

Mikko Uola

FL

Tampereen kaupunginarkisto

# Suomalais- masinisteja Kongossa

Suomalaista siirtolaishistoriaa kartoitettaessa putkahtaa silloin tällöin esiin käsite ”masinistisiirtolaisuus”, jolla tarkoitetaan alunperin Kongo-valtioon (vuodesta 1908 Belgian Kongoon, nykyinen Zaire) tapahtunutta suomalaisten koneenkäyttäjien muuttoa. Masinistisiirtolaisuus sisältää käsitteenä kuitenkin selvän virheen, sillä kysymys ei ollut tavanomaisesta siirtolaisuudesta, vaan järjestäytyneestä työhönmenosta. Suomalaisilla koneenkäyttäjillä ei ollut aikomustakaan jäädä Kongoon, vaan he tekivät määräaikaisen työsopimuksen, eikä ensimmäisinä vuosikymmeninä kukaan vinyt perhettään Afrikkaan – tähän olisi järjestäytyneen työhönmenon puitteissa tuskin ollut mahdollisuuttakaan. Tuskin myöskään moni jäi Kongoon sopimusajan päätyttyä. Töihinmenon luonteesta johtui, että kaikki Suomesta Kongoon töihin lähteneet olivat miehiä.

x x x

Belgian kuninkaan Leopold II:n aloitteesta oli ryhdytty tutkimaan Henry Stanleyn vuosina 1876 – 77 löytämiä Kongojoen



fil.lis. (valm. v. 1972 Turun yliopistosta) Mikko Uola on tehnyt lukuisia opinto- ja reportaasimatkoja Afrikkaan sekä julkaissut useita aiheeseen liittyviä lehtiartikkeleita.

varren alueita. Berliinissä vuosina 1884–85 pidetty Kongo-konferenssi suostui riipumattoman ja puolueettoman Kongo-valtion perustamiseen, jonka hallitsijana oli Leopold II. Tällöin määrättiin, että Kongon kaupan tuli olla vapaa kaikille kansakunnille. Alkuasukkaitten mieltä Kongon valtiollisista järjestelyistä ei luonnollisestikaan kysytty, ja niinpä nämä kapinoivatkin ankarien hallitustoimien sekä kautsun pakollisen keräyksen johdosta. Euroopassakin tietoon tulleitten julmuuksien johdosta vaadittiin erityisesti Englannissa Kongon hallinnon uudistamista. Kongon hallitseminen kohtasi kuitenkin muitakin vaikeuksia. Leopold oli joutunut lainaamaan Belgian valtiolta huomattavia summia Kongo-valtiota varten. Hän oli testamentissaan määrännyt, että Kongo hänen kuoltuaan siirtyy Belgian valtiolle. Kuitenkin jo vuonna 1908 päätettiin, että suuriin taloudellisiin vaikeuksiin joutunut Kongo tulee välittömästi Belgian siirtomaaksi.

Kongoon muutti 1870-luvun lopulta lähtien belgialaisia hallintomiehiä, ja tarkoituksena oli ryhtyä nopeasti hyödyntämään alueen luonnonrikkauksia. Tätä varten oli koskemattomaan viidaksoon luotava kulkuyhteyksiä. Yli 4300 kilometriä pitkä Kongojoki oli luonnollinen kulkuväylä purjehduskelpoisilta osiltaan, mutta belgialaisten oli rakennettava rautateitä joen useiden koskipaikkojen sivuise. Rautateitä rakennettiin 1890-luvulta lähtien tämän vuosisadan alkupuolella niin, että vuoteen 1915 mennessä saatiin valmiiksi kulkuyhteys Tanganjika-järvelle asti. Jokiliikennettä välittämään käytettiin siipiratasaluksia sekä proomuja vetäneitä hinaajia. Kulkuyhteyksien rakentaminen merkitsi sitä, että tarvittiin ammattimiehiä hoitamaan niin joki- kuin rautatieliikennettä sekä huolehtimaan huolto- ja korjaustöistä.

Belgialaiset itse miehittivät lähes kaikki johtopaikat Kongo-valtion palveluksessa. Niinpä jokilaivojen kapteenitkin tulivat miltei poikkeuksetta Belgiasta. Näiltä kapteeneilta ei kuitenkaan vaadittu varsinaista merikapteenin tutkintoa, vaan jokilaivojen päälliköiksi kelpuutettiin Pohjanmeren rannikon aluksissa jonkinasteisen laivurikokemuksen hankkineita henkilöitä.

Koneenkäyttäjää Kongon jokilaivoille ei Belgiasta kuitenkaan ollut läheskään riittävästi saatavissa. Niinpä näitä ruvettiin hankkimaan eri puolilta Eurooppaa, mutta hyvin pian havaittiin, että koulutettuja koneenkäyttäjää oli parhaiten saatavissa Pohjoismaista. Pohjoismaisten koneenkäyttäjien korkeaa ammattitaitoa pidettiin myös arvossa. Pohjoismaihin suuntautumiseen vaikutti epäilemättä ratkaisevasti belgialaisten laskuun Antwerpenissa toiminut värväri, ruotsinmaalainen Hedgren.

x x x

Ensimmäiset suomalaiset värvättiin Kongoon suomalaisilta laivoilta 1890-luvun loppu-

puolella. Tarkkaa ajankohtaa värväyksen alkamisesta ei ole mahdollista todeta. Ensimmäinen tiedossa oleva suomalainen koneenkäyttäjä, joka on lähtenyt Kongoon, on turkulainen Frans Gideon Ernstsson, joka lähti matkaan vuonna 1896. Koska ensimmäiset suomalaiset Kongoon lähtijät liikkuvat merimiespasseilla, on heitä turha etsiä suomalaisista passiluetteloista Kongoon lähteneinä. Sama pitää osittain paikkansa myöhemminkin. Koska valtaosa Kongoon lähteneistä purjehti merillä, oli heillä passi jo valmiina. Näin ollen he eivät tarvinneet Kongoa varten uutta passia, joten suomalaisten passiluetteloiden perusteella Kongoon lähteneiden määrää on mahdotonta laskea. Myöskään passiluetteloiden pitäjät eivät määräyksistä huolimatta olleet kovinkaan tarkkoja passinsaajien määräraata merkitessään. Kun ensimmäinen luettelon sivulle merkitty lähti Amerikkaan, saivat kaikki muut samalla sivulla yhtäläisyysmerkin jälkeensä tai heidän kohdalleen ei merkitty määräraata lainkaan. On myös eräitä tapauksia, jolloin Kongon matkaa varten passin saaneet eivät matkustaneetkaan. Myöskin kohdemaata kuvanneet käsitteet "Kongo" ja "Afrikka" esiintyvät passiluetteloissa rinta rinnan. Mainituista syistä passiluettelot ovat siirtolaisuuden ja ulkomaille matkustamisen volyymin tutkimisessa erittäin epävarmoja lähteitä.

Belgialaiset tehostivat suomalaisten värväystä tämän vuosisadan alussa ottamalla noin vuodesta 1903 lähtien yhteyttä suomalaisiin työnvälitystoimistoihin. On mahdollista, että Suomeen on myös lähetetty asiamiehiä värväystarkoituksessa. Vuodesta 1908 mainittu Hedgren oli yhteydessä Suomen Koneenkäyttäjälliittoon suomalaisten koneenkäyttäjien saamiseksi Kongoon. Myöskin suomalaisissa sanomalehdissä tiedetään olleen ilmoituksia Kongossa tarjolla olevista työmahdollisuuksista. Parhaiten tieto Kongon tarjoamista mahdollisuuksista levisi kuitenkin Kongossa jo käyneitten välityksellä. Myöskin Kongosta kotimaahan lähetetyt kirjeet luultavasti

saivat muutaman koneenkäyttäjän innostumaan Kongoon lähtemisestä. Koneenkäyttäjiliitto ei suostunut toimimaan värvinä, vaan liitto suhtautui suurin varauksin Kongoon lähtöön, sillä liitossa katsottiin Kongon olosuhteet työolojen osalta epätyytyttäväksi. Tätä mielipidettä ruokivat monet Kongosta saapuneet kirjeet, joissa koti-ikävä ja perillä koettujen vastoinkäymisten johdosta annettiin joskus turhankin synkkä kuva paikallisista olosuhteista. Koneenkäyttäjiliiton varauksellinen asenne ei muuttunut vuosien kuluessa, ja liiton lehti antoiakin mielellään palstatilaa Kongon oloja arvosteleville mielipiteille. Eräänä syynä liiton kantaan oli myös se, että Kongossa työskennelleet koneenkäyttäjät olivat liiton järjestötoiminnan ulottumattomissa.

Kovin suurta huomiota koneenkäyttäjien Kongoon lähtö ei Suomessa alkuvuosina aiheuttanut. Koneenkäyttäjiliiton lehti mainitsi ensimmäisen kerran Kongoon lähdöstä vasta marraskuussa 1907. Silloin todettiin lyhyesti, että suomalaiset toimivat koneenkäyttäjinä höyrylairoissa, jotka välittävät liikennettä Kongo-joella. Lehti tiesi myös, että suomalaiset olivat hyvin pidettyjä Kongossa ja he saivat "jotenkin edullisen palkan". Edelleen kerrottiin, että paraikaa Kongossa oli toimessa parisenkymmentä suomalaista koneenkäyttäjää.

Edellä mainituista syistä suomalaisista lähteistä ei ole ollut mahdollista selvittää Kongon-kävijöiden lukumäärää miltään ajanjaksolta. Vuodesta 1903 lähtien on kuitenkin tiedossa muutamien Kongoon lähteneiden suomalaisten nimiä, jotka on saatu lähinnä passiluetteloista ja säilyneestä kirjeenvaihdosta. Tällöin ei kuitenkaan ole voitu todeta, ovatko lähtijät olleet matkalla Kongoon ensimmäistä kertaa vai oliko kysymyksessä toinen vai mahdollisesti kolmas kerta. Kun kuitenkin teollisuuskoulujen matrikkeleista voidaan todeta milloin lähtijät ovat suorittaneet koneenkäyttäjätutkintonsa, voidaan eräiden koh-

dalta määrittää ensimmäisen lähdön ajan kohta. Kongoon nimittäin lähdettiin melko usein pian tutkinnon suorittamisen jälkeen.

Vuosisadan alkuvuosina lähtijät olivat lähinnä turkulaisia. Vuonna 1903 Turusta lähtivät Karl Johan Gröndahl, Petter Julius Löfstrand, Karl Ivar Nordin sekä Frans Gideon Ernstsson jo toistamiseen. Vuonna 1905 lähteneet olivat niinikään turkulaisia. Matkaan lähtivät Gustaf Robert Blomqvist, Johan Frans Ekblom, Johan Alfred Forsblom, Axel Ossian Grönqvist, Frans Henrik Hellsten (Paasikivi), Anton Werner Holmsten, Antti Monto ja Johan August Tjäder. Ensimmäisiä todettuja Turun ulkopuolelta lähteneitä olivat tamperelaiset Aleksander Mäntynen, joka lähti ensimmäiselle Kongon-matkalleen aivan vuosisadan alkuvuosina, ja Frans Henrik Lindell, joka lähti vuonna 1905.

Ennen vuotta 1908 – siis Kongo-valtion aikana – Suomesta lähtivät Kongojoen koneenkäyttäjiksi edellisten lisäksi ainakin seuraavat henkilöt: Turusta Gustaf Oskar Koskinen ja Gustaf Wismanen v. 1906, Hans Adam Bäckman, Rudolf Alarik Ihander ja Alfred Gabriel Söderlund v. 1907, Tampereelta Kaarlo Oskar Granberg, Arvo Tuomas Laihio, Markus Leiniö, Adam Peuhkuri ja Oskari Rinne v. 1907, Oulusta J.H. Dufva v. 1907 sekä oletettavasti Viipurista A. Holm ja E. Pykälämää v. 1907.

x x x

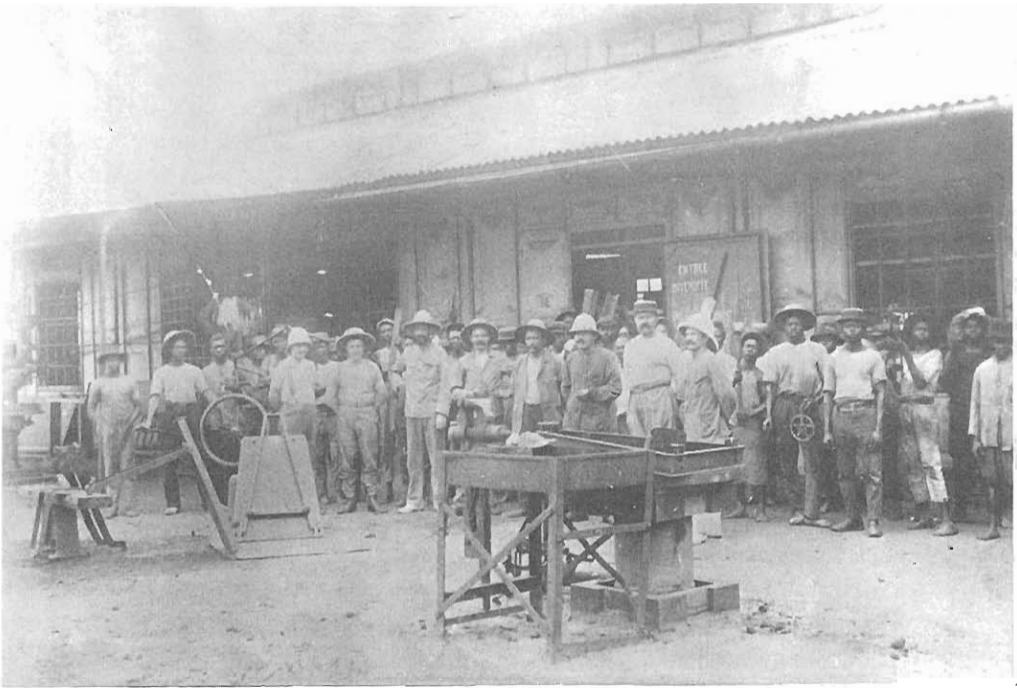
Suomalaisia houkuttelivat Kongoon ennen muuta edulliset työehdot, toisin sanoen hyvä palkka. Tietyllä seikkailunhalulla on varmasti myös ollut osansa asiassa. Verrattaessa Kongoon lähtöä tavanomaiseen siirtolaisuuteen esimerkiksi Pohjois-Amerikkaan olivat erot huomattavat. Kongoon menneillä ei ollut minkäänlaista huolta matkarahoista, työpaikasta ja toimeentulosta, koska asiat oli etukäteen järjestetty. Ilmasto ja työolosuhteisiin liittyvät ris-

kit olivat sitävastoin paljon suuremmat kuin Amerikkaan muuttaneilla.

Alunperin yhden palveluskauden pituus Kongossa oli kolme vuotta, jonka jälkeen seurasi ilmainen kuljetus kotimaahan, jossa tuli olla vuosi "lomalla". Tämän jälkeen seurasi toinen kolmivuotisjakso Kongossa ja sen jälkeen jälleen yhden vuoden oleskelu kotimaassa. Kolmannen Kongossa työskennellyn kolmivuotiskauden jälkeen koneenkäyttäjä sai Kongo-valtiolta eläkkeen, jonka määrä oli vähintään 900 Belgian frangia vuodessa. Palkka vaihteli jonkin verran tehtävien mukaan. Vuonna 1913 palkka oli 8500 – 10 000 frangin välillä. Belgian frangin arvo oli noina vuosina koneenkäyttäjien oman arvion mukaan likimain sama kuin Suomen markan. Vain harvat suomalaiset koneenkäyttäjät yltyivät korkeimpaan Kongossa käytössä olleeseen palkkaluokkaan, sillä siihen vaadittiin hyvä ranskan kielen taito. Kongo-valtion kielenä näet oli yksinomaan ranska, joten flaamin-kieltäkään ei hyväksytty.

Koneenkäyttäjien sopimusehtoja muutettiin terveydellisistä syistä vuonna 1910 siten, että yhden työjakson pituus lyhennettiin kahteen vuoteen ja loma-ajan pituus puoleen vuoteen. Eläkkeen sai kymmenen vuoden palveluksesta. Palkasta maksettiin osa suoraan koneenkäyttäjän perheelle Suomeen. Vaatimattomiin oloihin tottuneet koneenkäyttäjien perheet pitivät palkkaa niin hyvänä, että perheenjäsenet muistavat isän palkalla suorastaan rikastutun.

Työehdot tuntuivat varmasti suomalaisista koneenkäyttäjistä houkuttelevilta etenkin kun Suomessa esiintyi työttömyyttä. Koneenkäyttäjien työttömyys taas johtui siitä, että suomalaisten säännösten mukaan koneenkäyttäjätutkinto oli pakollinen vain matkustaja-aluksissa toimiville koneenhoitajille. Muissa aluksissa kuka tahansa höyrykoneisiin perehtynyt henkilö saattoi toimia koneenhoitajana. Tämä johti palkkauksen alhaisuuteen ja työpaikkojen saannin vaikeuteen. Teollisuuskouluissa koulutettiin kuitenkin vuonna 1890 annetun



Grand Lacs yhtiön korjauspaja Kindussa Kongojoen yläjuoksulla.

asetuksen mukaisesti vuosina 1891-1917 yhteensä 510 I luokan ja 1964 II luokan koneenkäyttäjää. Lukuja tarkasteltaessa on huomattava, että I luokan koneenkäyttäjien määrä sisältyy II luokan koneenkäyttäjien lukumäärään.

Työttömyyteen ja huonoon palkkaukseen viittasi sekin suomalaiskoneenkäyttäjä, joka vuonna 1915 Kongosta lähettämässään kirjeessä totesi mm. seuraavaa:

”Tunnettua on, että koneenkäyttäjien luku on lisääntynyt Suomessa enemmän kuin olisi tarpeellista kotimaassa, josta liikaluokuisuudesta varmimmin pääsee henkilökohtaisesti perille etsiessään paikkaa; ja jos vielä epäilee sitä paikan saatuaan, niin saadessaan palkkaa älyää aseman jo kuitenkin ehdottomasti.”

Kongoon lähtö helpotti varmasti huomattavasti koneenkäyttäjien työllisyystilannetta. Kun Kongon koneenkäyttäjät oli joka toisen tai kolmannen vuoden jälkeen vaihdettava, tarvittiin luonnollisesti melkoinen joukko koneenkäyttäjää pitämään liikennettä yllä. Näitä värvättiinkin jatkuvasti eri maista, eniten kuitenkin Pohjoismaista. Mukana oli luonnollisesti myös belgialaisia, joskin monet näistä olivat Kongoon mennessään vasta koneenkäyttäjöppiläitä. Ulkomaalaisia ei puolestaan oppilaina hyväksytty lainkaan Kongoon. Belgialaisten ammattitaidottomuudesta oli seurauksena, että heillä oli vaikeuksia höyrykoneiden kunnossapitamisessä. Suomalaisen ammattitaitoa tarvittiin usein kipeästi. Niinpä vuonna 1912 Kongoon haluttiin tuoda pikaa 30 suomalaista koneenkäyttäjää, kun höyrylaivojen koneiden kunnosta ei muuten pystytty huolehtimaan.

Lähes kaikki Suomesta Kongoon lähteneet olivat suorittaneet Suomessa koneenkäyttäjän, joissakin tapauksissa merikapteenin tutkinnon. Tutkintoa suorittamattomat – kuten tamperelainen Kaarlo Granberg ja viipurilainen Renfors – työskentelivät Grand Lacs -yhtiön palveluksessa Kongojoen ylä-

juoksulla Kindussa sorvareina laivojen ja veturien kokoonpanoverstaalla. Juuri Kindusta käsin rakennettiin rautatietä Tanganjika-järvelle.

Koneenkäyttäjistä useimmat olivat suorittaneet alemman eli II luokan koneenkäyttäjätutkinnon. Kuitenkin myös eräitä I luokan tutkinnon suorittaneita oli lähti-  
joiden joukossa. Suomalaisia työskenteli edellä mainitun valtion omistuksessa olleen Grand Lacs -yhtiön sekä suoraan valtion palveluksessa. Myöskin Citas-niminen laiva-yhtiö mainittiin koneenkäyttäjien työnantajana.

x x x

Kongon-matkoilta lähetettyjen kirjeiden ja postikorttien sekä Aleksander Mäntysen eräällä Kongon-matkallaan pitämän päiväkirjan perusteella on mahdollista luoda kuva siitä millä tavoin Kongoon mentiin ja mitä suomalaisten töihin siellä kuului.

Matka alkoi alkuvuosina Hangosta, sittemmin Helsingistä, josta matkustettiin laivalla Hampuriin tai Lyypekkiin, josta puolestaan jatkettiin junalla Antwerpeniin, missä värväri Hedgren otti tulokkaat hoiviinsa. Antwerpenissa oli vuorossa lääkärintarkastus ja uskollisuudenvalan vannominen. Tämän jälkeen matkustettiin Brysseliin ”esittäytymään tirehtöörille”. Myöskin matkavarusteet, valkoinen helleasu, lääkelaukku jne. jaettiin matkalaisille Brysselissä. Joinakin vuosina tosin suomalaissyntyinen Antwerpenissa asunut Sjöblom-niminen kauppias huolehti Kongoon lähtijöiden varustamisesta tarpeellisilla matkavarusteilla. Etumaksuna lähtijöille annettiin tuhat Belgian frangia, josta tosin oli maksettava Belgiasta saadut varusteet. Koneenkäyttäjät valittivat, että Hedgren ja Sjöblom pyrkivät melkoisesti hyötymään etumaksurahoista. Niillä oli värväreitä kestittävä ja juotettava Antwerpenin kapakoissa. Varusteisiin kuuluivat myöskin Kongoa koskeneet lait ja ohjesäännöt ranskan ja flaamin kielillä sekä

nippu kirjukuoria, joihin oli painettu koneenkäyttäjän nimi ja osoite esimerkiksi seuraavasti:

J. Forsblom  
Mécanicien de steamer au service  
de l'Etat indépendant  
du Congo  
Boma  
Congo.

Afrikkaan lähtöä odoteltaessa saattoi Belgiassa kulua kuukausikin. Matka suoritettiin belgialaisilla vuorolaivoilla, joista ainakin s/s Bruxellesville ja s/s Leopoldville välittivät liikennettä emämaan ja Kongon välillä. Laivamatkalla Kongoon ensikertalaisille suoritettiin luonnollisesti Neptunuksen kaste päiväntasaajaa ylitettyä. "Neptunuksella oli lähes metrin mittainen parta ja kruunu. Kastettavat istutettiin parturin tuoliin. Parturilla oli maalísuti ja 'soopaa' ämpäriässä. Soopaa lyötiin naama täyteen. Kastettavat heitettiin sitten suureen, merivedellä täytettyyn ammeeseen." Näin kuvaili Aleksander Mäntynen Neptunuksen kastea. Kastetuille annettiin kasteesta oikein kirjallinen todistuskin.

Matka Antwerpenista Kongoon kesti kolmen viikkoa. Ensimmäinen satama Kongossa oli Banana, jossa otettiin luotsi. Seuraava satama oli Boma, jossa kaikki tulokkaat rekisteröitiin. Määräsatama oli kuitenkin Matadi, josta matkustettiin Kongojoen suupuolen kosket kiertäen junalla Leopoldvilleen. Siellä osa miehistä joutui töihin korjausverstaalle etenkin, jos laivoja oli paljon korjattavana.

Laivoille konemestareiksi määrätty joutuivat lähes poikkeuksetta liikennöimään Leopoldvillen ja Stanleyvillen väliä edestakaisin. Matka oli noin 1800 kilometriä pitkä, ja edestakainen matka näiden paikkakuntien välillä kesti noin kuukauden. Joella oli varottava ajamasta hiekkasärkille, jotka huomattavasti haittasivat laivaliikennettä. Itäisin kuljettiin auringonlaskuun asti, jolloin ajettiin rantaan tai ankkuroitiin, ja

mustalle miehistölle annettiin kello 21 määräys olla metelöimättä. Lähes ainoana huvina jokimatkojen aikana oli virtahepojen metsästy.

Eräillä Kongojoen sivujoilla käytetyissä pienissä aluksissa oli kapteenin ja koneenkäyttäjän toimet yhdistetty. Niinpä erät suomalaiset koneenkäyttäjätkin, joilla katsottiin olevan tarpeellinen asiantuntemus, joutuivat toimimaan aika ajoin laivan päällikkönäkin.

Koneenkäyttäjien asuinpaikkana oli useimmiten Leopoldville, joka on nykyisin nimetty aiemman esikaupunkinsa Kinshasan mukaan. Leopoldvillen "Käärmemäen" kasarmit tulivat Kongon-kävijöiden keskuudessa hyvin tunnetuksi majapaikaksi. Leopoldvillen ohella asuttiin myös muissa asutuskeskuksissa kuten Bomassa ja Kindussa. Viimeksi mainitussa paikassa asuttiin paalumajoissa, ja kullakin eurooppalaisella oli käytössään kaksi mustaa palvelijaa. Laivoissa koneenkäyttäjillä oli tyydyttävät hytit peräkannella. Heikoimmillaan majoitus oli niissä tapauksissa, joissa joku koneenkäyttäjä lähetettiin ainoana valkoisena yksinäiselle seudulle esimerkiksi rautatielinjalle töihin telttamajoitukseen. Tällöin saattoivat varsinkin sairaustapaukset koitua kohtalokkaiksi.

Koneenkäyttäjät lähettivät kotimaahan lukuisia valituksia Kongon olosuhteista. Eniten valituksia esitettiin belgialaisista esimiehistä. Valitettiin huonoa kohtelua ja ankaraa kuria, joskin oli myöskin niitä, jotka leimasivat likimain kaiken arvostelun aiheettomaksi. Tyytymättömyys saikin ilmeisesti alkunsa monasti kielivaikkeuksista sekä siitä, että suomalaisia jouduttiin etenkin liiallisesta alkoholikäytöstä tavan takaa rankaisemaan. Suomalaiset kertoivat juoneensa Kongossa "matapissia", joka tuntui tyydyttävän kotoisten viinaksien puutteen. Niinpä suomalaiskansallista pahetta ei onnistuttukaan koskaan täysin kitkemään,



ja siitä oli monia traagisiakin seurauksia. Huonoimmin kävi edellä mainitulle Ernstssonille, joka humalapäissään sammui laivan kannelle ja kuoli auringonpistokseen.

Kurista ja sen tarpeellisuudesta kirjoitti eräs koneenkäyttävä vuonna 1911 seuraavasti: "Ankara kuri vallitsee, joka on luonnollista, koska henkilökunta on koottu monesta kansakunnasta ja yhteiskuntaluokasta sekä on siveellisessä suhteessa sangen kirjavaa joukkoa. Viaton joutuu täten olosuhteiden pakosta kärsimään syyllisten tähden ja on pakoitettu alistumaan ankarampaan kuriin kuin muuten olisi tarvis." Työn rasittavuudesta taas kirjoitettiin mm. seuraavasti: "Työtaakka ei ole sellainen, että yhdenkään koneenkäyttäjän tarvitsisi taittaa selkäänsä täällä alhaalla. Kongo on kyllä edullinen sellaisille ihmisille, jotka kestävät ilmanalan, sietävät neekerejä ja joilla on kylliksi tarmoa taistella yksitoikkoisuutta vastaan."

Kuten edellä on mainittu, esitettiin Kongosta lähetetyissä kommentissa runsaastikin kritiikkiä sikäläisistä olosuhteista. Kritiikki oli kuitenkin useimmiten summittaista ja nousi erilaisista henkilökohtaisista vastoinkäymisistä. Tosiasia kuitenkin on, että monet koneenkäyttäjät palasivat sievoiset säästöt mukanaan Kongosta. Kaikkea palkkaa ei maksettu työssäoloaikana sen paremmin koneenkäyttäjälle itselleen kuin hänen perheelleenkaan, vaan osa palkasta suoritettiin vasta sopimuskauden päätyttyä. Vaikka kuri olikin ankara, tunnustivat koneenkäyttäjät, että Kongossa oli kuitenkin sellaisia vapauksia, joita ei tavattu muualla. Koneet ja laivat olivat helposti hoidettavia, ja mustaa henkilökuntaa oli niin runsaasti, ettei valkoinen mies joutunut tekemään karkeitä töitä. Tosin valitettiin, että Kongojen laivojen koneet olivat niin yksinkertaisia, että koneenkäyttäjällä oli vaara jäädä jälkeen yleisestä teknisestä kehityksestä.

MINISTÈRE  
DES  
COLONIES  
—  
Direction Générale  
—  
INTÉRIEUR  
—  
CHEMINS DE FER  
—  
DU  
CONGO SUPÉRIEUR  
AUX GRANDS LACS AFRICAINS  
—  
N. 1112  
—  
ADRESSE POUR RÉPONSE :  
Monsieur le Ministre des Colonies,  
Bruxelles.

Requies dans le même le numéro de l'indication de  
Direction Générale, la Direction 1112 pour la date de la  
particulière.

9 ANNEXES

Bruxelles, le 16 Mars 1910

RECOMMANDÉ

Madame

J'ai l'honneur de vous remettre sous ce pli, un chèque  
de la contrevaletur de frs. 125, \_\_\_\_\_

pour le compte de M. Frankberg

Veuillez me retourner dûment signé le récépissé  
ci-joint.

Agrées, Madame \_\_\_\_\_, l'assurance de ma  
considération, distinguée.

POUR LE MINISTRE :  
Au nom du Directeur Général,  
Le Directeur Délégué,

*C. Remahy*

Madame Frankberg  
5, Sjögrenstrådet  
S. Annemansfos (Svealand)

T. S. V. P.

Hankaluus, josta kaikki suomalaiset olivat yksimielisiä, oli toimeentulon vaikeus neekerityöläisten kanssa. Mustat eivät olleet tottuneet eurooppalaiseen työtahtiin, ja tästä tuli päivittäin hankaluuksia. Neeke-rien keskuudessa esiintyi myös kannibalismia, ja uhriksi saattoivat joutua myös valkoiset. Tällöin langetettiin välittömästi hirttotuomioita. Oman lukunsa muodosti lähinnä tuoreiden elintarvikkeiden hankkimiseksi harjoitettu kanssakäyminen kyläpäälliköiden kanssa. Nämä olivat lahjottavissa suosiollisiksi mitättömällä rihkamalla — koneenkäyttäjät jakelivat päälliköille käytöstä poistettuja viiloja!

Suurimman vaikeuden suomalaisille muodosti kuitenkin Kongon ilmasto. Ilmanalasta johtuen terveydelliset olot muodostuivat monille todelliseksi ongelmaksi. Tästä johtui, että vain harvat pystyivät palvelemaan Kongossa niin kauan, että he olivat oikeutettuja eläkkeeseen. Sairaustapaukset olivat hyvin yleisiä. Kongossa oli tosin sairaaloita, joissa yleisimpään sairauteen eli malariaan annettiin kiniiniä. Muitakin tropiikin tauteja esiintyi, ja niinpä suomalaistenkin osalta tautitilastoihin merkittiin mm. beri-beri, trypanosomatauti ja anemia. Monia suomalaisia jouduttiin lähettämään kesken työkautta kotimaahan sairauden takia, ja toistakymmentä suomalaista kuoli Kongossa, osa heistä tapaturmaisesti hämässä olosuhteissa, jolloin epäiltiin alkuasukkaiden surmanneen heidät. Monia Kongonkävijöitä Afrikassa saadut taudit ja niiden seurannaiset vaivasivat pitkään vielä Suomessakin.

Ilmaston ohella myöskin koneenkäyttäjille työnantajien puolesta tarjottu ruoka oli omiaan aiheuttamaan terveydellisiä ongelmia. Ruoka näet oli pääasiassa säilykkeitä. Kongosta oli tosin saatavissa myös tuoretta ruokaa, mutta se oli koneenkäyttäjien itse hankittava. Ruuankin osalta mielipiteet kävivät ristiin. Siinä kun toiset moittivat ruokaa kehnoksi kirjoittivat toiset, että ruoka ja juoma olivat hyvät ja riittävät.

Kongossa menehtyneiden omaiset saivat jokseenkin hyvät korvaukset, sillä masinisteilla oli hyvät vakuutukset työnantajan puolesta. Toisen maailmansodan jälkeen 1940-luvulla Suomeenkin ilmoitettiin, että kaikki Kongossa ennen vuotta 1908 työskennelleet olivat oikeutettuja eläkkeeseen työskentelyajan pituuteen katsomatta. Kyseistä eläkettä maksettiin myös Kongossa käyneiden leskille.

x x x

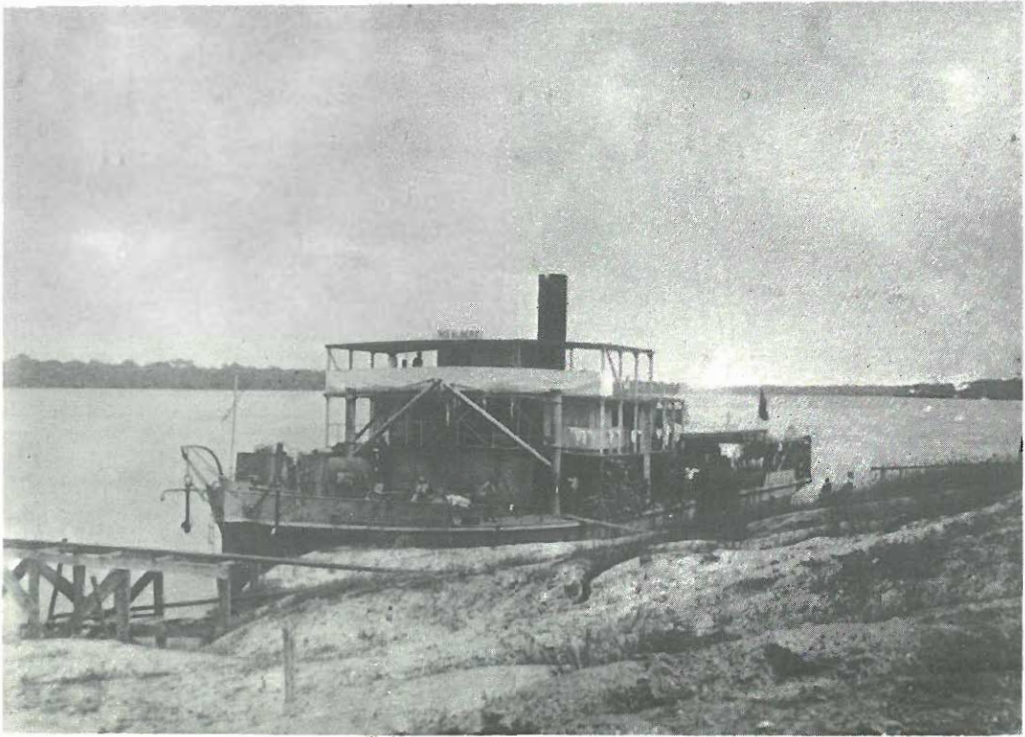
Kongojoella liikenneineiden yhtiöiden laivat oli tavallisesti rakennettu englantilaisissa konepajoissa, mutta valtion laivat oli rakentanut belgialainen John Cockeril'in veistämö. Laivat kuljetettiin Kongoon osina, ja perillä mustat työntekijät kokosivat ne valkoisten ammattimiesten johdolla.

Laivat olivat tyypillisiä aikakauden matalanveden laivoja, leveäkantisia ja tasapohjaisia. Ne kuljivat kahdella aluksen perään rinnakkain sijoitetulla siipirattaalla. Siipien perään sijoittamisesta oli se etu, että laivan voi kiinnittää lähelle virran matalia ja laiturittomia rantoja.

Kongojoen suurimmat tavara-alukset olivat 500 tonnin kantoisia, ja niissä oli 450 hevosvoiman höyrykone. Käytössä oli myös 150 tonnin matkustaja-aluksia 280 hevosvoiman höyrykoneella. Edelleen oli käytössä proomuja hinanneita potkurihinaajia. Kongojoen sivuvirroilla käytettiin 20-50 tonnin siipiraslaivoja. Suurten laivojen miehistönä oli 50 neekeriä lastin ja lämmityspuiden kantamista varten.

Matkustaja- ja rahtilaivat olivat rakenteeltaan keskenään muuten samankaltaisia, mutta matkustajalaivoissa oli yksi kerros lisää valkoisia matkustajia varten. Ylimmäisen kerroksen päällä laivoissa oli laudoista tehty aurinkokatto, joka oli päällystetty ohuella kuparilevyllä. Laivojen kaksi höyrykattilaa oli sijoitettu keulakannelle, kun





Roi Albert-laiva, joka liikkui Kongojoella suomalaismasinistien kuljettamana.

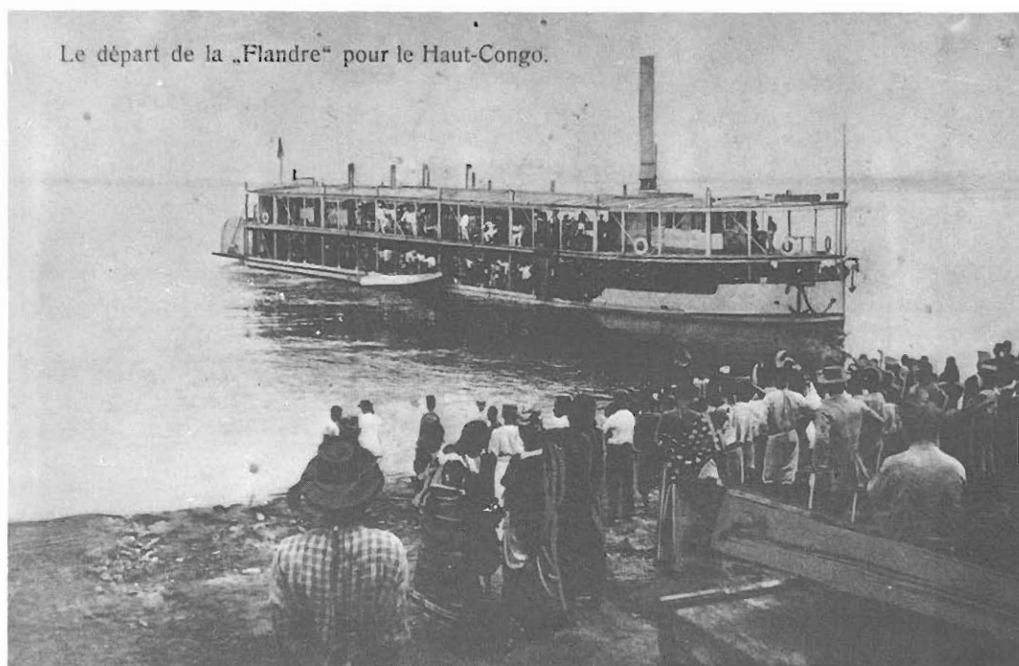
taas kone oli peräkannella. Komentosilta oli kattiloitten yläpuolella. Vuosisadan alkuvuosina laivoissa oli säännöllisesti kaksi koneenkäyttäjää, vanhempi ja nuorempi, mutta vuodesta 1912 koneenkäyttäjää oli vain yksi, koska koneenkäyttäjistä oli puutetta. Kaksikymmenluvulla Kongojoella kerrottiin liikennöivän noin 500 alusta.

Laivojen kuljettamista lasteista ei ole kirjenvaihdossa ja koneenkäyttäjien Kongosta kirjoittamissa artikkeleissa paljoakaan tietoa. Oletettavasti kautsu oli merkittävin laivoissa kuljetettu artikkeli, sillä se oli ehdottomasti tärkein Kongon vientituotteista. Kumiteollisuuden raaka-aineena käytettävää kautsua saatiin tropiikin puiden maitiaisnesteestä. Toisena artikkelina oli palmuöljy, josta vuosisadan alkupuolella ruvettiin Kongossa valmistamaan saippuaa

englantilaisen Lever Brothers'in rakennettua saippuatehtaan sinne. Koneenkäyttäjät oppivat käyttämään palmuöljyä myös höyrykoneiden sylinteriöljynä. Edelleen laivoilla kuljetettiin norsunluuta sekä 1920-luvulta lähtien myös Kongon omissa sulatoissa jalostettua kuparia.

Kongon jokien varsille oli perustettu erityisiä kauppapaikkoja eli ns. asemia. Tavarat kuljetettiin sisämaasta näille asemille, joista jokilaivat sitten vuorostaan kuljettivat ne eteenpäin. Yläjuoksulle päin kuljettaessa vietiin laivoilla luonnollisesti kulkuyhteyksien ja asutuskeskusten rakentamisessa tarvittavia rakennustarpeita.

Ensimmäisten Kongoon lähteneiden oltua pääasiassa turkulaisia ja tamperelaisia rupe-



Flandre-niminen matkustaja-alus Kongojoella. Ylempi kansi oli valkoisia matkustajia, alempi kansi neekereitä ja tavaroita varten.

sivat vähitellen muillakin teollisuuskoulu- paikkakunnilla asuneet koneenkäyttäjät kiinnostumaan Kongon tarjoamista mahdollisuuksista. Enimmäkseen lähtijät olivat kuitenkin Turusta, Tampereelta, Helsingistä ja Viipurista. Suomalaislähteistä käyvät ilmi ainakin seuraavat Kongoon lähteneet vuodesta 1908 (kotipaikka sulkeissa): Edvin Andersson (Pietarsaari), Johannes Viktor Andersson (Pietarsaari), Karl Emil Antin (Helsinki), Johan Wilhelm Englund (Turku), Ivar Aleksander Erakko (Helsinki), Gustaf Johan From (Turku), Aksel Alfred Hillerström (Helsinki), Edvard Ilmonen (Helsinki), Sigfrid Isak Johansson (Turku), Oskar Järvinen (Lahti), ? Kauppinen (Helsinki), Oskar Adolf Korhonen (Oulu), Karl Emil Lagerström /Larva/ (Turku), K. Lappalainen (?), Kaarle Lehtinen (Tampere), Akseli Artturi Leppänen (Helsinki), H. Lindén (?), Johan Aleksander Lindfors (Helsinki), Karl Oskar Michelsson (Turku), Perh August Nordin (Turku), Anders Aleksander Nylund (Turku), O.W. Nyström (?), ? Reivonen (?),

? Renfors (Viipuri), Hjalmar Rinne (Helsinki), Oskari Rinne (Tampere), S. Saarinen (Helsinki), Edvard Salin (Helsinki), Juho Viktor Salmela (Tampere), Karl Emil Salmenmaa (Helsinki), A.J. Saraste (?), A. Sjöman (?), Ivar Emil Stenius (Viipuri), Antti Sutinen (Nilsiä), ? Söderlund (?), Frans Törnbohm (Loviisa), Frans Vilhelm Vilpponen (Viipuri).

Vuonna 1914 syttynyt maailmansota aiheutti vaikeuksia Kongossakin. Sota tosin sivusi Kongoa vain ohimennen, mutta monia koneenkäyttäjiä jouduttiin lähettämään sodan takia kotimaahansa, ja uusia ei juuri enää tullut. Olihan Belgia saksalaisten miehittämä, ja maan hallitus toimi Ranskan alueella. Säilyneen suullisen tiedon mukaan eräs suomalainen Teodor Tuominen joutui matkaamaan Kongosta maailmansodan vuosina Vladivostokin ja Siperian kautta Suomeen kotimatkan kestäessä puoli vuotta. J.V. Andersson puolestaan ei vuonna 1915 päässyt paluumatkallaan Englantia

pitimmälle, vaan hän joutui työskentelemään sodan ajan Englannin sotatarviketeollisuudessa. Eräitä suomalaisia taas otettiin belgialaisiin sota-aluksiinkin. Niinpä Antti Sutisesta tiedetään, että hän otti osaa maailmansodan taisteluihin Kamerunissa, kun hänen laivansa s/s Luxembourg hyökkäsi saksalaisia Zimun ja Molundin tukikohtia vastaan vuonna 1914.

Koneenkäyttäjien määrän Kongossa sota-aikana laskiessa olivat suomalaiset viimeisiä paikalle jääneitä. Tähän vaikutti kenties kotimatkan vaikeus läpi sotivan Euroopan, mutta oletettavasti kuitenkin ennen muuta työnsaannin vaikeus kotimaassa. Eräät suomalaiset viipyivät maailmansodan aikana Kongossa useita vuosia yli sopimusajan.

Muutaman suomalaisen onnistui vielä maailmansodan vuosinakin lähteä Kongoon Englannin kautta, mutta sota merkitsi kuitenkin selvää käännekohtaa. Maailmansodan jälkeen lähteneitä oli selvästi vähemmän kuin ennen. Vuodelta 1929 on olemassa mielenkiintoinen lehtitieto muutamien suomalaisten kapteenien ja koneenkäyttäjien olosta Kongossa. Suomalaisten kerrottiin olevan Kongossa suuressa suosiossa, ja monet heistä olivat hyvässä taloudellisessa asemassa. Konemestari Hjalmar Rinteen kerrottiin toimivan valtion uivien telakkojen ylijohantajana Bomassa ja konemestari K. Lappalaisen valtion korjauspajan johtajana Leopoldvillessä. Laivanpäällikkönä toimi vain yksi suomalaiskapteeni, mutta virolaisia kapteeneja Kongossa oli useita. Osoituksena suomalaisten pitkäaikaisesta työskentelystä Kongossa saatettiin kaksikymmenluvun lopulla Leopoldvillen hautausmaalla löytää kolmattakymmentä suomalaisten hautaa. Tämän lisäksi suomalaisia oli haudattu myös Matadiin ja Bomaan.

Kaksikymmenluvulta ovat myös ensimmäiset tiedot varsinaisesta siirtolaisuudesta Suomesta Kongoon. Vuodesta 1912 Kongossa koneenkäyttäjänä työskennellyt Johannes Viktor Andersson perusti vuonna 1920

Kongoon sikafarmin, jonka hoitajaksi lähti hänen veljensä Edvin Andersson. Veljekset avioituivat myöhemmin 1920-luvulla Pietarsaaresta kotoisin olleitten neitosten kanssa, ja vaimot seurasivat miehiään Kongoon. Samanaikaisesti ainakin myös Hjalmar Rinne, S. Saarinen, Kauppinen ja Frans Törnblom veivät perheensä Kongoon.

Anderssonit perustivat vuosina 1925-26 Bomaan jäätehtaan, jossa valmistettiin 2000 kg jäätä päivässä. Niinkään he panivat pystyyn auto- ja moottorikorjaamon, jonka kaikki koneet ja laitteet tilattiin Suomesta Porin Konepajalta ja Wickströmin moottoritehtaalta Vaasasta. Veljeksillä oli myös hieno Oy André & Rosenqvistilta Turusta hankittu moottorivene. Kun jääkaapit tekivät tuloaan, Anderssonit luopuivat jäätehtaasta ja perustivat kivennäisvesitehtaan ja panimon. Sitä varten he ostivat Boman kaupungin lähistöltä Shikengista alueen, jossa oli erinomainen lähde. Myöhemmin he ottivat yhtiökumppaneikseen kaksi belgialaista, Segers ja Lapage, joille tehdään omistus vähitellen siirtyi. Anderssonit toimivat kuitenkin Kongossa aina 1950-luvulle asti, joskin heidän perheensä olivat palanneet Pietarsaareen jo 1930-luvun alussa. Anderssonin veljekset vuorottelivat Kongossa tehdään ja muun toiminnan hoitamisessa niin, että he olivat vuorotellen muutaman vuoden Kongossa ja välillä kotimaassa. Vuonna 1979 Pietarsaareessa 87-vuotiaana kuollut J.V. Andersson tunnettiin erittäin tarmokkaana miehenä, jota paikkakuntalaiset yleisesti kutsuivat Kongo-Anderssoniksi.

Kaikkein viimeisin episodi Kongoon väräyksessä tapahtui 1930-luvun loppupuolella, jolloin Belgian hallitus yritti houkuttella Kongonkävijöitä maanviljelijöiksi Kongon vuoristoalueelle lupaamalla ilmaisen maatilaa. Lähtijöitä tuskin kuitenkaan ilmaantui.

Kaikki Kongossa työskennelleet saivat erityisen kunniamerkin, Kongon ristin, jossa on teksti "travailet proces". Heille annet-

tiin myös työtodistus, josta esimerkkinä on seuraava suomennos:

"Kongon Vapaavaltio  
Sisäasiain Osasto  
Minä, allekirjoittanut, todistan että  
Herra Forsblom, Johan Alfred, on  
ollut Kongon Vapaavaltion virassa  
Afrikassa, 2sen ja 1si luokan me-  
kanikkona 4stä päivästä Toukokuuta  
1905 25seen päivään Huhtikuuta  
1908 sekä nyt palatessaan Euroop-  
paan on mainitun toimensa täysin  
päättänyt.  
Brysselissä 23 p. Huhtikuuta 1908.  
Valtiosihteerin nimessä  
Sisäasiain Osaston Ylisesihteeri  
(leima) (allekirjoitus)

Työtodistuksesta oli varmasti hyötyäkin, sillä Suomeen palattuaan Kongon-kävijät toimivat lähes poikkeuksetta edelleen koneenkäyttäjinä joko kauppa- ja teollisuuslaitoksissa.

x x x

Yhteisestä ammattialasta johtuen kaikkien Kongoon töihin lähteneiden suomalaisten sosiaalinen tausta oli luonnollisesti samankaltainen. Lähtijät olivat melko nuoria. Tiedossa olleitten lähtijöiden keski-ikä oli 31 vuotta siten, että nuorimmat olivat 20-vuotiaita ja vanhin 44-vuotias. Useimmissa tapauksissa Kongoon lähdettiin koneenkäyttäjätutkinnon suorittamista lähinnä seuranneina kolmena vuotena. Vasta valmistuneet kokivat varmasti kotimaan työnsaantivaikeudet kaikkein kipeimmin, ja poikamiesten oli helpompi lähteä kuin perheellisten. Lähtijöistä oli kuitenkin yli puolet perheellisiä siitä huolimatta, että vain harvat saattoivat ottaa perheensä mukaan. Tämä taas selittyy sillä, että toimeentulovaikeudet olivat ennen muuta juuri perheellisten ongelma.

Kysymys, johon suomalaiset lähteet eivät anna vastausta, on Kongossa työskennelleiden suomalaisten kokonaislukumäärä. Sii- tä voidaan esittää vain olettamuksia. Kun

tiedossa on runsaan kuudenkymmenen läh- teneen nimet, on varmaa, että lähtijöitä on ollut koko lailla enemmän. Arvio, joka liikkuu 100 - 150 välillä, voi osua melko lailla oikeaan. Myöskään sitä ei ole mah- dollista selvittää moniko suomalaisista kävi Kongossa useammin kuin kerran. Ehkäpä noin puolet palasi Kongoon ensimmäisen matkansa jälkeen. Ottaen huomioon, että koneenkäyttäjää valmistui vuosina 1891-1917 vajaat parituhatta, on ehkä viitisen prosenttia koneenkäyttäjistä käynyt etsimässä onneaan Kongosta. Toiset pääsivät siitä jonkin verran osallisiksi, mutta monet menettivät Afrikan auringon alla tervey- tensä, eräät henkensäkin.

## Lähteistä

Kongoon lähteneitä koneenkäyttäjää koskeva suo- malainen lähdeaineisto on perin kapea. Kongon- kävijät eivät ole kirjoittaneet muistelmia Kongon- ajoiltaan, ja lehdissä julkaistut artikkelit ovat lähes poikkeuksetta koneenkäyttäjien kotimaahan- sa lähettämiä kirjeitä. Jonkin verran kirjeitä ja postikortteja on myös löytynyt Kongon-kävi- jöiden omaisten hallusta. Eräiden Kongossa käy- neiden omaisia oli mahdollista löytää lähinnä Tampereella ja Turussa julkaistujen vetoomusten avulla. Jonkin verran on ollut mahdollista kir- jeenvaihdon avulla tarkistaa suomalaisten Kon- gon-kävijöiden henkilötietoja Brysselissä sijaitsevan Belgian merentakaisten alueiden akatemian asia- kirjoista. Myöskin lukuisat Suomen kirkkoher- ranvirastot ovat olleet avuksi henkilötietojen kartoittamisessa. Muut pääasialliset lähteet ovat seuraavat:

- Aikakauslehti Koneenkäyttäjille ja Veturi- miehille Suomessa 11/1907, 11/1908, 1/1909, 7/1909, 5/1911, 3-5/1913, 2/1915, 6/1916 ja 10/1916.
- Asetus matkustaja-höyrylaivoista n:o 13/1890.
- Lääninhallitusten passiluettelot 1895-1925.
- Aleksander Mäntynen Kongon-päiväkirja vuo- silta 1921-23 Veikko Mäntynen hallussa Pirkka- lassa.
- Suomen tilastollinen vuosikirja (koneenkäyt- täjätutkinnon suorittaneet 1891-1917).
- Uusi Aura 16.3.1929.
- Åbo Underrättelser 24.1.1914.

Haastatellut henkilöt:

- pormestari Nils V. Andersson, Pietarsaari
- ylikonemestari Pentti Laihia, Tampere
- liikkeenharjoittaja Veikko Mäntynen, Pirkkala
- edustaja Åke Pehrsson, Turku
- opettaja Irja Perälä, Kuru
- rouva Kirsti Rantanen, Tampere
- mainoshoitaja Viljo Riitto, Turku
- kirjanpitäjä Helmi Rinne, Tampere
- rouva Lyyli Takasalo ja rouva Ulla Leimu, Tampere.

**SUMMARY**

In the 1890s, Belgian authorities began to hire Finnish engineers and machinists, among others, for service on Congo river boats and to work in engine repair shops in the Belgian Congo. Owing to the unemployment prevailing in Finland and lured by the promise of high wages, several dozen, perhaps well over a hundred, machine and engine operators migrated from this country to the Congo in the early decades of the present century. They worked for periods of two or three years, between which they were transported back home for reasons of health. Their employers held out to them the promise of a pension after nine years of service in the Congo. Few of these workers, however, were able to hold out under the African conditions for the stretch entitling them to the pension. The difficulties were a combination of poor working conditions and tropical diseases. A few dozen Finns succumbed in the Belgian Congo to diseases and accidents.

The Finns served mainly as engineers on the river boats operating between Leopoldville and Stanleyville. In addition, they sailed also on tributaries of the Congo and worked in shipyards and in locomotive assembly plants. It was not until the 1920s, when the number of departures for Africa had already declined considerably, a few Finnish sea captains took charge of ships plying the waters of the Congo. The families of a few of the Finnish engine operators actually emigrated to the Belgian Congo in the 1920s. And at least two Finnish brothers opened up their own business down there.

More than half the Finns who took jobs in the Belgian Congo had families to support. They averaged about 30 years in age. The majority of them came from communities with an educational institution that trained engine operators. Among these places were the cities of Turku, Helsinki, Tampere, Viipuri and Oulu. A high proportion of those accepting jobs in the Belgian Congo had served in the Finnish merchant marine before their departure.

**MATKAILU  
JA  
KULJETUS OY**

**TURKU**  
puh. 16222 tai 11242

**HACKLIN – YHTIÖT**  
**PORI**

**OY LARS KROGIUS AB**  
**PORI**