

# Karl Fredmanin linja-auto- ja tavaralinjaliikenne

Tom Fredman

**Kuljetusliike K. Fredmanin historia ei ehkä pääpiirteittäin poikkea paljosta aikakautensa muista kuljetusalan pohjalaisista perheyrityksistä, mutta matkan varrelle mahtuu paljon yllättäviä käännteitä ja rohkeita projekteja.**

## Alkuvaiheita

Firman perustaja Karl "Kalle" Fredman (1916-2006) aloitti autoilijan uransa tammikuussa 1936 soran ja rakennustarvikkeiden kuljetuksilla Maalahden ja Vaasan seuduilla. Ensimmäinen auto oli Ford V8, vm. 1936 pienellä avolavalla. Muutaman vuoden kuluttua Kalle rakennutti 1939 Yli-Maalahden talon itselleen ja vaimolleen Gerdalle. Talvisota vei kuitenkin miehen ja auton rintamalle ja talo pakko-otettiin kotirintamajoukkojen käyttöön. Kun Kalle vuonna 1940 palasi Maalahden hän sai talonsa takaisin ja työt jatkuivat.



Karl Fredman



Gerda Fredman

## Kahvilatoiminta ja seka-autolinja

Rakennusalalla oli kuitenkin hiljaista, joten Kalle ja Gerda (1916-2002) avasivat talonsa alakertaan kahvilan.

Paikka, joka tunnettiin nimellä "Fredmans Café", menestyi odotettua paremmin ja siitä muodostui 1950-luvun alkupuolelle mennessä eräänlainen kyläinstituutio. Myöhemmin, linja-autoliikenteen



Kuvassa on seka-auto, jolla ajettiin linjaa Maalahti-Vaasa-Maalahti.

vakiinnuttua, hoidettiin kahvilasta käsin myös Vaasan linjan tavaraliikennettä.

Gerda ja Kalle huomasivat myös kysyntää henkilökuljetuspuolella ja vuonna 1940 kumppanit Kalle ja Elis Backsten ostivat vaasalaiselta Karl Bergendahlilta seka-autolinjan "Maalahti-Vaasa-Maalahti". Ajokaluksena oli tässä niin ikään vuoden 1936 mallinen Ford V8 ja matkustajatilaa oli seitsemänpaikkainen.

## Ensimmäiset linja-autot

Jatkosota keskeytti seka-autoliikenteen, mutta rauhan tultua hankittiin ensimmäinen linja-auto, joka oli patanokka-Volvo mallia LV83, vm. 1936 bensiinikoneella EC75. Auto ostettiin käytettynä Helsingistä ja muutettiin Malax Bilkarossin (Vik-

tor Halénin koritehdas) toimesta 25-paikkaisesta 17-paikkaiseksi ja takaosaan lisättiin kuormatila. Tällä autolla olisi mahdollisesti myös jossain vaiheessa ajettu hinattavalla hääpöntöllä.

Koska kysyntää oli edelleen, Kalle hankki toisen isomman auton Helsingistä. Se oli 25-paikkainen Volvo LV125, vm. 1939 Hesselman-koneella, joka kuitenkin vaihdettiin bensiinikoneeseen FC90. Samoihin aikoihin Elis Backsten myi

osuutensa yrityksestä Kallelle ja Yli-Maalahden valmistui talli- ja korjaamotila asuintaloa vastapäätä. Tässä vaiheessa merkittävä osa liiketoiminnasta tuli tilausajoista, linjan "Maalahti-Vaasa-Maalahti" lisäksi.

## Ensimmäinen uusi auto

Vuonna 1948 oli ensimmäisen uusinvestoinnin aika. Hankittiin alustana Volvo LV1300 FC90 bensiinikoneella. Auto oli tarkoitettu korjettavaksi henkilökuljetukseen, johon liikennelupakin oli myönnetty, mutta kun ensisijainen tarve oli rahtiliikenteen puolella, yritettiin saada lupa muutettua tavaraliikenteeseen. Toistuneiden käyntien jälkeen kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriössä tämä onnistui ja Malax Bilkaross teki autoon ohjaamon ja kuormatilan. Ensimmäisen keikan autolla teki Gerda Fredman saatuaan sopivasti ammatti-ajokorttinsa. Kuormana oli voita Enighetenin meijeriosuuskunnalta Helsinkiin. Samassa Kalle ja Gerda perustivat "kuormalinjan Vaasa-Helsinki".

## Tavaralinjaliikenne laajentuu

Viisikymmentäluvun alussa kuormalinjatoiminta kasvoi voimakkaasti ja syntyi tarve eriyttää henkilökuljetustoiminta rahtipuolesta. Siksi yhdistetyt henkilö- ja tavaraliikenneluvat muutettiin



Ensimmäinen linja-auto, Volvo LV 83 vm. 1936, Yli-Maalahden kotitalon edessä.



Kalustokuva Yli-Maalahdesta 1950-luvun alusta. Vasemmalla Helsingin linjan kuorma-autot.

pelkiksi henkilöliikenneluviksi ja linja-autoilla hoidetut rahtipalvelut siirrettiin kuorma-autolla ajettavan tavaraliikenteen hoidettavaksi.

Vaasan alatorille, Shellin huoltoaseman tilojen yhteyteen, perustettiin ajokonttori ensisijaisesti Helsingin tavaralinjan asiakaspalvelu varten. Tämä mahdollisti myös pienempien tavaramäärien hoitamista, mitä myös markkinoitiin Vaasan paikallislehdissä.

## Uusi bussilinja ja tavaraliikenteen vakiintuminen

Vuonna 1951 Kalle ja Gerda Fredman hankkivat vaasalaiselta Matts Haglundilta linjan "Vaasa-Korsnäs-Närpiö". Samana vuonna kalustoon lisättiin uusi 32-paikkainen Bedford 110 hv bensiinikoneella, joka koritettiin Porissa. Kahvila



Kuvassa on Bedford ja autohenkilökunta Närpiön linja-autoasemalla vuonna 1953. Kuljettajana Holger Orre ja rahastajana Gunvor Dahlsten.

"Fredmans Café" Yli-Maalahdessa sulki ovensa ja tilalle tuli Maalahden yhteiskoulun opetustoimintaa.

Viisikymmentäluvun alussa alkoi käydä selväksi, että paluukuormien saamiseksi tarvittaisiin Helsinkiin tehokkaampaa tavaranhankintaa. Sama tilanne oli myös monella muulla Helsinkiin ajavalla tavaraliikennöitsijällä. Värikkäiden vaiheiden jälkeen joukko liikennöitsijöitä perusti vuonna 1953 Helsinkiin yhteenliittymän "Oy Helsingin Kaukokiito - Helsingfors Fjärrepress Ab", jossa Kalle Fredman oli mukana perustajajäsenenä. Tarkoituksena oli yhdistää voimat, jotta myynti ja varastointitoiminta tehostuisivat. Myös Vaasassa parannettiin asiakaspalvelua, vuonna 1955 hankittiin uusi Opel Blitz 875 -jakeluauto, jolla hoidettiin muun muassa torimyyjien paikalliskuljetuksia.

Linja-autopuolella autokoko kasvoi edelleen uuden 34-paikkaisen Bedford, vm. 1955, dieselin myötä. Auto koritettiin Seinäjoella Penko Oy:n (Pentti Koivisto) toimesta. Tilausajoja suoritettiin tässä vaiheessa sekä busseilla että kuorma-autoilla koko valtakunnan alueella.

## Dieselbussit ja rahtiliikenne Ruotsiin

Koko 1950-luvun jatkunut vahva kehitys rohkaisi Kallea ja Gerdaa uudistamaan kalustoa ja sekä kuorma-autoissa että busseissa siirtymään dieselmotoreihin. Jo 1951 hankittiin ensimmäinen paineilma-jarruilla varustettu Mercedes-Benz-dieselkuorma-auto, johon tehtiin puusta kuormatila erityisesti Helsingin linjan tarpeisiin. Mercedeset olivat tämän ajan suhteellisen pienillä yhdistelmäpaineilla kilpailukykyisiä ja Kalle osti 1954 Kälviältä käytetyn Mersun, johon tehtiin avorekka. Yhdistelmällä ajettiin Helsingin länsisatamasta Algol Oy:n varastosta teräsputkia. Kuorman paino oli tällöin helpostikin 11-12 tonnia ja kun rekan runko oli tehty kahdesta puhelinpylvästä, kokkolalaiset Kaukokiito-miehet ristivät auton melko välittömästi "Kälviän kanootiksi". Ensimmäinen Mercedes-Benz-merkkinen bussi hankittiin vuonna 1957 uutena Helsingistä Veho Oy:ltä. Auto koritettiin Vaasassa, Haldin Ab Boxer Karosserilla.

Keväällä 1959 Wärtsilä Oy:n Vaasan tehtaan piti toimittaa Ruotsiin Kristinehamniin 10 tonnia painava vanerisorvi, ja koska toimitus oli jonkin verran myöhässä, tuli kyse-



Penko Oy Seinäjoelta kortitti Fredmanille tämän 34-paikkaisen Bedford-bussin vuonna 1955.



Ensimmäinen Mercedes Benz -linja-auto hankittiin noin vuonna 1955. Korin valmisti vaasalainen Oy Haldin Ab (Boxer).

ly suorasta autokuljetuksesta. Reitti kulki Tornion ja Haaparannan kautta Ruotsin rannikkoa pitkin. Suomen puolella tie oli lähinnä kuoppaista kinttupolkua, ja Raahen korkeudella tarvittiin metsästä risuja ja oksia pehmeimpien kohtien ylittämiseksi. Perille kuitenkin päästiin kunnialla, mutta paluukuorman saanti osoittautui vaikeammaksi. Muutaman päivän odottelun jälkeen ajettiin Tukholmaan ja ostettiin paluukuorma. Niinpä lastattiin rekka täyteen käytettyjä kuorma-auton takasiltoja ja rungopätkiä. Näistä syntyi myöhemmin omana työnä puoliperävaunujen alustoja. Myöhemmin ajettiin tilausajoa ulkomaanliikenteessä Suomen Kaukokiito Oy:n lukuun, esim. Wärtsilän mittava paperikoneprojekti Sundsvallin lähellä Wifstavarvissa työllisti monen Kaukokiito-liikennöitsijän autoja.

Viimeinen 1950-luvun bussihan- kinta oli Volvo B615, vm. 1960, joka koritettiin Vaasassa Haldin Ab

Boxer Karosserilla. Autolla ajettiin lähinnä linjaa Maalahti-Sulva-Vaasa ja se jäi Fredmanin viimeiseksi linja-autoksi.

### Erikoistuminen tavaraliikenteeseen

Kuusikymmentäluvun alussa alkoi käydä selväksi että oli erikoistuttava joko linja-autoliikenteeseen tai tavaralinjaliikenteeseen. Molempien sektoreiden kehitys ja kasvu oli-

Kuvassa on Vaasan tori 1960-luvulla. Fredmanin ajokonttori sijaitsi kuvn oikean laidan rakennuksen alakerrassa.



vat hyvät, mutta resurssit eivät riittäisi panostuksiin molempiin. Kun petolahtelaisen Strandlinjetrafik Ab:n taholta oli kiinnostusta ostaa henkilöliikennetoiminta, Kalle ja Gerda päättivät myydä sen 23. maaliskuuta 1961. Kauppasummaksi tuli 12.500.000 markkaa (nykyrahassa noin 270.000 euroa) ja sillä siirtyivät tilausajotoiminta sekä linjat:

Vaasa - Sulva - Maalahti  
Vaasa - Maalahti - Korsnäs - Närpiö

Lisäksi kauppaan sisältyivät seuraavat autot liikennelupineen:

Merkki ja vm. käyttövoima	rek.nro
Bedford, 1951 benssiini	VN-256
Bedford, 1955 diesel	YA-406
Mercedes-Benz, 1955 diesel	YX-850
Volvo, 1960 diesel	YV-930

Strandlinjetrafik Ab:n linjaliikenne on jatkunut tähän päivään asti pääosin samalla liikennöntialueella. Lisäksi yhtiö hoitaa koululaiskuljetuksia sekä tilausajoa Maalahden, Korsnäs, Närpiön ja Vaasan seuduilla.

### Tavaraliikennekalustosa nopeaa kehitystä

Viisikymmentäluvun lopulla yhdistelmät yleistyivät kaukoliikenteessä. Alkuun ajettiin jarruttomilla puoliperävaunuilla, mutta myös täysperävaunuyhdistelmiä oli. Kalle uitti varsin varhain kalustoa



Ruotsista, johtuen lähinnä paremmasta saatavuudesta ja siitä että sikkäläisissä autoissa oli lisävarusteita kuten kunnan makuuohjaimot. Suomessa myytiin riisuttuja malleja ja toimitusajat olivat pitkät. Linjoilla ajettiin yleensä kaksosmiehityksellä, yöllä siirryttiin linjan toiseen päähän ja päivisin suoritettiin jakelua. Rekanvetäjät olivat yleensä Volvo Viking -mallisia ja täysperissä käytettiin järeämpää Titan-mallia, sekä nokka- että bulldog-mallisena. Myöhemmin, 1960-luvun loppupuolella, Volvon N86:stä tuli yrityksen standardiauto puoliperävaunuyhdistelmissä. Muutamia F88:eja ja F86:ia oli myös käytössä, sekä jakeluautoina Fordeja ja Mersuja. Perävaunut olivat Närkon, NTM:n, Teijon ja Forssin valmistamia. Omassa korjaamossa tehtiin kaikki remontit ja se työllisti parhaimmillaan 6 henkilöä.

Kun yrityksen kotimaanliikenne vakiintui 60-luvulla, alkoi tulla kyselyjä myös vähän erikoisemmista toimeksiannoista. Muutoista tuli vähitellen merkittävä osa toimintaa ja kun täysperävaunuyhdistelmissä ainakin perävaunussa oli umpikori, suuremmat muuttokuormat pilkottiin muutama autoon. Perävaunuissa ajettiin hedelmien ja vihan- nesten lisäksi kokeiluluonteisesti myös riippulihaa. Myös erikoiskuljetuksia suoritettiin, kun Wärtsilällä

oli Vaasan Mansikkasaarella telakka, josta ajettiin pienempiä aluksia mutta myös puolivalmisteita etelän päätelakoille. Etelä-Pohjanmaalta ajettiin kurkkua ja tomaattia

Tampereelle ja Helsinkiin parhaimmillaan noin 4800 tonnia vuodessa. Irto- ja raunuliikenteessä yhtiö oli mukana pioneerivaiheessa 1970-luvun alussa, jolloin juuri perustetun Polar-Kiito Oy:n ajoon hankittiin käytetty Volvo F88. Samalla alkoi yhdellä autolla linjaliikenne Pohjois-Ruotsiin Polar-Expressin lukuun.

### Matka jatkuu

Seitsemänkymmentäluvun alussa kotimaanliikenteen kannattavuus laski ja kilpailu kiristyi. Osittain näistä syistä toimeksiantaja vaihtui Kaukokiidosta Polar-Expressiin ja Polar-Kiitoon. Tilanne paheni öljykriisin myötä ja automäärää jouduttiin supistamaan. Toimenpiteistä huolimatta kotimaan toiminta päätettiin myydä jalasjärveläiselle Eero

Kuvassa on Kalle ja Gerda Fredmanin viimeisestä hankkimasta linja-autosta. Auto oli Volvo B 615, vm. 1960 ja korin valmisti Oy Haldin Ab. Kuvauspaikka on Vanhan Vaasan kirkonrauniot.

Lumiahon Liikenne Oy:lle vuonna 1976. Kauppaan kuului 10 autoa ja 12 perävaunua. Toiminta jatkui ulkomaanliikenteessä kahdella puoliperävaunuyhdistelmällä ja Vaasan seudulla kahdella jakeluautolla. Jakelutoiminnasta luovuttiin 1980-luvulla ja automäärä ulkomaan ajossa on sittemmin vaihdellut kahdesta neljään. Nykyisin autoja on enää yksi, Ruotsin liikenteessä.

Kuvat: Fredmanin arkisto, Johan Grägg, Runar Nieminen, Viola Orre, Kust Nytt -lehti, vaasalaisia. info-foorumi, SLHS Suomen Linja-Automuseon valtakunnallinen aikataulukokoelma

Kiitokset: Jari Kurkinen, Johan Grägg, Runar Nieminen

1609. Vaasa/Vasa—Havras (Långmossa)																	
											km						
⑧	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①	0	1	2	3	6.40	8.55	11.30	14.40	18.10	19.10
9.30	12.30	15.30	18.20	19.30	20.30	—	—	—	—	—	—	6.10	8.25	11.00	14.10	17.40	18.50
10.00	13.00	16.00	18.50	20.00	21.00	17	17	17	17	17	17	5.55	8.10	10.45	13.55	17.25	18.30
10.15	13.15	16.15	19.05	20.15	21.15	27	27	27	27	27	27	5.30	7.45	10.30	13.40	17.00	18.00
10.30	13.30	16.40	19.20	20.40	21.40	39	39	39	39	39	39	—	7.30	—	—	—	—
—	—	16.55	—	—	—	43	43	43	43	43	43	—	—	—	—	—	—
													K. Fredman				

Fredmanin Maalahden linjan aikataulu vuodelta 1961. Suomen Kulku-neuvot 2/1961