

Oberlokführer Vochtel rettet den D 21

Nach dem heldenhaften französischen Lokomotivführer **Jean Coquelin** wurden einige Straßen und Plätze und sogar ein Sportstadion benannt. Was führte zu dieser besonderen Ehrung? Er brachte am 31. Oktober 1957 bei St Malo unter Lebensgefahr und trotz seiner schwersten Verbrennungen, an denen er schließlich verstarb, seinen Zug mit über 500 Reisenden zum Stehen.

Sein Schicksal ähnelt dem des deutschen Lokomotivführers **August Vochtel** neun Jahre zuvor. Vochtel rettete einen D-Zug mit ca. 700 Reisenden. Straßen oder Plätze wurden allerdings nicht nach ihm benannt. Da erstaunt es, daß die französischen Streitkräfte nur wenige Jahre nach dem Krieg für einen Deutschen eine besondere Tapferkeitsmedaille prägen ließen: „*Hommage au Courage*“ – „Ehre dem Mut“! Die Beinahe-Katastrophe vom 22. November 1948 hat zahlreiche Artikel und Beiträge in Zeitschriften, Magazinen, Zeitungen Schul-Lesebüchern, Illustrierten, Kinder- und Jugendbüchern inspiriert. Zumindest literarisch wurde somit in Deutschland August Vochtel ein Denkmal gesetzt.

Das Magazin **Der Spiegel** (22/1949) brachte am 26. Mai 1949, ein halbes Jahr nach dem Geschehen, diese Nachricht: „August Vochtel, ein 55jähriger Lokomotivführer der Strecke Trier-Koblenz, bekam von Vertretern der französischen Militärregierung eine Anerkennungsplakette, die eigens für ihn in der Pariser Münze angefertigt wurde. Als ihm im vergangenen November mitten im Cochemer Tunnel ein Explosionsbrand auf dem Führerstand den Weg zum Bremsventil versperrte, kletterte er trotz schwerer Verbrennungen an der Lokomotive entlang bis zum vorderen Puffer, löste dort mit dem Fuß die Bremsvorrichtung und rettete damit 700 Menschen aus Lebensgefahr. Bis jetzt lag er schwer verletzt im Krankenhaus.“

Franz Ludwig Neher versuchte, zehn Jahre nach dem Ereignis in seinem Beitrag für ein Jugendbuch mit dem Titel **Eisenbahn einmal anders**¹, Vochtel und seine Tat dem Vergessen zu entreißen: „Das Gespräch begann mit dem Wetter und endete mit der Heldentat des Lokführers Vochtel der Eisenbahndirektion Trier, von einmal viel in den Zeitungen die Rede gewesen war. Wer entsinnt sich aber heute noch des Lokführers Vochtel? Die Öffentlichkeit hat ihn vergessen, und da ich, so mitten im Rangierbetrieb sitzend,

¹ In: Franckh, Pit: Weite Welt der Eisenbahn. Das Große Eisenbahnbuch. Stuttgart: Franckh, 1958, 102f.

auf meinen Lg warte, alle Eindrücke auf mich wirken ließ, ging mir auch immer dieser Vochtel im Kopfe herum. Lokführer Vochtel fuhr den D 21 von Trier nach Koblenz. Vor der Einfahrt in den bekannten vier und einen halben Kilometer langen Cochemer Tunnel jault D 21 das vorgeschriebene Achtungssignal und verschwindet mit 70 km/h in der Finsternis. Der Zug ist in Ordnung.

Das Führerhaus füllt sich mit Kohlenstaub. Etwa in der Mitte des Tunnels ereignet sich eine Kohlenstaubexplosion. Stichflammen zucken auf und hüllen den Führerstand in tobenden Brand. Lokführer Vochtel und sein Heizer Felten klettern trotz schwerer Brandwunden auf den schmalen Tritt neben dem Führerhaus der Lok. Vochtel hat nur einen Gedanken: den Zug unter allen Umständen zum Stehen zu bringen. Er versucht durch das Seitenfenster das Bremsventil zu erreichen. Das Ventil glüht. der Versuch mißlang. Vochtels linker Arm wird bis auf die Knochen verkohlt. Der Mann streift fast die Tunnelwand....

Das Gefälle im letzten Abschnitt des Tunnels steigert die Fahrgeschwindigkeit. Der Tunnel endet im Weichengewirr des Bahnhofes Cochem, - ein vollbesetzter Zug. - ahnungslose Reisende! Der Lufthahn an der vorderen Pufferbohle der Lok ist die einzige mögliche Rettung. Wenn man diesen Lufthahn öffnet, so wirkt die Luftdruckbremse als Notbremse. Unter unvorstellbaren Schmerzen klettert Vochtel auf dem schmalen Laufblech am Kessel entlang nach vorne. Ein Fehltritt in der Finsternis des Tunnels, und der Tod schlägt in den Schnellzug. Vochtel erreicht die vordere Pufferbohle und stemmt sich unter Aufbietung aller Kräfte seines verbissenen Willens gegen den roten Lufthahn... Luft zischt... die Bremsklötze reißen Funken von den Rädern ... wenige hundert Meter vor dem Tunnelausgang kommt D 21 zum Stillstand. Vochtel hat 700 Menschen das Leben gerettet. Durch die Notbremswirkung und den Feuerschein der Lok alarmiert, eilt der Zugführer herbei. Vochtels Kleider brennen. Der Zugführer erstickt die Flammen mit seinem Mantel. Dann muß er Vochtel trotz fürchterlicher Brandwunden zum Bahnhof Cochem führen, um das Unglück zu melden. Lange schwebte Vochtel in Lebensgefahr. Sein Heizer konnte nach einigen Wochen das Krankenhaus verlassen. Der Präsident der Eisenbahndirektion Trier beförderte Vochtel zum Oberlokführer. Ministerpräsident Altmeier sprach ihm die Anerkennung der Regierung aus, und der französische Gouverneur Julike überreichte dem Oberlokführer eine eigens für ihn in der Pariser Münze geschlagene Tapferkeitsmedaille: ‚Sie haben, Herr Vochtel, Ihrem Lande einen großen Dienst erwiesen...‘ Haben wir nun Eisenbahner oder nicht? Man nehme an, es wären Eltern oder Geschwister mit jenem D 21 gereist! Die Ankunft meines Lg 10921 riß mich aus meinen Gedanken.“

Nehers Frage „Haben wir nun Eisenbahner oder nicht?“ ist natürlich rhetorisch. August Vochtel aus Trier erhielt später vom französischen Gouverneur die Tapferkeitsmedaille, da nur durch seinen Einsatz kein Mensch ums Leben kam. In den Zeitungen war tatsächlich einmal viel über Vochtel zu lesen, auch in den Fachzeitschriften für Eisenbahner. Der „*Eisenbahnfachmann*“ (27 [1953] H.3, 3) zitierte dabei das „*Hamburger Abendblatt*“:



D 21 kam zum Stehen

Oberlokfürer August Vochtelt rettete brennend 650 Menschen

August Vochtelt will kein Held sein. Zum Jahresende hat ihm der Bundesverkehrsminister das große Verdienstkreuz der Bundesrepublik umgehängt. Der Oberlokfürer Vochtelt rettete 650 Menschen das Leben.

Der 22. November 1948 war ein nebliger Tag. Im D 21 von Paris über Trier nach Koblenz dösten an die 650 Reisende, Deutsche und Franzosen. Ein Blick auf die Armbanduhr: Man wird pünktlich in Koblenz sein und die Anschlusszüge auf der Rheinstraße nach Köln und Frankfurt erreichen. In der gewaltigen D-Zug-Lok lehnte Lokomotivführer August Vochtelt aus Trier mit seinem Heizer in den Seitenfenstern und kontrollierte hin und wieder mit einem schmellen, gewohnten Blick die Instrumente.

Kein besonderer Mann, dieser August Vochtelt. 58 Jahre alt, hoch aufgeschossen, ein wenig schlacksig sogar, waschechter Trierer, mit dem breiten Platt seiner Heimat. In der Maarstraße 9, einer halberbombten Gasse am Rande der Römerstadt, bewohnt er mit seiner Frau und einer der vier Töchter eine vierzimmerwohnung. Vochtelt kennt sämtliche deutschen Lokomotivtypen. Er steht seit 1920 in den Führerständen und ist im letzten Krieg in Rußland gefahren.

Da ist der Kocheimer Tunnel! Wie oft ist Vochtelt durch ihn gefahren! Ein letzter Blick auf den Geschwindigkeitsmesser, ehe er auf das Pfeifensignal drückt. Dann taucht das Ungeheuer in den dunklen Rachen des Felsenschluchs ein.

Genau in der Mitte des Bergtunnels gab es plötzlich einen dumpfen Knall und eine sengende Stichflamme aus dem Feuerloch. „Vermutlich Kohlenstaubexplosion in der Feuerung“, hieß es amtlich-nüchtern nachher im Untersuchungsbericht. Im Nu stand die riesige Lokomotive in Flammen. Vochtelt's Kleider hatten sofort Feuer gefangen, brannten lichterloh. Der Heizer riß ihm in wilder Hast die brennenden Fetzen vom Leibe. Dann tastete sich Vochtelt durch die sengende Glut zu den Bremsventilen. Aber die waren bei den 1000 Grad Hitze rotglühend geworden. Wo Vochtelt hinfaßte, da blieb die Haut in Streifen hängen. Bis auf die Knochen verschmorte sein Fleisch. Der Zug raste führerlos dahin, in etwa zwei Minuten mußte das Ende des Tunnels erreicht und der Bahnhof Kochem sichtbar sein, der gleich hinter dem Tunnelaustritt beginnt. Der Zug war nur wenig langsamer geworden, die 650 Fahrgäste hatten nichts von der Katastrophe auf der Lokomotive bemerkt. Ein entsetzliches Unglück stand bevor.

Und dann tat der August Vochtelt aus Trier etwas, was ihn auf einmal aus der Vielzahl namenloser Kollegen heraushebt. Der schon schwer verwundete Mann kletterte hinaus auf den Laufsteg, der am Bauch des Kessels entlang nach vorne führt, dort hin wo am Kopfende des Kolosses das Luftventil liegt. Nur mit ihm war der Zug noch aufzuhalten. Aber soweit dachte Vochtelt nicht mehr, er handelte nur noch mechanisch. Von der Hose bis zur Mütze schwelte alles, was er noch am Leibe hatte. Zehn Meter ist der Rumpf einer D-Zug-Lok lang, zehn Meter schob sich Vochtelt Fuß um Fuß an dem glühenden Leib seiner Maschine entlang, gegen den Luftzug und die vorbeifliegende Tunnelwand nach vorne. Er packte das Ventil, das die Bremsluftschläuche abschließt. Zischend entwich die Luft, knirschend griffen die Bremsen an den elf Waggons, und am Ausgang des langen unterirdischen Schlundes kam der D 21 zum Stehen.

Bewußtlos haben ihn die Hilfsmannschaften des Bahnhofs Kochem gefunden, dort, wo die erlösende Ohnmacht ihn aus den Qualen der Verbrennungen dritten Grades gerissen hatte; zwischen dem Windschutzblech und den Puffern seiner Maschine. Heute haben die Ärzte August Vochtelt wieder zusammengeflickt. Aber er wird nie wieder eine Lokomotive führen können. Der französische Gouverneur von Trier hat extra für ihn eine Tapferkeitsmedaille auf der Pariser Münze prägen lassen. Sie trägt die Aufschrift: „Ehre dem Mut!“

(„Hamburger Abendblatt“)

Dieser Artikel wurde im Februarheft des Eisenbahn-Journal 33 (2007) noch einmal wiedergegeben.

Die Eisenbahn-Kinderzeitung (H.7/1953) brachte auf einer Sonderseite das Schicksal des Oberlokführers kindgerecht dramatisch. Er habe sich das „Große Verdienstkreuz der Bundesrepublik Deutschland“ – im Titel dargestellt – „wahrlich verdient“. Aus der finsternen Tunnelhöhle fährt eine 50er Güterzuglok mit „großen Ohren“ aus. Die rote Farbe um sie herum deutet auf Feuer und Blut, auf die in letzter Minute unter großen Opfern des Lokführers verhinderte Katastrophe.

Oberloko-führer Vochtel rettet 650 Menschen



Am 22. 11. 1948 steht Oberloko-führer August Vochtel auf der großen Lokomotive des Schnellzuges Paris-Luxemburg-Trier-Koblenz. Bahnhöfe und Ortschaften fliegen vorbei. August Vochtel schaut auf die Signale an der Strecke und wirft zwischendurch immer einen Blick auf die Instrumententafel vor sich. Er liebt seinen Beruf, er liebt diese gewaltige Lokomotive mit ihrer ungeheuren Kraft. Hinter ihm im Zuge sitzen 650 frohgestimmte Reisende. Sie wissen: auf die Eisenbahner auf der Lokomotive können sie sich verlassen.

Vor dem über 4 Kilometer langen Kochemer Tunnel gibt unser August Vochtel wie immer laute Pfeifsignale. Dann verschlingt das Dunkel des Tunnels den Zug. In der Mitte des Tunnels schießt plötzlich eine große Feuerflamme mit ungeheurer Hitze von der Ofentüre der Lokomotive zum Tender. Es ist eine äußerst seltene Entzündung, die bei Vermischung feinsten Kohlenstaubs mit Sauerstoff entstehen kann. Die große Flamme streift August Vochtel, verbrennt sein Gesicht, seine Arme. Seine Kleider stehen in Flammen. Der fürchterlich zugerichtete Mann weiß, daß er in wenigen Augenblicken zusammenbrechen muß. Auch der Heizer ist hingefallen. Soll die Lokomotive führerlos weiterrasen? Sollen die 650 Menschen ins Verderben fahren?

August Vochtel greift nach den Bremsen auf dem Führerstand. Die ungeheure Hitze hat das Eisen fast zum Glühen gebracht. Die Haut der Hand bleibt in Fetzen hängen. Es ist unmöglich, die Bremsen zu bedienen. Jetzt kämpft August Vochtel um das nackte Leben und die Gesundheit der ihm anver-

trauten 650 Menschen. Mit zerschundenen Gliedern tastet er sich auf der Außenseite der dahinjagenden Lok den Laufsteg entlang. An der Stirnseite der Lokomotive läßt er sich auf die schmale Plattform fallen, mit einer Hand klammert er sich fest, mit der anderen versucht er, den Hahn der Luftbremsen zu öffnen.

Es gelingt. Luft zischt heraus. Der Zug bremsst und verlangsamt sofort seine schnelle Fahrt. Endlich steht er. August Vochtel ist von der Lokomotive gefallen; man findet ihn ohnmächtig neben den Rädern liegend. Er wird ins Krankenhaus gebracht, das er erst nach vielen, vielen Monaten wieder verlassen kann.

Das ist die Geschichte des Eisenbahners August Vochtel, der sein Leben für 650 Menschen eingesetzt hat. Das Große Verdienstkreuz der Bundesrepublik Deutschland, das ihm der Bundespräsident verliehen hat, hat er sich wahrlich verdient.



Zahlreiche Schul-Lesebücher nahmen unter verschiedenen Titeln die Geschichte auf: „*Es geht um Minuten*“ oder „*Ein Lokführer*“, so auch die „*Reiche Fracht*“:

EIN LOKFÜHRER

Es ist der 22. November 1948. Abfahrtsbereit steht der D 21, der Abendschnellzug nach Koblenz, auf dem Trierer Hauptbahnhof. Der Fahrdienstleiter unterhält sich mit dem Lokführer, der, sein Pfeifchen schmauchend, im Fenster seines Führerstandes lehnt: „Na, August! Sieht ja heute wieder ganz kriegsmäßig aus bei dir!“

„Ach, wegen der Karbidlampen, meinst du? Uns sind vorhin sämtliche Birnen im Führerhaus durchgeknallt! Anscheinend ist am Regler was nicht in Ordnung. Aber schließlich kann das Betriebswerk wegen so einer Kleinigkeit keine andere Lok einsetzen.“

Dann verwandelt sich das rote Signallicht vor der Maschine in Grün, und der Fahrdienstleiter hebt seine Kelle. Zischend strömt Dampf in die Zylinder, und langsam rollt der Zug mit der langen Reihe seiner erleuchteten Fenster hinaus in die Nacht.

Schweigend stehen die beiden Männer auf der Lokomotive an ihren Plätzen, während hinter ihnen 700 Reisende lesend, rauchend, leise plaudernd oder schlummernd ihrem Ziel entgegenfahren.

Es ist 21 Uhr vorbei, als der Zug in den Kocheimer Tunnel einrollt. Vier Kilometer geht es jetzt durch den Berg, zuerst eben, dann stärker und stärker abfallend, dem Bahnhof Kochem zu, der wenige hundert Meter hinter dem Tunnelausgang liegt und an dem der Zug fahrplanmäßig halten wird.

Da zuckt plötzlich ein grellweißer Blitz auf! Mit einem dumpfen Schlag springt es den Lokführer von rückwärts an wie ein glühend-heißes Schwert. Vor seinen Augen zucken unheimliche Lichter auf in allen Farben des Regenbogens. Auch der Heizer taumelt, von dem

113

Glutatem getroffen, von seinem Sitz. Schützend halten die beiden im Führerstand ihre Arme vor die Augen.

In Bruchteilen von Sekunden ist der Führerstand in eine glühende Hölle verwandelt: Flammen lodern auf, Stichflammen zucken durch den engen Raum.

„Raus! August!“ brüllt der Heizer, fast irr vor Schmerzen, und steht schon auf dem kaum handbreiten Tritt an der Seite des Führerhauses. Hinter ihm stürzt der Lokführer an die frische Luft.

Er scheint die Brandwänden gar nicht zu spüren. Sich mit der Rechten festhaltend, schiebt er sich an das Seitenfenster des Führerstandes heran: „Du! Ich muß den Zug zum Halten bringen! Bleib gut stehen und halte dich fest!“ ruft er dem Heizer zu. Weiß glühen die Hebel, immer noch zucken die Stichflammen. Brennende Holzteile lodern wild in der Wirbelströmung der dahinasenden Maschine. Nur den Bruchteil einer Sekunde zögert der Lokführer, dann beißt er die Zähne zusammen, richtet sich auf, streckt den Arm durch das Fenster, um den Bremshebel zu erreichen. Glutheiß fährt es ihm ins Gesicht, seinen Arm durchzuckt ein wütender Schmerz. Sekunden hält der Lokführer in dieser Lage aus. Dann muß er den Arm zurückziehen. Er hat die Brems nicht erreichen können! Das Opfer war umsonst!

Umsonst? Dem Lokführer beginnen die Sinne zu schwinden! Da reißt ihm die Stimme seines Heizers hoch, die das Donnern des Zuges kaum zu übertönen vermag: „August! Ich kann nicht mehr, ich springe ab!“

Abspringen? So ein Wahnsinn! Fährt es dem Lokführer durch den Kopf. Kaum einen Meter neben ihnen fliegt die Tunnelwand vorbei! Und wäre es nicht der sichere Tod für die Siebenhundert, die da hinten, ahnungs- und führerlos, dem Verderben zurollen? Wie weit würde denn dieser Unglückszug überhaupt noch kommen, wenn es dem Lokführer jetzt nicht gelänge, diese hinter der Lok dahinasenden Eisen- und Stahlmassen irgendwie zu bändigen? Hat der Zug schon die Gefällestrecke erreicht? Nimmt die Fahrgeschwindigkeit nicht von Sekunde zu Sekunde zu? Wird der führerlose Zug nicht mit Urgewalt in den Weichen des Kocheimer Bahnhofs seine eiserne Spur verlassen? Werden sich die Wagen nicht ineinander- und übereinanderschieben wie zerquetschte Streichholzschächeln? Wird die Maschine dieses wahnwitzige Tempo überhaupt noch mitmachen? Wird nicht schon vorher das wirbelnde Gestänge sich verstauchen, verbiegen, in den Boden spielen und die tonnenschwere Maschine aus dem Geleise

114

drücken? „Nein!“ schreit es in dem Lokführer, „wenn du schon sterben mußt, mußt du doch vorher deinen Zug retten!“

Der linke Arm des Lokführers ist verbrannt und nicht mehr zu bewegen; die Hand ein blutiger, schmerzender Fetzen, das Gesicht eine einzige Brandwunde! Die Augen, geblendet von der entsetzlichen Helligkeit, verbrannt von der Glut, sind fast zugeschwollen. Aber Schritt um Schritt tastet sich dieser Mann vorwärts! Festhalten kann er sich nicht. Das Blech unter seinen Füßen ist glatt und keinen halben Meter breit. Die Maschine stampft und schwankt und rüttelt in der rasenden Fahrt. Aber der Lokführer sieht durch seine Schmerzen hindurch glasklar die einzige Möglichkeit der Rettung: den Hahn der Bremsluftleitung vorne an der Maschine zwischen den Puffern! Mit dem unsagbar schmerzenden Körper schmiegt er sich an die Wölbung des Kessels und schiebt sich Zentimeter für Zentimeter voran.

Endlich hat er vorne die Spitze der Lokomotive erreicht. Fast zwei Meter fällt das glatte Blech jetzt schräg nach vorne ab. Der Lokführer läßt sich hinuntergleiten, tastet mit dem Fuß nach einem Halt, erwischt die Lärerne und legt sich dahinter. Er weiß, daß er sich jetzt sichern muß, um nicht von der plötzlich einsetzenden Bremswirkung vor die Räder seiner Maschine geschleudert zu werden. Sein Fuß tappt im Dunkeln nach dem rettenden Hahn. Da ist er! Langsam, ganz langsam tritt der Lokführer dagegen, hört das Zischen der entweichenden Bremsluft, spürt das allmähliche Anziehen der Bremsen. Jetzt ist es geschafft. Noch ein paar hundert Meter rollt der Zug. Langsamer schlagen die Räder ihren Takt. Dann steht er mit leichtem Ruck.

Im Zug aber sitzen 700 Menschen, von denen nicht ein einziger ahnt, daß der Tod bereits die Führung der Lokomotive übernommen hatte.

Reiche Fracht Lesebuch Bd. 4 *Mortzfeld-Siebrandt* 1954

2

Erst vier Jahre nach dem Unglück erhielt August Vochtel das Große Verdienstkreuz. Das offizielle Organ der Deutschen Bundesbahn berichtete von der Feier der Verleihung an den noch immer sichtlich von seinen schweren Verletzungen gezeichneten und ihretwegen pensionierten Oberlokomotivführer:
Die Bundesbahn 27 (1953) 67f

„Bundespräsident Prof. Dr. Heuss hat dem Oberlokomotivführer August Vochtel aus Trier das Große Verdienstkreuz des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland verliehen. Bundesverkehrsminister Dr.-Ing. Seebohm hat dem Oberlokomotivführer Vochtel am 23.12.1952 diese hohe Auszeichnung in Bonn im Rahmen einer Feierstunde überreicht.

Der 58jährige Oberlokomotivführer, der seit 33 Jahren im Eisenbahndienst steht, hat am 22.11.1948 trotz lebensgefährlicher Brandverletzungen den von Trier nach Koblenz fahrenden D-Zug 21, nach einer Kohlenstaub-Explosion im Cochemer Tunnel zum Halten gebracht und dadurch ein schweres Eisenbahnunglück verhindert. Er hat durch sein Verhalten allen Eisenbahnern ein leuchtendes Vorbild treuer Pflichterfüllung gegeben.

² Alwin Mortzfeld und Kurt Siebrandt, in: Reiche Fracht. Ein Lesebuch. Bd.4. 7. u. 8. Schuljahr. Düsseldorf: August Bagel, 1954.



Für seine Tat wurde Vochtel zum Oberlokomotivführer ernannt. Generaldirektor Bauer, von der ehemaligen Betriebsvereinigung der SWDE in Speyer, ehrte Vochtel mit einer Belohnung von 1000 DM und der Ministerpräsident von Rheinland-Pfalz mit einer Urkunde und einem persönlichen Dankschreiben. Mit einer eigens für ihn in Paris geprägten Denkmünze zeichnete die Militärregierung von Rheinland-Pfalz den Oberlokomotivführer besonders aus.

Die Ereignisse des 22.11.1948 wurden noch einmal lebendig, als der Bundesverkehrsminister am 23.12.1952 in einer Feierstunde in Bonn Vochtel das Große Verdienstkreuz überreichte. Die Narben an Gesicht und Händen des tapferen Mannes legen Zeugnis ab von den furchtbaren Verletzungen, die er damals erlitten hat. Sichtlich ergriffen würdigte Bundesminister Dr. Seehofer noch einmal die hervorragende Tat Vochtels. Sein Mut, seine Tapferkeit und seine Einsatzbereitschaft, so sagte der Minister, seien für alle Zeiten in das Goldene Buch unserer Eisenbahn eingeschrieben. Mit ihm sollten alle Eisenbahner geehrt werden, die nach dem Zusammenbruch trotz Hunger und Entbehrungen und in steter Sorge um das Wohl ihrer Familien die Zerstörungen des Krieges überwunden und die Eisenbahn in vorbildlicher Einsatzbereitschaft wiederaufgebaut haben. Es erfülle ihn mit Stolz und besonderer Freude, so führte Dr. Seehofer weiter aus, daß er Vochtel, der sich aus dieser großen Schar besonders hervorgetan habe, als erstem Eisenbahner der Betriebsverwaltung das Große Verdienstkreuz überreichen dürfe. Oberlokomotivführer Vochtel dankte mit bewegten Worten und betonte, er habe nur seine Pflicht getan, und wolle die Auszeichnung für alle Eisenbahner tragen, die Tag für Tag treu ihre Pflicht erfüllen. Anschließend nahm er die Glückwünsche seines Direktionspräsidenten Keßler (Trier), des Eisenbahndirektionspräsidenten Dr.-Ing. Hardt (Köln),

der die Glückwünsche des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn überbrachte, sowie seiner übrigen anwesenden Vorgesetzten und Kollegen entgegen. Mit einem gemeinsamen Imbiß und einer Besichtigungsfahrt durch Bonn endete diese denkwürdige Feierstunde.“

Die „SWDE“, Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen, der Vochtel angehörte, verwaltete die staatlichen Eisenbahnen in den Ländern der französischen Besatzungszone von 1947 bis 1949.³

Zum Jubiläum „100 Jahre Cochemer Tunnel – 100 Jahre Moselbahn“ verfaßte Hansjürgen Wenzel den Erinnerungsartikel **Fast vergessener Unglücksfall auf der Moselstrecke**⁴:

„Am 22.11.1948 führten Lokführer Vochtel und sein Heizer einen stark mit französischem Militär besetzten Schnellzug von Trier nach Koblenz. Während der Durchfahrt durch den Cochemer Tunnel brach auf dem Führerstand der Lokomotive der Baureihe 50 ein Brand aus. Lokführer und Heizer sollen sich nicht recht verstanden haben. So soll der Heizer vor der Tunneleinfahrt noch einmal Kohle aufgeworfen und die Kohlen auf dem Tender nicht gründlich genäßt haben. Spätere Versuche ergaben, daß durch Strömungsverhältnisse im Tunnel und wegen der arbeitenden Belüftungsanlagen in Cochem viel feiner Kohlenstaub vom Tender her in den relativ windgeschützten Führerstand der Lok gelangte. Dabei entstand – ein recht seltener Fall – eine hochentzündliche Kohlenstaub-Luftmischung, die sich an der im Führerstand aufgehängten Karbidlampe entzündete, welche anstelle der ausgefallenen elektrischen Beleuchtung der Lok den Buchfahrplan beleuchtete. Dabei hielt der Zustrom von Kohlenstaub in die rechte obere Ecke des Führerstandes an, welcher recht bald in Brand stand. Das Feuer entwickelte eine solche Hitze, daß die Anzeigeeinstrumente für den Schieberkastendruck, Druck des Hauptluftbehälters und der Hauptluftleitung stark anschmolzen. Lokführer und Heizer verließen während der Fahrt das Führerhaus und standen außen auf dem Lokumlaufblech. Vochtel handelte jetzt mutig und opferwillig. Ungeachtet der Hitze versuchte er von außen durch das Führerhausfenster das Führerbremsventil zu betätigen – vergeblich; er erlitt schwerste Verbrennungen am Arm. Ohne auf diese Verletzung zu achten, kletterte er während der Fahrt im Tunnel nach vorn, betätigte mit dem Fuß den vorderen Luftabsperrhahn und brachte den Zug etwa 300 m vor dem Tunnelportal zum Stehen. Hierbei zeichnet sich der im Zug mitfahrende tROI Unnold aus, als er tatkräftig und umsichtig die Löscharbeiten leitete. Vochtel, der lange zwischen Leben und Tod schwebte, wurde durch die Verwaltung zum Oberlokomotivführer befördert; in Paris prägte man eigens eine

³ Die Eisenbahndirektion Trier wurde für die außerhalb des Saarlandes (Eisenbahnen des Saarlandes, „EdS“) verbliebenen Strecken geschaffen. Für die ED Trier und die Direktionen Karlsruhe und Mainz gründeten die Länder Rheinland-Pfalz, Baden und Württemberg-Hohenzollern am 25. Juni 1947 als gemeinsame Verwaltung die „Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen“ mit Sitz der Generaldirektion in Speyer.

⁴ Vgl. Eisenbahn-Kurier 14 (1979) H.5 Mai, 5-29.

Tapferkeitsmedaille für ihn, da er zahlreichen französischen Reisenden das Leben gerettet hatte; er war bei den ersten Trägern des neugeschaffenen Bundesverdienstkreuzes."

Wenzel unterstellt – ohne Quellenangaben – im angeblich mangelnden Verständnis zwischen Lokführer und Heizer eine Mitschuld des Personals an der Beinahekatastrophe.

Zehn Jahre später setzt Jürgen Ostermeyer in seinem Beitrag **Rettung im Tunnel**⁵ die „Heldentat“ des Lokführers August Vochtel in Anführungszeichen – wohl wegen der antiquierten Vokabel, die an Kriegszeiten erinnert, die Rettungsaktion Vochtels dürfte er wohl kaum in Frage gestellt haben.

22.11.1948 – An diesem Tag ist der aus dem Hunsrück stammende, gerade 54 Jahre alt gewordene Lokomotivführer August Vochtel zwar nur zum Bereitschaftsdienst eingeteilt, muß aber dann am Abend anstelle eines verletzten Kollegen den mit siebenhundert Reisenden – vor allem Franzosen – besetzten D 21 Trier-Koblenz übernehmen. Planmäßig wird der Bahnhof Eller passiert: mit etwa siebzig Stundenkilometern verschwindet der Zug in den Rauchschwaden des 4,2 km langen Cochemer Tunnels. „Wir freuten uns stets, wenn wir durch waren“, meinte Vochtel später einmal im Gespräch mit dem Chronisten, „und oft zwang uns die Hitze im Führerstand, nach außen auf die Trittleiter zu klettern.“

Nach Cochem geht es bergab, der Zug muß zum Stehen kommen, egal wie. Ein Griff Vochtels durch das Fenster erweist sich als zwecklos: das Führerbremsventil glüht und läßt sich nicht bewegen. Dabei ist der linke Arm des Lokführers in Sekundenschnelle bis auf die Knochen verschmort.

Zum Bremsen muß Luft aus der Leitung, aber wo? – Da gibt es vorn an der Pufferbohle noch den Absperrhahn für die durchgehende Luftleitung: den versucht Vochtel zu erreichen, indem er auf dem Umlauf der rüttelnden Maschine, sich im Finstern an den Kessel pressend, nach vorn krabbelt – festhalten kann er sich nicht mehr: „Wie ich zwischen Kessel und Windleitblech hindurchgekommen bin, weiß ich selbst nicht mehr, ich muß bewußtlos gewesen sein.“ Vor der Rauchkammer im Luftstrom wieder zu sich gekommen, probiert Vochtel ein wenig mit dem Fuß, wie schwer oder leicht der Luftabsperhahn zu bewegen ist. Dieses Antippen genügt, den Druck in der Hauptluftleitung gerade soweit absinken zu lassen, daß der Zug sachte, wie bei einer ordentlichen Betriebsbremsung dreihundert Meter vor dem Tunnelausgang zum Stehen kommt. Der herbeigelaufene Zugführer Lambio findet Vochtel ohnmächtig vor seiner Lok auf den Schienen liegend; er erstickt das von neuem auflodernde Feuer der Kleider des Kameraden und schleift ihn in die nahegelegene Tunnelstation, wo Arzt und Krankenwagen alarmiert werden, löscht den Brand im Führerhaus und fährt den Zug in den Bahnhof Cochem. Monatelang schwebte August Vochtel zwischen Leben und Tod, der als „ultima ratio“ vorgesehenen Amputation des linken Armes widersetzt er sich erfolgreich. Sechs Jahre dauerte es, bis die linke Hand verheilt war, die Brandwunden im Gesicht blieben für immer.

⁵ Vgl. Eisenbahnkurier 24 (1989) Nr.201 Juni, 34f.

Der französische Militärgouverneur aber betonte in seinem Dankschreiben den Umstand, daß diese tapfere Tat sich just auf derselben Bahnstrecke ereignet habe, auf der Jahre zuvor unzählige Franzosen in die Konzentrationslager transportiert worden waren. „Damit haben Sie Ihrem Land einen großen Dienst erwiesen.“

Ostermeyer optiert für die 50 3091 als Zuglok.⁶ Die Vermutung basiert auf seiner Analyse der Eintragungen im Betriebsbuch dieser Lok, die wohl kurz nach dem 22.11.1948 im AW weilte. Die Argumentation im EK erscheint nicht überzeugend, denn die Verpuffung fand auf dem Führerstand statt, die Ausbesserungsmeldung nennt jedoch hauptsächlich Arbeiten am Triebwerk und an der Bremsanlage. 50 3091 war zudem eine ÜK-Lok, geliefert ohne Windleitbleche, entfeinert gemäß Stufe 4. Sie erhielt erst bei der L2 neue Windleitbleche.

Am ausführlichsten und mit Quellenangaben berichtet Joachim Braun im "Lokmagazin"⁷ in seinem Artikel "**Eine verhängnisvolle Tunnelfahrt**" über dieses Ereignis:

Der zweigleisige Kaiser-Wilhelm-Tunnel mit 4203 m Länge galt bis zum Beginn des ICE-Zeitalters als Deutschlands zweitgrößte Eisenbahnbergdurchfahrt. Der zweigleisige Tunnel mit einem Querschnitt von 48 m² steigt von Cochem her auf eine Länge von 2560 m 1:200 an, verläuft anschließend 1288 m waagrecht, um dann zum Tunnelmund Eller weiter 1:300 zu steigen. Der Baubeginn erfolgte am 15.05.1875. Der Tunnel ging gleichzeitig mit der Strecke Trier-Koblenz am 19.05.1879 in Betrieb. Zur Entlüftung der Tunnelröhre diente ein 230 m hoher Entlüftungsschacht mit 10 Schraublüftern System Siemens-Bentz. Aus dem Abzugsschacht aufsteigende starke Rauchwolken vermittelten ein Bild von der Lage, in der sich die Lokomotivpersonale bei der Tunneldurchfahrt bis zum Ende der Dampflokzeit befanden. Unter diesen Bedingungen geriet in den Abendstunden des 22. November 1948 der Führerstand einer Lokomotive im Tunnel in Brand, und nur durch den selbstlosen Einsatz des Lokomotivführers gelang es, die unvermeidbar erscheinende Katastrophe zu verhindern. Diese Ereignisse sollen nun nach Einsicht in die Unfallakte dargestellt werden.

Der Schnellzug D 21 zur Fahrt von Paris Est nach Koblenz hatte Wasserbilligerbrück planmäßig um 17.39 Uhr verlassen und traf pünktlich um 18.34 Uhr in Trier Hbf ein. Die Lokomotive 50 2871⁸ vom Bw Trier wurde abgekuppelt und rollte in das Heimatbetriebswerk. Nach dem Beistellen zusätzlicher Wagen stieg das Zuggewicht auf 525 t. Etwa 700 Reisende, darunter

⁶ Gebaut bei O&K unter Fabriknummer 14217/1943, gehörte 1945-49 zur SWDE, 1950 beim Bw Jünkerath, bei der DB 053 091-5, + 05.12.1974.

⁷ Lokmagazin Nr.195 (1995) 509-513, vgl. ferner ders.: Eine verhängnisvolle Tunnelfahrt in Cochem, in: Jahrbuch für den Kreis Cochem-Zell (1997) 121f.

⁸ 50 2871 (BMAG 11927/1942) gehörte als 150Z2871 von 1945 bis 1947 zur SNCF, wurde an die SWDE zurückgegeben und am 14.11.1953 ausgemustert.

200 Angehörige der französischen Besatzungsmacht, benutzten an diesem Abend den D 21. Die vom Bw Trier für die Bespannung des Zuges vorgesehene Lokomotive mußte wegen eines Tragfederbruches⁹ am gleichen Tag abgestellt werden. Deshalb teilte der Lokdienstleiter die eben von einer Fahrt zurückgekehrte Lok 150 Z 2059¹⁰ (lt. Abkommen vom 30.08.1948 Mietlok bei SWDE) ein. Bei der beschleunigten Aufrüstung dieser Maschine im Bw Trier verletzte sich ihr Lokomotivführer so schwer am Kopf, daß er ausfiel. So mußte sein Kollege August Vochtel, der eigentlich einen Güterzug nach Apach fahren sollte, die Lokomotive übernehmen. Nach dem Anstellen der Lichtmaschine brannten sämtliche Glühlampen durch.¹¹ Daher brachte das Lokpersonal an der Zugspitze zwei Petroleumlampen an; zur Beleuchtung von Kesseldruckmanometer, Wasserstandsanzeigern und Buchfahrplan hängten Lokführer und Heizer im Führerstand ihre Karbidlampen auf, eine Maßnahme, mit der man von den zurückliegenden Kriegsjahren her wohlvertraut war. Die Abfahrt in Trier erfolgte um 19.07 Uhr mit 25 Minuten Verspätung. Bis Bullay konnte man 8 Minuten aufholen.¹² Hinter Bullay beschickte Lokheizer Peter Velten vom Bw Trier zum letzten Mal das Feuer. Um 20.29 Uhr durchfuhr man Eller, der Heizer öffnete den Hilfsbläser, und dann rollte D 21 mit dem vorgeschriebenen Pfeifsignal in den Kaiser-Wilhelm-Tunnel. Die Fahrgeschwindigkeit betrug 70 km/h.

Etwa in km 48,9¹³ bemerkte Vochtel kurz nach Schließen des Reglers im Führerhaus überwiegend auf seiner Seite lauter kleine Stichflammen, die er später bei der Vernehmung mit der Flamme eines autogenen Schweißapparates verglich. Diese Stichflammen strömten eine unheimliche Hitze aus, und kaum zwei Sekunden später stand der Führerstand in hellen Flammen. Ein Abbremsen des Zuges war nicht mehr möglich.

Der Heizer, der links aus dem Fenster sah, gab zu Protokoll, er habe im Rücken eine starke Hitze verspürt. Unmittelbar darauf es ganz hell geworden. Als er sich umdrehte, stellte er fest, daß das Führerhaus und die Kleider des Lokführers in Flammen standen. Während er sich

⁹ Durch die Kriegszeit wurde die Gleisinstandhaltung wohl lange vernachlässigt, durch den schlechten Streckenzustand litten die Federn und brachen.

¹⁰ Gebaut von Cockerill/Seraing unter Fabriknummer 3319/1943, die Lok verblieb nach 1945 in Frankreich (Region Est), +14.11.1953. 50 2059 gehörte zu den nach der Entfeinerungsstufe 4 gebauten Loks, d.h. ohne Windleitbleche, ohne zweites Seitenfenster am Führerhaus, der Umlauf endete hinter den Einströmrohren. Wenn sie tatsächlich keine Windleitbleche hatte, paßt die Beschreibung Vochtels nicht auf diese Lok.

¹¹ Wenn bei einer Lichtmaschine der Fliehkraftregler defekt ist, steigt die Drehzahl nach dem Anstellen in unendliche Höhen, die Spannung geht weit über den zulässigen Wert hinaus, was die Birnen in den Lampen nicht vertragen.

¹² 8 Minuten Verspätung herauszufahren war mit dem 525-Tonnen-Zug wohl möglich wegen des Gefälles bis Bullay.

¹³ Die Lokpersonale zur Dampfzeit konnten sich bei der Fahrt durch den Cochemer Tunnel an den Nischen in der Tunnelwand orientieren. In den neun Großnischen befanden sich (wohl elektrisch) beleuchtete Ziffern von eins bis neun. Sonst wäre nicht zu erklären, wie Vochtel in einer Extremsituation bei schlechten Lichtverhältnissen in der Lage gewesen sein sollte, den Streckenkilometer exakt zu beziffern.

Vochtel näherte, um ihm zu helfen, kletterte dieser schon auf der rechten Seite aus dem Führerstand. Das Führerbremsventil konnte der Heizer infolge der Flammen und der starken Hitze nicht erreichen. So rollte der Zug ungebremst im Gefälle den hinter dem Tunnel liegenden Weichenstraßen des Bahnhofs Cochem zu. Vochtel stand jetzt mit brennender Kleidung auf dem Tritt außen am Führerstand und versuchte durch das Seitenfenster greifend das Bremsventil zu erreichen. Dieses Vorhaben mißlang wegen der großen Hitze, und er zog sich dabei schwere Verbrennungen am linken Arm und im Gesicht zu. So stieg der Lokführer nun über den Laufsteg am Kessel entlang hinter dem Windleitblech hindurch zur vorderen Pufferbohle hinab und öffnete hier mit dem Fuß vorsichtig den Lufthahn. Als der Zug zum Stehen gekommen war, kletterte Vochtel mit letzter Kraft von der Lok.

Der Zugführer wurde auf die Vorgänge erst aufmerksam, als D 21 etwa 300 m vor dem Cochemer Portal im Tunnel anhielt. Er begab sich sofort zur Lok und sah hier den verlassenen, in Flammen stehenden Führerstand. Im Fahrgleis vor der Lok traf der Zugführer auf den schwerverletzten Lokführer Vochtel. Da seine Kleidung verbrannt war, hängt er ihm den Uniformrock um und führte ihn zum Bahnhof Cochem. Am ersten Tunnelfernsprecher benachrichtigte er den Fahrdienstleiter von dem Unglück, bestellte einen Krankenwagen und veranlaßte die Sperrung beider Gleise.

Zufällig befand sich an diesem Abend der maschinentechnische Beamte Helmut Unnold von der ED Trier im D 21. Im Rahmen einer Dienstreise war er zum EAW Kaiserslautern unterwegs. Nach dem unerwarteten Halten des Zuges ging er nach vorne, wo er im ersten Wagen den verletzten Heizer fand, der ihm den Unfallhergang schilderte. Unnold bestieg den brennenden Führerstand und löschte mit Hilfe des Kohlenspritzschlauches den Brand weitgehend.¹⁴ Danach fuhr er den Zug unter Begleitung eines Zugschaffners in den Bahnhof Cochem, wo immer noch schwelende Holzteile endgültig gelöscht wurden. Lokführer Vochtel und Heizer Felten brachte man sofort mit einem Wagen in das Cochemer Krankenhaus. Das Bw Cochem stellte die Lokomotive 50 2726¹⁵, mit der D 21 um 21.35 Uhr weiterfuhr und um 22.25 Uhr mit 73 Minuten Verspätung in Koblenz Hbf eintraf. Die Mehrzahl der Reisenden dürfte von den dramatischen Vorgängen im Kaiser-Wilhelm-Tunnel wohl erst in den folgenden Tagen aus Zeitungen und Illustrierten erfahren haben.

Am nächsten Morgen untersuchte ein Vertreter des Maschinenamtes Trier die in Cochem stehende Lok 150 Z 2509. Sein Bericht beschreibt die vollständige Zerstörung der Holzteile auf der rechten Führerstandseite. Die Schutzwand hinter dem Sitz des Lokführers erschien völlig verkohlt. Die Manometer waren unbrauchbar. Die Führerstandsdecke über dem Fahrplanhalter fehlte nach dem Brand restlos. Auf der linken Seite des Führerstandes zeigten die Holzteile nur leichte Brandschäden. Es wurden zwei Karbidhandlaternen vorgefunden. Während eine kaum Beschädigungen aufwies, war die andere Lampe zerstört und das Aluminiumblech zu kleinen Teilchen zerschmolzen. Teile dieser Laterne fanden sich auf dem ganzen Führerstand. Am Platz des Lokführers lagen eine verbrannte Aktentasche und Reste eines Kleidungsstückes. Noch am

¹⁴ Die meisten Maschinen besaßen keine Kohlennäßvorrichtung, dem Heizer stand dafür nur der Spritzschlauch vom Dreiweghahn des Injektors zur Verfügung.

¹⁵ 50 2726 (Henschel 26794/1942) erhielt noch die Computernummer 052 726-7. Sie wurde im Bw Saarbrücken als einer der letzten saarländischen Dampfloks am 11.06.76 ausgemustert.

selben Tag erfolgte auch eine Begutachtung der Lok zur Unfallursache durch den Leiter des Dezernates 21 der ED Trier. Er stellte fest, daß der Brand nicht, wie zunächst angenommen, durch das verbotene Öffnen der Feuertüre oder durch Feuern im Tunnel entstand. Vielmehr war mit großer Wahrscheinlichkeit ein Brennstoff hohen Wärmeinhaltes auf der rechten Führerstandsseite zur Entzündung gelangt. Bei diesem Brennstoff handelte es sich wohl um ein Kohlenstaub-Luftgemisch, welches sich in der oberen rechten Ecke des Führerstandes in einer vom Fahrtwind kaum erreichten Zone anreicherte. Das Hineinwirbeln des Kohlenstaubes vom Tender wurde vermutlich durch den sich am hinteren Tendaraufbau fangenden Fahrtwind begünstigt, welchen die zum Unfallzeitpunkt dem Zug entgegenblasenden vier Siemenslüfter noch verstärkten. Der Gutachter ging somit von einer unmittelbar über dem Kohlenstapel verlaufenden gegenläufigen Luftbewegung aus. Die Entzündung des Kohlenstaub-Luftgemischs erfolgte mit großer Wahrscheinlichkeit durch die in Höhe des rechten Wasserstandes hängende Karbidlaterne des Lokomotivführers. Abschließend wurde festgestellt, daß vergleichbare Unfälle bis dahin nicht aufgetreten waren. Nach der Vorlage dieser Untersuchungsergebnisse beim Generaldirektor der Südwestdeutschen Eisenbahnen in Speyer und beim D.O.C.F. (Détachement d'Occupation des Chemins de Fer Français) wurden Belohnungen für die beteiligten Eisenbahner ausgesprochen. Oberlokführer August Vochtel erhielt 1000 Mark, Heizer Peter Felten 200 Mark, Helmut Unnold von der ED Trier 200 Mark und der Zugführer Josef Lambio 30 Mark.

Ende Dezember schaltete sich dann auch das Reichsbahnzentralamt in Göttingen in die Untersuchungen ein. Man ermittelte zur Frage der Anreicherung von giftigen oder brennbaren Gasen auf den Lokomotiven während der Tunneldurchfahrt. Bis zum Unfallzeitpunkt war es in drei Fällen vorgekommen, daß infolge starker Rauchentwicklung das Lokpersonal durch Kohlenoxydgase ohnmächtig wurde. Hierbei hatte die Tunnelfahrzeit über 30 Minuten betragen gegenüber den Regelfahrzeiten von etwa 15 Minuten. Außerdem leistete die Drucklok Vorspanndienst. Wegen der langsamen Fahrgeschwindigkeit bei der Bergfahrt wurde durch die starke Lüfterwirkung der Qualm der Zuglok ständig in den Führerstand der Vorspannlok geblasen. Am 6. und 7.04.1949 führte nun das RZA im Cochemer Meßfahrten mit der Lok 50 1149 durch. Im Führerstand überprüfte man bei geschlossenem Regler sowie geschlossenem Hilfsbläser mit einer Geschwindigkeit von 25 km/h verschiedene Gaskonzentrationen. Für eine Verbrennung ausreichende Anreicherungen von Schwelgasen traten nicht auf, lediglich erhöhte Kohlenoxydkonzentrationen wurden unter den Versuchsbedingungen nachgewiesen. Zur Ursache des Unfalls vom 22.11.1948 vertrat das RZA Göttingen deshalb die Auffassung, daß eine Explosion der Karbidlampe aufgetreten sei, die auf eine Undichtigkeit am Karbidbehälter zurückgeführt wurde.

Wenig später ordnete die ED Trier Brennstoffversuchsfahrten mit den Druckloks der Bw Ehrang und Cochem an, welche vom 1.-22.11.1949 stattfanden. Ziel war es, eine Kohlensorte zu finden, die zu einer geringeren Verqualmung des Tunnels führen sollte. So erhielten die Schiebeloks in der ersten Woche nur Saarkohle, in der zweiten Woche 230-g-Versuchsbriketts (Ruhrkohle), in der dritten Woche Saarkohle und Briketts je zur Hälfte und in der letzten Woche wieder Saarkohle. Da die Versuchsbriketts, abgesehen von einem höheren Brennwert, keine

deutliche Verbesserung der Situation im Tunnel brachten, entschied die Generaldirektion der SWDE am 14.01.1950, diese Kohlsorte nicht zu beschaffen.

Zur Verhütung weiterer Unfälle blieb also nichts anderes übrig, als bestehende Vorschriften zu erweitern und deren Einhaltung strenger zu überwachen. Danach mußte bei Bergfahrten in Richtung Trier, welcher länger als 20 Minuten dauerten, der Fahrdienstleiter in Eller die Lokdienstleitung im Bw Cochem verständigen, die sofort weitere Düsen der Siemenslüfter einzuschalten hatte. Wurde für schwere Züge eine zweite Lok benötigt, so mußte diese stets als Drucklok am Zugschluß laufen. Vorspannloks waren nur noch in Ausnahmefällen zugelassen. Die Sandstreueinrichtung war vor der Abfahrt in Cochem durch den Lokführer auf einwandfreie Funktion und ausreichenden Sandvorrat zu überprüfen. Das Feuer sollte vor der Einfahrt in den Tunnel gut durchgebrannt sein. Für die Talfahrt war das Aufheuern möglichst schon ab dem Bahnhof Neef zu unterlassen. Die Kohlen mußten über den ganzen Tender hinweg genäßt werden, ebenso der Führerhausboden nach vorangegangenem gründlichem Ausfegen. Verboten wurde die Verwendung von Karbid- oder Petroleumlampen bei der Tunnelfahrt, auch das Öffnen der Feuertüre wurde nochmals untersagt. Der Hilfsbläser mußte vor der Einfahrt in den Tunnel vollständig geöffnet werden. Soweit bekannt ist, kamen bis zum Ende der Dampflokzeit im Kaiser-Wilhelm-Tunnel keine ähnlichen Unfälle mehr vor.

Erst am 25. Juli 1949 wurde August Vochtelt aus dem Krankenhaus entlassen. Der linke Arm, der zunächst abgenommen werden sollte, blieb ihm schließlich erhalten. Sein Augenlicht war stark beeinträchtigt, Arme, Hände und Gesicht zeigten Brandnarben. Bis zum Unfall war der Lebensweg Vochtelts wie der vieler Eisenbahner jener Zeit verlaufen. Als viertes von zehn Kindern am 19.09.1894 im Hunsrück geboren¹⁶, lernte er in der elterlichen Schmiede und Schlosserei. Nach der Rückkehr vom Militärdienst bei den Feldeisenbahnern in Rußland im Jahr 1918 fand zu Hause keine Arbeit mehr und deswegen zur Eisenbahn nach Trier. 1925 legte er die Lokführerprüfung ab. Die politischen Wirren der folgenden Epoche, passiver Widerstand gegen die Rheinlandbesetzung, Weltwirtschaftskrise und Massenarbeitslosigkeit, brachten Vochtelt vom Führerstand zurück in die Werkstatt und in die Gleisbaurolle. Erst nach 1933 wurden infolge steigenden Transportbedarfs wieder Lokführer benötigt. Im Zweiten Weltkrieg fuhr Vochtelt Lokomotiven auf den Schienensträngen Ost- und Westeuropas. Nach Kriegsende kehrte er nach Trier zurück, wo der Eisenbahnverkehr auf Streckenabschnitten, die durch gesprengte Brücken begrenzt waren, wieder zu laufen begann. Nach dem Unfall wurden Vochtelt zahlreiche Ehrungen zuteil. Der französische Militärgouverneur dankte ihm dafür, daß er durch sein entschlossenes Handeln mehreren hundert Franzosen das Leben auf derselben Strecke gerettet hatte, auf der wenige Jahre zuvor unzählige seiner Landsleute in Konzentrationslager transportiert wurden. Er erhielt dafür eine für ihn geprägte französische Tapferkeitsmedaille sowie das neu geschaffene Bundesverdienstkreuz. Illustrierte Blätter, Schul- und Jugendbücher schilderten die Ereignisse im Cochemer Tunnel ausführlich und würdigten sein Verhalten. August Vochtelt starb 1977 im Alter von 82 Jahren. Bewahren wir ihm ein ehrendes Andenken!¹⁷

¹⁶ Genauer: in Stipshausen (vgl. Monz, Heinz [Hg.]: Trierer Biographisches Lexikon. Trier : Wissenschaftlicher Verlag, 2000).

¹⁷ Literaturhinweise:

Was für eine Kletterei August Vochtel am Lokkessel entlang bei 70 km/h im Dunkeln mit der Tunnelmauer im Rücken anstellen mußte, um auf die vordere Pufferbohle zu kommen! August Vochtel scheint auf einer Lok mit Umlaufschürze und Windleitblechen zur vorderen Pufferbohle geklettert zu sein, bei einer Lok mit verkürztem Umlauf hätte er den schwierigeren Weg über den Zylinderblock gehabt. Ein schlanker Mensch wie Vochtel konnte hinter Wagner-Blechen durchklettern. Mit welcher Lok auch immer, es bleibt eine schier unglaubliche Leistung. Vochtel starb am 03.06.1977 in Neuwied.

-
- Akten der ED Trier.
 - Hoppstädter, Kurt: Die Eisenbahnen im Moseltal, Saarbrücken, 1973.
 - Pieper, Oskar: Lokomotivverzeichnis der Deutschen Reichsbahn, DB und DR, Band 4, Krefeld 1971.
 - Schunck, Heinrich: Technische Fragen um den Cochemer Tunnel (unveröffentl. Manuskript), Trier, 1950.
 - Mortzfeld, Alwin u. K. Siebrand: Es geht um Minuten, Reutlingen, 1952.
 - Wenzel, Hansjürgen: Die Südwestdeutschen Eisenbahnen in der französischen Zone (SWDE), Wuppertal, 1976.
 - Ostermeyer, Jürgen: Im entscheidenden Augenblick die Nerven behalten, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung 217, 1974.
 - o. Verf.: Lokführer Vochtel kämpft gegen den Tod, in: Hausfreund Trier 25, 1949.