1892. Fs. 1

Juizo Federal da Secção de São Paulo.

O Escrivão
Sant'Anna

48

Acção Executiva

Haus J. Bie, capitão da barca norueguesa "Matthanya" — Exequente

Rudolpho Wanchaffe e Comp.ª — Executados

— Autuação —

Aos vinte nove de Julho de mil oito centos e noventa e dous, nesta Capital, em meu Cartorio autuo uma petição inicial, procuração e documentos que adiante se seguem, do que faço esta autuação. Eu Marcolino Joaquim de Sant'Anna, escrivão o escrevi.

Illmo. e Exmo. Snr. Dr. Juiz Federal.

Ao dr. juiz substituto. S. Paulo, 27-7-92
A. Corrêa Rezende. S. Paulo Santos Werneck
27 de julho de 1892. E. Rocha

Diz o Capitão H. J. Rie, por seu procurador abaixo assignado, que tendo chegado, a 29 de Julho do anno transacto, a barca norueguesa «Mathanja», fez a 30 uma entrada na Alfandega, communicando immediatamente aos consignatarios «Rudolpho Wanchoffe & C.ª», que estavam promptos para effectuar a descarga. Os consignatarios que tambem traziam generos a bordo, depois d'algum tempo retiraram suas mercadorias, sendo o navio obrigado a mover-se de um logar para outro, afim de proceder á descarga de parte das mercadorias consignadas.

Pelo que

a) Começando o navio a descarregar no dia 10 de Agosto de 1891, si a descarga fosse sempre feita, observando-se o costume do porto, estaria terminada no prazo de 16 dias; e

b) descontados estes de 198, calculados d'aquella data até 23 de Dez. do corrente; — 182 estadias; as quaes

c) calculadas de accordo com a carta de fretamento a 4d. por ton. reg. importam Lbs. 7.15.8d.; e para os 182 dias Lbs. 1.416.11.4d.

Mais tarde

O supp.te requer que, reduzida a moeda brazileira o saldo mencionado, V. Ex.cia se digne mandar expedir precatoria para Santos, afim de que os consignatarios sejam intimados para pagarem as estadias e sobrestadias liquidadas, e que afinal se liquidarem; e caso não hajam, se proceda penhora em bens sufficientes para o pagamento, com os juros da mora e custas; citados para todos termos da causa, sob pena de estylo.

E. R. M.ce.

(Com s. doc.)

Antonio Damasio Prado Junior

Republica dos Estados Unidos do Brazil

ESTADO DE S. PAULO — CIDADE DE SANTOS

2.º Tabellião ARLINDO CARNEIRO DE ARAUJO AGUIAR

L. de Procuração n. 40 fls. 28 v.º Traslado de procuração bastante que faz Hans J. Bie.

SAIBÃO quantos este publico Instrumento de procuração bastante virem, que no Anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo, de mil oitocentos e noventa e dous, aos vinte e tres de Março, nesta cidade de Santos, em meu cartorio, perante mim Tabellião, compareceu como outorgante Hans J. Bie, Capitão da Barca Norueguese "Ulbatthanya", reconhecido pelo proprio das testemunhas ao final assignadas, perante as quaes disse que constitue seu bastante procurador ao advogado Doutor Antonio Januario Pinto Ferraz, em São Paulo e onde mais convier, com poderes de substabelecer, especialmente para tratar de todos os seus negocios e direitos com relação a fretes, estadias, sobre estadias, despesas e o mais que se referir ao seu navio, com poderes de jurar segundo o rito de sua religião e prestar compromissos de honra; fazer protestos, propôr acções, executar sentenças, penhoras, e embargos; fazer justificações e requerer todas as diligencias e medidas asseguratorias de seus direitos, vistorias, exames, lavações, receber dinheiros e dár quitações, no Juizo e fóra delle; citar e ser citado inclusive a primeira citação; represental-o em primeira e segunda instancia, como autor ou como Réu; appellando, aggravando e embargando de sentenças e despachos, seguindo

seus termos até final instancia; arrazoando e ja-
sendo toda a sorte de artigos, e praticando sem
restricção os actos precisos a bôa gestão do man-
dato, nos termos do artigo seis centos e desenove
do Codigo Commercial; para o que tudo lhe
confere amplos e illimitados poderes, o que tu-
do promette haver por valioso e firme. Assim
o disse, de que dou fé, achou esta conforme e as-
signa com as testemunhas presentes. - Eu Ar-
lindo Carneiro de Araujo Aguiar, Tabellião a
escrevi. = H. L. Bie = Manuel Ruiz Chispim = Car-
los Joaquim Dias. = Traslada da na data ve-
ra, de que dou fé. - Eu, Arlindo Carneiro de
Araujo Aguiar, Tabellião a subscrevi, e assigno
em publico e raso -

Em testemunho de verdade

Arlindo Carneiro de Araujo Aguiar

Santos, 2 de Março 1892

Substabelço no Capitão José Marques d'Oliveira com
reserva de poderes para mim.

22/7/92 Dr. A. S. Pinto Junior

Traducção

Liverpool 15 de Maio 1891

Capitão Rice
da Barca Nouga-Matthanja.

Com Senhor.

Tendo eu entregue agora seus despachos tenho de requerer que procedes com a Matthanja com toda decidida celeridade directamente para Santos, Brasil, e lá consigne o seu navio aos Snrs. Rudolph Wahnschaff & C.ª. Por este meio apresentamos estes Senhores agentes para seu navio em Santos, debaixo nossa Carta de fretamento com seus proprietarios, e elles terão completas instrucções de nos como o negocio do mesmo.

Desejamos-lhe salva e prompta viagem
Sincerosmente
Geo. Newson & C.ª

Santos 15 de Julho 1892

Confere
Santos, 12 de Julho 1892
G. A. Schmidt

GEO. NEWSOM & Co

Oriel Chambers.

Liverpool. May 15 1891

Captain Rie

of the Norwegian barque "Matthanja"

Dear Sir.

Having now handed you your despatches, we have to request that you proceed with the "Matthanja" with all safe speed direct to Santos Brazil, and there consign your vessel to Messrs. Rudolfo Wahnschaffe & Co.

We hereby appoint these Gentlemen agents for your vessel at Santos, under our Charterparty with your Owners, and they will have full instructions from us as to the business of same.

Wishing you a safe & speedy voyage, we remain

Yours truly

Geo. Newsom & Co

Berlin 19. 9

Captain Lee

of the American Cargo "Northfleet"

Berlin.

Having now handed your papers to the Police we have to request that you proceed with the "Northfleet" with all safe speed direct to Shanghai, and then consign your vessel to Messrs. Rudolph Wahnschaffe &c.

We hereby advise the Shipowners respecting your vessel & cargo, under our Guarantee with your Owners, that they will have full instructions from us as to the business of same.

Wishing you a safe & speedy voyage

We remain

Yours truly

Geo. Meinertzhagen

Tapp & Kirby. Liverpool. Santos berth.

Carta do fretamento.

Liverpool 2 de Abril de 1891.

N'esta carta do fretamento ficou o seguinte mutuamente combinado entre capitão Hansen, ao melhor para elle e os donos, e Snrs Gr. Newsom & Cia. como afretadores do bom navio denominado "Mathanja" capitão — agora em Trinas docks. — O navio tem 467 toneladas de registro Inglezas, garantido solido, calafetado, forte, estanque de quilha abordo e guarnecido com chapas de cobre em Agosto 1889 e inteiramente preparado para a viagem. O navio está classificado A 1 Veritas de Noruega por 3 annos á contar do Março 1891, e tem de continuar assim durante a viagem. A viagem á ser Liverpool á Santos, Brazil ou tão perto como o navio com segurança pode chegar, onde a carga tem de se entregar em accordo com os conhecimentos, como de costume, assim acabando a viagem. O navio tem de seguir tão depressa como

a segurança o permitte directamente para o porto de descarga e tem de seguir vinte quatro horas depois de tu o carregamento abordo (o tempo permittindo.) Todo o porão do navio ha de ser usado exclusivamente os afretadores com excepção do lugar absolutamente necessario para os mantimentos e sobresalentes do navio para esta viagem, não ha de levar carga no camarote ou em qualquer outra parte do navio sem o consentimento dos afretadores. - A carga á ser embarcada como de costume e de consistir de mercadorias legaes como tambem de machinismo que possa ser embarcado sem cortar as escotilhas; o navio está obrigado á usar qualquer guindaste requerido na docka de carregar. Qualquer volume que pese mais de 2 toneladas ha de ser embarcado sem despezas extraordinarias d'estiva e descarregado no porto de destino por conta e risco dos consignatarios. A importancia do frete pagavel aos donos

é vinte um shillings por cada tonelada de 2240 libras de carga em ponte e uma terça parte d'este ha de ser paga no porto de destino ao cambio do dia com entrega dos conhecimentos e/ou á ordem dos afretadores (á sua escolha), ao capitão depois do fiel entrega da carga. O saldo ha de ser pago aqui em dinheiro no acto de sahir do Rio de Mersey, menos 5 por cento de juros e seguro. O capitão tem um direito absoluto sobre o frete da carga pagavel no porto de destino, não podendo recorrer aos afretadores por qualquer frete á pagar no porto de destino no segundo conhecimento, se não for pago. A responsabilidade dos afretadores cessa logo que os documentos sobre a carga estão assignados, com excepção do adiantamento á pagar aqui e á ordem (se ha) para o saldo pagavel no porto de destino. No caso que não seja embarcado carga sufficiente para pôr o navio até o calado permittido dos constructores dos navios de Liverpool, os donos serão pagos em conformi

dore com o peso total do navio até a altura ordenada, e os ditos constructores de navios teem de avaliar o peso (se há) da carga embarcada de menos e de liquidar todas as questões á respeito de estiva e calado do navio; as ordens ou decisões d'elles á serem cumpridas pelos donos e capitão. Os afretadores hão sido obrigados á (pena) embarcar mais do que 630 toneladas de carga.

Dando aviso por escripto aos afretadores antes de começar de carregar, os donos teem licença de pesar a carga (com excepção de metaes vareadas). A carga ha de ser pesada abordo ou ao lado do navio nos caes ou por intermedio d'uma machina official de pesar da corporação do estalleiro do Mersey. Todas as despezas provenientes de pesagem hão de ser divididas egualmente entre os donos e os afretadores. O peso de qualquer carga não pesada assim á ser calculado de facturas ou notas de portador ou conhecimentos. Qualquer d'estes documentos originaes

ou certificados dos embarcadores á respeito do peso hão de serem acceitaros pelos donos como provas absolutas. O estaleiro onde se realiza o carregamento ha de ser o de Prince (East side). Assignada esta carta do fretamento o navio tem de estar prompto immediatamente com porão desembaraçado e limpo e prompto para receber cargo e seguir para o lugar destinado para carregar. Os afretadores teem 30, trinta dias para carregar o navio com mais dois dias para dar sahida e por para carregar, cada dia usado para carregar fora d'estes custa aos afretadores £ 7.--- por cada dia d'esta dia pagaveis aos donos. Domingos, dias feriados das alfandegas ou dos bancos são sempre exceptuados n'esta carta do fretamento. O dia ou os dias durante os quaes se está descarregando lastro não contam como dias de carregar. O capitão tem de dar nota por escripto o navio estando no lugar proprio para carregar como acima mencionado. Estas condições estando cumpridas, os dias

de carregar começa vinte quatro horas depois do recebimento do aviso. Por todas as mercadorias mandadas ao costado do navio ou postas no lugar apontado, o piloto tem de dar recibos, em falta dos quaes não contem os dias de sobresalente. Ao entregar d'estes recibos o capitão tem de assignar os conhecimentos segundo os afretadores querem á qualquer taxa de frete ou com quaesquer estipulações exigidas; estes conhecimentos hão de ser feitos sem prejuizo para esta carta do fretamento. O capitão tambem tem de assignar pelo peso do carvão e ferro em varas se for pesado ao lado do navio ou abordo ou embarcado accompanhado pela nota official da machina de pesagem da corporação do estaleiro de Mersey. - O capitão está obrigado a chegar pelo menos uma vez por dia ao escriptorio dos afretadores para assignar conhecimentos. O estivador ha de ser nomeado pelos afretadores e os trabalhadores do estivador hão de

carregar e estivar a carga abaixo da inspecção do capitão. Este e os donos são os unicos responsaveis pela boa estiva da carga. Os donos hão de pagar aos afretadores as despezas da estiva á taxa de 1/3 ± por tonelada de peso e medidagem. Lenha ou esteiras, se forem requeridas, hão de ser fornecidas pelos donos. A consignação do navio está absolutamente nas mãos dos agentes apontados pelos afretadores, os quaes os donos tambem hão de acceitar e apontar como agentes no porto da descarga pagando 2½ % para a entrada e para a saida se elles podem quiser tambem nos interesses do navio como qualquer outra firma. Os donos teem de pagar uma corretagem de 5 por cento aos Snrs Tapp & Kirby no acto de assignar esta carta de fretamento. No caso de qualquer questão sob esta carta de fretamento a mesma ha de ser liquidada por dois negociantes de Liverpool, cada parte nomeando um para arbitro e, se for necessario, os arbitros hão de nomear um terceiro.

A decisão da maioria concluirá a questão. Esta arbitração ha de estar decidida dentro d'um mez calendario, ou a reclamação da parte que requer a arbitração de ser attendida, e qualquer que esperimentar revocar esta decisão sem recorrer á um tribunal tem de ser obrigado á pagar ao outro ou aos outros, como prejuizo liquidado, a importancia em questão. Está tambem combinado que estas regras hão de valer no qualquer tribunal de sua Majestade de Westminster. Além d'isso está determinado que os donos do dito navio durante toda a viagem tem de conservar o navio solido, forte, estanque de quilha abaixo e equipado com bastantes homens e marineiros para a navegação do navio, e inteiramente preparado quanto á sobresalentes, mantimentos e todos e quaesquer pertences necessarios ao navio (guerra dos principes e governadores, perigos dos mares e da navegação, fogo, piratas e enemigos sempre especificados na esta carta do fretamento. Pelo não

cumprimento de qualquer das clau-
sulas incluidas n'esta carta de fre-
tamento qualquer das partes se obriga
á pagar ao outro a importancia do
frete. Dez guineas gratificação ao
capitão pagavel aqui.—
Certificamos ésta á ser uma copia
verdadeira. (ass) Tapp & Kirby.
Os afretadores querem os dias de
sobresalente não devem começar
sinão no dia 10 do corrente.
Na presença de } (ass) O E Hansen
Na presença de } (ass) D. Reis. (ass) Geo Newson & Co.
3 de abril de 1891.

Copia. Liverpool 15 de Maio de 1891.
Recebi dos Snrs Geo Newson & Co. cinco
conhecimentos Nos 1, 2, 4, 14, 19, repre-
sentando um frete total de Duzentos
e vinte libras e 10/- Esterlinas, sendo
a importancia do frete á pagar no
porto de destino sob esta carta de
fretamento. (5 Conhecimentos ft £ 220.10.0)
(ass) O E Hansen, capitão e
pelos donos.—

Copia. Liverpool 15 de Maio de 1891.

Recebi dos Snrs Geo Newson & Cia a importancia de quatro centos quarenta um Libras Esterlinas, sendo o saldo do frete á pagar aqui no acto da saida do navio "Mathanja" segundo esta carta de fretamento.

Recebi mais Dez Guineas como gratificação.

£ 441.-.0.-.0 saldo do frete

" 10..10..-.0 gratificação ao capitão

£ 451.10..-.0 (ass) O E Hansen

Capitão e fieis Dores.

Santos 15 de Julho 1892

Conferi com o original

Santos 15 de Julho de 1892

G A Schmidt

JAPP & KIRBY LIVERPOOL

SANTOS
BERTH

Charter Party.

LIVERPOOL, 2nd April 1891.

THIS CHARTER PARTY is mutually entered into between Captain Hansen for and on behalf of himself and Owners, and Messrs. GEO. NEWSOM & Co., as Charterers of the good Ship or Vessel "Mathanja"

Captain now in Princes Dock.

THE VESSEL is 467 tons net British register, guaranteed tight, staunch, strong, masts and rigging in order, and coppered in August 1889 and in every way fitted for the Voyage.

CLASS OF VESSEL is A 1 ~~at Lloyd's, or 3/3rds 1'1 in French Veritas~~ Norwegian Veritas for 3 years from March 1891, and is to be so continued throughout the Voyage.

THE VOYAGE to be LIVERPOOL to SANTOS (BRAZIL), or so near thereto as the Vessel can safely get, where Cargo is to be delivered as per Bills of Lading, in the customary manner, so ending the Voyage. The Vessel to proceed with all safe speed direct to port of discharge. She is to sail within twenty-four hours after loading (weather permitting), ~~or failing this the Owners to pay Charterers £ per day until date of sailing, say from time any other square-rigged Vessels proceeded to sea, after the twenty-four hours named.~~

VESSEL'S HOLD and whole Cargo capacity, ~~including Cabin half-deck,~~ to be given to the exclusive use of Charterers for Cargo except only what is absolutely necessary for the Ship's stores for the above voyage; no Cargo to be taken in the Cabin or other part of the Ship without consent of Charterers.

THE CARGO to be taken on board as customary, and to be of lawful merchandise, ~~including Explosives (in the River), Acids and/or Bisulphide of Carbon on deck at Shipper's risk~~; also machinery which can be shipped without cutting hatches; the Vessel to proceed to any crane as required in loading dock, ~~or to a crane or berth in any other Liverpool dock (Charterers providing labor for moving Vessel in latter case), and if necessary to remove any movable or screw-bolted stanchions, beams, or ports, until machinery be stowed.~~ Any piece or package over 2 tons weight to be put on board here without extra expense for stowing, and taken out of Vessel abroad at Consignee's risk and expense.

CHARTER-MONEY to be paid Owners is Twenty one Shillings ~~and pence~~ per gross ton of 2240 lbs. of Cargo carried under this Charter, in full of all port charges, primages, &c. ~~Not more than two thirds~~ one third to be payable abroad, at current rate of Exchange, by Bills of Lading and/or Charterers' order (at their option) to Captain, on final and true delivery of Cargo. Balance to be paid here in cash on sailing from the River Mersey, less 5 per cent. for interest and insurance. Captain to have an absolute lien and charge for Freight on Cargo payable abroad; and to have no recourse on Charterers for any Freight due abroad per Bill of Lading, if not paid. Charterers' responsibility to cease as soon as Cargo is signed for, except for advance due here, and the order (if any) for balance due abroad.

In the event of sufficient cargo not being tendered to put the Vessel down to the draft allowed by the Liverpool Underwriters' Surveyors, Owners are to be paid for the dead weight capacity of the Vessel on such draft, and the said Surveyors are to estimate the weight (if any) of Cargo short tendered and to settle all disputes as to stowage or draft of Vessel; their recommendations or decisions to be carried out by Owners and Captain.

Charterers not bound to ship more than 630 tons weight of cargo.

By giving Charterers written notice before the commencement of loading, Owners are at liberty to have the Cargo weighed (water-bourne metals excepted).

The weighing to be done on board, or alongside on the quay, or over an official weighing machine of the Mersey Dock Estate or Corporation. All expense consequent on such weighing to be equally borne by Owners and Charterers. The weight of any Cargo not weighed as above, to be computed from Invoices or Carriers' notes or Bills of Lading. Either these original documents or Shipper's Certificates of such weights to be accepted as absolute proof by the Owners.

LOADING DOCK to be Prince's (East Side). Vessel to be immediately made ready, with hold cleared and cleaned, Vessel being ~~painted~~, rigged, and ready for Cargo, and proceed to her loading berth on signing of this Charter.

LOADING DAYS allowed Charterers are thirty ~~five~~, with two clear days extra for clearing, and/or taking on board ~~Explosives or other~~ Cargo; for any used for loading beyond these, £ 7. per day demurrage to be paid to Owners by Charterers. Sundays, Customs, or Bank Holidays, are always excluded throughout this Charter-Party. Any day or days during which ballast is discharged not to count as loading days. Captain to notify, in writing, when Vessel is in a proper loading berth as above. When such conditions are complied with, loading days to commence twenty-four hours after receipt of such notice.

~~If Vessel is not ready as above, on or before Charterers have the option of cancelling this Charter.~~

MATE'S RECEIPTS to be signed for the Cargo as sent alongside, or placed in an appointed berth (in default lay days not to count). On production of these the

BILLS OF LADING are to be signed by the Captain at Charterers' request, at any rate of freight, or with any stipulations they require; such Bills of Lading to be without prejudice to this Charter. Captain shall also sign for weight of Coal, Pig Iron, or Coke when weighed alongside or on board, or delivered on official weighing machine notes of the Corporation or the Mersey Dock Estate. Captain to attend at least once daily at Charterers' office to sign Bills of Lading.

STEVEDORE to be appointed by Charterers. His men are to take on board and stow the Cargo under the control and direction of the Master. The Master and Owners alone to be responsible for stowage of Cargo and trim of Vessel. Charterers to charge Owners for stowage of Cargo at the rate of 1s. 3d. per ton weight and measurement in account.

~~BALLAST~~, DUNNAGE, OR MATS, if required, to be provided by Owners. ~~Ballast to be Stone, Copper or Iron Dross.~~

CONSIGNMENT OF VESSEL to be placed fully in the hands of the Agents appointed by Charterers, whom the Owners also accept and appoint as Agents of the Vessel at her port of discharge inwards and outwards, paying 2½% provided they can do as well for the vessel as any other house ~~the Owners paying the customary commissions.~~

A BROKERAGE of 5 per cent. on this Charter is due by Owners to Japp & Kirby on signing of same.

If any disputes arise under this Charter the same to be settled by two Liverpool commercial men, each party naming one as an Arbitrator, and if necessary the Arbitrators to appoint a third. The decision of the majority shall be final. Such Arbitration to be decided within one Calendar month, or party demanding arbitration to be allowed the claim; and any party attempting to revoke this submission to arbitration without the leave of a Court shall be liable to pay to the other or others, as liquidated damages, the estimated amount of chartered freight. It is further agreed that these presents may be made a rule of any of Her Majesty's Courts of Record at Westminster.

IT IS ALSO FURTHER AGREED that the said Vessel shall, by the Owners thereof, during the whole of the said voyage, be kept tight, staunch, and strong, and well found, and provided with Men and Mariners, sufficient and able to navigate the said Vessel, and with all manner of rigging boats, tackle, provisions and appurtenances whatsoever (restraints of princes and rulers, the dangers of the seas and navigation, fire, pirates and enemies, throughout this Charter-Party, always excepted). For the due performance of the agreements and matters herein contained, each of the said parties bindeth himself, and themselves, each to the other, in the sum of the estimated amount of Freight.

Ten Guineas gratuity to the captain payable here.

Signed by (S) O. E. Hansen.

In the presence of

Signed by (S) Geo. Newsom & Co.
3 April 1891

In the presence of (S) P. D. Reid

Certified a true copy

If detained by charterers lay days not to commence until 10 hours

copy

Liverpool May 15 1891

Received of Messrs. Geo. Newson and Co five bills of lading No. 1, 2, 4, 14 & 19 — representing a total freight of two hundred and twenty pounds 10/- being the amount of Charter money payable abroad under within charter party —

(5 B/L ff £220.10.0) (Signed) O.E. Hansen
Captain on behalf owners

Copy

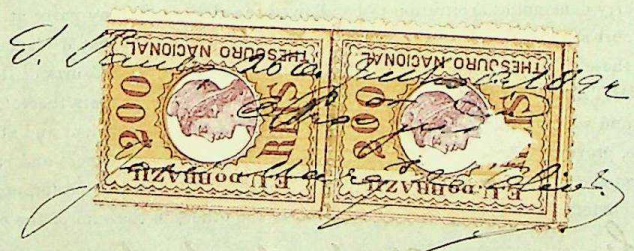
Liverpool May 16 1891

Received of Messrs Geo. Newson and Co the sum of Four hundred and forty one pounds being the balance of charter money to be paid here on sailing of the "Matthanja" as per within Charter party: also rec.d ten guineas gratuity

£441. 0. 0 balance Charter money
10. 10. 0 gratuity of Captain

£451. 10. 0

(Signed) O.E. Hansen
Captain on behalf of owners



— Calculo —

Reduzida a moeda do paiz a importancia do pedido na petição inicial, de mil quatro centos dezeseis libras onze chelins e quatro pens. "£ 1416. 11. 4." ao Cambio de hoje nove e meio dinheiro por mil reis, apresenta a somma de Reis trinta e cinco contos sete centos e oitenta e seis mil sete centos e trese reis (35:786,713) reunido com mais 1:000$000, arbitrada para custas, prefaz a quantia de trinta e seis contos sete centos e oitenta e seis mil sete centos e trese reis (36:786,713). São Paulo, 1º de Agosto de 1892.

O Escrivão.

Santos Alves.