



Schwere Güterzüge benötigten oftmals noch einen zusätzlichen Schiebedienst, wie hier bei der heutigen Haltestelle Créminal-Zoo.

im Rückblick tatsächlich als untauglich angesehen werden.

Ein Initiativkomitee unter der Leitung von Ingenieur Spillmann setzte die Suche nach einer Lösung mit durchgehender Adhäsionsbahn in Normalspur fort. Die Planung wurde vorangetrieben, und 1889 erfolgte die Eingabe eines ersten Baugesuches beim zuständigen Departement des Bundes. Noch im gleichen Jahr erteilte die Bundesversammlung eine auf zwei Jahre befristete Konzession. In dieser Zeit sollten die technischen und finanziellen Vorlagen wie auch die Statuten der zu gründenden Gesellschaft vorliegen. Diesen Termin konnte das Komitee nicht einhalten. Verschiedene

Fristverlängerungsgesuche waren die Folge, da insbesondere die Finanzierung wieder nicht gewährleistet werden konnte.

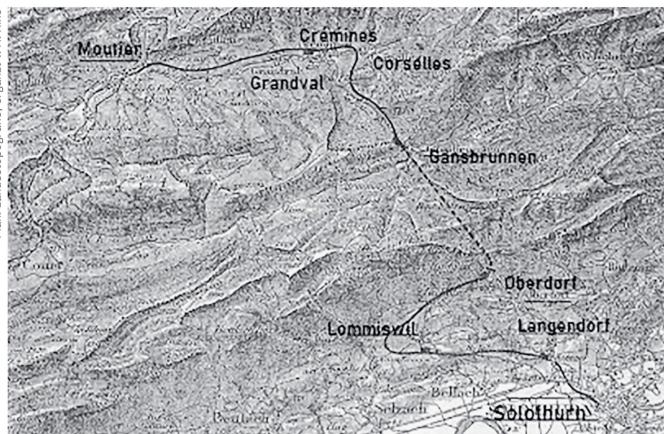
Ein für die Zukunft weitreichender Moment war, als der Kanton Bern das Augenmerk damals bereits auf die für sein Staatsgebiet und sein zukünftiges Bahnnetz wesentlich attraktivere Verbindung Biel-Lengnau-Grenchen-Moutier mit Anschluss an die bestehende Linie nach Delémont-Delle und ins Elsaß legte. Mit dem Simplontunnel und dem späteren Lötschberg-Alpendurchstich war der internationale Charakter der lediglich rund zehn Kilometer westlich von Solothurn geplanten Grenchenberglinie gegeben.

Der dünn besiedelte Jura war jedoch nicht geeignet, eine Bahn kommerziell abzustützen. Deshalb lag das Augenmerk schon seit Beginn aller Bemühungen darauf, einen möglichst grossen Kuchen des erhofften internationalen Verkehrs vom Elsaß und von Lothringen her zu erzeugen. Zwei geplante Durchstiche waren aus heutiger Sicht aber nicht zu verantworten. Aus diesen Gründen gestaltete sich die Finanzierung schwierig, und 1895 trat das Präsidium des Initiativkomitees mit Spillmann zurück.

Trotzdem gingen die Bemühungen vielfältig weiter. Neue Projekte wurden verfolgt, unter anderen nochmals eine Zahnradvariante, diesmal von Roman Abt nach seinem System, ausgearbeitet von Ingenieur Emil Strub, also einem weiteren Zahnrad-spezialisten. Alle Aufwendungen mit dem Ziel, Kosten zu sparen.

Man befand sich immer noch im langzeitigen Eisenbahnfeuer und in einer Zeit des kräftig zunehmenden Verkehrs, wenn auch kurz vor dessen Ende, das dann alle auf dem linken Fuss erwischte.

Das endgültige Projekt und der Bau
 1897 erhielt das Ingenieurbüro Müller und Zeerleider in Zürich den Auftrag, ein endgültiges Projekt auszuarbeiten. Auf dieser Grundlage erteilte am 15. April 1898 die Bundesversammlung für das neu eingereichte Gesuch erneut eine Konzession für den Bau. Ein langwieriges Auf und Ab bei den Planungs- und Finanzierungsverhandlungen mit den Anstössergemeinden und vor allem den Anrainerkantonen Bern und Solothurn folgte. Mit Aktien- und Obligati-



Die Karte zeigt den Verlauf der Bahnlinie entlang der Dörfer im Jura von Solothurn bis Moutier.