

Der Fahrplan zeigt eher eine geringe Anzahl an Zügen. Eine Lok übernachtete jeweils in Solothurn.

Zusammenfassend kann man Folgendes festhalten: Die Grösse der Projekte, die komplexe Aufgabe zur Abschätzung der zukünftigen Verkehrsströme, die langen politischen Überzeugungsprozesse, die mangelnden Finanzierungsmöglichkeiten, die Rentabilitätsfrage und die vielen – häufig

Wenn man nach der Betriebseröffnung ab 1908 das Verkehrsaufkommen und die Einnahmen in der folgenden Zeit betrachtet, findet man bis zum Ende der Dampfzeit um 1930 kaum je wirklich befriedigende Ertragsphasen. Die leidige »Doppelspurigkeit« mit der Eröffnung der Grenchenberglinie ab 1915, die Folgen des Ersten Weltkriegs und der Übergang des Elsasses

Zylinder Ø mm	570	Siederohre Stück	18/130
Kolbenhub mm	640	Siederohre Länge mm	4200
Triebbad Ø mm	1330	Max. Druck Atm.	12
Radstand fest mm	4850	Gewicht leer t	58,0
Radstand total mm	7400	Gewicht Dienst t	74,7
Heizfläche direkt m ²	11,0	Adhäsion max. t ³	63,4
Heizfläche Ueberh. ² m ²	33,0	Vorräte Wasser m ³	7,5
Heizfläche total m ²	153,0	Vorräte Kohlen t	3,0
Rostfläche m ²	2,20	Länge über Puffer mm	11960
		Max. Geschw. km/h	6

Wir reden hier von einem nicht untypischen Lebenslauf für die etlichen schweizerischen privaten Nebenbahnen, die in einer Zeit des fast sorglosen Bahnbaus entstanden sind. Dessen ungeachtet dürfen wir nicht übersehen, dass die verschiedenen kaum rentablen Bahnen, verteilt über das ganze Land, ein nicht zu unterschätzender wirtschaftlicher Faktor bei der Entwicklung vieler Gebirgs- und Talschaften waren. Sie leisteten einen wichtigen Beitrag zur Prosperität der dortigen Bewohner. Dies unterscheidet den öffentlichen Verkehr der