



LE CANAL DE SUEZ

BULLETIN

DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE DU CANAL MARITIME DE SUEZ

Paraît le 15 de chaque mois.

ADMINISTRATION : 1, RUE D'ASTORG, PARIS (8^{ème})

OBLIGATIONS 3 % 2^e SÉRIE

Paiement du coupon à l'échéance du 1^{er} septembre 1948 et remboursement des titres sortis au 57^e tirage (2 août 1948).

Le coupon n° 123 des obligations 3 % 2^e série a été mis en paiement en Egypte, le 1^{er} septembre 1948, par les soins des agences du Comptoir National d'Escompte de Paris à Alexandrie, au Caire et à Port-Saïd.

Son montant net est de 51 piastres-tarif 6, pour les titres circulant hors de France depuis plus de six mois avant l'échéance et de 33 piastres-tarif 7 pour les titres déposés en France.

Depuis cette date, le remboursement des 6.517 obligations de cette nature sorties au tirage du 2 août 1948 est opéré dans les mêmes conditions.

Le montant net du remboursement est de :

3.675 piastres-tarif 9 pour les titres déposés en France,

3.873 piastres-tarif pour les titres se trouvant hors de France.

Ces divers taux (coupon et remboursement) en piastres résultent de la conversion du franc or en monnaie égyptienne d'après le cours de l'or à New-York et le cours du change dollar-piastre le 1^{er} septembre 1948.

REVUE DU TRAFIC

JUILLET 1948

MOUVEMENT MARITIME

Le trafic du Canal, qui s'était accru de mois en mois depuis mars, marque un fléchissement en juillet. Avec 741 traversées et 4.789.000 tonnes de jauge nette, il est en diminution par rapport à juin 1948, de 5,1 % pour les traversées et de 2,1 % pour le tonnage.

Il n'en reste pas moins supérieur de 1.594.000 tonnes au chiffre de juillet 1947, l'augmentation portant pour 54,6 % sur le mouvement de sens Sud-Nord qui s'accroît de 54,9 %, alors que le courant de sens opposé ne gagne que 44,9 % :

tonnage de jauge nette par directions

	juillet 1947	juillet 1948	différence
	(en milliers de tonnes)		
Nord-Sud	1.611	2.335	+ 724
Sud-Nord	1.584	2.454	+ 870
	<u>3.195</u>	<u>4.789</u>	<u>+1.594</u>

La comparaison du tonnage net réparti par catégories de navires transiteurs fait ressortir le développement de la navigation commerciale et permet de constater un nouveau ralentissement du trafic de caractère militaire :

	juillet 1947			juillet 1948		
	N.-S.	S.-N.	Total	N.-S.	S.-N.	Total
	(en milliers de tonnes de jauge nette)					
Navires de commerce chargés :						
a) navires postaux	59	30	89	141	121	262
b) autres navires	650	1.294	1.944	718	2.219	2.937
Navires sur lest ..	762	22	784	1.432	37	1.469
Navires de guerre et transports militaires	140	238	378	44	77	121
	<u>1.611</u>	<u>1.584</u>	<u>3.195</u>	<u>2.335</u>	<u>2.454</u>	<u>4.789</u>

Navires de commerce chargés :

a) navires postaux

b) autres navires

Navires sur lest ..

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

Navires de guerre et transports militaires

	juillet 1947	juillet 1948	différence
(en milliers de tonnes de jauge nette)			
Pavillons :			
britannique	1.542	1.766	+ 224
américain	588	707	+ 119
panaméen	122	509	+ 387
norvégien	220	414	+ 194
italien	139	380	+ 241
français	119	312	+ 193
néerlandais	254	257	+ 3

Le pavillon britannique réunit 1.766.000 tonnes, et, bien que son tonnage soit supérieur de 14,5 % à ce qu'il était en juillet 1947, sa part dans l'ensemble se réduit de 48,3 % à 36,9 %.

Il en va de même du pavillon américain, qui voit sa participation s'abaisser de 18,4 % à 14,8 %, bien que son tonnage se soit accru de 20,2 % et atteigne 707.000 tonnes.

Le tonnage de 509.000 tonnes passé sous pavillon panaméen ressort en gain de 6,3 % sur le chiffre-record réalisé le mois précédent. Au moins quadruple du chiffre enregistré il y a un an, il représente 10,6 % du trafic global, au lieu de 3,8 % en juillet 1947.

MOUVEMENT DES MARCHANDISES

Le trafic total des marchandises atteint, en juillet, un nouveau chiffre-record en portant sur 4.506.000 tonnes poids. Supérieur de 9 % au précédent maximum noté en juin dernier, il est presque le double de la moyenne enregistrée avant guerre et marque, relativement à juillet 1947, un gain de 67 % qui est procuré en quasi-totalité par le courant Sud-Nord :

tonnage des marchandises par directions

	juillet moyenne 1933-37	juillet 1947	juillet 1948
(en milliers de tonnes poids)			
Trafic Nord-Sud	706	766	854
Trafic Sud-Nord	1.576	1.930	3.652
	<u>2.282</u>	<u>2.696</u>	<u>4.506</u>

Le trafic de sens Nord-Sud, en s'élevant au total à 854.000 tonnes poids, ressort en accroissement de 11 % par rapport à juillet 1947, et se situe à 21 % au-dessus du niveau moyen de 1933-1937. Les diminutions d'un mois de juillet à l'autre sont peu nombreuses ainsi qu'il apparaît au tableau suivant :

tonnage des marchandises Nord-Sud (1)

	juillet 1947	juillet 1948
céréales et dérivés	6	132
sel	33	83
machines (et pièces de)	57	73
métaux ouvrés	156	61
ciment	41	55
produits chimiques	23	46
engrais minéraux ou chi- miques	42	43
pâte de bois et papier	42	32
charbon	21	24
huiles lubrifiantes	7	17
matériel de chemin de fer .	21	16
bois	19	9
tissus	13	9
pétrole	52	9
verre	2	8
sucres	10	3
divers et non dénommés ...	161	234
	<u>706</u>	<u>854</u>

Les céréales, qui réunissent 132.000 tonnes, réalisent sur leur tonnage de juillet 1947 un gain de 20.000 tonnes, ou de 18 %. Elles le doivent aux envois de riz égyptien qui, en s'inscrivant pour 87.000 tonnes destinées pour plus de

(1) D'après les déclarations des capitaines.

moitié au Japon, s'accroissent de 45.000 tonnes, et, ainsi, font plus que compenser les pertes que donnent à observer maïs et millets. Quant aux exportations de blé des Etats-Unis, faites sur l'Inde dans la proportion des quatre cinquièmes, elles ont porté, sur 45.000 tonnes, au lieu de 27.000 tonnes en juillet 1947.

Le sel, en groupant 83.000 tonnes, fait plus que doubler le chiffre qu'il présentait en juillet 1947. Son trafic, alimenté pour un tiers par les envois de l'Italie, dans une proportion semblable par ceux de l'Egypte ; et pour près d'un quart par les expéditions de l'Espagne, connaît une fois encore la même destination principale puisque le Japon reçoit 74.000 tonnes, soit 89 % de l'ensemble.

Les machines rassemblent un total de 73.000 tonnes qui est, tout à la fois, supérieur de 19.000 tonnes, ou de 35 %, au résultat de juillet 1947, et de 16.000 tonnes, ou de 28 %, à la moyenne 1933-1937, l'augmentation par rapport à juillet 1947 étant due essentiellement à un accroissement des importations de l'Inde, passées de 17.000 à 34.000 tonnes.

Les métaux ouvrés, en ne s'accroissant que de 3 % par rapport à juillet 1947, sont réduits à un total de 61.000 t., qui correspond aux quatre dixièmes du niveau qui était, autrefois, le leur.

Le ciment, qui compte 55.000 tonnes, ne gagne que 8 % sur son tonnage de juillet 1947, mais relativement à la moyenne 1933-1937, le gain se mesure par 34 %.

Les engrais minéraux ou chimiques accusent, sur leur tonnage de juillet 1947, une diminution de 46 %, qui les ramène à leur niveau moyen avant guerre, en raison de l'arrêt des importations australiennes de phosphates bruts nord-africains, qu'une augmentation de 38 %, réalisée par le sulfate d'ammoniaque, n'arrive pas à compenser.

Le charbon, enfin, avec un tonnage de 24.000 tonnes, chargé dans la proportion de 96 % dans les ports anglais, atteint son chiffre le plus élevé depuis la guerre et dépasse même de 14 % la moyenne mensuelle des années 1933-1937.

Le trafic-marchandises de sens Sud-Nord, qui n'a cessé de s'accroître depuis le mois de mars, s'est élevé en juillet au total sans précédent de 3.652.000 tonnes poids, dépassant de 10,5 % le chiffre-record antérieur enregistré au mois de juin de cette année. Il se montre, en outre, supérieur de près des neuf dixièmes au résultat de juillet 1947 et fait plus que doubler la moyenne mensuelle 1933-1937.

Les principaux produits qui entrent dans ce mouvement peuvent se répartir comme suit :

trafic-marchandises Sud-Nord (1)

	juillet moyenne 1933-37	juillet 1947	juillet 1948
(en milliers de tonnes poids)			
Pétrole et dérivés :			
pétrole brut	70	426	1.330
mazout	122	517	698
essence	170	103	305
diesel oil et gas oil	25	82	282
pétrole lampant	33	27	135
autres	1	—	6
	<u>421</u>	<u>1.155</u>	<u>2.756</u>
Céréales :			
blé, farines et issus	41	36	99 a)
orge	23	22	29
riz et dérivés	120	6	18 b)
maïs	28	13	9
autres	3	2	8
	<u>215</u>	<u>79</u>	<u>163</u>
Matières textiles et fibres :			
laine	10	36	40
jute	57	25	32
coton	28	28	17
sisal	13	10	12
chanvre	10	8	3
autres	10	7	11
	<u>128</u>	<u>114</u>	<u>115</u>

(1) D'après les déclarations des capitaines.

(a) Dont 19.000 tonnes de farine.

(b) Dont 12.000 tonnes de dérivés.

	juillet moyenne 1933-37	juillet 1947	juillet 1948
	(en milliers de tonnes poids)		
Minerais et métaux :			
manganèse (minerais de) ..	51	39	23
cuivre (et minerais de)	8	6	18
plomb (et minerais de)	13	17	10
zinc (et minerais de)	10	10	10
chrome (minerai de)	6	16	7
étain (et minerai d')	7	4	7
ilménite	1	1	3
autres	14	11	19
	<u>110</u>	<u>104</u>	<u>97</u>
Oléagineux :			
coprah	57	38	50
graines de coton	15	29	17
arachide	83	1	2
graines de lin	23	7	1
soya	63	2	1
autres	21	13	5
	<u>262</u>	<u>90</u>	<u>76</u>
caoutchouc et succédanés			
naturels	54	64	107 e)
fruits	29	9	39
phosphates naturels	14	37	35
jute manufacturé	29	56	32
sucres	18	—	28
thé	27	17	23
huiles végétales	23	19	20
viandes	15	13	19 d)
bois	14	6	15
tourteaux	37	3	10
tabac	6	2	4
charbon et coke	10	38	3 e)
divers et non dénommés ..	166	124	110
	<u>1.578</u>	<u>1.930</u>	<u>3.652</u>

Le gain observé d'une année à l'autre est dû, pour la plus grande part, aux envois du pétrole et de ses dérivés, qui représentent un nouveau chiffre-record de 2.756.000 t., supérieur de 14 % au maximum qui avait été enregistré en juin. Le coefficient d'augmentation ressort à 2,4 par rapport à juillet 1947 et à 6,6 relativement à la moyenne 1933-1937. Ce courant pétrolier, qui forme pour la première fois plus des trois quarts du trafic Sud-Nord, doit une grande partie de son surcroît d'activité à des achats plus nombreux de la Grande-Bretagne, de la France et des Etats-Unis. Tous les produits pétroliers participent à l'augmentation et atteignent, à l'exception du mazout, des chiffres-records.

Le pétrole brut constitue l'élément principal de ce trafic. Avec le chiffre sans précédent de 1.330.000 tonnes, plus de trois fois plus fort qu'en juillet 1947, il représente près de la moitié du courant pétrolier et plus du tiers de l'ensemble du mouvement Sud-Nord. Les envois en provenance de l'Arabie saoudite et de l'Etat de Koweït réunissent respectivement 517.000 tonnes et 503.000 tonnes et répondent surtout aux demandes accrues de la France et des Etats-Unis.

Le mazout, en comptant pour 698.000 tonnes, se montre supérieur de 35 % à son chiffre de juillet 1947, tandis que sa contribution à l'ensemble du groupe se trouve abaissée de 45 % à un peu plus d'un quart seulement.

L'essence, de son côté, atteint au chiffre-record de 305.000 tonnes, qui n'est pas loin de tripler le résultat de juillet 1947, à la suite surtout de l'accroissement des importations anglaises, en provenance pour plus des neuf dixièmes de l'Iran.

Enfin, les diesel oil et gas oil d'une part, le pétrole lampant d'autre part, atteignent respectivement 282.000 tonnes et 135.000 tonnes, deux nouveaux chiffres-records, qui sont trois et cinq fois plus élevés que les résultats de juillet 1947.

Le trafic global des produits autres que le pétrole et ses dérivés a connu un moindre développement puisque, avec 896.000 tonnes, il ne s'est accru que de 15,6 % sur juillet 1947, et ne représente pas même les quatre cinquièmes de son niveau d'avant-guerre.

Parmi ces autres produits, les céréales sont les mieux représentées. Bien que leur tonnage de 163.000 tonnes ne

(c) Dont 10.000 tonnes de succédanés naturels.
(d) Dont 6.000 tonnes de viandes en conserves.
(e) Total ne comprenant que du coke.

dépasse guère les trois quarts de la moyenne 1933-1937, ce résultat est plus que double de ce qu'il était en juillet 1947. Ce gain, enregistré d'une année à l'autre, est dû, presque essentiellement, aux envois de blé et farine de blé d'Australie qui réunissent 87.000 tonnes et font ainsi plus que doubler leur chiffre de juillet 1947.

Le groupe des matières textiles et fibres, en comptant 115.000 tonnes, réunit sensiblement le même total qu'il y a un an, une diminution sur les envois de coton étant compensée par l'accroissement des trafics du jute et de la laine australienne.

De leur côté, les minerais et métaux ne rassemblent plus que 97.000 tonnes, accusant ainsi une diminution de 7 % sur leur résultat de juillet 1947, imputable en grande partie au ralentissement des envois de manganèse, de plomb et de chrome que ne compense pas l'augmentation des passages de cuivre.

Enfin, le trafic des oléagineux reste toujours très déprimé, puisque, avec 76.000 tonnes, il ne représente que 29 % de son chiffre d'avant guerre et est inférieur de 14.000 tonnes au résultat enregistré en juillet 1947, l'augmentation de 12.000 tonnes des envois de coprah étant exactement contrebalancée par une baisse des passages de graines de coton.

RECETTES DU TRANSIT

	1947	1948
	(en livres égyptiennes)	
Août	1.077.300	1.604.600

OPPOSITIONS

Actions de capital

N° 99.982. — Nos 9.451 et 456.270. — N° 525.487.
— N° 128.838. — Nos 391 et 499.551.

Coupons d'Actions de capital

Certificats de réserve relatifs à des remboursements (scrips verts). — Nos 24.104 et 24.105.

Actions de jouissance

Nos 97.748 et 97.749.

Obligations de 500 francs 3 % (2^e série)

N° 143.061.
Certificat de réserve relatif à un remboursement (scrip bleu). — N° 14.352.
Certificat de réserve relatif à des coupons (scrip jaune).
N° 125.057.

MAINLEVEES

Actions de capital

N° 462.305.
Nos 29.734, 90.148, 114.462, 114.463, 114.522, 116.162, 129.268, 131.502, 172.472, 176.370, 456.533, 456.680, 495.945, 534.260, 534.423, 534.562, 591.106, 591.107, 591.108, 591.109, 592.138.
Nos 219, 21.469, 37.271, 40.134, 62.502, 62.503, 63.297, 79.730, 94.258, 112.539, 112.633, 114.487, 130.708, 153.297, 156.116, 157.973, 163.755, 173.555, 185.983, 204.091, 409.796, 413.918, 413.919, 415.888, 428.364, 428.365, 428.366, 443.533, 448.336, 454.528, 454.529, 455.141, 456.687, 490.851, 493.161, 538.055, 598.794, 606.065, 619.862.
Nos 1.977, 28.284, 53.882, 57.264, 117.313, 125.219, 415.714, 552.297, 554.163, 555.813, 614.621.
Certificats de réserve relatif à un remboursement (scrip vert). — N° 24.991.

Actions de jouissance

N° 76.018. — N° 11.136.

Parts de fondateur

N° 92.160. — Nos 32.421, 56.947, 58.274. — N° 2.405.

Obligations de 500 francs 3 % (2^e série)
Récépissés de dépôt d'obligations de 500 francs 3 % (2^e série).
Récépissé n° 14.066.

COURS DES VALEURS DU CANAL DE SUEZ

A LA BOURSE DE PARIS DU 1^{er} AU 31 AOUT 1948

DATES	ACTIONS DE CAPITAL (ex-coupon n° 179)			ACTIONS DE JOUISSANCE (ex-coupon n° 141)	PARTS DE FONDATEUR (ex-coupon n° 141)	OBLIGATIONS 3 0/0 2 ^{me} série	SOCIÉTÉ CIVILE CINQUIÈMES DE PARTS (ex-coupon n° 119)			
	Bourse fermée les 1 ^{er} , 7, 8, 14, 15, 16, 21, 22, 28 et 29 Août.									
2	81.400	81.000		67.000	65.400	38.500	18.495	18.500		
							18.475			
3	81.890	81.100	81.300	67.000	65.000	38.550	39.000	18.995	19.000	
4	81.890	81.700	81.995	67.450	65.500	65.800	39.500	40.250	19.000	19.200
5	81.690	81.850	81.800	66.550	67.000	66.000	40.250	40500	19.000	
6	81.600			67.250	66.000		39.000		19.200	
9	81.900	81.600	82.000	67.500	65.050	65.500	39.000		19.005	19.000
10	81.250	81.400		67.500	66.000	65.500	39.500		19.175	19.000
11	78.500	80.300		67.500	65.000		39.000		18.980	18.950
									19.200	
12	78.650	79.000	78.800	66.950	65.490		38.350		18.505	18.700
13	79.900			66.800	65.000		38.850	39.000	18.700	
17	80.000	79.500	79.700	66.800	64.790		38.900		18.900	
18	79.700			66.800	64.000		38.500		18.895	18.800
19	79.005	79.000		66.450	63.480		38.350		18.500	
20	78.500	78.800		65.000	62.600		38.200	38.300	18.500	18.690
23	78.550	78.900		65.000	64.100		38.450		18.995	
24	78.595	78.900		66.600	64.500	64.900	38.500		18.800	18.510
									18.600	
25	78.500	78.700		65.600	63.700		38.700		18.995	19.000
									18.995	
26	78.500	78.950		65.600	63.000		38.895		19.000	18.975
27	79.800	79.990	79.800	66.700	65.000		39.200	40.750	18.995	
30	81.000	81.400		68.000	67.800		43.000		19.200	
31	82.000	81.500	81.900	68.000	68.980		41.950	41.500	19.400	19.150
							41.900			