

614.86:614.88:616-001

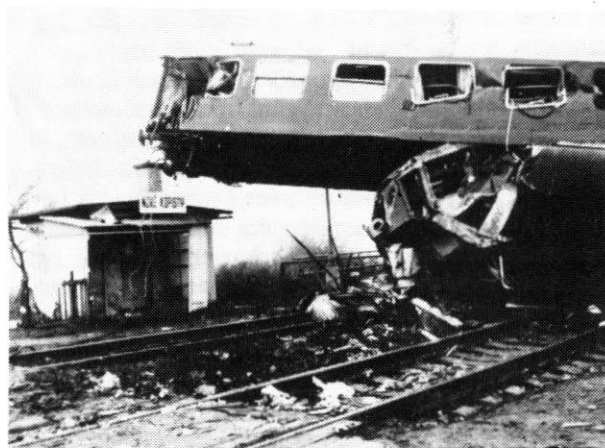
HAVÁRIE BALT-ORIENTU

Pplk. MUDr. Jiří HERNÝCH, mjr. MUDr. František HOŠEK, mjr. MUDr. Stanislav TOMEK
Zdravotnický prapor Terezín
(velitel: kpt. MUDr. Štefan Brunclík)

Dopravní úrazy patří k nejzávažnějším úrazům a jsou druhou nejčastější příčinou poranění (1). Úrazy v souvislosti s železniční dopravou nejsou velkou vzácností. Většinou se jedná o srážku vlaku s jiným dopravním prostředkem či přímo osobou. Vlaková neštěstí, kdy dochází ke srážce dvou osobních vlaků, jsou vzácná.

Při těchto železničních neštěstích se jedná o hromadný výskyt různě závažných poranění, vzniklých v krátké době, na jednom místě, s převážně mechanickým dějem úrazu. K zabezpečení zdravotnické pomoci poraněným je nutné vyproštění raněných, třídění na místě a odsun dle závažnosti poranění (2, 3).

Dne 10. 11. 1989 4 minuty po půlnoci najel mezinárodní rychlík Balt-Orient na stojící osobní vlak v zastávce Nové Kopisty, na trati Praha - Ústí nad Labem. V okamžiku nárazu byla rychlost Balt-Orientu vyšší než



Místo vlakového neštěstí 10. 11. 1989 - Nové Kopisty

Tabulka 1

Zemřelí při železniční nehodě 10. 11. 1989 v Nových Kopistech s uvedením místa, času, pohlaví, věku a příčiny smrti

P. č.	Místo	Čas	Sex	Věk	Příčina smrti
1.	ve vlaku	10. 11. 00.10 h	M	39	Částečné rozmoždění mozku při otevřené tříštivé zlomenině klenby a spodiny lebni
2.	ve vlaku	10. 11. 00.10 h	M	42	Pouřazový šok a dušení ze zmáčknutí hrudníku
3.	ve vlaku	10. 11. 00.10 h	M	35	Rozmoždění hlavy s výhřezem mozku
4.	chirurgie Litoměřice – při převozu	10. 11. 01.10 h	Ž	39	Pouřazový a pokrvácivý šok a tuková embolie plic 3. stupně
5.	chirurgie Litoměřice	10. 11. 03.20 h	M	35	Pouřazový a pokrvácivý šok
6.	chirurgie ARO (KÚNZ)	18. 11.	M	34	Těžké zhmoždění mozku

100 km/h. O neštěstí byla vyrozuměna pohotovostní služba OÚNZ v Litoměřicích, Lovosicích a dále zdravotnický prapor v Terezíně. 20 minut po srážce dorazily na místo neštěstí 2 sanitní vozy OÚNZ a 30 minut po srážce 2 sanitní vozy zdravotnického praporu. Na místě neštěstí byla nepřehledná situace - byla tma, hustá mlha, nebyla k dispozici vyprošťovací technika. Část raněných byla již mimo vlak a dožadovala se lékařského ošetření. Vyprošťování raněných prováděli zdraví cestující, požárníci, příslušníci VB a přítomný zdravotnický personál. Jednalo se celkem o 5 lékařů, 5 zdravotních sester, 3 zdravotníky a 10 řidičů sanitek. Díky dostatečnému počtu zdravotnického personálu a sanitních vozů na místě neštěstí byli zranění již v 01 hodinu 30 minut, až na 2 zavalené, vyproštěni a odsunuti do zdravotnických zařízení. Vzhledem k dostatečnému počtu sanitních vozů a krátké vzdálenosti do nemocnice (na zdravotnický prapor 2 km, do OÚNZ Litoměřice 5 km) nebylo na místě neštěstí prováděno třídění raněných. Ti byli po vyproštění a poskytnutí první pomoci prakticky ihned odsunuti do zdravotnických zařízení. Poslední 2 zavalení byli vyproštěni v 03 hodiny 30 minut a odsunuti.

Při neštěstí zahynulo celkem 6 osob, 5 mužů a 1 žena. 3 zemřeli na místě neštěstí, včetně strojvedoucího Balt-Orientu, žena zemřela během transportu do nemocnice, 1 raněný zemřel v OÚNZ Litoměřice na poranění neslučitelná se životem. Poslední poraněný zemřel na anesteziologicko-resuscitačním oddělení KÚNZ v Ústí nad Labem po těžké kontuzi mozku (viz tabulka 1).

Celkem bylo poraněno a ošetřeno 51 osob, z toho 16 bylo ošetřeno ambulantně, 9 na chirurgické ambulanci v Litoměřicích, 7 na chirurgické ambulanci zdravotnického praporu v Terezíně. Druhy poranění u ambulantně ošetřených vidíme v tabulce 2. 35 poraněných bylo hospitalizováno (viz tabulka 3), z toho 16 v OÚNZ Litoměřice, 18 na zdravotnickém praporu v Terezíně. Převoz na vyšší pracoviště vyžadovala pouze 2 poranění, první na ARO KÚNZ Ústí n. Labem s těžkou kontuzí mozku, druhý byl voják základní služby, který byl převezen na stomatochirurgické oddělení ÚVN Praha s orofaciálním poraněním. Druhy poranění u hospitalizovaných nemocných ukazuje tabulka 4. Lokalizaci poranění jak

u ambulantních, tak u hospitalizovaných vidíme přehledně v tabulce 5.

Tabulka 2

Struktura zranění podle charakteru u ambulantně ošetřených pacientů

P. č.	Dg	Počet	Procent	Poznámka
1.	Zhmoždění a tržné rány v oblasti hlavy a krku	8	33	hospital. odmítnuta
2.	Zlomenina nosních kůstek	2	8	
3.	Cizí těleso v oku	1	4	
4.	Cizí těleso v krku	1	4	
5.	Zhmoždění a tržné rány HK: – vpravo	2	8	hospital. odmítnuta
	– vlevo	0	0	
6.	Zhmoždění a tržné rány DK: – vpravo	2	8	
	– vlevo	3	12,5	
7.	Zhmoždění hrudní a bederní páteře	2	8	hospital. odmítnuta
8.	Zhmoždění hrudníku, beder	2	8	
9.	Zlomenina velkého chocholku pravé stehenní kosti	1	4	

Tabulka 3

Hospitalizovaní pacienti. Místo zdravotnického zařízení a celkový počet zde léčených

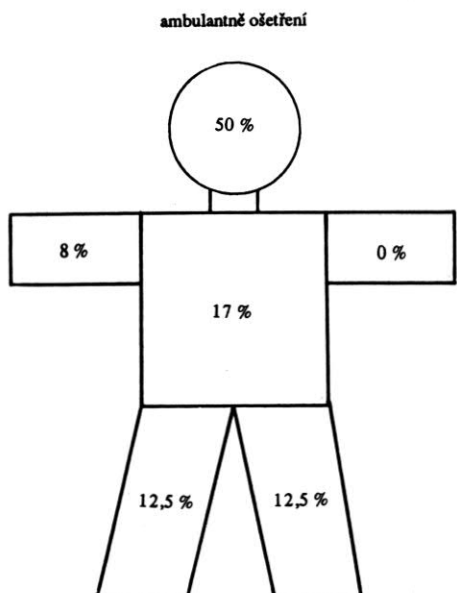
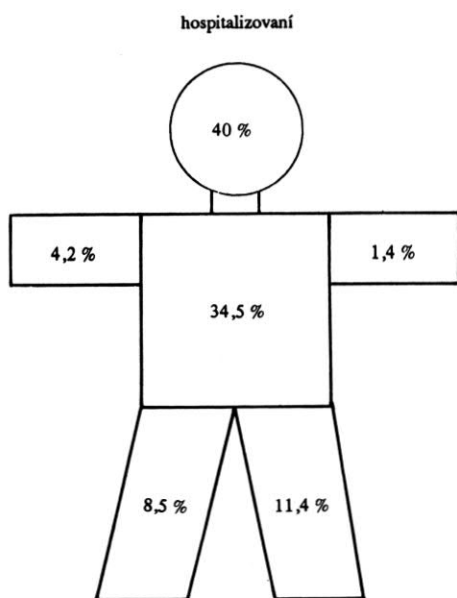
CELKEM 35 z toho:	
ARO Ústí nad Labem	1
ÚVN Praha	1
OÚNZ Litoměřice	15 z toho chirurg. oddělení: 11 interní oddělení: 4
Zdravotnický prapor Terežín	18 z toho chirurg. oddělení: 12 interní oddělení: 6

Tabulka 4

Druhy poranění u hospitalizovaných nemocných. Číselný údaj udává procento výskytu druhu poranění z počtu všech zranění u pacientů léčených na lůžku

Pohmožděniny	43 %
Zlomeniny	19,2 %
Otřes mozku	14 %
Tržné rány	11,5 %
Ostatní	12,3 %

Tabulka 5



Diskuse

Vlaková neštěstí, při nichž dochází ke srážce dvou osobních vlaků, jsou charakterizována ohniskovým vznikem zdravotnických ztrát (2). V případě železniční nehody u Nových Kopist byl největší problém ve vyproštění raněných za tmy a husté mlhy. Vlastní první pomoc na místě neštěstí a transport raněných do zdravotnických zařízení nebyl problémem. Obě chirurgická pracoviště podílející se na odstraňování následků železničního neštěstí byla průběžně informována o situaci na místě neštěstí pomocí vysílačky. V záloze byla ještě nemocnice v Roudnici n. Labem a v Ústí n. Labem, kde byli rovněž službukonající lékaři informováni o situaci na místě neštěstí i o situaci na chirurgickém oddělení v Lito-měřicích a v zdravotnickém praporu v Terezíně.

Počet zemřelých a charakter poranění byl ovlivněn tím, že osobní vlak byl prakticky prázdný a ve vlastní rychlíkové soupravě byla většina cestujících v zadních vagónech, kam během jízdy přešla pro poruchu topení v přední části soupravy.

Intenzivní protišokovou léčbu vyžadovali pouze 2 poranění, nikdo nevyžadoval urgentní operaci.

Závěr

Lze konstatovat, že řada šťastných náhod ovlivnila počet i skladbu poraněných tak, že obě chirurgická pracoviště zvládla ošetření poraněných v poměrně krátké době.

Souhrn

Autor předkládá krátkou informaci o zdravotnických následcích a organizaci zdravotnického zabezpečení havárie mezinárodního rychlíku Balt-Orient. V informaci jsou shrnuta fakta z autorova pracoviště i z dalších pracovišť, která se podílela na zdravotnickém zabezpečení popísané havárie vlaku.

Literatura

1. HUDEC, J.: Úrazová chirurgie. Martin, Osveta 1986.
2. KAMČEWSKI, G.: Organizacija i medicinsko-chirurško zbrinjavanje povredjenih železničkoj saobraćanoj nesreći kod Vranske Banje. Vojnosanit. Pregl., 35, 1978, č. 3, s. 176-179.
3. Zpráva o železničním neštěstí v North Walesu - Pensylvánie, 17. 7. 1980. Úvod pro bezpečnost dopravy. Úvod pro vyšetřování nehod. Washington D. C. 1980.

Klíčová slova: Železniční nehoda; Zdravotnické zabezpečení.