

**Zeitschrift:** Zivilschutz = Protection civile = Protezione civile  
**Herausgeber:** Schweizerischer Zivilschutzverband  
**Band:** 37 (1990)  
**Heft:** 1-2

**Artikel:** Der Zugszusammenstoss von Newcastle  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-367853>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

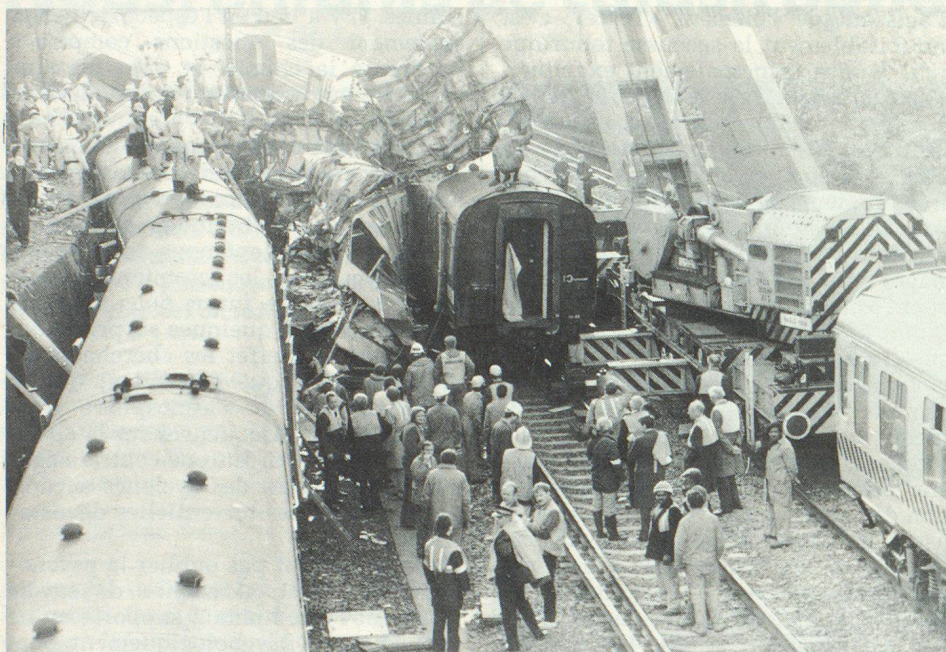
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 05.05.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



# Der Zugszusammenstoss von Newcastle



Nur ein paar Tage vor der Katastrophe von Clapham entging man in Newcastle haarscharf einem ähnlichen Desaster. Am Abend des 30. Novembers 1988 reisten Hunderte von Bahnpassagieren durch Newcastle, als zwei Züge ausserhalb des Zentralbahnhofs zusammenstießen. Dreizehn Menschen wurden verletzt und viele Fahrgäste mussten in Sicherheit gebracht werden. Der Zwischenfall ereignete sich bei der nördlichen Zufahrt der King Edward-Brücke, wo die Züge den Tynefluss in mehr als 18 Metern Höhe überqueren. Die Züge stiessen zusam-

men, als der London-Aberdeen-Zug den Bahnhof verliess, und der Aberdeen-Kings Cross-Zug gerade einfahren wollte. Passagiere berichteten «...es gab einen fürchterlichen Knall, die Lampen gingen aus, Gepäckstücke lagen im ganzen Wagen verstreut und die Menschen begannen zu schreien →». Ein Wagen des Zuges nach London stürzte um; obwohl der Gegenwagen Richtung Norden ebenfalls entgleiste, blieb er aufrecht stehen.

Zum Glück war der Zusammenstoss, der sich nur ein paar Minuten vom Bahnhof entfernt ereignete, nicht so

schlimm, wie es hätte sein können, da die Züge langsam fuhren (etwa 15–20 kmh). Trotz grossen Schäden an beiden Zügen wurde niemand ernsthaft verletzt, und nur vier Fahrgäste mussten die Nacht im Spital verbringen. Die Passagiere wurden zu einem Erste-Hilfe-Posten geführt, den die Notfalldienste innerhalb des Bahnhofs eingerichtet hatten. Die Feuerwehr war innerhalb weniger Minuten am Ort des Geschehens, da die Mannschaften von drei Feuerwehrfahrzeugen im nahegelegenen County-Hotel eine Routine-Sicherheitsprüfung durchgeführt hatten. Die Polizei hatte eine Katastrophenhotline eingerichtet, wo sich Angehörige informieren konnten. Die nicht allzu schweren Auswirkungen des Unglücks hatten zur Folge, dass der Städtische Notfallplan, wie er gegenwärtig durch die Katastrophenhilfeorganisation Tyne und Wear überprüft wird, nicht in Aktion zu treten hatte. Der Chef der Organisation bemerkte: «Wir hatten dieses Mal grosses Glück. Der Zwischenfall beweist die Notwendigkeit, ausgearbeitete Pläne zu haben, um solche Zwischenfälle bewältigen zu können, welche sich unglücklicherweise immer häufiger zu ereignen scheinen. Die genaue Rolle und Aufgabe des Katastrophenplanungsteams wird überprüft. Solche Unglücke können sich jederzeit ereignen. Was in Clapham geschah, hätte auch sehr wohl hier geschehen können, wenn die Züge schneller gefahren wären». W

Aus: Civil Protection, Frühling 1989, Nr. 10

## Das Erdbeben in Armenien

Das Erdbeben, das am 7. Dezember 1988 Armenien heimsuchte, tötete 25 000 Menschen, machte 100 000 zu Obdachlosen und erschütterte eine Bevölkerung von etwa 3 Mio.

Mit einem Schlag wurde die Normalität – Verbindungen, Eisenbahnen, Strassen, Wasser und Strom – ausgelöscht.

Zum ersten Mal akzeptierte die UdSSR Angebote ausländischer Hilfe, die von überall her herbeiströmte. Bis Mitte Dezember hatten 67 Länder über hundert Hilfsflüge und etwa 1900 medizinische und Rettungsspezialisten an den Schauplatz des Geschehens gesandt.

Einer der Teilnehmer war Norman Roundell, ein Feuerwehrrinspektor, der ein offizielles englisches Bergungsteam leitete. Er berichtete der Zeitschrift Civil Protection über seine Erfahrungen. «Das Wichtigste bei der Bergung von

Überlebenden nach einem Erdbeben ist der Zeitfaktor. Ein in den Trümmern Begrabener kann etwa 10 Tage lang überleben. Später werden die Chancen, einen lebend Begrabenen zu finden, immer kleiner».

Nachdem das Gesuch der Russischen Botschaft einen Tag nach dem Erdbeben eingetroffen war, benötigte man nur drei Stunden, um ein Viermann-team auszuwählen, auszurüsten, zu informieren und vorzubereiten. Alle waren Mitglieder der Londoner Feuerwehr und besaßen Erfahrung aus früheren ausländischen Erdbebenrettungseinsätzen. Man verfügte über spezielle Bergungsausrüstungen, inklusive neue Infrarotkameras und einem Vibraphon. Dann flog man mit der Aeroflot nach Moskau. Es gab eine Verzögerung wegen einem internen Flug, der nach Eriwan umgeleitet werden muss-

te. Das war am nächsten Morgen früh. Erst am nächsten Tag konnte ein Minibus und ein Lastwagen das Team nach der zerstörten Stadt Spitak, im Herzen der Erdbebenzone, fahren. Roundell, ein El Salvador- und Mexiko-Erdbebenveteran, sagte, dass das armenische Erdbeben das Schlimmste war, was er in Sachen Ausdehnung, Härtebedingungen und Schwierigkeitsgrad zum Auffinden von Überlebenden je gesehen hatte.

«Spitak selber war so stark zerstört, dass es schwierig war zu entscheiden, wo man mit der Arbeit beginnen sollte. Die gesamte Infrastruktur der Stadt war verschwunden. Städtische Beamte waren selber Opfer der Katastrophe geworden. Das hatte zur Folge, dass Aussenseiter versuchen mussten, Koordinationsaufgaben zu lösen. Alle Verbindungen und öffentlichen Dienste waren ausgelöscht worden. Der Zugang vom Rest der Sowjetunion her war auf nur eine Hauptroute beschränkt, da die Region durch die Tür-