**Erlkönig of the OceanTM - HBC übernimmt den ersten HBC43 Neubau** Die chinesische Qingshan Schiffswerft in Wuhan liefert den ersten HBC43 Handy Bulker - Meilenstein im Wettbewerb ehrgeiziger Verbesserungen für die Umweltverträglichkeit der Schifffahrt

Hamburg/Singapur *4. Februar 2015* - **Die in Hamburg und Singapur beheimatete HBC Hamburg Bulk Carriers übernimmt den ersten HBC43 Neubau. HBC43 wurde auf Basis des finnischen B.Delta Designs (Deltamarin, Helsinki) weiter entwickelt. Das Schiff ist ideal geeignet für die typischen Ladungsgeschäfte von HBC und ist dank des niedrigen Tiefgangs flexibel für verschiedene Märkte und deren Häfen einsetzbar. Das Ergebnis ist ein Massengutschiff mit 43.500 tdw mit stark reduziertem Brennstoffverbrauch.**

HBC43 setzt daher auch Maßstäbe beim wichtigen Energy Efficiency Design Index (EEDI). Sogar de EEDI -3 Standard (für Schiffe die nach 2025 gebaut werden) wird bei einer Referenzgeschwindigkeit von 14,69 Knoten um 2,55% unterschritten und liegt bei 4,151g CO2/Tonnenmeile.

“Nach Überprüfung der gesamten Ladungsgeschäfte des letzten Jahrzehnts, der aktuellen und absehbaren Entwicklungen einschließlich einer Betrachtung der Routen und Häfen, wurde klar, welches Schiff besonders gut zu unseren Kunden passen wird“, so Georg Greilinger, Mitgründer und Geschäftsführender Gesellschafter der HBC Gruppe in Singapur.

Eine erste Expertise für den Schiffsneubau bekam die Firmengruppe durch Ian Thompson, Geschäftsführer von TMS Ship Management, Hamburg. In Zusammenarbeit mit dem Designbüro Deltamarin ermöglichte Ian Thompson weitere Verbesserungen beim Schiffsdesign. Als Teil der HBC Gruppe hat die TMS anschließend die Bauaufsicht verantwortet, eine Dienstleistung die mittlerweile - wie auch das technische Schiffsmanagement - bei Bedarf Dritten angeboten wird.

„Zusätzlich zu diesen Kompetenzen konnten wir auch auf unsere Industriekunden zurückgreifen, die sowohl das Know-How als auch das gezielte Interesse hatten, sich beim Schiffsdesign zu engagieren“, so Georg Greilinger. „Dies führte zu weiteren Verbesserungen und schließlich zu einem Schiffsdesign, das auch gewichtige Mitbewerber als „Best of Class“ ansehen. Wir sehen dies als ein gutes Beispiel für den Mehrwert, der entstehen kann, wenn sich der Ladungseigner auf eine enge Kooperation mit seinem Reedereipartner einlässt“.

“Auf den ersten Blick war es schwer, die Verbrauchswerte des Schiffes zu glauben und die erste Bestätigung durch die Testergebnisse von der HSVA Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt war beruhigend”, so Kapitän Stefan Bülow, der im Sommer 2014 als Verstärkung des HBC Managements der Gruppe beigetreten ist. „Länge läuft“ ist ein Grund warum trotz der Verlängerung des ursprünglichen Entwurfes das Schiff unverändert herausragende Verbrauchswerte aufweist, auch im Vergleich zu sonstigen, modernen Bulker-Designs“, so Kapitän Bülow.

Die erste Serie vom HBC43 besteht aus 10 Massengutschiffen mit einer Kapazität von jeweils 43.500 tdw. Die Mehrheit der Schiffe wurde von der Gruppe selbst finanziert. „Einige Schiffe wurden mit einem langjährigen europäischen Industriekunden finanziert“, so Georg Greilinger. „Ein solches Vertrauen betrachten wir als wichtigste Währung in unserer Industrie und führen dies auf die HBC Philosophie zurück. Seit der Firmengründung lliegt in der Firmenphilosophie stets ein Fokus auf verlässlicher und effizienter Bedienung der Kundenanforderungen mit dem gleichzeitigen Ziel einer langfristigen Zusammenarbeit.“

Die Entscheidung für ein Schiffsneubauprogramm markiert eine Reihe von Veränderungen für HBC, die nicht nur den Wandel vom “Vessel Operator” zum “Owner Operator” betreffen.

“In den letzten Jahrzehnten zeigten sich gerade China und die chinesische Bevölkerung als Meister der Veränderung. Die ganze Welt schaute zu und staunte”, so Herr Jens von Husen, Mitgründer und Geschäftsführer der HBC Gruppe in Hamburg. “Aber heute ist der Wandel überall zu spüren und auf der Agenda fast aller Unternehmen. Man kann sich davor nicht verstecken und daher ist es sinnvoller hier nach Vorne zu gehen und diesen Wandel als Teil des normalen Alltag zu betrachten“ setzt er fort und deutet an, dass Wandel fester Bestandteil seiner Firmenkultur wie auch der Strategie seines Unternehmens ist.

Die Markteinführung von eines innovativen Designs mit niedrigen Verbrauchswerten ist kein Selbstläufer. Die Chartering Abteilung von HBC musste bisher feststellen, dass nur wenige Ladungskunden bereit sind, einen Aufpreis für sogenannte Eco-Designs zu bezahlen. Die Einsparungen beim Verbrauch sind zwar immer willkommen, aber ein finanzieller Beitrag zur Innovationsleistung ist bei den Kunden bisher kaum durchzusetzen. Umso erfreulicher wird die erste Ladung des neuen Schiffs sein: Fest beauftragt wurde bereits eine Ladung Holzpellets von Vancouver nach Liverpool. Der Transport sauberer Energie passt in idealer Weise zum umweltfreundlichen Charakter des HBC43.

“Selbstverständlich wird sich die Kostensensibilität unserer Kunden hinsichtlich des Seetransports nicht ändern, und das wird dem Wandel auch widerstehen“, kommentiert Jens von Husen, „aber bei der Umwelt- und Klimaherausforderung läuft uns die Zeit davon. Wir sind alle gefordert, unser Bestes zu geben. Andere Industrien machen uns seit Jahren vor, wie das aussehen kann und auch die Schifffahrtsbranche muss es schaffen, gemeinsam mit Ihrer Kundschaft „sauberer zu werden“, so von Husen.

“Die Automobilwirtschaft zeigt neue Wege auf. Heute sind die Hersteller von Lkws in einem Kopf-an-Kopf Rennen wenn es darum geht, schadstoffarme oder gar schadstofffreie Antriebe anzubieten. Dieser Trend wurde zwar nur zögerlich eingeleitet und wurde im Wesentlichen durch gesetzliche Regularien sowie durch öffentlichen Druck beschleunigt. Das Ergebnis birgt heute Vorteile für alle Beteiligten“, so Jens von Husen. „Im Vergleich dazu hat unsere Branche auf die Ankündigung der ECAs (Emissionssondergebiete) nur langsam oder teilweise gar nicht reagiert. Wir glauben, dass sich dies ändern wird. Der Fokus auf die gesamte Effizienz beim Ressourcenverbrauch beziehungsweise auf den gesamten, kumulierten Ressourcenverbrauch hat auch bereits die Wall Street erreicht. Von dort aus wird dieser Fokus in Form neuer Anforderungen verstärkt an Handel und Industrie weitergereicht werden. Auch die Anbieter von Dienstleistungen werden sich dem nicht entziehen können und die Kundenanforderungen werden die Umweltaspekte immer mehr aufnehmen. Interessant wird es, sobald manche Schiffe deshalb nicht länger wirtschaftlich operieren können, weil sie die gesetzlichen Umweltauflagen nicht mehr erfüllen. Spätestens dann wird der Finanzteil der maritimem Welt beginnen, das Thema „stranded assets“ zu analysieren. Mit der Zeit wird dieses Thema sogar wichtiger werden als „distressed assets“, so die Prognose des Reeders.

HBC ist ihrem Ziel, weitere Verbesserungen sowie Innovationen bei zukünftigen Neubauten zu beschleunigen auch durch die Person von Stefan Bülow näher gekommen. „Vor dem Einbruch 2008/2009 war es sehr schwierig, Werften zu finden, die Ressourcen und Bereitschaft für echte Innovationen vorwiesen. Neue Aufträge kamen damals so schnell wie die Baukapazitäten frei wurden“, so Bülow. „Im aktuellen Zyklus befinden sich mehrere der weltweit führenden Schiffbaukonzerne in einem Innovationswettbewerb und gehen teilweise mit partnerschaftlichem Ansatz an diejenigen Reedereien heran, von denen sie sich die entsprechenden Ansätze erhoffen. Somit eröffnet die anhaltende Krise eine weitere Reihe von Opportunitäten und das innerhalb eines der wichtigsten Segmente unserer Industrie“, so Stefan Bülow.

“Es ist Gründerzeit”, fasst Jens von Husen zusammen. „Wir wissen genau was zu tun ist. Obwohl wir noch nicht immer wissen, wie und wann wir das Ziel erreichen werden, sind wir gerne bereit, einen weiteren Anstoß in diesem Wettbewerb zu geben und freuen uns über jeden, der dabei mitzieht, ob aus der Schifffahrt oder aus anderen Branchen. Das Ziel ist es, Schiffe zu entwerfen, die weder Klima noch Umwelt schädigen.“

HBC Group is a global provider of ocean-going transport for bulk commodities with direct access to the beneficial cargo owners. HBC provides a commercial and technical management expertise. The Owner-operated group was founded 1999 and is located in Singapore and Hamburg. HBC Group holds freight contracts of 3-5m tons of bulk cargo per year and has an average of 10-20 vessels in ownership and on T/C (up to 35 in peak times) as well as vessels under commercial and technical management. [www.hbc-hamburg.com](http://www.hbc-hamburg.com/)

Press Contact:

KfdMKommunikation für den Mittelstand  
Marcus Walter  
Sudetenweg 12  
85375 Neufahrn bei Freising

E-Mail: walter@kfdm.eu  
Tel: 08165 / 999 3843  
Fax 08165 / 999 3845  
Mobil: 0170 / 77 36 70 5

**HBC** Hamburg Bulk Carriers GmbH & Co KG

Neumühlen 15

22763 Hamburg

Phone +49 40 800 982 – 0

Managing Director Jens von Husen

[pr@hbc-hamburg.com](mailto:pr@hbc-hamburg.com)