

Kinnarin Kievari Kopolanvirralla

Kuva: Risto Ropponen 2006.



Ala-Kinnarin kievari.

Suomen historian 3. osassa kerrotaan seuraavaa: Vuonna 1636 Ruotsi-Suomen esivalta kehotti perustamaan majataloja eli kievereita yleisten teiden varsille joka kahden peninkulman välein. Kyyditsemisien ja majatalojen valvonta annettiin maaherrojen huoleksi. Kievarilaitos lakkautettiin 1930-luvun alkuun mennessä.

Kopolanvirran kievaria on pidetty kahdessa paikassa: aluksi Ylä-Kinnarissa eli Kinnarin Kopolassa 1800-luvun lopulta 1920-luvun alkuun ja sitten Ala-Kinnarissa vuodesta 1922-1930-luvun alkuun, jolloin autot syrjäyttivät maanteiden hevosek.

Nykyisin Ylä-Kinnarin omistavat **Kaisa ja Risto Ropponen** ja Ala-Kinnarin Risto Ropponen. Jälkimmäisessä Ropposet nykyisin myös asuvat.

Sana kinnari on peräisin vanhasta ruotsalaisesta ammattinimikkeestä skinnare, joka suomeksi tarkoittaa karvaria.

Kopolan Kinnarin eli Ylä-Kinnarin vanhin osa on 1700-luvun lopulta, ja sitten sitä on laajennettu 1800-luvulla. Ala-Kinnari on puolestaan rakennettu 1900-1902. Ala-Kinnarin pihapiiri jakautuu kahtia Kopolanvirrantien molemmin puolin ja koostuu eriaikaisista maatalousrakennuksista. Vanhin rakennus on peräisin vuodelta 1830 ja toimii nykyisin kukkakauppana. Ala-Kinnarin tila on kulkenut Ropposten suvussa 1790-luvulta lähtien. Nykyinen

päärakennus on Herman, 'Hermo', Ropposen rakennuttama 1900-luvun alussa ja taloa laajennettiin v. 1922, kun siitä tuli kievari.

Kievarin piti pystyä majoittamaan, antamaan ruokaa ja kyytiä seuraavaan majataloon maksua vastaan. Risto Ropposen isä, Antti Ropponen, jonka isä oli ollut Herman Ropponen, kertoo Varkauden Lehdessä marraskuussa 1973 olleessa 85-vuotispäivähaastattelussaan kievariajoista seuraavaa: -Toistakymmentä vuotta Ropposten tilalla pidettiin majataloa. Talo oli siihen aikaan valtatien varressa. Puurtilantietä sanottiin Karjalantieteksi, ja se olikin yhdystie paitsi Heinävedelle ja Kangaslammita Leppävirralle ja Varkauteen, sekä myös ainoa yhteys Joensuusta Kuopioon. Vasta v. 1929 rakennettiin kantatie Varkauteen saakka.

-Karjalantiellä oli kova liikenne. Kopolanvirran lossin luona oleva laivalaituri lisäsi työtä. Leppävirtalaiva toi iltaa aamua siihen tavaraa ja matkustajia, ja kun majatalon pitämisestä oli tehty sopimus, oli liikkeelle lähde silloin, kun tavaraa tai matkustajia tuli. Vanhin veli Jalmari, 'Jallu', ja Antti hoitivat hevosella kuljetukset. Matkustajat ajettiin eri suunnilla oleviin majataloihin Kangaslammita, Niinimäkeen, Varkauteen ja Timolan Sollalle. Kun autot ilmestyivät liikenteeseen, Antti Ropponen osti Fordin ja Chevroletin, kertoo Antti Ropponen haastattelussa.

-Kopolanvirran lossilla liikenne oli ajoittain niin kovaa, että kuu-

sikin hevosta siirrettiin samalla

kertaa rannalta toiselle. Joskus kesäisin Antti Ropponen muistaa antaneensa matkustajille autokyydin Mikkeliin ja Joensuuhun saakka. Yötä myöten tehtiin matkaa ja aamulla piti ruveta heinää niittämään, muisteli Antti Ropponen WL:n haastattelussa.

Risto Ropponen täydesi tietoa kievarin pidosta, kun hän muisteli isänsä ja sukulaistensa kertomuksia:

- Ala-Kinnarista tuli ns. välitalo, kun kievarioikeudet siirrettiin Kopolan Kinnarista heille. Välitalo tarkoitti sitä, että kyyti oli aina annettava seuraavaan majataloon asti. Sen lisäksi heillä oli 4 makuusijaa, missä esim. avioparit saattoivat yöpyä, mutta 'susiparit' majoitettiin eri huoneisiin. Ruokaa sai myös maksua vastaan. Pääasia oli kuitenkin kyytien hoito. Kiireellisissä tapauksissa ajo voitiin tehdä siten, että yksi kievari ohitettiin. Esimerkiksi kerran kertyi matkaa yhteensä 80 km, kun samana päivänä ajettiin Heinäveden Rummukkalaan ja takaisin.

Hannu Soikkanen kertoo Varkauden historiassa, että virallisesti kievarin piti pitää päiväkirjaa kyyditävistä ja yöpymisistä. Päiväkirjassa olivat seuraavat sarakkeet: kuukausi, päivä, matkustavaisen nimi ja sääty, hevosten lukumäärä, mistä - mihin ja muistutussarake. Risto Ropponen kertoo Ala-Kinnarissa Jalmari-veljen huolehtineen tästä tehtävästä. Ropposten 3 veljestä, Jalmari, Antti ja Matti, sekä Koposten serkkuset vastasivat lukuisista matkoista ensin hevosilla ja sitten Antti autolla kievaritoiminnan loppuun asti, eli 1930-luvun alkuun.

Risto Ropponen muistelee vielä isänsä nähneen, kun presidentti K.J. Ståhlberg puolisoineen kyydittiin lapualaisten toimesta lokakuussa 1930 Kopolanvirran yli autossa Joensuuhun, sillä päätie kulki edelleen heidän talonsa ohi.

Kievarilaitos kytitimiehin, hevosiineen ja matkustajineen on ollut historiaa jo yli 70 vuotta. Nykyisin lennellään tai autoillaan maisemia lähes näkemättä. Noin oli ennen, tänään motoroidaan, entä huomenna?

Risto Ropponen
haastattelu 24.7.2006
Kopolanvirran Kinnarissa
Riitta Solmu

Teknisen toimen tehtävistä



Kun puhutaan kunnan lakisääteisistä tehtävistä, mainitaan useimmiten koululaitos, perusturva ja terveystoimi. Kuitenkin montaa teknisen toimen tehtävää ohjaa lainsäädäntö. Näitä ovat ympäristönsuojelu, rakennusvalvonta, kaavoitus, kiinteistöinsinöörien tehtävät ja tontinmuodostus, liikenneväylien kunnossapito sekä vesi- ja jätehuolto. Harkinnanvaraisia mutta toisaalta välttämättömiä ovat puistojen, ulkoliikuntapaikkojen ja venesatamien ylläpito. Tekninen toimi vastaa myös kaupungin kaikkien toimiltojen ylläpidosta; niitähän tarvitaan palveluiden tuottamisessa - otetaanpa esimerkiksi vaikka päiväkodit.

Tekninen toimi tuottaa sekä yksilöllisiä palveluja että ns. joukko- ja palveluja. Omakotitontin hakija ja rakentaja saa yksilöllistä palvelua mutta katujen ja puistojen kunnossapidossa ei voi ottaa juurikaan yksilöllisiä tarpeita huomioon. Verovaroin tuotetuissa palveluissa on tasapuolisuus tärkeää - toki kuitenkin alueellisia eroja on; keskustaan satsataan enemmän kuin kaupungin laitamien.

Yhdyskuntateknisten palveluiden laatu

Varkaus oli tänä vuonna viiden kerran mukana joka toinen vuosi tehtävässä yhdyskuntateknisten palveluiden laadusta tehdystä kyselytutkimuksessa. Mukana oli tällä kertaa 30 kuntaa. Loppupalavesta tehty kysely lähetettiin täällä 500 talouteen; vastanneita oli 176 eli 35 %.

Liikenneväylien kunnan osalta olimme selvästi keskiarvon huonommalla puolella; tosin erot kaiken kaikkiaan olivat eri kunnissa suhteellisen pienet. Varkauden keskimääräinen luku asteikolla 1-5 oli 3,18 keskiarvon ollessa 3,36. Parannusta edelliseen kyselyyn (3,10) tuli kuitenkin hieman. Eniten moitetta saivat kaikissa kunnissa asuntokatuja hoito; myöskään kevyen liikenteen väylien hoito ei meillä saanut hyvää arvosanaa.

Puistojen ja leikkipaikkojen hoidossa meidän lukumme olivat lähempänä keskiarvoa vaikkakin sen huonommalla puolella. Keskimääräinen pisteluku asteikolla 1-5 oli 3,28 kaikkien kuntien keskiarvon ollessa 3,35. Aiemmissä kyselyissä meitä oli kovasti moitittu asuntoalueiden puistometsien huonosta hoidosta; olemme koettaneet panostaa niihin ja niinpä arvosanat ovat siltä osin selvästi parantuneet.

Muista kyselyn osa-alueista todettakoon, että jätehuollon ja katuvalaistuksen toimivuus olivat meillä samaa tasoa kuin muissakin kun-

nissa; sen sijaan vesihuolto koettiin selvästi paremmaksi kuin yleisesti.

On vaikea arvioida, mikä on merkittävä ero arvioitaessa eri kuntien lukuja. Tällaisten kyselyiden tärkein anti on mielestäni kuitenkin saada tietoa varkauteista ja kehityksen kulusta. Olemme koettaneet hyödyntää kyselyn tuloksia kuten puistojen kohdalla mainitsin. Kaupungin heikko taloustilanne merkitsee kuitenkin sitä, että kunnossapidon tasosta joudutaan lähivuosina tinkimään. Nähtäväksi jää, miten se näkyy kaduilla ja puistoissa ja miten kyselytutkimuksessa asioihin reagoidaan. Ja täytyy muistaa myös se, että me kunnossapitajat olemme aina myös luonnon armoilla; hankala talvi huonontaa vääjäämättä katujen kuntoa.

Kyselytutkimuksen raporttiin voi tutustua myöhemmin syksyllä kaupungin kotisivuilla.

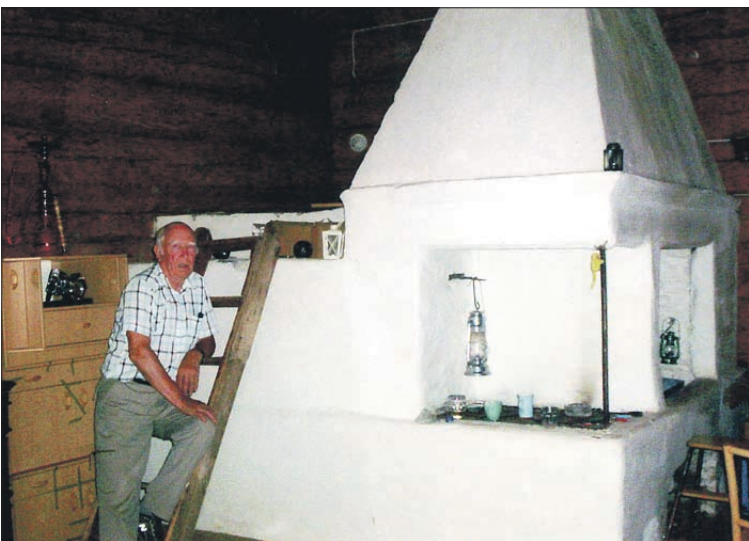
Teknisten palveluiden rahoitus

Tekninen toimi kattaa toimintakuluistaan 94 % palvelumaksuilla ja vuokrilla; näin ollen käytämme verovaroja hyvin vähän ja poikkeamme siinä muista hallintokunnista. Tuloriippuvuus merkitsee toisaalta sitä, että toimintamenoja saatetaan joutua supistamaan, jos tulot näyttävät jäävän budjetoitua pienemmiksi.

Viime vuosien investoinnit ovat olleet varsin huomattavat aikaisempaan nähden. Vilkastunut rakentaminen on merkinnyt uusien asuntokatuja avaamista; toisaalta keskustan rantoja ja erityisesti Kauppakatua on parannettu. Viitostien perusparantamiseen liittyvät katutyöt veivät nekin huomattavan paljon kaupungin varoja, yhteensä 2 milj. euroa. Jatkossa investoinnit varmastikin supistuvat huomattavasti ja kaupungin kehittämisen vauhti tältä osin hiljenee; tosin tarpeitakaan ei entisessä määrin ole - paitsi vesihuollossa.

Laki edellyttää, että kunta kehittää vesihuoltoa tarpeiden mukaisesti. Käytännössä se tarkoittaa vesihuoltoverkon laajentamista asemakaava-alueen ulkopuolisilla taaja-asutusalueilla. Pohjaveden laatu ja määrä eivät ole Varkaudessa kovin kaksisia, joten kiinteistöjen on enenevässä määrin pallo turvautua järjestettyyn vesihuoltoon. Kun vesi- ja jätevesimaksut kattavat investoinneista aiheutuvat pääoman poistot, ei kaupungin pidä tiukassakaan taloustilanteessa pistää vesihuoltohankkeita jäihin.

Virastopäällikkö
Petteri Wilenius



Risto Ropponen samoilla uuninpankkoportailla, joita kyytipojat kiersivät lämmittelemään tultuaan syksyn viimoista ja talven tuiskuista.