

# MSC RIO GRANDE

IMO No: 7233632 GENERAL CARGO 1973 / 20375 GT

## COMPANY:

Maritime Sea Ltd  
(Tsavris, USA /Greece)

## YARD INFORMATION:

Verolme,  
856

## DEMOLITION:

Alang 23/8/2001



Hamburg 1/6/1999 © S. Wiedner

**2001: Demolition at Alang 23/8/2001.**

## BASIC DATA:

GT: 20375  
DWT: 32629  
TEU: 980  
Loa: 181.67  
Bmd: 25.73  
Draft:  
Engine: MAN  
Power:  
Speed: 16.0kn  
Derricks: 3x35t; 1x22t; 6x10t

## OWNER & FLAG HISTORY:

CAPETAN MANOLIS HAZIMANOLIS during 2001  
Flag Date of record Source  
Liberia since 01/03/1973  
Registered owner Date of record Source  
MARATHOUNDA SHIPPING before 1980  
Ship manager Date of record Source  
COLUMBIA SHIPMANAGEMENT LTD during 11/2000

## NAME HISTORY:

HAMBURGER WAPPEN	1973-77	Heiner Braasch Kauffahrtei Reederei Gesellschaft MS „Hamburger Wappen“ KG, Germany
CAPETAN MANOLIS HAZIMANOLIS	1977-79	Marathounda Shipping Corp, Liberia
SEATRAN BALTIMORE	1979-81	Marathounda Shipping Corp, Liberia
NEDLLOYD EVEREST	1981-82	Marathounda Shipping Corp, Liberia
CAPETAN MANOLIS HAZIMANOLIS	1982-83	Marathounda Shipping Corp, Liberia
NEDLLOYD EVEREST	1983-91	Marathounda Shipping Corp, Liberia
DSR AFRICAN STAR	1991-92	Marathounda Shipping Corp, Liberia
CAPETAN MANOLIS HAZIMANOLIS	1992-94	Marathounda Shipping Corp, Liberia

MSC LAURENCE	1994-95	Marathounda Shipping Corp, Liberia
NEDLLOYD INCA	1995-99	Marathounda Shipping Corp, Liberia
MSC RIO GRANDE	1999-01	Marathounda Shipping Corp, Liberia
CAPETAN MANOLIS HAZIMANOLIS	2001-01	Marathounda Shipping Corp, Liberia

### GENERAL VESSEL INFORMATION:

#### WIKIPEDIA

Die freie Enzyklopädie

**Heiner Braasch** († 29. April 1982) war ein **Hamburger** Reeder und **Finanzmakler**, dessen 1969 gegründete Schifffahrtsunternehmensgruppe um das Hamburger Seereederei-Kontor Braasch & Hahlbrok Mitte der 1970er Jahre wegen zahlreicher Betrügereien zusammenbrach.

Heiner Braasch, der zuvor als Finanzmakler für die **Investors Overseas Services** (IOS) gearbeitet hatte, gründete 1969 gemeinsam mit Hermann Hahlbrok eine als Steuerabschreibungsgesellschaft arbeitende **Reederei**. Das Unternehmen warb in der folgenden Zeit mehr als 140 Millionen DM von rund 2000 **Kommanditisten** ein, mit denen Schiffskommanditgesellschaften gegründet wurden. Die Schiffsnamen begannen, so sie nicht einen Charternamen erhielten, durchgehend mit dem Wort „Hamburger“, dem ein nachgestellter Begriff folgte. Registriert wurden die Schiffe in Lübeck, durch dessen Lage im **Zonenrandgebiet** eine zusätzliche Zonenrandförderung geltend gemacht werden konnte – eine Praxis, die sich aufgrund des Hamburger Unternehmenssitzes später als Betrug herausstellte.

Ab 1970 wurden ganze Serien von Neubauten übernommen. Durch Vermittlung der Hamburger **Reederei Barthold Richters** wurden 1968 und 1969 zwei Einheiten des **Schiffstyps Neptun 381** beim volkseigenen Außenhandelsbetriebs Schiffskommerz geordert, die **Hamburger Wall** und die **Hamburger Damm**. Die Kaufverträge wurden mit Hilfe der Rostocker Bauwerft pro Schiff um rund 800.000 DM zu hoch angegeben, wodurch Braasch die Differenz auf eigene Konten umleiten konnte. Dazu kamen drei **Trampko-Mehrzweckfrachter** der Lübecker Werft **Orenstein & Koppel**, die **Hamburger Fleet**, **Hamburger Dom** und **Hamburger Senator**.<sup>[1]</sup> Beim niederländischen Konzern **Verolme Verenigde Scheepswerven** (kurz darauf **Rijn-Scheide-Verolme**) bestellte Braasch die **Schüttgutfrachter** **Hamburger City**, **Hamburger Flagge** und **Hamburger Wappen**. Von den Verolme-Schiffen wurde eines noch vor der Fertigstellung und eines kurz nach der Ablieferung wieder verkauft.

Das Hamburger Seereederei Kontor **berederte** und befrachtete die Schiffe. Innerhalb der Tochterunternehmen der Unternehmensgruppe kam es zu Steuerhinterziehung, Betrug und Untreue. So wurden vielerlei künstliche Kosten, beispielsweise durch Provisionen produziert. Mithilfe seines Bruders Holger Braasch, der in London eine Bemannungsagentur leitete, konnten beispielsweise weit überhöhte **Heuern** für die Schiffsbesatzungen abgerechnet werden. Ende 1972 kam es zu ersten Anzeigen von Geldgebern, später gründeten die zahlreichen Geschädigten eine Schutzgemeinschaft. 1974 floh Braasch schließlich aus Deutschland und wählte seine künftigen Wohnsitze in Ländern, die ihn trotz Haftbefehl nicht ausliefern. Aus dem Ausland betrieb Braasch weiter Schifffahrtsgeschäfte. Am 29. April 1982 wurde Heiner Braasch auf seinem Anwesen in der Dominikanischen Republik erschossen.

Reedereiflotte des Hamburger Seereederei-Kontor					
Bauname	Bauwerft/ Baunummer	IMO- Nummer	Ablieferung	Auftraggeber	Spätere Namen und Verbleib
<i>Hamburger Wappen</i>	Verolme/ 856	7233632	16. März 1973	Heiner Braasch Kauffahrtei Reederei Gesellschaft MS „Hamburger Wappen“ KG (Hamburger Seereederei Kontor GmbH), Lübeck	1977 <i>Capetan Manolis Hazimanolis</i> , Anfang 1978 in Hamburg zum Containerschiff umgebaut, 1979 <i>Seatrain Baltimore</i> , 1981 <i>Capetan Manolis Hazimanolis</i> , 1981 <i>Nedlloyd Everest</i> , 1982 <i>Capetan Manolis Hazimanolis</i> , 1983 <i>Nedlloyd Everest</i> , 1992 <i>DSR African Star</i> , 1992 <i>Capetan Manolis Hazimanolis</i> , 1994 <i>MSC Laurence</i> , 1995 <i>Nedlloyd Inca</i> , 1997 <i>MSC Rio Grande</i> , 2001 <i>Capetan Manolis Hazimanolis</i> , August 2001 verschrottet

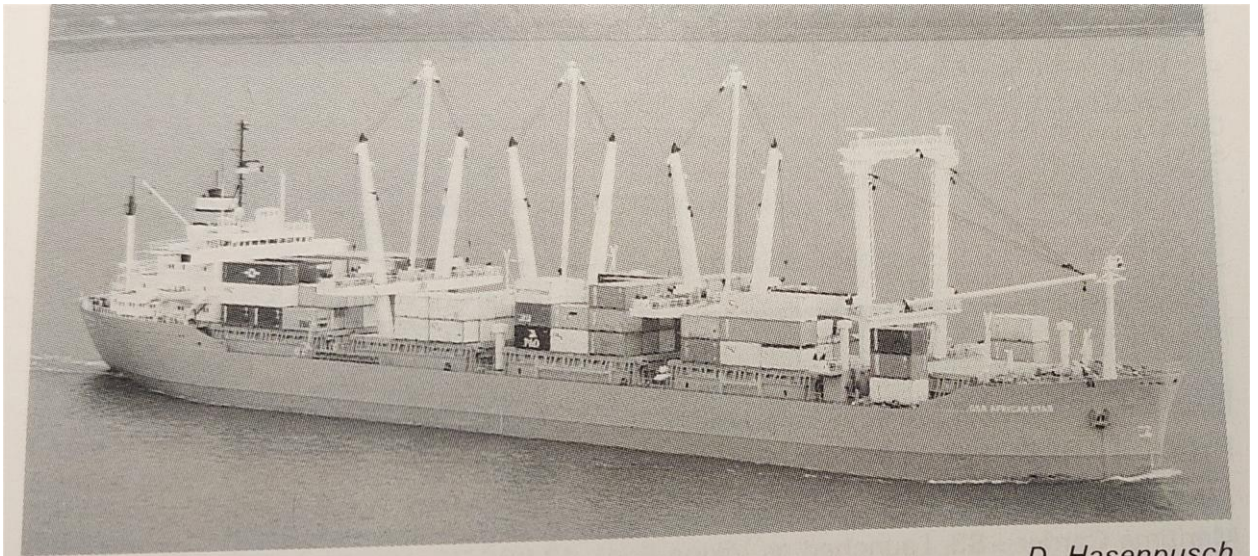
Die beiden größten Braasch-Schiffe hießen **HAMBURGER FLAGGE** und **HAMBURGER WAPPEN**. Die Verolme Verenigde Scheepswerven NV in Alblasterdam lieferten die beiden Massengutfrachter, letzteren im März 1973. Das 20.193-BRT/-/31.650-tdw-Schiff kam im Juni 1975 ohne Namensänderung unter die Flagge Liberias und wurde am 29. August 1977 im Zuge des Zusammenbruchs der Braasch-Firmen in Rotterdam in die Kette gelegt und dort einige Wochen später von der griechischen Maritime Sea Ltd. ersteigert, die den Frachter als **CAPETAN MANOLIS HAZIMANOLIS** für die Marathounda Shipping Co. in Liberia registrieren ließen. Hinter dieser Reederei steht der New Yorker Grieche Tsavaris. Er ließ das Schiff Anfang 1978 von Blohm + Voss zu einem Containerbulker mit 980 TEU und zehn Bäumen bis 35 Tonnen umbauen. Danach fuhr

er für verschiedene Linienreedereien: von 1979 bis 1981 als **SEATRIN BALTIMORE**, 1981/82 und von 1983 bis 1991 als **NEDLLOYD EVEREST**, 1991/92 als **DSR AFRICAN STAR**, 1994/5 als **MSC LAURENCE**, 1995/9 als **NEDLLOYD INCA** und zuletzt als **MSC RIO GRANDE**. Im Sommer 2001 verkaufte die Reederei ihr Schiff für 1,38 Millionen US \$ an indische Abbrecher. Es traf am 23.8.2001 in Alang ein.

(Detlefsen: Unter fremder Flagge - Schicksale deutscher Frachter)



NEDLLOYD INCA 7233632 in charter van Seajade Maritime Ltd., New York, manager: Emsan Schifffahrts-Agentur G.m.b.H., 20.375 BRT, ex MSC RIO GRANDE-'99, ex NEDLLOYD INCA-'97, ex MSC LAURENCE-'95, ex CAPETAN MANOLIS HAZIMANOLIS-'94, ex DSR AFRICAN STAR-'92, ex NEDLLOYD EVEREST-'91. ex CAPETAN MANOLIS HAZIMANOLIS-'83, ex NEDLLOYD EVEREST-'82, ex CAPETAN MANOLIS HAZIMANOLIS-'81, ex SEATRIN BALTIMORE-'81, ex CAPETAN MANOLIS HAZIMANOLIS-'79. ex HAMBURGER WAPPEN-'77, bouwjaar 1977.



DSR AFRICAN STAR in the Elbe in 4/92

*D. Hasenpusch*

(WSS Marine News 11/1992)

**2001:**

**TradeWinds**  
The Global Shipping News Source

23 August 2001 22:00 GMT

Also being sold for scrap is the 980-teu conbulker Capetan Manolis Hazimanolis (built 1973). The vessel has gone to India for \$158 per ldt or \$1.4m.

Last update: 28/12/2022