



Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Færder nasjonalparkstyre	10/22	08.03.22

Vedtak Færder nasjonalparkstyre - søknad om heving av deler fra vrakstedet til Monitoren Thor - Hoftøya Færder nasjonalpark

Forslag til vedtak

Brunstadstiftelsen gis tillatelse i henhold til § 4 Generelle dispensasjons bestemmelser til å heve kanontårn og ildledertårn fra vraket Thor, liggende ved Hoftøya i Færder nasjonalpark.

Tillatelsen gis på følgende vilkår:

- Forberedelsesarbeider på vrakstedet utføres i mars. Fugl i området må hensyntas.
- Avsluttende dykkerarbeid ved Hoftøya utføres etter 15.7.
- Heving av kanontårn og ildledertårn utføres i august 2022, men innen 15. september.
- Statens Naturoppsyn skal varsles før heveoperasjonen.
- Det gis ikke tillatelse til å sette opp skilt på Hoftøya, men tiltakshaver anbefales videre dialog med nasjonalparkforvaltningen for informasjon om kulturminnet.

Klageadgang:

Avgjørelsen kan påklages til Miljødirektoratet. Klagefristen vil være tre uker etter at vedtaket er mottatt. Eventuell klage sendes gjennom nasjonalparkstyret.

Bakgrunn

Tiltakshaver ønsker å heve deler av et skipsvrak ved Hoftøya i Færder nasjonalpark.

Utdrag fra søknaden:

Tillatelse etter kulturminneloven § 14 til heving av to deler fra Monitoren Thor ved Hoftøya i Færder kommune - Ref. kulturminne id 113315

Viser til ovennevnte tillatelse fra riksantikvaren til heving av kanontårn og ildledertårn fra vrakstedet, ved Hoftøya på 10-15 meters dyp.

I vedlagte brev fra Riksantikvaren anmodes det om at tiltakshaver innhenter nødvendige tillatelser fra Nasjonalparkstyret, ref. første avsnitt på side 4. Oversender i den forbindelse informasjon om vår planlagte aktivitet i nasjonalparken, våren 2022.

Bergingsmetoden vi legger opp til er i samråd med og etter tilråding fra Norsk Maritimt Museum som er det rådgivende faglig organ for riksantikvaren. Selve operasjonen vil i hovedsak være undervannsarbeider, men tårnene planlegges å løftes med kranfartøyet TakLift. Det skal skje i to separate løft.

Arbeidene vil gjennomføres på en skånsom måte. Kranen posisjoneres over vrakstedet ved hjelp av fartøyet trøstere og ved hjelp av taubåt. I den forbindelse kan bli aktuelt med løse forankringspunkter som settes på grunt vann, og dette ryddes bort når operasjonen er ferdig. Det antas at dykkerarbeidene med forberedelser vil ta en ukes tid i april, samt to til tre dager i mai. Selve løfteoperasjonen med kranfartøyet er planlagt å ta ca. 12 timer i juni.

Tårnene transporteres ved hjelp av lektere til Odden på Brunstad i Melsomvik, der de gjøres tilgjengelig som et kulturminne for allmennheten.

Selve skipsvraket blir liggende urørt igjen ved Hoftøya. Tiltakshaver ønsker å sette opp et skilt med informasjon om Monitoren, tekst og utforming gjøres i samråd med Færder nasjonalpark.

Hører gjerne fra dere om dere har spørsmål eller kommentarer til våre planer.

Forvaltningen har gjort to henvendelser om tilleggsinformasjon. Mottatt utfyllende informasjon hhv 2.2.22 og 7.2.22.

Tiltakshaver skriver (utdrag): Hevingsprosessen vil foregå i 3 faser. Vind vil være en begrensning. Skulle det være ventet vindstyrke over 6 m/s bør løftet utsettes eller pauses i påvente av bedre vindforhold. Dønning (svell) vil også være en begrensning for operasjonen. Det antas at dykkerarbeidene med forberedelser vil ta to til tre dager i mars, en ukes tid i april, samt to til tre dager i mai. Selve løfteoperasjonen med kranfartøyet er planlagt å ta ca. 12 timer i juli.

Utdrag: Hevingsprosessen vil foregå i 3 faser:

Fase 1

Klargjøring og rengjøring av tårn ved hjelp av dykkere. Markere områder for setting av stropper for løft.

Filme og fotografere tårnene og område for bruk i videre planlegging.

Fase 2

Rydde og til rette legge for montering av løftestropper. Montere offeranode system for å avskalle / fjerne korrosjons-produkter på tårnene.

Fase 3

Demontering av offeranodesystem. Etablering og sikring av løftestropper i begge tårn, disse tilrettelegges for kobling til bøyer som kranfartøyets løftekrok kan kobles til.

Løfteoperasjonen Vind vil være en begrensning. Skulle det være ventet vindstyrke over 6 m/s bør løftet utsettes eller pauses i påvente av bedre vindforhold. Dønning (svell) vil også være en begrensning for operasjonen.

Løftestroppene som er festet til tårnene, skal være klare ved ankomst av kranfartøyet. Disse skal være festet opp i bøyer og det skal da være mulig via et hjelpefartøy å feste stroppene til kranfartøyets løftekroker.

Arbeidene skal gjennomføres på en skånsom måte. Kranen posisjoneres over vrakstedet ved hjelp av fartøyets trøstere og ved hjelp av taubåt. I den forbindelse kan det bli aktuelt med løse forankringspunkter / ankere, som settes på grunt vann.

Når alle innfestinger er installert og sjekket, løftes tårnene klart av bunnen, for kontroll av at strukturer fra dekk og vrak er frigjort og at stabiliteten på løftet er god.

Kranfartøyet har to sett med løftekroker som kan operere uavhengig av hverandre. Dette er gunstig for å rette opp og balansere løftet. Deretter lastes tårnet over på lekter og sikres til lekter.

Tårnene transporteres ved hjelp av lektere til Odden på Brunstad i Melsomvik.

Løftet skal overvåkes av ROV, hvor operatøren skal ha radiokontakt med kapteinen på TakLift. Det er verifisert av at det er tilstrekkelig dybde for løft ved vrakstedet. Dette er dokumentert med ekkolodd, undervannsvideo, samt dykkere.

Aqua Sub Arendal er valgt til å gjennomføre dykkerarbeidene.

Brevik Shipping AS (operatør / medeier av Kranfartøyet TAKLIFT.), er valgt til å gjennomføre løfteoperasjonen.

3. Tidsperiode for planlagt gjennomføring av tiltaket

Det antas at dykkerarbeidene med forberedelser vil ta to til tre dager i mars, en ukes tid i april, samt to

til tre dager i mai.

Selve løfteoperasjonen med kranfartøyet er planlagt å ta ca. 12 timer i juni.



5. Berører tiltaket naturverdier /i hvilken grad de berøres

Det skal under operasjonen ikke være nødvendig å gå i land på Hoftøya. Et mindre dykkerfartøy rundt 12 meter vil operere over vrakstedet under dykkeroperasjonen. Ved løft av tårnene vil kranfartøyet med lekter samt tilhørende taubåter operere. Dette vil foregå i maks 12 timer.

6. Beskrivelse av bunnforhold

Bunnforholdene består av fjell og stein, samt stål rester fra Monitoren Thor som har ligget der i over hundre år. (siden 1919).

7. Hvilke hensyn til naturverdiene planlegges under gjennomføring av tiltaket

Det skal under operasjonen ikke være nødvendig å gå i land på Hoftøya. Når det gjelder støy vil den holdes på et minimum. Vår aktivitet vil være i forholdsvis korte perioder. Løfteoperasjonen vil ikke gi noen forurensning under vann eller over vann. Det er kun rustede stål-enheter som er løsrevet fra dekk og spant som skal løftes opp og plasseres på en lekter.

8. Potensiell fare for forurensning

Store deler av skroget er ødelagt, men forskipet og tårnet er for en stor del intakt. Det er ingen olje eller andre kilder som kan gi noen fare for forurensning ved operasjonen. Oppdragsgiver har satt som krav at fartøyene og enheter som skal operere ute ved Hoftøya skal ha nødvendige sertifikater / godkjenninger iht. DNV., eventuelt Skipskontrollen eller tilsvarende.

Utdrag fra utfyllende informasjon 7.2.22

Bunnforholdene består av fjell og stein begrodd med tang og tare. Operasjonen består i å løfte to stål elementer opp fra område hvor vraket av Thor ligger. Løftet skal skje på en skånsom måte slik at delene kommer uskadd opp, for så å plasseres på lekter. Det betyr at omkringliggende vegetasjon og struktur vil bli lite berørt, dette gjelder også for dyrelivet under vann.

Illustrasjon 1, 2, 3, 4, 5 (vedlegg)

Fuglelivet / ilandstigning forbud 15.04 – 15.07

Som nevnt i forrige tilleggsinformasjon skal det ikke være nødvendig å gå i land under operasjonen. Kartutsnittet til Færder nasjonalpark Bilde, 6 viser at vår operasjon vil foregå syd for ferdselsforbudet på Hoftøya. Bilde 7 og 8 viser også avstand fra dykkerfartøy til land og til ferdsel forbud område. Dykkerfartøyet / basefartøyet (ca. 12 m langt) vil ligge ca. 140 meter fra land under dykkerarbeidene. Det vil ligge rolig i en oppankret posisjon i den planlagte tidsperioden som nevnt i forrige tilleggsinformasjon. Kranfartøyet er en større enhet, men det er planen at dette fartøyet skal operere i en periode på mellom 6 og 12 timer, også nevnt i forrige tilleggsinformasjon. Vi tror derfor at denne operasjonen ikke vil påvirke fuglelivet i noen grad.

Illustrasjon 6, 7, 8(vedlegg)

Forvaltningen har gjennomført ny dialog med tiltakshaver, og mottok følgende ny tidsplan 20.02.22.

Takk for hyggelig telefonsamtale tidligere denne uken angående tidspunkt for bergingsoperasjonen ved Hoftøya.

Saken er drøftet med prosjektgruppen og vi har kommet frem til nye tidspunkt for løfteoperasjonen.

Vi endrer tidspunktene slik at vi unngår aktiviteter ved Hoftøya i perioden med ilandstigningsforbud 15.04 - 15.07.

De nye tidspunktene blir som følger:

- 1. Forberedelsesarbeider på vrakstedet ved Hoftøya i mars.*
- 2. Klargjøring med fundamenter i april/mai for mottak på Brunstad Odden.*
- 3. Vi bruker siste del av juli eventuelt begynnelsen av august til avsluttende dykkerarbeider ved Hoftøya, med feste av løfteutstyr og stropper.*
- 4. Selve løftet ved Hoftøya gjennomføres i august – i et riktig vær-vindu.*

Tiltakshaver ønsker også å sette opp et skilt med informasjon om Monitoren.

Grunnlaget for avgjørelsen

Søknaden skal behandles etter verneforskriften for Færder nasjonalpark. Verneforskriften § 3, pkt. 4 omhandler kulturminner. Pkt. 4.1 vern av kulturminner: *Kulturminner skal beskyttes mot skade og ødeleggelse. Løse kulturminner skal ikke flyttes eller fjernes.* Pkt. 4.2:

Forvaltningsmyndigheten kan gi tillatelse til: Istandsetting, vedlikehold og skjøtsel av kulturminner. Forvaltningsmyndigheten vurderer at § 3 pkt. 4.2 ikke kommer til anvendelse ved denne søknaden, og søknaden krever derfor dispensasjon etter verneforskriften. Tiltaket behandles etter verneforskriftens § 4, *Generelle dispensasjonsbestemmelser:*

Forvaltningsmyndigheten kan gjøre unntak fra forskriften dersom det ikke strider mot vernevedtakets formål og ikke kan påvirke verneverdiene nevneverdig, eller dersom sikkerhetshensyn eller hensynet til vesentlige samfunnsinteresser gjør det nødvendig, jf. Naturmangfoldloven § 48.

Det følger av forarbeidene til naturmangfoldloven at den generelle dispensasjonsbestemmelsen i § 48 ikke kan anvendes for å utvide den rammen som er trukket opp i vernevedtaket.

Bestemmelsen skal være en sikkerhetsventil for tiltak som ikke kunne forutses eller spesielle/særskilte tilfeller som ikke ble vurdert på vernetidspunktet. I behandlingen av søknader om dispensasjon etter naturmangfoldloven § 48 skal også de miljørettslige prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8 – 12 vurderes.

Vurdering

Tiltaket må vurderes etter § 4 Generelle dispensasjonsbestemmelser;

Forvaltningsmyndigheten kan gjøre unntak fra forskriften dersom det ikke strider mot vernevedtakets formål og ikke kan påvirke verneverdiene nevneverdig, eller dersom sikkerhetshensyn eller hensynet til vesentlige samfunnsinteresser gjør det nødvendig, jf. Naturmangfoldloven § 48.

Forvaltningen vurderer at betingelsene for å vurdere dispensasjon er tilstede, da omsøkt tiltak omhandler heving av deler av vraket, og at det resterende vraket fortsatt har kultuminneverdi. Etter revidert tidsplan for gjennomføring vurderes også påvirkningen av verneverdiene til å være av mindre omfang.

Vernebestemmelsen for Færder nasjonalpark omfatter kulturminner. § 1 Formål, første del: *Formålet med Færder nasjonalpark er å bevare et større naturområde med representative økosystemer ved kysten i Ytre Oslofjord med særlig vekt på landskap, naturtyper, arter og geologiske forekomster på land og i sjø og som er uten tyngre naturinngrep.*

Formålet med nasjonalparken er videre å ta vare på (utdrag):

- *Det opprinnelige skjærgårdslandskapet og det marine miljøet, herunder **kulturminnene på land og i sjø***

Forvaltningsplanen for Færder nasjonalpark omhandler i kap. 2.3. *Båter, vrak, last mm som er eldre enn 100 år, løse kulturminner (dvs. gjenstander) fra før 1537, mynter fra før 1650 og samiske gjenstander eldre enn 100 år har tilsvarende vern etter kulturminneloven §§ 12 og 14.*

§ 3 vernebestemmelsene, pkt. 4.1 omhandler vern av kulturminner: *Kulturminner skal beskyttes mot skade og ødeleggelse. Løse kulturminner skal ikke flyttes eller fjernes.*

Pkt 4.2 . Pkt. 4.2: *Forvaltningsmyndigheten kan gi tillatelse til: Istandsetting, vedlikehold og skjøtsel av kulturminner.* Omsøkt tiltak faller ikke inn under disse punktene og § 4 generelle dispensasjonsbestemmelser kommer derfor til anvendelse.

Forvaltningsmyndigheten kan gjøre unntak fra forskriften dersom det ikke strider mot vernevedtakets formål og ikke kan påvirke verneverdiene nevneverdig, eller dersom sikkerhetshensyn eller hensynet til vesentlige samfunnsinteresser gjør det nødvendig, jf. Naturmangfoldloven § 48.

Tiltaket krever også dispensasjon fra kulturminneloven, det er gitt av riksantikvaren i vedtak 18/02627-4 av 09.12.2019.

Riksantikvaren har blant annet vurdert verdien av kulturminnet slik det ligger i dag.

Utdrag:

Restene av Thor er gjenstand for en sakte og gradvis nedbrytning der den i dag ligger mellom 6 og 14 meters dyp ved Hoftøya. Som kulturminne er Thor en av svært få monitorer i verden som er tilgjengelig for dykkere. Skipstypen er svært sjelden og vitner om en periode med rask innovasjon og utvikling av marin krigføring.

Tiltakshaver søker ikke om å heve hele vraket, kun deler av vraket Det er derfor grunn til å tro at vraket fortsatt vil være av en viss interesse for dykkere.

Riksantikvarer har også vektlagt at de hevede delene vil bli tilgjengelig for allmenheten, og satt krav til formidling.

Deler av Hoftøya er et sjøfuglreservat, og viktig for sjøfugl både i og utenfor hekkesesongen. Omsøkt tiltak slik det forelå, ville ha noe aktivitet fra mars til juni, midt i en viktig periode for hekkende sjøfugl. En rekke observasjoner og tellinger, blant annet utført av Store Færder Ornitologiske stasjon, viser at Hoftøya er svært viktig hekkeområde for flere sårbare sjøfuglarter.

Vraket ligger ca. 140 m fra land, men tiltaket vurderes likevel å kunne ha forstyrrende effekt på hekkende sjøfugl, da både grågås og ærfugl kan ha unger på vannet tidlig, og dermed benytter vannflaten utenfor Hoftøya til opptrening og matsøk. Utover våren benytter flere arter området til matsøk og hekking.

Tiltakshaver har revurdert sin tidsplan, og funnet ut at tiltaket kan gjennomføres helt utenom perioden med ferdselsforbud. Tiltaket vil medføre noe belastning på fuglelivet, selve hevingen av vrakdelene vil være av kortere varighet og utenfor perioden med ferdselsforbud (15.4-15.7).

I henhold til naturmangfoldlovens § 7 skal prinsippene i §§ 8-12 legges til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet.

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget

Kunnskapsgrunnlaget anses ivaretatt. Tiltaket ansees ikke berøre sjeldne arter eller naturtyper.

§ 9 Føre-var-prinsippet

Tiltakshaver har revurdert sin tidsplan i forhold til gjennomføring av tiltaket. Opprinnelig tidsplan ville medført en vurdering i forhold til føre-var-prinsippet. Med gjennomføring etter ferdselsforbudet (15.4-15.7) ansees tiltaket å ha mindre forstyrrende effekt, da færre fugler er tilstede i området etter denne perioden.

§ 10 Økosystemtilnærming og samlet belastning

En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for. Nasjonalparkforvaltningen vurderer ikke at tiltaket overskrider noen grense for samlet belastning, når tiltaket gjennomføres etter ferdselsforbudet (15.4-15.7). Tiltaket vil påføre fugl i området belastning i noen grad.

§ 11 Kostnader ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver

Tiltakshaver bærer kostnadene ved heving av vrakdelene. Eventuelle skadebegrensende tiltak og kostnader ved disse skal eventuelt bæres av tiltakshaver.

§ 12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Prinsippet i § 12 tar sikte på å unngå skade eller begrense skade på naturmangfoldet ved valg av driftsmetoder, teknikk og lokalisering. Valget skal skje etter en samlet vurdering av naturmangfold og økonomiske forhold. Best mulig driftsmetode kan omfatte tidspunkt for aktivitet, redskapsbruk, frakt og avbøtende tiltak.

Selve hevingen vil omfatte bruk av lekter og kran. Ifølge tiltakshaver vil utstyret gi liten påvirkning på naturmiljø, og aktiviteten vil ikke foregå fra land.

Faren for presedensvirkning skal også vurderes etter naturmangfoldlovens § 48. En tillatelse vil kunne føre til presedensvirkning for lignende tiltak. Nasjonalparkforvaltningen vurderer at faren for presedensvirkning er liten, da omsøkt tiltak kun omhandler heving av deler av et kulturminne.

Tiltakshaver ønsker å sette opp skilt på Hoftøya med informasjon om Monitoren. I henhold til Besøksstrategien er forvaltningen restriktiv med informasjonsskilter i nasjonalparken. Tiltakshaver bes videreføre dialogen med forvaltningen for å formidle informasjon om kulturminnet og hevingen.

Konklusjon

Brunstadstiftelsen gis tillatelse i henhold til § 4 Generelle dispensasjons bestemmelser til å heve kanontårn og ildledertårn fra vraket Thor, liggende ved Hoftøya i Færder nasjonalpark.

Tillatelsen gis på følgende vilkår:

- Forberedelsesarbeider på vrakstedet utføres i mars. Fugl i området må hensyntas.
- Avsluttende dykkerarbeid ved Hoftøya utføres etter 15.7.
- Heving av kanontårn og ildledertårn utføres i august 2022, men innen 15. september.
- Statens Naturoppsyn skal varsles før heveoperasjonen.
- Det gis ikke tillatelse til å sette opp skilt på Hoftøya, men tiltakshaver anbefales videre dialog med nasjonalparkforvaltningen for informasjon om kulturminnet.

Klageadgang:

Avgjørelsen kan påklages til Miljødirektoratet. Klagefristen vil være tre uker etter at vedtaket er mottatt. Eventuell klage sendes gjennom nasjonalparkstyret.

Vedlegg: søknaden



BRUNSTAD

STIFTELSEN

Styret i Færder nasjonalpark
v/ Anne Sjømæling

Moss, 19.01.2022

Tillatelse etter kulturminneloven § 14 til heving av to deler fra Monitoren Thor ved Hoftøya i Færder kommune - Ref. kulturminne id 113315

Viser til ovennevnte tillatelse fra riksantikvaren til heving av kanontårn og ildledertårn fra vrakstedet, ved Hoftøya på 10-15 meters dyp.

I vedlagte brev fra Riksantikvaren anmodes det om at tiltakshaver innhenter nødvendige tillatelser fra Nasjonalparkstyret, ref. første avsnitt på side 4. Oversender i den forbindelse informasjon om vår planlagte aktivitet i nasjonalparken, våren 2022.

Bergingsmetoden vi legger opp til er i samråd med og etter tilrådning fra Norsk Maritimt Museum som er det rådgivende faglig organ for riksantikvaren. Selve operasjonen vil i hovedsak være undervannsarbeider, men tårnene planlegges å løftes med kranfartøyet TakLift. Det skal skje i to separate løft.

Arbeidene vil gjennomføres på en skånsom måte. Kranen posisjoneres over vrakstedet ved hjelp av fartøyets trøstere og ved hjelp av taubåt. I den forbindelse kan bli aktuelt med løse forankringspunkter som settes på grunt vann, og dette ryddes bort når operasjonen er ferdig. Det antas at dykkerarbeidene med forberedelser vil ta en ukes tid i april, samt to til tre dager i mai. Selve løfteoperasjonen med kranfartøyet er planlagt å ta ca. 12 timer i juni.

Tårnene transporteres ved hjelp av lektre til Odden på Brunstad i Melsomvik, der de gjøres tilgjengelig som et kulturminne for allmennheten.

Selve skipsvraket blir liggende urørt igjen ved Hoftøya. Tiltakshaver ønsker å sette opp et skilt med informasjon om Monitoren, tekst og utforming gjøres i samråd med Færder nasjonalpark.

Hører gjerne fra dere om dere har spørsmål eller kommentarer til våre planer.

Med vennlig hilsen
Brunstadstiftelsen

Alf Aadalen
Daglig leder - styremedlem

Vedlegg:
Tillatelse fra Riksantikvaren til heving
Tilrådning fra Norsk maritimt museum

Avsender: Riksantikvaren
Pb. 1483 Vika
0116 Oslo



107473-30-32

Brunstadstiftelsen
PB 104 Brunstad
3168 MELSOMVIK

Vedr. 18-02627-4 - Tillatelse til heving av deler av Monitoren Thor - KML § 14 - Dispensasjon - Færder kommune, Vestfold



Dette er en forside for dokument som er sendt digitalt fra Riksantikvaren.

Har du spørsmål om forsendelsen, kontakt oss via e-post postmottak@ra.no eller telefon 22 94 04 00

Med vennlig hilsen
Riksantikvaren
www.riksantikvaren.no

30#140.7ac667c7-6180-4065-a7be-6e4f34146184.2



SAKSBEHANDLER

Silje Hauge
Ivar Nesse-Aarrestad

VÅR REF.
18/02627-4

ARK. P - Plansaker 2006-2019

85, 86 Færder kom. - Ve

INNVALGSTELEFON

DERES DATO

VÅR DATO
09.12.2019

TELEFAKS

+47 22 94 04 04
postmottak@ra.no
www.riksantikvaren.no

Brunstadstiftelsen
PB 104 Brunstad
3168 MELSOMVIK

Tillatelse etter kulturminneloven § 14 til heving av deler av Monitoren Thor, Færder kommune, Vestfold

Kulturminne id 113315

Vi viser til søknad fra Brunstadstiftelsen av 31. januar 2019, samt kostnadsestimat for hevingsoperasjon og grunnarbeider for plassering på land av 14.2.2019. Søker ber om at Riksantikvaren innvilger dispensasjon for heving av kanontårnet og ildledertårnet fra vrakstedet til Monitoren Thor. Videre vises det til uttalelse fra Norsk maritimt museum til Riksantikvaren datert 9. mai 2019.

Søknaden gjelder heving av to deler av monitoren Thor som ble sjø satt i Horten i 1872 og tiltaket vil følgelig berøre et skipsfunn som er omfattet av lov om kulturminner av 1978 nr. 50 (kml) § 14, første ledd. I henhold til kulturminneloven § 14 andre ledd andre punktum er inngrep i skipsfunn forbudt med mindre det foreligger tillatelse fra rette myndighet. Forskrift om faglig ansvarsfordeling mv. etter kulturminneloven, § 1 pkt. 1. fastsetter at Riksantikvaren er rette myndighet til å gi slik tillatelse, basert på tilrådninger fra gjeldende forvaltningsmuseum, jf. forskrift om faglig ansvarsfordeling mv. etter kulturminneloven § 1 nr. 1.

Vedtak

Med hjemmel i kulturminneloven § 14 andre ledd andre punktum fatter Riksantikvaren følgende vedtak:

Brunstadstiftelsen gis tillatelse til å heve ildledertårnet og kanontårnet på Monitoren Thor. Tiltaket vil medføre inngrep i skipsfunn med registreringsbetegnelse 113315, jf. vedlagt kart.

Tillatelsen gis på følgende vilkår:

Arbeidet skal gjennomføres i samråd med Norsk maritimt museum. De to hevede delene skal stilles ut på Brunstadstiftelsens anlegg ved kyststien i Vestfold som vist på kart. Riksantikvaren skal forelegges forslaget til utforming av formidlingen på stedet og godkjenne dette.

Tiltakshaver, Brunstadstiftelsen, dekker alle kostnader til tiltaket.

Omfanget av bergingsarbeidet er beregnet til inntil kr. 5 800 000,- (2019 – kroner og satser), jf. kostnadsestimater fra Great Nordic AS.

Kostnader til konservering er ikke med i estimatet for bergingsarbeidet. Brunstadstiftelsen er ansvarlig for konservering av skipsrestene, inkludert kostnader knyttet til dette arbeidet. Konserveringen skal gjennomføres i samarbeid med og etter anbefaling fra Norsk maritimt museum.

Brunstadstiftelsen er ansvarlig for at det utarbeides en langsiktig skjøtelsesplan i samarbeid med Norsk maritimt museum, for å sikre at kulturminnet som heves og plasseres på land bevares for fremtiden. Tiltakshaver skal gjennomføre en foto- og videodokumentasjon av hevingarbeidet, og (arkiv-)materialet skal deles med Norsk maritimt museum for videre oppbevaring og forvaltning.

Dispensasjonen er gyldig i tre år fra dato.

Beskrivelse av kulturminnene

Monitoren Thor var en kanonbåt av monitortypen. Denne skipstypen ble utviklet mot slutten av den amerikanske borgerkrigen og ble først satt inn i slaget ved Hampton roads i 1862, som et motmiddel mot sørstatenes jernkledde dampfregatt Merrimack. Skipstypen monitor bestod av et jernskrog med lavt fribord og et dreibart kanontårn med en hurtigskytende kanon. Skipet var dampdrevet og hadde propell. Monitorens inntog gjorde raskt de tradisjonelle seildrevne fregattene og linjeskipene avleggs og de aller fleste mariner bygde monitorer.

Båten Thor ble bygget i Horten i 1872, og var den siste av i alt fire monitorer bygget til den norske marinen. Marinefartøyenes utvikling mot slutten av 1800- og begynnelsen av 1900-tallet gikk svært raskt. Skipene ble høyere, raskere, hadde bedre pansring og kraftigere bestykning.

I 1906 sjøsatte den britiske marinen HMS Dreadnought, som var kraftig pansret, hadde meget kraftig bestykning og var drevet fremover med dampturbiner, noe som gjorde henne meget rask. HMS Dreadnought revolusjonerte igjen sjøkrigen og monitoren som skipstype var ikke lenger en relevant som marinefartøy til sjøkrig. Norge beholdt Thor gjennom første verdenskrig med diverse forbedringer, men i 1919 var utvikling av krigsskip kommet så langt at Thor ikke lenger var et konkurransedyktig krigsskip og hun ble solgt til Stavanger skibsopphugging co. 7 mars 1919 ble Thor tatt under slep av slepebåten Goliath, på vei til opphugging i Stavanger. Kraftig vind gjorde at slepetrossene måtte kuttes og Thor drev inn til Hoftøya og sank. Fridjof Pedersen og Wilmer Karlsen, som var ombord under slepet omkom i forliset. Thor ble gjenfunnet av sportsdykkere i 1965, men Norsk maritimt museum opplyser at det skal ha blitt gjennomført sprengningsarbeider på vraket på 1950-tallet for å berge metall fra dampkjelene.

Restene av Thor er gjenstand for en sakte og gradvis nedbrytning der den i dag ligger mellom 6 og 14 meters dyp ved Hoftøya. Som kulturminne er Thor en av svært få monitorer i verden som er tilgjengelige for dykkere. Skipstypen er svært sjelden og vitner om en periode med rask innovasjon og utvikling av marin krigføring. Men Thor har også et religionshistorisk aspekt som ikke er så kjent. Om bord i Thor, den 17 mai 1898, falt den da 26 årige kanoneren Johan Oscar Smith, ned på kne og ble omvendt. Dette ble starten på en stor frikirkelig vekkelse som nå er kjent som Brunstad Christian Church, tidligere kjent som Smiths venner. Monitoren Thor er ifølge søker noe så sjeldent som et kulturminne som knyttes til en vekkelse med utspring i marinen, som nå er en verdensomspennende bevegelse.

Beskrivelse av det omsøkte tiltak

Søknaden gjelder heving av to større konstruksjonselementer fra vraket, kanontårnet og ildledertårnet. Planen er å heve disse, konservere dem og stille dem ut som et minnesmerke på odden sør for Olsåsen ved kyststien i Melsomvik. Plassen ligger fint til ved fjorden rett ved eksisterende, offentlig kyststi, rett nord for det som var Thors opplagshavn før hun sank.

Norsk maritimt museum uttaler

Norsk maritimt museum anbefaler at det gis tillatelse til hevingen. Det er ikke behov for arkeologisk granskning i forbindelse med hevingsarbeidet, men museet foreslår at fotomateriale og videofilm fra bergingsarbeidet overleveres til museet sammen med de andre opplysningene om skipsfunnet Thor for videre oppbevaring og forvaltning.

Riksantikvarens merknader og begrunnelse for vedtaket

Riksantikvaren skal verne om kulturminner som ikke-fornybare ressurser og arbeide for at kulturminneverdiene blir best mulig ivaretatt og nyttiggjort i et samfunn i endring. Tillatelse til inngrep i automatisk fredete kulturminner kan gis etter en vurdering av de kulturminnefaglige verdiene veid opp mot private og samfunnsmessige hensyn.

Skipsfunnet Thor er etter vårt syn et viktig kulturminne, både sjømilitært og religionshistorisk. Der det ligger i dag er det godt bevart og en tillatelse til å heve det skal blant annet vurderes på bakgrunn av om funnet fortsatt kan bevares dersom det tas opp på land. Tidligere erfaringer med heving av metallgjenstander og vrak fra saltvann er ikke udelt positive. Vi er derfor i utgangspunktet svært restriktive til å gi tillatelse til slike tiltak. Faren for at nedbrytningen akselererer raskt når slike gjenstander kommer ut av vannet og opp i luft er stor. I denne saken er det gjort grundige forberedelser for å unngå at dette skjer. Det er tatt opp en metallprøve av en av de omsøkte skipsdetaljene. Denne er metallurgisk analysert og på bakgrunn av denne analysen har det blitt satt opp en konserveringsplan av Norsk Maritimt museum og søker/tiltakshaver. Videre har tiltakshaver Brunstadstiftelsen, sterke insentiver for å hindre at skipsdelene ødelegges, og har garantert for utgiftene til langsiktig konservering.

Den private betydningen som tiltaket har for Brunstadstiftelsen er utvilsomt stor. Den samfunnsmessige betydningen av å gjennomføre tiltaket består etter vår vurdering i at funnet da vil kunne bli tilgjengeliggjort for flere enn dykkere, Det er avgjørende for vår vurdering at Monitoren Thor blir tilgjengeliggjort for allmennheten og ikke eksklusivt for tiltakshaver. Tiltaket gir en svært god mulighet til å formidle kulturminnet på et sted som det har historisk forankring til.

Ved å plassere de hevede delene langs kyststien vil Monitoren Thor bli tilgjengelig for flere enn det som er tilfellet i dag. Vi anbefaler at man utformer minnesmerket på en slik måte at det er mulig å forstå at dette er rester av et fartøy, ikke bare to frittstående metallrør. Forslag til formidlingsutforming skal oversendes til Riksantikvaren for godkjenning i god tid før det bygges. Videre anbefaler vi at det tas kontakt med Vestfold fylkeskommune og Norsk maritimt museum når det gjelder innhold, og utforming av formidlingsmateriellet. Ved å stille ut delene fra Thor på land vil dette være et av svært få steder i hele verden det er mulig å oppleve deler av denne typen fartøy for publikum.



Vi understreker at det er tiltakshavers plikt å hente inn nødvendige tillatelser fra nasjonalparkstyret, samt avklare eventuelle konflikter med annet lovverk som er nødvendig i forhold til heving av og plassering av kulturminner på land.

Tiltakshaver har undersøkt om skipet har en privat eier. Arbeidet tyder på at dette ikke lenger er tilfelle, og det er derfor staten som eier vraket.

Riksantikvaren gir etter en samlet vurdering tillatelse til å heve omsøkte deler av monitoren Thor i samsvar med vårt vedtak med vilkår.

Riksantikvaren gjør oppmerksom på at dersom det under anleggsarbeidet oppdages andre automatisk fredete eller vernede kulturminner enn det tillatelsen gjelder for, skal arbeidet straks stanse i den utstrekning det kan berøre kulturminnet og Norsk maritimt museum varsles, jf. kulturminneloven § 8 andre ledd og § 14. Riksantikvaren avgjør snarest mulig og senest innen tre uker om arbeidet kan fortsette og vilkårene for dette.

Vedtaket kan klages på

Dere kan klage på vedtaket innen 6 uker fra dette brevet er mottatt, jf. kulturminneloven § 8 første ledd tredje punktum. En eventuell klage skal sendes til Riksantikvaren, men rettes til Klima- og miljødepartementet (KLD).

Framdrift og gjennomføring

Tiltaket skal gjennomføres som vist på vedlagte kart. Mindre endringer kan klareres med Vestfold fylkeskommune dersom dette skjer etter 1.1.2020, da fylkeskommunen overtar ansvaret for å gi dispensasjoner fra Riksantikvaren etter denne dato. Større endringer i forhold til det omsøkte tiltaket krever ny søknad til Riksantikvaren.

Vennlig hilsen

Isa Trøim (e.f.)
seksjonssjef

Ivar Nesse-Aarrestad
seniorrådgiver

Brevet er elektronisk godkjent uten underskrift

Vedlegg: kart over vraksted og deponeringssted

Kopi til: Vestfold fylkeskommune, Postboks 2163, 3103 Tønsberg/ Norsk Folkemuseum
avd. Norsk Maritimt Museum, Postboks 720, Skøyen, 0214 OSLO



deponeringsområde



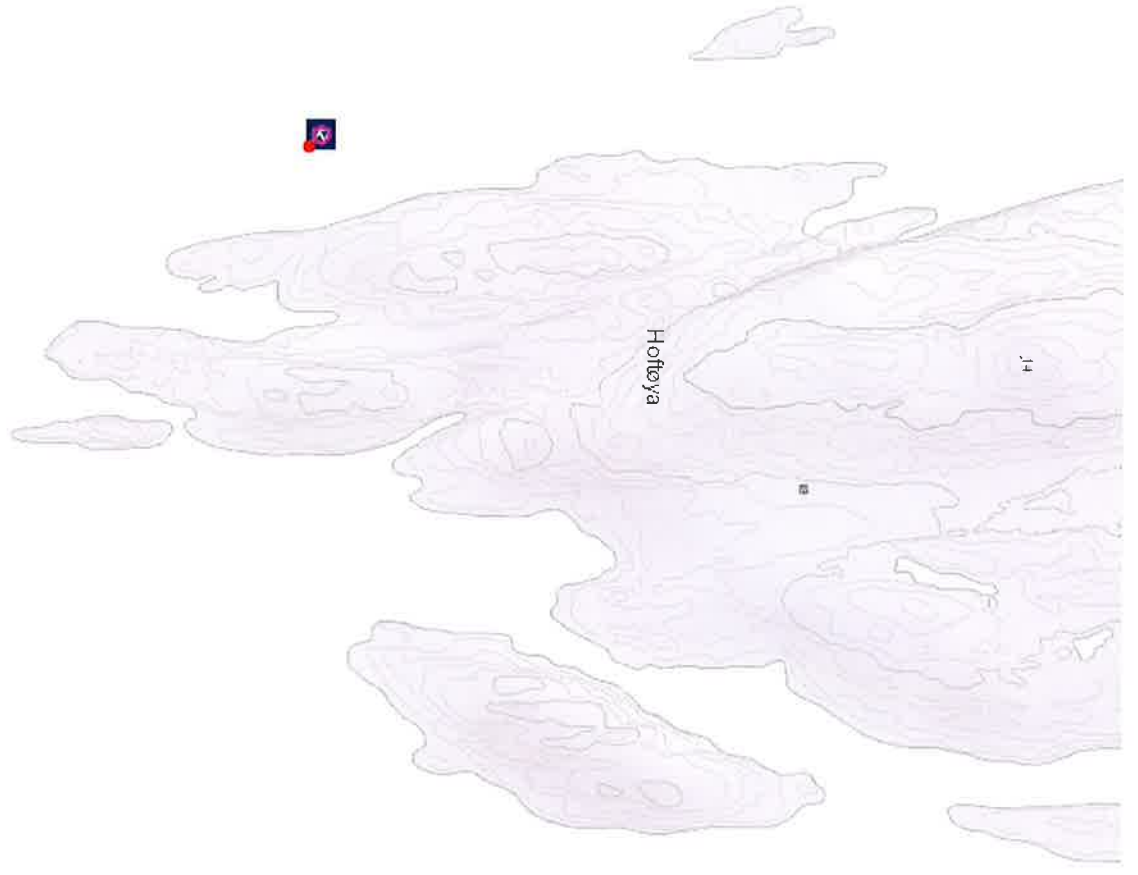
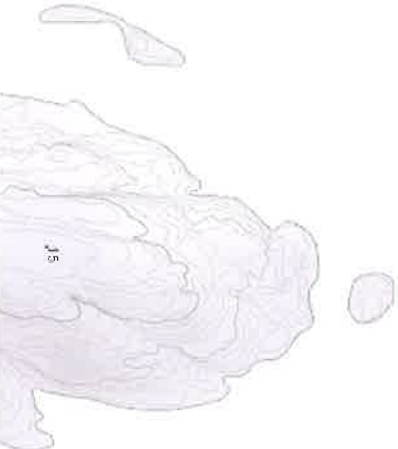
3D#146.7ac667c7-6180-4065-a7be-8e4f34146184.8



1906

30#147.7ac867c7-6180-4065-a7be-8e4f34146184.9

Hortoybrøttet



Hortoy

14



Riksantikvarens postmottak

Vår dato: 09.05.2019

Vår referanse: 18/00330-7

Deres referanse: 18/02627-2

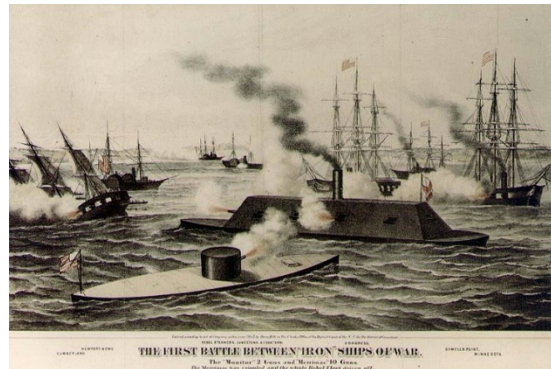
Søknad om dispensasjon fra kml § 14 for Askeladden id. 113315 - Tiltrådning fra Norsk maritimt museum

Brunstadstiftelsen har søkt om dispensasjon fra kml §14 for å kunne heve to konstruksjonselementer fra et skipsvrak med id. 113315. Skipsvraket vernet i henhold til kml § 14. Søknaden er vedlagt. Under følger Norsk maritimt museums tilrådning i saken.

Askeladden id. 113315

Kulturminnet består av vrakrester av et marinefartøy av typen tårnfartøy- også kalt «monitor». Krigsskipstypen ble konstruert av John Ericsson under den amerikanske borgerkrigen, var utstyrt med panserdekk, bestykket med mitraljøse og kanoner i et dreibart pansertårn og hadde svært lavt fribord. Fremdriftsmaskineriet var en tosylindret dampmaskin. Ericssons konstruksjon startet en revolusjonen innen krigføring på havet. Det var de første krigsskip med propell, og teknologien avsluttet seilskipenes æra i marinen (Sparre 1914, Pareliussen 2017).

”The first battle between iron ships of war”, illustrasjon som viser henholdsvis *Monitor* typen i forgrunnen, den pansrede *Virginia ex Merrimack* i midten og treskips-fregatter i bakgrunnen.



Det eksisterer byggetegninger og historikk på id. 113315. Den ble sjøsatt ved Carljohansværn verft i Horten i 1872 under navnet *Thor*, (byggenr. 52), og hadde et deplassement på 2035 tonn. Den Norske marine hadde før dette fått bygget tre andre tårnfartøy; *Scorpionen*, *Mjølner* og *Thrudvang*. *Thor* var den siste monitoren som ble bygget i Norge, i følge Pareliussen (2017:62), i et forsøk på å holde Norge med i det globale våpenkappløpet med forbedringer i monitorens design. I forbindelse med beslutningene om å bygge *Thor* ble det sagt at dette ville bli den siste monitoren Norge skulle bygge. Det ble vist til at utviklingen av kanonteknologi og fartøyskrog på dette tidspunktet allerede hadde gjort det for kostbart å modifisere de norske monitorene slik at de ble tilfredsstillende beskyttet mot denne trusselen (op.cit).

I 1919 var *Thor* solgt til i Stavanger skibsopphugging Co. men kom aldri fram til skrapjernbedriften. Da slepebåten *Goliath* den 7 mars 1919 startet tauingen av *Thor* fra Horten med kurs for Stavanger blåste det ganske kraftig og etter hvert måtte slepetrossen kappes for å unngå totalhavari for begge fartøy. Den utrangerte krigsmaskinen drev så inn i fjellsiden på Hoftøya og sank. To sivile sjøfolk, Fridtjof Pedersen og Wilmer Karlsen, som var om bord på *Thor* under slepet, omkom (Vestfold Arbeiderblad 13.03.1919, Moen 1992: 68).

På 1950- tallet skal det ha blitt gjort sprengningsarbeider slik at vraket ble delt i to, visstnok for å berge metaller, deriblant kobberør fra kjelene (Pettersen 1994: 70). Dette er nok litt usikre opplysninger, særlig at det skal ha blitt gjort sprengninger i vraket på denne tiden. Arkivopplysninger og avisartikler ved Norsk maritimt museums arkiv tilsier at det er sannsynlig at sportsdykkere hevet ganske betydelig mengde messingør i tiden etter 1965 (f eks Arbeiderbladet 04.06.1966). Historien om sprengning derimot virker mer sannsynlig at dreier seg om bergingsarbeider som skal ha blitt utført i årene kort tid etter forliset i 1919 (Moen 1992:69). Så sent som i 1993 skal forsvarets dykkere ha fjernet et antall 12,4 cm granater fra vraket av *Thor* (Pettersen 1994: 70).

Restene av *Thor* er i dag et vrak under kontinuerlig nedbrytning som følge av naturlige erosjonsprosesser. Det ligger nedsunket på dybder mellom 6 og 14 meter inntil sørvestre odde av Hoftøya i Færder.

Kontekst og kildeverdi

Som kml §14 skipsfunn er vrakrestene å regne som et løst kulturminne. At det ligger ved Hoftøya har med tilfældigheter å gjøre. Nærmeste "hjemmehavn" for *Thor* er Melsomvik i Stokke, en tidligere marinehavn brukt som mobiliserings- og opplagshavn blant annet for denne monitoren.

Thors seilingshistorie fra året den ble bygget fram til den forliste varte i ca. 44 år. De siste to årene lå den i opplag ved Vrengen og Melsomvik sammen med søsterskipet *Trudvang*. Kort fortalt var de årene *Thor* var del av marinens flåte en ganske passiv affære. Den besto av tokt og øvelser i marinens monitoravdeling i en tid da denne skipstypens korte æra i sjøforsvaret ebbet ut. Riktignok ble *Thor* mobilisert fra opplagshavnen Melsomvik ved to anledninger, først i 1905 i anledning unionsbruddet med Sverige og senere, den 2 august 1914 i forbindelse med utbruddet av 1 verdenskrig. Begge disse mobiliseringene var kortvarige og tiden ble brukt til blant annet skyteøvelser og vedlikehold (Moen 1992: 82-83). *Thor* var aldri i skarpe oppdrag, men fungerte som base for sjømilitære øvelser der den trafikkerte havner som Mærdø, Grimstad, Lillesand, Fredriksværn med flere (op. cit: 79).

Som kulturminne har vraket av *Thor* en mangesidig utsagnskraft. Det er historien om innovasjon og utvikling innen maritim krigføring, og hvor vraket som kulturminne representerer en av få gjenværende tårnfartøy i verden. Dernest er det et avsnitt i vår kystkultur under kapitlet drama og forlis i fredstid. Nok et moment handler om dykkingens historie med fokus på berging av materielle verdier, men også om sportsdykkingens barndom fram til nå, der restene av *Thor* har blitt et dykkemål og gjenstand for undervannssopplevelser for mange fritidsdykkere.

Som om ikke dette var nok relaterte historier; for en stor gruppe mennesker er *Thor* også nært følelsesmessig og religiøst assosiert med tilblivelsen av en stor vekkelse, nå kjent som Brunstad Christian Church eller "Smiths venner". I dette ligger også deler av Brunstadstiftelsen sin motivasjon for prosjektet. Vi finner at dette aspektet ved *Thors* virkningshistorie og kildeverdi slett ikke er uten relevans i saken. Som trossamfunn har nemlig denne frikirkelige menigheten nære bånd til både det sjømilitære miljøet generelt og til monitoren *Thor* spesielt. Det nå verdensomspennende trossamfunnets grunnlegger, Johan Oscar Smith, tjenestegjorde nemlig som kanoner om bord på *Thor*, og i følge søker falt han på kne og omvendte seg – inne i kanontårnet, den 17 mai 1898.

Konfliktvurdering

Herværende søknad gjelder heving av to konstruksjonselementer fra vraket av *Thor*, nemlig de restene som fortsatt er bevart av fartøyets kanon og ildledertårn (se vedlegg). Søker har tidligere fått tillatelse til å ta ut metallprøve til metallurgisk analyse av stålet i kanontårnet for å kunne forberede heveoperasjonen. Dette er også noe vi har satt som premisse for i det hele tatt å kunne vurdere søknaden. Undersøkelsene av metallprøven viser at det er 99,7 % jern, konstruksjonsstål i valset materiale (se vedlegg). Det skal med andre ord være mer enn solid nok gods i tårnene til at de vil tåle en heving.

I vår vurdering av søknaden har vi sett hen til tidligere praksiser innen kulturminnevernet. Det er relativt få relaterte saker angjeldende tillatelser til heving av hele eller deler av stålvrak til formidlingsformål i våre arkiv. De to mest relevante, som også er de vi har valgt å bygge vurderingen vår på, er dispensasjoner gitt i forhold til inngrep i hhv. id. 124860 M/S *Juno*, sjøsatt ved Akers Mekaniske Verksted i 1886 og id 213240 *Rio De Janeiro* – ex – *Santa Ines* sjøsatt i 1914. I begge disse tilfellene ble det gitt dispensasjon fra kml §14.

M/S *Juno* lå som vrak på sjøbunnen ved Hurumlandet i Buskerud da en gruppe ildsjeler i 1998 søkte om å heve hele fartøyet og restaurere det som ”museumsfartøy”. I vedtaket uttalte Norsk maritimt museum, som da var dispensasjonsmyndighet, at *fartøyet som maritimt kulturminne på lengre sikt ikke vil kunne bevares eller ha noen verdi ved nåværende plassering*. Med andre ord, det var bedre at noen påtok seg å heve vraket som kulturminne – enn at det ble liggende på bunnen – kun tilgjengelig for den som kan dykke. Det ble dog stilt som vilkår til dispensasjonen at søker kunne stille garanti for konserveringskostnadene etter heving, estimert til 600 000,- 1998-kroner. I *Juno* - saken viste det seg i ettertid at det var gjort alt for dårlige beregninger av total kostnad for konservering av et helt stålskrog med inventar og prosjektet kan på ingen måte sies å ha vært vellykket.

I tilfellet *Rio De Janeiro* gjaldt dispensasjonssøknaden ønske om å heve skipsklokken og en lanterne til formidlingsformål. Riksantikvaren innvilget denne søknaden etter at eieren av vraket hadde gitt sin tilslutning til prosjektet. *Rio* ligger for dypt til at det er tilgjengelig for vanlig sportsdykking, dermed var ikke vurdering av eventuelt tap av kilde- og opplevelsesverdi noe tema i denne dispensasjonssaken.

Selv om verken *Juno* eller *Rio* saken er direkte sammenlignbare med *Thor* -prosjektet konstaterer vi at det innen kulturminnevernet er tradisjon for å innvilge søknader om heving av hele eller deler av skipsvrak fra perioden *Thor* ble bygget.

Vi har videre vurdert følgende momenter i forhold til mulig tap av kildeverdi og skade på kulturminnet i forbindelse med det omsøkte tiltaket:

- Forholdet til Færder Nasjonalpark. Vraket av *Thor* ligger innenfor den nyopprettede nasjonalparken Færder. I utredningene i forkant av opprettelsen av parken er det i hovedsak naturvernrelaterte interesser som er hensyntatt. Kulturminner under vann var ikke blant utredningstema og har ikke noe spesiell plass i vernebestemmelsene eller i formidlingsstrategien for parken. Viktigste konfliktvurdering i forhold til en heveoperasjon på vraklokaliteten ved Hoftøya er derfor at dette må skje i dialog med nasjonalparkstyret, i henhold til de naturvernbestemmelser som gjelder. Søker opplyser at slik kontakt med parkstyret er opprettet.
- Forholdet til lokaliteten som dykkemål. Vraket av *Thor* har siden det ble ”gjenoppdaget” av sportsdykkere i 1965 vært et yndet dykkemål for dykkere og dykkeklubber på Østlandet. Det

har ikke minst sammenheng med at det er relativt beskjedne dybder der, lett å finne og samtidig fortsatt mulig å se at det er et fartøyskrog med baug og akterende. Hoftøya er forholdsvis greit tilgjengelig med båt fra f. eks Sandøsund. Lokaliteten er ikke skiltet på land og det finnes ingen annen formidling av vraket enn det som er tilgjengelig på sosiale medier (f. eks. <https://dykkepedia.com/wiki/Thor>, <http://www.dykkning.info/V2/MonitorTHOR1.html>). Det å fjerne kanon og ildledertårnet fra vraket innebærer at konstruksjonsdetaljer særlig spesifikke for krigsskipstypen tårnfartøy vil bli borte, noe som opplagt vil være negativt i forhold til formidling og opplevelse på stedet – for de som dykker og er interessert i marinehistorie. Likevel vil det fortsatt være slik at store deler av vraket blir liggende igjen ved Hoftøya og kunne oppleves av dykkere der. I og med at prosjektets hovedformål er formidling, anser vi at det negative i at to konstruksjonselementer fjernes fra vraket kompenseres ved at disse blir gjenstand for en konservering og utstilling tilgjengelig for allmennheten.

- Skadepotensial ved heveoperasjonen. I vedlegg til søknaden har undervannsentreprenør en Great Nordic AS utarbeidet en detaljert beskrivelse av hovedtrekk i heving, transport og konservering av tårnene. Vi ser det slik at det er særlig løftet av hovedtårnet, hvis vekt er beregnet til ca. 140 tonn, som er det kritiske punktet i selve bergingen. Det er klart at eventuelle uhell under dette løftet kan ha potensial til å skade både selve vraket og tårnet. Prosjektbeskrivelsen bærer preg av at dette momentet er ivaretatt, dels ved den forutgående metallanalysen og dels ved punkter i forberedelsene som indentifisering av løftepunkt jevnt fordelt på tårnet, dimensjonering av løftekran osv. Til det som går på forberedelser i den tekniske beskrivelsen av operasjonen vil vi anføre at det må avklares om operasjonen kan komme i berøring med udetonerte eksplosiver. Det refereres her til tidligere nevnte kilder, eksempelvis Pettersen (1994) som hevder at det fortsatt kan finnes udetonerte granater inne i vraket av *Thor*.
- Forholdet til langsiktig konservering. Sikring og bevaring av kanon og ildledertårn på land etter berging er en sentral faktor i vurderingen. Det kan her vises til erfaringen med saksbehandling og kostnadsvurdering i *Juno*-saken. Dette er også grunnen til at vi har bedt søker om nærmere redegjørelse for kostnadsberegningene av disse oppgavene i prosjektet. Vi vurderer dette slik at fremgangsmåter og kalkyler for kostnader til stabilisering og konservering av stålet fremstår som solid og erfaringsbasert.

Formidling

Søker beskriver at formålet med å heve tårnene fra *Thor* er *å gjøre den sjomilitære, industrielle og den frikirkelige historiefortellingen knyttet til Monitoren Thor tilgjengelig for allmennheten, ved å etablere et landbasert monument på Brunstad, i Stokke*. Utstillingsplassen er tenkt etablert i et friområde på en odde nær sjøen og en kyststi. Det vil dermed bli anlagt i et område tilgjengelig for folk flest. Det planlagte minnesmerket / utstillingsstedet blir da liggende ikke så langt fra Melsomvik, som før nevnt var dette en av *Thors* hovedhavner.

Om innholdet i formidlingsideen, annet enn at det vil bli en oppstilling av de to konserverte tårnene, heter det i søknaden at utstillingen vil inneholde informasjon om monitoren som skipstype og vårt sjøforsvar herunder marinebasen ved Melsomvik. Videre at kanontårnet vil fremstå *som et formidlingspunkt for en spennende sjomilitær og industriell historie, samt en norsk vekselshistorie på 1800- og 1900 tall*.

Vi har ingen nærmere kommentar til dette ut over at vi konstaterer at minnesmerket kommer til å få flere funksjoner, både åndelige og kulturhistoriske. I forhold til mulige tiltak for å kompensere for at opplevels- og formidlingsverdien på vrakstedet ved Hoftøya kan bli redusert, kan det være en ide at

Brunstadstiftelsen påtar seg å montere skilt med byggetegning og informasjon om monitoren der ute. Dette må i så fall skje i dialog med nasjonalparkstyret.

Eierforholdet

Norsk maritimt museum har gjort undersøkelser i sitt arkiv på dette og det siste vi kan finne om eierforholdet da fartøyet forliste var at det var overdratt fra staten til *Stavangerske Skipsopphugningskompagni*.

Brunstadstiftelsen har som søker også gjort egne undersøkelser for å klargjøre eierforholdet. De har kommet til at Norsk Bjergingskompagni AS kjøpte vraket i 1919, deretter, i 1928, skal Brødrene Anda ha kjøpt rettighetene til flere skipsvrak, deriblant *Thor*. Brødrene Anda ble så, på 1990- tallet, kjøpt av Stena Recycling AS. Her er det så gjort arkivundersøkelser for å bringe klarhet i eierforholdet. Det man har kommet til er at man ikke kan finne dokumentasjon på at Brødrene Anda eide *Thor* og dermed heller ikke at eiendomsretten, ved oppkjøpet, ble overdratt til Stena Recycling AS. Etter det vi forstår er det dermed ingen som lenger kan legge fram dokumentasjon på eierskap til skipsvraket.

Så langt vi kan vurdere resultatene av undersøkelsen rundt eierforholdet til skipsvraket *Thor* er det ikke lenger rimelig mulighet for å bringe klarhet i eierforholdet og derfor må staten anses som eier jf. kml § 14, 1 ledd.

Økonomi

Norsk maritimt museum ba søker om å spesifisere budsjetteringen i prosjektet nærmere i forhold til det som er opplyst i søknaden. Slik oversikt over kostnadsbildet foreligger i vedlegget ”tilleggsinformasjon”, der det fremgår at det er bevilget totalt 5,8 mill til prosjektet. Sammenlignet med tidligere dispensasjonssøknader vi har nevnt ovenfor vurderer vi at søker her har et bevisst forhold til kostnadsbildet i operasjonen og at det fra søkers side er stilt garanti for budsjetteringen og de samlede kostnadene.

Tilrådning fra Norsk Maritimt Museum

Vi anbefaler at tiltakshaver gis dispensasjon fra kml §14 for de beskrevne inngrepene i Askeladden id. 113315. Vi kan ikke se at det er behov for å stille vilkår i form av arkeologisk granskning i forbindelse med dispensasjonen og anser at det som allerede foreligger av fotodokumentasjon og ikke minst byggetegninger er tilstrekkelig.

Vi foreslår at det stilles krav om at dokumentasjon av bergingsoperasjonen, i form av film og foto overleveres oss og arkiveres her sammen med øvrige arkivopplysninger om skipsfunnet *Thor*.

Vi tar ikke stilling i saken i forhold til bestemmelser i naturmangfoldloven og vernebestemmelser for Færder nasjonalpark. Det påligger søker å avklare bergingsoperasjonen på stedet både i forhold til dette og andre lovverk slik som havne og farvannsloven.

Med vennlig hilsen

Tori Falck
Seksjonsleder

Pål Nymoen
Saksbehandler

Dokumentet er godkjent elektronisk

Vedlegg

- Søknad om dispensasjon fra Brunstad stiftelsen, datert 31.01.2019, med vedlegg.
- Tilleggsinformasjon vedr kostnader til søknad om dispensasjon fra Brunstad stiftelsen, datert 14.02.2019

Kilder

Arbeiderbladet 04.06.1966: "Store verdier forsvinner fra panserskip som sank i 1918". No. 2 1966.
Moen, Thor Olav 1994: Møte med monitoren Thor, Tønsberg Blad, 13.08.1994, 21.
Moen Stein 1992: Monitorene, Marinemuseet, Hefte 21, 1992.
NMM funnregisteret, sak 07230007.
NMM plansakregisteret, sak 2012137 Færder Nasjonalpark og 2017015 Monitor.
Pareliussen, Robert Andre Nilsen 2017: Det koster å holde seg moderne: Hvordan den norske marinen forsøkte å tilpasse seg en periode med sterk teknologisk utvikling på midten av 1800-tallet. Masteroppgave i historie Institutt for historie og klassiske fag NTNU, Trondheim.
Pettersen, Frits 1994: Monitoren «Thor», Marmennell nr. 1 1994, 65-70.
Sparre, Christian. 1914: Norges sjøforsvar 1814-1914. Aschehoug, Oslo.
"The first battle between iron ships of war" Kilde:
https://americancivilwar.com/tcwn/civil_war/Navy-Ships/Ironclad-Monitor-Virginia-Battle.html
Vestfold Arbeiderblad 08.03.1919: "Atter en sjøulykke som kræver menneskeliv – monitoren Thor gaat under paa vei til Stavanger

Fra: Sjømæling, Anne <ansjo@statsforvalteren.no>

Sendt: tirsdag 1. februar 2022 09:23

Til: Kjell Sandersen <kjell.sandersen@oslofjord.com>

Emne: VS: Tillatelse etter kulturminneloven til heving av to deler fra Monitoren Thor i Færder nasjonalpark

Vi viser til ovennevnte søknad til Færder nasjonalparkstyre. Det er behov for ytterligere informasjon før Færder nasjonalparkstyre kan behandle søknaden etter verneforskriften
For Færder nasjonalpark.

Av søknaden må det fremkomme:

1. Hvem er tiltakshaver
2. Beskrivelse av heveprosessen/entreprenør som skal gjennomføre tiltaket (hvis kjent)
3. Tidsperiode for planlagt gjennomføring av tiltaket
4. Kartfestet punkt for tiltaket
5. Berører tiltaket naturverdier /i hvilken grad de berøres
6. Beskrivelse av bunnforhold
7. Hvilke hensyn til naturverdiene planlegges under gjennomføring av tiltaket
8. Potensiell fare for forurensning

Med vennlig hilsen

Anne Sjømæling
nasjonalparkforvalter
Færder nasjonalpark





Styret i Færder nasjonalpark
v/ Anne Sjømæling

Moss, 02.02.2022

Tilleggsinformasjon til søknad datert 19.01.2022 – Monitoren Thor

Viser til deres e-post datert 01.02.2022, der dere ber om ytterligere informasjon før Færder nasjonalparkstyre kan behandle saken etter verneforskriften.

Dere ber om tilbakemelding på følgende punkter, dette er besvart punktvis:

1. Hvem er tiltakshaver
2. Beskrivelse av heveprosessen/entreprenør som skal gjennomføre tiltaket (hvis kjent)
3. Tidsperiode for planlagt gjennomføring av tiltaket
4. Kartfestet punkt for tiltaket
5. Berører tiltaket naturverdier /i hvilken grad de berøres
6. Beskrivelse av bunnforhold
7. Hvilke hensyn til naturverdiene planlegges under gjennomføring av tiltaket
8. Potensiell fare for forurensning

1. Hvem er tiltakshaver

Det er Brunstadstiftelsen som er tiltakshaver.

2. Beskrivelse av heveprosessen/entreprenør som skal gjennomføre tiltaket (hvis kjent)

Operasjonen består i å løfte / berge kanon- og ildledertårnet opp fra vrakstedet ved Hoftøya. Deretter skal tårnene lastes på en leker og slepes til Brunstad rett nord for Melsomvik. Ved Brunstad skal tårnene løftes på plass på Odden. Tårnene skal der konserveres og bli en hovedattraksjon i et kulturmerke.

Kanontårnet er av kraftig panserstål. Det ligger i dag på sammenraste strukturer av dekk og spant. Kanontårnet har følgende dimensjoner:

- Ytre diameter ca. 7 meter, høyde ca. 3 meter
- Veggtykkelse ca. 35 cm
- Vekt ca. 140 tonn

Ildledertårnet er løsrevet fra vrakdelene. Tårnet er også av panserstål og var plassert på toppen av kanontårnet.

Ildledertårnet har følgende dimensjoner:

- Ytre diameter ca. 2,6 meter, høyde ca. 2 meter
- Veggtykkelse ca. 30 cm
- Vekt ca. 35 tonn

Det er foretatt en del dykk for å dokumentere tilstanden på tårnene. Materialprøven som er hentet ut viser at tårnene har god styrke til å tåle løftet.

Selve operasjonen vil i hovedsak være undervannsarbeider som foretas av dykkere.

Dykkerarbeidet omfatter: rigging, tilrettelegging, utførelse av deloperasjoner, med utstyr og krav etter HMS regler for arbeidsdykking ved inntil 15 m dypde, med luft (20/80) som pustegass.



Hevingsprosessen vil foregå i 3 faser:

Fase 1

Klargjøring og rengjøring av tårn ved hjelp av dykkere. Markere områder for setting av stropper for løft. Filme og fotografere tårnene og område for bruk i videre planlegging.

Fase 2

Rydde og til rette legge for montering av løftestropper. Montere offeranode system for å avskalle / fjerne korrosjons-produkter på tårnene.

Fase 3

Demontering av offeranodesystem. Etablering og sikring av løftestropper i begge tårn, disse tilrettelegges for kobling til bøyer som kranfartøyets løftekrok kan kobles til.

Løfteoperasjonen

Vind vil være en begrensning. Skulle det være ventet vindstyrke over 6 m/s bør løftet utsettes eller pauses i påvente av bedre vindforhold.

Dønning (svell) vil også være en begrensning for operasjonen.

Løftestroppene som er festet til tårnene, skal være klare ved ankomst av kranfartøyet. Disse skal være festet opp i bøyer og det skal da være mulig via et hjelpefartøy å feste stroppene til kranfartøyets løfte-kroker.

Arbeidene skal gjennomføres på en skånsom måte. Kranen posisjoneres over vrakstedet ved hjelp av fartøyets trøstere og ved hjelp av taubåt. I den forbindelse kan det bli aktuelt med løse forankringspunkter / ankere, som settes på grunt vann.

Når alle innfestinger er installert og sjekket, løftes tårnene klart av bunnen, for kontroll av at strukturer fra dekk og vrak er frigjort og at stabiliteten på løftet er god.

Kranfartøyet har to sett med løftekroker som kan operere uavhengig av hverandre. Dette er gunstig for å rette opp og balansere løftet. Deretter lastes tårnet over på lekter og sikres til lekter.

Tårnene transporteres ved hjelp av lektere til Odden på Brunstad i Melsomvik.

Løftet skal overvåkes av ROV, hvor operatøren skal ha radiokontakt med kapteinen på TakLift. Det er verifisert av at det er tilstrekkelig dybde for løft ved vrakstedet. Dette er dokumentert med ekkolodd, undervannsvideo, samt dykkere.

Aqua Sub Arendal er valgt til å gjennomføre dykkerarbeidene.

Brevik Shipping AS (operatør / medeier av Kranfartøyet TAKLIFT.), er valgt til å gjennomføre løfteoperasjonen.

3. Tidsperiode for planlagt gjennomføring av tiltaket

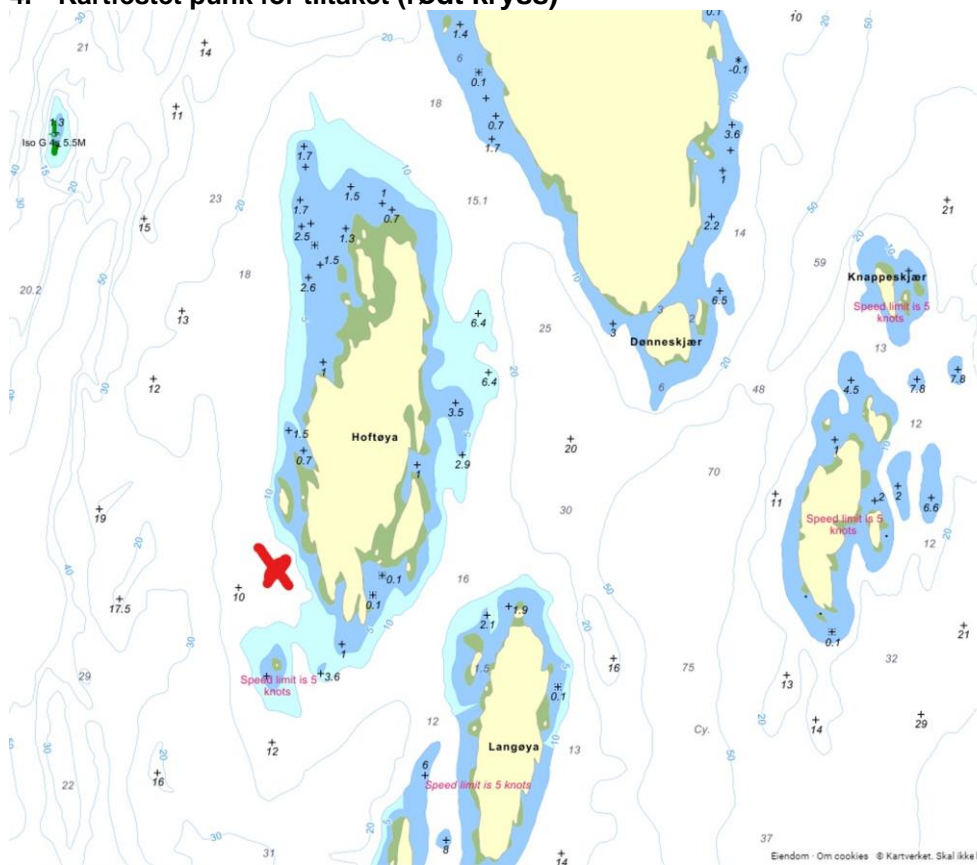
Det antas at dykkerarbeidene med forberedelser vil ta to til tre dager i mars, en ukes tid i april, samt to til tre dager i mai.

Selve løfteoperasjonen med kranfartøyet er planlagt å ta ca. 12 timer i juni.



BRUNSTAD STIFTELSEN

4. Kartfestet punkt for tiltaket (rødt kryss)



5. Berører tiltaket naturverdier / i hvilken grad de berøres

Det skal under operasjonen ikke være nødvendig å gå i land på Hoftøya.

Et mindre dykkerfartøy rundt 12 meter vil operere over vrakstedet under dykkeroperasjonen.

Ved løft av tårnene vil kranfartøyet med lekter samt tilhørende taubåter operere. Dette vil foregå i maks 12 timer.

6. Beskrivelse av bunnforhold

Bunnforholdene består av fjell og stein, samt stål rester fra Monitoren Thor som har ligget der i over hundre år. (siden 1919)

7. Hvilke hensyn til naturverdiene planlegges under gjennomføring av tiltaket

Det skal under operasjonen ikke være nødvendig å gå i land på Hoftøya. Når det gjelder støy vil den holdes på et minimum. Vår aktivitet vil være i forholdsvis korte perioder. Løfteoperasjonen vil ikke gi noen forurensning under vann eller over vann. Det er kun rustede stål-enheter som er løst fra dekk og spant som skal løftes opp og plasseres på en leker.

8. Potensiell fare for forurensning

Store deler av skroget er ødelagt, men forskipet og tårnet er for en stor del intakt.

Det er ingen olje eller andre kilder som kan gi noen fare for forurensning ved operasjonen.

Oppdragsgiver har satt som krav at fartøyene og enheter som skal operere ute ved Hoftøya skal ha nødvendige sertifikater / godkjenninger iht. DNV., eventuelt Skipskontrollen eller tilsvarende.

Fra: Sjømæling, Anne <ansjo@statsforvalteren.no>

Sendt: fredag 4. februar 2022 07:55

Til: Kjell Sandersen <kjell.sandersen@oslofjord.com>

Emne: SV: Tillatelse etter kulturminneloven til heving av to deler fra Monitoren Thor i Færder nasjonalpark

Takk for rask tilbakemelding med utfyllende informasjon.

Færder nasjonalpark er vernet både på land og under vann. Forvaltningen har derfor behov for noe mer beskrivelse av naturverdiene under vann hvilken grad de berøres. Dokumenter gjerne med bilder.

Til orientering er størstedelen av Hoftøya fuglefredningsområde med ilandstigningsforbud i perioden 15. april til 15. juli. Det er ønskelig at dere også gjør en vurdering av påvirkning på fuglelivet.

Takk.

Med vennlig hilsen

Anne Sjømæling
nasjonalparkforvalter
Færder nasjonalpark



Færder
nasjonalpark

Styret i Færder nasjonalpark
v/ Anne Sjømæling

Moss, 07.02.2022

Utfyllende informasjon til søknad datert 19.01.2022 – Monitoren Thor

Under vann

Restene av Thor er i dag et vrak under kontinuerlig nedbrytning som følge av naturlige erosjonsprosesser. Det ligger nedsunken på dybder mellom 6 og 14 meter inntil sørvestre odde av Hoftøya i Færder. Område hvor vraket av Monitoren Thor ligger har vært en yndet dykker mål i årtier.

Bunnforholdene består av fjell og stein begrodd med tang og tare.

Operasjonen består i å løfte to stål elementer opp fra område hvor vraket av Thor ligger.

Løftet skal skje på en skånsom måte slik at delene kommer uskadd opp, for så å plasseres på lekter.

Det betyr at omkringliggende vegetasjon og struktur vil bli lite berørt, dette gjelder også for dyrelivet under vann.

Bilde 1

Bilde viser innsiden av kanontårnet.





BRUNSTAD

STIFTELSEN

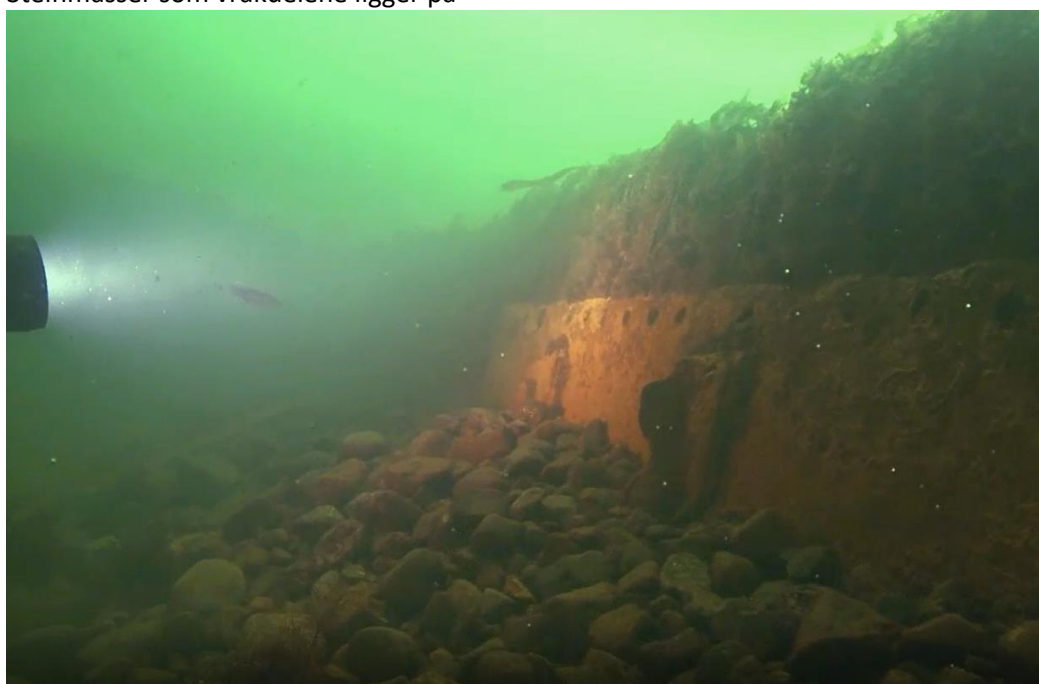
Bilde 2

Bilde viser typiske bunnsforhold med Ildleder tårnet til venstre.



Bilde 3

Steinmasser som vrakdelene ligger på



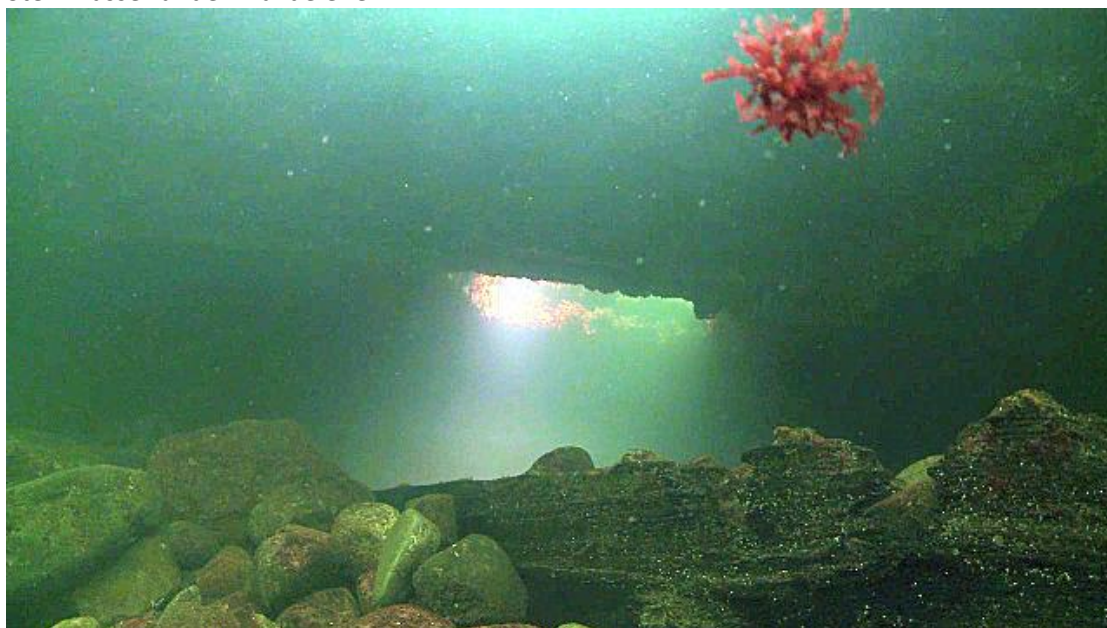


BRUNSTAD

STIFTELSEN

Bilde 4

Steinmasser under vrakdelene.



Bilde 5

Ildledertårnet som skal løftes opp.





BRUNSTAD

STIFTELSEN

Fuglelivet / ilandstigning forbud 15.04 – 15.07

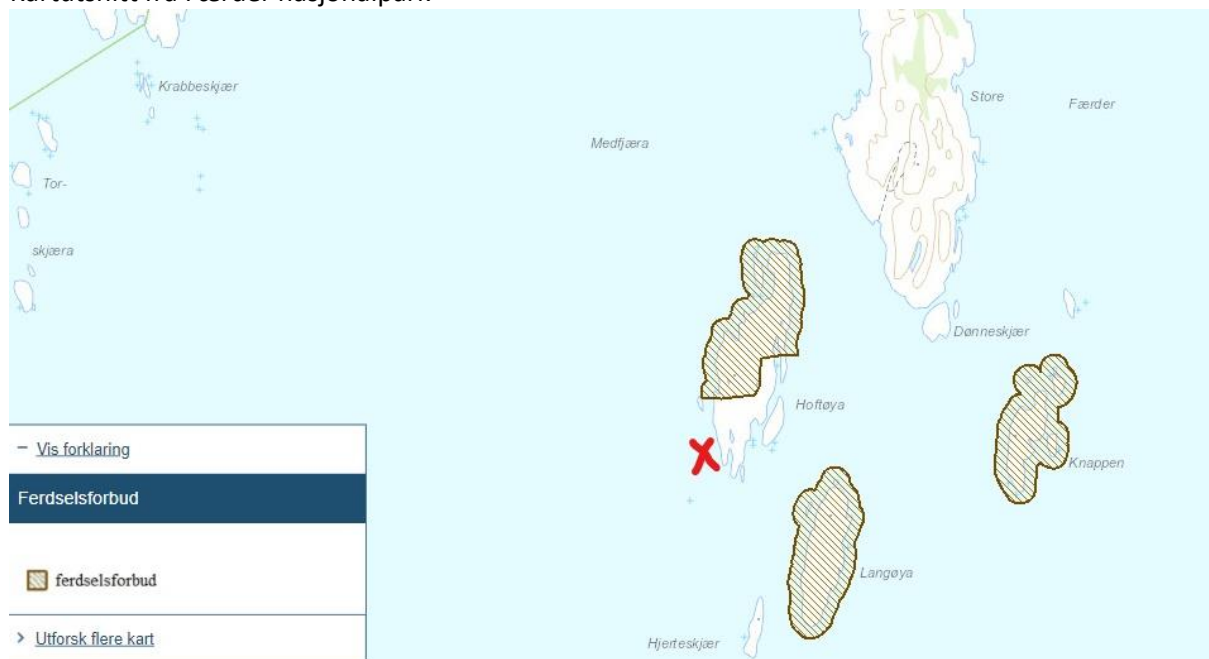
Som nevnt i forrige tilleggsinformasjon skal det ikke være nødvendig å gå i land under operasjonen. Kartutsnittet til Færder nasjonalpark *Bilde 6* viser at vår operasjon vil foregå syd for ferdselsforbudet på Hoftøya. *Bilde 7 og 8* viser også avstand fra dykkerfartøy til land og til ferdsel forbud område. Dykkerfartøyet / basefartøyet (ca. 12 m langt) vil ligge ca. 140 meter fra land under dykkerarbeidene. Det vil ligge rolig i en oppankret posisjon i den planlagte tidsperioden som nevnt i forrige tilleggsinformasjon.

Kranfartøyet er en større enhet, men det er planen at dette fartøyet skal operere i en periode på mellom 6 og 12 timer, også nevnt i forrige tilleggsinformasjon..

Vi tror derfor at denne operasjonen ikke vil påvirke fuglelivet i noen grad.

Bilde 6

Kartutsnitt fra Færder nasjonalpark



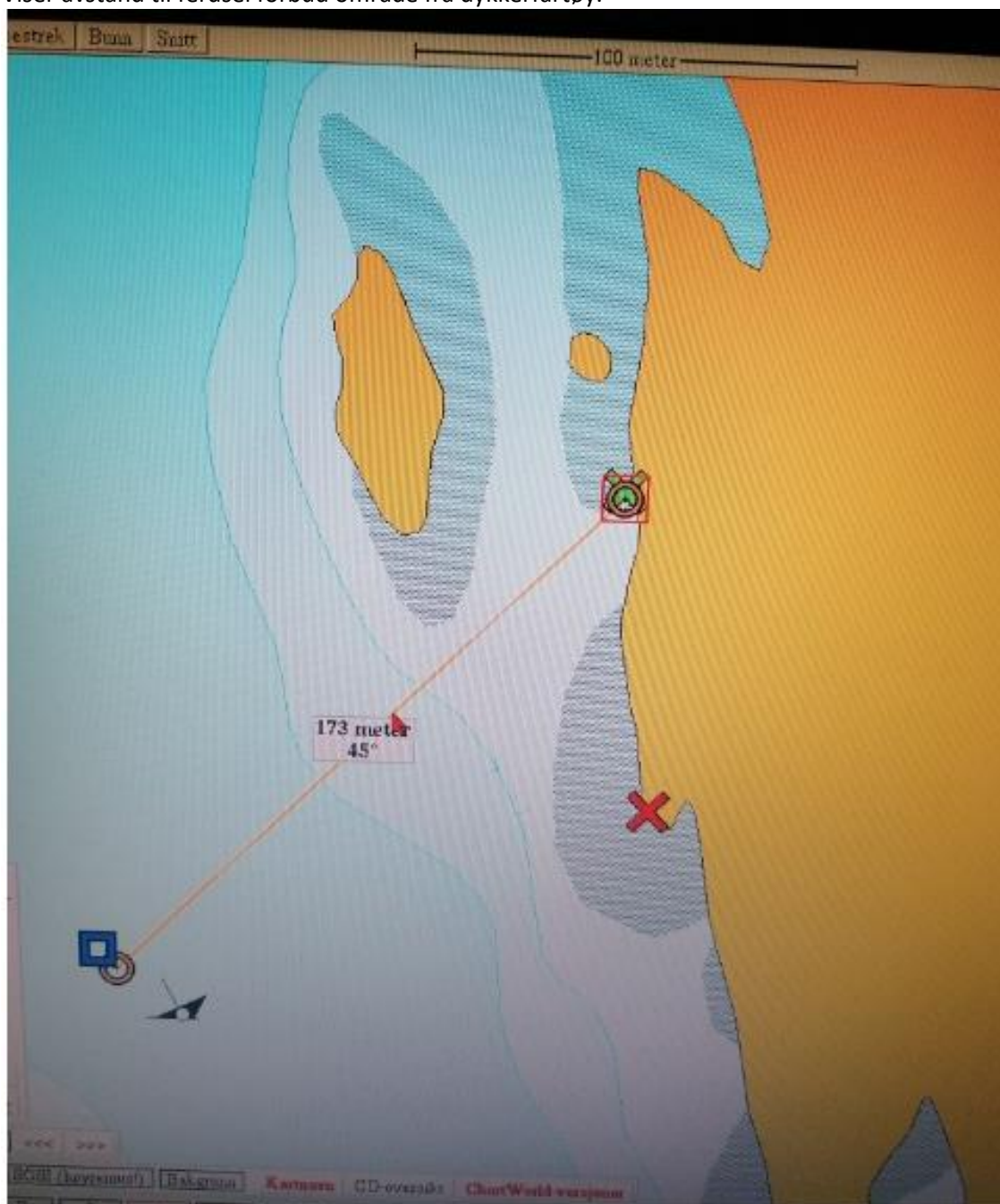


BRUNSTAD

STIFTELSEN

Bilde 7

Viser avstand til ferdsel forbud område fra dykkerfartøy.



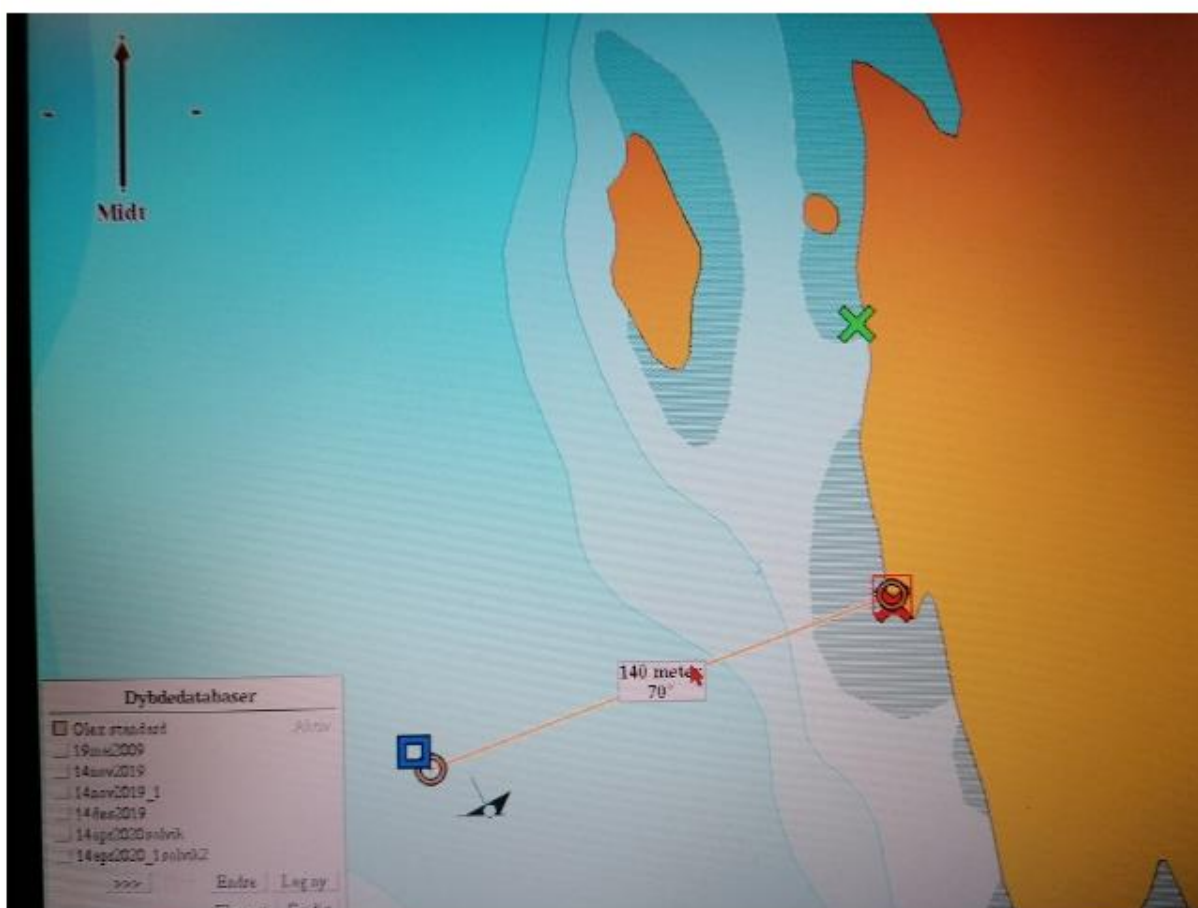


BRUNSTAD

STIFTELSEN

Bilde 8

Viser avstand til land fra dykkerfartøy.



Monitoren Thor



Kjell Sandersen <kjell.sandersen@oslofjord.com>
Til Sjømæling, Anne

Svar Svar til alle Videre send

søn. 20.02.2022 13:43

Arkivert i Elements

Anne Sjømæling

Takk for hyggelig telefonsamtale tidligere denne uken angående tidspunkt for bergingsoperasjonen ved Hoftøya. Saken er drøftet med prosjektgruppen og vi har kommet frem til nye tidspunkt for løfteoperasjonen. Vi endrer tidspunktene slik at vi unngår aktiviteter ved Hoftøya i perioden med ilandstigningsforbud 15.04 - 15.07. De nye tidspunktene blir som følger:

1. Forberedelsesarbeider på vrakstedet ved Hoftøya i mars.
2. Klargjøring med fundamenter i april/mai for mottak på Brunstad Odden.
3. Vi bruker siste del av juli eventuelt begynnelsen av august til avsluttende dykkerarbeider ved Hoftøya, med feste av løfteutstyr og stropper.
4. Selve løftet ved Hoftøya gjennomføres i august – i et riktig vær-vindu.

Håper på positivt svar i løpet av kommende uke.

Med vennlig hilsen

Kjell Sandersen

Tlf. 95 23 90 51