



Nytt

PÅSKESPELIAL

-vi tar vare på den rullende kulturarven

Påskan er over oss, vi går inn i en stille uke. Deretter braker det løs - sesongen er i gang. Aktivitetskalenderen for andre halvdel av april er allerede velfylt. Kjøretøyene skal klargjøres og sjekkes. Selv har jeg en starter liggende på kjøkkenbordet som skal overhales før jeg er på veien.

Vi er dessuten midt i tiden for årsmøter og generalforsamlinger. For tillitsvalgte handler det om mer enn et møte. Den unngåelige og årlige papirmøllen med regnskap, revisjon, årsmeldinger har spirt tid. LMK er intet inntakt. Vi legger derfor ved årsmeldingen i dette nyhetsbrevet.

I denne utgaven vil vår generalsekretær ta for seg et av de mange områdene han behersker stor kunnskap om - registreringsskilter. Her er kommet endringer som kanskje ikke alle har fått med seg. Uansett kan en god ting ikke gjentas for ofte.

Fra ansatte og styret i LMK vil vi ønske alle god lesing og god påske. Husk at vi gjerne tar deres innspill til innhold, eller ønsker om emner dere ønsker på trykk.

ADFERD, OMDØMME OG RETTIGHETSTAP - er kjøretøy som fellesnevner godt nok til å kalle oss en gruppe?

av generalsekretær Stein Christian Husby



I LMKs sikkerhetsbrosjyre fra 2021 var det fokus på å minne bevegelsen om at vi alle har et selvstendig ansvar knyttet til vår egen adferd og omdømme. Hver enkelt av oss har personlig ansvar for det vi gjør eller ikke gjør, deriblant vedlikehold av eget

kjøretøy. Bakgrunnen for veilederen skyldes at mange trolig hadde forsømt sitt eget lovpålagte ansvar om å holde kjøretøyet i god teknisk stand. En fatal ulykke i 2018 ble en vekker for mange, men det kunne også lett blitt en dramatisk stopper for den aktiviteten vi ønsker å utøve. Forståelsen og kunnskapen omkring eldre kjøretøy blant befolkningen er dalende, og konsekvensen kan lett bli at tabloide overskrifter får uante følger.

Bevegelsen har ikke like sterk vind i seilene lenger.

Vi opplever kunnskapshull, dalende interesse og svakere rekruttering inn i bevegelsen. Nykommerne er gjerne i midten av livet og litt til, og mange av våre klubber har tiltak inn mot ungdom i håp om å engasjere og gi et innblikk i hva vi har. Likevel viser dette seg krevende, da de ofte ikke har et historisk relatert forhold til eller den

økonomien som kreves for å kjøpe et eget fungerende veterankjøretøy i dagens marked. Det er heller ikke alltid de positive sidene ved vår hobby og lidenskap som gir den største spalteplassen i mediene. En generasjon vokser nå opp med et langt mer anstrengt forhold til bruk av fossilt drivstoff enn bare for et par tiår siden. Manglende interesse rundt sertifikat, kjøretøy eller mangel på forutsetninger og fasiliteter – bidrar også til sitt. I mediene trekkes også frem en hel del uønsket adferd, hvor kjøretøyene blir knyttet til støy, bråk, alkohol og fyll. Tilstanden på mange av disse kjøretøyene kan fremstå som om målet er å «herpe mest mulig», og dette minner lite om bevaring, kultur og en genuin kjøretøyinteresse. Rent historisk sett er også dette en helt misforstått tolkning av den opprinnelige raggar-kulturen da de sørget for pene, rene og fungerende biler. Nyheter fra arrangementer som kommer ut av kontroll, vil trolig ikke rekruttere inn dem som har en gryende interesse. Frykten for å bli assosiert med eller bli en del av dette miljøet, kan bidra til at vi ikke når dem vi ønsker. Dette er likevel et mindretall av de kjøretøyinteresserte, men nyhetsbildet vil som oftest fokusere på det negative blant ytterpunktene. Det blir trolig ikke gode nok leser- og seertall dersom man fokuserer på veldrevne klubber, inkludering, folkehelse og positive aktiviteter til glede for nærmiljøet. Det er denne siden vi må bli flinkere til å vise



frem. Dette krever også noe av hver og enkelt av oss i møtet med samfunnet.

Svenskene smaker nå på den «sure svie».

Ved innføringen av lempninger på frekvensen av Periodisk Kjøretøykontroll (PKK) i 2016, valgte Sverige en annen retning enn Norge. Sverige gikk for fullt fritak ved passerte 50 år, uansett tilstand og type bruk. Siden grensen er rullerende, er det nå blitt et alarmerende stort antall biler hvor myndighetene ikke lenger har kontroll på den faktiske tilstanden. Ofte viser det seg at «frihet under ansvar» ikke fungerer i praksis, og det har nå blitt et uttalt problem med hensyn til trafikksikkerheten. At det nå er innregistrert om lag



17.000 Chevrolet Impala`er hvor en stor andel er raggarbiler i bedrøvelig tilstand, viser hvor feilslått dette egentlig ble. Mange her i Norge ønsket også å legge seg på svenske-linjen, men i etterpåklokskapen kan det ha vært veldig lurt at vi valgte å holde igjen. Betydelige innstramminger er nå varslet, og som alltid med regelendringer blir ofte resultatet «å skjære alle over en kam». En kollektiv avstraffelse vil trolig bli langt verre enn om man hadde gitt reguleringer og føringer i forkant.

Er bil som hobby en troverdig og levedyktig fellesnevner?

Mangfoldet og bredden vi ser blant de kjøretøyinteresserte spriker i veldig mange retninger. Den spriker faktisk så mye at man skal lete grundig for å finne noen fellesnevner om det i det hele tatt finnes noen? Et betimelig spørsmål blir deretter hvorfor man skal omtale «bilhobbyen» som en gruppe med like behov og rettigheter? Nei, mener LMK da vi er opptatt av at

bildet må nyanseres og tilpasses ulike behov og formål. Alle med bil kan ikke ha de samme reglene, fordelene eller restriksjonene. Det vil heller ikke være mulig, så derfor er vi ærlige i LMK om at det ikke er vårt formål. Det sier seg selv at når miljøsoner innføres, avgiftslettelser, teknisk regelverk, kulturmidler, offentlig støtte til vern/restaurering osv. kan ikke det eneste kriteriet f.eks. være at det er en bil. Det må stilles klare krav til anvendelsesområde, originalitet og historisk betydning. Dette tror vi at de aller fleste er innforstått med, men likevel greit at repeteres slik at ingen føler seg sviktet av LMK i fremtiden.

Vår motorhistoriske bevegelse har nettopp de viktige og tungtveiende argumentene for vår fremtidige eksistens med tanke på mengde/antall, klimaavtrykk, minimale ulykkestall, folkehelse og gjennom formidling/ivaretagelse av en nasjonal bevegelig kulturarv. Denne fordelene svekkes gjennom at vi vanner ut begrepsforståelsen. Det lar seg ikke gjøre at en Tesla likestilles med en T-Ford fra 1920-tallet.

Hvordan skille klinten fra hveten?

Det blir viktig at ulykker, hendelser og overskrifter ikke blir «våre» dersom dette ikke er blant gruppene LMK

favner om. Et middel for å skille bruksbiler og kjøretøy som ikke har en historisk interesse for ettertiden, blir påkrevet. Som vi har sagt også tidligere at ikke alle gamle hus har en berettiget plass på Maihaugen, blir det samme gjeldende for eldre kjøretøy. Brutalt eller ikke, vi må innse at det må gjøres utvalg i en stor gruppe hvor ikke alle følger likt regelverk eller har samme fordeler. Noen er aktuelle fremtidige kandidater, men grunnet lav alder må finne seg i å sitte litt til på venterommet. Andre kjøretøy har så liten historisk signifikans at de aldri vil ha noen historisk interesse utover den gleden eierrent personlig har av dem. Hensikten blir å trekke skillelinjer mellom at hobbykjøretøy og noe hvor storsamfunnet gjennom regelverk, dispensasjoner, tilskudd og avgiftslettelser har et ansvar for at disse bringes videre til ettertiden. Dette er ikke en subjektiv mening knyttet til smak og preferanser, men derimot å påpeke hva som er allmenn interessant og korrekt presentert historie eller ikke.



Løsningen slik LMK ser det er at vi, i likhet med en rekke land, øremerker nettopp disse historisk korrekte kjøretøyene. Med få tastetrykk kan disse identifiseres og få tilgang til miljøsoner, lempninger og fordeler tiltenkt disse. Den beste løsningen p.t. ligger i dag i at kjøretøyet registreres som bevaringsverdig. LMK deltok i den politiske prosessen i 2015/2016, og det er ingen forhold som tilsier at dette er et rettighetstap eller begrensning av eiers selvråderett – snarere tvert i mot. Dette står godt forklart i lovforarbeidene til den aktuelle forskriften. I fremtiden kan trolig også FIVAs ID-kort spille en stadig større rolle da stadig flere land velger å gi dette en fremskutt posisjon i nasjonale regelverk og forvaltning. Dette er også noe av bakkeppet for at LMK

ser viktigheten av å være tilsluttet en større og global premissleverandør som nettopp FIVA. Tyngden av om lag 85 medlemsland og nærmere 2 millioner medlemmer kan ikke ses bort i fra. Når tillegg tunge aktører som blant annet UNESCO anerkjenner den rullende kulturarven, er ikke dette noe som kan feies bort. Så blir det opp til oss som nasjonale aktører å grensesette slik at «kart og landskap» harmonerer. På denne måten vil også fremtidige generasjoner nyte godt av den positiviteten og sosiale kapitalen veterankjøretøybevegelsen representerer.

NOUVELLES NEWS

FIVA NYTT

Siden siste utgave har vi vært en tur i Stockholm - hvor det svenske motorhistoriske arkivet (SMA) ble tildelt FIVAs kulturpris for 2025. Det skjedde den 5. mars på Senter for svensk næringslivshistorie med inviterte gjester.

Senteret som ligger i Bromma har 87000(!) hyllemeter med arkiv, hvorav SMA utgjør ca. 60 av dem. SMA er del av vår svenske søsterorganisasjon, Motorhistoriske Riksforbundet (MHRF).

MHRF mottar prisen for sitt initiativ til å opprette SMA i 2014. MHRF er oppdragsgiver for arkivet, hvis formål er å bevare kildemateriale om svensk motorhistorie som ellers ville vært i fare for å gå tapt. Ved å motta donasjoner og samlinger, organisere og katalogisere disse, for så å gjøre dem tilgjengelige, bidrar Svensk Motorhistorisk Arkiv ikke bare til bevaring, men til økt kunnskap om, og forståelse for kulturarv.

Arbeidet med arkivet utføres gjennom en arkivkomité, og materialet, så langt mer enn tretti donasjoner, lagres sikkert på Senter for næringslivshistorie, som MHRF er tilsluttet. Arkivet kan sees der, men tusenvis av unike bilder er også gjort tilgjengelige på nett gjennom bildedatabasen Motor Culture Image, som ble opprettet med støtte fra den svenske Riksantikvaren.

I sin begrunnelse fremhever Nataša Grom Jerina, FIVAs visepresident, blant annet hvordan MHRF, gjennom SMA, har skapt en målestokk for hvordan kunnskap bør beskyttes og en modell som forener alle som er involvert i bevaring, både individuelle entusiaster og klubber samt eksperter innen arkivfeltet. At materialet også gjøres tilgjengelig er betydningsfullt for alle som trenger autentiske kilder. Kulturarbeid på sitt beste!

Til prisutdelingen kom andre nordiske FIVA representanter, og LMK var i selskap med Danmark Estland og Finland for anledningen. Vi stiller oss i køen av gratulanter, og roser det formidable arbeidet MHRF har nedlagt.

Vi innser bevegelsen har en oppgave også i Norge på dette viktige feltet.

LMK har hatt møter med relevante aktører om forvaltning og samordning av private samlinger med tanke på tilsvarende formål for ettertiden. Målet må uansett være ubegrenset allmen tilgjengelighet for å øke kunnskap og forståelse.

Norsk vegmuseum på Lillehammer, spesialsamlingene ved Universitetet i Bergen og Arkivforbundet - som har vi relasjon til gjennom Kulturvernforbundet - kan være noen

av flere nyttige partnere i den videre diskusjonen om innsamling, organisering, arkivering og forvaltning av denne delen av vår egen kulturarv.





HVA DRIVER VI MED?

av Carl A. Harbitz-Rasmussen

Lær deg disse to ordene - immateriell kulturarv.

Ved utgangen av februar i år, var det frist for innspill til Kulturdirektoratets strategi for arbeid med immateriell kulturarv fra 2026-2031. Hva i all verden har det med LMK og vår bevegelse å gjøre? Det enkle svaret er - mye!

Hva er så immateriell kulturarv?

FNs organisasjon for utdanning, vitenskap, kultur og kommunikasjon heter UNESCO. De definerer immateriell kulturarv i sin konvensjon fra 2003 som levende tradisjoner, kunnskap og ferdigheter som overføres mellom mennesker - ofte fra generasjon til generasjon - og som gir fellesskap identitet og kontinuitet.

Dette omfatter for eksempel muntlige tradisjoner (ord og uttrykk), tøvende kunst, sosiale skikker og ritualer, tradisjonelt håndverk, og praktisk kunnskap.

Det kan også beskrives som den «usynlig» delen av vår kulturarv - ikke bygg eller gjenstander, men kunnskap, praksis og det vi kan.

Norge har ratifisert konvensjonen fra 2003, og dermed forpliktet seg til å sikre og anerkjenne immateriell kulturarv. Kunnskap skal behandles på lik linje som faste kulturminner, som middelalderruiner eller vikinggraver.

Hva har dette med vår bevegelse å gjøre?

Vi tilhører et emnefelt som har hatt en teknologisk utvikling hvor metoder og måter foreldes i hurtig tempo. Fra en høyst analog og til dels enkel teknologi, har kjøretøy over tid blitt svært avanserte. Samtidig har kulturforvaltningen hengt igjen, og ikke fulgt utviklingen - spesielt etter den teknisk industrielle revolusjonen. Den teknologiske utviklingen har akselerert raskere de siste 170 årene, enn de foregående 1000 årene. Fra 1870-tallet til tidlig 1900-tall fikk vi bil, fly, telefon og elektrisitet. Det tok millioner av år å kontrollere ild,

mens det tok drøyt mine leveår år mellom første flytur til vi gikk på månen.

Våre kjøretøy spiller utviklingen, og vi har en bevegelig 30-års grense for de kjøretøyene LMK skal fremme bevaring av.

Kunnskapen om drift, vedlikehold og bruk av historiske kjøretøy er levende kulturarv. Kunnskapen om å vikle en startmotor skal ivaretas på lik linje med bunadssøm.

Det gjelder alt fra motoroverhaling og karosseriarbeid til noe så grunnleggende som hvordan vi opererer våre kjøretøy.

Metoder i endring = tap av kunnskap

Et tydelig eksempel på endring er bortfall av kunnskap trenger man ikke å hente fra 1920-tallet, men 100 år senere - i dag.

I 2018 ble 18% av nye førerkort utstedt for automatgir, to år senere var tallet 51%, mens det i 2024 ble utstedt 57% førerkort med begrensning til automatgir.

Utviklingen er naturlig når manuelt gir står for 0,2% av nybilsalget, eller 21 kjøretøy i 2024.

Ferdighetene og kunnskapen knyttet til manuell giring og klassisk bilteknikk vil gradvis forsvinne, og bli immateriell kulturarv, som vi forplikter å ivareta. Våre organisasjoner har derfor et ansvar for å sørge for at kunnskaper opprettholdes og tradisjoner lever, slik at våre kjøretøy forblir operative.



Her står erfaring tilsvarende minst åtte år per sylinder. Hvordan fanger vi det han har mellom ørene?

Fra faste kulturminner til bevegelig kulturarv

Kulturvern har til nå i stor grad blitt tolket til å omhandle faste kulturminner, og i mindre grad noe som knytter seg til selvdrevet mobilitet.

Til nå har vi lenge kunnet frede en garasje, eller en vei. Men bilen med dokumentert norsk historie fra bilens første epoke i Norge, som oppbevares i den fredete



garasjen og kjører på den fredete veien har ikke hatt samme vern. Nå kommer endringene som gjør bildet komplett.

Men verden utvikler seg hver dag. Det som en gang var moderne teknologi, er i dag historie - og i morgen kulturarv. Kunnskapen om å bygge vikingskip står trolig sterkere enn å reparere og vedlikeholde elektronikk fra 80-tallet. I historiske perspektiv er det ene ikke mindre viktig enn det andre.

Mobilitet som kulturarv

I 1999 fikk fartøyvernet et gjennombrudd gjennom formell anerkjennelse. Resultatet ser vi i dag: en styrket bevegelse med bedre rammevilkår.

Tyve år tidligere ble Landsrådet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber, som vi het den gang, dannet av visjonære og ansvarlige entusiaster, nettopp fordi det var behov for et overordnet organ som kunne ivareta fellesskapets interesser.

Nå er vi ved et veiskille, ved at selvdrevet mobilitet for første gang gis tydelig plass i kulturminneforvaltningen.

I forkant av lovforslagsutkastet, til den nye kulturmiljøloven som ble overlevert Klima- og miljøministeren for et år siden, sendte LMK innspill, men bisto også andre organisasjoner i deres innspill.

I det pågående lovforarbeidet, har vi hatt tett dialog med sentrale aktører, og deltatt i debatter om lovens innhold og utforming. Det at vi er i allianse med øvrige disipliner av bevegelig kulturarv er svært verdifullt, ettersom vi har mer til felles enn det som skiller. Denne typen samarbeid er verdifullt i det at vi lærer av hverandre, men også i at forvaltningsorganene møter oss som én.

Den «usynlige» kunnskapen blir borte.

Mange av ferdighetene som trengs for å vedlikeholde historiske kjøretøy finnes ikke lenger på moderne verksteder. Det undervises ikke i formell utdanning lenger, og det dokumenteres ikke systematisk.

Kunnskap om den bevegelige kulturarven har til nå, i stor grad, overlevd gjennom sterke frivillige miljøer. Gjennom overføring av praktisk erfaring entusiaster i

mellom har ferdigheter fått leve. Mange av kunnskapene trues i større omfang når rekruttering av yngre medlemmer svikter, og det blir færre å dele dem med.

Den «nye» entusiasten er gjerne +/- 60 - full av drømmer og nostalgi. God økonomi overgår den tekniske innsikten og gleden er størst gjennom opplevelse på veien.



Om vi bare kunne fredet dem.... 170 år med kunnskap går tapt når herrene på bildet forlater oss. 92 åringen til høyre støpte og laget en forgasser etter mål for ti år siden.

Den unge entusiasten var gjerne en med begrenset økonomi som var drevet av iver, nysgjerrighet og mestringsfølelse. Dette skaper et misforhold mellom behov og kunnskap.

Når den «nye» entusiasten skal ha noe gjort, må det i større grad kjøpes. Når det ene spesialverkstedet etter det andre forsvinner, oppstår en uheldig situasjon.

Best før, og dårlig etter....

Når slutter en bergenser å snakke, eller en hund å spise - sannsynligvis aldri. Uansett hvor

bra det er vil vi ha mer. I forhold til omverden, vil jeg likevel hevde at har vi det faktisk ganske bra i vår bevegelse. Vi kan til og med søke staten om penger til restaurering!

Kulturmiljøloven som er på trappene vil være nybrottsarbeid, og således helt i verdensklasse hva angår lovfesting av mobilitet og bevegelig kulturarv. Mange av våre kolleger i andre FIVA-land har derfor bedt oss om lovutkastet.

Selv om det tok nærmere 30 år etter at fartøyvernet ble stuerene, er det like om hjørnet at vi alle blir likeverdige, når den nye loven trår i kraft.

Det vil styrke muligheten for at kunnskaper om drift, vedlikehold og restaurering av våre kjøretøy sikres, og at vi kan holde vår mobile kulturarv levende.

Fartøyvernet har på disse årene fått tre nasjonale fartøyvernssentre med høy grad av offentlig finansiering til drift. Nå skal vi med lov i hånd kjempe for det samme for den landbaserte delen av bevegelig kulturarv.

For offentlige institusjoner er dette et relativt nytt og krevende felt. De famler - ikke nødvendigvis av motvilje, men fordi dette er upløyd mark - og nytt. Som vi vel vet, er nytt «farlig».

Det er neppe overdrivelse å hevde at de tradisjonelle forvaltningsorganene - ofte museer - i beste fall har



begrenset kunnskap om vårt segment av norsk kulturarv.

Vi forvalter gjenstander som er produsert for å brukes, og blant andre Riksantikvaren har vedtatt at bevaring gjennom bruk er beste form for bevaring.

Her sliter nok den etablerte delen av kulturens voktere. De er gode på bygg og ruiner som kan låses, eller gjenstander som kan låses bort. De er ikke gode på bevegelige gjenstander som skal fungere slik de var ment å fungere. De må forstå at våre objekter er litt ferskvare med utløpsdato om de ikke holdes i bruk.

La elva leve!

Uten at vi med det første lenker oss sammen, må vi være våkne når det er fokus på for eksempel på immateriell kulturarv.

Det er viktig at LMK som organisasjon, sammen med sine partnerorganisasjoner, forbereder seg på arbeidet fremover, og erobrer vår rettmessige plass i forhold til loven, UNESCOs 2003 konvensjon og ikke minst Europarådets FARO-konvensjon.

Den siste forpliktet Norge seg til i 2011, og den er på «vår» side. Den omhandler viktige elementer som at mennesket skal stå i sentrum i forhold til hvilken betydning kulturarv har for dem, retten til å definere sin egen kulturarv, og ikke minst at frivillighet og lokalmedvirkning (vår bevegelse) er sentralt i kulturvernet.

I lys av nevnte kommende regelverk og konvensjoner som taler til fordel for vår eksistens, må LMK fortsette å jobbe for hele bevegelsen gjennom å kreve anerkjennelse av frivillige miljøer, synliggjøre

kompetansen som finnes blant medlemmene, begrunne hvorfor dette er viktig kulturarv, og arbeide for likeverdige vilkår med andre kulturminner.

Våre objekter speiler en annen tid, men de er ikke mindre viktige når historien skal fortelles.

Budskapet med artikkelen er at det ligger mye politisk i vår virksomhet. Våre ansatte og tillitsvalgte jobber mye og målrettet for felles goder og kulturell ansvarlighet.

Resultater tar tid

Dette arbeidet skaper ikke ukentlige overskrifter. Prosessene er lange, hjulene kverner sakte, men det er avgjørende at vi tar plass i prosessene.

Den litt «usynlige» innsatsen - høringsinnspill, lovarbeid, påvirkning, dokumentasjon - er kanskje mindre synlig enn treff og medlemsmøter, men den er helt avgjørende for fremtiden.

Å forvalte kulturarv handler ikke bare om å bevare gjenstander. Det handler om å bevare kunnskap. Skal vi påvirke fremtiden, må vi forstå og ivareta fortiden.

Vi forvalter gjenstander som er produsert for å brukes, og blant andre Riksantikvaren har vedtatt at bevaring gjennom bruk er beste form for bevaring. Her famler nok den etablerte delen av kulturens voktere. De er gode på bygg og ruiner som kan låses, eller gjenstander som kan låses bort. De er ikke god på bevegelige gjenstander

Våre kjøretøy representerer ikke bare teknologi - de representerer mennesker, ferdigheter og erfaringer. Og det er nettopp det immaterielle kulturarv handler om - helheten og samspillet.

ET EKSEMPEL TIL ETTERFØLGELSE - et boktips

Hvor mange ganger har vi ikke hørt eller sagt til noen: «du burde skrive en bok». Det skjer sjelden og det vi ville lest, ender i graven - og verden har tapt historie.

Her er historien om unntaket. I 2004 tvang en kronisk leddbetennelse Jan Arne Markussen (80) til å forlate motorverkstedet hvor han hadde jobbet siden 1967, og drevet fra 1974.

Da gjorde han det altfor få gjør - han satte seg ned og omsatte sin kunnskap til ord. I 2008 kom boken kalt «Ka é det? Det é vri?» ut. 500 håndskrevne og



illustrerte sider med skrevet for mennesker med interesse for klassiske biler og båter.

Det var ikke lett å finne et forlag til et håndskrevet manuskript, så han ga den ut på egenhånd.

Som om det ikke var nok fikk han en idé om å utvide

boken, men gi den ut på engelsk. Da måtte datteren hans først lære ham å oversette ved hjelp av Google. I 9 A4 rutehefter og 60 kulepenners senere, kom den 700 sider tykke engelske versjonen ut - kalt «What is is? - It is torque!».

Den engelske selger etter sigene best, og sendes over hele verden. Kiloprisen av 60-års erfaring, gjør boken nærmest gratis!!

Uansett er verden blitt litt rikere. Takket være at Jan Arne's kunnskap og erfaringer er allmenngjort av en yrkesstolt fagmann som tok ansvar for et yrke i ferd med å bli kulturarv.

KJØP BOKEN PÅ BODONI.NO



Er du klar for en ny sesong?

Med en god forsikring, ligger alt til rette for mil etter mil med gode opplevelser i sommer.

En god forsikring og en trygg bil er en god start! Etter en lang vinter, er det smart å sjekke at alt er i orden før første kjøretur.

En annen ting det er lurt å sjekke, er forsikringen din. Vi har skreddersydd en forsikring for LMK-medlemmer. Den gjelder i hele Europa, ved kjøring, transport, verkstedopphold og

lagring – og du får selvfølgelig veihjelp på stedet og hjemtransport.

Har du hatt veteranbilen avregistrert i vinter? Før du kan ta den i bruk må du huske å aktivere forsikringen slik at du kjører lovlig.

Vil du vite mer? Ring oss på 21 49 50 37 eller les mer på if.no/lmk.

I samarbeid med





BESØK PÅ VEGMUSEET

Vi inviterte oss selv til Lillehammer

Det er alltid hyggelig å besøke Norsk Vegmuseum på Lillehammer, men turen som forbundets generalsekretær Stin Christian Husby og styreleder Carl A. Harbitz-Rasmussen tok dit før påske var ikke uten mål og mening. Museet samarbeider nemlig med LMK om den internasjonale FIVA konferansen til høsten. - noe vi er svært glade for. Konferansen skal som kjent arrangeres ved muséet.



Styreleder i LMK Carl Harbitz-Rasmussen og Åsmund Sletten, Nors Vegmuseum

Det er mange detaljer som skal på plass, og da er det nyttig å ta det over bordet, og samtidig sjekke fasiliteter. Vi føler oss godt ivaretatt av Astrid Stubrud og Åsmund Sletten, som håndterer samarbeidet fra muséets side.

Åsmund tok oss med bak kulissene på en spennende og ny utstilling som er i ferd med å ta form. Den åpner senere i år - gled dere. De er utrolig flinke der oppe, og det legges ned mye godt arbeid i formidlingen.

Vi var selvsagt innom kjøretøyhistorisk museum, hvor den nye utstillingen «Camping på hjul» er på plass. Utstillingen viser mer enn hundre å med camping langs veien. Som det meste på museet, holder også denne tema utstillingen høy standard ned til minste detalj. Her vekkes mange minner. Utstillingen blir stående til over sommeren 2027.

Vi oppfordrer våre medlemmer som ennå ikke har vært innom på vegmuséet, å prioritere en tur dit. Sjekk kalenderen for spennende aktiviteter - for eksempel Nasjonal motordag den 14. juni.

HVEM ER HVEM I LMK



Stein Christian Husby
generalsekretær
stein.christian@lmk.no



Kristin Riso
kontorleder - sekretær
kristin@lmk.no



Carl A. Harbitz-Rasmussen
styreleder LMK
pilotcarl@gmail.com



Jarle Rønjom
nestleder LMK
jarle.ronjom@hotmail.no



Lars Erlend Kielland
styremedlem LMK
lekerom@gmail.com



Lidvard Lundanes
styremedlem LMK
lidvard.lundanes@gmail.com



Bjarne Samuelsen
styremedlem LMK
bjasam@gmail.com

KOMMENDE EVENTER

3.-6. april, Elmia, Jönköping, Sverige
www.elmia.se/en/custommotorshow/

8.-12. april, Retro Classics Essen, Tyskland
<https://www.retro-classics-essen.de/en/>

10.-12. april, Autopia Expo, Stavanger
<https://autopiaexpo.no>

24.-26. april, Veterama Hockenheim, Tyskland
<https://veterama.de/>

25.-26. april, Stjørdal Motor Show, Trondheim
stjordalmotorshow.no/

29. april - 2. mai, Retro Classics, Stuttgart, Tyskland
www.retro-classics.de/en/visitors

30.-31. mai, Gøteborg Classic Car Weekend, Göteborg, Sverige
<https://www.gccw.se/>

12.-14. juni, Klassikwelt, Bodensee, Tyskland
www.klassikwelt-bodensee.de/

5.-9. august, Fjordsteam, Bergen
<https://fjordsteam.no/>

18.-20. september, Goodwood Revival, Sussex, England
<https://www.goodwood.com/>

**UNIKT VEIHJELP-
NUMMER FOR
MEDLEMMER MED
LMK-FORSIKRING
21 49 19 83**



Fifth Pan-European
Conference for

18th-20th
September
2026

Automotive HISTORY 2026

Norwegian Roads Museum, near Lillehammer, Norway

The Fifth Pan-European Conference for Automotive History is a **leading international forum** attracting academics, historians, curators, authors, and dedicated enthusiasts from across the world.



SCAN FOR BILLETTER

More info and registration form available on
www.fiva.org

