

# Chronologie

---

<b>1881</b>	Ein Ingenieur und ein Bundesbeamter entwickeln die Idee einer direkten Verbindung zwischen dem Stadtzentrum und dem Marzili, dem Quartier unten an der Aare.
<b>1882</b>	Gründung eines Komitees aus Gewerblern und Geschäftsleuten. Zur Diskussion steht eine Drahtseilbahn mit zwei möglichen Linienführungen am steilen Hang: seitlich im Westen oder mittig hinauf zur Bundesterrasse, wo das eidgenössische Parlament und die Bauten der Bundesverwaltung stehen.
<b>3. Oktober 1884</b>	Gründung der Aktiengesellschaft «Drahtseilbahn Marzili-Stadt Bern». Die AG gibt 600 Aktien à 100 Franken aus.
<b>20. November 1884</b>	Der Bundesrat spricht sich kategorisch gegen eine Bergstation in der Mitte der Bundesterrasse aus. Er duldet keine «Störung» des Parlamentsbetriebs und keine «Verunstaltung der Umgebung».
<b>12./13. Dezember 1884</b>	Beide Kammern des Parlaments folgen dem Bundesrat und erteilen die Konzession. Die Bahn verpflichtet sich damit zur Beförderung von Passagieren sowie von Fracht, «deren Gewicht 100 Kilogramm und deren Umfang 1 Kubikmeter nicht übersteigt».
<b>15. März 1885</b>	Baubeginn. Ursprüngliche Streckenlänge 103 Meter, Höhenunterschied 32 Meter, Steigung 30 Prozent, Höchstgeschwindigkeit laut Konzession 1 Meter pro Sekunde. Der Antrieb funktioniert mit Wasser: Es bildet den Ballast, mit dem der abwärts fahrende Wagen den aufwärts fahrenden in die Höhe zieht.
<b>1. Juli 1885</b>	Geplante Inbetriebnahme, doch der Bau der Anlage und der Wagen verzögert sich.
<b>18. Juli 1885</b>	Eröffnung mit einer provisorischen Betriebsbewilligung, rechtzeitig zum Eidgenössischen Schützenfest, das für grossen Andrang sorgt. Eine Fahrt kostet 10 Rappen, im Abonnement 5 Rappen. Die beiden Wagen bieten je vierzehn Sitzplätze.
<b>23. Juli 1885</b>	Betriebsunterbruch bis 30. Juli: Die Laufräder müssen ausgewechselt werden.
<b>1913</b>	Im Hinblick auf die Landesausstellung von 1914 in Bern werden neue, etwas grössere Wagen mit nominell achtzehn Plätzen angeschafft. Die Wagenfarbe wechselt von Grün auf Braun-Schwarz.

---

<b>1920er Jahre</b>	Bei Wassermangel und bei Hochbetrieb wird die Bahn mit Trinkwasser aus dem Leitungsnetz betrieben. Installation grösserer Rohre und eines «Injektors» an der Bergstation: Die Wassertanks werden nun mit Druck gefüllt. Die Apparatur verkürzt die Zeit zum Füllen – von 4,5 Minuten auf 45 Sekunden – und erlaubt eine Fahrt alle zwei Minuten. Später erhöht ein Zusatztank das Gewicht, so dass jeder Wagen maximal dreissig Personen befördern kann.
<b>1944</b>	Neubau der Talstation: Der Holzbau mit dem Giebeldach wird durch ein Gebäude aus Beton ersetzt.
<b>1949</b>	Vergrösserung und Erneuerung der Bergstation, inklusive Überdachung und automatischer Tür.
<b>23. September 1973</b>	Letzter Tag mit Wasserballastbetrieb.
<b>24. September 1973</b>	Beginn der Umrüstung auf elektrischen Antrieb. Neubau der Bergstation. Die Holzkastenwagen von 1914 werden ausrangiert und renoviert; einer wird im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern ausgestellt, der andere als Denkmal bei der Talstation der Bahn hergerichtet.
<b>5. April 1974</b>	Wiedereröffnung mit neuen, rot lackierten Wagen für je dreissig Passagiere und umfassender Automatisierung (Steuerung, Spurwechsel in der Ausweichstelle, Ein- und Ausstiegstüren, Billettausgabe). Der Betrieb wird von einem Angestellten auf einem Monitor überwacht.
<b>1992</b>	Revision der Wagenkästen. Während eines Monats befördert nur einer der beiden Wagen Passagiere, vom anderen verkehrt lediglich das Fahrwerk ohne die Kabine. Die Folge: Wartezeiten und enge Platzverhältnisse.
<b>1985</b>	Jubiläum 100 Jahre Marzilibahn. Gratisbetrieb am 18. Juli.
<b>1986</b>	Neubau der Werkstatt unter der Brücke bei der Ausweichstelle.
<b>1999</b>	Ersatz der Steuerung durch ein Frequenzumrichtersystem für den Antrieb und eine «Fernüberwachungsanlage».
<b>2010</b>	Jubiläum 125 Jahre Marzilibahn. Gratisbetrieb am 18. Juli.
<b>1. Oktober 2014 bis 1. Mai 2015</b>	Komplettsanierung. Neubau der Talstation, Erweiterung der Bergstation, Modernisierung der Wagen und der Billettautomaten, Ersatz der Stahlbrücke von 1885 durch eine Neukonstruktion, die zehn Meter tief im Hang verankert wird. Dazu kommen neue Büro- und Werkstatt Räume unter der Bundesterrasse, ein neuer Asynchronmotor für den Antrieb und eine Neugestaltung des Gartens am Hang. Konzession und Betriebsbewilligung werden bis 2039 verlängert.