

(\$311,854) et autres créances (116,400).

En estimant les créances en souffrance à 10 p. c. de leur valeur nous sommes certainement au-dessus de la réalité, car depuis trois ans bientôt que dure la liquidation, il faut que les débiteurs soient bien peu solvables pour n'avoir pas été mis en demeure de s'acquitter. Il y aurait donc, selon nous, environ \$100,000 à collecter de ce chef.

Pour les immeubles, hypothèques, édifices de la banque et autres créances, si nous prenons une moyenne de 30 p.c., nous serons probablement bien près de la vérité. Nous estimons, par suite, que la banque réalisera sur tout cela environ \$600,000.

Nous avons donc :

Actif immédiatement réalisable	\$108,840
Prêts courants	224,057
Créances en souffrance	100,000
Immeubles, etc.	600,000

Total.....\$1,032,897

En un mot, selon toutes les apparences, les déposants perdront huit cent mille francs en chiffres ronds.

Nous souhaitons fort que nos chiffres soient erronés, mais puisque les directeurs s'obstinent à garder le silence sur la situation véritable de la banque, nous les mettons en mesure de nous contredire, si nous sommes dans l'erreur et nous serons heureux de publier toutes les rectifications qu'ils voudraient bien nous faire parvenir.

**LA
PRODUCTION ET LE COMMERCE
DES ILES CANARIES**

(Suite)

Compagnies allemandes : Hambourg Sud Amerikanische Dampfschiff Gesellschaft C. Woermann (Hambourg).

Compagnie italienne : Compagnie italo brésilienne La Veloce (Gênes).

2o Outre les lignes de vapeurs désignées ci-dessus, les lignes suivantes font escale à Las Palmas exclusivement :

Compagnie anglaise : Castle Line (Londres).

Compagnie hollandaise : Niederlandsch - Amerikanische Dampfschiff arts Gesellschaft (Rotterdam).

Compagnie transatlantique, de Barcelone et Cadix à Puerto-Rico, la Havane et Vera-Cruz, départ de Cadix le 30 de chaque mois.

Des bateaux de 700 tonnes partent tous les quatre jours de Ténériffe et de Las Palmas pour les différentes

îles de l'archipel ; le voyage dure quatre jours pour le groupe du Nord et autant pour celui du Sud.

Prix du voyage des îles Canaries en Europe et vice-versâ.
(Trajet en sept jours)

Bateaux espagnols [Cadix] : 1re classe, 162 fr.; 2e classe, 116 fr.

Bateaux anglais [Londres] : 1re classé, 375 fr.; 2e classe, 280 fr.

Bateaux anglais [Liverpool] : 1re classe, 250 fr.; 2e classe, 150 fr.

Bateaux anglais [Liverpool] : aller et retour de Liverpool aux îles Canaries, valable pour un an avec faculté de rester à Madère, à Las Palmas et à Sainte-Croix, 1re classe, 375 fr.; 2e classe, 250 fr.

Bateaux anglais [de Liverpool] : des Canaries pour Madère, 1re classe, 75 fr. à l'aller et 125 fr. au retour.

Bateaux français pour Bordeaux, le Havre, Marseille : 1re classe, 350 fr.; 2e classe, 150 fr.

Bateaux allemands pour Hambourg : 1re classe, 300 fr.; 2e classe, 250 fr.

Tableaux des distances de Ténériffe aux principaux ports d'Europe et du nombre de jours que les bateaux mettent habituellement pour franchir ces distances. (La distance de Ténériffe et de Grande-Canarie est approximativement la même pour ces ports.)

Ports.	Milles	Kilom.	Nombre de jours.
Anvers.....	1,760	.....	7
Londres.....	1,730	.....	7
Southampton..	1,557	.....	6½
Plymouth.....	1,415	.....	5½
Liverpool.....	1,650	.....	7
Hambourg.....	1,950	.....	8
Rotterdam.....	1,750	.....	7
Le Havre.....	.....	1,893	6
Bordeaux.....	.....	1,360	5
Marseille.....	.....	.....	7
Cadix.....	798	.....	2½
Barcelone.....	.....	.....	5
Lisbonne.....	.....	.....	3
Madère.....	260	.....	26

Ports—Les ports de Sainte-Croix, de Ténériffe et de la Luz à Las Palmas sont vastes et très profonds, leur fond est de sable et l'ancrage y est facile et sûr ; la profondeur du port de Ténériffe est beaucoup plus forte que celle du port de La Luz, elle est de 20 à 35 m.

Le port de Sainte-Croix est situé contre la ville, et celui de La Luz à 5 kilom. de Las Palmas ; la mer est généralement calme ; deux ou trois fois au plus, pendant l'hiver (de novembre à mars-avril), il y a de fortes vagues ; toutefois, il est rare que le gros temps dure plus de deux jours.

Aux deux ports susmentionnés, on construit un môle afin de pouvoir embarquer et débarquer à quai ; les

travaux sont déjà assez avancés pour que les bateaux de 2,000 t. puissent être à quai.

Tous les ports des Canaries sont des ports francs (décret royal du 17 mars 1852). Pour cette franchise des ports, les contribuables payent comme compensation au trésor 2 p. c. de la valeur imposée ; en outre, il est perçu un droit d'un pour mille sur le montant des factures de toute marchandise reçue au port. Les seuls droits perçus, dans le cas où les navires y font des opérations commerciales proprement dites, ou y embarquent ou débarquent des passagers sont les suivants :

A) Par tonne de 1,000 kilog. débarquée : 1o s'ils arrivent d'Europe, 1 fr. 25 ; pour le charbon, cette taxe est réduite à 0 fr. 25 ; 2o s'ils arrivent des Antilles espagnoles, 0 fr. 75 ; 3o s'ils arrivent d'autres ports américains, 2 fr. 50. Par passager laissé à terre : dans le premier cas, 8 ptas ; dans le second cas, 5 ptas, et dans le dernier cas, 25 ptas.

B) Par tonne de 1,000 kilog. embarquée : 1o s'ils partent pour l'Europe, 1 fr. ; 2o s'ils vont aux Antilles espagnoles, 0 fr. 50 ; 3o s'ils se rendent dans d'autres ports américains, 2 fr. Par passager pris à bord : dans le premier cas, 8 ptas ; dans le second cas, 5 ptas, et dans le dernier cas, 25 ptas.

Les bâtiments qui viennent seulement s'approvisionner de charbon et de vivres ne sont astreints à aucune espèce de frais.

Pilotes. — Il y a aux ports de Sainte-Croix et de Las Palmas des pilotes toujours prêts à partir à la rencontre des bateaux aussitôt qu'ils sont signalés.

Le pilotage est facultatif ; il se paye, quel que soit le tonnage, à raison de 67½ réaux de vellon (17 fr. 55) pendant le jour et de 35 fr. 10 pendant la nuit.

Remorqueurs.—Il en est de même pour les remorqueurs. Les signaux, pour les demander, doivent être ceux du code commercial maritime.

Visite des navires.—Le service de la santé se fait rapidement dans les deux ports, à toute heure du jour ou de la nuit.

Approvisionnement de charbon.—Il y a à Sainte-Croix, quatre grands dépôts de charbon, ayant chacun son môle particulier (presque tout le charbon vient de Cardiff, une partie seulement de Newcastle) ; le stock est toujours de 15,000 à 20,000 t. Il y a, en outre, huit dépôts flottants, d'une contenance de 120 à 140 tonnes, que l'on fait manœuvrer à l'aide de remorqueurs, pour les placer le long du bord aussitôt que les bateaux sont