



Kulturdepartementet

103 33 STOCKHOLM

Remissvar avseende Återstartsutredningens betänkande *Från kris till kraft – återstart för kulturen* (SOU 2021:77)**1 Sammanfattning**

Transporthistoriskt Nätverk (hädanefter ThN) lämnar i detta remissvar kommentarer till och synpunkter på utredningens betänkande utifrån hur rörligt kulturarv har påverkats av pandemin och hur det fortsatt ska kunna vara rörligt. För det rörliga kulturarvet är avsaknaden av lagskydd ett problem genom att den lagstiftning och de regler som tas fram avsedda för moderna transportmedel ofta inte har undantag för historiska transportmedel. Riksantikvarieämbetet (hädanefter RAÄ) har utrett detta och föreslår i sin rapport *Det rörliga kulturarvet* (KU2017/00942/KL) införandet av en hänsynsparagraf för rörligt kulturarv i kulturmiljölagstiftningen. I föregående budgetproposition (Prop 2020/21:1, Utgiftsområde 17, avsnitt 10.3 sista stycket) meddelades dock att uppdraget från riksdagen till regeringen är slutbehandlat – utan att någon hänsynslagstiftning remitterades.

I stället fick RAÄ i sitt regleringsbrev för 2020 ett nytt uppdrag att – tillsammans med bland annat ThN – verka för ökad kunskap och kunskapsspridning om rörligt kulturarv för att främja dettas bevarande. Uppdraget är nu slutredovisat i rapporten *Historiska transportmedel* (RAÄ-2020-503-5). Där framgår bl a att RAÄ nu börjar användas som remissinstans där remitterande myndigheter hanterar ärenden rörande historiska transportmedels kulturhistoriska värde. Nätverket anser dock att ett stärkt lagskydd för rörligt kulturarv är nödvändigt för att säkra att historiska transportmedel och därtill knutna företeelser inte för evigt går förlorade.

Det kulturhistoriska bevarandearbetet kommer medborgarna till del genom två upplevelser som är nära förknippade med varandra: Åka med på utfärder som föreningar arrangerar med fartyg och spårburen trafik eller också vara betraktare av enskilt ägda historiska transportmedel när dessa framförs var för sig på väg, till sjöss eller i luften. I det senare fallet äger vanligtvis inte arrangören av tävlingar med mera inte föremålen.

Utfärdsverksamhet, som ofta går till andra kulturaktiviteter, har, liksom publik verksamhet inom vägområdet, oftast ställts in, olika former av mer regelbunden trafik med historiska transportmedel har kunnat fortsätta med anpassningar, många museer har tvingats stänga och en mer speciell verksamhet, dressinuthyrning på nedlagda järnvägar, har tvärtom ökat sin verksamhet. Mindre träffar av olika slag har kunnat genomföras digitalt. Den minskade publika verksamheten har inneburit att underhåll, renoveringar med mera har minskats eller pausats. Även inom detta föreningsliv har mycket av programverksamheten övergått till att vara digital.

En oro över att krisstöden inte skulle fungera för det rörliga kulturarvet visade sig vara obefogad och de flesta, om än till antalet synnerligen få av landets alla arrangörer, som sökte bidrag fick också bidrag. Den till scenkonst och musik anpassade terminologin, som *produktioner* och *framföranden*, kunde dock upplevas som främmande.

ThN framför ett önskemål om att Allmänna Arvsfonden också skulle få ge bidrag till kulturarv. RAÄ krisstöd om 20 MSEK var välkommet, särskilt för den del av den rörliga kulturarvssektorn som inte kunde söka bidrag för inställda och uppskjutna evenemang. Det rörliga kulturarvet ger meningsfull fritid åt minst 500 000 personer, många av dem i glesbygd. Det industriella (inklusive det rörliga) kulturarvets bidrag till det omgivande samhället finns presenterat i rapporten *Industrial Heritage and Agri/Rural Tourism in Europe* (Rapport IP/B/TRAN/FWC/2010–006/Lot5/C1/ SC2, 2013, PE 495.840 EN). Detta beräknas till ca 90 000 MSEK för hela Europa och över 1 000 MSEK för Sverige. Det rörliga och industriella kulturarvet har i Sverige långt över 10 miljoner besökare per år.

Nätverket ser positivt på förstärkningen av RAÄ bidrag till ideella kulturarvsverksamheter men ser behov av ytterligare förstärkning. Detta gäller även bidraget till riksorganisationerna (SFS 2014:108) där fler organisationer, ökade kostnader samt behov för mindre riksorganisationer att kunna ersätta förlorad arbetsförtjänst när ideellt arbetande behöver ta tjänstledigt för föreningsuppdrag. Förslaget med kulturcheckar ser ThN vissa problem med avseende såväl besökares som aktivas digitala kunskap.

ThN framhåller brittiska *National Lottery Heritage Fund* som en förebild för inrättandet av en kulturstiftelse, åtminstone avseende kulturarvet. Till sist framhåller nätverket att bidrag till rörligt och industriellt kulturarv indirekt bidrar till att hålla landsbygden levande.

2 Synpunkter

Transporthistoriskt Nätverk (ThN) lämnar i detta remissvar ett antal kommentarer till och synpunkter på utredningens betänkande utifrån hur det rörliga kulturarvet, d v s historiska transportmedel – fartyg, järnväg, luftfartyg och motorfordon – drabbats av pandemin och vad som skulle underlätta för det rörliga kulturarvet att fortsatt vara rörligt.

2.1 Allmänt angående behovet av stärkt lagskydd för rörligt kulturarv

ThN önskar också framhålla att ett stort problem för det rörliga kulturarvet inte handlar om bristande bidragsmöjligheter, utan i stället handlar om bristande hänsyn till rörligt kulturarv i dagens regelverk, avsedda för dagens moderna transportmedel. I dag ställs inga krav på offentliga myndigheter i svensk lagstiftning eller i regleringsbrev att ta hänsyn till kulturarvsdimensionen i regelverk, tillämpning och praxis som berör det rörliga kulturarvet. Därmed saknas såväl mandat som incitament för våra myndigheter att agera för kulturarvets bästa. Återkommande sker det rent motsatta till nackdel och skada för kulturarvet såväl samlat som avseende enskilda transportmedel.

Riksantikvarieämbetet föreslår i sin rapport *Det rörliga kulturarvet* (KU2017/00942/KL) införandet av en hänsynsparagraf för rörligt kulturarv (historiska transportmedel). Tyvärr har i föregående budgetpropositionen (Prop 2020/21:1, Utgiftsområde 17, avsnitt 10.3 sista stycket) regeringen meddelat att man anser att Riksdagens tillkännagivande, som resulterade i ovanstående rapport, nu är slutbehandlat. Detta utan att något förslag till hänsynslagstiftning för rörligt kulturarv lagts fram. ThN finner detta olyckligt, då det i RAÄ rapport framhålls att:

”Det finns därför ett behov av att i lag införa ett skydd för historiska transportmedel. Syftet med ett skydd i lag för historiska transportmedel bör vara att ge statliga och kommunala myndigheter stöd att kunna ta hänsyn till att historiska transportmedel fortsatt kan hållas rörliga samtidigt som äldre teknik och utförande så långt möjligt bibehålls.”
(RAÄ rapport *Det rörliga kulturarvet* (KU2017/00942/KL), punkt 6.1, sid 44)

ThN:s allmänna syn är att många regler liksom tillämpningar, tillkomna för att reglera användningen av moderna transportmedel eller helt andra företeelser, till exempel export, förvaring och tekniska krav, får synnerligen negativa och kostnadsdrivande konsekvenser för äldre, av kulturarvsskäl bevarandevärda, transportmedel – jämför citatet från RAÄ rapport ovan.



Vidare är det också viktigt att framhålla att bevarandet av den *immateriella* dimensionen – en dimension som omfattas av UNESCO:s konvention om tryggheten av det immateriella kulturarvet (antagen av Sverige, se SÖ 2012:13) – i det rörliga kulturarvet kraftigt gynnas av mångfald, det vill säga att en förhållandevis stor mängd transportmedel bevaras och används så att kunskap om såväl handhavande som materialbevarande blir mer spridd genom ökad användning. Dessutom är den järnväghistoriska europeiska organisationen FEDECRAIL och den motorhistoriska världsorganisationen FIVA s k Non-Governmental Organisations (NGO) med rådgivande status till FN:s ekonomiska och sociala råd, ECOSOC.

En förutsättning för ökad kunskap om olika aspekter av traditionell teknik är möjligheten att använda det transporthistoriska kulturarvet med sin äldre teknik. Detta tog regeringen fasta på då den i Riksantikvarieämbetets regleringsbrev för budgetåret 2020 angav att:

”Riksantikvarieämbetet ska i samverkan med Statens maritima och transporthistoriska museer samt det civila samhällets organisationer, däribland Arbetlivsmuseernas Samarbetsråd och Transporthistoriskt Nätverk, verka för ökad kunskap och kunskapspridning om historiska transportmedel i syfte att främja ett bevarande av detta kulturarv.”
(Regeringsbeslut 2019-12-19, Ku2019/01600/KL, Ku2019/01636/KL och Ku2019/02020/LS, punkt 3 Uppdrag, *Historiska transportmedel*, sid 4)

Uppdraget har slutredovisats i slutet av 2021 och i dess rapport framhålls bl a:

”En rad olika myndigheter på flera arenor arbetar med frågor som påverkar förutsättningarna för den fortsatta rörligheten hos äldre fordon och farkoster. De remissärenden som Riksantikvarieämbetet sedan 2019 tagit emot visar på den här komplexiteten. Det rör till exempel gynnande regler som Transportstyrelsens föreskrifter om luftfartyg av kulturhistoriskt värde (TSFS 2021:44) och då Svea hovrätt (Mark- och miljööverdomstolen) begärde ett yttrande i ett mål som rör förbud att importera ett drygt 30 år gammalt fordon till Sverige från Norge eftersom Länsstyrelsen i Västra Götaland tidigare bedömt att bilen var avfall.

Att Riksantikvarieämbetet ombetts lämna ett antal yttranden innebär att den remitterande parten redan i ett inledande skede har tagit viss hänsyn till att historiska transportmedel är ett värdefullt kulturarv vilket kan ses som ett exempel på att det redan finns en ökad kunskap om det rörliga kulturarvets värde.”
(RAÄ rapport *Historiska transportmedel* (RAÄ-2020-503-5), punkt 2.3, sid 7)



ThN konstaterar här att det enligt rapporten redan är en lovande utveckling mot att det kulturhistoriska värdet av äldre transportmedel beaktas i större utsträckning och att remisser till Riksantikvarieämbetet, från bland annat Naturvårdsverket och Svea hovrätt, är en del av detta. Men ThN ser en klar risk för att denna utveckling stannar av eller t o m backar då ett helt avgörande skäl till remitterande var den samlade folkrörelsens gemensamma och skarpa reaktion då de importerade historiska vägfordonen och en fartygsångpanna under åren 2020 och 2021 bedömdes vara avfall. Det rörliga kulturavet bör därför få ett stärkt lagskydd så att myndigheterna kan fastställa undantag i, och annan praxis vid tillämpning av, regelverk för de historiska transportmedlen. Det stärkta lagskyddet är också nödvändigt för att säkra att historiska transportmedel och därtill knutna företeelser inte för evigt går förlorade.

Det kulturhistoriska bevarandearbetet som bedrivs av enskilda personer och föreningar kommer medborgarna och samhället till del genom två upplevelser som är nära förknippade med varandra. Man kan åka med på utfärder, vilket är vanligt förekommande när det gäller fartyg och spårburen trafik. Då är det vanligtvis en verksamhet som bedrivs av en förening som även äger föremålen.

Man kan också vara betraktaren av transportmedlen då man besöker till exempel träffar, utställningar, tävlingar, mässor, museer eller då de framförs var för sig på väg, till sjöss eller i luften. Då är det vanligtvis inte arrangören som äger föremålen. I stället är det då enskilda som väljer att delta vid dessa tillfällen med sitt historiska transportmedel och tillsammans skapar upplevelsen för besökaren.

Tillsammans utgör dessa båda aktiviteter ett viktigt inslag i den lokala besöksnäringen i hela landet.

2.2 Betänkandets avsnitt 2.1.2 Kultursektorn är en av de hårdast drabbade sektorerna

Inom flygområdet har i stort sett samtliga flyguppvisningar ställts in vilket gjort att intäkter från dessa samt värvningar till de olika föreningarna inom sektorn uteblivit. Även andra sektorer inom det rörliga kulturavet har drabbats hårt, se vår punkt 2.3 nedan.

2.3 Betänkandets avsnitt 2.1.3 *Olika delar av sektorn har drabbats olika hårt*

Även inom det rörliga kulturarvet har olika områden drabbats olika hårt. De som arrangerar utfärder med till exempel tåg och båtar har i de flesta fall tvingats ställa in helt, bland annat för att man ofta ordnar utfärder till andra kulturaktiviteter som i sin tur tvingats ställa in. Museer av olika slag har också oftast tvingats ställa in öppethållandet helt. De som har någon form av regelbunden trafikverksamhet har i flera fall kunnat ha verksamhet, om än med restriktioner – utglesad placering i transportmedlen, införande av bokningssystem med endast förbokade platser samt utökad bemanning för att hänvisa resenärerna rätt. Den charterverksamhet som även för dessa aktörer är viktiga har däremot oftast ställts in.

Den publika besöksverksamheten inom vägtrafikområdet, som ofta genomförs tillsammans med andra föreningar, kommuner eller företag, har i allt väsentligt fått ställas in. Mindre lokala träffar med enbart föreningsmedlemmar har i mycket begränsad omfattning genomförts, några har genomförts digitalt. Vissa fysiska arrangemang med deltagare utanför föreningen har också kunnat genomföras digitalt. Uppslutning har dock varit låg på grund av ovanan vid den typen av arrangemang. Samtidigt är det något som framgent sannolikt kommer bli allt vanligare vid sidan av de traditionella arrangemangen då de är mindre resurskrävande att genomföra.

Det finns inom åtminstone järnvägsområdet en verksamhet som tvärtom gynnats av pandemin och den inriktning på semester inom landet ("svemester" och "hemester") och som i stället växt sig starkare – uthyrningen av cykeldressiner på järnvägssträckor utan tågtrafik. Denna verksamhet är dels utomhus, dels begränsad till enskilda personer eller hushåll, och har därför ansetts vara smittsäker. Den har i många fall ökat kraftigt – ökningar på 75 % har meddelats av i varje fall en aktör. Dressinuthyrningsverksamheten, som i sig kanske inte kan betraktas som ett rörligt kulturarv, bedrivs av många olika typer av aktörer, bland annat museibanor. För de senare utgör den ett värdefullt komplement till den ordinarie museitågsverksamheten som ger såväl behövliga intäkter som upplevelser till besökare.

2.4 Betänkandets avsnitt 2.1.4 *Den publika verksamheten har förändrats eller ställts in*

Enligt ThN punkt 2.3 ovan har detta även gällt det rörliga kulturarvet.

2.5 Betänkandets avsnitt 2.1.5 *Följden har blivit ett kraftigt intäktsbortfall*

Enligt ThN punkt 2.3 ovan har detta även gällt det rörliga kulturarvet. Detta handlar till stor del om ideella föreningar men även privatpersoner. Dessa har då måst kraftigt dra ner på sin verksamhet, vilket även inneburit minskat underhåll av transportmedel och byggnader och uppskjutna renoveringar.

2.6 **Betänkandets avsnitt 2.1.10 *Effekterna på det ideella kulturlivet har varit negativa***

Det rörliga kulturarvet hanteras till stor del om ideella föreningar men även privatpersoner, det vill säga civilsamhället. Dessa har då måst kraftigt dra ner på sin verksamhet, vilket inneburit minskat underhåll av transportmedel och byggnader och uppskjutna renoveringar.

2.7 **Betänkandets avsnitt 2.2.2 *Det digitala kulturutbudet har ökat***

Den programverksamhet som förekommer inom det rörliga kulturarvets föreningsliv har till stor del fortsatt i digital form. Detta har inneburit att program som varit tänkta för en lokal publik i många fall samlat deltagare från hela landet och även från andra länder. Dessa positiva effekter av digitala möten har inneburit att när under hösten 2021 fysiska möten blivit möjliga igen har många sådana möten blivit hybridmöten mellan digitalt och fysiskt så att deltagare från avlägsnare platser fortsatt kan delta – liksom de som fortsatt är rädda för pandemins effekter.

2.8 **Betänkandets avsnitt 2.3.4 *De generella insatserna har inte varit tillräckligt anpassade efter kultursektorn***

Initialt fanns en oro bland det rörliga kulturarvets aktörer att bidragen från framförallt Kulturrådet inte skulle komma detta kulturarvs drabbade till del. Dels såg man en risk för att Kulturrådet skulle sakna kunskap om dessa aktörer och deras villkor, dels kändes de blanketter som Kulturrådet använde alltför anpassade till scenkonst och musik med termer som *produktioner* och *framföranden* när det för det rörliga kulturarvet handlar om *körningar* (av transportmedlen). Dock blev många ansökningar beviljade, inom järnvägsområdet mer än 90 %, så det visade sig vara en obefogad oro. Däremot var det endast en mindre del av branschens aktörer som sökte bidrag.

Museerna och verksamheter med regelbunden trafik kunde dock inte söka bidrag för inställda evenemang eftersom deras verksamhet sågs som ett öppethållande – även om även de måst ställa in hela eller delar av sin verksamhet.

2.9 **Betänkandets avsnitt 2.3.5 *Kultursektorn är ett ekosystem***

Även för det rörliga kulturarvet handlar mycket av verksamheten om samverkan med andra kultursektorer. T ex är det flera körningar med historiska transportmedel som har en kulturaktivitet som mål, t ex en teater- eller operaföreställning. När så dessa kulturaktiviteter ställdes in fick också de anslutande körningarna ställas in. Motsvarande förhållande gäller för de publika arrangemangen där besökarna uteblivit vilket fått negativa konsekvenser för andra föreningar, företag och kommuner.

2.10 Betänkandets avsnitt 3.2.5 *Breddad finansiering kan stärka kultursektorns förutsättningar*

Det rörliga kulturarvets aktörer ser gärna en möjlighet för Allmänna Arvsfonden att ge bidrag till kulturarv. Genom den senaste regeländringen för denna fond kan nu bidrag lämnas även för verksamheter som samlar pensionärer och pensionärer är ett stort inslag bland sektorns medlemmar och särskilt aktiva, men det är inte en bra grund för bidragsansökningar.

2.11 Betänkandets avsnitt 5.4.4 *Kulturen bidrar till social hållbarhet*

Det krisstöd på 20 MSEK som Riksantikvarieämbetet administrerade var synnerligen välkommet även i den rörliga kulturarvssektorn och gav verksamheter som inte har evenemang utan mer regelbundet öppethållande eller trafik möjlighet till stöd.

Något som också är viktigt för social hållbarhet är att det rörliga kulturarvet ger möjlighet till en meningsfull fritid för minst 500 000 personer, många av dem i glesbygd.

2.12 Betänkandets avsnitt 5.5 *Konst, kultur och kulturarv är en del av hållbara samhällen*

För det industrihistoriska (inklusive det rörliga) kulturarvet har den ekonomiska bidrag till det omgivande samhället mätts, se rapporten *Industrial Heritage and Agri/Rural Tourism in Europe* (Rapport IP/B/TRAN/FWC/2010–006/Lot5/C1/SC2, 2013, PE 495.840 EN). I denna rapport beräknas det årliga bidraget till den europeiska ekonomin från denna kulturarvssektor uppgå till ca 9 000 MEUR, d v s närmare 90 000 MSEK. För Sverige uppskattas enligt denna rapport motsvarande siffra vara ca 125 MEUR, d v s över 1 000 MSEK! Den särklassigt största delen kommer från museitågstrafik. Dock saknas aktiviteter inom väg-, flyg- och båtområdena i dessa siffror. I Sverige har rörligt och industriellt kulturarv – till exempel museijärnvägar, flygdagar, veteranrallyn, ångbåtturer, ungdomsseglingar och besök på arbetslivsmuseer – över 10 miljoner besökare per år. I dessa siffror saknas dock de flesta publika evenemang då dessa inte rapporteras.

2.13 Betänkandets avsnitt 7.2.2 *Återstarts- och utvecklingsstöd för en starkare kultursektor*

Nätverket ser synnerligen positivt på en förstärkning av Riksantikvarieämbetets bidrag till ideella kulturarvsverksamheter (anslag 7:2) med 6,5 MSEK, men då behoven är stora behöver detta bidrag ytterligare förstärkas.

2.14 **Betänkandets avsnitt 7.2.3 Kulturcheckar som stimulansstöd**

ThN ser en risk för att dessa kulturcheckar inte kommer att fungera optimalt för det rörliga kulturarvet p g a bristande digital kunskap hos såväl deltagare/besökare som särskilt de mindre aktörernas aktiva.

2.15 **Betänkandets avsnitt 7.3.4 Stärk förutsättningarna för civilsamhällets kulturaktörer**

Nätverket ser också positivt på en förstärkning av Riksantikvarieämbetets bidrag till ideella kulturarvsverksamheter (anslag 7:2) med 1,5 MSEK fr o m 2024, men ser behov av större förstärkning än så, se vår punkt 2.13 ovan.

Det finns också ett annat bidrag som delas ut av Riksantikvarieämbetet, *statsbidraget till ideella (riks)organisationer inom kulturmiljöområdet* (SFS 2014:108). Detta är f n på 4,75 MSEK per år, men ökat antal organisationer och ökade behov gör att detta bidrag borde förstärkas. Nätverket ser ett behov av att kraftigt förstärka detta bidrag eftersom kraven på riksorganisationerna att delta i möten, kontakta myndigheter med mera på dagtid vardagar gör att de mindre riksorganisationerna, som inte kan ha anställd personal, åtminstone borde kunna ersätta förlorad arbetsförtjänst när nyckelpersoner kan behöva ta tjänstledigt för riksorganisationsaktiviteter.

ThN önskar också framhålla att ett stort problem för det rörliga kulturarvet inte handlar om bristande bidragsmöjligheter, utan i stället handlar om bristande hänsyn till rörligt kulturarv i dagens regelverk, avsedda för dagens moderna transportmedel – se vår punkt 2.1 ovan.

2.16 **Betänkandets avsnitt 7.10.4 Utred förutsättningarna för en kulturstiftelse**

För kulturarvet finns en förebild i Storbritannien i form av *National Lottery Heritage Fund*, som får sina inkomster från lotterier och sedan 1994 delat ut bidrag på tillsammans 8 300 000 000 GBP till 49 000 projekt, varav nästan 590 000 000 GBP till mer än 1 400 industriella, maritima och transporthistoriska projekt. (Källa: <https://www.heritagefund.org.uk/>).

I Sverige finns *Bingolotto* som dock nästan bara går till idrottsföreningar.

2.17 **Betänkandets avsnitt 8.7 Konsekvenser för sysselsättning och service i olika delar av landet**

Nätverket önskar framhålla att såväl rörligt som industriellt kulturarv är något som framför allt finns på landsbygden, bl. a för att detta bevarande kräver stora ytor. Bidrag till denna kulturarvssektor är alltså indirekt också ett bidrag till att hålla landsbygden levande. Jämför även vår punkt 2.11 ovan.

3 Presentation

Transporthistoriskt Nätverk, sektion inom Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd (ArbetSam) och med signatur ThN, samlar (inklusive ArbetSam själv) 11 riksorganisationer inom det *rörliga kulturarvet*. Nätverket bildades 2013 och fick sitt namn 2014, men initierades genom en mötesserie som startade 2012. Organisationerna företräder ett antal områden inom det rörliga kulturarvet:

- Vägens kulturarv – 3 organisationer (motorfordon, åkerier respektive hästvagnar)
- Järnvägens och spårvägens kulturarv – 2 organisationer (museitåg på egen respektive annans, oftast statens, infrastruktur)
- Vattenvägarnas kulturarv – 3 organisationer (ång- och segelfartyg samt ång-, segel- respektive fritidsbåtar)
- Luftfartens kulturarv – 2 organisationer (luftfartyg, flygplan och helikoptrar)
- samt ”värdorganisationen” ArbetSam som samlar industrisamhällets kulturarv i stort.

Många av organisationerna är inriktade på kollektivt bevarande (i föreningsform) av kollektiva färdmedel, men andra har i stället inriktningen individuellt bevarande (enskilda personer) av individuella färdmedel. Dessa organisationer och deras individuella medlemmar (direktmedlemskap eller medlemskap via en förening tillhörande en riksorganisation) har det gemensamma, att de ideellt verkar för att det rörliga kulturarvet – inklusive dess tekniska dimension – ska kunna såväl bevaras som användas och därmed visas upp som ett fungerande kulturarv i sin rätta kulturarvsmiljö – på väg, på räls, till sjöss och i luften.

Transporthistoriskt Nätverk i siffror:

	Föreningar/museer	Medlemmar
Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd, ArbetSam	624 museer	31 200
Båthistoriska Riksförbundet, BHRF	20 föreningar	19 000
Veteranflyggruppen EAA Sverige	120 flygplan	700
Järnvägshistoriska Riksförbundet, JHRF	33 föreningar	14 500
Motorhistoriska Riksförbundet, MHRF	200 klubbar	105 000
Museibanornas Riksorganisation, MRO	29 föreningar	16 000
Svensk Flyghistorisk Förening, SFF	14 föreningar	5 800
Sveriges Segelfartygsförening, SSF	72 medlemsfartyg	14 500
Sveriges Ångbåtsförening, SÅF	300 ångbåtar	15 000
Vagnhistoriska Sällskapet, VHS	1 förening	700
Åkerihistoriska Sällskapet, ÅHS	1 förening	400
Total		222 800



Datum
2022-02-14

Vår referens

Sida
11(11)

På uppdrag av Transporthistoriskt Nätverk

Helena Törnqvist
Arbetslivsintendent Arbetets museum