien esittämät tiedot eivät näytä vastaavan tosiasioita. Tätä tilannetta olen halunnut korjata. Toivon myös, että pystyn antamaan entistä monipuolisemman ja tarkemman kuvan kunnan toimista ja taloudellisista uhrauksista rautatien saamiseksi ja eräistä muistakin rautatien rakentamiseen liittyvistä seikoista kuin kunnan virallisena historiategoksena pidettävä Vanhan Ruoveden historia III:1 esittää². Katsoin tarpeelliseksi käsitellä myös rautatiealueen pakkolunastusta seikkaperäisesti siksi, että se kuvanee edustavasti vastaavia prosesseja aikakauden muillakin rautatierakennuksilla. Kuvitukseksi on pyritty valitsemaan ennen julkaisemattomia valokuvia ja valokuvia, jotka havainnollistavat rautatierakennuksen työmenetelmiä. Tämän vuoksi kuvien teknisestä laadusta on jouduttu useassa tapauksessa tinkimään.

Tekstissä nimi Virrat tarkoittaa yleensä Virtain keskustan (ent. kirkonkylän) rautatieasemaa. Selventäviä ilmaisuja käytetään, jos tarkoitetaan koko kuntaa eikä se ole selvää asiayhteydestä. Eräät rautatien rakentamisen aikaiset markkamääräiset summat olen muuttanut euroiksi suhteella 1000 mk = 280 €. Se vastaa vuoden 1932 rahanarvoa, mutta 1930-luvun rahanarvon vakauden vuoksi sopii käytettäväksi koko rakentamisajalle.

2

Liikennepolitiikkaa ja lobbausta

Kun maamme päärataverkko oli 1890-luvulle tultaessa muotoutumassa ja jo osittain rakennettukin, virisi vilkas paikallisten intressien ohjaama lobbaus maakunnallisten ratojen rakentamiseksi. Ennen vuosisadan vaihdetta säätyvaltiopäiville tehtiin kymmenittäin toivomusaloitteita rakennettaviksi radoiksi. Niiden joukossa oli Virtojakin koskettavia ehdotuksia³. Valtionrautateiden virallinen historiankirjoitus ei näitä aloitteita juurikaan esittele vaan käsittelee vain hankkeita, joita valtiovalan asettamat komiteat ovat päätyneet suosittelemaan ja joista eräät sitten läpäisivät poliittisen päätöksenteon ja toteutuivat. Rautatiehankkeiden alkuvaiheita tutkittaessa onkin perehdyttävä kunnallisten ja maakunnallisten vaikuttajien toimiin. Sillä tasolla olikin yllättävän hyvin organisoitua toimintaa. Porin-Haapamäen rautatiehankkeen eteneminen maakunnan vaikuttajien ajamana vähitellen myönteiseen päätökseen Eduskunnassa on kuvattu J. Laitisen kirjassa joka ilmestyi radan valmistumisvuonna 1938⁴. Kunnallisen ja maakunnallisen toiminnan kuvaus asian hyväksi perustuu jäljempänä pääasiassa tähän kirjaan. Lähdeviittauksia ei siltä osin ole erikseen tehty.

² Mm. sivuilla 364-365 on virheellistä tietoa.

³ Itse asiassa ensimmäinen Virtoja koskettanut rautatie-ehdotus oli päärataehdotus. Vaasan radan suuntaa harkittaessa vuonna 1877 oli ehdolla johtaa rata Näsijärven länsipuolta Vaskiveden ja Liedenpohjan kautta Ähtärin Myllymäelle. Voiton vei kuitenkin reitti Oriveden ja Haapamäen kautta Myllymäelle. Se, että Myllymäki oli molemmissa vaihtoehdoissa välietappi, johtui siitä, että sieltä oli Vaasan radasta määrä erkaantua rata Ouluun. Oulun radan linjauksesta myöhemmin päätettäessä erkanemiskohdaksi tuli kuitenkin Seinäjoki. Valtionrautatiet 1862-1912 osa I valaisee näitä kysymyksiä.

⁴ Porin-Haapamäen rautatie, J. Laitinen, Pori 1938

Vuonna 1897 valtiolta oli asettanut ns. suuren rautatiekomitean valmistelevaan esityksiä vuoden 1900 valtiopäiville. Se kyllä keskusteli Porin-Haapamäen suunnasta, mutta päättyi vuonna 1899 Satakunnan osalta suositteluun vain ns. imuratoja Tampereelta Ikaalisiin ja Porista Kankaanpäähän⁵. Jälkimmäinen oli eräänlainen tynkä hankkeesta rakentaa rata Seinäjoelta Kauhajoen ja Kankaanpään kautta Poriin, mikä kuitenkin päätettiin rakentaa Kauhajoen Kaskisiin. Porin-Kankaanpään suunta sai tällä tavoin kuitenkin ensimmäisen virallisen tunnustuksen ja Porin kaupunki ryhtyi ajamaan sen toteuttamista. Tässä yhteydessä voinee väittää, ettei J.C. Frenckell & Son-yhtiön tehdashanketta Kituskoskella keskeytetty sen vuoksi, ettei paikalle saatu rautatietä. Näinhän on esitetty⁶. Kun rakennustyöt aloitettiin 1898, ei voinut olla mitään realistisia toiveita saada paikalle rautatietä pitkiin aikoihin. Tehtaan tuottaman hiokemassan kuljetus oli mitä todennäköisimmin suunniteltu Killinkosken puuhiomon tapaan tehtäväksi hevosilla vesireitin ja talvella Pohjanmaan radan varteen. Suuren rautatiekomitean vuonna 1899 julkistamassa mietinnössä mukaan kelpuutettu Porin-Kankaanpään ratakin oli sijoitettu vähimmin kiireelliseen luokkaan toteutettavaksi aikaisintaan pitkällä 1910-luvulla. Tämä tosiasia on ollut tiedossa tehtaan rakennustöitä aloitettaessa. Tehdshankkeen keskeyttämisen syytä on haettava muualta. Ehkä selvisi, että kosken vesimäärä, eli käytettävissä oleva energia, oli alun perin yliarvioitu.

Porin kaupunki asetti 1902 komitean, joka tunnetaan Porin-Kankaanpään rautatiekomiteana. Se teki yhteistoiminnassa muiden ratasuunnan kuntien kanssa perusteellisia selvityksiä radan rakentamiskustannuksista ja rahallisista hyödyistä alueelle. Se jopa teetti insinööri Emil Sonckilla ns. koneellisen tutkimuksen ratalinjasta Kankaanpäähän⁷. Anomusehdotukset rautatien rakentamiseksi tulivat kuitenkin hylätyiksi valtiopäivillä vuodesta toiseen, viimeksi 1909. Myös tulevan rautatien itäosassa oltiin varhain aktiivisia. Rautatieasiaa käsiteltiin virtolaisten toimesta mm. tammikuussa 1897 pidetyssä kokouksessa⁸. Samana vuonna 1899 kuin Porin-Kankaanpään rautatie oli saanut suuren rautatiekomitean suosion, Virtain kunta teki aloitteen kunnallisesta yhteistyöstä rautatien saamiseksi Haapamäeltä Virtain ja Parkanon kautta Kankaanpäähän ja sieltä jo kaavailtua suuntaa Poriin. Parkanossa pidetyn alustavan neuvottelun jälkeen Porissa pidettiin 17 kunnan kokous, mukana myös Keski-Suomen kuntia jotka hyötyisivät radasta. Kokous oli yksimielinen radan tarpeellisuudesta ja hyväksyi sen linjauksen. Kokous asetti 6-henkisen komitean ajamaan hanketta. Komitealla ei ollut riittävästi varoja koneelliseen tutkimukseen Kankaanpään-Haapamäen väliltä, vaan jouduttiin tyytymään vain silmämääräiseen tutkimukseen, jonka teki insinööri O. J. Hjelt. Ensimmäinen anomusehdotus koko Porin-Haapamäen rautatiestä tehtiin jo vuoden 1900 valtiopäiville ja sitten 1904, molemmat tulokset. Tämän jälkeen aktiivisuus herpaantui, mutta vuonna 1911 Virtain kunta palasi jälleen asiaan.

Virtain nuorisoseurantalolla pidettiin 10.6.1911 suuri rautatiekokous, joka asetti kuntien edustajista Porin-Haapamäen rautatiekomitean. Se teki yhteistyötä Porin-Kankaanpään rautatiekomitean kanssa kunnes komiteat vuonna 1913 yhdistettiin. Myös Ruoveden kunta oli edustettuna eikä kokous päätenyt suoraan kannattamaan radan linjausta Virtain kautta. Valitun komitean oli asiantuntijoita käyttäen selvítettävä, kumpi linjaus, Virtain vai Ruoveden Syvinginsalmen kautta, olisi edullisempi. Aloitteentekijä Virrat ei siten saanut voittoa heti

⁵ Valtionrautatiet 1862-1912 I osa sivu 160

⁶ Uurasten kyläkirja sivu 195 (Teoksen täydellinen nimi on kirjallisuusluettelossa.)

⁷ Koneellinen tutkimus käsitti ratalinjan tarkemman kulun määrittämisen, korkeusprofiilin selvittämisen ja tarvittavien leikkausten ja pengerrysten massojen laskemisen kustannusarvion pohjaksi.

⁸ Suomenselän Sanomat 17.6.1925 (Paikallislehden nimi vaihteli kirjan ajanjaksona. Yksinkertaisuuden vuoksi siihen viitataan sen nykyisellä nimellä.)

avauserässä. Puolikoneellinen tutkimus teetettiin insinööri Oskar Nerolla molemmista vaihtoehdoista jo saman vuoden loppuun mennessä ja sen pohjalta komitea valitsi Virtain suunnan⁹. Päätettiin kuitenkin esitellä myös Ruoveden vaihtoehdon edut lentokirjasessa, jota jaettiin laajasti kansanedustajille ja valtionhallinnon ja kuntien edustajille. Komitea teki vuoden 1912 valtiopäiville anomusehdotuksen radasta ja Helsingissä kävi kuntien edustajista koottu lähetystö asiaa edistämässä. Asia etenikin suotuisasti eduskunnan rautatievaliokunnassa, mutta valtiopäivien työ päättyi ennen kuin valiokunnan mietintöä ehdittiin käsitellä. Komitea jatkoi työtään teettämällä asiantuntijoilla selvityksen radan merkityksestä seudun metsätaloudelle sekä radan kannattavuuslaskelman¹⁰. Uusi yritys eduskunnassa jäi jälleen tuloksettomaksi.

Tämän jälkeen päätettiin yrittää Keisarikunnan Suomen Senaatin kautta, eli saamaan maan hallitus tekemään esitys Eduskunnalle. Anomus valmisteltiin huolellisesti ja varustettiin laajalla liitemateriaalilla ja sitä Helsingissä 21.10.1913 jättämään lähti arvovaltainen lähetystö. Se pääsi tapaamaan kaikki tärkeät korkeat virkamiehet ja poliitikot ja sai lupauksia hallituksen esitykseksi vuoden 1916 tai 1917 valtiopäiville. Komiteaa kuitenkin kehoitettiin hankkimaan selvityksiä Mäntyluodon sataman sopivuudesta talvisatamaksi, mistä Porin-Haapamäen rautatien rakentaminen suuressa määrin riippuisi. Komitean toimesta julkaistiinkin vuosina 1914 ja 1915 kolme fil. tri Rafael Hellströmin tieteellistä tutkimusta Pohjanlahden jääoloista, jotka osoittivat Mäntyluodon edullisuuden talvisatamaksi. Tällä välillä oli kuitenkin syttynyt I maailmansota eikä ratahanke enää edistynyt Venäjän vallan aikana.

Heti Suomen itsenäistyttyä 1917 asetettiin ns. suuri kulkulaitoskomitea. Se päättyi vuonna 1920 esittämään Porista Kankaanpään ja Virtain kautta Haapamäelle kulkevaa rautatietä. Ehdotus pääsi vihdoin Eduskunnan joulukuussa 1925 hyväksymään lakiin erinäisistä rautatierakennuksista vuosina 1926...30 (laki 34/1926) siten, että rakentaminen aloitettaisiin 1929. Päätöksen teon aikana Pohjois-Satakunnassa oli suuri joukko eri suuntiin risteileviä rautatie-ehdotuksia, joista suurin osa olisi yhdistänyt Tampereen tai Kokemäenjoen laakson Etelä-Pohjanmaahan. Porin-Haapamäen suunnan etu oli se, että sillä ei ainoana itä-länsisuuntaisena ehdotuksena ollut kilpailijoita. Muut suunnat kärsivät kuntien erimielisyyksistä niiden etujen hajaantuessa eri suuntien kesken. Porin-Haapamäen suunnalla ainoa vakavampi ristiriita oli Virtain ja Ruoveden kesken. Ruovesi saikin aikaan sen, ettei laki vielä vahvistanut suuntaa Parkanon ja Haapamäen välillä, vaan Valtionrautatiet määrättiin tekemään tarkempi tutkimus myös Syvingin linjauksesta. Se ei kuitenkaan muuttanut tilannetta ja Valtioneuvosto vahvisti linjauksen Virtain kautta joulukuussa 1929¹¹. Virrat oli yksi aktiivisimmista kunnista rautatieasian ajamisessa ja satsasi viime vaiheessa voimakkaasti oman kunnan läpi kulkevan suunnan puolesta. J. Laitisen kirjassa on suorastaan riemullista kuvausta, siitä kuinka kansanedustajista, yhdestä ministeristä, korkeista virkamiehistä ja lehtimiehistä koostunut delegaatio otettiin Virroilla vastaan kesällä 1925. Kyseinen retkikunta vieraili Porin-Haapamäen rautatiekomitean kutsusta kaikissa ratasuunnan kunnissa. Se liikkui 31 auton kulkueena Porista aloittaen. Virroilla sitä tervehtivät eläköönhuudot ja havuköynnöksin ja tervetuloitoivotuksin koristellut juhlaportit jokaisessa läpikuljetussa

⁹ Neron Piilistä Virroille valitsema linjaus kulki pohjoisempana kuin aikanaan toteutettu linjaus. Näin se voitiin johtaa Kituskoskelle, johon suunniteltiin Rekankosken asema, ja Kalliojärven ja Savelan välillä Kuusijärven talon kautta, jotta se olisi tullut mahdollisimman lähelle Killinkosken tehtaita. Tarkemmin luvussa 3.

¹⁰ Porin-Kankaanpään-Haapamäen rautatie II, Metsätaloudellinen merkitys (metsänhoitaja Kivalo) ja kannattavuuslaskelma (insinööri Nero), Pori 1913

¹¹ Valtionrautatiet 1912-37 II osa sivu 115.

Porin-Haapamäen rautatie Virtain kautta rakennettiin 1930-luvulla ja suljettiin vain 46 vuoden käytön jälkeen. Se oli paikkakunnalle aikoinaan tärkeä. Kirja kertoo sen rakentamisesta ja liikenteestä erityisesti Virtain alueella toivein, että rautatie näin asettuu paikallishistoriassa ansaitsemalleen paikalle. Kirja sisältää myös rakennustyötä varten perustetun Virtain varavankilan lyhyen historiikin. Kuvituksena 90 vanhaa valokuvaa.

