

FAHRPLAN gültig bis 30. April 1909 — HORAIRE valable jusqu'au 30 Avril 1909.									
NEU SOLOTHURN-MOUTIER					MOUTIER-NEU SOLOTHURN				
Stationen	2	4	6	8	10	Personenzug	1	3	5
	Personenzug Omn.				Person. mit Gü- terb.	Mixte	Person. O mit Gü- terb.	Person. O mit Gü- terb.	Person. O mit Gü- terb.
II. und III.					II.u.III.		II.u.III.		II.u.III.
Von Burgdorf ab-dep. 691 10 ⁴⁵ 10 ⁵⁹ 12 ⁰⁰ 4 ⁴⁵ 6 ⁰⁰	Basel ab-dep. — 7 ³⁰ 10 ⁴⁵ 12 ⁰⁰ 6 ⁰⁰								
In Neu Solothurn an-arr. 631 10 ⁴⁵ 10 ⁵⁹ 12 ⁰⁰ 4 ⁴⁵ 6 ⁰⁰	Porrentruy (Pringy) ab-dep. — 7 ³⁰ 10 ⁴⁵ 12 ⁰⁰ 6 ⁰⁰								
Von Herzogenbuchsee an-arr. 631 10 ⁴⁵ 10 ⁵⁹ 12 ⁰⁰ 4 ⁴⁵ 6 ⁰⁰	Porrentruy (Delsberg) ab-dep. — 7 ³⁰ 10 ⁴⁵ 12 ⁰⁰ 6 ⁰⁰								
Von Wohlen an-arr. 631 10 ⁴⁵ 10 ⁵⁹ 12 ⁰⁰ 4 ⁴⁵ 6 ⁰⁰	Moutier (Münster) an-arr. 631 8 ⁴⁵ 12 ⁰⁰ 4 ⁴⁵ 6 ⁰⁰								
Von Olten ab-dep. 631 10 ⁴⁵ 10 ⁵⁹ 12 ⁰⁰ 4 ⁴⁵ 6 ⁰⁰	De Sonceboz-Sombeval ab-dep. — 7 ³⁰ 10 ⁴⁵ 12 ⁰⁰ 6 ⁰⁰								
In Neu Solothurn an-arr. 631 10 ⁴⁵ 10 ⁵⁹ 12 ⁰⁰ 4 ⁴⁵ 6 ⁰⁰	Moutier (Münster) ab-dep. — 7 ³⁰ 10 ⁴⁵ 12 ⁰⁰ 6 ⁰⁰								
In Neu Solothurn an-arr. 631 10 ⁴⁵ 10 ⁵⁹ 12 ⁰⁰ 4 ⁴⁵ 6 ⁰⁰	Crémines ab-dep. — 7 ³⁰ 10 ⁴⁵ 12 ⁰⁰ 6 ⁰⁰								
In Neu Solothurn an-arr. 631 10 ⁴⁵ 10 ⁵⁹ 12 ⁰⁰ 4 ⁴⁵ 6 ⁰⁰	N. N. ab-dep. — 7 ³⁰ 10 ⁴⁵ 12 ⁰⁰ 6 ⁰⁰								
Neu Solothurn ab-dep.	7⁰⁰ 10⁴⁵ 10⁵⁹ 12⁰⁰ 4⁴⁵ 6⁰⁰	Basel ab-dep. — 7³⁰ 10⁴⁵ 12⁰⁰ 6⁰⁰							
Alt Solothurn an-arr.	7⁰⁰ 10⁴⁵ 10⁵⁹ 12⁰⁰ 4⁴⁵ 6⁰⁰	Porrentruy (Pringy) ab-dep. — 7³⁰ 10⁴⁵ 12⁰⁰ 6⁰⁰							
Wohlen ab-dep.	7⁰⁰ 10⁴⁵ 10⁵⁹ 12⁰⁰ 4⁴⁵ 6⁰⁰	Porrentruy (Delsberg) ab-dep. — 7³⁰ 10⁴⁵ 12⁰⁰ 6⁰⁰							
Alt Solothurn ab-dep.	7⁰⁰ 11⁰⁰ 11¹⁵ 12⁰⁰ 4⁴⁵ 6⁰⁰	Moutier (Münster) an-arr. 631 8⁴⁵ 12⁰⁰ 4⁴⁵ 6⁰⁰							
Langendorf ab-dep.	7⁰⁰ 11⁰⁰ 11¹⁵ 12⁰⁰ 4⁴⁵ 6⁰⁰	Langendorf ab-dep. — 7³⁰ 10⁴⁵ 12⁰⁰ 6⁰⁰							
Lommiswil ab-dep.	7⁰⁰ 11⁰⁰ 11¹⁵ 12⁰⁰ 4⁴⁵ 6⁰⁰	Alt Solothurn an-arr. 631 8⁴⁵ 12⁰⁰ 4⁴⁵ 6⁰⁰							
Oberdorf ab-dep.	7⁰⁰ 11⁰⁰ 11¹⁵ 12⁰⁰ 4⁴⁵ 6⁰⁰	Alt Solothurn ab-dep. — 7³⁰ 10⁴⁵ 12⁰⁰ 6⁰⁰							
Gümligen (St. Joseph) ab-dep.	7⁰⁰ 11⁰⁰ 11¹⁵ 12⁰⁰ 4⁴⁵ 6⁰⁰	Neu Solothurn an-arr. 631 8⁴⁵ 12⁰⁰ 4⁴⁵ 6⁰⁰							
Crémines ab-dep.	7⁰⁰ 11⁰⁰ 11¹⁵ 12⁰⁰ 4⁴⁵ 6⁰⁰	Alt Solothurn ab-dep. — 7³⁰ 10⁴⁵ 12⁰⁰ 6⁰⁰							
Moutier (Münster) ab-dep.	7⁰⁰ 11⁰⁰ 11¹⁵ 12⁰⁰ 4⁴⁵ 6⁰⁰	Alt Solothurn ab-dep. — 7³⁰ 10⁴⁵ 12⁰⁰ 6⁰⁰							
Moutier (Münster) an-arr.	7⁰⁰ 11⁰⁰ 11¹⁵ 12⁰⁰ 4⁴⁵ 6⁰⁰	Neu Solothurn an-arr. 631 8⁴⁵ 12⁰⁰ 4⁴⁵ 6⁰⁰							
Delémont (Delémont) ab-dep.	7⁰⁰ 11⁰⁰ 11¹⁵ 12⁰⁰ 4⁴⁵ 6⁰⁰	Alt Solothurn ab-dep. — 7³⁰ 10⁴⁵ 12⁰⁰ 6⁰⁰							
Basel ab-dep.	7⁰⁰ 11⁰⁰ 11¹⁵ 12⁰⁰ 4⁴⁵ 6⁰⁰	Basel ab-dep. — 7³⁰ 10⁴⁵ 12⁰⁰ 6⁰⁰							
Porrentruy (Pringy) ab-dep.	7⁰⁰ 11⁰⁰ 11¹⁵ 12⁰⁰ 4⁴⁵ 6⁰⁰	Basel ab-dep. — 7³⁰ 10⁴⁵ 12⁰⁰ 6⁰⁰							
De Sonceboz-Sombeval ab-dep.	7⁰⁰ 11⁰⁰ 11¹⁵ 12⁰⁰ 4⁴⁵ 6⁰⁰	Basel ab-dep. — 7³⁰ 10⁴⁵ 12⁰⁰ 6⁰⁰							

II. ab 1. Oktober.

♦ Nur an Werktagen. — Jours ouvrables seulement.

Bemerkungen :

1. Die Minutenstunden der Züge von 8 Uhr Abende (650) bis 225 Morgen (525) sind unterteilt in 15 Minuten (600) und 10 Minuten (500).

2. Les chiffres soulignés indiquent les heures de 6 h. à 10 h. du soir (650 à 525) en 15 minutes (600) et 10 minutes (500).

3. Les horaires sont recommandés comme jours fériés ; Nouvel An, Vendredi saint, Ascension et Noël.

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

von bereits gemauerten Brückenpfeilern und eine Neukonstruktion mit leichteren Gitterträgern aus Stahl zur Folge. Für die entstandenen Mehrkosten kamen die beiden Kantone auf. Eine Nachforderung der Firma Albert Buess & Co. aus Basel von fast zwei Millionen Franken endete nach langen Jahren mit einem Vergleich.

Die amtliche Kollaudation der SMB erfolgte am 29. Juli 1908, die Aufnahme des Betriebs fand am 1. August 1908 statt. Nachdem die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) auf Anfrage den Betriebsdienst nicht hatte übernehmen wollen, konnte 1907 mit der Emmentalbahn (EB) ein entsprechender Vertrag ausgehandelt werden, der über viele Jahrzehnte in Kraft blieb.

Zur gleichen Zeit kam tatsächlich die erwähnte Planung einer zweiten Juradurchquerung ins Rollen, mit einem etwa 7,3 Kilometer langen Tunnel unter dem Grenchenberg hindurch bis nach Moutier und mit der Neubaustrecke Lengnau-Grenchenberg Nord-Moutier. Dieses Konkurrenzprojekt stand quer zur SMB-Planung und hatte zur Folge, dass die Bahn nun endgültig zur Nebelinie degradiert wurde. Das hatte negative Auswirkungen auf die ganze Lebenszeit der Bahn.

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

einträglich honorierten — Gutachten führten dazu, dass viele gut gemeinte Vorstösse zum Bau von Eisenbahnlinien einen langen Weg vor sich hatten und dann nicht selten auch scheiterten.

Der kommerzielle Verlauf der Geschichte der SMB

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 Grenchenbergbahnlinie ab 1915, die Folgen des Ersten Weltkriegs und der Übergang des Elsasses

von Deutschland an Frankreich wirkten sich auf beide Juradurchstiche verheerend aus. Der Börsenkrach von 1929 und der Zweite Weltkrieg setzten der Bahn nach nur einem kurzen, bescheidenen Zwischenhoch in der Mitte der 1920er-Jahren weiter zu. Die von der öffentlichen Hand finanziell unterstützte Elektrifikation und die eingeleitete Betriebsgemeinschaft mit der Emmental- und der Burgdorf-Thun-Bahn konnten nur beschränkt einen Beitrag zu einer wirtschaftlichen Erholung leisten.

Entgegen allen Erwartungen konnte sich die Bahn mit Unterstützung durch Kantone und Gemeinden, aber vor allem auf dem Buckel der Aktionäre durch mehrmalige Aktienkapitalabschreibungen und gänzlich ausbleibende Dividendenauszahlungen bis heute am Leben erhalten. Die Zusammenlegung der Betriebsgemeinschaft EBT-SMB-VHB zum Regionalverkehr Mittelland (RM) im Jahr 1997 und die Fusion des RM mit der BLS im Jahr 2006 konnte zumindest betrieblich zu einer Verbesserung der Lage beitragen.

Wir reden hier von einem nicht untypischen Lebenslauf für die etlichen schweizerischen privaten Nebenbahnen, die in einer Zeit des fast sorglosen Bahnbau 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

Die Lokomotive erreichte gemäss dem Moser-Buch der Ausgabe 1922 diesen Abmessungen eine Zugkraft von ca. 9400 kg und eine Leistung von 1050 PS / 770 kW bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h

Technische Daten der Dampflokomotive Ec 4/5 Nr. 11

Zylinder Ø mm	570	Siederohre Stück	18/130
Kolbenhub mm	640	Siederohre Länge mm	4200
Triebrad 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
Heizfläche Ueberh. m ²	33,0	Vorräte Wasser m	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	65