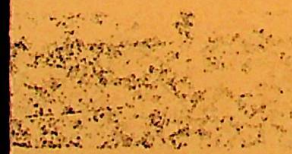




01.0233508-7



Ilmo Sr. Dr. Juiz de Direito
Ao Dr. Juiz Substituto. S. Paulo, 12 de No-
vembro de 1892. Santos Wernick

Declare o suppleante o nome de
consignatário do navio e instrua
a notícia com documentos. S. Paulo
14 de Setembro 1892. W. Wernick. et.

Espece o que tratare para o fim referido.
S. Paulo 26 de Setembro 1892 W. Wernick

Ilmo Sr. J. Schoemaker, capitão da barca
allema "Atlantic", que, tendo a bordo, de
seu navio, diversas mercadorias, que foram
embarcadas em Londres para serem descar-
regadas pela ponte da Estrada de Ferro, cuja
condição foi aceita por parte do navio
devido a representações falsas, e tendo
já esperado n'este porto por quasi
um anno, sem poder atracar a dita pon-
te, visto que seus administradores nem
só dão preferencia aos navios consignados
a Comp^a Estrada de Ferro, como tambem
a outros; suscitando, assim o navio, de que
é capitão o abaiço, assignado, a uma de-
mora indefinita, resultando, assim não
só grandes despesas mas tambem o risco
de ser seu navio estragado, de tal modo, a
não mais permittir-lhe navegar em alto
mar.

Pede por isso, que sejam notificados os consi-
gnatarios ou donos das mercadorias a bordo
para virem formar conta dos seus generos
no lugar denominado "macuco", que se não
o fizerem no prazo de 3 dias, e não entem-

derem-se com a auctoridade fiscal, com se-
Ferte, na descarga pela ponte de Miller
Quilô, onde a pequena distancia se encon-
trão linhas de bouds que conduzem para
a Estrada de Ferro, ali se podera' fazer lei-
ção das mercadorias, assim necessitando
para o pagamento de fretes, etc; por ser
impossivel tal diligencia a bordo de
seu navio, não só por tratar-se de volu-
mes de grandes dimensões e peso que a
Alfandega não pode receber por effeito de
suas leis, como tambem porque no local
indicado, as mercadorias são mais fa-
cilmente examinadas para o que for de
direito. //

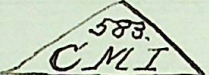
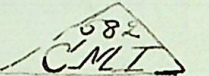



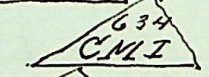

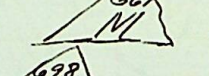

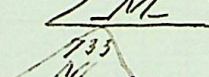
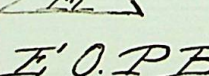


E. R. M. cê

Santos: 11 de Outubro, digo Novembro, de 1892

J. C. Schomaker


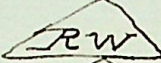
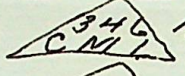
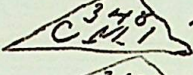
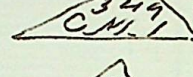

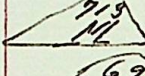
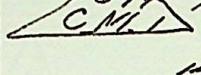
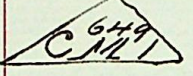



Cargo a bordo do Navio alemão Atlantic

No. do Cont.	Consignatário	Marca e No.	quantidade e conteúdo	Peso Tons cont. qu. lbs.			
1.	Joseph Wm Mee Diretor Gerente da Cia Importadora Paulista	C.I.P.	26 pac. ^{os} 3/8 tub. furogala 61 . 1/2 - - - 74 . 3/4 - - - 26 . 1 - - - 65 simples 1/4 - - -	25	2	21.	
			40 7 pertences.				
2.	a Cia Mechanica e Importadora de São Paulo.	 C.M.I. 144/5. 146/8. 149/53 154/6  C.M.I. 157/9.  175, 177, 179   NL 431/1030  C.M.I. 1/2  NL 31/33  NL 1/6  NL 30  NL 1/5  NL 1	5 ped. Machinismo 3 cf. - - - 5 ped. ^{os} - - - 3 cf. - - - 3 - - - 3 ped. ^{os} - - - 3 cf. - - - 644 folhas de ferro 525. - - - 305 barras de - - - 600 Unam farpado 2 cf. Machinismo 3 - - Sarretes 6 . Machinismo 1 . Sarretes 5 Barricas 1 cf. Machinismo	61	0	0	21
			2571 cf. Cement				
3.	Empreza de Obras Publicas no Brazil	E.O.P.B. 	2571 cf. Cement	304	3	19	
4.	Adolph Sydon	A.S.	200 vigas	14	14	1 26	
5.	B. ^{co} dos Lavadores	Lupton 1325/149	25 cf. tinta				
6.	Comp. Upton Importadora	 C-U-I. 1200 200/21	200 cf. shapos gols 22 Barricas 140 pac. ^{os} panellas.				

2

Continuação

			mov. ^{805/37}	33	pac. carrinhos				
			838	1	Caixa				
			CV 1 ^{1/17}	17	"				
			79/89	20	"				
				800	Arame farpado				
			798/800	3	cf.				
8.	R. Wahnschaffert		1/100	100	latas de vidro				
9	a Cia. Mechanica		193/204	12	cf.		1	19	1
	Importadora		184/192	9	"		2	5	1 24
	de São Paulo		122/129	8	"		10	3	1 6
			1/6	6	"				
			1/10	10	"		2	13	- 9
			1478/80	3	" Machinismo				
			1481/83	3	" - " -		2	1	
			1484/86	3	" - " -				
			1487/89	3	ped. - " -		2	1	
			1490/97	8	cf. - " -				
			1498/1500	3	ped. - " -		14		
				90	cf. de tubos de ferro				
11.	Order	H C H		120	" 5' - " -		131	18	3 11.
13	Supt. São Paulo Army Co.		1/20	20	cf.		59	10	3 12.

Letras 27 de Outubro 1892.

J. L. W. Meyer

Handwritten text at the top of the page, possibly a title or header, which is mostly illegible due to fading.

Handwritten text in the upper middle section of the page.

Handwritten text in the middle section of the page.

Handwritten text in the middle section of the page.

Handwritten text in the middle section of the page.

Handwritten text in the middle section of the page.

Handwritten text in the middle section of the page.

Handwritten text in the middle section of the page.

Handwritten text in the middle section of the page.

Handwritten text in the middle section of the page.

Handwritten text in the middle section of the page.

Handwritten text in the middle section of the page.

Handwritten text in the middle section of the page.

Handwritten text in the middle section of the page.

Handwritten text in the middle section of the page.

Handwritten text in the middle section of the page.

Handwritten text in the middle section of the page.

Handwritten text in the middle section of the page.

Handwritten text in the middle section of the page.

Handwritten text in the middle section of the page.

Handwritten text in the middle section of the page.

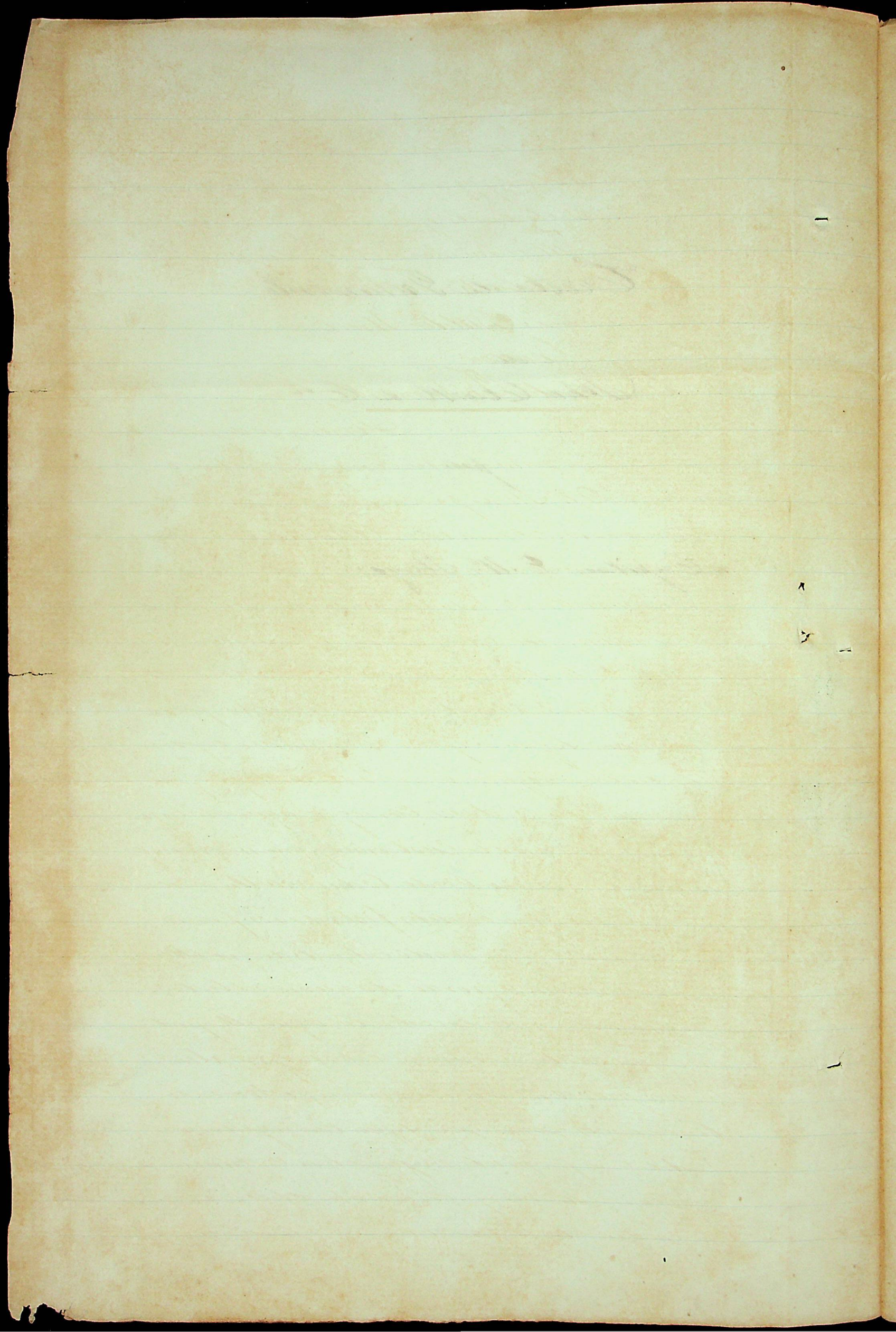
Handwritten text in the middle section of the page.

Carta de Fidejussão

de
John Clark & Co

para

o Capitão D. M. Stege-



O Cidadão Goh Schmidt, Interprete Commercial da praça e cidade de Santo, juramentado e em exercicio, declarou que me foi entregue e documb. annuo, escripto em lingua ingleza, para a traduzir, o que fiz e litteralmente vertido diz:

Traduccion: John Clark & Co

Billiter house - Billiter Street

London

Carta de Fretamento

London, 30 de Julho 91.

Neste dia e mutuamente combinado entre o Capitão D. M. Stege para e por elle e o proprietario do navio, chamado o Atlantic e classificado 3/3 L. 1. 1. p. Cannon e novamente ferrado de metal amarello de 633 toneladas, registro mercantil Britanico ou mais ou menos, de que e Mestre D. M. Stege, agora n'este porto e os Fretadores John Clark & Co de London presadors emu segue: que o dito navio e forte, firme e seguro e em todo caso proprio para a viagem; deve Carregar aqui no lugar de Carregar como e Costume para um navio geral e receber a bordo todas aquellas mercadorias de lei que os ditos fretadores possam mandar a bordo; sendo entendido que elles occupam interior e porão do navio e todos mais lugares, não excedendo o que elle podera razoavelmente arrumar e Carregar alem de sua provisao e fornecimento; e somente duas Casca com agua sejam Carregadas e o Mestre e o proprietario garantem o navio de Carregar, se não precizamente cheio e achar se em bom estado para Carregar pelo menos 880

toneladas de carga. O peso fornecido pelos embarcadores será tomado como correcto.

Algo forte (acido citrico) bem como qualquer outro forte não é permitido de ser arrumado em baixo, será carregado no coney a risco do embarcador, quantidade sendo duas toneladas, pólvora, casplativa e outras mercadorias se for requerido, podem ser tomadas a bordo, se for ordenado no rio Thames em baixo de Blackwall, fretadores providenciando armazenagem a sua despesa.

O navio sendo assim carregado seguirá com a carga para Santos e entregal-a, pela maneira acostumbrada conveniente ao conhecimento na Alfandega e no caso da estrada de ferro ou a caça como os fretadores ou seus agentes possam requerer, o navio estando sempre boiando, excepto pólvora e outros combustiveis que devem ser tomados ao lado pelo capitão a sua custa, o navio sendo sempre livre de catraia. (acto de Deus, inimigos da Rainha, detenção pelo guerra, fogo ou incendio e todo perigo e accidentes do mar, rio e da navegação ou de qualquer natureza ou forma que possam ser, sempre mutuamente exceptuados).

O Mestre fornecerá aos fretadores uma correcto conta da carga e medida da mesma e attendirá a sua reparação com a mesma, se for requerido e assignará conhecimento da maneira acostumbrada, como forem apresentadas a qualquer razão do frete sem prejuizo d'este contracto e igualmente assignará por o peso de toda carga paga de a bordo

Se assim for requerido. O proprietario deve providenciar lenda propria e a carga deve ser estivada da melhor forma debaixo da Superintendencia do Mestre a 1 Shilling 3^o por tonelada pelo estivador, apontado pelo fretador que estara livre de toda responsabilidade. O navio sujeito se as mesmas despesas na entrada na no despacho de subida, cartas e avisos, Manifesto consular e conhecimento como se carregasse para beneficio do proprietario e a conta das mesmas nas excessões cinco guineas junto com a conta dos estivadores e todos os honorarios desembolso sera decontado do primeiro pagamento do frete. Aos fretadores serao permitidos cinco dias de servico para mandar a carga ao lado no Westminster Dock, começando o dia depois que o navio estija no lugar da carga com o porão limpo e prompto para receber a carga, noticia sendo dada por escripto aos fretadores, porem não calculado depois do dia 10 de Agosto, e dois dias serem permitidos para carregar polvera sete, calculado desde o dia o navio estiver atracado no baya para carregar a polvera, (qualquer dia não despendido para carregar nas docas sera juntado aquelles permitidos no lio e vice-versa): Demora se occorrerem para serem a taxa de £ 8. -- por cada dia. Nenhuma carga sera recebida Contrario as instrucções d'esta Carta de Fretamento. No caso de travaria geral e dito Mestre ou proprietario combina quae mesma sera liquidada conforme as regras York Antwerp de 1890. - O navio estara prompto de carregar antes do

dia 10 de Agosto. Se o fretador requer de embar-
car qualquer pacote excedendo duas toneladas,
deven elle ser em jurota a bordo e lanchado do
navio livre de despejos do proprietario; e o
Mestre deve mover o navio para onde for orde-
nado e aonde elle possa ficar boiando para
tomar a bordo e tirar as mesmas.

Se o navio tiver um porto na proa deve elle
ser aberto, pontalado, traves move d'assy, esco-
telhas devem servir para o proposito de rece-
ber a bordo e de descarregar Cargo se requerido.
Fretadores reporem a mesma seguramta a seu
despejos. Dito fretadores pagara por alugar
o dito navio a somma de 18/6^o por tonelada
para a recima garantida, Capacidade do peso,
pela seguinte maneira: tanto quanto pado ser
pago no porto do entrega, como pelo contracto
(mas excedendo um terço da dita conta)
para ser tomado e recebido a parte da sum-
ma garantida, no corrente rate do cambio
e no balancete em caeira na occasião da
partida, menos cinco por cento de desconto
para seguro e mais despejos em considera-
ção de que dito fretadores devem ser livre
de todo e mais responsabilidade d'este
Contracto. O navio sera dirigido aos
Agentes dos fretadores no porto de descarga
pagando 2 1/2 % de commissão na che-
gada momente e elle terá a preferencia
no caso o navio na sua chegada procu-
rando emprego se achar despeito aos termos
usuaes. A commissão de 2 1/2 por cento
na importancia do frete e da lettra garantida

é devido ao proprietário do navio i Potter
Brother para ser de devido do frete.

Concom, metes devida não encederá i 800 lbs
£ 10. 10/.. gratificação para o embaixador

Tutunuma da assinatura

i ambas as partes

L. M. Hege

Jas E. Balfour

30 July 1891

John Clark & Co.

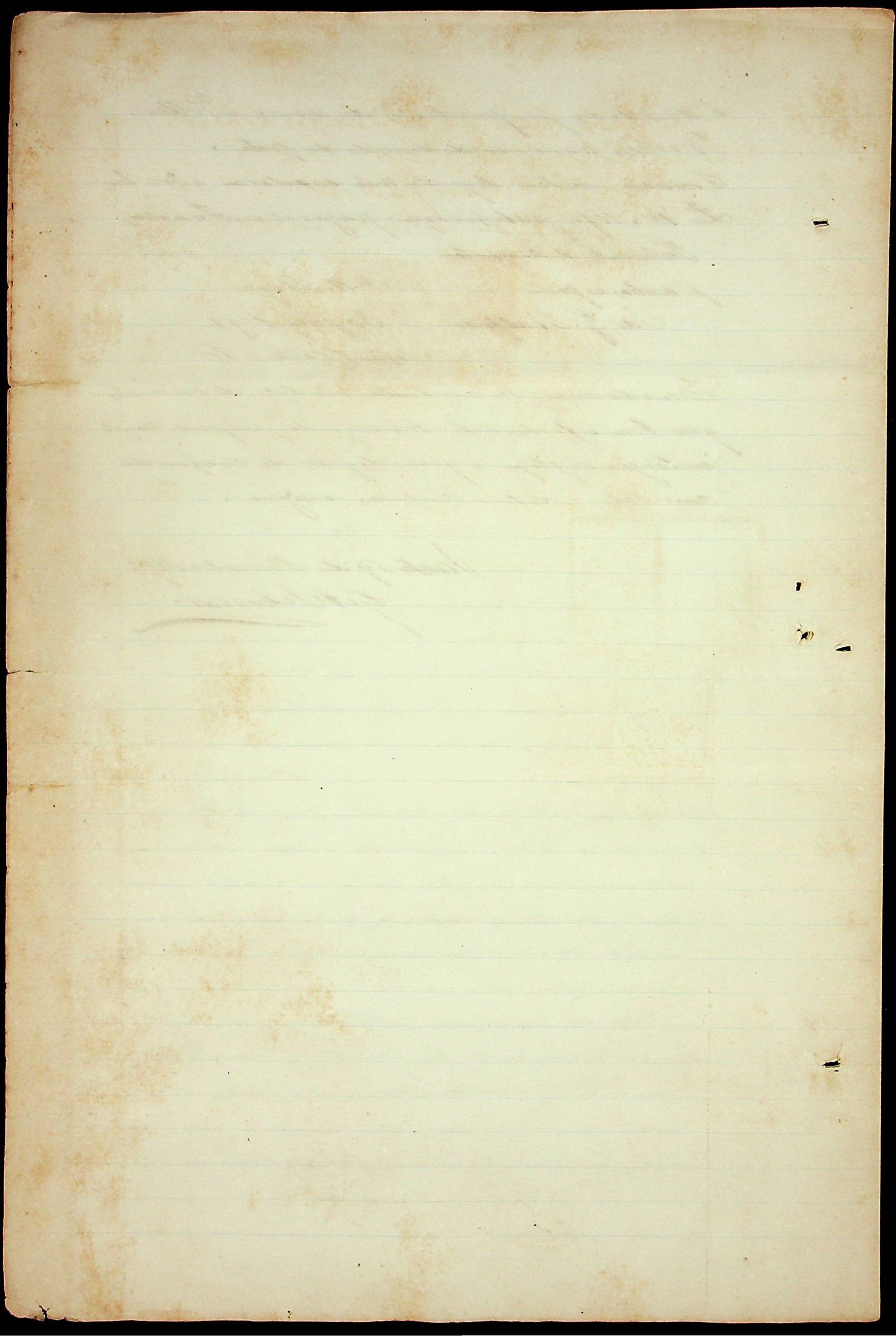
Enada mais se continha em dito documento
que bem e fielmente traduzi do proprio scripto
em lingua inglesa, e que depois de conferido
com esta e achou conforme assiguo.



Santos 19 de Novembro 1892

Ed. Schmidt

Rodolfo Augusto Schmidt
INTERPRETE COMMERCIAL
PRACA DE SANTOS



Declaro que saõ consignatarios por
meu navio os Srs.

F. S. Hampshire & Co.

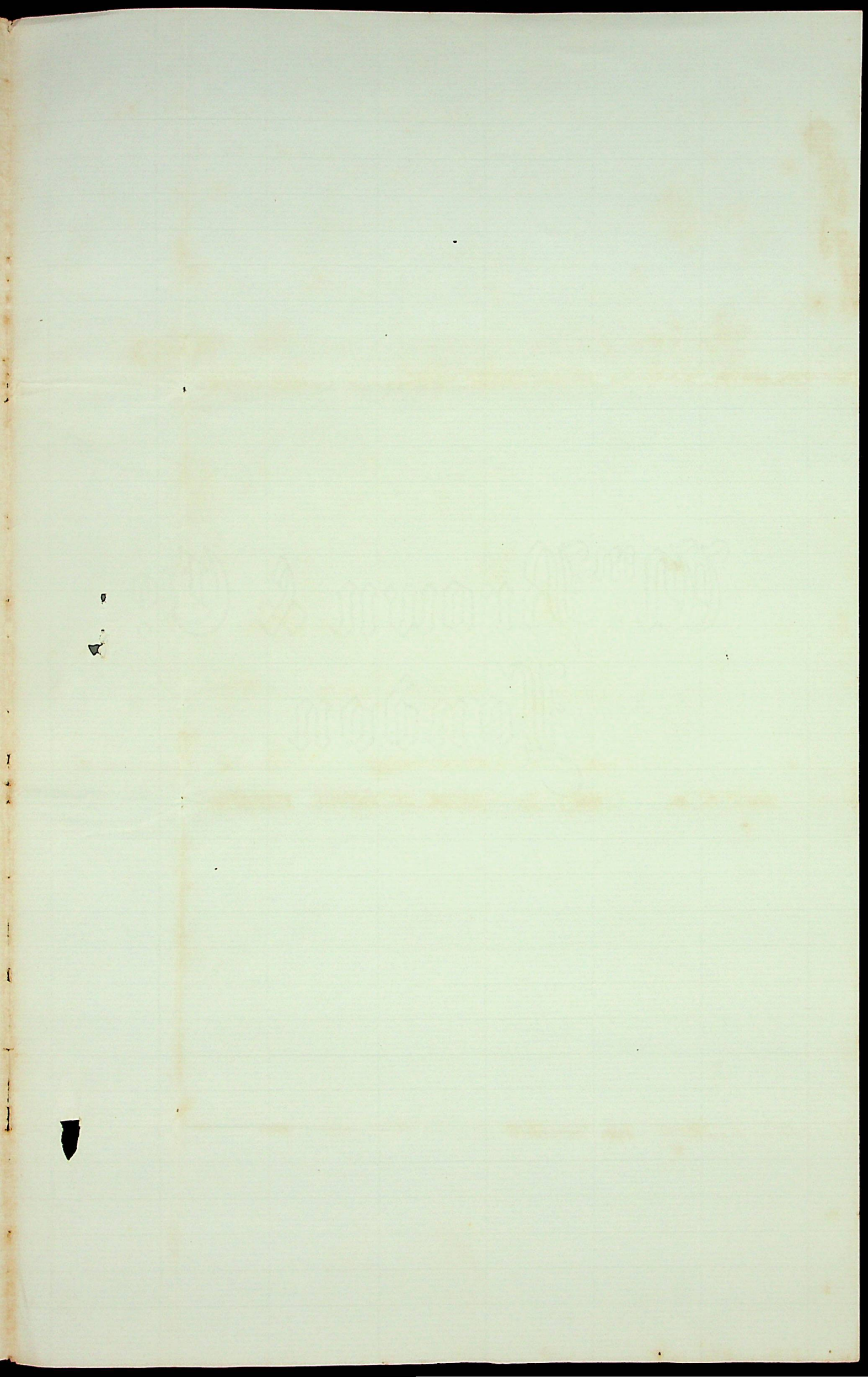
Santos 22 de Novembro de 1892

J. P. Lohmecker
Capt of the Atlantic



[Faint, illegible handwriting at the top of the page]

W. Brown & Co.
London



Pyrenbicus 5

[Faint, illegible handwritten text]

5

5