

Tavaralinjaliikenteen virstanpylväitä

- 189? Ruotsalaisen Nobel-yhtiön ”itsekulkevat lastivaunut” kuljettavat räjähdysaineita ja öljytuotteita Pietarista käsin tarkemmin määrittelemättömille kaivos-, louhos-, kanava-, tie- ja rautatietyömaille – ilmeisesti myös silloisen Suomen suuriruhtinaskunnan alueelle. Näiden kulkuneuvojen valmistaja oli Stallängens Mekaniska Werkstad. Neljä ajoneuvoa laivattiin Göteborgista Pietariin, myöhemmästä kohtalosta on vain perimätietoa.
- 1906 Ensimmäinen kuorma-auto, sveitsiläinen Orion, tuodaan Suomeen. Tampella valmistaa tuotantolaitostensa sisäisiin kuljetuksiin ensimmäisen suomalaisen kuorma-auton. Auto oli höyrykäyttöinen.
- Maamme ensimmäinen tavaralinjaliikenteeseen oikeuttava lupa kahden paikkakunnan välistä ammattimaista autoliikennettä varten myönnetään reitille Kemi-Rovaniemi-Kemijärvi.
- 1909 Tampella ilmoittaa valmistavansa lisenssillä sveitsiläisiä Saurer-kuorma-autoja. Yhdenkään auton ei tiedetä todella valmistuneen.
- 1914 Kuorma-autojen rekisteröintiä viranomaisten toimesta aloitellaan. Rekisteriin merkitään 196 kuorma-autoa. Todellinen luku on kuitenkin epävarma, sillä määritelmä ”kuorma-auto” ei esimerkiksi painojen ja mittojen suhteen vielä ollut vakiintunut.
- 1919 Kuljetusten suorittaminen autolla korvausta vastaan tulee luvanvaraiseksi, kun säädetään yleinen elinkeinolaki. Siinä kaikki kuljetuksiin liittyvä yrittäjäys ja tulojen hankkiminen määritellään ”sellaiseksi kaupalliseksi toiminnaksi, jota tulee verottaa vähintään sen vaatimalla tavalla”. Lain seurauksena autoilijoiden keskuudessa syntyvät käsitteet ”yksityinen” ja ”ammattimainen” tavaraliikenne.
- 1922 Kuorma-autoja ja ammattimaista autoliikennettä koskeva lainsäädäntö vahvistetaan maamme ensimmäisen autoasetuksen myötä. Siinä määrätään, että ”*alueliikennelupa tulee antaa jokaiselle hyvämaineiselle kansalaiselle, joka sitä anoo*”. Kuljetusyrittäjäys sellaisena kuin se nykyisin ymmärretään saa alkunsa.
- 1924 Suomalainen, Suomessa rekisteröity kuorma-auto ylittää ensimmäisen kerran valtakunnan rajan, kun Feeliks Wallo ajaa Ford TT -autollaan Tornioista Haaparantaan.
- 1925 Liikennevakuutus määrätään pakolliseksi. Kuorma-autojen kuljetussuorite nousee samalla tasolle hevuskuljetusten suoritteen kanssa. Rekisterissä on 2 945 kuorma-autoa.
- 1925 Suomen ensimmäinen paikallinen ammattiautoilijayhdistys perustetaan Turussa nimellä Turun Ammattiautoilijat ry.
- 1926 Suomen Autoilijaliitto (SAL) perustetaan Turussa. Monet ammattiautoilijat liittyvät uuden liiton jäseniksi, vaikka kyseessä ei varsinaisesti olekaan ammattiautoilijoiden järjestö. Kuorma-autojen suurimmaksi sallituksi kokonaispainoksi vahvistetaan 7,5 tonnia.

- 1928 SAL:n tehostamaan toimintaan tuskastuneet kuorma-automiehet perustavat Saloon ammattiautoilijoiden yhdistyksen, joka liittyy Suomen Kuljetustyöntekijäin Liitto ry:een.
- 1929 Laki moottoriajoneuvoliikenteestä vahvistetaan. Sen yhteydessä annetaan asetus, jossa todetaan, että ”*sen joka aikoo moottoriajoneuvolla harjoittaa ammattimaista henkilö- tai tavaraliikennettä eri paikkakuntien välillä, tulee hankkia siihen viranomaisen liikennelupa*”. Aluksi ammattiliikenteen auto saa poistua ainoastaan 25 km:n päähän asemapaikaltaan, mutta tämä kohta korvataan pian määräyksellä, jonka mukaan liikenneluvan haltija saa harjoittaa ammattimaista liikennettä vain kotikuntansa (kunnan, kauppalan, kaupungin) alueella.
- 1930 Kuorma-autojen kuljetussuorite ylittää lopullisesti hevosajoneuvojen kuljetussuoritteen. Maassamme on rekisteröitynä jo 10 724 kuorma-autoa.
- 1931 Kuorma-autojen kokonaispaino nousee 8,2 tonniin. Oy Suomen Autoteollisuus Ab perustetaan Helsinkiin tarkoituksenaan valmistaa Sisu-kuorma-autoja; ensimmäiset autot valmistuvat seuraavana vuonna.
- 1932 Salolaisten autoilijoiden yhdistys eroaa työväenliikkeestä ja ottaa nimekseen Kuorma-autoilijain Liitto (K.A.L.). Nimenmuutoksen yhteydessä toimintaohjelmaan kirjataan kohta, jonka mukaan tarkoituksena on laajentua kaikki Suomen kuorma-autoilijat käsittäväksi liitoksi.
- 1936 Autoilijat Väinö Norri Loimaalta ja Reino Piira Turusta kutsuvat Turun ja ympäristön automiehiä koolle keskustelemaan ammattiliikenteen näkymistä. Alan edunvalvonnallisen toiminnan katsotaan alkaneen siitä hetkestä, kun näiden miesten aloitteesta perustetaan ammattiliikenteelle oma järjestö. Nimeksi tulee Henkilö- ja Kuorma-autoliikennöitsijäin Liitto (H.K.L., sittemmin HKL) ja kotipaikkakunnaksi ”toistaiseksi” Turku. Rekisteriin on merkitty 13 401 kuorma-autoa, joista ammattimaisessa liikenteessä noin 7 000.
- 1937 Salolaisautoilijoiden yhdistyksestä (K.A.L.) tulee HKL:n paikallisyhdistys. Kuorma-autojen kokonaispaino nousee 9,0 tonniin.
- 1938 Viranomaisennusteessa todetaan, etteivät kuorma-autot koskaan nouse rautatiekuljetusten kilpailijaksi. Kuorma-autoja on Suomessa tilastojen mukaan rekisterissä 17 016, 17 951 tai 18 284 kappaletta, kaikki ”virallisten” tilastojen mukaan. Merkkikohtainen, autotuojien tilasto on seuraavanlainen:

Ford	7 268
Chevrolet	5 883
Volvo	533
Studebaker	380
International	377
Federal	345
R.E.O.	303
Sisu	287
Fargo	281
Oldsmobile	179
Dodge	173
Brockway	114
G.M.C.	106
Bedford	88

Diamond T	86
Graham	58
Chrysler	47
Benz	36
FIAT	34
D.K.W.	28
Opel	27
Willys Knight	26
Muut	36
Yhteensä	17 016

Huomaa ero kahden ensimmäisen ja kolmannen merkin välillä!

- 1939 Linjatyyppistä tavaraliikennettä harjoittavat kuorma-autoilijat perustavat omia etujaan ajamaan *Kuormalinjaliikennöitsijain Liitto ry:n*. Talvisodan puhkeamisen johdosta se ei kuitenkaan pääse aloittamaan toimintaansa. Sodan syttyessä maassamme on lähteestä riippuen 18 122 tai 19 609 kuorma-autoa. Oy Ford Ab ryhtyy kokoamaan Ford-kuorma-autoja Suomen markkinoille.
- 1940 Talvisodan päättyessä kuorma-autokanta on pudonnut 14 464 yksilöön. Pakettiautot, eli silloisen nimityksen mukaisesti ”kevyet kuorma-autot”, erotellaan ”raskaista kuorma-autoista”. Pakettiautokanta on 1 391 yksilöä. Kuorma-autojen lukumäärä ylittää henkilöautojen (8 824) lukumäärän.
- Rovaniemen ja Petsamon välinen, runsaan vuoden kestänyt maamme vienti- ja tuontikuljetuksia turvannut kuorma-autoliikenne käynnistyy. Nimitys ”rekka-auto” vakiintuu puoliperävaunullisten kuorma-autojen kutsumanimeksi. Tästä pohjoisimman Suomen säännöllisestä rahtireittiliikenteestä katsotaan nykymuotoisen tavaralinjaliikenteen varsinaisesti kehittyneen. Juuri liikenteen alkaessa maahan saadut amerikkalaiset vm/-40 Ford V8 -kuorma-autot saavat lempinimen ”Hävittäjä-Hoppa”.
- 1941 Petsamon liikenne päättyy ja jatkosota alkaa. Maamme kuorma-autokanta pysyy alhaisena ollen 14 612 yksilöä.
- 1942 Jatkosodan riehuessa pahimmillaan laskee kuorma-autokanta 7 296 yksilöön.
- 1943 Yhteissisu Oy perustetaan Hämeenlinnaan varmistamaan suomalaisen kuorma-auton tuotannon jatkuminen kriisiaikoina.
- 1944 Sotien jäljiltä maan kuorma-autokanta on 9 364 yksilöä.
- 1945 Edellisenä vuonna asetetun toimikunnan työn pohjalta kutsutaan uuden autoilijajärjestön perustava kokous koolle Helsinkiin. Perustamisasiakirjan allekirjoittavat HKL:n sekä Helsingin taksiyhdistyksen ja kuorma-autoilijain yhdistyksen edustajat. Uuden liiton nimeksi tulee Ammattiautoliitto ry, lyhenteenä aluksi Aal, sittemmin AAL. HKL:n toiminta lopetetaan liiton viimeisessä liittokokouksessa Turussa; oikeudet, velvollisuudet ja omaisuus siirretään AAL:lle.
- 1946 Viimeinen SAL:n autoilijajäsen sanoo irti jäsenyytensä ja liittyy AAL:oon. Uutta ja parempaa Suomea lähdetään rakentamaan 21 315 kuorma-auton turvin.
- 1948 Uusi aikakausi kuorma-autojen koon suhteen alkaa, kun kokonaispainoksi vahvistetaan

10,1 tonnia. Vanajan Autotehdas Oy perustetaan Hämeenlinnaan valmistamaan Vanaja-merkkisiä kuorma-autoja.

1950 Henkilöautojen lukumäärä (26 814) ylittää jälleen kuorma-autojen (26 512) lukumäärän. Turun Autoilijat ry tekee AAL:n liittokokouksessa aloitteen, jonka mukaan ”*ammattimaisessa liikenteessä käytettäviin kuorma-autoihin määrättäisiin numerolaattoihin joko sellainen alkukirjain tai muu merkki, että ne selvästi erottuisivat yksityisliikenteessä olevista*”. Aloite hyväksyttiin, mutta ei johtanut lainsäädännöllisiin jatkotoimiin.

1951 Rekisteröintitilastoissa eritellään ensimmäisen kerran ammattimaiset ja yksityiset kuorma-autot. Maassa on 29 828 kuorma-autoa, joista 14 083 ammattimaisessa liikenteessä.

1951 *Kuorma-autolinjaliikennöitsijät* ry perustetaan lähinnä maitoautoilijoiden aloitteesta toimimaan linjatyyppistä tavarankuljetustoimintaa harjoittavien ammattiautoilijoiden etujärjestönä. Uusi yhdistys liittyy AAL:n jäsenjärjestöksi. Pitkämatkaisessa linjaliikennetyyppisessä tavaraliikenteessä toimivat liikennöitsijät perustavat. Tampereella omalle suoritealalleen uuden järjestön, *Tavaralinjojen Liitto* ry:n.

1954 Toimintojensa samankaltaisuudesta ja ristikkäisestä jäsenrakenteesta johtuen Tavaralinjojen Liitto ry ja Kuorma-autolinjaliikennöitsijät ry päättävät yhdistyä. Uuden yhdistyksen nimeksi otetaan *Tavaralinjat* ry. Se jatkaa Kuorma-autolinjaliikennöitsijät ry:n seuraajana AAL:n jäsenyhdistyksenä.

Ammattiautojärjestöt lähtevät mukaan hankkeeseen, jossa tarkoituksena on aloittaa Suomen ja Ruotsin välinen autolauttaliikenne omalla, Ranskasta hankittavalla aluksella. Hanke kariutuu, kun kaupalliset varustamot ilmoittavat saavansa omat lautta-aluksensa liikenteeseen ennen kuin hankkeen rahoitus järjestyy.

1955 Monivuotisen valmistelun jälkeen saadaan AAL:n ylimääräisessä liittokokouksessa yksimielisesti viimein päätettyä, että liiton taksi- ja kuorma-autojaostoista muodostetaan liikennealakohtaiset keskusjärjestöt. Suomen Taksiliitto ry ja Suomen Kuorma-autoliitto ry perustetaan samana päivänä.

Luvanvaraisessa liikenteessä oleviin autoihin on liikenneministeriön päätöksellä asennettava rekisterikilven ympärille keltainen kehys. Määräys on sellaisenaan ollut siitä lähtien voimassa.

1956 Palavien nesteiden kuljetuksia suorittavien yrittäjien etujärjestöksi perustetaan Säiliöautoliikennöitsijät ry (sittemmin Suomen Säiliöautoliitto ry), joka liittyy Suomen Kuorma-autoliiton erikoisjärjestöksi. Suomen kuorma-autokanta on vuoden lopussa tarkalleen 42 509 yksilöä. Niistä 22 210 on ammattimaisessa liikenteessä.

1957 Uusin painoluokkiin siirrytään, kun ajoneuvoyhdistelmien kokonaispainoksi vahvistetaan 24,0 tonnia. Kuorma-autojen kuljetussuorite ylittää rautateiden suoritteen.

1958 Maitolinjat ry perustetaan maitolinjaluvan haltijoiden edunvalvontajärjestöksi, mutta laajenee nopeasti kaikkien maitotuotteita kuljettavien yrittäjien järjestöksi. Yhdistys liittyy Suomen Kuorma-autoliiton erikoisjärjestöksi. Transfrigoroute Suomi-Finland ry perustetaan lämpösäädelyjä kuljetuksia suorittavien kuljetusyrittäjien edunvalvojaksi ja liittyy Suomen Kuorma-autoliiton erikoisjärjestöksi.

- 1960 Kansainvälisiä maantiekuljetuksia suorittavien yrittäjien edunvalvontajärjestöksi perustettu Ulkomaanliikenteenharjoittajat ry (ULH) liittyy Suomen Kuorma-autoliiton erikoisjärjestöksi.
- 1961 Ajoneuvoyhdistelmien uusi kokonaispaino on 30,0 tonnia.
- 1963 Kuorma-autoille sallitaan 2,5 metrin leveys.
- 1966 Yhdistelmäkokonaispaino nousee 32,0 tonniin. Kuorma-autojen suurin sallittu korkeus nostetaan 4,0 metriin ja pituus 11,0 metriin. Täysperävaunuyhdistelmän suurimmaksi sallituksi pituudeksi määritellään 18,0 metriä. Eläimiä ja lihajalosteita suorittavien yrittäjien etujärjestöksi perustetaan Karja- ja Lihaliikennöitsijät ry (sittemmin Liha-alan Autoliikenne ry), joka liittyy Suomen Kuorma-autoliittoon erikoisjärjestönä.
- 1967 Suomen Jätehuoltoliitto ry perustetaan jäte- ja ympäristöalan kuljetuksia suorittavien yrittäjien edunvalvojaksi ja aloittaa toimintansa Suomen Kuorma-autoliiton erikoisjärjestönä.
- 1968 Sopimusliikenteen yrittäjät järjestäytyvät lääneittäin ja muodostavat KAL:n alaisuuteen Sopimusliikenteen jaoston (vuodesta 1986 Sopimusliikenteenharjoittajat ry ja vuodesta 1998 SKAL Sopimusliikenne ry).
- 1972 KAL:n alaisuudessa aloittaa toimintansa puutavara-alan kuljetuksia suorittavien yrittäjien edunvalvontaelin, Puutavarajaosto (vuodesta 1992 Metsäalan Kuljetusyrittäjät ry).
- 1975 Maamme kuorma-autokanta ylittää 50 000 yksilön rajan, ollen tarkalleen 50 905. Yhdistelmien suurin sallittu kokonaispaino nousee 42,0 tonniin ja pituus 22,0 metriin.
- 1982 Ajoneuvoyhdistelmien kokonaispaino on jo 48,0 tonnia.
- 1986 Edunvalvonnallisesti järjestäytynyt ammattimainen tavaraliikenne täyttää 50 vuotta. Pääkaupunkiseudulla järjestetään mittava kuorma-autoalan esittäytymistapahtuma.
- 1987 Tavaralinjat ry eroaa vuoden lopulla Suomen Kuorma-autoliitosta.
- 1990 Suomessa on 54 269 rekisteröityä kuorma-autoa, joista 25 723 ammattimaisessa liikenteessä. Suurin sallittu yhdistelmäpaino on 56,0 tonnia. Maan ollessa jäätyneenä saadaan ajaa 60,0 tonnin kokonaispainolla.
- 1991 Liikennelupajärjestelmä uudistetaan täydellisesti. Tarveharkinnan tilalle tulee soveltuvuusharkinta. Liikennelupa sinällään jää kuitenkin edelleen käyttöön. Suomalaiselle Kiitosimeon Oy:lle myönnetään ensimmäisenä pohjoismaisena kuljetusyrityksenä SFS ISO 9002 -standardin mukainen laatusertifikaatti.
- Suomen Jätehuoltoliitto ry eroaa vuoden lopulla Suomen Kuorma-autoliitosta liittyäkseen myöhemmin ympäristöhuoltoalan valtakunnalliseen erikoisjärjestöön.
- 1992 Suomi liittyy Euroopan Unionin jäseneksi. Kokonaan uutena mallina esiteltäviltä kuorma-automalleilta vaaditaan Euro 1 -päästönormien täyttämistä.

Suomen Kuorma-autoliiton lyhenne KAL vaihdetaan muotoon SKAL. Järjestökenttä kokonaisuutena (keskusliitto, suoritealajärjestöt, lääninyhdistykset, paikallisyhdistykset) kantaa tämän jälkeen nimeä SKAL-organisaatio.

- 1993 Tavaralinjat ry liittyy vuoden alussa uudelleen Suomen Kuorma-autoliiton suoritealajärjestöksi. Lokakuun alusta kaikilta uutena rekisteröitäviltä kuorma-autoilta vaaditaan Euro 1 -normitus.
- 1993 Täysperävaunuyhdistelmien suurimmaksi sallituksi kokonaispainoksi vahvistetaan 60 tonnia. Edellytyksenä on, että yhdistelmässä on vähintään 7 akselia.
- 1995 Liha-alan Autoliikenne ja Maitolinjat yhdistävät vuoden alusta toimintansa, syntyy Elintarvikealan Kuljetusyrittäjät ry, joka jatkaa SKAL ry:n suoritealayhdistyksenä.
- 1996 Uusilta kuorma-automalleilta vaaditaan Euro 2 -normien mukainen luokitus.
- 1998 Kuljetusliike J. Pohjola Oy Pälkäneeltä saa ensimmäisenä suomalaisena tavarakuljetusyrittäjänsä ISO 14001 -standardin mukaisen ympäristösertifikaatin. Ns. moduulidirektiivi astuu voimaan ja sen mukaan ajoneuvoyhdistelmien suurimmaksi mahdolliseksi pituudeksi tulee 25,25 metriä.
- 1999 Liikennelupajärjestelmän uusiutuminen jatkuu. Käytössä ovat nyt kotimaan liikennelupa ja entisen ulkomaan liikenneluvan korvaava ns. yhteisölupa, joka oikeuttaa harjoittamaan rajan ylittävää ammattimaista tavaraliikennettä sekä suorittamaan kabotaasikuljetuksia eli tavarakuljetuksia toisen EU-maan sisäisessä liikenteessä.
- 2000 Ensimmäiset ajatukset digitaalisen ajopiirturin käyttöönotosta esitetään EU-tasolla. Suomessa on 65 223 kuorma-autoa, joista 30 011 luvanvaraisessa liikenteessä.
- 2001 Kaikkien uusien kuorma-autojen on täytettävä Euro 3 -päästönormit.
- 2002 Suomi ottaa käyttöön yhteiseurooppalaisen valutan, euron.
- 2003 Tavaralinjat ry eroaa SKAL-organisaatiosta liittyäkseen Palvelutyönantajiin, mutta jatkaa organisaation liitännäisjäsenenä, nyt uudella nimellä Logistiikkayritysten Liitto ry.
- 2004 Ulkomaanliikenteenharjoittajat ry ja SKAL Sopimusliikenne ry yhdistyvät Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät USL ry:ksi. Suomen Kuorma-autoliitto ry:n uudeksi nimeksi tulee Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry.
- 2004 Rekisteröintitilastojen mukaan Suomessa on 82 492 kuorma-autoa. Niistä 33 273 liikennöi ammattimaisessa eli luvanvaraisessa tavaraliikenteessä.
- 2005 Logistiikkayritysten Liitto ry:n liitännäisjäsenyys SKAL-organisaatiossa päättyy.
- 2006 Lokakuusta lähtien on uusien kuorma-autojen moottoreiden pakokaasujen alitettava päästönormissa Euro 4 säädetyt enimmäispäästörajat.
- 2008 Kuorma-autojen määrä Suomessa ylittää sadantuhannen yksilön rajan ollen 105 701 kappaletta. Niistä 37 917 on luvanvaraisessa liikenteessä. Kuorma-autokuljetukset nousevat kaikkien aikojen ennätykseen, kuljetusmäärä oli 417,7 miljoonaa tonnia ja kuljetussuorite 27,6 miljardia tonnikilometriä.

- 2009 Uusien kuorma-autojen on lokakuun alusta oltava Euro 5 -normin mukaan luokiteltuja.
- 2010 Suomen Säiliöautoliitto ry yhdistyy Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät ry:een. Syntyy uusi SKAL-organisaatioon kuuluva erikoisyhdistys nimeltään SKAL suoritealat ry, joka aloittaa toimintansa vuoden 2011 alusta.
- 2011 Logistiikkayritysten Liitto ry viettää edustamansa toimialan 60-vuotisjuhlaa; perustana on sen alkuperäisten edeltäjien eli Kuorma-autolinjaliikennöitsijät ry:n ja Tavaralinjojen Liitto ry:n perustaminen vuonna 1951.
- 2012 Suomessa on 128 796 kuorma-autoa, joista 40 081 luvanvaraisessa liikenteessä. Pakettiautoja on 379 215. Kaikkiaan maassa on 3 057 484 autoa.
- 2013 Suomessa otetaan lokakuun alusta käyttöön uudet massa- ja mittamääräykset. Suurin sallittu yhdistelmämassa nousee 76 tonniin ja korkeus 4,4 metriin. Vieläkin raskaampia ja jopa yli 30 metrin pituisia yhdistelmiä esitetään kokeiltavaksi.
- 2014 Logistiikkayritysten Liitto ry täyttää 60 vuotta laskettuna sen edeltäjän, Tavaralinjat ry:n toiminnan alkamisesta. Kaikkien uusien kuorma-autojen on vuoden alusta oltava normin Euro 6 mukaan luokiteltuja.