

Viipurin Suomalaisen  
Kirjallisuusseuran  
toimitteita  
15

HELSINKI 2005

ISSN 1236-4304

Lappeenrannan Kirjapaino Oy 2005

## August Saaristo – suomalainen tehtailija Viipurissa



*August Saaristo nuorena miehenä vaimonsa Annan (o.s. Väisänen) kanssa 1903. Heillä oli kaikkiaan kahdeksan lasta, joista 7 eli aikuisikään.*

Hieman yli 100 vuotta sitten syntyi Viipurissa ”Aug. Saariston Konepaja”, jota voidaan pitää yhtenä suomalaisen ja suomenkielisen teollisuustoiminnan uranuurtajana Viipurissa. Sen perustaja *August Evert Saaristo* (ent. *Sulin*) syntyi Tampereella 28.6.1872 ja kuoli Viipurissa 31.3.1936. Isä *Oskar* oli ammatiltaan puuseppä. Yksi Augustin veljistä oli metallisorvari *Väinö Sulin*, ja hän oli mukana *Matti Kurikan* perustaessa Sointula -nimistä ihanneyhteiskuntaa British Columbiaan Kanadaan. Toinen veli *Jussi Sulin* muutti Yhdysvaltoihin, jossa myös kuoli. Augustille riitti lyhyempi muuttomatka, Tampereelta Viipuriin.

August kävi Tampereen teollisuuskoulun koneosaston 1897–99 ja sen ohella suoritti myös erillisen sähkökurssin. Päästötodistuksen keskiarvo oli 9 ja hänet palkittiinkin koulun päätyttyä stipendillä. Hän oli suomentanut nimensä Saaristoksi jo niin varhain, että ainakin 1898 annetussa teollisuuskoulun 1. luokan todistuksessa oli nimenä Saaristo.

Vuonna 1913 julkaistussa laajassa ja kaksikielisessä ”Kotimaisen teollisuuden albumissa” on yksi sivu omistettu myös Augustille ja hänen konepajalleen. Sii-

---

<sup>1)</sup> Kotimaisen teollisuuden albumi s. 149.

SÄHKÖOSOITE: SAARISTO.

TELEFOONI N:9117.



# AUG. SAARISTO

KONEPAJA, RAUTA JA METALLIVALIMO  
VESIJOHTO JA RAKENNUSPAJA

WIIPURI,

KATARIIINANKATU 55.

kuun ..... päivä 19 .....

**Valmistaa:**

Höyrykoneita ja kattiloita,  
Petroleumi- ja bensiinimoottoreita,  
Betonikoneita ja kaikenlaisia muita  
teollisuudessa tarvittavia koneita,  
Vesi- ja öljysäiliöitä,  
Elevaattoreita,  
Rakennustakeita,  
Rauta-aitoja, portteja ja tikarappuja,  
Porras- ja balkonikaitteita,  
Rautasänkyjä,  
Kylpyunia ja ammeita,  
Vesi- ja ilmalokasteja  
y. m. y. m.

**Myy varastosta:**

Akselia, laakereita,  
Hihnapyöriä ja valittimia,  
Putkia ja putkiosia,  
Hanaa ja venttiilejä,  
Höyrykattilan varustimia.

**Asettaa:**

Voimansiirtolaitteita  
(transmissioita)  
y. m. y. m.



*Saariston Konepajan kirjelomake ja seuraavassa kuvassa kirjelomake.*



**AUG. SAARISTO, WIIPURI.**  
KONEPAJA, RAUTA- ja METALLIVALIMO.



nä esitetään muun muassa seuraavaa:<sup>1</sup>

*"August Saaristo oli ennen oman konepajan perustamista, mikä tapahtui 1901, työskennellyt piirustajana Viipurin konepajassa ja lisäksi ollut työssä Venäjällä 5 vuotena ynnä jonkin aikaa myös Saksassa ja Ruotsissa. Konepajassa mainitaan työväen määräksi 50, mutta joskus enemmänkin. Erikoisalana olivat aluksi vesijohto- ja peltityöt, mutta myöhemmin kaikenlaiset koneet, höyrykattilat, voimansiirtolaitokset, rakennustakeet ja rautaportit, sementti- ja huopakoneet, elevaattorit sekä myös rautasängyt sairaaloihin."*

Tässä vankan kirjan kokoisessa albumissa on myös kaksi valokuvaa, toisessa konepaja ulkoa ja toisessa sisältä. Valitettavasti kuvien laatu on varsin heikko.

Toinen aikalaislähde on 1915 ilmestynyt kokoomateos Viborgs stad under 6 årtionden 1855-1915. Siinä kerrotaan kuinka heti vuosisadan alussa esiintyi Viipurissa pyrkimystä osuuskuntapohjaisen konepajan perustamiseen ja että August Saaristo oli hankkeen innokas kannattaja. Kun se kuitenkin kuivui kokoon, otti herra Saaristo aloitteen omiin käsiin ja perusti 1901 Suokatu 3:ssa konepajan. Yritys kasvoi kuitenkin niin, että jo 1904 piti löytää väljempi tontti ja niin Saaristo osti silloisen Katariinankadun (eli myöhemmän Linnankadun) loppupäästä tontin, jonka osoite oli Katariinankatu 55.<sup>2</sup>

Sama lähde kertoi edelleen, että aluksi herra S. erikoistui vesijohto- ja peltitöihin, mutta pian yritys laajeni tekemään kaikkia konepajatöitä, myös valimoalaan kuuluvia.<sup>3</sup> Työväen määräksi ilmoitettiin n. 60. Perimätiedon mukaan Saariston konepaja toimitti huomattavan määrän rauta-aitoja myös Pietariin. Suomen puistoihin toimitettiin muun muassa ns. koivunrunkopenkkejä. Saaristo toi yrityksen toimialan esiin myös sanomalehti-ilmoituksissa.

August oli ilmeisesti moderni liikkeenjohtaja suhdetoimintamielessä. Hän muun muassa teki konepajassaan liikelahjoiksi paperiveitsiä, joiden kädensijassa lukee toisella puolen *"Aug. Saaristo, konepaja, Wiipuri"* ja toisella puolella *"Aug. Saaristo, Mekaniska verkstad, Wiborg"*. Nämä veitset oli niin hyvin muotoiltu, että parempia saa vieläkin etsiä; kirjoittajan kotona on yksi vielä tallessa ja vakituksessa käytössä.



Saariston Konepajan liikelahja – paperiveitsi.

<sup>2</sup>) Viborgs stad under 6 årtionden. Östra Finlands Tryckeri, Viborg 1915.

<sup>3</sup>) Yksi esimerkki vaativista töistä liittyy 1900-luvun alkupuolella valmistuneeseen Hackman & Co:n hienoon liikepalatsiin. Sen alihankkijoiden joukossa oli Arkitekten-lehden (December 1909) mukaan myös Saariston konepaja, joka vastasi peltitöistä ja pronssiin valetusta portista.

Tehtailijaa miehuusvuosinaan esittää oheinen kuva, jossa kasvoja kuvataan eri puolilta ja silmään pistää oikean silmän peittävä musta lappu. Se oli seurausta konepajalla sattuneesta työtapaturmasta, jossa palava kipinä lensi silmille. Toinen silmä pystytettiin pelastamaan.

Vaikka August Saaristo olikin ennen kaikkea tehtailija tai konepajan omistaja, hänellä oli muitakin harrastuksia, joista yksi liittyi taksiautoiluun. Seuraava lainaus on Suomen autoilijaliiton äänenkannattajasta Autoilija -lehdestä vuoden 1934 joulukuulta.

*"25 vuotta sitten keväällä armon vuonna 1909, otti ensimmäiset esikoisaseleensä Karjalan kadun Espilän puoleisten lehmusten suojaavassa siimeksessä uranuurtaja vuokra-auto, aukaisten näin ollen vuokra-autoliikenteen Viipurissa ja myöskin koko Karjalassa. ensimmäinen vuokra-auto. Esikoinen, syntyperäisenä ranskalaisena, oli saanut nimekseen De Dion Bouton, ja oli varustettu yksisylinterisellä neljätahtisella koneella, joka toimi patterisyytyksellä. Valonheittäjien virkaa toimittivat korkealle kahdenpuolen kuljettajan istuinta asetetut petroolilyhdyt. Vaihteita oli kolme, joista kaksi eteenpäin ja yksi taaksepäin. Auton hankkijaksi mainittiin "edistyshaluinen ja tarmokas teollisuusmies" August Saaristo.*

Kuljettajan tehtävät Saaristo oli uskonut "autonkuljetustaidon omaavalle" herra A. Mannerille ja myöhemmin herra J. Aspelinille. Seuraavana kesänä 1910 asetti Saaristo liikenteelle suuremman ja ajanmukaisemman avo- ja umpikorilla varustetun 7 hengen Levard Bajardin, joka edusti jo kehittyneempää autotekniikkaa; siinä oli mm. 22 hevosvoiman 4-sylinterinen moottori ja karbiidivalot".

Artikkeli kertoo edelleen, että auto tuolloin herätti kaikkialla huomiota ja pelonsekaista kunnioitusta, maanteillä auton kohtaaminen saattoi aiheuttaa hevosissa ja niiden isännissä suoranaista pakokauhua. Autonomistajille tuottivat huolta ja mielipahaa ne monet valitukset, korvausvaatimukset ja oikeudenkäynnit, joita aiheuttivat ne, jotka uskoivat joutuneensa kärsimään auton aiheuttamista haitoista. Tietoa tämän yritystoiminnan kestosta ei tämän kirjoittajalla ole, mutta perimätieto kertoo sen olleen tappiollista.

Edellä todetun vahvistaa Tapani Mauranen Suomen taksiliikenteen historiaa käsittelevässä teoksessaan. Siinä hän



*Tehtailija August Saaristo.*



*Saariston asuintalo konepajan tontilla.*

mainitsee lisäksi, että keväällä 1909 ”joku herra Ylander” Helsingistä ilmes-  
tyi Viipuriin kahden automobiilinsa kanssa mutta lähti pois kesken kesän,  
minkä jälkeen tehtailija August Saaristo aloitti vuokra-autoliikenteen.<sup>4</sup>

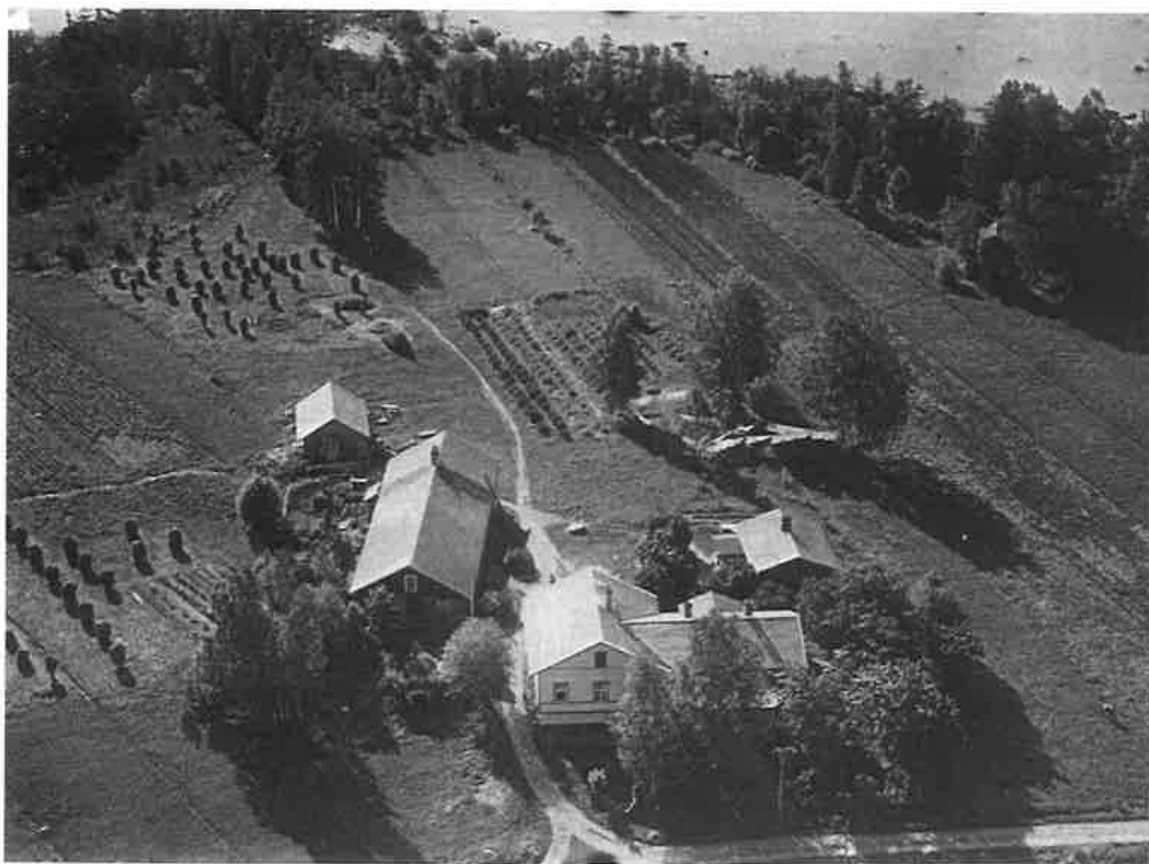
Saariston perheelle rakennettiin tehdastontin toiseen laitaan edustava asuin-  
rakennus hieman ensimmäisten tehdastilojen jälkeen, ilmeisesti 1906. Se on  
yhä pystyssä ja hyvin kunnossa pidetty. Rakennuksen suunnitteli perheystä-  
vä, rakennusmestari Theodor Gessler. Siinä oli 5 huonetta sekä keittiö ja apu-  
laisenhuone. Oheisesta nykytilannekuvasta päätellen siinä oli myös runsaas-  
ti kellaritilaa. Kun tehdas myytiin, oli myös asuintalosta luovuttava, tosin noin  
vuoden viiveellä. Uusi asunto hankittiin ns. rakennusmestarien talosta Kaar-  
lonkatu (myöh. Pormestarinkatu) 6:ssa.

August Saaristo oli hyvä ammattimies, mutta osasi myös hoitaa liikkeen  
suhdetoimintaa ulospäin. Yrityksen sisällä tilanne oli ilmeisesti toisenlainen.  
Hän oli vanhan ajan patriarkaalinen johtaja, jonka sana oli laki. Ne työnteki-  
jät, jotka olivat hyviä ammattimiehiä ja nöyriä tottelemaan, saivat hyvän koh-  
telun, mutta ne, jotka halusivat esittää vaatimuksia, suututtivat johtajan her-

<sup>4)</sup> Mauranen 1995

kästi. Useita työmiehiään August pelasti teloitukselta kansalaissodan/va-  
paussodan jälkiselvittelyissä, kun näiden puoliset pyysivät häntä todistamaan  
miehen puolesta. Tehtailijan sanalla oli vielä painoa, vaikka firma oli myyty  
jo puolisentoista vuotta aikaisemmin.

August Saaristoa voidaan pitää merkittävänä yrittäjänä Viipurissa myös  
suomalaisuutensa vuoksi. Kaupungin elinkeinothan olivat pitkään olleet  
ruotsalaisten, saksalaisten ja venäläisten sukujen käsissä. Saariston kone-  
paja oli aikanaan suurin yksityinen konepaja kaupungissa; tuntuvasti kook-  
kaampi tosin oli omalla erikoisalallaan toimiva Valtionrautateiden kone-  
paja. Viipurin historian IV osassa kertoo Martti Lakio tilastotietoja Viipu-  
rin suurimmista teollisuuslaitoksista vuonna 1910. Sen mukaan suurin oli  
Tupakkatehdas F. Sergejeff 526 työntekijällään. Sitten seurasivat VR:n ko-  
nepaja (435), Koneellinen kiviveistämö (91), Viipurin Tupakkatehdas (71),  
Paul Wahl & Co:n sähkölaitetehdas (70), Viipurin sementtivalimo ja as-



*"Kaukolan kartano" vuonna 1931. Taustalla näkyy Suomenvedenpohjaa.*

falttitehdas (64), Paita- ja kravattitehdas (64), kirjapaino (56), olutpanimo (56), puuseppätehdas (50), Newskin steariiniyhtön kynttilätehdas (44) ja kahdentenatoista Aug. Saariston Konepaja (42).<sup>5</sup>

Kun VR:n konepaja palveli vain rautateitä – Viipurihan oli aikanaan maan merkittävin rautateiden solmukohta viiteen suuntaan lähtevine ratoineen – voidaan Saariston konepajaa pitää tuolloin alansa suurimpana yrityksenä Viipurissa. August itse oli varsin kielitaitoinen mies, olihan hän työskennellyt aikanaan myös Ruotsissa, Saksassa ja Venäjällä ja tehnyt kauppaa Venäjälle.

Ensimmäisen maailmansodan aikana firma tuotti hyvin, ja niinpä hän vuonna 1916 myi yrityksensä ollessaan vasta 44-vuotias. Hän ilmoitti perheelleen, että tällä hinnalla hän tulee toimeen elämänsä loppuun asti tarvitsematta enää muita ansiotöitä. Ei kyllä tarvinnutkaan, sillä hän selvisi omaisuudellaan kuolemaansa asti, mutta suurin osa siitä hävisi eri syistä. Yksi merkittävä syy oli, että hän oli heti liikkeen myytyään ostanut suurella summalla Venäjän valtion obligaatioita, joista sitten vain kahden vuoden osingot saatiin nostetuksi. Näitä arvottomia arvopapereita jäi perinnöksi suvullekin. Myös itsenäisyysajan alkuvuosien inflaatio söi säästöjen arvoa. Eräät varomattomat takaukset aiheuttivat samoin tappioita.

Onneksi hän osti 1925 Viipurin maalaiskunnasta Suomenvedenpohjan rannalta ”Kaukolan kartanon” (tai oikeammin sen noin 10 hehtaarin tilan mikä aikanaan suuresta kartanosta oli jäljellä). Se takasi hänelle ja perheelle asunnon ja osan elantoa sotiin asti.<sup>6</sup> Oheinen kuva osoittaa millainen tämä tila oli 1930-luvulla. August rakensi päärakennukseen samanko-



*August Saaristo ja Pekka V. Virtanen n. 1931.*

<sup>5)</sup> Lakio 1982 s. 415–416

<sup>6)</sup> Tästä ”kartanosta” on tietoja mm. Otto-Iivari Meurmanin teoksessa ”Viipurin pitäjän historia III. Kartanot” sekä Kalevi Leinon kirjassa ”Suomenvedenpohja. Kyliä talosta taloon”. Molemmissa on puutteita ja osaksi virheellisiä tietoja.

koisen laajennuksen sekä suuren ulkorakennuksen. Kaivo oli rakennettava ja hän myös sähköisti rakennuksensa omin voimin, kun pätevyyttä riitti. Puhelinkin tuli hankittua pian.

Aikaansa August kulutti talon isännän töissä ja mm. lukemalla. Hyvää huolta hän piti myös ensimmäisestä lapsenlapsestaan eli tämän kirjoittajasta.

## Kirjallisuutta

- Anon.: Muistelmia ammattiautoilun synnystä ja kehityksestä Viipurissa neljänneksivuosisadan aikana. *Autoilija-lehti*, joulukuu 1934.
- Kotimaisen teollisuuden albumi. Julkaisija Helsingin kustannusosakeyhtiö, 1913.
- Lakio, Martti: Talouselämä. Teoksessa Viipurin kaupungin historia, IV osa. Torkkelin Säätiö 1982.
- Leino, Kalevi: Suomenvedenpohja. Kyliä talosta taloon. Lahti 1991.
- Mauranen, Tapani: Taksi. Matka suomalaisen taksin historiaan. Suomen taksiliitto 1995 .
- Meurman, Otto-Iivari: Viipurin pitäjän historia. Kyliä talosta taloon. 2. korjattu painos. Viipurin pitäjäsäätiö ym. 1985.
- Viborgs stad under 6 årtionden 1855-1915. Östra Finlands Tryckeri, Viborg 1915.