

FLUGPLATZ-GENOSSENSCHAFT BERN

ZEHNTER

JAHRESBERICHT

1938



ORGANE

Vorstand

- Präsident: **F. Raaflaub**, städtischer Finanzdirektor, Bern
Vizepräsident: **P. Cardinaux**, Direktor, Bern
Mitglieder: **E. Amstutz**, Stadtpräsident, Thun
F. Christen, Bankdirektor, Bern
M. Egger, Kantonsbaumeister, Bern
H. Hubacher, Baudirektor, Bern
Dr. F. Rothen, Direktor, Bern
H. Rufener, Direktor, Bern-Liebefeld
† **H. Schüpbach**, Direktor, Bern
A. Stäubli, alt Direktor, Bern
H. Wanner, Direktor, Bern

Betriebsausschuss

- Präsident: **F. Raaflaub**, städtischer Finanzdirektor, Bern
Vizepräsident: **P. Cardinaux**, Direktor, Bern
Mitglieder: **F. Christen**, Bankdirektor, Bern
M. Egger, Kantonsbaumeister, Bern
H. Wanner, Direktor, Bern

Verwaltung

- Verwalter: **Dr. H. Aeschbacher**, Bern

Kontrollstelle

- Mitglieder: **F. O. Althaus**, Stadtbuchhalter, Bern
A. Häupfli, Subdirektor der Kantonalbank, Bern
Ersatzmänner: **E. Pfirter**, Direktor, Bern
H. Steiner, Verwalter, Wabern

Platzmechaniker

- A. Tschannen**, Flugplatz

Das Jahr 1938 war ein Jahr ruhiger Weiterentwicklung, in dessen Verlauf wichtige Fragen im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flugplatzes und des Flugverkehrs über Bern sowie der Flugplatzstrasse weiter studiert und abgeklärt werden konnten.

Anlagen

Flugfeld: Im Laufe des Sommers waren weitere Planierungsarbeiten vor der Flugzeughalle II erforderlich, nachdem das bisher vor der Halle hindurchführende Strässchen nach Belp hinter und neben die Halle verlegt worden war. Diese restliche Planie konnte vor Winterbeginn beendet werden.

Zufahrtsstrasse: Gegen Mitte des Jahres war die seinerzeit von der Strassenkonferenz eingesetzte Kommission in der Lage, ein endgültiges Projekt für die Zufahrtsstrasse von Muri nach dem Flugplatz und mit Weiterführung nach Belp vorzulegen. Dieses Projekt ist durch das Städtische Tiefbauamt in Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen der Gemeinden Muri und Belp entstanden. Wir möchten an dieser Stelle den Projektverfassern unsern besten Dank abstatten.

Flugzeughallen: Die Flugzeughalle II steht nun voll im Betrieb. Sie hat sich ganz besonders während der internationalen Segelflugtagung bewährt, als mehr als 20 Flugzeuge in ihr untergebracht werden mussten. Die endgültige Bauabrechnung konnte im Herbst 1938 auch vom Stadtrat genehmigt werden.

In Zusammenhang mit Mehrkosten hat die Einwohnergemeinde Bern das ursprüngliche Baudarlehen, welches von uns verzinst und amortisiert wird, um 10 % erhöht. Dank dieses Entgegenkommens sind unsere eigenen Mittel durch den Hallenbau nicht übermässig beansprucht worden.

Wagenpark: Unser Wagenpark hat sich auch im Berichtsjahre bewährt. Unser Omnibus erweist sich allerdings im Sommer bei schönem Wetter, ganz besonders an Samstagen und Sonntagen, häufig als zu klein, doch konnten wir den Verkehr zwischen Stadt und Flugplatz ohne Störungen während des ganzen Jahres aufrecht-erhalten.

Funk- und Peilstation: Eingangs des letztjährigen Berichtes haben wir auf die Studien hingewiesen, welche in Zusammenhang mit der Errichtung einer Funk- und Peilstation für unsern Flugplatz im Gange waren. Heute können wir mit Genugtuung feststellen, dass dieses Problem, dank der Mitarbeit des Eidgenössischen Luftamtes und der Radio Schweiz AG., sowie ganz besonders dank der finanziellen Unterstützung von seiten der Einwohnergemeinde Bern, seine Verwirklichung gefunden hat. Mit Weitsicht und grossem Verständnis für die künftige Stellung Berns im Luftverkehr haben sowohl Gemeinderat wie Stadtrat von Bern die für Errichtung und Betrieb einer Funk- und Peilstation erforderlichen Mittel zur Verfügung gestellt. Auf Januar 1939 konnte die Station, allerdings vorerst mit provisorisch installierten Apparaturen, dem Betrieb übergeben werden. Aus Gründen der Flugsicherheit wurde die Station nicht auf dem Flugplatze selbst, sondern im Gebiet von Hindelbank errichtet, wobei ein Standort ausgewählt wurde, welcher absolut ungefährdeten Anflug mit Blindnavigation in der West-Ost-Richtung erlaubt. Das Stationsgebäude wird derart ausgebaut, dass es genügend Raum bietet für die Empfangs- und Peilapparaturen einer Nahzonenstation wie auch für die Apparaturen einer Bezirksstation mit grosser Reichweite. Dadurch kann die Anlage gleichzeitig den Interessen des Bundes dienen.

Betrieb

Automobilverkehr: Der Automobilverkehr zwischen Stadt und Flugplatz hielt sich im Rahmen früherer Jahre. Unser Omnibus hatte rund 25,000 Kilometer, der Chevroletwagen 16,000 Kilometer zu leisten. Für Lastentransporte benützten wir weiterhin den sechsräderigen Morrislastwagen.

Vermietung von Hallen und Gebäuden: Während die Flugzeughalle I durch die Alpar AG. belegt blieb, haben sich in der Flugzeughalle II

die Schweizerische Segelflugschule und die Flugtechnische Lehrwerkstätte endgültig eingerichtet. Die untere Hallenhälfte ist zur Hauptsache an die Motorfluggruppe des Berner Aero-Clubs zur Unterbringung von dessen vier Motorflugzeugen vermietet. Beide Flugzeughallen sind bereits voll ausgenützt.

Betriebsstoffverkauf: Dieser Geschäftszweig hielt sich im bisherigen Rahmen. Unsere Hauptkunden sind nach wie vor die Alpar AG. und die Motorfluggruppe des Berner Aero-Clubs. Wir sahen uns veranlasst, gegen Jahresende ein etwas grösseres Lager an Betriebsstoffen anzulegen, als sonst zu dieser Jahreszeit üblich.

Flugsicherung und Verkehrsregelung: Nachdem das neue Flugplatzreglement bereits die Genehmigung des Eidgenössischen Luftamtes erhalten hat, wird es zu Beginn des Jahres 1939 in Kraft gesetzt werden können. In Zusammenhang mit der Verkehrszunahme auf unserem Flugplatz und dem Ausbau des Flugsicherungsdienstes durch die Errichtung einer Funk- und Peilstation hielten es die Organe der Genossenschaft für richtig, den Posten eines eigentlichen Flugplatzchefs zu schaffen. Für diese Stelle konnte in der Person von Herrn Hptm. W. Hörning, welcher ein bewährter Militärpilot und Fluglehrer ist, eine geeignete Kraft gewonnen werden. Der Flugplatzchef übernimmt vor allem die Verantwortung für das Einhalten der im Flugplatzreglement fixierten Verkehrs- und Flugvorschriften, für die Innehaltung der Erlasse der eidgenössischen Flugpolizei sowie für das richtige Funktionieren des Flugsicherungsdienstes. Gleichzeitig ist ihm die Leitung der für das Jahr 1939 neu geschaffenen Navigationsschule für Sportflieger übertragen worden.

Ausbildungszentrale: Wie wir im Bericht über das Jahr 1937 kurz mitteilen konnten, war es uns dank des Entgegenkommens und der aktiven Mitarbeit des Eidgenössischen Luftamtes sowie der Einwohnergemeinde Bern möglich, eine «Flugtechnische Lehrwerkstätte» in Betrieb zu nehmen. Unter Leitung von Herrn H. Schreiber ist diese Werkstätte im Berichtsjahre dem Betrieb übergeben worden. Sie hat sich vor allem mit dem Unterhalt und dem Bau von Segelflugzeugen befasst und dabei einer Anzahl Studenten und Facharbeitern die Möglichkeit geboten, ihre Kenntnisse in der Praxis des Flugzeugbaues zu erweitern. Im Laufe des Sommers wurde an der Lehrwerkstätte die «Schweizerische Segelflugschule», welche

unter dem Patronat des Aero-Clubs der Schweiz steht, dem Betrieb übergeben. Sie steht unter der gleichen Leitung wie die Lehrwerkstätte und dient vor allem der weiteren Ausbildung von Fluglehrern und Bauleitern der schweizerischen Segelfluggruppen. Lehrwerkstätte und Segelflugschule haben im ersten Betriebsjahre befriedigend gearbeitet. Die beiden Betriebszweige werden ab 1939 zusammen mit der neu geschaffenen Navigationsschule für Sportflieger unter der Bezeichnung «Flugtechnische Ausbildungszentrale» als Betriebszweig unserer Genossenschaft geführt.

Verwaltung

Die 9. ordentliche Generalversammlung unserer Genossenschaft wurde am 17. Mai 1938 im Restaurant auf dem Flugplatz abgehalten. Sie genehmigte Jahresbericht und Jahresrechnung für 1937, erledigte die übrigen statutarischen Geschäfte und erteilte den Verwaltungsorganen die nachgesuchte Decharge. Zur Erledigung der laufenden Geschäfte hielt während des Jahres der Vorstand 1 und der Betriebsausschuss 3 Sitzungen ab.

Leider haben wir den Verlust unseres Vorstandsmitgliedes Herrn Hotelier Hermann Schüpbach zu beklagen, welcher am 10. Oktober 1938 verstorben ist. Herr Schüpbach gehörte seit der Gründung unserer Genossenschaft dem Vorstande als Vertreter des Hoteliervereins an und hat uns in dieser Eigenschaft wertvolle Dienste geleistet. Wir werden dem Verstorbenen stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Finanzielles

Mit Fr. 113,100 ist das Genossenschaftskapital auch im Berichtsjahre unverändert geblieben. Die Betriebsrechnung hielt sich ungefähr im budgetierten Rahmen. Ausserordentliche Aufwendungen verursachte uns der starke Schneefall im Dezember, weil wir zur Freihaltung einer Start- und Landepiste gezwungen waren, Schneeräumungsarbeiten im grössern Maßstabe durchzuführen. Nähere Angaben über das finanzielle Ergebnis, welches leider keine Verzinsung des Genossenschaftskapitals erlaubt, geben die Betriebsrechnung, die Gewinn- und Verlustrechnung und die Bilanz per 31. Dezember 1938.

Flugverkehr

Der Linienverkehr über Bern wurde einen Monat früher als im Vorjahr aufgenommen und bereits am 1. April auf der Strecke Bern-Zürich (Linie 1101) eröffnet. Ab 1. Mai war das gesamte inner-schweizerische Flugstreckennetz in Betrieb. Die Jurastrecke wurde bis 1. September und die übrigen Linien mit Ausnahme der Strecke 1101 bis 1. Oktober befliegen. Im Monat Oktober stand noch als einzige Strecke die Linie 1101, welche damit erstmalig 7 Monate Betriebsdauer aufweist, in Betrieb. Während der Sommerflugsaison führten die nachfolgenden Fluglinien, welche wiederum wie in früheren Jahren ausschliesslich durch die Kursflugzeuge der Alpar AG. befliegen wurden, über Bern:

1. **Genf-Bern-Zürich** (Strecke 1101) als Frühkurs ab Genf und Bern und als Spätkurs ab Zürich und Bern mit Anschlüssen in Zürich an Stuttgart-Halle/Leipzig-Berlin-Stockholm, Wien-Budapest sowie Basel-London und endlich St. Gallen-München.
2. **Genf-Lausanne-Bern-Zürich** (Strecke 1102) als Mittagkurs von Genf-Lausanne und Bern nach Zürich und Anschlüssen an Prag, München-Wien, Stuttgart-Hamburg sowie in Genf von Paris-Lyon her.
3. **Genf-Lausanne-Bern** (Strecke 1103), Nachmittagskurs von Genf her mit Anschluss von Lissabon-Marseille.
4. **Bern-Zürich** (Strecke 1103), Abendkurs mit Anschluss an St. Gallen.
5. **Lausanne-Bern** (Strecke 1111) als Früh- und Spätkurs mit Anschluss an Strecke 1101 in Bern.
6. **Bern-Basel** (Strecke 1105) mit Anschluss an Paris und London.
7. **Bern-La Chaux-de-Fonds** (Strecke 1114), Vormittagspostverbindung nach dem Jura und Anschluss von La Chaux-de-Fonds an Strecken 1102 und 1105.

Der Flugplan war annähernd gleich wie im Vorjahr. Die Zahl der Flugkurse betrug 2260 (Vorjahr 2214), wobei wiederum die Kurse der Linie 1101 und 1102 die besten Verkehrsergebnisse aufzuweisen haben. Der Abgangs- und Ankunftsverkehr weist 8054 Passagiere auf (5415). Dieser bedeutende Anstieg von rund 48 % ist vor allem auf Sondertarife der Alpar AG. zurückzuführen. Mit dem Reisenden ist auch der Gepäckverkehr angestiegen, und zwar auf 50,504 kg (46,169 kg). Eine ganz bedeutende Zunahme verzeichnet sodann der Postverkehr mit 62,553 kg (46,617 kg), und auch der Frachtverkehr ist erneut im Ansteigen begriffen und erreichte 6331 kg (3225 kg).

Im eigentlichen Flugplatzbetrieb, d. h. bei den Rund-, Alpen- und übrigen Flügen ist ebenfalls eine Zunahme zu verzeichnen. Die Rund-

flüge sind auf 732 (607) angestiegen, wobei 1834 Passagiere befördert wurden (1679). Eine erneute bedeutende Zunahme ist bei den Schulflügen zu verzeichnen, welche von 4460 im Jahre 1937 auf 5924 anstiegen. Als besondere internationale Veranstaltung, welche unserem Flugplatz während einer Woche eine spezielle Note verlieh, erwähnen wir den internationalen Segelflugwettbewerb anlässlich des Kongresses der internationalen Studienkommission für den Segelflug vom 21.—29. Mai 1938.

Wie günstig der Flugplatz Bern in Bezug auf die Nebelfreiheit gelegen ist, zeigte sich in den Tagen des 14. und 15. Dezember, wo die für Zürich bestimmten Verkehrsflugzeuge wegen Nebels in Dübendorf und in Basel alle in Bern starteten und landeten. An diesen Tagen befanden sich zu gewissen Zeiten 5 Grossflugzeuge auf dem Flugplatz, dessen Einrichtungen für einen solchen Verkehr allerdings ungenügend sind.

Von den grossen Aufgaben, welche in der nächsten Zukunft ihre Lösung finden müssen, sehen wir das Problem der neuen Zufahrtsstrasse nach dem Flugplatze als eine der dringendsten an. Mit dem Übergang zum Ganzjahresverkehr, welcher bereits auf 1939 hin zur Verwirklichung kommt, stellt sich aber auch das Problem der notwendigen Vergrösserung des Flugfeldes in dringlicherer Form. Aber auch der Ersatz der jetzigen provisorischen Bürogebäude durch eine endgültige Anlage darf nicht aus dem Auge gelassen werden, denn die nun seit 10 Jahren im Betrieb stehenden früheren Wohnbaracken zeigen sich besonders während des Winters durchaus nicht mehr genügend, um den Anforderungen des Ganzjahresluftverkehrs gerecht zu werden.

Auch diese weiteren Aufgaben hoffen wir mit der aktiven Unterstützung von Behörden und Genossenschaftern einer Lösung zuzuführen.

Flugplatz-Genossenschaft Bern

Namens des Vorstandes:

Der Präsident:

F. Raaflaub.

Der Verwalter:

H. Aeschbacher.

Bern, den 27. April 1939.

I. Betriebsrechnung per 31. Dezember 1938

| | Einnahmen Fr. | Ausgaben Fr. |
|-----------------------------------|-------------------|-------------------|
| 1. Mieten und Feldunterhalt . . . | 29,870.30 | 30,243.50 |
| 2. Autoverkehr | 19,194.55 | 17,512.80 |
| 3. Betriebsstoffverkauf | 7,446.43 | |
| 4. Ausbildungszentrale | 40,275.90 | 40,177.30 |
| 5. Personal | | 23,831.— |
| 6. Verwaltung und Propaganda . . | | 13,592.37 |
| 7. Diverse | 10,584.40 | 4,691.73 |
| 8. Amortisationen | | 7,500.— |
| 9. Betriebsausgabenüberschuss . . | 30,177.12 | |
| | <u>137,548.70</u> | <u>137,548.70</u> |

II. Gewinn- und Verlustrechnung per 31. Dezember 1938

| | Soll Fr. | Haben Fr. |
|-----------------------------------|------------------|--------------------------------|
| 1. Verlust 1937 | 18,085.67 | 1. Beiträge 30,000.— |
| 2. Betriebsausgabenüberschuss . . | 30,177.12 | 2. Zinsen 1,366.40 |
| | <u>48,262.79</u> | 3. Verlust 1937 18,085.67 |
| | | Gewinn 1938 1,189.28 16,896.39 |
| | | <u>48,262.79</u> |

III. Bilanz per 31. Dezember 1938

| | Aktiven Fr. | | Passiven Fr. |
|----------------------------|-------------------------|-------------------------|-----------------|
| 1. Kassa | 2,408.39 | 1. Kapital. | 113,100.— |
| 2. Postcheck | 990.75 | 2. Erneuerungs- | |
| 3. Bank | 21,294.80 | fonds. | 40,429.29 |
| 4. Wertschriften | 22,858.45 | 3. Kreditoren | 106,725.47 |
| 5. Automobile | 3.— | | |
| 6. Flugzeug | 145.— ¹⁾ | | |
| 7. Mobilien und In- | | | |
| stallationen | 5,999.45 | | |
| 8. Tankanlage und | | | |
| Betriebsstoffe | 8,276.— | | |
| 9. Flugzeughalle II | 94,981.85 ²⁾ | | |
| 10. Ausbildungszen- | | | |
| trale, Material | | | |
| und Flugzeuge | 10,112.35 | | |
| 11. Debitoren | 76,288.33 | | |
| 12. Gewinn und Ver- | | | |
| lust | 16,896.39 | | |
| | 260,254.76 | | 260,254.76 |

¹⁾ Versicherungswert Fr. 15,000.—.

²⁾ Brandversicherung Fr. 119,000.—.

Anträge des Vorstandes an die Generalversammlung

Der Vorstand beantragt laut Beschluss vom 27. April 1939 der Generalversammlung:

1. Die Genehmigung von Betriebsrechnung, Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz per 31. Dezember 1938.
2. Die Verwendung des Überschusses der Gewinn- und Verlustrechnung in Höhe von Fr. 1189.28 zur Verminderung des Verlustvortrages aus dem Jahre 1937 von Fr. 18,085.67 auf Fr. 16,896.39.
3. Die Entlastung der Verwaltungsorgane.

Bericht der Kontrollstelle

an die Generalversammlung der Flugplatz-Genossenschaft Bern

In Ausführung des ihnen von der Generalversammlung vom 17. Mai 1938 übertragenen Mandats haben die Unterzeichneten heute die auf 31. Dezember 1938 abgeschlossene Jahresrechnung der *Flugplatz-Genossenschaft Bern* geprüft und richtig befunden. Die beidseitig mit Fr. 260 254.76 abschliessende Bilanz, ebenso wie die Betriebs- und die einen Einnahmenüberschuss von Fr. 1189.28 aufweisende Gewinn- und Verlustrechnung stimmen mit der Buchhaltung überein.

Zahlreiche Stichproben zwischen den vorgenommenen Buchungen und den dazu gehörenden Belegen ergaben restlose Übereinstimmung. Wir überzeugten uns ferner von dem Vorhandensein und der richtigen Bewertung der in der Bilanz aufgeführten Wertbestände sowie stichprobeweise von der Richtigkeit der Additionen. Die Führung der Buchhaltung und die Ordnung der Belege machen einen guten Eindruck.

Es wird gestützt auf die vorgenommene Prüfung und die dabei gemachten Wahrnehmungen der Generalversammlung beantragt, es sei die vorliegende Bilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung zu genehmigen unter bester Verdankung an die Geschäftsleitung.

Mit den Anträgen des Verwaltungsrates betreffend die Verwendung des Einnahmenüberschusses 1938 erklären wir uns einverstanden.

Bern, den 27. April 1939.

Für die Kontrollstelle:

F. Althaus.

A. Häuptli.

1. Linienverkehr 1938

| Flugstrecke | Kurse | Passagiere | Post | Fracht | Gepäck |
|-------------------------------|--------------------------|-------------|---------------|-------------|---------------|
| | | | kg | kg | kg |
| A. Bern-Zürich: | | | | | |
| 1. Linie 1101 . . . | 369 | 2056 | 4,247 | 1280 | 13,071 |
| 2. Linie 1102 . . . | 274 | 1334 | 15,941 | 1317 | 9,602 |
| 3. Linie 1103 . . . | 215 | 932 | 5,774 | 843 | 2,322 |
| B. Bern-Lausanne-Genf: | | | | | |
| 1. Linie 1101 . . . | 236 | 686 | 2,908 | 496 | 5,085 |
| 2. Linie 1102 . . . | 270 | 909 | 17,573 | 654 | 7,199 |
| 3. Linie 1103 . . . | 205 | 549 | 6,103 | 335 | 1,593 |
| 4. Linie 1111 . . . | 234 | 476 | 1,741 | 254 | 3,822 |
| C. Bern-Basel: | | | | | |
| 1. Linie 1105 . . . | 270 | 969 | 7,545 | 1134 | 7,689 |
| D. Bern-Ch.-de-Fonds: | | | | | |
| 1. Linie 1114 . . . | 187 | 143 | 721 | 18 | 121 |
| Total | 2260¹⁾ | 8054 | 62,553 | 6331 | 50,504 |
| 1929 | 510 | 1000 | 3,526 | 1,158 | — |
| 1930 | 1286 | 1835 | 8,610 | 7,407 | 11,018 |
| 1931 | 1236 | 2250 | 14,236 | 9,781 | 10,811 |
| 1932 | 1826 | 4193 | 20,642 | 20,029 | 31,843 |
| 1933 | 1877 | 3286 | 33,110 | 12,998 | 22,567 |
| 1934 | 2489 | 5164 | 39,059 | 16,260 | 43,258 |
| 1935 | 2627 | 5597 | 34,488 | 12,233 | 45,263 |
| 1936 | 2267 | 4358 | 57,278 | 10,642 | 41,743 |
| 1937 | 2214 | 5415 | 46,617 | 3,235 | 46,169 |
| 1938 | 2260 | 8054 | 62,553 | 6,331 | 50,504 |

¹⁾ Verdichtungsflüge inbegriffen.

2. Allgemeiner Flugbetrieb

| | Probe-, Rund- und Alpenflüge | Schulflüge | Überflüge | Passagiere |
|----------------|------------------------------|------------|-----------|------------|
| 1929 | 512 | 727 | 294 | 762 |
| 1930 | 1179 | 1095 | 879 | 1989 |
| 1931 | 1327 | 1422 | 1117 | 1348 |
| 1932 | 1299 | 2137 | 867 | 1262 |
| 1933 | 1362 | 2179 | 1401 | 1722 |
| 1934 | 1292 | 3237 | 850 | 2309 |
| 1935 | 947 | 5162 | 1458 | 2042 |
| 1936 | 816 | 3258 | 1500 | 1103 |
| 1937 | 607 | 4660 | 1719 | 1679 |
| 1938 | 732 | 5924 | 1828 | 1834 |

3. Gesamtverkehr

| | Starts und Landungen | Passagiere | Post | Fracht | Gepäck |
|----------------|----------------------|------------|--------|--------|--------|
| | | | kg | kg | kg |
| 1929 | 2,282 | 2,524 | 3,526 | 1,158 | — |
| 1930 | 6,713 | 5,813 | 8,610 | 7,407 | 11,149 |
| 1931 | 7,851 | 4,946 | 14,236 | 9,881 | 10,811 |
| 1932 | 9,565 | 6,715 | 20,642 | 20,029 | 31,585 |
| 1933 | 10,360 | 6,730 | 33,110 | 12,998 | 22,567 |
| 1934 | 14,397 | 9,939 | 39,059 | 16,260 | 43,258 |
| 1935 | 16,303 | 9,282 | 34,488 | 12,233 | 45,263 |
| 1936 | 11,915 | 7,325 | 51,218 | 10,642 | 41,743 |
| 1937 | 14,467 | 8,167 | 46,617 | 3,235 | 46,169 |
| 1938 | 17,400 | 11,349 | 62,553 | 6,331 | 50,504 |