



STATSRAAD LEHMKUHL
BERGEN – NORWAY



48. DRIFTSÅR

Årsberetning for 2025

Foto: André Marton Pedersen





Foto: Matteo Baratella

1. Styrets beretning	3	7. Drift og organisering	35
Styret (2025)		7.1 Bemaning og organisering – skip	
2. Formål, mandat og styringsprinsipper	6	7.2 Bemaning og organisering – kontor	
2.1 Stiftelsens formål		7.3 Bemannings og drift – Statsraaden Bar & Receptopn	
2.2 Målsetninger og politikk		8. Teknisk drift, vedlikehold og oppgraderinger	38
2.3 Styrets arbeid		9. Miljø og bærekraft	40
3. Samfunnsoppdraget	9	9.1 Overordnede miljøambisjoner og kontinuitet i arbeidet	
3.1 Maritim opplæring og seiltrening		9.2 Operative tiltak i 2025 – bærekraft i praksis	
3.2 Forskning, formidling og samarbeid		10. Samarbeid og partnerskap	43
3.3 Tilgjengelighet, fellesskap og internasjonalt perspektiv		10.1 Etablerte og langsiktige samarbeid	
3.4 Visjoner for One Ocean Expedition		10.2 Samarbeid knyttet til One Ocean Expedition	
4. Aktivitet i 2025	17	11. Statsraaden Bar & Reception	46
4.1 One Ocean Expedition 2025–2026		12. Skipets historie	47
4.2 Drivis stanset toktet gjennom Nordvestpassasjen		13. Resultatregnskap	52
4.3 Høydepunkter under One Ocean Expedition 25–26		14. Balanse	53
4.4 USAs vestkyst		15. Noter	54
4.5 Internasjonal kontekst og gjennomføring		16. Revisjonsberetning	57
4.6 Digital formidling			
4.7 Statistikk 2025			
5. Veien videre	28		
5.1 Stiftelsens strategi for fremtiden			
6. Rammebetingelser og finansiering	32		
6.1 Egeninntekter og finansieringsmodell			
6.2 Offentlige støtteordninger			
6.3 Gaver og bidrag			

1. Styrets beretning

Finansielle hovedtall 2025

Omsetningen i 2025 var 99 541 817 kroner. Årsresultatet ble 317 059 kroner. Det ble avsatt 13 000 000 kroner til fremtidig vedlikehold.

Samlet vurdering av året

2025 ble et begivenhetsrikt og viktig år for Stiftelsen Seilskipet Statsraad Lehmkuhl. Året har i stor grad vært preget av gjennomføringen av One Ocean Expedition 2025–2026, som startet fra Bergen i april og pågikk gjennom store deler av året. Ekspedisjonen strekker seg over tolv måneder og har som hovedmål å skape oppmerksomhet og dele kunnskap om havets avgjørende rolle for en bærekraftig fremtid i et globalt perspektiv.

Stiftelsens formål er å søke Statsraad Lehmkuhl bevart for etterslekten gjennom verdig og aktiv bruk. Gjennom One Ocean Expedition videreføres og forsterkes dette formålet. Der stiftelsen skal bevare skipet for kommende generasjoner, brukes skipet også som plattform for å bidra til å bevare havet for kommende generasjoner.

Under One Ocean Expedition seiler skipet som offisiell ambassadør for FNs havtiår og forener

tradisjonell seilopplæring med moderne havforskning og kunnskapsdeling.

Styret opplever at denne bruken gir økt mening for virksomheten og for dem som arbeider i stiftelsen, samtidig som den styrker skipets rolle og omdømme, både nasjonalt og internasjonalt. Styret vurderer samlet sett at stiftelsens målsetninger for 2025 er oppfylt.

Overordnet vurdering av drift og utvikling

Året har vært preget av høy aktivitet og sammenhengende drift over tid, både om bord og i landorganisasjonen. I løpet av 2025 besøkte Statsraad Lehmkuhl 23 havner i 15 land. Den omfattende seilingsruten har stilt betydelige krav til planlegging, samhandling og gjennomføring. Erfaringene fra den første One Ocean Expedition i perioden 2021–2023 har vært et viktig grunnlag for arbeidet.

Stiftelsen har i 2025 hatt en svært kompetent og stabil bemanning, både om bord og i landorganisasjonen. Kontinuitet i nøkkelroller og et høyt kompetansenivå har vært en viktig forutsetning for forsvarlig drift, gjennomføring av ekspedisjonen og langsiktig ivaretagelse av fartøyet. Styret opplever at

stabiliteten i organisasjonen bidrar positivt til kvalitet, arbeidsmiljø og helhet i virksomheten.

Driften i 2025 har vært forsvarlig både driftsmessig og økonomisk, og i tråd med stiftelsens formål, målsetninger og styringsprinsipper. Samtidig har året gitt nye erfaringer som vil være viktige i den videre utviklingen av kommende ekspedisjoner.

Særlig viktige og krevende forhold

One Ocean Expedition 2025–2026 omfatter seilaser i ulike farvann og klimasoner. Kanselleringen av den planlagte seilasen gjennom Nordvestpassasjen viste at selv med grundige og langvarige forberedelser er det naturen som til slutt setter grensene for aktiviteten.

Styret legger til grunn at sikkerhet, forsvarlig drift og ansvarlig risikohåndtering alltid skal ha forrang, også når dette innebærer endringer i planlagt aktivitet.

Ekspedisjonen gjennomføres i samarbeid med et bredt spekter av nasjonale og internasjonale partnere. Partnerne representerer ulike fagmiljøer og sektorer, og deres samlede bidrag, både faglig og økonomisk, er avgjørende for planlegging, gjennomføring og faglig innhold i ekspedisjonen.

Sjøkrigsskolen har en særlig sentral rolle blant samarbeidspartnerne, både som langvarig partner og som aktiv deltaker i ekspedisjonen i innpå tre måneder. Samarbeidet bidrar til kontinuitet og kompetanseutvikling og utgjør et avgjørende fundament for stiftelsens aktivitet.

Ved seilingssesongens start i januar måned hadde skipet vært gjennom et historisk omfattende vedlikeholdsopphold og en betydelig teknisk oppgradering. Et ekstraordinært bidrag fra Kristian Gerhard Jebsen Foundation i 2024 var en viktig forutsetning for at arbeidet kunne gjennomføres.

Økonomisk situasjon og likviditet

Stiftelsens økonomiske situasjon vurderes som tilfredsstillende. Virksomheten finansieres i hovedsak gjennom egeninntekter, supplert med offentlige tilskudd og private gaver og bidrag. Den sammensatte finansieringsmodellen er en forutsetning for helårsdrift, forsvarlig vedlikehold og gjennomføring av stiftelsens samfunnsoppdrag. For en nærmere redegjørelse for stiftelsens rammebetingelser og finansieringsmodell vises det til kapittel 6. Detaljert oversikt over resultatregnskap, balanse og noter fremgår av kapittel 13–15.

Fremoverskuende perspektiver

Styret ser lyst på stiftelsens videre utvikling, men er samtidig bevisst de betydelige utfordringene som følger av drift og vedlikehold av et 112 år gammelt fartøy i helårsdrift. En nærmere omtale av stiftelsens strategiske perspektiver fremover er gitt i kapittel 5.





Foto: André Marton Pedersen

1.1 Styret (for 2025)

Bernt Jacob Pettersen

Styrets leder
Hilmar Reksten Almennyttige Fond

Per Kristian Sebak

Styremedlem
Bergens Sjøfartsmuseum

Anders Nyland

Styremedlem
Visit Bergen

Linn Kristin Engø

Nestleder
Bergen kommune

Martin Jonsterhaug

Styremedlem
Bergen kommune

Geir Huse

Styremedlem
Havforskningsinstituttet

Alina Printseva

Styremedlem
Bergens Rederiforening

Ole Johan Haahjem

Styremedlem
Bergens Rederiforening

Haakon Steinar Vatle

Direktør
Stiftelsen Seilskipet Statsraad
Lehmkuhl

Lene Beathe Dømbe

Styremedlem
Sjøforsvaret

Nicoline Wiederstrøm

Styremedlem
Bergen Næringsråd



Foto: Matteo Baratella

2. Formål, mandat og styringsprinsipper

2.1 Stiftelsens formål

Stiftelsens formål

Stiftelsens formål er fastsatt i vedtektene og gjengis her ordrett:

«Stiftelsen har i første rekke til formål å søke seilskipet Statsraad Lehmkuhl bevart for etterslekten og gi det en verdig bruksanvendelse som samsvarer med skipets tradisjon, herunder maritim yrkesopplæring».

Denne formålsbestemmelsen danner grunnlaget for all virksomhet i stiftelsen.

Forståelse av formålet i dag

Stiftelsen forvalter Statsraad Lehmkuhl som et levende kulturminne gjennom aktiv bruk. Formålet realiseres gjennom helårsdrift av skipet, med seilopplæring og maritim utdanning som kjerne, kombinert med toktvirksomhet, arrangementer og deltakelse i nasjonale og internasjonale prosjekter. Skipets bruk skal være i samsvar med dets historiske tradisjon som skoleskip, samtidig som driften tilpasses moderne krav til sikkerhet, kompetanse og profesjonalitet.

«Stiftelsen har i første rekke til formål å søke seilskipet Statsraad Lehmkuhl bevart for etterslekten og gi det en verdig bruksanvendelse som samsvarer med skipets tradisjon, herunder maritim yrkesopplæring».

STIFTELSENS FORMÅL

2.2 Målsetninger og politikk

Stiftelsens målsetninger og politikk er fastsatt og gjengis her ordrett.

Stiftelsens overordnede målsetninger:

01. Statsraad Lehmkuhl skal seile mest mulig gjennom hele året. Vern gjennom bruk.
02. Statsraad Lehmkuhl skal etterstrebe å være det sikreste seilskipet i sin klasse.
03. Stiftelsen skal ha et inkluderende og godt arbeidsmiljø.
04. Statsraad Lehmkuhl skal etterstrebe å være det mest miljøvennlige seilskip i sin klasse.
05. Statsraad Lehmkuhl skal være relevant som opplærings- og formidlingsarena, proaktive, nyskapende og derigjennom ivareta stiftelsens formål.
06. Statsraad Lehmkuhl skal være en profesjonell, foretrukken og attraktiv samarbeidspartner.

For å oppnå de overnevnte målsetninger har stiftelsen utarbeidet en politikk som er nedfelt i skipets sikkerhetsstyringssystem under følgende prioritering:

01. Hindre skader på personer eller tap av liv.
02. Sikker drift av skip og rederi.
03. Unngå skader på miljø, særlig det marine miljø.
04. Etterstrebe et godt omdømme for Stiftelsen Seilskipet Statsraad Lehmkuhl.



Foto: André Marton Pedersen

2.3 Styrets arbeid

Stiftelsens overordnede målsetninger:

Styret har det overordnede ansvaret for forvaltningen av stiftelsen og skal påse at virksomheten drives i samsvar med vedtektene, stiftelsens formål og gjeldende regelverk. Styret fastsetter overordnede mål og rammer for driften, og følger opp at målsetninger og politikk etterleveres i praksis.

Stiftelsens mål og prioriteringer følges opp gjennom etablerte styringssystemer og rutiner. Dette omfatter blant annet:

- Skipets og rederiets sikkerhetsstyringssystem (ISM)
- Etterlevelse av gjeldende regelverk og sertifiseringskrav
- Interne rutiner for drift, vedlikehold og HMS

Styret følger virksomheten gjennom periodisk og systematisk rapportering og behandling av forhold knyttet til HMS, risiko, økonomi og etterlevelse. Både skip og kontor har faste møter med fastsatt agenda, der sikkerhet, bærekraft og miljøtiltak inngår som faste temaer. Disse spørsmålene behandles også fast i stiftelsens styremøter og inngår som del av den løpende styringen og oppfølgingen av virksomheten.



Foto: André Marton Pedersen

3. Samfunnsoppdraget

Samfunnsoppdraget beskriver hvordan Statsraad Lehmkuhl i dag brukes til å skape samfunnsverdi, i tråd med stiftelsens vedtektsfestede formål. Gjennom aktiv og ansvarlig drift benyttes skipet som arena for maritim opplæring, forskning og formidling, og åpnes for utdanningsinstitusjoner, forskningsmiljøer, næringsliv, ungdom og allmennheten. One Ocean Expedition har samtidig tydeliggjort en ny kurs for Statsraad Lehmkuhl som en flytende internasjonal ambassadør for havet.

I samfunnsoppdraget står aktiv deltakelse sentralt som grunnlag for læring og engasjement, med mål om å gi mennesker konkrete opplevelser som styrker forståelsen av både maritim yrkeskarriere og havets betydning. Samtidig legger livet og arbeidet om bord til rette for samarbeid, ansvar og samhandling på tvers av alder, bakgrunn og nasjonalitet, og bidrar til fellesskap, tillit og internasjonal forståelse.

Det prioriteres å engasjere flest mulig unge med-seilere av begge kjønn og fra ulike nasjoner og miljøer.

I 2025 ble samfunnsoppdraget i stor grad realisert gjennom One Ocean Expedition 2025–2026, som preget hoveddelen av skipets aktivitet gjennom året.

Erfaringene fra begge ekspedisjonene, den første i perioden 2021–2023, har bidratt til å videreutvikle stiftelsens forståelse av sitt samfunnsoppdrag, og samtidig tydeliggjort en endret rolle for Statsraad Lehmkuhl som internasjonal plattform for samarbeid og kunnskapsdeling innen seilopplæring, havforskning, utdanning og formidling.

Under One Ocean Expedition seiler Statsraad Lehmkuhl som en offisiell ambassadør for FNs havtiår for bærekraftig utvikling. I denne rollen er havtiårets målsetninger førende for hvordan stiftelsen innretter sine aktiviteter. Stiftelsen legger særlig vekt på å bidra til å inspirere og engasjere mennesker til kunnskap og handling for et renere hav.

Med dette som fundament er det formulert et tydelig mål for ekspedisjonen:

Målet med One Ocean Expedition er å skape oppmerksomhet og dele kunnskap om havets avgjørende rolle for en bærekraftig framtid i et globalt perspektiv.



Maskinlærlingene Ole Ingebrigtsen og Emma Isane Selsvik. Foto: Andre Ingvoldstad

3.1 Maritim opplæring og seiltrening

Opplæring og kompetansebygging i praksis

Opplæring og kompetansebygging er en sentral del av stiftelsens samfunnsoppdrag. Skipet er i aktiv helårsdrift med et tett seilingsprogram, og bevares som levende maritim kulturarv gjennom kontinuerlig og ansvarlig bruk.

Statsraad Lehmkuhl benyttes som opplæringsarena for flere ulike grupper. Under One Ocean Expedition er andelen studenter og forskere høyere enn i ordinære seilingssesonger, der broparten av deltakerne er privatpersoner og grupper som deltar på åpne tokt.

I rapporten brukes begrepet *toktmannskap* om alle deltakere på seiltokt som ikke er en del av skipets profesjonelle besetning. Toktmannskapet deltar i den daglige driften om bord og får opplæring i tradisjonelt sjømannskap og seiling.

Gjennom aktiv deltakelse i sjøvakter, seilhåndtering og annet praktisk arbeid får toktmannskapet erfaring med skipets operative drift og samarbeid om bord.

Lærlinger

Stiftelsen Seilskipet Statsraad Lehmkuhl er godkjent opplæringsbedrift og har lærlinger på dekk (matros), i byssa (kokk) og i maskinen (maskinist).

Lærlingene følger et strukturert praksisløp over to år frem mot fagbrev og inngår som en del av den faste besetningen om bord med tydelige krav til ansvar, samarbeid og sikkerhet.

Lærlingeordningen er en sentral del av stiftelsens arbeid med rekruttering og utvikling av maritim fagkompetanse. Ved å ta imot lærlinger bidrar stiftelsen til å opprettholde og videreføre spesialisert kompetanse knyttet til seilskip – kunnskap som i stor grad ville gått tapt uten slike opplæringsløp. Ordningen bidrar dermed både til den enkelte lærlingens faglige utvikling og til å ivareta Statsraad Lehmkuhl som en levende, operativ og relevant opplæringsplattform.

Lærlingene har også en aktiv rolle i rekrutteringsarbeidet, blant annet gjennom deltakelse på utdanningsmesser. De bidrar med erfaring, engasjement og faglig stolthet, og er en viktig ressurs både om bord og i møte med omverdenen.

Stiftelsen samarbeider tett med de øvrige norske og danske skoleskipene om utveksling av personell og kompetanse. Dette samarbeidet er viktig for å sikre fagmiljøer og rekruttering innen en relativt liten og spesialisert del av den maritime flåte.

Lederutvikling

Statsraad Lehmkuhl benyttes som lederutviklingssarena gjennom samarbeid med to sjøkrigsskoler: Sjøkrigsskolen i Norge og den nederlandske sjøkrigsskolen. I begge tilfeller deltar førsteårskadetter på årlige tokt der skipet brukes som ramme for praktisk lederutvikling. I tillegg til opplæring i tradisjonelt sjømannskap i regi av skipets mannskap og aktiv deltakelse i den daglige driften av skipet, mottar kadettene undervisning i regi av sitt eget befall.

Begge sjøkrigsskolene trekker frem de særegne forholdene på et seilskip som en viktig grunn til å velge Statsraad Lehmkuhl som opplæringsarena for sine fremtidige offiserer.

I tillegg til det daglige samarbeidet om arbeidsoppgaver og seilhåndtering, utfordres kadettene personlige egenskaper av skipets fysiske rammer. De sover side om side i hengekøyer, med felles måltider og delte sanitære fasiliteter. Enkle boforhold med lite privatliv, sjøvakter, riggtrening og arbeid på dekk, kombinert med fagundervisning, stiller høye krav til samarbeid, utholdenhet og evne til å fungere som en del av et fellesskap under hele seilasen. Disse forholdene utgjør bevisste pedagogiske rammer som begge sjøkrigsskolene legger stor vekt på.

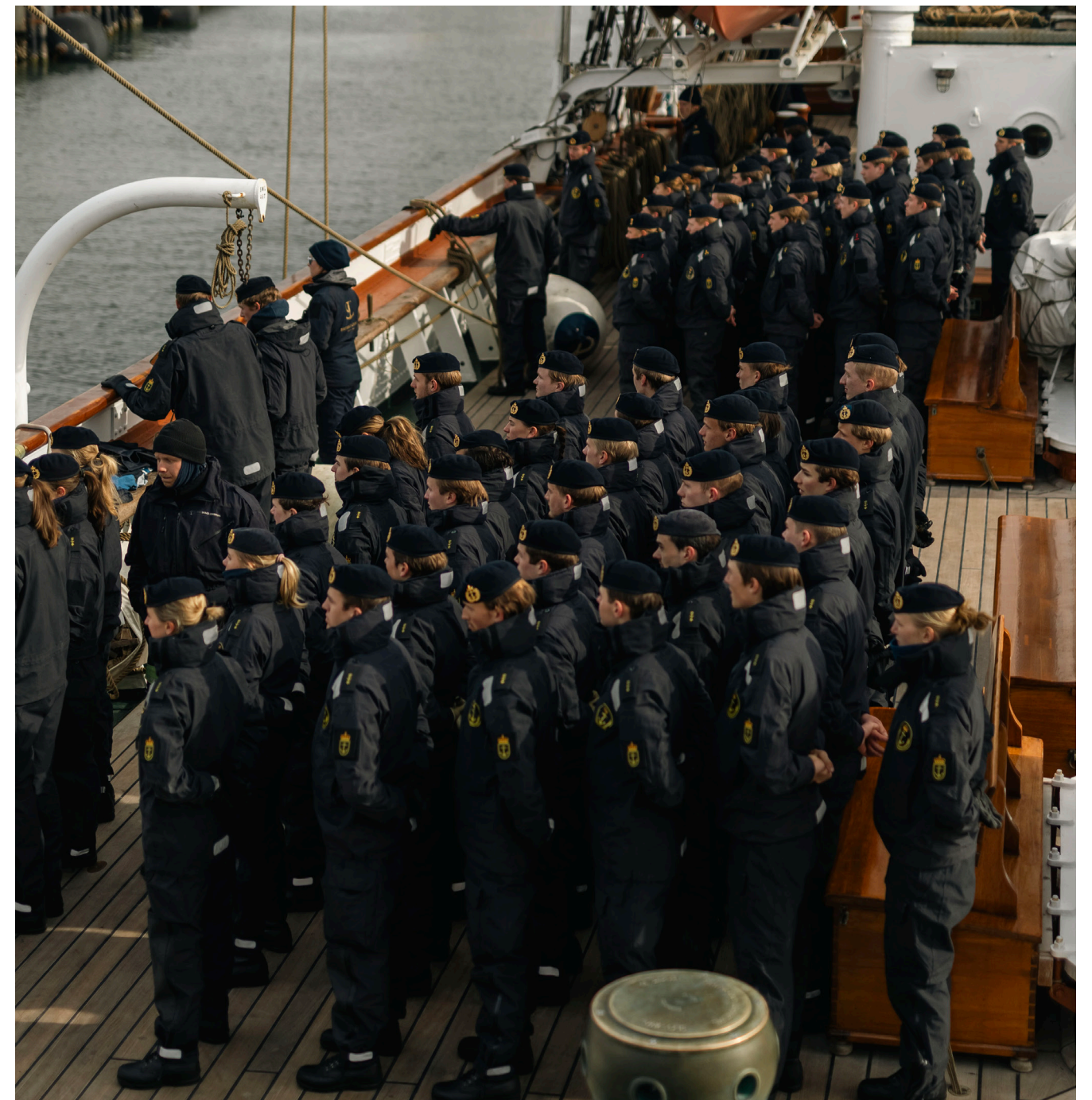
Samarbeidet med den norske Sjøkrigsskolen, etablert i 2002, markerte overgangen fra sesongbasert seiling

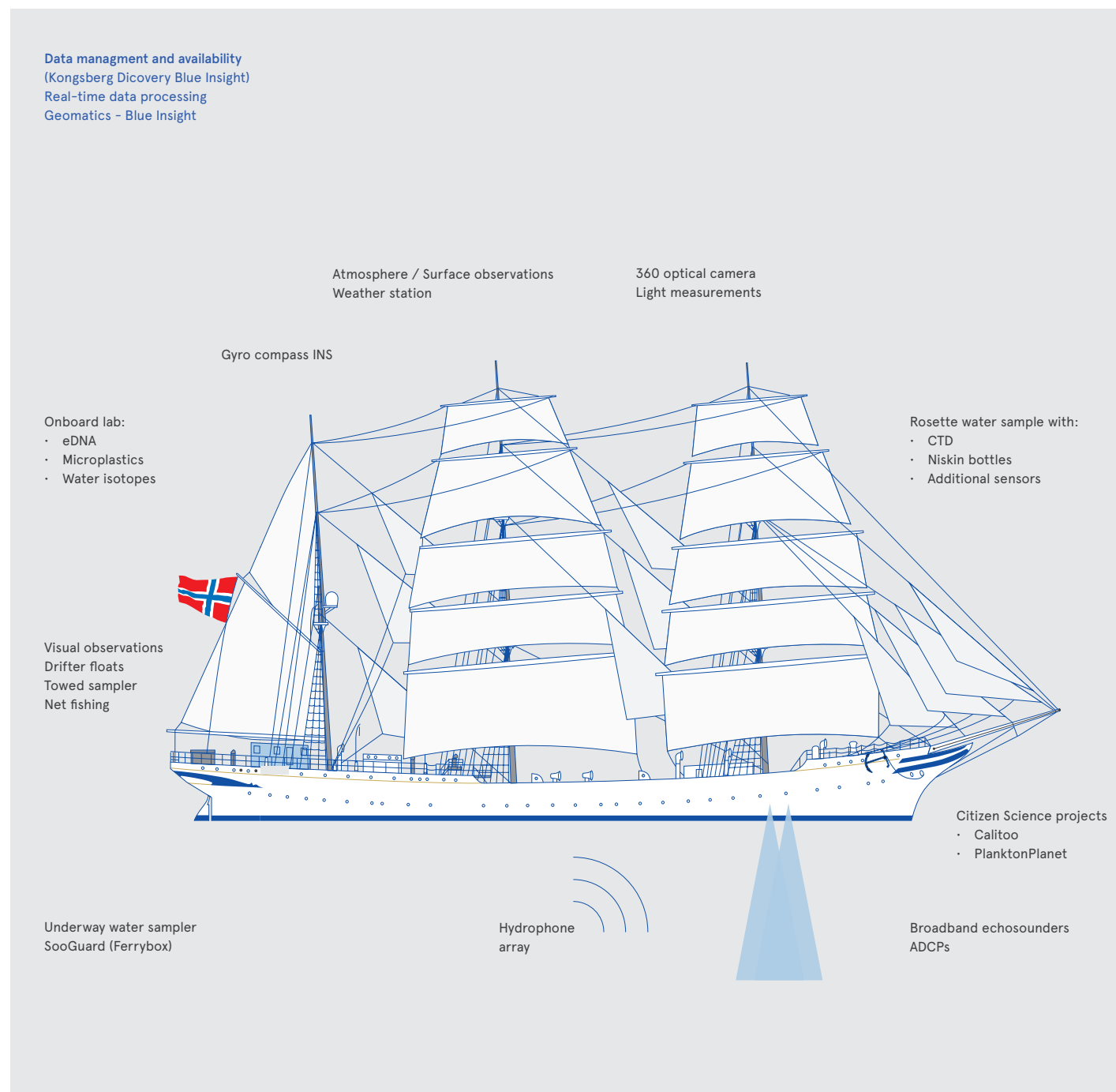
til helårsdrift for Statsraad Lehmkuhl, og har siden vært et viktig grunnlag for kompetansebygging og forutsigbar drift.

De norske kadettene seiler normalt i perioder på to til tre måneder, hovedsakelig i høst- og vinter-sesongen, ofte med lengre havstrekninger. Underveis får kadettene gradvis økt ansvar i gjennomføring av oppgaver, under veiledning fra eget befall og skipets profesjonelle mannskap.

The Royal Netherlands Naval College har siden 2018 gjennomført årlige tre ukers tokt med Statsraad Lehmkuhl. Også her legges det tilsvarende vekt på lederutvikling gjennom praktisk erfaring om bord på et seilskip som er stort nok til å ta imot alle hele kadettkull.

Den norske Sjøkrigsskolen har nylig fornyet sin langsiktige avtale med skipet, og forhandlinger om forlengelse av kontrakten med The Royal Netherlands Naval College skal gjennomføres i 2026 (innværende kontrakt utløper i 2027). Stiftelsen anser samarbeidet med disse institusjonene som svært viktig for skipets videre drift og langsiktige utvikling.





3.2 Forskning, formidling og samarbeid

Under One Ocean Expedition fungerer Statsraad Lehmkühl som et kombinert seiltrenings- og forskningsskip, og som plattform for formidling og internasjonalt samarbeid innen hav, klima og bærekraft. Gjennom samarbeid med forsknings- og utdanningsinstitusjoner og skipets egen forskningskoordinator tilrettelegges det for datainnsamling, undervisning og kunnskapsdeling i direkte samspill med seiltrening og opplæring i tradisjonelt sjømannskap.

Omfang og form på formidling og undervisning varierer mellom toktene, avhengig av toktets formål og sammensetningen av deltakerne. På åpne tokt med ordinært billettsalg holdes det korte foredrag og workshops, og det gis innblikk i pågående forskningsaktiviteter i regi av skipets forskningskoordinator. På utleide tokt gjennomføres det ofte mer omfattende kurs- og undervisningsopplegg, i tråd med kontrahentenes ønsker og rammene for det enkelte tokt, og med faglig innhold levert av kontrahentens egne eksperter og forelesere.

En plattform for forskning

I likhet med ordinære forskningsfartøy er skipet utstyrt med avanserte vitenskapelige sensorer som kontinuerlig samler inn data om havet og atmosfæren, i tillegg til manuell prøvetaking av sjøvann.

Samtidig skiller Statsraad Lehmkühl seg fra tradisjonelle forskningsskip på flere sentrale punkter.

One Ocean Expedition 2025–2026 varer i tolv måneder, noe som er uvanlig i havforskning, der forskning vanligvis gjennomføres i kortere, avgrensede tokt. Den lange, sammenhengende seilasen muliggjør datainnsamling over store havområder og over tid, og gir en kontinuitet og geografisk bredde som sjelden oppnås gjennom ordinære forskningstokt.

Som seilskip har Statsraad Lehmkühl et lavt klimaavtrykk sammenlignet med konvensjonelle forskningsfartøy. Begrenset bruk av motor gir også gode forutsetninger for innsamling av akustiske data, og gjør skipet særlig godt egnet for målinger med undervannsmikrofoner uten forstyrrende motorstøy.

Forskningsaktiviteten om bord er tilpasset rammene for et seiltreningsskip i kontinuerlig bruk og inngår som en del av skipets samlede virksomhet.

Alle forskningsdata som samles inn gjøres åpent tilgjengelig gjennom etablerte dataløsninger ved Havforskningsinstituttet.

Samspill mellom forskning, opplæring og toktmannskap

Under One Ocean Expedition foregår forskning, opplæring og formidling side om side i skipets daglige drift. Forskere, studenter, mannskap og øvrige deltakere er til stede i samme arbeids- og læringsmiljø, noe



Forskningskoordinator Natacha Fabregas underviser toktmannskapet i bruk av forskningsbøye om bord. Foto: Malin Kvamme

som gir direkte innsyn i forskningsarbeid og faglige problemstillinger i praksis. Seilopplæring og felles ansvar for drift av skipet danner rammen for læring og kunnskapsdeling om bord. Dette gir toktmannskapet mulighet til å følge forskningen tett og forstå hvordan vitenskapelig kunnskap utvikles i samspill med praktisk erfaring til sjøs.

Message in a bottle

Som del av formidlingsarbeidet under One Ocean Expedition 2025–2026 er skoleprosjektet Message in a Bottle tatt i bruk for å nå barn og unge i havnene ekspedisjonen besøker. Prosjektet retter seg mot skoleelever, primært på ungdoms- og videregående trinn, og bygger på undervisningsopplegg knyttet til hav, klima og bærekraft, der faglig arbeid kombineres med elevenes egne kreative bidrag. Gjennom arbeid med havrelaterte problemstillinger får elevene innsikt i både lokale og globale utfordringer knyttet til havet, og inviteres til å reflektere over egen rolle, ansvar og handlingsrom.

Elevenes bidrag samles i form av tekster, visuelle uttrykk og audiovisuelle produksjoner. Når Statsraad Lehmkuhl anløper havnene, inviteres skoleklassene om bord for å levere sine bidrag personlig.

Elevbidragene publiseres på ekspedisjonens nettsider, og et utvalg arbeider vil bli vist i en egen utstilling i stiftelsens lokaler på Bradbenken i Bergen når skipet returnerer i april 2026, som del av One Ocean Week.

Gjennom Message in a Bottle ønsker stiftelsen å løfte fram unge stemmer og bidra til at deres perspektiver blir synlige og hørt.

Skoleoppgavene er utviklet av lærerne Talia Krahling og Mary Kerr ved Drew School, San Fransisco.

Message in a Bottle er finansiert gjennom tilskudd fra GC Rieber Fondene.

Åpent skip

Gjennom «Åpent skip» i havnene inviteres lokalbefolkningen om bord for å bli kjent med skipet, møte mannskapet og lære om ekspedisjonen og forskningen som foregår. Dette gjør kunnskap om havet og forskningen mer tilgjengelig, og bidrar til å skape interesse og engasjement, særlig blant barn og unge.

Forskningskoordinator

Som følge av en betydelig oppgradering av forskningsutstyret om bord, ble det i 2025 opprettet en ny stilling som forskningskoordinator i stiftelsen. Rollen har ansvar for datainnsamling, vedlikehold av vitenskapelige måleinstrumenter, samordning av forskningsaktivitet, samt manuell prøvetaking og analyser av vannprøver.

Forskningskoordinatoren har i tillegg en sentral rolle i formidlingen av forskningsaktivitet, både under seilas og i havnene. Gjennom foredrag, workshops og involvering av toktmannskapet i forskningsarbeid om bord gjøres forskningen mer tilgjengelig i praksis. Etableringen av en dedikert rolle har bidratt til å redusere avstanden mellom forskning og publikum.

Japanske Sasakawa Peace Foundation har bidratt med tilskudd til å finansiere forskningskoordinatorstillingene.

Bærekraft i praksis

Skipets eget mannskap spiller også en viktig rolle i formidlingen av havets betydning for en bærekraftig framtid. I tillegg til seilopplæring inngår bærekraft som en naturlig og integrert del av opplæringen om bord. Gjennom daglig arbeid med seilhåndtering, sjøvakter og drift lærer toktmannskapet godt sjømannskap i praksis, der ressursbevissthet, ansvar og respekt for havet er grunnleggende forutsetninger.

Livet om bord på et over 100 år gammel seilskip forutsetter nøktern bruk av ressurser og langsiktig tenkning. Toktmannskapet får praktisk erfaring med gjenbruk, vedlikehold og reparasjon fremfor utskifting, samt bevisst bruk av vann, energi og utstyr. Bærekraft formidles ikke som teori, men som en

naturlig del av hverdagen om bord, der gode valg og omsorg for både skip og skipskamerater er nødvendige for sikker drift og for fellesskapets beste.

For å sikre felles forståelse ble det i 2025, i samarbeid med mannskapet, utarbeidet en egen håndbok. Håndboken forklarer visjonene og målene for One Ocean Expedition og tydeliggjør hvordan mannskapet, i rollen som formidlere om bord, kan bruke dette i det daglige arbeidet for å bidra til økt engasjement for havet og bærekraftige løsninger.



Matros Kristian Skoug Haugen veileder toktmannskapet i vedlikehold av skipsdekket. Foto: Matteo Baratella



Craig Donlon fra European Space Agency sammen med to av studentene fra ESA's Advanced Ocean Training Course på etappene Tromsø–Reykjavik–Nice. Foto: Matteo Baratella

3.3 Tilgjengelighet, fellesskap og internasjonalt perspektiv

I tråd med stiftelsens formål benyttes Statsraad Lehmkuhl som en arena for seiltrening og læring til sjøs. Helårsdriften bidrar til et bredt tilbud, med deltakelse på tvers av alder, bakgrunn, nasjonalitet og erfaring.

Under One Ocean Expedition skjer dette gjennom både kontraherte tokt for samarbeidspartnere og åpne tokt med ordinært billettsalg. På flere etapper deltar studenter, forskere og privatpersoner fra ulike land samtidig om bord.

Langt fra land og ordinære samfunnsstrukturer etableres et fellesskap der ansvar, samarbeid og tillit er avgjørende for drift og sikkerhet. Mennesker med ulik bakgrunn og erfaring møtes på like vilkår og bidrar til et felles mål.

Denne formen for samhandling er et særpreg ved Statsraad Lehmkuhl som plattform for læring, dannelse og internasjonal forståelse. Erfaringene som oppstår om bord har dermed verdi utover den enkelte seilas, som grunnlag for ansvarlighet, samarbeid og respekt for havet.

Toktstipend

For å gjøre Statsraad Lehmkuhl tilgjengelig for flest mulig unge, tilbyr stiftelsen et eget toktstipend for ungdom i alderen 15–25 år, med opptil 40 % redusert toktpris. Toktstipendet er gitt som tilskudd av Stiftelsen Neptun, som gjennom sin støtte bidrar til å senke terskelen for deltakelse og styrke rekruttering og mangfold om bord. Ordningen er et viktig virkemiddel for å realisere stiftelsens mål om å være en åpen og inkluderende arena, der bakgrunn og økonomi ikke skal være avgjørende for hvem som får tilgang til erfaringene og fellesskapet Statsraad Lehmkuhl tilbyr. I 2025 ble det delt ut 58 stipend til en samlet verdi av 268 224 kroner.



Foto: Malin Kvamme

3.4 Visjoner for One Ocean Expedition

Inspirert av FNs havtiår er det formulert et sett overordnede visjoner for One Ocean Expedition. Visjonene gir en retning for hvordan skipet brukes som plattform for læring, samarbeid og formidling, og for hvordan mennesker involveres i arbeidet for et bærekraftig hav.

Visjonene legger vekt på betydningen av mennesker som drivkraft for endring, behovet for å redusere avstanden mellom forskning og samfunn, verdien av samarbeid på tvers av fag og nasjoner, samt viktigheten av å formidle håp og engasjement i møte med komplekse globale utfordringer.

One Ocean Expeditions visjoner er:

- The people we need for the ocean we want
- Reduce the gap between science and the public
- We cannot save the ocean alone, but together we make a positive impact
- Create hope – and remember to have fun along the way

Disse visjonene har vært førende for planlegging og gjennomføring av One Ocean Expedition 2025–2026, og danner et verdimessig rammeverk for aktivitetene som beskrives i det følgende kapittelet.



Foto: André Marton Pedersen

4. Aktivitet i 2025

4.1 One Ocean Expedition 2025 - 2026

I 2025 var One Ocean Expedition 2025–2026 rammen for hoveddelen av Statsraad Lehmkuhls aktivitet. Den ettårige ekspedisjonen startet under One Ocean Week i Bergen i april 2025 og avsluttes samme sted ved åpningen av One Ocean Week i april 2026.

I forkant av ekspedisjonen gjennomførte skipet ordinær aktivitet, blant annet det årlige vintertoktet med Sjøkrigsskolen i perioden januar–mars 2025 og et åpent tokt til Shetland i mars.

I løpet av 2025 deltok om lag 1 330 personer fra 46 ulike land på skipets ulike tokt. Skipet besøkte 23

havner i 15 ulike land på tre kontinenter, seilte om lag 33 000 nautiske mil og gjennomførte for første gang seilas gjennom Panamakanalen. Havneoppholdene var en sentral del av aktiviteten, og i løpet av 2025 deltok totalt 17 200 gjester på arrangementer i havnene langs seilingsruten.

Den første One Ocean Expedition 2021–2023 ble gjennomført under koronapandemien. I 2025 var den største operasjonelle utfordringen knyttet til isforholdene i Arktis.



Bildetekst: Seilingsrute for One Ocean Expedition 2025–2026. Den stiplede linjen viser den planlagte ruten gjennom Nordvestpassasjen. Ved årsskiftet 2025 / 2026 befant skipet seg i Cartagena, Columbia. Ekspedisjonen skal avsluttes i Bergen i april 2026.



Foto: André Marton Pedersen

4.2 Drivis stanset toktet gjennom Nordvestpassasjen

På sensommeren 2025 var det planlagt et to måned-er langt utdannings- og forskningstokt gjennom Nordvestpassasjen, med UiT Norges arktiske universitet som kontrahent. Kort tid etter avgang fra Nuuk viste imidlertid ismeldingene at det var mer drivis enn forventet i den vestlige delen av passasjen.

Global oppvarming gjør at isen i Arktis smelter, og i 2025 førte dette til så store mengder drivis langs den planlagte ruten at en trygg seilas gjennom Nordvestpassasjen ikke kunne garanteres. På bakgrunn av oppdaterte isvarsler og etter pålegg fra Transport Canada måtte den planlagte seilasen avbrytes i Baffin Bay. Skipet returnerte til Nuuk, og seilingsruten ble endret umiddelbart.

UiT gikk i land i St. John's i Canada, og Statsraad Lehmkuhl seilte deretter sørøstover via Bermuda og videre gjennom Panamakanalen, nordover langs vestkysten av USA. Skipet kom tilbake på den opprinnelige ekspedisjonsruten ved ankomst Vancouver, etter et kort anløp i Los Angeles.

Justeringen av ruten var omfattende og kunne ha fått betydelige konsekvenser for ekspedisjonens fremdrift og økonomi. Takket være fleksible kontrahenter og et handlekraftig skipsmannskap, kunne Statsraad Lehmkuhl likevel gjennomføre det omfattende seilings- og havneprogrammet langs den amerikanske vestkysten i tråd med planene.

Samtidig ble kanselleringen av seilasen gjennom Nordvestpassasjen en tydelig påminnelse om at, til tross for grundig planlegging og forberedelser, er det naturens rammer som til syvende og sist setter grensene for hvor vi kan seile. Klimaendringene merkes særlig raskt i Arktis, og erfaringene fra 2025 understreker betydningen av å skape kunnskap og oppmerksomhet om havets rolle i møte med globale klimaendringer.

4.3 Høydepunkter under One Ocean Expedition 2025 – 2026

FNs havkonferanse i Nice

Anløpet i Nice i juni 2025 markerte et sentralt høydepunkt under One Ocean Expedition. Statsraad Lehmkuhl var til stede under FNs havkonferanse (United Nations Ocean Conference) og fungerte i denne perioden som en synlig og aktiv møteplass for dialog, samarbeid og formidling om hav og bærekraft.

Over ti dager ble det gjennomført et omfattende program om bord, med konferanser, mottakelser, workshops og faglige arrangementer i samarbeid med internasjonale og norske aktører. Totalt 4 800 besøkende deltok på arrangementer ved kai i Nice i løpet av perioden.

Skipet samlet representanter fra myndigheter, forsknings- og utdanningsmiljøer, næringsliv, sivilsamfunn og internasjonale organisasjoner, og bidro til å koble globale ambisjoner med konkrete initiativer.

Statsraad Lehmkuhl seilte også til Monaco for et diplomatisk arrangement i regi av norske myndigheter. H.K.H. Kronprins Haakon deltok på seilasen og var i tillegg om bord ved flere andre anledninger under oppholdet i Nice. Kronprinsen er også goodwill-ambassadør for One Ocean Expedition. Også Sveriges kronprinsesse Victoria var gjest om bord i tilknytning til havkonferansen.

Anløpet i Nice illustrerte hvordan Statsraad Lehmkuhl fungerer som en «ambassadør» for Norge og

internasjonal arena der forskning, formidling, diplomati og engasjement møtes. Skipets sentrale plassering og omfattende aktivitet bidro til å styrke ekspedisjonens synlighet og rolle under FNs havkonferanse.

Forskning og utdanning i praksis

Forskning og utdanning står sentralt i One Ocean Expedition. Våren 2025 kontraherte European Space Agency (ESA) Statsraad Lehmkuhl på etappene Tromsø–Reykjavik og Reykjavik–Nice, og videreførte dermed samarbeidet fra den første ekspedisjonen.

Over en periode på seks uker deltok 50 utvalgte doktorgradsstipendiater fra hele verden, med undervisning og faglige bidrag fra eksperter og forskere fra ESA, amerikanske NASA, det norske Nansensenteret og franske OceanDataLab. Samtidig ble det åpnet for at et begrenset antall plasser kunne tilbys gjennom ordinært billettsalg, slik at også privatpersoner kunne delta på etappene. Dermed kombinerte seilasene kontrahert forskerutdanning med åpent tokt.

Alle deltakerne inngikk i den ordinære seilopplæringen om bord, der alle arbeider og bor side om side som del av skipets mannskap.

Kombinasjonen av seilopplæring, praktisk arbeid om bord og tilgang til moderne forsknings- og måleinstrumenter var en viktig del av bakgrunnen for at ESA valgte Statsraad Lehmkuhl som plattform. Skipet er ikke bare Norges største seilfartøy, men har også



Kronprins Haakon og kronprinsesse Victoria av Sverige besøkte skipet under FNs havkonferanse i Nice. Foto: Matteo Baratella

utviklet seg til en avansert forskningsplattform, der satellittdata kan kobles direkte med observasjoner og målinger til sjøs.

Målet med kurset var å gi deltakerne innsikt i hvordan satellittdata, havobservasjoner og datadeling brukes i moderne havforskning, og hvordan rombasert teknologi og havvitenskap inngår i et helhetlig kunnskapsgrunnlag. Kurset hadde også som mål å bygge varige faglige nettverk mellom doktorgradsstipendiater, forskere og institusjoner på tvers av landegrenser og fagmiljøer.

Som Craig James Donlon, Head of Earth Observation System Architecture ved ESA, uttrykker det:

«Every day at sea is different. Every hour is different. Seeing it with your own eyes changes your perspective. You start to understand how different measurements fit together, and how they connect to models.»

4.4 USAs vestkyst

One Ocean Week Seattle

Seilassen fra Vancouver, Canada og sørover langs USAs vestkyst og videre til Mexico og Costa Rica utgjorde den mest intensive perioden under One Ocean Expedition i 2025. Over en to måneders periode høsten 2025 ble det gjennomført et tett og variert program med seilaser, arrangementer i havnene og samarbeid med partnere innen forskning, utdanning og næringsliv.

Et av høydepunktene var deltakelsen på One Ocean Week i Seattle, arrangert for første gang etter modell av One Ocean Week i Bergen og som en følge av vårt anløp. Den amerikanske utgaven ble arrangert av Washington Maritime Blue, USAs største maritime klynge, og samlet aktører fra næringsliv, forskning, myndigheter og sivilsamfunn. Statsraad Lehmkuhl hadde en sentral plass i programmet og fungerte som internasjonal arena for møter og arrangementer gjennom uken.

I forbindelse med anløpet deltok også en større delegasjon fra Bergen i regi av Bergen Næringsråd, noe som bidro til å styrke samarbeidet mellom søsterbyene Bergen og Seattle innen utdanning, forskning og maritim næring.

Skipets rolle som bindeledd mellom norske og amerikanske maritime miljøer ble også løftet fram av arrangøren:

"Over the last decade we've built really shared industry and business connections with Norway. Finding opportunities for partnership, finding opportunities for sharing innovation. And the Statsraad Lehmkuhl is the connector", sier Joshua Berger, CEO i Washington Maritime Blue.

Washington Maritime Blue var også kontrahent på den påfølgende etappen fra Seattle til San Francisco, der en større gruppe innovatører og studenter innen maritime fagmiljøer deltok om bord.



Foto: Bergen Næringsråd



Foto: Elever fra Drew School i San Francisco overrekker sitt bidrag til Message in a Bottle til kaptein Marcus Albert Seidl. Foto: Andre Ingvaldstad.

San Francisco – unge stemmer

Oppholdet i San Francisco markerte et av høydepunktene på USAs vestkyst, med særlig vekt på formidling, skolebesøk og samarbeid med sentrale partnere.

Skipet fikk besøk av engasjerte elever fra ekspedisjonspartner Drew School, som leverte sine bidrag til Message in a Bottle til kapteinen under en seremoni der også San Franciscos ordfører var til stede. Møtet med elevene understreket betydningen av å gi unge en tydelig stemme i arbeidet med havets fremtid.

I San Francisco ble det også arrangert seminar og mottakelse på skipet i regi av Innovasjon Norge og det norske generalkonsulatet, med deltakelse fra næringsliv, forskning og offentlige aktører.

I forbindelse med Statsraad Lehmkuhls anløp la ekspedisjonspartner Farvatn sin Sustainable Ocean Solutions Summit 2025 til San Francisco, og chartret den videre etappen til San Diego med deltakere fra internasjonale miljøer innen hav, teknologi og bærekraft.

Som del av Message in a Bottle ble det også gjennomført skolebesøk i flere havnebyer, blant annet i Vancouver, Seattle, San Francisco, San Diego og La Paz.

San Diego – havteknologi og innovasjon

Oppholdet i San Diego hadde særlig fokus på havteknologi, innovasjon og samarbeid mellom

forskning, næringsliv og offentlige aktører. Statsraad Lehmkuhl inngikk her i programmet under Blue Tech Month, en regional satsing som samler aktører innen maritim teknologi, havforskning og bærekraftige løsninger.

Skipet ble brukt som arena for møter, presentasjoner og faglige samtaler, og bidro til å koble internasjonale perspektiver fra One Ocean Expedition med det sterke teknologimiljøet i regionen.

Det ble også arrangert åpent skip i flere havner, der lokalbefolkningen fikk anledning til å bli kjent med One Ocean Expedition, lære om forskningen om bord og møte mannskapet.

Samarbeid med Innovaciones Alumbra

For første gang hadde One Ocean Expedition en partner fra Mexico – Innovaciones Alumbra, en sammenslutning av organisasjoner som arbeider for å fremme bærekraftige økonomiske modeller med fokus på natur, lokalsamfunn og verdiskaping. iAlumbra chartret etappen Ensenada–La Paz og samlet en stor gruppe unge deltakere med bakgrunn fra akademia, teknologi, sivilsamfunn og entreprenørskap. Programmet om bord kombinerte faglige samlinger om havrelaterte utfordringer med aktiv deltakelse i den ordinære seilopplæringen.

Opprinnelig skulle iAlumbra gå om bord i San Diego, men som følge av skjerpede innreisebestemmelser til USA måtte planen justeres. Skipet seilte i stedet fra San Diego uten toktmannskap før det gjorde et ekstra stopp i Ensenada i Mexico for ombordstigning

der. Tilpasningen innebar kun en mindre forskyvning i seilingsplanen, men understreket samtidig hvordan ekspedisjonen opererer innenfor ulike nasjonale rammebetingelser, og at tett og godt samarbeid med partnerne er avgjørende for gjennomføringen av de ulike etappene.

I La Paz arrangerte iAlumbra flere faglige samlinger i tilknytning til anløpet, både om bord på skipet og på kaiområdet. Programmet omfattet faglige samtaler og debatter om akvakultur, hav, klima og bærekraft, og samlet aktører fra fagmiljøer, ungdomsgrupper, næringsliv og politiske miljøer.

Planlegging på USAs vestkyst – Utenriksdepartementet og utenriksstasjoner

Det omfattende programmet på USAs vestkyst var resultat av et årelangt og tett samarbeid mellom stiftelsen og lokale partnere, der Utenriksdepartementet (UD) og norske utenriksstasjoner har vært en avgjørende suksessfaktor.

UD har vært en sentral samarbeidspartner, både under One Ocean Expedition 2021–2023 og i planleggingen og gjennomføringen av årets ekspedisjon. UDs engasjement og kompetanse har bidratt til forankring, koordinering og langsiktig utvikling av One Ocean Expedition som internasjonal plattform for samarbeid knyttet til hav og bærekraft.

Generalkonsulatet i San Francisco hadde en særlig sentral rolle i planleggingen og koordineringen av aktivitetene på USAs vestkyst i 2025. I forkant av anløpene etablerte generalkonsulatet en egen samarbeidsgruppe for hele vestkysten, der stiftelsen deltok. Gjennom jevnlig møter over tid la dette grunnlaget for effektiv gjennomføring, lokal forankring og et helhetlig program på tvers av havner og etapper.

Avsluttende etapper i 2025

De to siste etappene i 2025 gikk fra La Paz (Mexico) til Herradura Bay (Costa Rica), og videre til Cartagena (Colombia). Begge etappene var åpne tokt med ordinært billettsalg. På den første deltok også en større gruppe studenter fra Universitetet i Stavanger, som gjennomførte kurset One Ocean Health om bord.

Etappen fra Herradura til Cartagena via Panamakanalen var blant de mest populære toktene i 2025 og ble fulltegnet lang tid i forveien. Seilingsåret ble avsluttet i Cartagena, der mannskapet feiret både jul og nyttår før ekspedisjonen fortsatte inn i 2026.



2025 seilte Statsraad Lehmkuhl for første gang gjennom Panamakanalen – og passerte kanalen to ganger som følge av ruteendring. Foto: Malin Kvamme

4.5 Internasjonal kontekst og gjennomføring

Seilasene i 2025 fant sted i en internasjonal kontekst preget av geopolitiske spenninger og endrede rammebetingelser for samarbeid og mobilitet. One Ocean Expedition besøkte blant annet Grønland, Canada, USA, Panama, Mexico, Colombia og Karibia, regioner der politiske, sikkerhetsmessige og samfunnsmessige forhold påvirker rammebetingelsene for internasjonalt samarbeid og aktivitet.

På tross av dette ble seilingsplanen i hovedsak gjennomført som planlagt. Gjennom hele ekspedisjonen hadde sikkerheten for mannskap, deltakere og fartøy høyeste prioritet.

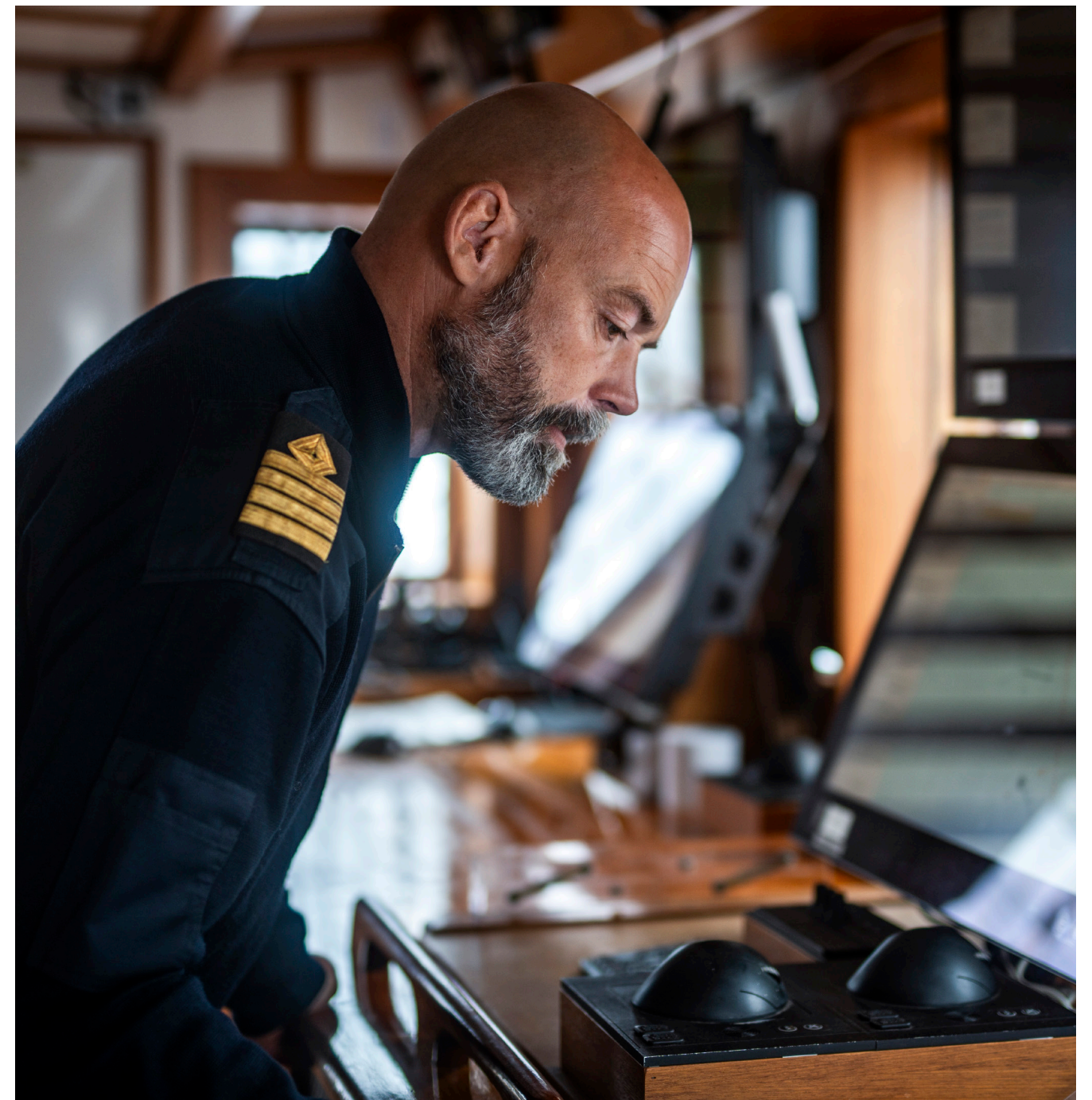
Gjennomføringen var støttet av tett samarbeid med Utenriksdepartementet, som hadde en sentral rolle i koordineringen av havneanløpene. Norske utenriksstasjoner benyttet skipet aktivt til mottakelser og arrangementer, som arena for internasjonalt diplomati, samarbeid og formidling.

4.6 Digital formidling

Stiftelsen bruker digitale kanaler aktivt som en del av formidlingsarbeidet og målsettingen om å skape oppmerksomhet om havets betydning for en bærekraftig utvikling. Jevnlig produksjon og publisering av innhold av høy kvalitet inngår i en langsiktig strategi for å nå dette målet.

Med dedikerte innholdsprodusenter om bord formidles aktiviteter, forskning og havnebesøk løpende gjennom sosiale medier. Ved utgangen av 2025 hadde Statsraad Lehmkuhl om lag 112 000 følgere, inkludert på TikTok, som ble etablert som ny kanal for skipet i 2025.

I tillegg til Statsraad Lehmkuhls eget nettsted, lehmkuhl.no, har One Ocean Expedition et eget dedikert nettsted, oneoceanexpedition.com, der det jevnlig publiseres bakgrunnsstoff og artikler om forskningen, havnene og livet om bord. En liten redaksjon på land ivaretar drift og videreutvikling av nettstedet.



Kaptein Jens Joachim Hiorth i bestikk. Foto: Malin Kvamme



Foto: Malin Kvamme

4.7 Statistikk 2025

Etappeoversikt 2025	Periode	Kontrahent / åpent tokt
Tukt før One Ocean Expedition		
Bergen – Portsmouth – Las Palmas – Lerwick – Bergen	15.01–22.03	Sjøkrigsskolen
Bergen – Lerwick – Bergen	26.03–31.03	Åpent tokt
Bergen – Lerwick – Bergen	01.04–05.04	Nordfjord folkehøgskule
Tukt under One Ocean Expedition		
Bergen – Lerwick – Tromsø	11.04–20.04	Åpent tokt
Tromsø – Reykjavik	22.04–05.05	European Space Agency (ESA), Nansensenteret, NASA, OceanDataLab, kombinert med åpent tokt
Reykjavik – Mahon – Nice	08.05–01.06	European Space Agency (ESA), Nansensenteret, NASA, OceanDataLab, kombinert med åpent tokt
Nice – Monaco – Nice	08.06–08.06	Utenriksdepartementet, Kunnskapsdepartementet og Bergen kommune
Nice – Ponta Delgada	13.06–02.07	Åpent tokt
Ponta Delgada – Nuuk	08.07–29.07	Åpent tokt kombinert med studentgruppe fra Universitetet i Bergen
Nuuk – St. John’s	05.08–19.08	Universitetet i Tromsø – Norges arktiske universitet
St. John’s – Bermuda	23.08–29.08	Transportetappe
Bermuda – Panamakanalen – Los Angeles	01.09–05.10	Transportetappe
Los Angeles – Vancouver	07.10–17.10	Dutch Royal Naval College
Vancouver – Seattle	21.10–22.10	Transportetappe
Seattle – San Francisco	27.10–03.11	Washington Maritime Blue
San Francisco – San Diego	07.11–11.11	Sustainable Ocean Solutions – Farvatn
San Diego – Ensenada – La Paz	16.11–24.11	Innovaciones Alumbra
La Paz – Herradura Bay	26.11–09.12	Åpent tokt kombinert med studentgruppe fra Universitetet i Stavanger
Herradura Bay – Panamakanalen – Cartagena	13.12–22.12	Innovaciones Alumbra



Foto: Malin Kvamme

Antall toktmannskaper

Totalt deltok 1 330 toktmannskaper på skipets ulike seilaser gjennom året.

Nasjonal representasjon

46 nasjoner var representert om bord, med deltakere fra alle fem kontinenter: Afrika, Nord-Amerika, Sør-Amerika, Oseania og Europa.

Nasjonaliteter representert om bord 2025:

Australia	India	Polen
Belgia	Irland	Portugal
Brasil	Island	Russland
Canada	Israel	Spania
Chile	Italia	Storbritannia
Colombia	Japan	Sveits
Costa Rica	Kenya	Sverige
Danmark	Kina	Sør-Afrika
UAE	Kroatia	Tsjekkia
Ecuador	Litauen	Tyrkia
Egypt	Mexico	Tyskland
Estland	Nepal	Ukraina
Finland	Nederland	Ungarn
Frankrike	Nicaragua	USA
Guatemala	Nigeria	
Hellas	Norge	

Kjønnsfordeling

Kjønnsfordelingen blant toktmannskapet var 57 % menn og 43 % kvinner.

Lengste og korteste etappe

- Lengste: Las Palmas – Lerwick, 3 338 nautiske mil, 24 dager
- Korteste: Nice–Monaco, 12 nautiske mil, varighet 2 timer

Land og territorier besøkt i 2025

I løpet av 2025 besøkte Statsraad Lehmkuhl 15 land og territorier

Land besøkt i 2025

Norge	Portugal (Azorene)	Panama
Storbritannia	Island	USA
Spania	Grønland	Mexico
Frankrike	Canada	Costa Rica
Monaco	Bermuda	Colombia



Foto: André Marton Pedersen

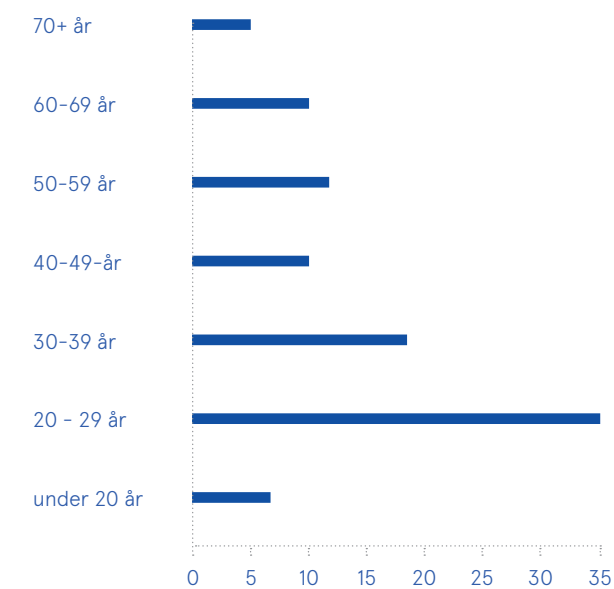


Foto: Malin Kvamme

Alderssammensetning fordelt på årsklasser

Alderssammensetningen viser en tydelig hovedvekt av unge voksne, med over halvparten av deltakerne under 40 år, samtidig som Statsraad Lehmkuhl når et bredt spekter av aldersgrupper.

Aldersfordeling (Medianalder: 32 år)



Arrangementer og besøkstall i havn

Totalt deltok **17 200** besøkende på arrangementer i forbindelse med skipets havneanløp.

Toktmannskapsdøgn

I 2025 ble det gjennomført totalt **17 206** toktmannskapsdøgn. Toktmannskapsdøgn er summen av alle døgn toktmannskapet har vært om bord, beregnet som antall deltakere multiplisert med antall døgn hver deltaker har seilt.



Foto: Helene Spurkeland

5. Veien videre

Gjennom mange år er det utviklet en driftsform som sikrer helårsdrift, og som dermed gir større muligheter til å rekruttere og beholde kvalifisert mannskap og administrasjon. Helårsdrift er helt avgjørende for å kunne holde skipets vedlikehold til den standard som er pålagt i dag. Ikke minst for å kunne opprettholde skipets mange sertifikater og sikre utvikling av tilstrekkelig kompetanse for drift av et slikt komplisert og spesialisert fartøy. Styret vektlegger det som helt avgjørende at helårsdriften opprettholdes og at det oppnås en forutsigbar og tilstrekkelig finansiering av drift og vedlikehold.

Kursen til Statsraad Lehmkuhl er endret gjennom One Ocean Expedition, der første del var en 20 måneders jordomseiling fra 2021 – 2023. Andre del er en 12 måneders ekspedisjon med oppstart april 2025 under siste dag av One Ocean Week og avsluttes ved ankomst til åpningen av One Ocean Week i Bergen den 18.04.26.

Hovedmålet med One Ocean Expedition er «å skape oppmerksomhet og dele kunnskap om havets viktige rolle for en bærekraftig utvikling i et globalt perspektiv». Ekspedisjonen er en anerkjent del av FN sitt havtiår og har blitt en stor suksess og satt Statsraad Lehmkuhl på det globale kartet.

One Ocean Expedition er grunnen for at One Ocean Week ble etablert og avholdt i Bergen når skipet returnerte etter første ekspedisjon i 2023. One Ocean Week har siden blitt en årlig og globalt rettet uke med hovedfokus på havet og havnæringen i bred forstand og med mål om at Norge og Bergen skal være vertskap for Ocean Decade konferansen i 2030.

Kursen videre for skipet er å være en flytende ambassadør for FNs havtiår, og samtidig bidra til å styrke Norges rolle som havnasjon og Bergen som internasjonal havby gjennom opplæring, forskning, formidling og internasjonalt samarbeid.

5.1 Stiftelsens strategi for fremtiden

One Ocean Expedition har satt en ny kurs for Statsraad Lehmkuhl og vi gjør en forskjell for havet og for de som kommer etter oss – dette skal vi fortsette med og forsterke i årene fremover.

Profil og seilingsplan for 2026 – 2030:

- Statsraad Lehmkuhl skal bli en enda mer aktiv og synlig ambassadør for FN sitt havtiår.
- Statsraad Lehmkuhl skal styrke og utvikle samarbeidet med relevante partnere innen det offentlige, forskning, utdanning og næringsliv – både nasjonalt og internasjonalt.

2026:

One Ocean Expedition 2025 – 2026 avsluttes i Bergen den 18.04.26 Denne ekspedisjonen har gitt oss flere globale partnere som vi ønsker å jobbe videre med for fremtiden.

Resten av 2026 blir en «normal» seilingssesong med bl.a. flere Shetlands tokt, skjærgårdsturer, deltagelse i Tall Ships Races, tokt med den nederlandske sjøkrigsskole, med mer. Det mest eksotiske toktet i 2026 er til Svalbard i september og foreløpige interesse tyder på godt belegg.

2027:

Den norske sjøkrigsskolen justerer på utdanningsprogrammet sitt og vil flytte deres seilingsplan til høsten. For at dette skal løses med elevkullene planlegges det to tokt med disse i 2027, ett på vinteren og et på høsten. Resten av året blir i nord Europa, med shetlandstokt, skjærgårdsturer, deltagelse i tall ships races og andre maritime festivaler bl.a. i Frankrike.

2028:

Det er påbegynt arbeid med en ny og muligens siste One Ocean Expedition med oppstart i april 2028 og retur til Bergen i 2030 (som er siste året av det første havtiåret). Forhåpentligvis blir ankomsten til Bergen starten på en større internasjonal havkonferanse. Denne ekspedisjonen blir en to års jordomseiling med sterkere fokus på det globale sør med seilas til bl.a. India, Kina, Sør-Korea, Australia, New Zealand, Afrika med mer. Gjennomføringen av denne ekspedisjonen vil fordre solid nasjonal forankring hos bl.a. Utenriksdepartementet, men like så avgjørende vil sterke globale og nasjonale partnerskap være.



Foto: Matteo Baratella

Statsraad Lehmkuhl er i dag mer enn et historisk fartøy; skipet er en nasjonal plattform for maritim opplæring, internasjonalt samarbeid, havforskning og formidling i tråd med FNs havtiår. Den samfunnseffekten som er dokumentert i denne årsberetningen – innen marin kompetansebygging, utdanning, forskning og internasjonalt havsamarbeid – forutsetter stabil helårsdrift og et teknisk nivå som tilfredsstillende moderne krav til sikkerhet og sertifisering.

De planlagte vedlikeholds- og oppgraderingsinvesteringene, særlig verftsoppholdet i 2031, er derfor ikke kun nødvendige for å bevare et kulturhistorisk fartøy. De representerer en langsiktig investering i å sikre en sentral nasjonal plattform for maritim kompetanse, internasjonalt havsamarbeid og kunnskapsformidling om havets betydning. For å kunne videreføre denne rollen vil det være avgjørende med økte og mer forutsigbare offentlige tilskudd i årene fremover.

På denne bakgrunn må vedlikeholds- og investeringsbehovet for de kommende årene forstås som en forutsetning for videreføring av stiftelsens samfunnsoppdrag.

Vedlikehold og drift av skip for 2026 – 2034:

- Statsraad Lehmkuhl skal etterstrebe å være det mest miljøvennlige seilskipet i verden – dette skal tas med i all fremtidig vedlikeholdsplanlegging og oppgraderingsarbeid.
- Vedlikeholdsplaner:
 - Høsten 2026: Tentativt verftsopphold fra primo oktober – primo januar 2027. Fokus: Stålutskifting ferskvannstanker og bunn under tankene. Foreløpig budsjett 17,3 MNOK
 - Vinter 2028: Tentativt verftsopphold fra januar til april. Fokus: Fortsatt stålutskifting ferskvannstanker og bunn under tankene. Foreløpig budsjett 20,5 MNOK
 - April 2028: Femårsklassing. Foreløpig budsjett 3 MNOK
 - 2029: Kun seiling
 - Høsten 2030: Tentativt verftsopphold fra primo oktober – primo januar 2031: Fokus: Stålutskifting i bunn under seilkøy, overhale og måle rennesteiner på halvdekk og fordekk+ skifte av enkelte rær. Foreløpig budsjett 28 MNOK
 - 2031: 9-12 måneders vedlikehold. Fokus: Stålutskifting i maskinrom, inkludert mulig fornying av dieseltanker med mer, ny hovedmotor, gir, fremdriftslinje, automasjon. Foreløpig budsjett: 250 MNOK



Foto: Matteo Baratella

- 2032: 3 måneders dokking. Fortsettelse på stålutskifting. Foreløpig budsjett 20 MNOK
- 2033: 3 måneders dokking. Utbedre renestein hoveddekk. Foreløpig budsjett 20 MNOK
- 2034: 6 måneders dokking. Renating av dekkene og utbedring av bakkdekk og halvdekk, med mer. Foreløpig budsjett 43 MNOK.
- For perioden 2026 – 2034 har et foreløpig vedlikeholdsbudsjett på totalt 401 MNOK der hoveddelen kommer i 2031 med en foreløpig budsjettramme på 250 MNOK.
- **Kritisk:** For 2031 må skipet tas ut av drift i 9 – 12 måneder som medfører tap av alle seilingsinntekter. I tillegg er ikke ordinære driftsutgifter medregnet i dokkingbudsjettet. Vi ser dermed mot det mest krevende økonomiske året i Stiftelsens historie, men det vil være en helt nødvendig investering for sikker drift av skipet de neste 50 årene. Det vil kreve et solid spleiselag fra både det offentlige og private i årene som kommer. Arbeidet har startet med å få større tilskudd de kommende årene fra det offentlige og at deler av dette blir avsatt til det fremtidige vedlikeholdet. Fremtiden til Statsraad Lehmkuhl skapes de kommende fem årene.
- Statsraaden Bar & Reception:
 - Statsraaden Bar & Reception skal styrke sin posisjon som en attraktiv bar og et attraktivt konsertsted
 - Statsraaden Bar & Reception ønsker å utvide og forbedre lokalene, samt installere kjøkken for også å kunne tilby matservering. Dette er utsatt på ubestemt tid.
 - Statsraaden Bar & Reception skal ha fokus på bærekraftige tiltak i alle ledd.
- Administrasjon og kontor:
 - Kontorene og hele skur 7 på Bradbenken skulle etter planen gjennomgå en markant oppgradering og modernisering i 2024 og 2025. Dette arbeidet skulle bli utført av huseier Bergen kommune. i 2024 og 2025. Grunnet nedskjæringer i Bergen kommune ble oppgraderingsposten for Skur 7 kuttet og det er uvisst når en slik oppgradering vil kunne skje.

Administrasjonen skal ha fokus på bærekraftige tiltak i alle ledd

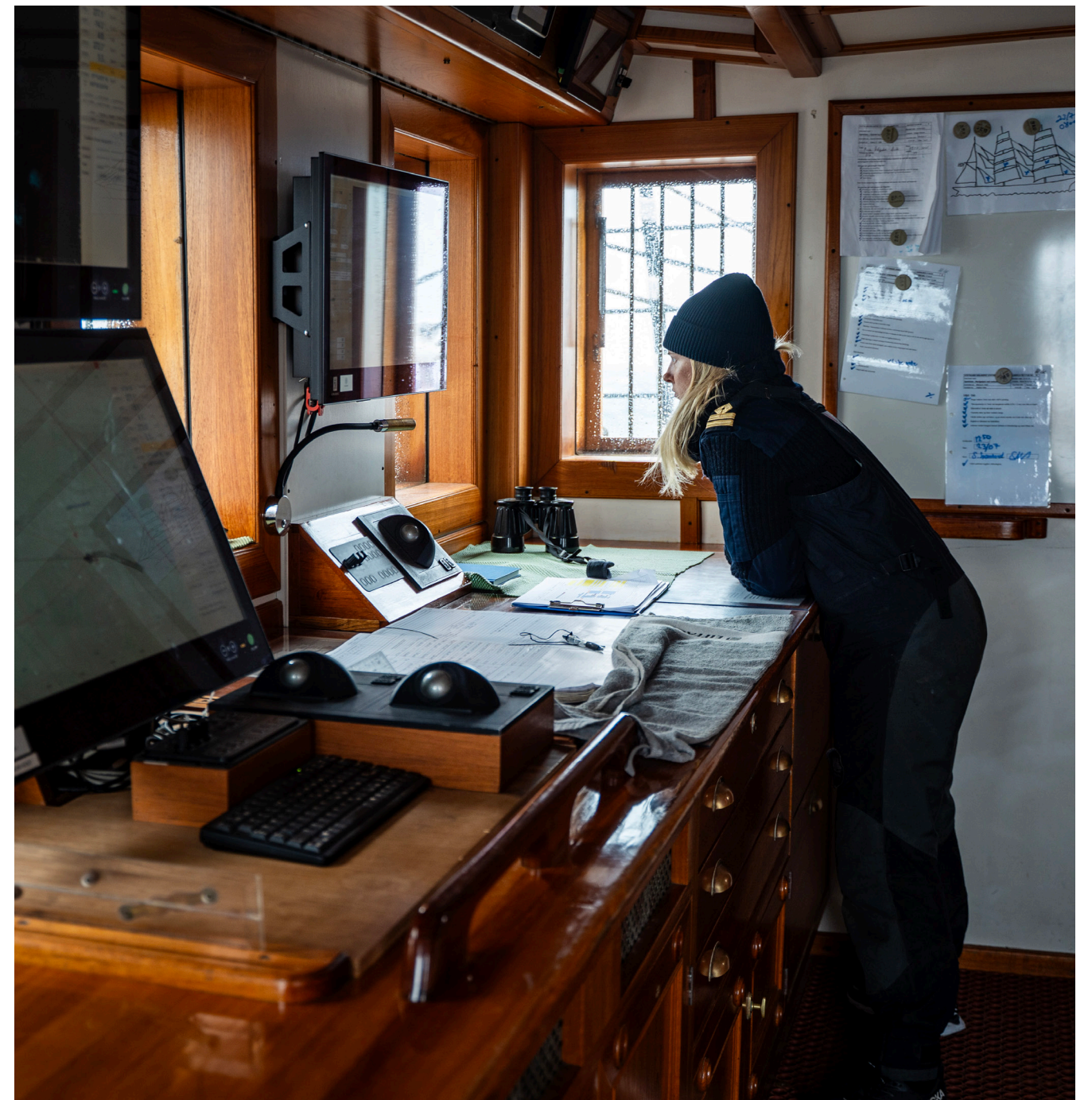


Foto: Malin Kvamme



Foto: André Marton Pedersen

6. Rammebetingelser og finansiering

Stiftelsen finansierer brorparten av virksomheten gjennom egeninntekter, mens offentlig støtte og private gaver og bidrag er meget viktige supplementer for å sikre helårsdrift, vedlikehold og videre utvikling. Denne sammensatte finansieringsmodellen er en forutsetning for helårsdrift, forsvarlig vedlikehold og gjennomføring av stiftelsens samfunnsoppdrag, herunder opplæring, formidling og ekspedisjonsvirksomhet.

Egeninntekter og finansieringsmodell

Stiftelsens egeninntekter kommer i hovedsak fra utleide tokt, åpne seiltokt, arrangementer samt tilknyttet virksomhet på land, herunder Statsraaden Bar & Reception. Egeninntektene varierer fra år til år, avhengig av seilingsaktivitet, verkstedsopphold og større prosjekter som One Ocean Expedition.

Helårsdrift gir grunnlag for mer stabile inntekter over tid, men innebærer samtidig betydelige faste kostnader knyttet til bemanning, vedlikehold og sertifisering av et komplekst og verneverdig fartøy.

Offentlige støtteordninger

Offentlig støtte er en avgjørende og nødvendig rammebetingelse for stiftelsens virksomhet. Statsraad Lehmkuhl inngår i et nasjonalt spleiselag for vedlikehold av seilskip i helårsdrift, der Kulturdepartementet, Vestland fylkeskommune og Bergen kommune bidrar til å sikre bevaring gjennom aktiv bruk. Ordningen er avgjørende for å kunne gjennomføre nødvendig vedlikehold og større oppgraderinger over tid.

Samtidig ser stiftelsen behov for bedre samordning mellom de offentlige instansene, både når det gjelder de ordinære tilskuddene og særlig de ekstraordinære tilskuddene som er nødvendige for å gjennomføre større vedlikeholdsprosjekter. Stiftelsen arbeider etter en 10-årig vedlikeholdsplan, og det vil være avgjørende med økte offentlige bidrag i årene som kommer. Dette gjelder blant annet for å kunne gjennomføre et planlagt verftsopphold i 2031, som etter dagens estimater vil bli det mest kostnadskrevende verftsoppholdet i skipets historie, med en estimert dokkingsperiode på 9–12 måneder og en foreløpig budsjetttramme på 250 MNOK.

Stiftelsen er videre omfattet av den statlige nettolønnsordningen for sjøfolk. Ordningen bidrar til å redusere lønnskostnadene og er et viktig virkemiddel for å sikre rekruttering, kontinuitet og stabil

bemanningsordning om bord. Nettolønnsordningen er en sentral rammebetingelse for helårsdrift og for opprettholdelse av nødvendig maritim kompetanse.

Gaver og bidrag

Private gaver og bidrag fra stiftelser, næringsliv, organisasjoner og enkeltpersoner utgjør et viktig supplement til stiftelsens øvrige inntekter. Slike bidrag har stor betydning for gjennomføring av større vedlikeholdsprosjekter, tekniske oppgraderinger og utvikling av nye aktiviteter, herunder ekspedisjoner og formidlingstiltak.

Stiftelsen er avhengig av langsiktig støtte og gode samarbeid med både offentlige og private bidragsytere for å kunne videreføre og utvikle virksomheten.



Foto: Malin Kvamme



CTD-en klargjøres for innsamling av vannprøver. Instrumentet måler temperatur, saltholdighet og dybde i vannmassene og gir viktig kunnskap om havets tilstand. Foto: Matteo Baratella

Gaver og støtte til Statsraad Lehmkuhl.

Foruten viktige tilskudd fra KUD, Vestland fylkeskommune og Bergen kommune, har stiftelsen i løpet av 2025 mottatt gaver og støtte fra følgende bidragsyttere:

Norgesmøllene/	Splisebrød	625 170
bakerier på Vestlandet		
Assuranceforeningen Skuld:	Premie for P&I forsikring	120 000
Statsraad Lehmkuhls Venner	Drift	330 000
Stiftelsen Neptun	Toktstipend	300 000
Bergen Havn	Havnekostnader	200 000
Stiftelsen Uni	Sikkerhetsutstyr	463 417
Norce	Partnerstøtte OOE 2	400 000
Sasakawa Peace Foundation	Science Coordinator	455 673
G C Rieber	Message in a bottle	500 000
Soliton Invest	Dører til banjer	25 000
Dieter Exner Nakling	Drift	1 000
Norwegian Hull Club	Redusert forsikringspremie	
Gard	Redusert forsikringspremie	
Skuld	Redusert forsikringspremie	
Jotun Coatings	Skipets forbruk av maling	
DNV-GL	Gratis klasse for skipet	
TeroMarine	Elektronisk vedlikeholdssystem, fri bruk, support og kurs	

I tillegg til ovenstående mottar skipet støtte fra en lang rekke firmaer og enkeltpersoner.



Foto: André Invgoldstad

7. Drift og organisering

7.1 Bemanning og organisering – skip

Bemanningen om bord i 2025 har vært stabil. Kontinuitet i sentrale funksjoner har bidratt til forutsigbar drift og effektiv oppfølging i et år preget av høy aktivitet og langvarig ekspedisjon. Samarbeid og samhandling i besetningen beskrives som velfungerende.

Den faste bemanningen om bord tilsvarte 47,3 årsverk i 2025. I tillegg hadde skipet 10 lærlinger, fordelt på bysse, maskin og dekk.

Kvinneandelen i besetningen var 35,3 %, og sykefraværet om bord var 3,28%.

Arbeidsmiljø og HMS

HMS og sikkerhet er integrert i den daglige driften om bord. Den høye aktiviteten i 2025 har stilt økte krav til planlegging, oppfølging og samhandling, og sikker drift har vært et gjennomgående premiss i gjennomføringen av seilingsprogrammet.

Rapportering og oppfølging av uønskede hendelser og avvik er en etablert del av driften, og det har vært et kontinuerlig fokus på forbedring og læring. Arbeidsmiljøet om bord vurderes som godt.

I 2025 ble det vedtatt å ta i bruk UniSea, et digitalt verktøy for rapportering og oppfølging innen kvalitetssikring, HMS og drift. Arbeidet med å bygge opp og tilpasse systemet startet i 2025, med planlagt fullskala implementering i løpet av 2026. Systemet er per utgangen av 2025 ikke tatt i operativ bruk.

Øvelser, revisjoner og sertifikater

Beredskaps- og sikkerhetsøvelser er gjennomført i tråd med gjeldende krav og øvelsesplan. Det er ikke gjennomført eksterne revisjoner på skipet i 2025. Det er derimot gjennomført flere tilsyn i løpet av året. Revisjon av virksomheten på land er gjennomført, og omtales senere i kapitlet.



Kronprins Haakon besøkte skipet flere ganger under FNs havkonferanse i Nice.
Han er også goodwill-ambassadør for One Ocean Expedition. Foto: Matteo Baratella

I 2025 oppnådde Statsraad Lehmkuhl, til tross for skipets alder på 111 år, gyldige SOLAS-sertifikater. I tillegg ble Polar Ship Certificate for cargo ship utstedt 15.04.2025.

Assuranse og risikodekning

Statsraad Lehmkuhl har i 2025 hatt forsikringsordninger tilpasset skipets drift og seilingsmønster. Assuranse og risikodekning er løpende vurdert i forbindelse med ekspedisjonsdrift og perioder med høy aktivitet. Samarbeidet med assurandører har fungert godt, inkludert faglig dialog og bistand knyttet til beredskap og sikkerhet. I forbindelse med One Ocean Expedition har representanter fra assurandører deltatt i ekspedisjonens sikkerhetskomité, som del av den løpende risikovurderingen.

7.2 Bemanning og organisering – kontor

Bemanningen i landorganisasjonen har vært stabil gjennom 2025 og har ivaretatt virksomhetens administrative, kommersielle og koordinerende funksjoner. Landorganisasjonen bestod i 2025 av 9,6 årsverk. Kvinneandelen på land var 63 %. Sykefraværet på land var 4,29 %. Statistikken inkluderer fravær knyttet til sykt barn. Arbeidsmiljøet vurderes som godt.



Sersjant Anna Cederström Nilsson gjennomgår bruk av overlevelsesutstyr med toktmannskapet.

Foto: André Marton Pedersen

Landorganisasjonen består av et lite og tverrfaglig fagmiljø med ansvar for blant annet administrasjon, økonomi, personaloppfølging, salg, markedsføring, håndtering av kundesvevender, drift av Statsraaden Bar & Reception, samt løpende koordinering og støtte mot skipet.

De ansatte på kontoret inngår som en integrert del av stiftelsens beredskapsorganisasjon, og beredskap øves jevnlig gjennom året. Landorganisasjonen har i løpet av året vært gjenstand for revisjon fra Sjøfartsdirektoratet, uten forhold som gir grunnlag for særskilt omtale.

Den pågående One Ocean Expedition har i 2025 medført et tidvis høyt aktivitetsnivå både om bord og på land. Erfaringer fra den første ekspedisjonen i 2021–2023 har vært et viktig grunnlag i planlegging og gjennomføring, og har bidratt til forutsigbar drift, tydelige ansvarsforhold og god samhandling mellom skip og landorganisasjon. Gjennom inneværende ekspedisjon har vi likevel gjort oss mange nye erfaringer og forbedringspunkter som vi må ta med oss til neste ekspedisjon.

7.3 Bemanning og drift – Statsraaden Bar & Reception

Statsraaden Bar & Reception er organisert med overordnet administrativt ansvar i landorganisasjonen, mens den daglige driften ivaretas av en barsjef. Baren hadde i 2025 en bemanning tilsvarende 3,2 årsverk, fordelt på én fulltidsstilling og flere deltidsstillinger. Det ble gjennomført tre nyansettelser i løpet av året. Sykefraværet var 6,22 %. Arbeidsmiljøet vurderes som godt.

For øvrig omtale av Statsraaden Bar & Reception vises det til kapittel 11.



8. Teknisk drift, vedlikehold og oppgraderinger

Den tekniske driften av Statsraad Lehmkühl i 2025 har vært preget av høy aktivitet og kontinuerlig bruk. Skipet seilte ut fra Bergen i april 2025 som del av One Ocean Expedition 2025–2026, med lange sammenhengende seilaser langt fra hjemmehavn. Med retur til Norge først våren 2026 har dette stilt store krav til planlagt vedlikehold, teknisk beredskap og håndtering av tekniske forhold underveis.

Løpende vedlikehold og teknisk drift

Innenfor disse rammebetingelsene har skipet i all hovedsak fungert tilfredsstillende i 2025. Det har likevel vært håndtert enkelte tekniske utfordringer i perioden, hovedsakelig knyttet til etterdønninger og innkjøring av nytt utstyr etter det lange verkstedsoppholdet i 2024, samt drift og seilas i varmt klima.

I forkant av avgang i april ble det installert nytt slukkesystem i maskinrommet for å komme i samsvar med SOLAS-krav og få utstedt nye sertifikater. Samtidig pågikk det arbeid gjennom mars og april for å ferdigstille forskningspakken før avgang på One Ocean Expedition.

Nytt kommunikasjons- og internettsystem hadde perioder med ustabilitet frem til avgang i april. Systemet består av flere parallelle bærere (OneWeb, Starlink, VSAT og 4G), og har krevd justering og optimalisering i samarbeid med leverandør.

Byssa ble totalfornyet i 2024. Her har det vært flere utfordringer med nytt utstyr enn forventet.

Videre har seilas i varme farvann gitt utfordringer knyttet til kjøling av batteripakken, noe som har medført økt oppfølging fra teknisk mannskap.

Arbeidene er i hovedsak utført av skipets eget tekniske mannskap, med bistand fra leverandører der dette har vært nødvendig. Kjente gjenstående punkter er ført opp på verkstedliste og vil bli fulgt videre i 2026.

Oppgraderinger og tekniske forbedringer

I tillegg til håndtering av løpende drift og vedlikehold er det i 2025 gjennomført flere tekniske oppgraderinger om bord. Store deler av dette arbeidet har vært knyttet til å opprettholde og videreføre SolaS-sertifisering og Polarskips sertifikat. Dette har blant annet omfattet oppgraderinger av sikkerhetsrelaterte systemer, tekniske installasjoner i maskinrom og tekniske rom, samt tilpasninger knyttet til forskningsutstyr og instrumentering brukt under One Ocean Expedition 2025–2026.

Det er gjennomført arbeid med forbedring av dokumentasjon, systematikk og oversikt innen teknisk vedlikehold. Dette har vært viktig både for den daglige driften og som grunnlag for mer langsiktig planlegging av vedlikehold og fremtidige verkstedsopphold.

Batteriløsningen

Erfaringene har vist at den eksisterende batteriløsningen ikke fungerer etter forutsetningene. Batteriet har hatt begrenset praktisk nytte i skipets faktiske operasjonsmønster, samtidig som løsningen har bidratt til økt kompleksitet i drift og vedlikehold.

På bakgrunn av disse erfaringene vurderes det å fase ut dagens batteriløsning. Videre vurderinger av alternative tekniske løsninger vil inngå i arbeidet med fremtidig fremdrifts- og energiløsning for skipet, i sammenheng med planlegging av kommende større verkstedsopphold.

Årlig klassing og teknisk kontroll i 2025

Årlig klassing ble gjennomført ved kai ved Sjøkrigsskolen på Laksevåg våren 2025. Skipet var ikke på verksted i 2025.

Bunnbesiktelse ble utført ved hjelp av undervannsrobot (ROV), i tråd med gjeldende krav.

Videre teknisk planlegging

Stiftelsen arbeider med å videreutvikle en mer langsiktig plan for teknisk vedlikehold og fremtidige verftsopphold. Et første utkast til en ny verksteds- og vedlikeholdsplan foreligger for perioden frem mot 2035.

Kritisk: Den største enkeltutfordringen i planperioden er knyttet til 2031, hvor det planlegges utskifting av hovedmotoren, kombinert med omfattende stålutbedringer i akterskipet. Arbeidet vil medføre at skipet tas ut av ordinær drift i en estimert dokkingsperiode på 9–12 måneder, med en foreløpig budsjetttramme på 250 MNOK. I tillegg vil ordinære driftsutgifter tilkomme. 2031 blir dermed det mest krevende økonomiske året i Stiftelsens historie, men det vil være en helt nødvendig investering for sikker drift av skipet de neste 50 årene. For å lykkes med arbeidet i 2031 vil det vil kreve et solid spleiselag fra både offentlige og private aktører i årene som kommer. Arbeidet har startet med å få større tilskudd de kommende årene fra det offentlige og at deler av tilskuddene blir avsatt til det fremtidige vedlikeholdet. Fremtiden til Statsraad Lehmkühl skapes de kommende fem årene.



Foto: Matteo Baratella



Foto: Andre Ingvoldstad

9. Miljø og bærekraft

9.1 Overordnede miljøambisjoner og kontinuitet i arbeidet

Statsraad Lehmkuhls arbeid med miljø og bærekraft bygger på en helhetlig og langsiktig tilnærming, der tekniske løsninger inngår som ett av flere virkemidler. Stiftelsen har over tid hatt som ambisjon å drive skipet på en mest mulig miljømessig forsvarlig måte, innenfor de rammene som følger av skipets alder, konstruksjon og samfunnsoppdrag.

Som seilskip med vind som hovedfremdrift har Statsraad Lehmkuhl i utgangspunktet et lavere energiforbruk enn konvensjonelle fartøy. Samtidig stiller skipets alder og bruk klare krav til kontinuerlig vedlikehold, teknisk beredskap og bevisste operative valg. Arbeidet med miljø og bærekraft må

derfor alltid balanseres mot hensynet til sikker drift, funksjonalitet og skipets langsiktige bevaring. Flere bærekraftige løsninger innebærer også betydelige kostnader, noe som krever prioritering og helhetlige vurderinger.

Miljø- og bærekraftspørsmål inngår som en integrert del av den løpende styringen av virksomheten, både om bord og på land. Temaene behandles regelmessig i stiftelsens styre og er faste punkter på agendaen i samkjøringsmøter mellom skip og administrasjon. Arbeidet kjennetegnes av en realistisk tilnærming, med vekt på kontinuerlig forbedring over tid.

9.2 Operative tiltak i 2025 – bærekraft i praksis

Energieffektiv drift og SEEMP

Stiftelsen følger en skips-spesifikk energieffektiviseringsplan (SEEMP), som er en del av rederiets sikkerhetsstyringssystem (ISM). SEEMP fungerer som et styringsverktøy for å optimalisere energibruken og redusere utslipp til luft, innenfor rammene av sikker drift.

Planen omfatter blant annet identifisering av miljøskadelige utslipp, operative og tekniske tiltak, monitorering og årlig evaluering. Driftsmessige beslutninger knyttet til sikkerhet skal til enhver tid være overordnet energieffektivitetstiltakene.

Håndbok for mannskapet – bærekraft som del av kulturen om bord

I 2025 ble det utarbeidet en egen Håndbok for mannskapet, i samarbeid mellom mannskapet om bord og administrasjonen på land. Håndboken tydeliggjør hvordan miljø- og bærekraftshensyn inngår i det daglige arbeidet, og fungerer som et praktisk verktøy for felles forståelse, rutiner og forventninger.

Hverdagen om bord på et seilskip forutsetter bevisst forvaltning av begrensede ressurser i et lukket system. Håndboken beskriver blant annet praksis knyttet til:

- Bevisst bruk av vind som hovedfremdrift og begrenset bruk av motor
- Systematisk vedlikehold og reparasjon som forlenger levetiden på seil, rigg og utstyr
- Redusert matsvinn, vegetardager og effektiv ressursbruk i byssa
- Sortering og håndtering av avfall, også i havner med varierende mottakssystemer
- Daglige valg knyttet til energi-, vann- og materialbruk

Gjennom dette arbeidet er bærekraft gjort operativ og tett integrert i godt sjømannskap og daglig drift, og bidrar til kontinuitet i praksis på tvers av skiftende mannskap og tokt.





Foto: André Marton Pedersen

Klimaregnskap – One Ocean Expedition

I likhet med One Ocean Expedition 2021–2023 utarbeider PwC et eget, helhetlig klimaregnskap for den pågående One Ocean Expedition 2025–2026. Klimaregnskapet inkluderer både utslipp knyttet til skipets drift og øvrige aktiviteter, herunder all reisevirksomhet til og fra havn for ordinært mannskap, toktmannskap og deltakere.

Klimaregnskapet viser en langt lavere seilingprosent sammenlignet med både forrige ekspedisjon og ordinære seilingsår. Dette forklares i hovedsak av at flere etapper var kontrahert som forsknings- og undervisningstokt, med rutevalg og havområder fastsatt ut fra kontrahentenes behov fremfor optimale vindforhold. Deler av forskningsaktiviteten forutsatte gjentatte fullstendige stopp for prøvetaking, noe som reduserte seilingsandelen.

Til tross for at seilingsruten var planlagt med lavere snittfart enn under One Ocean Expedition 2021–2023, kan det foreløpig konkluderes med at forskningsaktiviteten påvirket seilingprosenten. Dette er erfaringer som tas med i planleggingen av kommende ekspedisjoner.

Også endringer i planlagt rute, omseiling via Panamakanalen etter kansellert seilas gjennom Nordvestpassasjen, har også bidratt til redusert seilingsandel.

Klimaregnskapet benyttes som et analyse- og styringsverktøy for å forstå sammenhengen mellom formål, rutevalg og klimaavtrykk, og gir et viktig grunnlag for videre vurderinger i planleggingen av fremtidige ekspedisjoner.

Forskning og formidling som del av bærekraftsarbeidet

Arbeidet med miljø og bærekraft understøttes også gjennom styrket forsknings- og formidlingskapasitet om bord. I 2025 inngikk egne forskningskoordinatorstillinger som del av One Ocean Expedition, og bidro til både datainnsamling, kunnskapsdeling og formidling til mannskap, deltakere og publikum.



Foto: Matteo Baratella

10. Samarbeid og partnerskap

Samarbeid er en grunnleggende forutsetning for stiftelsens virksomhet. Skipets rolle forutsetter et bredt og tillitsbasert samarbeid med offentlige aktører, forsknings- og utdanningsinstitusjoner, næringsliv og sivilsamfunn – både nasjonalt og internasjonalt. Samarbeidene er avgjørende for kvalitet, legitimitet og gjennomføring av stiftelsens aktiviteter.

10.1 Etablerte og langsiktige samarbeid

Stiftelsen har over tid bygget opp etablerte samarbeid som bidrar til faglig kvalitet, kontinuitet og langsiktighet i driften. I henhold til avtale med Bergens Sjøfartsmuseum fungerer museet som rådgivende antikvarisk instans i spørsmål knyttet til bevaring, vedlikehold og tilbakeføring av skipet.

Samarbeidet med de øvrige norske skværriggerne Christian Radich og Sørlandet videreføres, særlig innenfor myndighetskontakt og felles arbeid knyttet til rammevilkår for seilskip i helårsdrift. Stiftelsen

deltar også i internasjonale faglige nettverk for seilopplæring og maritim kulturarv, og er medlem av Sail Training International.

10.2 Samarbeid knyttet til One Ocean Expedition

One Ocean Expedition har utvidet bredden og omfanget av stiftelsens samarbeid betydelig. Ekspedisjonen gjennomføres i tett samarbeid med nasjonale myndigheter, internasjonale organisasjoner, næringsliv, og et bredt spekter av forsknings-, utdannings- og formidlingsmiljøer.

One Ocean Expedition er en anerkjent del av FNs havtiår (2021–2030), ledet av Intergovernmental Oceanographic Commission of UNESCO. Denne anerkjennelsen er viktig for ekspedisjonen og for skipets rolle som internasjonal og samlande plattform for forskning, utdanning, næringsliv og formidling. Under One Ocean Expedition fungerer Statsraad Lehmkuhl som en flytende ambassadør for havtiåret.

"One Ocean Expedition er et utmerket eksempel på hva Havtiåret vil oppnå, nemlig å nå bredt ut med budskapet om hvor avgjørende havet er for oss", sier Vidar Helgesen, leder for IOC-UNESCO og goodwillambassadør for One Ocean Expedition.

UiT Norges arktiske universitet var en sentral samarbeidspartner allerede i planleggingsfasen. Universitetet var kontrahent på den planlagte seilasen gjennom Nordvestpassasjen og deltok aktivt i planleggingen, blant annet gjennom deltakelse i sikkerhetskomiteen, bidrag med forskningskompetanse og erfaringsdeling fra arktiske operasjoner. Stiftelsen ønsker å rette en særskilt honnør til UiT for et svært godt og profesjonelt samarbeid gjennom hele prosessen – også da krevende isforhold gjorde det nødvendig å kansellere den planlagte seilasen.

På linje med UiT var European Space Agency (ESA) sitt tidlige engasjement avgjørende for at ekspedisjonen kunne realiseres. ESA deltok med til sammen syv uker om bord på undervisnings- og forskningstokt, og bidro både i planleggingsfasen og gjennom bruk av satellittdata som støtte for forskning og analyse. Toktet ble gjennomført i samarbeid med Nansen Environmental and Remote Sensing Center, OceanDataLab og NASA, som alle var viktige faglige samarbeidspartnere.

Et annet helt sentralt samarbeid har vært med Utenriksdepartementet (UD) og de norske utenriksstasjonene. UD har vært en viktig

samarbeidspartner både under One Ocean Expedition 2021–2023 og i planleggingen og gjennomføringen av ekspedisjonen i 2025–2026.

Forskning og vitenskapelig samarbeid

Havforskningsinstituttet er en langsiktig samarbeidspartner og er involvert i alt forskningsrelatert arbeid om bord. Instituttet leder ekspedisjonens vitenskapskomité. All innsamlet forskningsdata fra One Ocean Expedition samles hos Havforskningsinstituttet og gjøres offentlig tilgjengelig i tråd med prinsipper om åpen vitenskap. Dette sikrer kvalitet, etterprøvnbarhet og bred tilgang til dataene i etterkant av ekspedisjonen.



Peter Thomson, FNs spesialutsending for havet og goodwill-ambassadør for One Ocean Expedition, taler til en forsamling på stordekk om bord på skipet under FNs havkonferanse i Nice. Foto: Matteo Baratella



Foto: Matteo Baratella

**One Ocean Expedition 25–26 gjennomføres
i samarbeid med følgende partnere:**

- Aanderaa Xylem
- Akvariet i Bergen
- Bergen Næringsråd
- Bergen kommune
- Bergens Rederiforening
- Drew School (USA)
- European Space Agency (ESA)
- Farvatn Foundation
- Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO)
- GAC Norway
- GC Rieber Foundations
- GCE Ocean Technology
- Helse Bergen
- Havforskningsinstituttet (HI)
- Intergovernmental Oceanographic Commission (IOC) of UNESCO
- Innovaciones Alumbra (Mexico)
- Kongsberg Discovery
- Maritime Bergen
- Nansen Environmental and Remote Sensing Center (NERSC)
- Royal Netherlands Naval College
- NORCE
- Norwegian Hull Club
- Meteorologisk institutt
- Kunnskapsdepartementet
- Utenriksdepartementet
- Nærings- og fiskeridepartementet
- Ocean Policy Research Institute at the Sasakawa Peace Foundation (Japan)
- OceanDataLab (FR)
- PwC Bergen
- Sjøkrigsskolen
- Scary Weather
- Maritime Museum of San Diego (USA)
- Selle & Partners
- Skift – Næringslivets klimaledere
- Skuld Bergen
- Telenor Maritime
- TMA BlueTech (San Diego)
- UiT Norges arktiske universitet
- Universitetet i Bergen
- Universitetet i Stavanger
- Vestland fylkeskommune
- Visit Bergen
- Washington Maritime Blue
- Washington University

Goodwill-ambassadører for One Ocean Expedition

- Hans Kongelige Høyhet Kronprins Haakon
- Jonas Gahr Støre, statsminister og leder av FNs havpanel
- Erna Solberg, tidligere statsminister
- Peter Thomson, FNs spesialutsending for havet
- Vidar Helgesen, generalsekretær i IOC–UNESCO



II. Statsraaden Bar & Reception

Statsraaden Bar & Reception eies og drives av Stiftelsen Statsraad Lehmkuhl og er et viktig økonomisk tilskudd til stiftelsens virksomhet. Eventuelt overskudd fra driften går tilbake til drift og vedlikehold av skipet. Baren drives uten offentlig tilskudd og er en skattepliktig del av stiftelsens virksomhet.

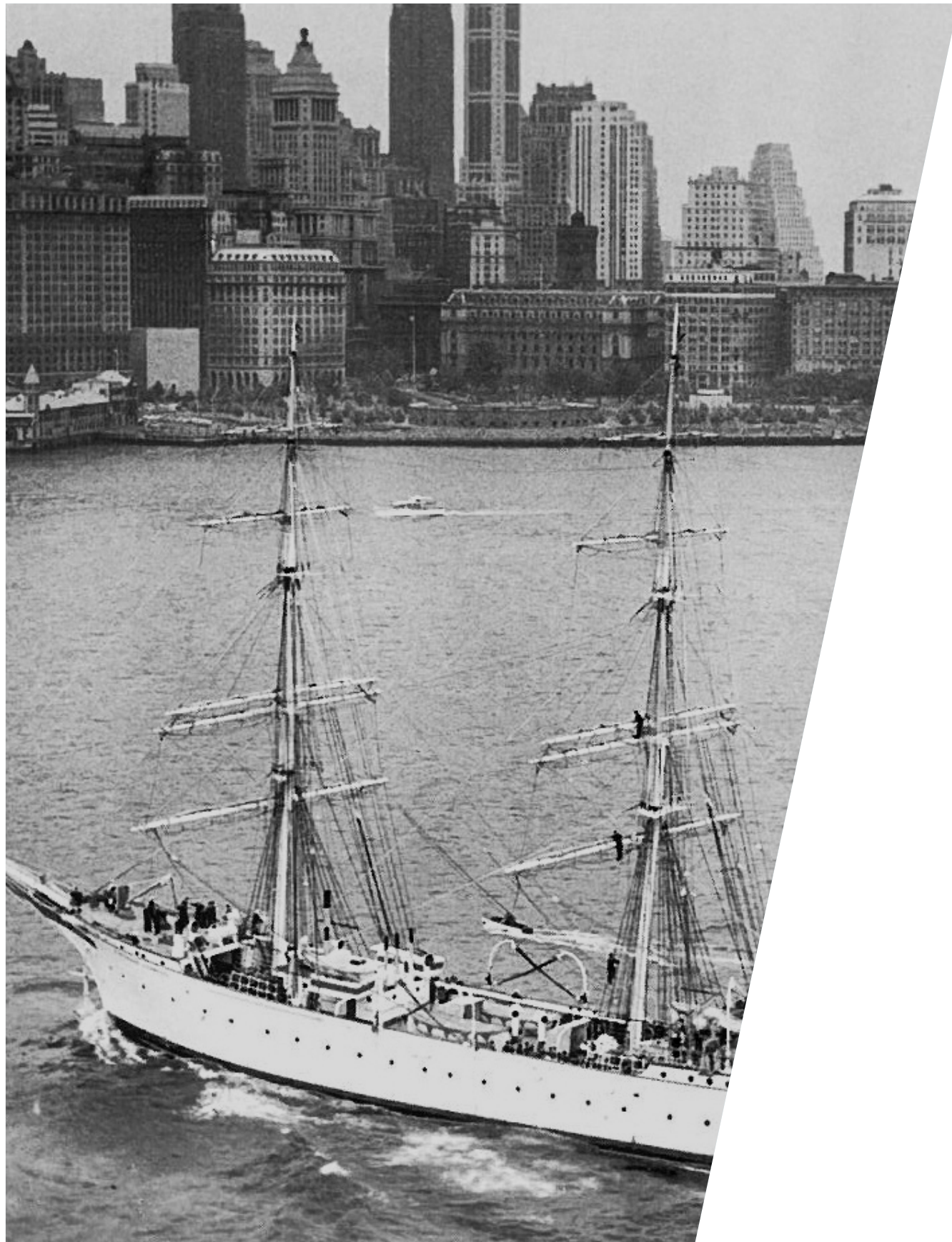
Baren er lokalisert i Lehmkuhl-bygget ved skipets faste kaiplass og fungerer som et sentralt møtested for publikum, samt en del av stiftelsens synlighet i tilknytning til Statsraad Lehmkuhl og One Ocean Expedition.

Statsraaden Bar & Reception har i 2025 hatt et høyt aktivitetsnivå som konsertarena for live musikk i Bergen. I løpet av året ble det gjennomført totalt

62 konserter, blant annet faste lørdagskonserter og konsertkvelder med både lokale og internasjonale artister. I tillegg til etablerte band og artister bidrar arenaen til å gi unge musikere tilgang til scene og publikum.

Baren har i tillegg vært arena for faglig formidling, med blant annet 9 arrangementer under Ocean Science Bar-paraplyen. I tillegg ble det i 2026 gjennomført ulike kultur- og publikumsarrangementer, herunder boklansering, kunstvisning, julemarked og medlemskvelder i regi av Statsraad Lehmkuhls Venner.

Statsraaden Bar & Reception etablerte i 2025 et månedlig nyhetsbrev.



Fotograf ukjent

12. Skipets historie

Statsraad Lehmkuhl er en tremastet stålbark eid og drevet av Stiftelsen Seilskipet Statsraad Lehmkuhl. Skipet ble sjøsatt i 1914 og har hatt hjemmehavn i Bergen siden 1921. Hun er Norges største seilskip i aktiv drift og ett av verdens eldste skværriggede seilskip i kontinuerlig helårsdrift. Gjennom mer enn hundre år har skipet vært i bruk til opplæring, seiltokt, representasjon og ekspedisjoner, og har tilpasset seg skiftende behov innen maritim utdanning og samfunnsoppdrag.

Bygget som skoleskip

Statsraad Lehmkuhl ble bygget ved verftet Johann C. Tecklenborg AG i Bremerhaven og sjøsatt 14. januar 1914 under navnet Grossherzog Friedrich August. Skipet ble konstruert som skoleskip for opplæring av dekk- og maskinkadetter i den tyske handelsflåten, i en tid da seilopplæring ble ansett som grunnleggende for sjømannskap, disiplin og forståelse av skipets samspill med vær og sjø. Fartøyet var moderne for sin tid, med stålkrog og dieselmotor.

Etter første verdenskrig ble skipet overført til britiske myndigheter som del av Tysklands krigserstatninger. I årene som fulgte lå fartøyet i opplag i Newcastle, uten fast funksjon eller framtidsplan.

Overgang til Norge

Skipets videre historie tok en ny retning da Kristofer Diedrich Lehmkuhl, tidligere statsråd og direktør i Det Bergenske Dampskibsselskab, oppdaget fartøyet i Newcastle etter første verdenskrig. Lehmkuhl var en sentral skikkelse i det bergenske maritime miljøet og en pådriver for styrket norsk sjømannsutdanning. I 1921 ble det inngått en kjøpsavtale mellom Det Bergenske Dampskibsselskab og den britiske staten, og skipet slept til Bergen.

Bergens Rederiforening utrustet skipets første elevtokt i 1923 – et fem måneder langt prøvetokt med om lag 200 elever. Toktet ble en stor suksess, og kort tid etter overtok Bergens Rederiforening, i samarbeid med Norsk Rederforbund, ansvaret for skipet. Etableringen av Bergens Skoleskipsforening la grunnlaget for den videre driften som norsk skoleskip. I 1923 ble fartøyet overført til norsk flagg og gitt navnet Statsraad Lehmkuhl til ære for han som fikk skipet til Norge.

«Statsraaden» viste seg å være en stødig, sjødyktig og robust skute, og utviklet seg i mellomkrigstiden til en sentral institusjon innen norsk sjømannsutdanning. Skipet bidro til å utdanne tusenvis av sjøfolk i en periode der den norske handelsflåten var i sterk vekst, og der skoleskipene spilte en viktig rolle i rekrutteringen til norsk sjøfart.

Krig, beslagleggelse og forfall

Under den tyske okkupasjonen av Norge i 1940 ble Statsraad Lehmkuhl beslaglagt av okkupasjonsmakten, omdøpt til Westwärts og brukt som losji for tyske soldater. Skipet ble i liten grad seilt og mottok minimalt med vedlikehold. Da krigen tok slutt, var fartøyet i dårlig teknisk stand og sterkt preget av årene i opplag.

Gjenoppbygging og endrede rammer

Amerikatokt og store elevkull

Skipet ble raskt restaurert og kunne seile ut på et nytt tokt allerede høsten 1945. Men etter 2. verdenskrig dalte interessen fra førstereisguttene. Den norske handelsflåten hadde stort behov for sjøfolk, og det var lett å få hyre for alle som var fylt 15 år, selv om en manglet opplæring.

I 1952 kom vendepunktet da Statsraad Lehmkuhl satte seil for sitt første Amerikatokt. De neste årene gjennomførte hun til sammen fem vellykkede tokt over Atlanterhavet til byer som New York, Baltimore, Philadelphia og Boston med norske elevkull.

Etter «Amerikatoktene» gikk Statsraad Lehmkuhl inn i en travel periode med opptil 600 elever årlig. I 1960 vant hun sin første internasjonale skoleskipsregatta og hjemkomsten ble en folkefest med tusenvis av fremmøtte på kaien i Bergen.

Men mot slutten av 1960-tallet oppsto det usikkerhet rundt skipets framtid. Fartøyet sto i denne perioden i fare for å bli solgt ut av landet. I 1967 ble Statsraad Lehmkuhl kjøpt av skipsreder Hilmar Reksten for å sikre at fartøyet forble norsk.

Nå fulgte noen år med periodevis aktivitet, men da tankmarkedet brøt sammen på midten av 1970-tallet, gikk Hilmar Reksten konkurs, og Statsraad Lehmkuhl ble en del av konkursboet. I denne perioden kom det på nytt bud på skipet. I Tyskland ble det igangsatt en omfattende pengeinnsamling med mål om å kjøpe fartøyet tilbake og føre det under tysk flagg.

Trusselen om et mulig salg til utlandet utløste et sterkt engasjement i Bergen. I 1976 ble Statsraad Lehmkuhls Venner etablert, og venneforeningen satte raskt i gang en bred mobilisering i byens befolkning som bidro med betydelig økonomisk støtte. Takket være dette engasjementet ble skipet på nytt sikret for videre drift i Norge.

22. mai 1978, etter 10 års drift i egen regi gav skipsreder Hilmar Reksten skipet til den nyopprettede Stiftelsen Seilskipet Statsraad Lehmkuhl på det vilkår at staten gav tilskudd til istandsetting, vedlikehold og drift. Skoleskipet hadde da ligget stille i fem år og hadde et sterkt behov å rustes opp; etterslepet på vedlikehold var stort. Det ble starten på en møysommelig prosess for å få Statsraad Lehmkuhl brakt tilbake til sjødyktighet.





Fotograf ukjent

Profesjonalisering og helårsdrift

Etter en periode med lav aktivitet fikk skipet nytt fotfeste fra slutten av 1980-tallet. I løpet av 90-tallet ble driften snudd fra underskudd til overskudd, gjelden sanert og tilliten og entusiasmen gjenopprettet i en mer profesjonalisert organisasjon. Et viktig vendepunkt kom i 2002, da Sjøkrigsskolen inngikk et langsiktig samarbeid om årlige vintertokt. Dette markerte overgangen fra sesongbasert drift til helårsaktivitet og la grunnlaget for dagens driftsmodell.

Et moderne opplærings- og formidlingsskip

I dag er Statsraad Lehmkuhl et moderne seiltreningsfartøy med bred internasjonal aktivitet. Skipet brukes til åpne seiltokt, maritim utdanning, internasjonale regattaer samt forsknings- og formidlingsekspedisjoner. I dag fungerer hun som en plattform der seilopplæring og tradisjonelt sjømannskap kombineres med moderne krav til sikkerhet, utdanning og kunnskapsdeling.

One Ocean Expedition – en ny kurs

Med One Ocean Expedition 2021–2023 tok Statsraad Lehmkuhl på seg et tydelig globalt samfunnsoppdrag som plattform og ambassadør for FNs havtiår. Denne rollen videreføres i One Ocean Expedition 2025–2026, som avsluttes i Bergen våren 2026. Som del av ekspedisjonene er skipet de senere årene blitt utstyrt med avansert forskningsutstyr for systematisk datainnsamling til sjøs. Dette har ytterligere utvidet skipets rolle – fra tradisjonelt skoleskip til en internasjonal plattform for seiltrening, forskning, utdanning og formidling.



STATSRAAD LEHMKUHL

BERGEN – NORWAY

48. DRIFTSÅR

Regnskap for 2025



13. Resultatregnskap

pr. 31. desember 2025

	Note	2025	2024 (Hele 1000)
Driftsinntekter	3	62,524,925	20,910
Gaver og offentlige tilskudd	4	37,016,892	70,734
Forsikringsoppgjør		0	0
Brutto Driftsinntekter		99,541,817	91,644
Driftkostnader			
Varekostnader		7,543,203	5,245
Personalkostnader	5	47,519,268	39,507
Avskrivninger	6	2,179,379	1 119
Driftskostnader, skipet		14,294,233	49,839
Avsetning til fremtidig vedlikehold	11	13,000,000	0
Reiseavhengige kostnader		11,640,289	1,740
Administrasjonskostnader		4,008,345	2,778
Tap på fordringer		0	0
Sum Driftskostnader		100,184,718	100,228
DRIFTSRESULTAT		-642,901	-8,584

	Note	2025	2024
Finansinntekter og kostnader			
Urealisert verdiendring av finansielle omløpsmidler		0	0
Renteinntekt og andre finansinntekter		935,462	2,473
Annen finanskostnad		0	0
Resultat av finansposter		935,462	2,473
Ordinært resultat før skattekostnad		292,561	-6,111
Skattekostnad på ordinært resultat	9	-24,498	-32
ÅRETS RESULTAT		317,059	-6,079
Disposisjoner			
Dekket av avsetninger		0	0
Overført til avsetninger		0	0
Dekket av annen egenkapital		0	0
Overført til annen egenkapital	8	317,059	0
Sum disposisjoner		317,059	0

14. Balanse

Eiendeler	Note	2025	2024 (Hele 1000)
Anleggsmidler			
Immaterielle eiendeler			
Utsatt skattefordel	9	211,361	177
Driftsmidler			
Seilskipet «Statsraad Lehmkuhl»	2, 6	10 000 000	10 000
Påkostninger «Statsraad Lehmkuhl»	6	16,676,426	18,481
Driftsløsøre, inventar o.l	6	925,871	1,301
Sum Anleggsmidler		27,813,658	29,958
Omløpsmidler			
Varelager		1,874,999	1,775
Fordringer			
Debitorer		3,655,029	8,623
Forskuddsbetalte kostnader		169,043	68
Finansielle investeringer			
Fondsmidler		208	0
Bankinnskudd, kontanter, og lignende	7	21,450,956	28,873
Sum Omløpsmidler		27,150,235	39,339
Sum Eiendeler		54,963,893	69,298

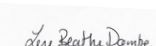
Egenkapital og gjeld		2025	2024 (hele 1000)
Egenkapital			
Innskutt stiftelseskapital	2, 8	10 000 000	10 000
Annen egenkapital	8	15,783,367	15,466
Sum Egenkapital		25,783,367	25,466
Gjeld			
Langsiktig gjeld		0	0
Langsiktig gjeld		0	0
Sum langsiktig gjeld			
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		2,182,473	13,523
Betalbar skatt	9	10,119	1
Offentlige avgifter		3,303,332	2,566
Annen kortsiktig gjeld	10	10,684,603	27,741
Avsetning til periodisk vedlikehold	11	13,000,000	0
Sum kortsiktig gjeld		29,180,527	43,831
Sum egenkapital og gjeld		54,963,893	69,298


Bernt Jacob Pettersen
Styreleder


Ole Johan Haahjem

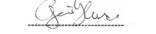

Alina Printseva


Martin Jonsterhaug


Lene Beate Dømbo


Haakon Steinar Vatle
Direktør


Per Kristian Sebak


Geir Huse


Linn Kristin Engø


Nicoline Wiederstrøm


Anders Nylund

15. Noter

NOTE 1 | Regnskapsprinsipper

Årsregnskapet består av resultatregnskap, balanse og noteopplysninger og er avlagt i samsvar med stiftelseslov, regnskapslov og god regnskapsskikk for små foretak i Norge gjeldende pr. 31. desember 2025.

Klassifisering og vurdering av balanseposter

Eiendeler/gjeld som knytter seg til varekretsløpet og poster som forfaller til betaling innen ett år etter balansedagen, er klassifisert som omløpsmidler/kortsiktig gjeld. Omløpsmidler vurderes til laveste verdi av anskaffelseskost og virkelig verdi. Kortsiktig gjeld balanseføres til nominelt beløp på opptakstidspunktet. Andre eiendeler blir klassifisert som anleggsmidler.

Inntektsføring

Salgsinntekter resultatføres ihht opptjeningsprinsippet.

Tilskudd.

Stiftelsen mottar tilskudd fra Kulturdepartementet samt tilskudd fra Bergen Kommune og Vestland Fylkeskommune. Ordinære driftstilskudd regnskapsføres til verdien av tilskuddet på transaksjonstidspunktet. Tilskudd resultatføres samtidig med den inntekten det skal øke eller kostnaden det skal redusere og inntektsføres på dato for mottagelse. Foreligger det betingelse til tilskudd skjer likevel resultatføring av tilskuddet først når det er sannsynlighet for at betingelsene er eller blir oppfylt.

Gaver.

Inntektsføres på dato for mottagelse.

Inntekter fra tokt og skjærgårdsturer.

Inntekter fra skjærgårdsturer inntektsføres på det tidspunkt turen starter. Inntekter fra tokt inntektsføres over toktperioden.

Salgsinntekter.

Inntekter fra salg av mat mv som leveres i forbindelse med tokt og skjærgårdsturer inntektsføres når leveransen har skjedd. Inntekter fra salg av suvenirer mv. inntektsføres når varen er levert.

Kostnader

Utgifter sammenstilles med og kostnadsføres samtidig med de inntekter utgiftene kan henføres til. Utgifter som ikke kan henføres direkte til inntekter kostnadsføres når de påløper.

Varige driftsmidler

Seilskipet Statsraad Lehmkuhl.

Se note 2 angående bokført verdi av Seilskipet Statsraad Lehmkuhl
Tilskudd som er øremerket en spesifikk investering presenteres etter nettometoden, det vil si at tilskuddet regnskapsføres direkte mot anskaffelseskost for investeringen (balansen).

Øvrige varige driftsmidler.

Øvrige varige driftsmidler føres i balansen til anskaffelseskost, fratrullet akkumulerte av- og nedskrivninger. Ordinære avskrivninger er beregnet lineært over driftsmidlenes levetid.

Periodisk vedlikehold

Stiftelsen avsetter for fremtidig forventet vedlikehold basert på beste estimat for neste 5-års klasse. Ved endring av estimat resultatføres hele effekten av estimatendringen i den perioden estimatet endres. I år med mellomklasse hensyntas anvendt beløp til denne, i årets avsetning.

Pengeposter og transaksjoner i utenlandsk valuta

Pengeposter i utenlandsk valuta omregnes til balansedagens valutakurs (dagskurs). Valutagevinster og -tap knyttet til poster som inngår i varekretsløpet rapporteres som henholdsvis driftsinntekter og driftskostnader i perioden.

Skatt

Stiftelsen er ikke skattepliktig etter skatteloven § 2-32 første ledd. Stiftelsen er derimot skattepliktig for den del av omsetningen som angår bardrift på Bradbenken. Skattekostnaden i resultatregnskapet omfatter både periodens betalbare skatt og endring i utsatt skatt. Utsatt skatt beregnes med aktuell skattesats på grunnlag av de midlertidige forskjeller som eksisterer mellom regnskapsmessige og skattemessige verdier, samt eventuelt ligningsmessig underskudd til fremføring ved utgangen av regnskapsåret. Skatteøkende og skattereduserende midlertidige forskjeller som reverseres eller kan reversere i samme periode er utlignet.

Pensjoner

Stiftelsen innbetaler innskudd for pensjon i samsvar med lov om obligatorisk tjenestepensjon. Innskudd regnskapsføres som lønnskostnad når de forfaller.

NOTE 2 | Seilskipet «Statsraad Lehmkuhl» og Stiftelsens kapital

Levetiden på skipet anses å være over 100 år. I balansen er seilskipet bokført til NOK 10.000.000. Verdien samsvarer med størrelsen på total-havaripolise og symboliserer estimert restverdi av seilskipet. Skipet avskrives således ikke. I henhold til stiftelsens statutter kan skipet ikke pantsettes.

NOTE 3 | Driftsinntekter

	Regnskap 2025	Regnskap 2024 (hele 1000)
Leieinntekter, Skjærgårdsturer	0	78
Leieinntekter, Arrangement i utlandet	5,806,467	0
Åpne Seiltokt	8,692,263	21
Utleide Seiltokt	37,886,615	10,656
Andre seilingsinntekter	325,457	813
Statsraaden Bar & Reception	7,749,504	7,762
Salgsinntekter	2,064,618	1,481
Sum driftsinntekter	62,524,925	20,910

NOTE 4 | Gaver og offentlige tilskudd

	Regnskap 2025	Regnskap 2024 (hele 1000)
Tilskudd fra Staten ved Kulturdepartementet	27,140,000	22,440
Tilskudd fra Vestland fylkeskommune, Kulturseksjonen	3,540,632	3,372
Tilskudd fra Bergen kommune, Kulturseksjonen	2,216,000	3,635
Gaver til «Statsraad Lehmkuhl»	4,120,260	41,287
Sum gaver og offentlige tilskudd	37,016,892	70,734

NOTE 5 | Personalkostnader

	Skipet 2025	Kontoret 2025	Baren 2025	Servitører 2025	Total 2025	Total 2024
Lønnskostnader	21,575,136	7,197,321	1,864,723	8,230	30,645,411	27,875,965
Arbeidsgiveravgift	4,150,900	1,244,777	300,557	1,160	5,697,395	5,295,339
Pensjonskostnader	1,845,568	636,401	68,623	0	2,550,592	2,556,537
Andre Personalkostnader	8,515,295	84,098	13,240	13,240	8,625,871	3,778,765
Sum personalkostnader	36,086,898	9,162,596	2,247,143	22,630	47,519,268	39,506,606

Lønnsrefusjoner

Beløp ført netto mot lønnskostnad:	
Lærlingetilskudd	811,952
Lønnstilskudd	0
Nettolønnsordning	6,018,477
Sum lønnsrefusjoner	6,830,429

Antall ansatte i 2025

Administrasjonen:	6,4	årsverk
Baren:	3,2	årsverk
Skipet:	47,3	årsverk
Sum	56,8	årsverk

I perioden med skjærgårdsturer har stiftelsen ansatt et varierende antall servitører på timebasis. For 2025 utgjør dette 0,02 årsverk
Stiftelsen er pliktig til å ha tjenestepensjonsordning etter lov om obligatorisk tjenestepensjon. Stiftelsens pensjonsordninger tilfredsstiller kravene i denne lov.

Direktør Haakon Vatile har fått utbetalt kr. 1.764.738,- i lønn og feriepenger. Skattepliktige ytelser utgjør kr. 12.772,-
Direktøren er medlem av Stiftelsens kollektive pensjonsordning.

Stiftelsens styre har ikke mottatt honorar for sitt arbeid. Det er ikke kjøpt styreforsikring for styrets medlemmer. Det er ikke gitt lån eller stilt sikkerhet eller garanti overfor ansatte eller styre. Revisor har mottatt honorar på kr. 130.000,- for sitt arbeid i 2025.

NOTE 6 | Varige driftsmidler

	Selskipet	Forskningsutstyr	Ombygging resepsjon/bar	Batteripakke	Varebil	Total
Anskaffelseskost pr. 1. januar 2025	10 000 000	10600000	3,550,039	11 170 059	330 440	35,650,538
Tilgang						0
Tilskudd fra Enova/SPV						0
Avgang						0
Anskaffelseskost pr. 31. desember 2025	10 000 000	10 600 000	3 550 039	11 170 059	330 440	35 650 538
Akkumulerte avskrivinger 31.12.25		1,060,000	2,624,168	4,033,634	330,440	8,048,242
Bokført verdi 31.12.24	10 000 000	9,540,000	925,871	7,136,426	0	27,602,297
Årets avskrivning		1,060,000	308 628	744 671	66 080	2,179,379
Økonomisk levetid		10 år	12 år	15 år	5 år	

NOTE 7 | Bankinnskudd, bundne midler

	Regnskap 2025	Regnskap 2024 (hele 1000)
SPV, Skattetrekkskonto	1,802,965	1,562

NOTE 8 | Egenkapital

	Innskutt selskapskapital	Annen egenkapital	Sum
Egenkapital 31.12.2024	10 000 000	15,466,308	25,466,308
Årets resultat	-	317,059	317,059
Egenkapital 31.12.2025	10 000 000	15,783,367	25,783,367

NOTE 9 | Skatt

Fordeling av skattekostnader	2025	2024
Betalbar skatt	10,119	650
Endring utsatt skattefordel	-34,617	-33,149
Skattekostnad	-24,498	-32,499
Beregning av utsatt skatt/utsatt skattefordel	2025	2024
Midlertidige forskjeller driftsmidler	-960,731	-803,382
Underskudd til fremføring	0	0
Grunnlag for utsatt skattefordel	-960,731	-803,382
Beregnet utsatt skattefordel	211,361	-176,744
Herav ikke balanseført utsatt skattefordel	0	0
Utsatt skattefordel i balansen	211,361	176,744

NOTE 10 | Annen kortsiktig gjeld

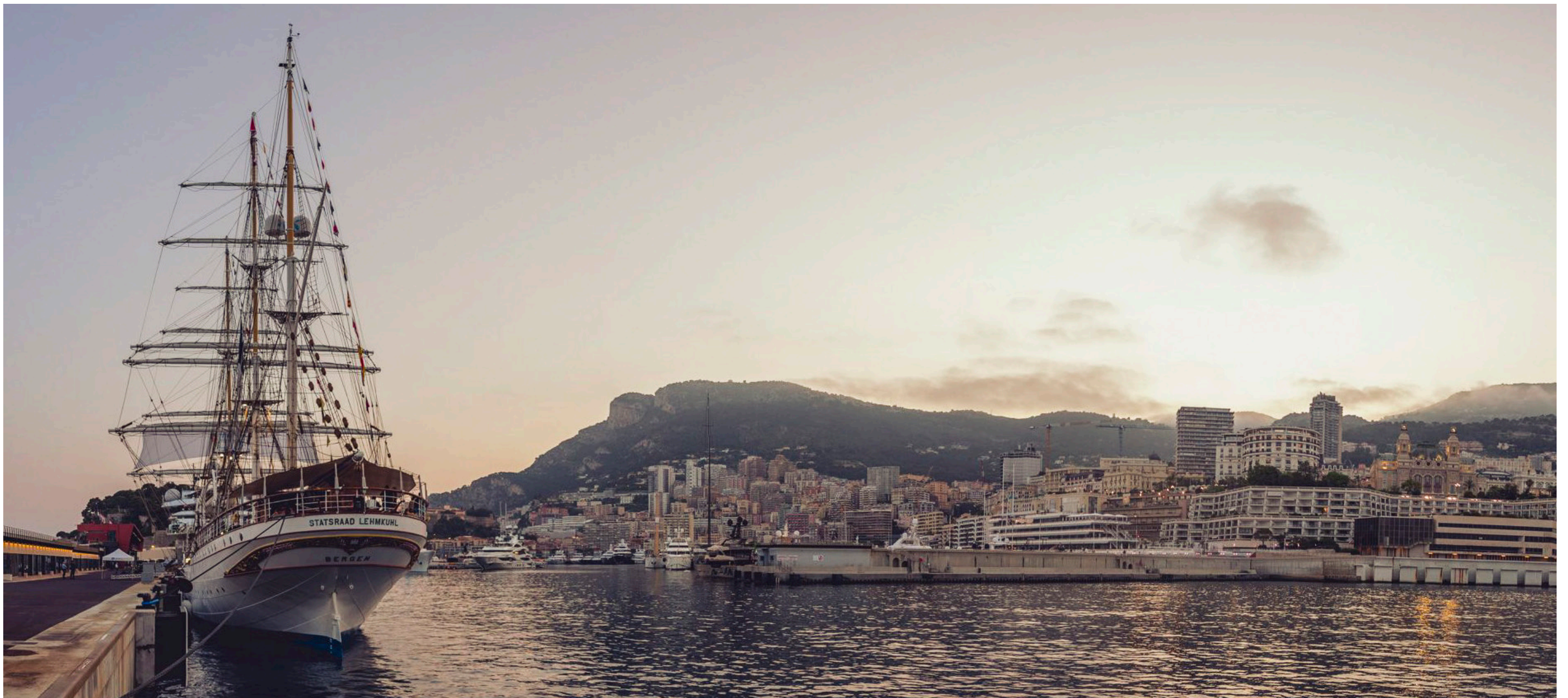
	2025	2024
Påløpte kostnader	300,000	0
Forskuddsbetaling medseilere	6,818,792	6,490,913
Forskuddsbetaling One Ocean	0	1,000,000
Forskuddsbetaling utleide seiltokt/skjærgårdsturer	1,355,800	18,252,658
Periodisert tilskudd forskningsutstyr Agenda Vestland	0	0
Annen kortsiktig gjeld	2,210,011	1,997,783
Annen kortsiktig gjeld	10,684,603	27,741,354

NOTE 11 | Avsetning til fremtidig vedlikehold

Stiftelsen avsetter for fremtidig forventet vedlikehold basert på beste estimat for neste 5-års klasse. Ved endring av estimat resultatføres hele effekten av estimatendringen i den perioden estimatet endres.I år med mellomklasse hensyntas anvendt beløp til denne, i årets avsetning. I 2025 ble 13.000.000,- avsatt til fremtidig vedlikehold.

For redegjørelse i henhold til Åpenhetsloven henvises det til vårt nettsted www.lehmkuhl.no.

16. Revisjonsberetning



Statsraad Lehmkuhl på et kort besøk i Monaco, juni 2025. Foto: Matteo Baratella

Til styret i Stiftelsen Seilskipet Statsraad Lehmkuhl

Vestre Strømkaien 13
5008 Bergen
Norway
Tel +47 55 33 61 00
forvismazars.com/no/no

Uavhengig revisors beretning

Uttalelse om årsregnskapet

Konklusjon

Vi har revidert årsregnskapet for Stiftelsen Seilskipet Statsraad Lehmkuhl som viser et overskudd på kr 317 059. Årsregnskapet består av balanse per 31. desember 2025, resultatregnskap for regnskapsåret avsluttet per denne datoen og noter til årsregnskapet, herunder et sammendrag av viktige regnskapsprinsipper.

Etter vår mening

- oppfyller årsregnskapet gjeldende lovkrav, og
- gir årsregnskapet et rettviseende bilde av stiftelsens finansielle stilling per 31. desember 2025 og av dens resultat for regnskapsåret avsluttet per denne datoen i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge.

Grunnlag for konklusjonen

Vi har gjennomført revisjonen i samsvar med International Standards on Auditing (ISA-ene). Våre oppgaver og plikter i henhold til disse standardene er beskrevet nedenfor under Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet. Vi er uavhengige av stiftelsen i samsvar med kravene i relevante lover og forskrifter i Norge og International Code of Ethics for Professional Accountants (inkludert internasjonale uavhengighetsstandarder) utstedt av International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA-reglene), og vi har overholdt våre øvrige etiske forpliktelser i samsvar med disse kravene. Innhentet revisjonsbevis er etter vår vurdering tilstrekkelig og hensiktsmessig som grunnlag for vår konklusjon.

Øvrig informasjon

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlige for informasjonen i årsberetningen. Vår konklusjon om årsregnskapet ovenfor dekker ikke informasjonen i årsberetningen.

I forbindelse med revisjonen av årsregnskapet er det vår oppgave å lese årsberetningen. Formålet er å vurdere hvorvidt det foreligger vesentlig inkonsistens mellom årsberetningen og årsregnskapet og den kunnskap vi har opparbeidet oss under revisjonen av årsregnskapet, eller hvorvidt informasjonen i årsberetningen ellers fremstår som vesentlig feil. Vi har plikt til å rapportere dersom øvrig informasjon fremstår som vesentlig feil. Vi har ingenting å rapportere i så henseende.

Basert på kunnskapen vi har opparbeidet oss i revisjonen, mener vi at årsberetningen

- er konsistent med årsregnskapet og
- inneholder de opplysninger som skal gis i henhold til gjeldende lovkrav.

Ledelsens ansvar for årsregnskapet

Styret og daglig leder (ledelsen) er ansvarlige for å utarbeide årsregnskapet og for at det gir et rettviseende bilde i samsvar med regnskapslovens regler og god regnskapsskikk i Norge. Ledelsen er også ansvarlig for slik internkontroll som den finner nødvendig for å kunne utarbeide et årsregnskap som ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil.

Ved utarbeidelsen av årsregnskapet må ledelsen ta standpunkt til stiftelsens evne til fortsatt drift og opplyse om forhold av betydning for fortsatt drift. Forutsetningen om fortsatt drift skal legges til grunn for årsregnskapet så lenge det ikke er sannsynlig at virksomheten vil bli avviklet.

Revisors oppgaver og plikter ved revisjonen av årsregnskapet

Vårt mål er å oppnå betryggende sikkerhet for at årsregnskapet som helhet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon, verken som følge av misligheter eller utilsiktede feil, og å avgi en revisjonsberetning som inneholder vår konklusjon. Betryggende sikkerhet er en høy grad av sikkerhet, men ingen garanti for at en revisjon utført i samsvar med ISA-ene, alltid vil avdekke vesentlig feilinformasjon. Feilinformasjon kan oppstå som følge av misligheter eller utilsiktede feil. Feilinformasjon er å anse som vesentlig dersom den enkeltvis eller samlet med rimelighet kan forventes å påvirke de økonomiske beslutningene som brukerne foretar på grunnlag av årsregnskapet.

For videre beskrivelse av revisors oppgaver og plikter vises det til: <https://revisorforeningen.no/om-revisjon/revisjonsberetning-revisors-oppgaver-og-plikter/>.

Uttalelse om øvrige lovmessige krav

Konklusjon om forvaltning

Basert på vår revisjon av årsregnskapet som beskrevet ovenfor, og kontrollhandlinger vi har funnet nødvendig i henhold til internasjonal standard for attestasjonsoppdrag (ISAE) 3000 «Attestasjonsoppdrag som ikke er revisjon eller forenklet revisorkontroll av historisk finansiell informasjon», mener vi at stiftelsen er forvaltet i samsvar med lov, stiftelsens formål og vedtektene for øvrig.

Forvis Mazars AS

Svein-Egil Rydland
statsautorisert revisor
(elektronisk signert)



STATSRAAD LEHMKUHL

BERGEN – NORWAY

Skur 7, Bredbenken 2 , 5003 Bergen – Norway

Tel. +47 55 30 17 00

lehmkuhl@lehmkuhl.no

www.lehmkuhl.no
