

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

Artikel: Das Erdbeben in Armenien
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-367854>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

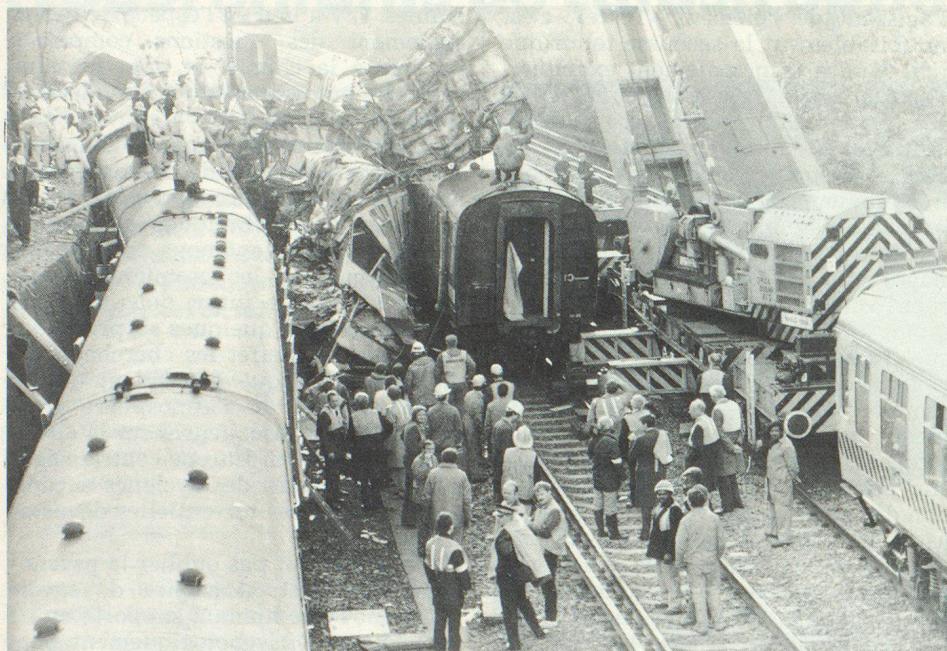
Terms of use

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 26.01.2026

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

Der Zugzusammenstoß 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 Katastrophenfotoline 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 Feuerwehrinspektor, 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 Viermannsteam 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 neun 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-

kei und den Iran begrenzt waren. Zu alledem kamen die politischen Empfindlichkeiten der Armenischen Nationalistischen Bewegung und das örtliche Misstrauen gegenüber den russischen Behörden. Die Presse sprach von einem Chaos, was aber angesichts der herrschenden Verhältnisse und Probleme kaum anders hätte sein können.» Die Gruppe des Innenministeriums, ohne Zelte oder einer anderen Unterkunft, verbrachte mehrere Nächte im Freien bei tiefen Temperaturen. Die Tage waren lang und erschöpfend und die Verpflegung – Eier und rauhes Brot – war minimal. Der Leiter sagte: «Ich musste die Leute hart antreiben. Wir hatten nicht viel Zeit, wenn wir etwas erreichen wollten. Und wenn man weiß, dass man nicht lange dort sein kann, ist es leichter, mit widrigen Umständen fertig zu werden und alle verfügbaren Kräfte einzusetzen.» Wegen des Fehlens einer örtlichen Organisation arbeitete das Team auf eigene Initiative und suchte auf Wunsch bestimmte Gebiete ab. Als die Ordnung wiederhergestellt war, wurden spezielle Abschnitte zur Suche zugewiesen.

Die Wärmegeräte (Infrarotsucher), welche in El Salvador und Mexiko sich als sehr hilfreich erwiesen hatten, waren in Armenien weniger nützlich. Das war zurückzuführen auf die sehr dichte, kompakte Natur des Gerölls, das die Kameras nicht durchdringen konnten, um die Körperwärme von Überlebenden aufzunehmen.

Die Vibraphone – ein Ultraschallortungsgerät, das wie ein hochempfindliches Mikrofon arbeitet, um das Geräusch einer Atmung oder Herzschläge in mehreren Fuss Entfernung zu orten – erwiesen sich hilfreicher. Wichtig war, absolute Stille einzuhalten, was aber schwierig war, da sich oft viele Menschen am Suchplatz aufhielten. Stille war auch aus Sicherheitsgründen wichtig. So konnte zum Beispiel ein nahe lautes Husten den Benutzer des Gerätes vorübergehend taub machen. Die Überprüfung eines einzelnen Platzes konnte bis zwei Stunden dauern; entsprechend gross waren die Probleme. Ohne die Mithilfe der russischen Übersetzer, die unter Zeitdruck in drei Sprachen – russisch, armenisch und englisch – arbeiteten, hätten wir kaum etwas erreicht. Unsere Arbeit bestand in der Anwendung unserer Erfahrung und Ausrüstung, um eventuell Überlebende unter den Trümmern zu orten. Wenn wir glaubten, Lebenszeichen gefunden zu haben, dirigierten wir Bergungsteams an die Stelle. Wir mussten nicht selber graben oder bergen, da es genug andere Bergungsgruppen und Arbeiter hatte, die das besorgten. Nach Absuchen eines Platzes rückten wir an eine neue Stelle vor.

Sogar wenn wir nichts gefunden hatten, war es für die Angehörigen, die nach ihren Lieben suchten, beruhigend und nützlich zu wissen, dass alles Men-

schenmögliche getan worden war. Ein Mann, der tagelang nach seiner Familie selber gesucht hatte, bat uns, mit unserer Ausrüstung nach Lebenszeichen zu suchen. Obwohl wir nur bestätigen konnten, was er in seinem Herzen schon gespürt hatte – dass niemand überlebt hatte – verschaffte ihm unser Tun Seelenfrieden, weil er wusste, dass alles Menschenmögliche unternommen worden war.»

Aufgrund von Norman Roundells Empfehlungen und mit der Unterstützung der französischen und italienischen Teams, wurde die internationale Such- und Bergungsaktion bis zum Ablauf der Zehntagefrist durchgeführt. Anschliessend übernahmen russische Truppen die Arbeit. «Unsere Gruppe, zusammen mit den Italienern, war die letzte, die Russland verliess. Noch am zehnten Tag wurden Überlebende gefunden; es hatte sich also gelohnt, die Suchperiode solange aufrecht zu erhalten. Ich hörte später, dass noch nach

unserer Abreise Überlebende gefunden worden waren.»

Aus: Civil Protection

Nr. 10, Frühjahr 1989

Résumé/Übersetzung: Denis Wedlake

Kommentar der Redaktion:

In den beiden vorgenannten Artikeln der Englischen Zeitschrift «Civil Protection» wurde die genaue Zusammensetzung der bei den beiden Eisenbahnunfällen eingesetzten Hilfskräfte nicht genannt. Wir wissen aber aus sicherer Quelle, dass auch Leute der freiwilligen englischen Zivilschutzorganisation dabei waren, wenn diese auch erst in zweiter Linie, nach dem Ersteinsatz von Feuerwehr, Polizei und Ambulanzpersonal, zum Einsatz gelangten. Also auch in andern Ländern ist der Zivilschutz als Katastrophenhilfe vorgesehen.

SZSV/W

(Fotos: Keystone)

