

Abo Historischer SBB-Bahnhof

## Ein letztes Mal winkt der Zugverkehrsleiter mit der Signalkelle

Wenige Tage noch werden die Züge in Moudon von Hand abgefertigt. Dann hat das grün-weiße Schild auf dem ganzen SBB-Netz ausgedient.



Sébastien Galliker (Text) Yvain Genevay (Fotos)  
Publiziert: 11.02.2025, 16:11



Auf dem ganzen SBB-Netz wird die grün-weiße Signalkelle nur noch am Bahnhof von Moudon vom Zugverkehrsleiter Andrea Brandani geschwenkt. In ein paar Tagen ist mit der manuellen Abfertigung Schluss.

Foto: Yvain Genevay / Tamedia

### In Kürze:

- Moudon ist der letzte Bahnhof auf dem SBB-Netz, an dem Züge noch manuell abgefertigt werden.
- Nun wird auch hier auf die automatisierte Abfertigung umgestellt.
- Die SBB modernisieren die Bahnanlagen im Broyetal für 250 Millionen Franken.

Ungefähr zehnmal schwenkt der Mann auf dem Perron die grüne Kelle mit dem weissen Querbalken von links nach rechts. Die Bewegung ist präzise und einfach. Auf dieses Signal hin darf der Zug, der von Palézieux in den Bahnhof von Moudon eingefahren ist, seine Fahrt in Richtung Payerne fortsetzen. Und Zugverkehrsleiter Andrea Brandani kann in sein Büro zurückkehren. Zuerst überprüft er aber noch das Zugschlussignal am Heck des letzten Waggons. Die beiden Lichter signalisieren, dass ein Zug einen Streckenabschnitt vollständig verlassen hat.

Der Bahnhof von Moudon im waadtländischen Broyetal ist der letzte auf dem ganzen SBB-Netz, an dem Züge noch per Signalstab abgefertigt werden. Aber nicht mehr für lange.

Im Jahr 2013 hatte ein tödlicher Unfall in Granges-Marnand aufgezeigt, wie veraltet die Strecken im Broyetal sind. Mehrere Massnahmen wurden ergriffen, die das Risiko eines menschlichen Versagens minimieren sollen. Seit 2023 läuft ein 250-Millionen-Franken-Projekt der SBB. Dabei wird die Infrastruktur modernisiert, automatisiert und sicherer gestaltet.

Die Strecke zwischen Payerne und Palézieux wird ab dem 14. Februar für vier Monate unterbrochen. Gleichzeitig wird die manuelle Abfertigung eingestellt. Ab der Wiedereröffnung am 9. Juni wird der Verkehr von der Betriebszentrale in Renens VD aus geleitet.

### Das letzte Zugsicherungssystem dieser Art

«Das System klingelt bei der Abfahrt in Écublens-Rue ein erstes Mal, dann ein zweites Mal, wenn der Zug in Bressonnaz – eine Station vor Moudon – auf Gleis 218 ankommt», erklärt Andrea Brandani das alte Signum-Zugsicherungssystem, das nur in Moudon noch in Betrieb ist. «Wenn der Zug von Payerne aus der entgegengesetzten Richtung auf Gleis 216 ankommt, ertönt ein anderer Ton. Und bei der Abfahrt aus Lucens – eine Station vor Moudon aus Richtung Payerne –, klingelt es nur einmal.»

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurden Weichen an Bahnhöfen mithilfe von Hebeln aus der Ferne mechanisch verstellt. Dann wurde in den 1930er-Jahren das damals als modern geltende Zugsicherungssystem der Firma Integra Signum eingeführt. Heute wirkt die Signum-Maschine aus der Zeit gefallen und lässt einen eher an Austin Powers denken – bald wird sie ausgemustert.



Nach den Bauarbeiten wird die Integra-Signum-Maschine, die von Andrea Brandani noch genutzt wird, ausgemustert.  
Foto: Yvain Genevay / Tamedia

Die Schalttafel regelt die verschiedenen Stellwerke im Sektor Moudon und ermöglicht Andrea Brandani, die Gleisfreimeldung zu überprüfen. «Die beiden roten Striche geben an, dass in Écublens ein Zug steht. Zunächst überprüfe ich, ob Gleis 1, auf dem dieser Zug einfahren wird, frei ist. Dann drehe ich den Richtungsblock und schalte das Stellwerk um, was den Impuls für die Schliessung des Bahnübergangs gibt», erklärt er. Seine Ausbildung begann er im März 2023, seit Oktober desselben Jahres arbeitet er am Bahnhof von Moudon.

Ein Stück weiter ertönt der typische Signalton, der beim Herunterlassen der Verkehrsschranken zu hören ist. «Sehen Sie, jetzt kann das Signal für den einfahrenden Zug von Rot auf Grün gewechselt werden. Für den Lokführer bedeutet das, dass er in den Bahnhof einfahren kann. Man muss aufmerksam sein, sonst bleibt der Zug vor dem Bahnhof stehen.» Der Bähnler aus Montreux erzählt, dass Züge ihn schon immer begeistert haben. Zunächst absolvierte er aber eine Ausbildung in der Medienbranche.



## Neue Balisen sorgen für mehr Sicherheit

Nach Abschluss der Bauarbeiten wird die manuelle Abfertigung ab dem 9. Juni durch moderne Sicherheitsanlagen ersetzt. Dabei handelt es sich insbesondere um Transponder, die zwischen den Schienen eines Gleises montiert sind und dafür sorgen, dass der Zug nicht abfährt, wenn er nicht sollte. «Einige solcher Transponder wurden bereits vor mehreren Jahren in anderen Bahnhöfen des Broyetals installiert», erklärt Jean-Philippe Schmidt, Sprecher der SBB. In Moudon war das bisher noch nicht möglich.



Nach den Bauarbeiten werden die Stellwerke von der Betriebszentrale in Renens bei Lausanne aus gesteuert.  
Foto: Yvain Genevay / Tamedia

Auf der einen Seite ist die Kelle des Zugverkehrsleiters grün mit weissem Querbalken, auf der anderen weiss mit grünem Balken. «Das war eigentlich für den Einsatz bei Nacht gedacht. Aber die Kelle ist für den Lokführer nicht immer gut sichtbar, deshalb wird bei nächtlichen Abfahrten meist eine grüne Taschenlampe verwendet», erklärt Andrea Brandani. Der Lokführer-Fahrplan macht darauf aufmerksam, dass Züge in Moudon auf das Abfahrtsignal warten müssen.

95 Prozent der Zeit wird der Befehlsstab genutzt, manchmal tut es aber auch ein interner Telefonanruf. «Aus Gründen der Übersichtlichkeit ist das insbesondere dann der Fall, wenn ein Güterzug von Gleis 2 abfahren soll, während auf Gleis 1 bereits ein Personenzug steht», erzählt er.



Was mit der Kelle vom Bahnhof von Moudon passieren wird, ist noch unklar.  
Foto: Yvain Genevay / Tamedia

Bei vier Zügen pro Stunde zwischen 5.51 Uhr und 21 Uhr und danach zwei Zügen stündlich bis Betriebsende wird die Kelle in Moudon täglich Hunderte Male geschwenkt. Schon zu Anfangszeiten des hiesigen Eisenbahnbetriebs wurde das so gemacht: «Bevor es Lichtsignale und Zugsicherungssysteme gab, sorgte allein der Mensch für die Sicherheit. Aus diesem Grund hatten alle Bahnhöfe einen Bahnwärter», erklärt Alain Candellero, Kommunikationsverantwortlicher der Museumsbahn Blonay–Chamby.

### Ein heiss begehrtes Museumsstück

Ist der bevorstehende Know-how-Verlust zu bedauern? Das hänge davon ab, wie man dieses Wort definiere, sagt der SBB-Sprecher: «Für mich besteht das Know-how der SBB darin, jeden Tag mehr als 1,32 Millionen Reisende zu befördern und mehr als 11'400 Züge auf einem der meistgenutzten Netze Europas sicher verkehren zu lassen. Hinzu kommt, dass die Strecken modernisiert und gewartet werden, auch das ist Schweizer Know-how.»

Und Nostalgiker können beruhigt sein: Die Kelle wird im Kanton weiterhin auf der Strecke der Museumsbahn Blonay–Chamby im Einsatz sein. «Es gehört zu unserer Mission, Eisenbahnszenen aus der Zeit der Dampfzüge nachzustellen», sagt Alain Candellero.





Zugverkehrsleiter Andrea Brandani und seine rund zwanzig Kollegen aus dem Team in Moudon arbeiten künftig im Betriebszentrum von Renens oder an anderen Bahnhöfen.  
Foto: Yvain Genevay / Tamedia

Andrea Brandani und seine rund zwanzig Kollegen in Moudon arbeiten künftig im Betriebszentrum von Renens oder an anderen Bahnhöfen. Das Museum sei an der historischen Kelle von Moudon interessiert, die SBB haben aber noch nicht beschlossen, was mit ihr passieren wird. «An jedem Bahnhof werden wir an das manuelle Abfahrtsignal erinnert: Der Sekundenzeiger der SBB-Uhr symbolisiert eine Kelle», sagt Jean-Philippe Schmidt.



Insgesamt werden im Rahmen der Modernisierung der SBB-Strecken im Broyetal zwölf Bahnhöfe, darunter auch der Bahnhof Moudon, auf den neuesten Stand gebracht.  
Yvain Genevay / Tamedia

## Baustellen führen 2025 zu Streckenunterbrüchen in der Westschweiz

Mit einer Gesamtinvestition von über 250 Millionen Franken werden die beiden SBB-Linien im Broye-tal, die sich in Payerne kreuzen, in den nächsten Monaten modernisiert. Insgesamt werden zwölf Bahnhöfe umgebaut, um einen besseren Zugang zu den Gleisen und Zügen zu gewährleisten, die tech-nischen Anlagen werden auf den neuesten Stand gebracht und zahlreiche Gleisabschnitte sowie 63 Bahnübergänge erneuert.

Zwei weitere grosse Baustellen werden 2025 in der Westschweiz zu vollständigen Streckenunterbrü-chen führen: Vom 12. April bis Herbst 2025 ist die Strecke zwischen Le Day und Le Brassus im Vallée de Joux im Jura betroffen. Zwischen Freiburg und Bern ist die Strecke vom 28. Juni bis zum 25. August unterbrochen. Es fahren Ersatzbusse.

Aus dem Französischen übersetzt von Marina Galli

---

NEWSLETTER

### Wirtschaft heute

Erhalten Sie die wichtigsten News aus der Wirtschaft sowie die besten Hintergründe und Analysen.

[Weitere Newsletter](#)

Einloggen

---

**Sébastien Galliker** ist seit 2017 Redaktor im Ressort Waadt bei «24 heures». Im Büro in Payerne berichtet er über das aktuelle Geschehen in der waadtländischen und freiburgischen Broye. Er ist seit 2000 Journalist und hat für La Broye Hebdo, Sport und in der Region gearbeitet. [Mehr Infos](#)

X @sebgalliker

[Mehr Infos](#)