

-vi tar vare på den rullende kulturarven

Ett nummer bak – men året er ikke omme

Tekst: Carl A. Harbitz-Rasmussen

For den årvåkne abonnent er vi fortsatt ett nummer bak målsettingen om ett nummer hver måned. Det er bare å innrømme at et høyt aktivitetsnivå i sommersesongen gir organisasjonen andre oppgaver og prioriteringer. Man skal delta. Man skal være synlig. Og mange store arrangementer, festivaler og treff krever sitt.

Til gjengjeld gir aktivitetene inspirasjon og stoff til mange gode saker i bevegelsens lavsesong.

Året er ikke omme, og miraklenes tid er heller ikke forbi. Kanskje klarer vi likevel tolv nummer det første året?

Dette nummeret er naturlig nok preget av aktiviteter fra sommeren og høsten. Sommerens Fjordsteam i Bergen kan vi vanskelig la være å skrive om. Festivalen er landets desidert største utstillingsvindu for den frivillige innsatsen som legges ned for historisk mobilitet.

Det er et viktig vindu å være utstilt i når tilskuerne blant annet er representanter for politisk ledelse på alle nivåer, forvaltning og andre viktige premissleverandører. Når «alle» er samlet hos oss, og så mye dreier seg om frivillighet og bevegelig kulturarv, blir det lettere å komme i dialog, bygge relasjoner, formidle og tilegne seg informasjon.

Kort sagt – vi blir bedre kjent med hverandre.

LMK deltar – som eneste representant for det motorhistoriske miljøet – på den nasjonale konferansen for bevegelig kulturarv. Flere av LMKs klubber er dessuten på eiersiden av det ideelle aksjeselskapet bak Fjordsteam, Fjordsteam Bergen AS.

Den internasjonale konferansen for kjøretøyhistorie, som LMK arrangerte i samarbeid med FIVA og Norsk vegmuseum, er også så vidt over.

Tilbakemeldingene fra deltakerne er meget gode, og jeg vet at vi sammen med Norsk vegmuseum løste oppgaven på en eksemplarisk måte. Både den tekniske

gjennomføringen og det faglige innholdet var, etter tilbakemeldingene å dømme, i verdensklasse.

Vi synes likevel det er leit at ikke flere fra våre egne miljøer fant veien til konferansen – både medlemmer og representanter for andre organisasjoner. Mye av innholdet var nok svært relevant for mange klubbers formålsparagrafer, slik de ble formulert da vår bevegelse i hovedsak oppsto for 50–60 år siden.

Mange klubber har nettopp nedfelt i sine vedtekter at de skal ta vare på kjøretøy og historie. I så måte er et forum som dette perfekt for å vekke sansene og minne oss om hvor mye mer som ligger i vår egen historie enn selve kjøretøyet.

En stor takk rettes til de norske foredragsholderne, som ga konferansedeltakerne en unik innsikt i deler av norsk kjøretøyhistorie. Denne er minst like interessant som de mer kjente historiene - og kanskje litt mer eksotisk for et internasjonalt publikum.

Særlig Asbjørn Rolseth høstet ros fra mange kanter. Det samme gjorde Nasjonale turistveger og Statens vegvesen ved Trine Kanter Zervekh, som holdt en formidabel presentasjon om hvordan arkitektur og omgivelser kan gjøre kjøreopplevelsen bedre.

Vår beliggenhet, vår natur og våre veier gjør Norge til et attraktivt for en kjøreopplevelse av dimensjoner.

De av våre egne som deltok på konferansen, var unisont enige om at mange gikk glipp av noe stort - for første gang på norsk jord.

Neste konferanse legges til Slovenia i 2028. Jeg blir derfor ikke forundret om flere av våre norske tilhørere finner veien også dit.

Snart er det igjen tid for Oslo Motor Show - landets kanskje mest spennende og allsidige arena for vår bevegelse. Tradisjonelt er dette en arena hvor mange av våre medlemmer dukker opp.

Vi vil gjerne treffe dere, svare på spørsmål dere måtte ha, eller bare ta en prat. Jeg håper mange av dere legger turen innom LMKs stand i hall B, stand 01-12. Vi gleder oss!





LMK TOK DEBATTEN SOM MANGE VEGRER SEG FOR

av generalsekretær Stein Christian Husby



Et nytt verdensbilde trer frem.

Historiske kjøretøyer står nå ved et veiskille. Lovgivningen med de utkast som foreligger til en ny kulturmiljølov, er nå i ferd med å gi den bevegelige kulturarven en

posisjon LMK har kjempet for i flere tiår. Går ting slik vi nå håper, vil vi ikke lenger stå i skyggen av historiske bygninger og fartøyer. En ny lov vil også omfatte det som går i luften og på skinner, en helt riktig vurdering dersom vi skal kunne ta vare på det komplette bildet av vår samfunnshistorie.

Som vi vet ut i fra verneplaner, fredning og tilskuddsordninger, vil det alltid være kriterier for dem som skal oppnå særskilte unntak og økonomisk bistand.

Utfordringen er at i potten bevegelig kulturarv, representerer vår motorhistoriske bevegelse trolig alt for mange objekter til at alle kan ta del i alle goder dette måtte innebære. Tiden er inne for at vi setter noen krav og føringer til oss selv, slik at de objektene som får særfordeler utover dagens situasjon er faglig godt fundamentert.

LMK har en rekke ganger påpekt av historiske kjøretøyer og hobby-kjøretøyer ikke nødvendigvis har de samme perspektivene for sitt virke. Som det fremkommer i LMKs vedtekter og formålsparagraf, skal vi verne om kulturarven kjøretøyene representerer og fortrinnsvis originale kjøretøy, som formidler historien på en korrekt måte. Nødvendigvis er ikke ombygginger og endringer i konflikt med dette ståstedet, dersom dette fant sted for lenge siden og er en sentral del av kjøretøyets historie, funksjon og betydning. Mange av våre medlemmer opplever videre at det de holder på med er en hobby for dem, og derfor kan det sikkert for mange oppleves forvirrende dersom LMK inntar en tilsynelatende fiendtlig holdning til den enkeltes hobby. La det være klart en gang for alle; LMK har ingenting imot hobby, men hobby er ikke ensbetydende med historie og kulturarv. LMK ser med glede på at kjøretøymiljøet har ulike fasetter, og det skal være takhøyde for alle former for kjøretøy. Dette bidrar både til rekruttering, verdiskapning og sosial kapital. Derimot må vi evne å se forskjellene, slik at det også blir forståelig at en likebehandling er umulig. Derfor blir det viktig med slike presiseringer, nettopp for at LMKs medlemmer vet hva LMK står for og ønsker å kjempe for.



Fra v: Stein Christian Husby (LMK), Carl A. Harbitz-Rasmussen (LMK), Anders Baalsrud (NJK), Jone Blikra (AP) og Cathrine Thorstensen (SVV)



Hva er egentlig LMKs oppgaver og funksjon?

LMK ble dannet nettopp for å være en organisasjon for historiske kjøretøy. Det har vært og vil alltid være vår hovedoppgave. Som en upolitisk organisasjon blir det

også enklere å holde seg til vårt mandat, da vi ikke ser det som vår oppgave å delta i debatten om bilavgifter, bompenger, veibygging eller avgifter på drivstoff. Alt vi fokuserer på ligger tilbake i tid, og vår oppgave vil være knyttet til å skape

løsninger slik at fortiden kan delta inn i fremtiden gjennom aktiv bruk og tilstedeværelse. Det finnes en rekke andre organisasjoner med hovedfokus på det vi ikke jobber for, som også vil gjøre dette langt bedre og med en påkrevet troverdighet. En faktisk forståelse av LMKs mandat, vil også gi et svar på hvem LMK er og hvor vi skal virke for å gjøre en best mulig jobb for våre medlemmer.

Hobby – et vidt begrep.

Kjøretøyhobby har mange fasetter. Det er kanskje derfor begrepsnyansene blir såpass forvirrende for dem som ikke aktivt fronter kjøretøypolitikk, teknisk regelverk og verneplaner. Hobby-begrepet omfavner i praksis alt fra mobilitetens krybbe til dagsferske sportsbiler. Faktisk helt nye el-biler kan være noens hobby, og vi ser at el-bilklubber også er i ferd med å organisere seg. Det bør være innlysende at her er det et stort sprik mellom interesser, lovverk og hva man kan forvente seg. Denne gruppen er i høyeste grad ingen homogen masse. Det nytter ikke å samle alle disse i en felles pott og stå på barrikadene og kreve en likebehandling. Det tror vi heller ikke at miljøet selv vil avkreve da fellesnevnerne til dette er alt for få. Vi i LMK tror faktisk ikke at eieren av en helt nybygget bil med «1932 Ford» i vognkortet opplever en gang selv at dette er kulturarv og historieformidling. Her

er det bygget et flott kjøretøy etter eget ønske og nytelse. Valgene som er tatt er gjort helt bevisst og bidrar blant annet til å ekskludere fra status som bevaringsverdig eller fremtidige kulturmidler. Men det sistnevnte tror vi heller aldri at var et ønske om eller

tilsiktet mål noensinne fra eierens side.

Det er også derfor vi i Norge har en rekke



Dette er ikke et historisk kjøretøy, til tross for at årsmodellen i vognkortet kan tilsa det.

som beskjeftiger seg med de ulike fasettene innenfor kjøretøymiljøet, nettopp slik at de ulike miljøene kan få en best mulig ivaretagelse da ingen vil kunne favne om alt på en forsvarlig måte. LMK som den største og også eneste organisasjonen med hovedfokus på den motorhistoriske kulturarven, er det nødvendig for medlemmene våre at de til en hver tid vet hvor LMK står. Vi ønsker ikke å bedrive populisme eller vri på fakta for å tiltrekke oss medlemmer eller klubber. Slik vil heller ingen bli skuffet den dagen vi blir nødt til å begrense og differensiere da vi aldri har talt med flere tunger.

Arendalsuken 2026 – vi reiste de ubehagelige spørsmålene.

Under arbeidstittelen «Hvem må under bussen», ønsket vi nettopp et fokus på hvordan utvelgelsen må skje. LMK har etter hvert blitt fast inventar i Samferdselsteltet, og vi ønsket derfor en politisk debatt hvor vi satte fokus på grensesnittet mellom hobby, kulturarv og kriterier for vern.

Det blir derfor viktig å se litt nærmere på hvilke kriterier som har blitt benyttet i både bygnings- og fartøyvernet. Hvilke kriterier skjer utvelgelsen etter og hvilken historie ønsker vi at bringes videre til ettertiden? Det er også greit med en mengdeforståelse, slik at vi faktisk kan

organisasjoner



innrette forventninger og krav innenfor et realistisk perspektiv.

Det kan nevnes at:

- Kun 18 fartøy er fredet av Riksantikvaren.
- Kulturminnefondet stiller som krav for tildeling av støtte at kjøretøyet har kjent norsk historie. Sjeldenhet, historisk betydning, proveniens og eventuelt kjøretøyets funksjon i et kulturmiljø – er kriteriene det jobbes etter.

Ovennevnte viser at noe skal være veldig spesielt for å få en offentlig støtte. Derfor må nok restaurering, vern og bevaring også fremover stort sett finansieres privat. Derimot sier dette noe om at det må stilles definerte krav dersom ordninger ikke skal skli fullstendig ut og gis et tomt innhold. Derfor ser også LMK med stor undring og skepsis på når deler av miljøet tar til orde for at biler helt ned mot 15 år skal få avgiftsfritak. Effekten kan lett komme som en boomerang og initiere effekter som kan være ødeleggende for oss alle. Samfunnskostnaden er også enorm, noe LMK fikk fullt medhold i fra Finansdepartementet i forbindelse med Stortingsforslag 126 i 2024. Miljøet trenger riktignok en håndstrekning, men dette skal ikke gå til en gruppe som domineres av slitne bruksbiler. Med dette kommer utslipp, miljøstrategier, ulykker og feil og mangler ved PKK til å gå i taket. Disse tallene trenger vi ikke i vår disfavør, særlig tatt i betraktning hvor godt vi ter oss i all statistikk p.t.

LMK ser at vi som organisasjon har en forventning fra myndighetene om at vi tar et faktisk ansvar. En

selvransakelse og selvjustis i forkant av problemene, er et nødvendig proaktivt grep.. Dette selv om noen føler at det ekskluderes, begrenser eller at det kan bli vanskeligere dersom de ikke kan ta del i alle lempninger vi tilkjemper oss. Slik vil det måtte bli, og noen vil være klare kandidater men må bare vente litt til oppnådd veteranstatus.

Under debatten på Arendalsuken, ble det derfor relevant å finne et debattpanel med en viss bredde blant deltakerne. Norsk Vegmuseum ved fungerende dir. Cathrine Thorstensen ble et naturlig valg, all den tid museet hele tiden jobber innenfor rammene knyttet til formidling, utvelgelse og representativitet. Det var også relevant å få et innblikk i hvordan utvelgelse og kriterier skjer innenfor jernbanemiljøet, særlig da de i likhet med oss står ved det samme veiskillet. Anders Baalsrud fra Norsk Jernbaneklubb stilte derfor. Fra politikken stilte Jone Blikra (Ap) fra transport- og kommunikasjonskomitèen på Stortinget, en politiker som gjennom lengre tid har vist interesse og forståelse for den bevegelige kulturarvens utfordringer. Fra LMK stilte styreleder Carl A. Harbitz-Rasmussen, og undertegnede ledet debattantene gjennom seansen.

LMKs initiativ under Arendalsuken har høstet ros for at vi reiser disse problemstillingene allerede nå slik at miljøet

SE HELE DEBATTEN

Trykk [her](#) - eller på lenken under.
Lenken kan også kopieres inn i nettleseren.

<https://vimeo.com/1219993408?fl=pl&fe=sh>





FJORDSTEAM 2026

- FEM DAGER MED LEVENDE KULTUR

Tekst: Carl A. Harbitz-Rasmussen

Fra 5.-9. august var det på nytt - og for sjette gang - Fjordsteam i Bergen. Til sammen har det vært arrangert ti Fjordsteam festivaler, når man regner med de to i hhv. Florø og Stavanger.

Til dere som ikke har vært på Fjordsteam - hva er det? Fjordsteam startet i 2000 som et treff i Bergen for historiske fartøy - ikke bare norske, men også tyske og svenske fartøy. Dette var året etter at fartøyvernet var innlemmet i Kulturminneloven og endelig akseptert. Fjordsteam ble gjentatt sporadisk inntil man i 2018 hadde landet en avtale med Bergen kommune om fire festivaler. Da ble også det ideelle selskapet Fjordsteam Bergen AS dannet.

Festivalen har alltid vært inkluderende i forhold til andre former for bevegelig kultur, og alltid hatt betydelige innslag både tog og kjøretøy. I takt med et større fokus på den bevegelige kulturarven, ble representanter for busser, historiske kjøretøy og brannbiler tatt med på eiersiden av det nye selskapet, som i dag eies av Fjordabaatane, Bergen Brandkorps Historielag, Bergen Veteranvogn Klubb og Tide Veteranbusser.

I dag er Fjordsteam Europas største levende festival for bevegelig kulturarv, som omfatter alle disipliner - inkludert



Veteranbusser er alltid populært. Hele 20 stykker deltok aktivt under festivalen. Mange kjørte passasjerer fra distriktene til byen, og tok eller rundturer i Bergen. Fra v. Drosjebilsentralen i Bergen og tre busser fra HSD Bilane.

luftfart. Mer enn 150.000 mennesker har oppsøkt Fjordsteam, og arrangementet gis stadig mer plass i Bergen når det arrangeres. Mer enn i Florø og Stavanger har Fjordsteam i Bergen lyktes med å vinne en stadig større aksept hos bevilgende myndigheter. I dag er det hovedsakelig offentlig finansiert, med Bergen kommune og Vestland fylkeskommune som de største bidragsyterne. Mer enn 80% av budsjettet på over seks millioner kommer fra det offentlige.

Foruten å fungere som en gulrot for dugnadsgjenger over hele landet, som strekker seg etter å ha prosjektet sitt ferdig til neste Fjordsteam, har festivalen fått stadig større oppmerksomhet i utlandet. Under planleggingen av årets Fjordsteam kom henvendelser fra turoperatører som planla organiserte turer til Fjordsteam fra blant annet England og Tyskland. Vi mottok direkte henvendelser fra entusiaster i alle verdensdeler, som planla tur til Bergen i august. De vi fanget opp, ble selvsagt inkludert som deltakere, og fikk invitasjoner til ulike arrangementer. Også hele grupper tilknyttet uferdige objekter kom samlet til Bergen for å treffe likesinnede.

HVORFOR ER DETTE VIKTIG?

Av samme årsak som at LMK i 2025 tok initiativ for å opprette en felles allianse for alle fasettene innen bevegelig



Bergen Veteranvogn Klubb er medeier i Fjordsteam, og har ansvar for å skape en havnescene fra tidligere tider - noe de gjør bra. Fra v. en 1935 Nash Ambassador skimtes foran en 1944 Ford og 1925 Chevrolet. Foto: Per Åge Hesjedal



Fra venstre, verdens største taubåt i 1959, MT Elbe fra Rotterdam, MS Rogaland fra 1929, som sank ved kai i Bergen under eksplosjonsulykken 20. april, 1944

kulturarv, er Fjordsteam blitt et utstillingsvindu for de samme. Det å stå sammen der vi har noe til felles er viktig

- det gir bredere legitimitet og viser at det er mer som forener oss enn som skiller oss. Vi deler mange av de samme utfordringene, og vi kan synliggjøre at kombinerte ressurser, for eksempel på bevaring av kunnskap, gir større gevinst for samfunnet.

Fjordsteam blir lagt merke til - det viser oppslutningen av politikere og etater, og statlige organisasjoner. Vi er bedt om å legge arrangementet utenfor Arendalsuken. Vi spøker med at Fjordsteam er Arendalsuken for bevegelig kulturarv, og det er ikke langt i fra virkeligheten. Her er vi alene om oppmerksomheten, og det gjør at vi kommer i dialog. Derfor ble det i 2022 tatt initiativ til å danne et faglig bakteppe til Fjordsteam, gjennom etableringen av den nasjonale konferansen for bevegelig kulturarv.

For andre gang ble konferansen avholdt den 6. august. Når vi må avvise ønsker om å holde innlegg fordi tiden ikke strekker til, viser det solid oppslutning. Blant bidragene til konferansen var det innlegg fra Riksantikvar Hanna Geiran, Kulturdirektoratet, Kulturminnefondet, Vestland fylkeskommune, fartøyvernsentre, Norsk Kjøretøyhistorisk museum og hovedorganisasjoner som LMK, Norsk Jernbaneklubb og Norsk Forening for Fartøyvern.

I år deltok dessuten vår søsterorganisasjon i Sverige, MHRF på talerstolen, og ga oss verdifull innsikt i sine erfaringer. Det er verdifull informasjon for våre politikere. Samtidig vet jeg at de dro hjem med nye inntrykk og utvidet nettverk.

For våre bevegelser er det viktig å bli tatt på alvor. På den måten kan vi oppnå likeverdighet på kulturfeltet, og sikre gode betingelser og levedyktig eksistens.

RIKHOLDIG PROGRAM

Årets Fjordsteam kunne by på et rikholdig program, fordi det er en levende festival, har publikum anledning til å delta på svært mye. Det gir en unik mulighet til dypere innsikt i objektenes funksjon og bruk. Det setter verden i et historisk perspektiv, som vi tror gir en bedre forståelse for arven vi ivaretar. Vårt mål er at alle som forlater Fjordsteam gjør det med utvidet kunnskap om hva tidlig mobilitet betydde for samfunnsbygging og sosial utjevning. Enda viktigere er å formidle at objektene de ser eller opplever ikke er tilfeldig, og at det er vanlige mennesker som skape broparten på sin fritid. Vi prøver å formidle verdien av interesse og lidenskap, og vi prøver å fremme livskvaliteten som ligger i det å tilhøre våre fellesskap.

Summen av alt er viktig når vi skal vinne fram som kulturbærere og få aksept for at verden på fossilt drivstoff var en av vår tids viktigste samfunnsbyggere.

Foruten konserter og utøvende kultur kunne publikum være med på reiser med gårsdagens fartøy, eller reiser i småbåter på Vågen i Bergen. En slik lavterskel gratistur er for mange første tur på sjøen, og således et minne for livet. Man kunne kjøre historiske busser til en fredet bensinstasjon, eller ta trikken til Bergens Tekniske Museum.

Dessuten var nasjonalt veteranbrannbiltreff lagt til Bergen under Fjordsteam, og man kunne oppleve mer enn 50 historiske brannbiler - som også simulerte utrykning med historiske materiell, som endte i «slukking» av en brann på Bryggen.

Været var ikke på vår side alle dagene under festivalen, noe som gjorde at vi dessverre måtte kutte i flytilbudet. Håkon Fosso, veteranbilentusiast og akrobatikk flyger i verdensklasse, reddet likevel luftrommet med sine spektakulære oppvisninger i sin Christen Eagle. Dessverre måtte vi avlyse de 21 planlagte - og nesten utsolgte - turene med Dakota Norway sin DC-3. Også Biltema sin legendariske Supermarine Spitfire måtte kansellere grunnet ugunstige værforhold.

Fjordsteam er den eneste plassen på jorden vi kjenner til der man på én og samme billett kan ta et dampskip som korresponderer med damp tog og veteranbuss til Bergen lufthavn for å fly et 83 år gammelt fly og deretter ta buss og trikk fra 1897 tilbake til



Veteranbrannbiler demonstrerer høyderedskap, foran 1956 Magirus, bak 1963 Dodge.
Foto: Carl A. Harbitz-Rasmussen



utgangspunktet. Det er fem disipliner av bevegelig kultur - på en billett!

Det maritime dominerer fortsatt, men det skulle bare mangle når Vågen er vår hovedarena. Nærmere 70 fartøy kom fra Troms i nord til Vestfold i øst. Dessuten deltok to nederlandske fartøy. Blant dem taubåten Elbe som var verdens største i da hun ble bygget i 1959.

Noe av det mest eksotiske som kunne oppleves, var de tre dampdrevne kjøretøyene som var hentet inn fra Nederland. Damp på vei har vært en del av Fjordsteam mange ganger, og disse mekaniske dinosaurene begeistrer alle. For undertegnede ble det en helt unik opplevelse å få kjøre en av dem, da Carolina Schriever lot meg håndtere hennes Wallis & Stevens fra 1905 i trafikken. For en opplevelse! De øvrige var fra 1898 og 1924. Går alt etter planen, har vi muligens et dampdrevet kjøretøy med norsk opprinnelse i drift ved neste Fjordsteam.....?

I år ble det lagt stor vekt på lavterskeltilbud til barnefamilier, for dem er det mange av. Den typiske demografien på festivalen spenner vidt. Ofte er det to eller tre generasjoner som kommer sammen til Fjordsteam. Det er mye kunnskapsoverføring mellom generasjonene, nettopp fordi kulturen som formidles er håndgripelig innen et rimelig tidsaspekt. Dessuten er det masse minner knyttet til det som vises fram.

FRIVILLIGHET SKAPER

Fjordsteam har blitt en «snakkis» på flere arenaer - både den kulturpolitiske, men også rent næringspolitisk. Det er flott at vår bevegelse knyttes til noe positivt i de politiske korridorene.

Vi som står bak Fjordsteam har gjennom mange år bygget dette konseptet til en troverdig og verdifull arena på flere måter. I 2022 ble festivalen gjenstand for en ringvirkningsanalyse som Oslo og Bergen kommuner samarbeidet om. Den viste at de 4,2 millionene Fjordsteam mottok den gangen, ga økonomiske ringvirkninger tilsvarende det tidobbelte - 42 millioner kroner! Det er formidabelt, og vi kom ut på topp i forhold til andre festivaler målt i den samme undersøkelsen. Ikke bare i økonomisk effekt, men også på antall dugadstimer nedlagt - 16.000 timer. Fokus på frivillighetens verdier er noe som blir lagt merke til - spesielt når det kan tallfestes. Til sammen viser dette at frivillighet skaper noe «alle» vil ha, og er samfunnsøkonomisk lønnsomt på samme tid. Det vil bidra til at vår bevegelse ses på med et mer åpent sinn, som en arena for delaktighet og en plass som gir mening for mange, som ellers ikke omfattes av eksisterende tilbud.

Det at vi har tilført faglig innhold i form av konferansen er videre med på å styrke festivalens posisjon, som gir et innblikk i seriositeten bak vår lidenskap. Vår bevegelse er



Ambulanser på veteranbrannbiltreff på Fjordsteam.
Foto: Carl A. Harbitz-Rasmussen

ikke tilfeldig, men gjennomtenkt, og med et tydelig forhold til kulturelt ansvar.

IKKE TILFELDIG

At arrangementet har utviklet seg i økende takt med aksepter for denne kulturarven er ikke tilfeldig. Gjennom arbeidet treffer vi dedikerte, engasjerte og svært kunnskapsrike mennesker som driver organisasjonene som er dekkende for de ulike sjangrene.

Vi er ekstremt heldig som får tildelt mange millioner til å lage fest for alle - med et innhold som vi kan til fingerspissene. Akkurat det er faktisk høyst uvanlig langt utenfor våre landegrenser. Det kaller jeg aksept.



Undertegnede bak rattet på en 1905 Wallis & Stevens damptraktor. Smilet måtte fjernes kirurgisk..... Foto: Vidar Løkken



Vågen og Bryggen i Bergen slik det kunne sett ut for 60 år siden.
Foto: Carl A. Harbitz-Rasmussen

AKSEPT ER DRIVSTOFFET SOM INSPIRERER TIL Å FORTSETTE

Da vi inviterte med over 120 norske og internasjonale gjester fra politikk, næringsliv, samfunnsliv, frivillighet, forsvar, diplomati og offentlige etater på båttur for å oppleve innseilingsparaden med nær 70 historiske fartøy på vannet og fly i luften, haglet superlativene.

Det største tegnet på at vi gjør noe rett, var de tusenvis av mennesker i alle aldre som hadde trosset værvarsel og tatt oppstilling langs hver eneste ledige utsikts plass på kaiene på begge sider av Vågen i Bergen, for å ta oss i mot. Dette gjorde utvilsomt like stort inntrykk på oss bak arrangementet som på våre inviterte gjester. Det var en rørende bekreftelse på at dette er noe folk vil ha, og fikk en ellers storkjeftet undertegnede til å tie et minutt og ta innover seg.

HVA NÅ?

Det er for omfattende å arrangere Fjordsteam oftere enn hvert fjerde år i samme by. Andre byer har ikke samme aksept som man har oppnådd i Bergen, og arrangementene blir følgelig noe mindre.

Det er ikke uten kostnad å komme seg til Bergen for et dampdrevet fartøy eller et fly som er drevet av frivillige med dårlig økonomi. Skulle alle i Sandefjord dekket kostnadene til hvalfangerskuten Southern Actor ved å kjøpe vafler, ville snittvekten i Sandefjord gått i taket.

Derfor bruker vi rundt halvannen million kun til å subsidiere langveisfarende. Det er en god investering, som fremmer interessen i lokalmiljøene hvor de samme skal rekruttere. Det gir mindre organisasjoner mestring å komme sammen med likesinnede på Fjordsteam. Ikke minst gir dette enorm glede å føle seg ønsket gjennom mottakelsen og påfølgende folkefest man får ved ankomst. Det er en investering i sosial kapital som gir svært godt utbytte.

Vi har allerede plottet inn 31. juli som åpningsdag for Fjordsteam Bergen 2030, og har spennende planer på blokken. Bergen lufthavn fyller 75 år samme år, med hva det kan by på av muligheter. Vi sover ikke i årene som kommer. Vi sørger for å være synlig under Fjordsteam logoen minst én gang årlig, og vi tar vare på våre frivillige med faste arrangement og samlinger. Vi besøker lignende arrangementer og festivaler, der vi også markedsfører Bergen og Fjordsteam om det lar seg gjøre, og vi deltar på seminarer og konfeanser som angår det vi står for.

Jeg vet at besøkende entusiaster har latt seg inspirere av Fjordsteam - til og med svenskene, så hvem vet - kanskje Fjordsteam eller tilsvarende kan sette preg på andre deler av landet eller våre naboland. Det krever samarbeid, men samarbeid er bra og gjør livet mer interessant for alle - akkurat som i LMK.



Dampskipet DS Stavenes fra 1904 forlater Fjordsteam. Dette skipet - med sin regularitet og pålitelighet - har betydd mer for samfunnsutviklingen enn de tre hvite seilskutene som «bader» i midler. Trettifem år med dugnad, og Norge AS har ikke råd til å ferdigstille henne før den masete dugnadsgjengen har gått bort. Foto: Hans Hoffmann

KOMMENDE EVENTER

Sesongen er snart over, og det merkes på nedgangen i aktiviteter, men det er fortsatt mye spennende som skjer, om man vil komme seg bort fra høstværret i Norge.

6.-9. oktober, Eastern Fall Meet, Hershey, Pennsylvania, USA, [info her](#).

9.-11. oktober, Veterama, Mannheim Tyskland, [info her](#).

20.-23. oktober, Auto e Moto d'Epoca bilutstilling, Bologna, Italia, [info her](#).

23.-25. oktober, Oslo Motor Show Nova Spektrum, Lillestrøm [info her](#).

3.-7. februar, 2027, Retromobile, Paris, Frankrike, [info her](#).

[TRYKK HER FOR FLERE EVENTER](#)





Kjøretøyhistorikere fra fire kontinenter møttes på Lillehammer 18.-20. september.

Tekst: Tore Svartås

Fra verdens første serieproduserte motorsykkel til norsk bilmontering og framtidens kulturvern.

Mer enn 70 historikere, forskere, museumsfolk og entusiaster fra 24 land på fire kontinenter samlet seg på Lillehammer da FIVA og LMK inviterte til den femte Pan-European Conference for Automotive History. Gjennom to innholdsrike dager fikk deltakerne presentert ny forskning, ukjente historier og fascinerende perspektiver på kjøretøyenes plass i teknologi-, industri- og kulturhistorien.

Konferansen fant sted i et spesielt år. I 2026 markerer FIVA sitt 60-årsjubileum, og arrangementet på Lillehammer ble derfor også en markering av seks tiår med internasjonalt arbeid for historiske kjøretøy og mobil kulturarv.

Men konferansen handlet om mer enn biler og motorsykler. Den handlet om mennesker. Om historikere, museumsfolk, forskere og entusiaster fra ulike deler av verden som arbeider for å dokumentere, bevare og formidle historien om hvordan mobiliteten har formet samfunnet.

Valget av Lillehammer som vertskap var ingen tilfeldighet. Konferansen ble gjennomført ved Norsk Vegmuseum på Hunderfossen, med Norsk Kjøretøyhistoriske Museum og Norsk Fjellsprenngningsmuseum, som sentrale deler av opplevelsen. Sammen utgjør disse museene et av Europas mest komplette miljøer for samferdsels- og kjøretøyhistorie.



For mange av de internasjonale deltakerne var dette første møte med de norske samlingene. Dermed ble konferansen noe mer enn et fagseminar. Historien kunne oppleves der den faktisk blir bevart og formidlet.



Tidløs eleganse foran inngangspartiet til Norsk vegmuseum.
Generalsekretærens siste ervervelse - 1976 Mercedes 280SE

Museene gjorde inntrykk

Mange konferanser huskes for foredragene. På Lillehammer ble også vertskapet en viktig del av opplevelsen.

Gjennom hele arrangementet åpnet ledelse og ansatte ved Norsk Kjøretøyhistoriske Museum, Norsk Vegmuseum og Norsk Fjellsprenngningsmuseum dørene for deltakerne. Omvisninger, faglige aktiviteter, veteranbussturer og sosiale samlinger ble gjennomført med stor profesjonalitet og entusiasme.

Flere medarbeidere stilte opp på kveld og helg for å sikre at arrangementet fungerte sømløst. For de internasjonale gjestene ble dette et tydelig eksempel



på den sterke norske tradisjonen for samarbeid mellom museer, frivillighet og kulturvern.

Vi vil spesielt framheve direktør Cathrine Thorstensen som ønsket oss velkommen, samt den alltid tilstedeværende rådgiver og guide Åsmund Johannes Sletten.

Gjennom omvisningene fikk deltakerne oppleve historien om norske kjøretøypionerer, tidlig bilisme, vegbygging, anleggshistorie og utviklingen av moderne transport. Mange uttrykte stor interesse for hvordan Norge har valgt å bevare og formidle denne delen av kulturarven.

Et høydepunkt var de historiske bussene, som ble brukt under deler av arrangementet.

For mange deltakere ble bussene en konkret påminnelse om at kulturarv ikke bare skal studeres. Den skal også oppleves.



RHF avd. Lillehammer og Gudbrandsdal gjorde en fantastisk innsats for LMK.



Bussjåfør Jens Skaug fraktet gjestene standsmessig og trygt under oppholdet.



Fremst: FIVAs generalsekretær Gian Mario Mollar med Timo Vurtio, MHRF



LMKs generalsekretær Stein Christin Husby loser gjestene inn til det som nok var blant de mest uvanlige festlokalerne noen hadde vært i tidligere - Berghallen på Norsk fjellsprenningsmuseum.

Vertskapet

Norsk Kjøretøystorhistorisk Museum:

Nasjonalt museum for norsk kjøretøystorhistorie med samlinger som spenner fra pionertiden til moderne transport.

Norsk Vegmuseum:

Dokumenterer historien om norsk vegbygging og samferdsel gjennom mer enn 200 år.

Norsk Fjellsprenningsmuseum:

Formidler norsk tunnel- og anleggshistorie og viser hvordan sprengningsteknologi har bidratt til samfunnsutviklingen.

Historier som overrasket

Konferansen presenterte forskning som spente over mer enn 130 år med kjøretøystorhistorie.

The "Bicycle of the Future" from Munich.

- 2 cylinders
- Engine displacement: 1448 ccm; bore x stroke: 90 x 117 millimetres
- Hot-tube ignition
- Automatic actuation of the inlet valves
- The pistons work in parallel with an ignition offset of 360 degrees
- The connecting rods act as drive rods; no clutch nor gearbox
- Loss lubrication
- Performance: 2.5 HP at 250 RPM ~ 25–30 kilometres per hour
- Weight: 60 kilogramm

Replica of the production version by Mike Kron.

Christoph Ditzler, Mobilitätsarchiv Schweiz (MA-CH)

Christoph Ditzler fra Sveits presenterte den fascinerende historien om Hildebrand & Wolfmüller motorsykkelen fra 1894.

Et av de mest fascinerende foredragene handlet om Hildebrand & Wolfmüller, som av mange regnes som verdens første serieproduserte motorsykel. Lanseringen i 1894 skapte enorm interesse, men kommersiell suksess uteble og virksomheten fikk kort levetid.

Historien illustrerer hvordan teknologiske nyvinninger ofte møter betydelige utfordringer før de finner sin plass i markedet.

Fra Sverige kom ny forskning om Vulcan-fabrikken og Daimler-lisensierte motorer fra omkring 1890. Funnene bidrar til å gi Norden en mer sentral plass i den tidlige motorhistorien enn mange tidligere har antatt.

VULCAN – The unknown Swedish Daimler Factory

Göran Flank
MHRF/SMA – Chairman
Swedish Automotive Archive

Göran Flank fra Svensk Motorhistorisk arkiv og MHRF i Sverige presenterte oppsiktsvekkende historie.



Michael Deichmann fra danske Motorhistorisk Samråd, har forsket på den danske

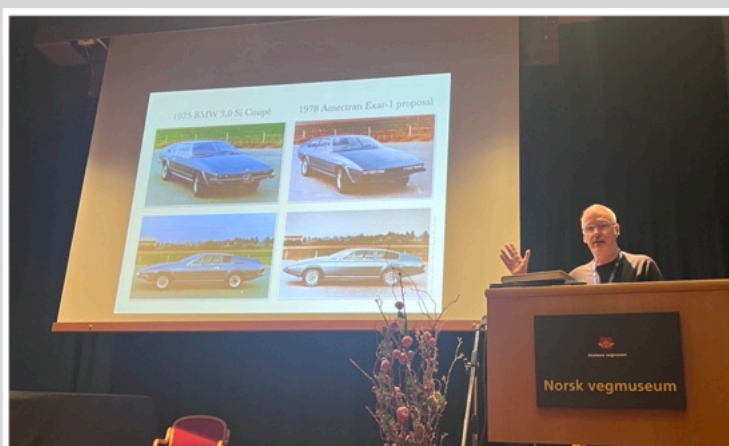
Danske forskere presenterte også nye resultater knyttet til Hammelbilen. Gjennom omfattende arkivarbeid har man fått ny innsikt i et av Nordens viktigste pionerkjøretøy.

Historien viser hvor viktig historisk kildearbeid fortsatt er i arbeidet med å forstå kjøretøyenes utvikling.



Elbilen som kom flere tiår for tidlig

Ametrax Exar I - 70-tallets Tucker? Godt design - prematur teknologi.



Dr. Stefan Dierkes hadde gjort grundig arbeid for å dokumentere den komplette historien til bilen verden ikke var klar for i 1979.

Et av konferansens mest tankevekkende foredrag handlet om Exar-I. I dagens debatt kan det være lett å tro at elektriske biler er et nytt fenomen. Historien om Exar-I viste det motsatte.

Utviklingen startet allerede i 1976, og prosjektet resulterte i en avansert prototype med et batteri på 34,6 kWh, en oppgitt rekkevidde på mellom 120 og 160 kilometer og en toppfart på 137 km/t. Tallene framstår som overraskende moderne når man ser dem i lys av samtiden.

Prosjektet nådde aldri serieproduksjon, men illustrerer hvordan mange av dagens ideer om

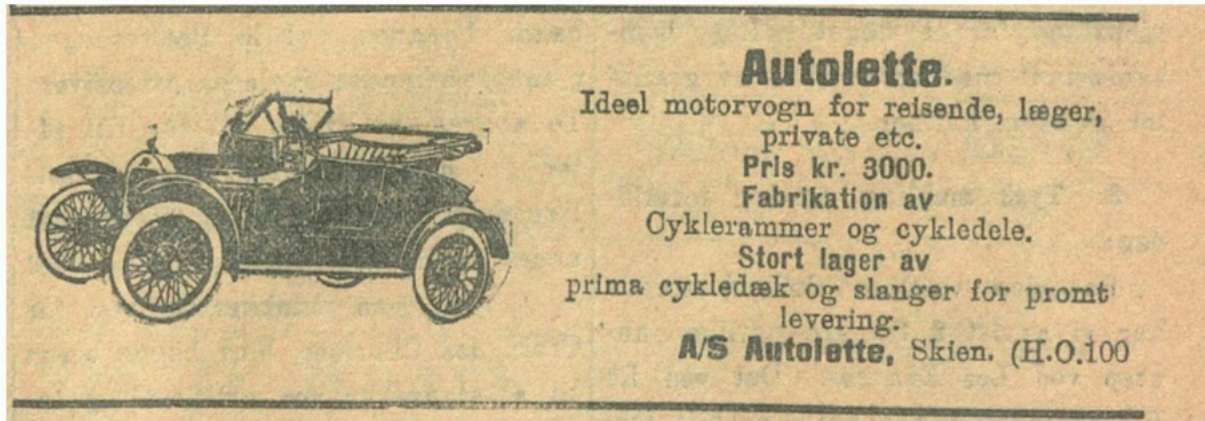
«Historiske kjøretøy er ikke bare tekniske gjenstander. De er kulturminner som forteller historier om mennesker, industri, innovasjon og samfunnsutvikling.»



Enfield Autolette CKD in Norway 1914-1916

Made by Enfield Autocar Co. Ltd. (UK)

Assembled by A/S Autolette in Skien, Norway



Over: Asbjørn Rolseth viste en side av verdens kjøretøysthistorie som for de fleste er eksotisk og få i verden har kunnskap om - norsk bilmontering, eller CKD.

elektrisk mobilitet har røtter flere tiår tilbake i tid.

Historien om Exar-I minner oss om at teknologiske fremskritt ikke bare handler om oppfinnelser. De handler også om timing, økonomi, infrastruktur og samfunnsmessig aksept.

Norsk bilmontering vakte internasjonal interesse

CKD-montering, der importerte chassis og komponenter ble satt sammen i Norge.

Historien om Autoletten i Skien, Essex-montering hos Kolberg Caspary, virksomheten ved Den Norske Automobilfabrikk A/S Kambo og produksjonen ved Strømmens Verksted vakte stor interesse blant deltakerne fra de mange landene som var representert.

Spesielt de norske karosseriløsningene imponerte mange. Norsk industri utviklet egne tilpasninger for

Den Norske Automobilfabrikk A/S Kambo
CKD assembly Chrysler – Plymouth – Fargo (1937-1940)
& Adler (1938-1940)
Factory built for production of Scania-Vabis trucks for the
Norwegian market. 77 trucks produced 1918-1920.



Dodge – body by Strømmen 1934 – 7 pass. taxi
w/ high roof and folding sun roof



For norske deltakere var foredraget om norsk bilmontering før andre verdenskrig blant konferansens mest interessante innslag. For de internasjonale deltakerne ble det samtidig et innblikk i en lite kjent del av norsk industrihistorie.

Mange forbinder Norge med import av biler, men foredraget viste at det fantes betydelig aktivitet innen

drosjer, busser og nyttekjøretøy, ofte under krevende klimatiske og geografiske forhold.

At foredragene ble presentert midt i et museum med autentiske kjøretøy og historiske gjenstander ga temaet ekstra tyngde. Historien ble ikke bare fortalt. Den kunne sees.



Norsk bilmontering før krigen

Blant virksomhetene som ble presentert:

- A/S Autolette, Skien
- Kolberg Caspary, Oslo
- Den Norske Automobilfabrikk A/S Kambo
- Strømmens Verksted, Strømmen

Flere internasjonale merker ble montert eller karosseribygget i Norge, blant annet Dodge, Plymouth, Fargo, Essex og andre.

Kjøretøyhistorie handler om mennesker

Et gjennomgående tema på konferansen var at historiske kjøretøy først får verdi når de brukes til å formidle historier.

Et av foredragene presenterte forskning på hvorfor mennesker deltar på historiske kjøretøyarrangementer. Svaret handlet overraskende lite om tekniske spesifikasjoner. I stedet pekte deltakerne på fellesskap, opplevelser, minner, lukter, lyder og møter med andre mennesker.

Det samme kunne observeres gjennom hele konferansen. Veteranbussene, omvisningene, pausene mellom foredragene og de sosiale samlingene i Norsk Fjellsprengningsmuseum bidro til at arrangementet ble langt mer enn en serie presentasjoner.



Museets lystavler levnet ingen tvil om hva som foregikk denne helgen.

FIVAs president Alberto Scuro framhevet nettopp vennskapet, samarbeidet og fellesskapet som en viktig del av konferansens suksess. Det samme gjorde flere av deltakerne.

Konferansen ble også en anledning til å hedre initiativtakerne Anders Ditlev Clausager og Thomas Ulrich, som etablerte konferansen i 2016 for å skape en møteplass for historikere, forskere og entusiaster. Begge er dessverre døde når dette skrives.

Gjennom innsatsen fra FIVA, LMK, foredragsholderne og vertskapet ved Norsk vegmuseum på Lillehammer - ble konferansen et levende eksempel på hvordan kulturarv bevares gjennom samarbeid.

Konferansen viste også noe viktig om selve fagfeltet: Kjøretøyhistorien kjenner ingen landegrenser. Historiene om teknologi, industri, mobilitet og mennesker henger sammen på tvers av land og kontinenter. Det var nettopp dette som gjorde møtet på Lillehammer så verdifullt.

Når kjøretøyhistorikere fra hele verden møtes igjen i Slovenia i 2028, vil mange trolig huske Lillehammer ikke bare for foredragene og forskningen, men også for menneskene, museene og miljøet som gjorde konferansen til en opplevelse.



Visepresident i FIVA, Nataša Grom Jerina takket LMK for vertskapsrollen og samarbeidet med konferansen på Lillehammer.



FIVA President Alberto Scuro fra Italia, var fornøyd, og fremhevet fellesskapet. Han roste den store geografiske spredningen av årets deltakere.



Eldste deltaker; Monique Chapelle (91) og Alice Doucet fra Berliet Foundation i Frankrike.



Fra v: Vincent Introvigne, BEHVA Belgia, LMK styreleder Carl Harbitz-Rasmussen og moderator Steve Berry (UK)



Fra v: Åsmund Johannes Sletten, Norsk vegmuseum, moderator Steve Berry (UK) og Howard Kroplick (USA).



Feststemte konferansedeltakere på vei inn i tunnelen som leder til Berghallen.



Deltakere, foredragsholdere og vertskap.

FIVA Pan-European Conference for Automotive History 2026

Arrangør: FIVA, LMK og Norsk vegmuseum

Sted: Norsk vegmuseum, Lillehammer

Deltakere: Over 70

Land representert: 24

Kontinenter: 4

Internasjonalt anerkjente foredragsholdere: 14

Jubileum: FIVA 60 år (1966–2026)

Neste konferanse: Slovenia 2028

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



Kjell Arne Nysveen
styremedlem LMK
kany@online.no

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



NOUVEAU FIVAN NYTT NEWS

Siden forrige utgave, har de nordiske og baltiske FIVA representantene - eller LMKs søsterorganisasjoner - hatt konferanse i Gøteborg. Denne konferansen har pågått i mer enn 40 år, og er en verdifull allianse for den historiske kjøretøybevegelsen i vår region. Sammen utgjør vi en betydelig del av FIVAs medlemsmasse.



Det Nordisk-Baltiske motorhistoriske fellesskapet står samlet under FIVA paraplyen.

Helgen 18.-20. september bar det derfor til Gøteborg for generalsekretær og styreleder. Årets vertskap - for konferansen som går på rundgang mellom landene - var Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF).

Programmet startet allerede i Trollhättan. En myk start, der vi alle kom sammen på The Box - en kulturarena i Trollhättan - på det gamle industriområdet til NOAB - som produserte blant annet lokomotiver, traktorer og dieselmotorer. Her har Saab museet en midlertidig utstilling i år, som viser nesten hele museets enorme samling. Når MHRFs daglige leder, Karl Ask, i tillegg er president i den svenske Saab klubben, så fikk vi de dyktigste Saab historikerne til å guide oss gjennom samlingen.

Konferansen legges alltid til en helg i september. Det gir oss god margin til å utarbeide evt. felles innspill til generalforsamlingen i FIVA, som er i november, eller for å diskutere kandidater til FIVAs kommisjoner og utvalg - om det er aktuelt. Vi har bred enighet om å stå samlet som et unisont fellesskap. Til sammen har vi en betydelig andel stemmer.

I tillegg presenterer hver nasjon sine aktiviteter for året som gikk, og planer for kommende år. Mange av oss har blitt gode venner gjennom mange år, og det inngir trygghet og stor takhøyde.

Dessuten er det alltid slik at vertskapet strekker seg langt for å gi sine gjester en flott opplevelse under oppholdet i vertsnasjonen. Det kan jeg si at svenskene klarte til gangs. Det får komme i egen artikkel i en senere utgave.

Møtelokaler ble stilt til disposisjon av Volvo og Göteborgs Motorhistoriska Klubb (GHMK). Den siste feiret også sitt 60-års jubileum.

Før helgen var omme, var et forslag fremmet av LMK om mindre justeringer av FIVAs vedtekter akseptert og støttet av alle.

LMK skal være vertskap for konferansen i 2027, og vi har så smått startet planleggingen.

VIVIL SKRIVE DET DU VIL LESE - TIPS OSS

Vi håper dere setter pris på nyhetsbrevet og finner innholdet både nyttig og inspirerende. Ambisjonen vår er å gjøre nyhetsbrevet til en felles arena for hele den motorhistoriske bevegelsen, og da trenger vi deres hjelp. Vi vil gjerne skrive det dere vil lese, men det krever innspill.

Har klubben deres gjennomført et spennende arrangement, et vellykket prosjekt eller en aktivitet som kan inspirere andre? Har dere publisert artikler i eget medlemsblad eller tidsskrift som fortjener et større publikum? Da hører vi gjerne fra dere. Vi tar gjerne imot tips, bilder og forslag til stoff som kan være av interesse for hele fellesskapet.

Vi ønsker også å nå ut til flere entusiaster. Derfor håper vi dere vil oppfordre medlemmer, samarbeidspartnere og andre interesserte til å abonnere på nyhetsbrevet. Jo flere vi når, desto sterkere blir fellesskapet, kunnskapsdelingen og gjennomslagskraften for den motorhistoriske kulturarven.

Nyhetsbrevet blir best når det gjenspeiler bredden, mangfoldet og engasjementet som finnes i klubbene våre. Vi ser frem til å høre fra dere! Send bidrag merket «NYHETSBREV» til post@lmk.no



Eventyret venter på deg

Sesongen er over og vinteren er her. Vi håper du har hatt noen fantastiske opplevelser i året som har gått. Nå er det på tide å se framover mot neste sesong – og nye eventyr. Med en skreddersydd forsikring kan du la vinteren komme og glede deg til opplevelsene som venter.

Visste du at vi har en historisk god veteran-kjøretøysforsikring for deg som er LMK-medlem? Den er nyttig også under vinterdvalen.

Med kaskoforsikring har du ditt på det tørre hvis noe uforutsett skulle skje – alt fra uhell og

skader til hærverk og besøk av skadedyr. Hos oss får du snakke med dedikerte rådgivere som er spesialister på motorhistoriske kjøretøy.

I tillegg får du alltid 15 % rabatt på alle de private forsikringene dine.



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

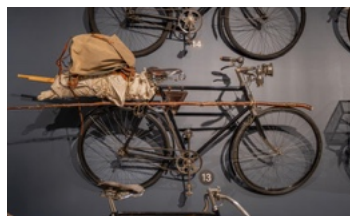
i samarbeid med





Norsk vegmuseum har laget en utstilling om campinglivet. Utstillingen er plassert i Norsk kjøretøyhistorisk museum på Hunderfossen, Lillehammer, og setter søkelys på rullende campingmateriell – campingbiler, campinghengere, campingvogn og ulike biler og motorsykler med campingoppakning. Den fargerike utstillingen med nostalgisk preg har allerede vært en publikumssuksess og vil bli stående til over sommeren 2027.

Prosjektleder Morten Reiten ved Norsk vegmuseum beskriver camping som et helt naturlig interessefelt for et museum som driver med vei- og kjøretøyhistorie. Museet har bygd opp en stilisert campingplass med kiosk, servicebygg og en stor portal. Veggene er dekket av fargesterk grafikk som minner om klassiske hustelt fra 1970- tallet, og i selve utstillingen er det plassert tre campingbiler og en unik campingvogn bygd av Erling Johannessen på Lillehammer i 1967. I tillegg brukes deler av den faste kjøretøyhistoriske utstillingen i det nesten 2000 kvadratmeter store kjøretøymuseet. Ta gjerne turen til Norsk kjøretøyhistorisk museum!



Museet er åpent

(tirsdag–søndag)

kl. 10.00–15.00

I skoleferiene har vi utvidede åpningstider.

Gratis inngang!

www.vegmuseum.no

Norsk vegmuseum er et av Norges største teknisk-industrielle museumsanlegg og etatsmuseum for Statens vegvesen. Museet består av tre museer: Norsk vegmuseum, Norsk fjellsprengningsmuseum og Norsk kjøretøyhistorisk museum. Til sammen har museene nesten 5000 kvadratmeter innendørs utstillinger, et trafikkisikkerhetssenter og en stor museumspark.