

- 1885** Die Eidgenössischen Räte erteilen am 12. Dezember die Konzession für eine Drahtseilbahn auf den Gurten.
-
- 1886** Eine Broschüre beschreibt das Projekt sowie die Geschichte und die Aussicht vom Gurten. Das Projekt wurde nicht realisiert.
-
- 1893** Am 22. Dezember wurde eine neue Konzession für eine Drahtseilbahn von Wabern auf die Höhe des Gurtens erteilt an W.Berghoff, Direktor der Berner Tramways Gesellschaft.
-
- 1897** Mit Bundesbeschluss vom 17. Dezember wurde die Konzession an Herrn Fritz Marti in Winterthur übertragen.
-
- 1898** Am 15. Oktober Gründungsversammlung der «Elektrischen Gurtenbahn» in Bern. Genehmigung des Bauprojektes durch die Eidg. Behörden am 27. Dezember. Vorbereitende Bauarbeiten wurden schon im Herbst ausgeführt.
-
- 1899** Seit Anfang Juli ist die Bahn fertig, sie kann aber nicht fahren, weil die elektrische Energie fehlt. Am 7. und 9. September Kollaudation der Anlage, am 12. September Aufnahme des Betriebes. Bis Ende des Jahres wurden total 33'500 Personen befördert.
-
- 1900** Das erste volle Betriebsjahr ergibt 102'500 beförderte Personen. Einnahmen etwas kleiner als die angenommenen CHF 50'000.00. Dividende von 4%.
-
- 1901** Die Zahl der beförderten Personen geht stetig zurück, bis auf 55'000 im Jahre 1909.
-
- 1902** Der Erbauer des Hotels Gurten-Kulm und der Gurtenbahn, Fritz Marti, in Winterthur gestorben. Erbe ist sein Bruder Gottfried Marti-Netscher.
-
- 1903** Neuer Energielieferungsvertrag mit dem Elektrizitätswerk in Hauterive FR zu günstigeren Bedingungen.
-
- 1908** Grundbesitzer am Gurten verbieten auf ihrem Land das Skifahren und Schlitteln. Der Gurten kommt in ein sportfeindliches Licht
-
- 1909** Mit den Billetten wird im Winter ein Reglement der Grundeigentümer wegen dem Schlitteln und Skifahren abgegeben, das gut eingehalten wird. Abgabe von Spezialbilletten für Wintersport. 1913 Verhandlungen der Stadt Bern mit G. Marti-Netscher wegen eines Erwerbs der Gurtenbesitzung und der Bahn scheitern am geforderten Preis.
-

- 1913** Verhandlungen der Stadt Bern mit G. Marti-Netscher wegen eines Erwerbs der Gurtenbesitzung und der Bahn scheitern am geforderten Preis.
-
- 1915** Durch den Weltkrieg bedingter aussergewöhnlicher Tiefstand der beförderten Personen: 33'400.
-
- 1917** Trotz Reduktion der Retourfahrt von CHF 1.50 auf CHF 1.00 im Jahr 1916 ergeben sich Mehrfrequenzen und höhere Einnahmen. Gehaltszulagen an das Personal.
-
- 1919** Die Zahl der beförderten Personen steigt erstmals seit 1900 wieder auf über 100'000: 103'000.
-
- 1921** Verkehrs- und Einnahmenrückgang. Verkehr im Winter ausser an Sonntagen und schönen Nachmittagen sowie bei Sportwetter eingestellt.
-
- 1923** Der Projektverfasser und Bauleiter der Gurtenbahn, Ingenieur J.E. Brüstlein gestorben. Es konnten alle seit 1915 zur Rückzahlung ausgelosten Obligationen, die gestundet werden mussten, zurückgezahlt werden, total CHF 24'000.00. Nach 16 Jahren erstmals wieder eine Dividende von 4%.
-
- 1924** Frequenz wieder auf 101'000 Personen. Höhere Einnahmen und kleinere Obligationenschuld lassen die Zukunft zuversichtlicher beurteilen. Einmalige Dividende von 6%. Rücktritt (Zumbach) und Todesfall (Sager) lassen den Verwaltungsrat auf 4 Mitglieder zusammenschrumpfen.
-
- 1925** Neue Verhandlungen mit der Stadt Bern. Mit dem 1. Januar 1926 geht die Gurtenbesitzung und die Mehrheit der Gurtenbahnaktien in den Besitz der Stadt Bern über. Der bisherige Verwaltungsrat demissioniert in corpore.
-
- 1926** An der Generalversammlung vom 30. Januar wird der neue Verwaltungsrat gewählt: Gemeinderäte R. Grimm (Präsident) und Dr. P. Guggisberg, ferner Ingenieur Ch. Rochat, Architekt Alb. Gerster und Tramdirektor K. Louis.
-
- 1927** Schlechter Sommer, aber schneereicher Winter. Neue Statuten und neuer Name «Gurtenbahn Bern AG». Höhere Dotierungen der Erneuerungs- und Reservefonds und Schaffung eines Dividendenausgleichsfonds. Dividende von 4%.
-
- 1928** Hohe Frequenz (112'000) und hohe Einnahmen (Fr. 61'500.00) erlauben bessere Löhne für das Personal und stärkere Speisung der drei Fonds. Erneuerung der Wagen wird fällig.
-
- 1929** Höhere Frequenz (118'200), aber geringere Einnahmen (Fr. 58'000.00) wegen der Theater-Lotterie.
-

- 1931** Reparaturen an den Wagen und bei der Talstation. Gehaltserhöhung und Altersversicherung für das Personal durch Einbau in die Pensionskasse der Gemeinde Bern.
-
- 1932** Die Frequenz fällt wieder zurück (95'000). Tramdirektor Louis tritt wegen Pensionierung als Betriebsleiter der Gurtenbahn zurück. Nachfolger: Ingenieur A. von Bonstetten. Mit neuem Antrieb wird die Fahrzeit von 9 auf 7 Minuten reduziert
-
- 1933** Kräftige Frequenzzunahme auf 129'000 Personen, Rekord von 1929 überschritten. Günstige Schneeverhältnisse und neue Räume (Saalanbau an Chutzengut) und mehr Publizität für Bahn und Hotel haben dazu beigetragen.
-
- 1934** Günstige Schneeverhältnisse ergeben fast Rekordfrequenz von 1933. Obligationenanleihen ganz zurückbezahlt.
-
- 1935** Neuer Frequenzrekord (131'700). Brückenverstärkungen und elektrische Wagenheizung in den Stationen.
-
- 1936** Ausserordentlich starker Frequenzrückgang auf 80'500 Personen. Neues Werbeplakat von Graphiker A. Bieber.
-
- 1938** Guter Winter, Frequenz steigt auf 134'400 Personen. Starke Abschreibungen auf den Wagen.
-
- 1939** Regierungsrat Robert Grimm stellt sein Mandat als Präsident zur Verfügung. Nachfolger Gemeinderat Fritz Schmidlin. Wagen ganz und andere Posten stark abgeschrieben. Gemeindedarlehen stark reduziert.
-
- 1940** Neue Abschreibungs-Vorschriften des Eidg. Eisenbahn-Departementes. Nach den neuen Vorschriften weist der Sollbestand einen Fehlbetrag von CHF 142'000.00 auf. Zur teilweisen Tilgung werden Reservefonds (Fr. 56'000.00) und Dividendenausgleichsfonds (Fr. 9'000.00) aufgelöst. Der restliche Fehlbetrag soll möglichst rasch aus den Betriebsüberschüssen, erstmals pro 1940 mit CHF 23'500.00, getilgt werden.
-
- 1941** Steigende Personal- und Unterhaltskosten erlauben nur eine reduzierte Tilgung des Abschreibungsmankos.
-
- 1942** Günstiges Winterwetter, 5-Tage-Schule zum Einsparen von Heizmaterial, Skiunterricht auf dem Gurten lassen Einnahmen auf CHF 82'000.00 ansteigen. Abschreibungsmanko kräftig reduziert.
-
- 1943** Bahnmeister CHF Bögli geht nach 39 Dienstjahren in Pension. Nachfolger: H. Egger. Beschluss zur Anschaffung neuer Wagen und von weiteren Erneuerungen.
-

- 1944** Nach 45 Betriebsjahren durchgreifende Erneuerung ausgeführt: Neue Wagen für 100 anstatt 60 Personen, Kasten aus Leichtmetall, stärkerer Antriebsmotor, reduzierte Fahrzeit von 7 auf 5 Minuten. Fernsteuerung vom Wagen aus. Verstärkung des Oberbaues. Totalerneuerung der Talstation. Die Leistungsfähigkeit steigt von 400 auf 700 Personen pro Stunde, bei Sportbetrieb sogar auf 850 pro Stunde. Trotz Betriebsunterbruch wegen Umbau werden 196'000 Personen befördert, ein Maximum seit Bestehen der Bahn. Kosten des Umbaus aus eigenen Mitteln und einem Darlehen der Gemeinde Bern bestritten. Tariferhöhung, Retourfahrt CHF 1.20 statt CHF 1.00.
-
- 1945** Das erste volle Betriebsjahr der erneuerten Bahn zeigt den Erfolg des Umbaus: vorher: nachher: Bester Wintersport-Sonntag 5'500 Pers. 8'900 Pers. Bester 1. August 3'600 Pers. 5'000 Pers. Bester Wintersport-Monat 43'365 Pers. 53'557 Pers. Erstmals wurden in diesem über 200'000 Personen (246'581) befördert. Die 1940 aufgelösten Fonds können wieder gespiesen werden.
-
- 1946** Neuer Rekord an einem 1. August. Dank der Leistungsfähigkeit der neuen Bahn können 5'800 Personen befördert werden.
-
- 1947** Mit total 264'200 beförderten Personen wird ein neues Maximum erreicht.
-
- 1948** Nachfolger des auf Ende 1947 zurückgetretenen Betriebsdirektors A. von Bonstetten wird Dr. F. Bandi. Projektarbeiten für neue Bergstation und für Schienenschweissung. Drittbestes Ergebnis, 235'800 Personen befördert. Vom Gemeindedarlehen CHF 85'000.00 zurückbezahlt.
-
- 1949** 50 Jahre Gurtenbahn. Vollständiger Umbau der Bergstation. Neues Plakat von Graphiker Hugo Wyler. Neue WC-Anlage ausserhalb der Bergstation, für alle Gurtenbesucher zugänglich. Ausbau des Kinderspielplatzes, Aufstellen eines alten Tram-Motorwagens. Jubiläumsfeier am 1. Oktober. Im Oktober eine Woche Gratisfahrt für Kinder und halbe Taxe für Erwachsene.
-
- 1950** Am 29. Januar 10'400 Personen befördert. Wieder erfolgreiche Aktion in den Herbstferien. Dezember schon günstig für Wintersport.
-
- 1952** Alpenzeiger beim Ostsignal. Am Sonntag ganztägig Fahrverbot für Autos. Retourfahrt von CHF 1.20 auf CHF 1.50 erhöht. Im Januar und Februar ausgezeichnete Wintersport-Monate, rund 100'000 Personen mehr befördert als im bisher besten Jahr, das heisst 364'500 Personen, erstmals über 300'000.
-
- 1953** Drei langjährige Verwaltungsräte treten zurück. Ch. Rochat seit 1900, K. Louis seit 1905 und R. Grimm seit 1926. Wieder gute Wintersport-Monate, auf diese fallen 35% der beförderten Personen.
-
- 1954** Die Zahl der beförderten Personen sinkt auf 246'100, somit schlechtestes Jahr seit 1948.
-
- 1956** Neuer Tiefstand der beförderten Personen seit 1946 mit nur 213'600. Die Verwaltung studiert eine neue Gurtenkonzeption.
-
- 1957** Verhandlungen mit den privaten Grundeigentümern, um die sich beim Wintersport einstellenden Schwierigkeiten zu beheben.
-

- 1959** Auf Jahresmitte tritt W. Jöhr, stellvertretender Direktor SVB, die Nachfolge von Dr. F. Bandi als Betriebsdirektor der Gurtenbahn an. Die vom Gemeinderat genehmigte neue Gurtenkonzeption tritt in Kraft. Nach dem Wegzug des Golfclubs kann die grosse Gurtenmatte den Besuchern zur Verfügung gestellt werden. Kinderspielplatz neu gestaltet. Baubeginn des Gurten-Rundweges, allgemeines Fahrverbot für Autos.
-
- 1960** Jugendliche helfen beim Bau des neuen Kinderspielplatzes mit Liliputeisenbahn, Spielstrasse und Chutzendörfli. Frequenzzunahme um 30%, bauliche Verbesserungen im Hotel.
-
- 1962** Selbstbedienungsanlage beim Chutzengut. Am 2. Januar entwurzelt ein starker Schneefall 29 Bäume, die die Bahn blockieren. Weitere Bäume werden gefällt, Betrieb vom 2. bis 6. Januar unterbrochen. Präsident Schmidlin tritt zurück (Ruhestand). Nachfolger wird Gemeinderat F. Grütter.
-
- 1963** Tarifierhöhung auf 1. April, Retourfahrt von CHF 1.50 auf CHF 1.80 erhöht. Diskussionen wegen einer Autozufahrt für die Hotelgäste. Der Gemeinderat hält an der Autofreiheit des Gurtens bei voller Kenntnis der Konsequenzen im Interesse der Stadt fest. Fünfjahresplan für Hotel- und Wirtschaftsbetrieb. Im Januar Rekordfrequenz mit 91'900 Personen.
-
- 1964** Erweiterung der Liliputanlage durch einen Tunnel. Plan zu einer umfassenden Erneuerung der Betriebsanlagen. Gurten-Schwinget bringt höchste Sommerfrequenz, 6'700 Personen. Erstmals über 400'000 (426'000) Personen im Jahr befördert.
-
- 1965** Verwaltungsrat bewilligt Erneuerungsprogramm mit Aufwendungen von Fr. 1'631'000: Neues Gleis, Verlegung der Mittelstation, neuer elektrischer Antrieb, neue Talstation.
-
- 1966** Tarifierhöhung, auf 1. Mai Retourfahrt von CHF 1.80 auf CHF 2.00 erhöht. Wegen Umbau der Bahn Betrieb vom 14. März bis 21. Mai eingestellt. Maximale Beförderungskapazität von bisher 850 auf 1'350 Personen pro Stunde erhöht. Normale Geschwindigkeit kann bei Stossbetrieb von 3,5 m/sec. auf 5,7 m/sec. erhöht werden. Fahrzeit beträgt 5 und bei Stossbetrieb nur noch 3 ½ Minuten. Elektronische Fernsteuerung der Wagen erlaubt partiellen Einmannbetrieb. Vollständiger Neubau der Talstation. Totalkosten CHF 1'825'000.00. Die Stadt gewährt ein verzinsbares Darlehen (Fr. 950'000.00) und einen Beitrag à fonds perdu (Fr. 524'000.00). Dies ist seit Eröffnung der Bahn die erste Unterstützung durch die öffentliche Hand.
-
- 1968** Präsident Grütter tritt zurück (Ruhestand), Nachfolger wird Gemeinderat K. Schweizer.
-
- 1969** Altersabonnement ab 1. Juli gültig. Behebung der prekären Parkverhältnisse in Wabern durch Bau einer Parkterrasse.
-
- 1970** Eröffnung der Parkterrasse. Neue Baby-Cartbahn auf dem Kinderspielplatz. Am 1. August Rekordfrequenz von 9'500 Personen. Blitzschlag in der Nähe der Bergstation verursacht kurzen Betriebsunterbruch.
-
- 1971** Tarifierhöhung auf 1. November: Retourfahrt von CHF 2.00 auf CHF 3.00 erhöht.
-
- 1972** Nach 30 Dienstjahren tritt Betriebschef H. Egger in den Ruhestand. Nachfolger B. Roux.
-

- 1973** Bei guten Schneeverhältnissen im Februar und März (maximale Tagesfrequenz 7'100 Personen) steigt die Zahl der in 1973 beförderten Personen auf 453'900, die höchste Jahresfrequenz seit Bestehen der Bahn.
-
- 1979** Die Gurtenbahn wird in den Gültigkeitsbereich der AHV- und IV-Karten der SVB einbezogen.
-
- 1982** Die Bergstation wird mit einem Auffangraum ausgebaut und 1984 mit einem Bahnhofbuffet versehen
-
- 1989** Die Bahnanlagen werden rollstuhlgängig.
-
- 1991** Der Gurten bebt. Das Open Air Festival auf dem Berner Hausberg ist ein Erfolg.
-
- 1999** Die Berner Bevölkerung und Bahnliebhaberinnen und Bahnliebhaber können Inhaberaktien **08.06.** erwerben. Zwei neue Aktienserien gehen weg wie frische Weggli.
- 01.07.** Die neue Gurtenbahn, rundum renoviert und mit tollen Panoramawagen, wird festlich eingeweiht.
- 04.07.** Bahn frei zum Eröffnungsfest mit vielen Überraschungen für Gross und Klein.
- 19.11.** 100'000 m² werden zum Gipfel Ihrer Wünsche: z.B. zum Spielen, Spazieren, sich kulinarisch Verwöhnen zu lassen, zum kulturellen Event oder zum Business-Meeting. Denn ab 19. November 1999 wartet auf Sie der neue Traumberg mit Superspielplatz, Kids Cars und Klein-Eisenbahn, Basketball-Körben, 9-Loch-Frisbee-Golf, neuen Gourmets-Restaurants, Kulturscheune und noch vielem mehr.
-