L.N. MITHILA UNIVERSITY
DARBHANGA (BIHAR)
B.A PART- II
B.A PAPER- IV
PSYCHOLOGY (Honours)
Systems of psychology.
TOPIC - Accident proneness.

Dr. Pramod Kumar Sahu.
Assistant - professor.
Guest Teacher
V.S.J. College Rajnagar
MADHUBANI (BIHAR)
pramodkumarsbg2018@gmail.com

दुर्घटना प्रवृत्ति पर एक लेख:- Accident proneness is the continuing tendency of person to have accidents as a result of his stable and persisting characteristics. Harrell. दुर्घटना उन्मुखता व्यक्ति में उपस्थित दुर्घटना-ग्रस्तता की एक अनुकूल प्रवृत्ति है जो उसकी स्थायी तथा सतत् विशेषताओं का परिणाम है।

Industrial psychology के विभिन्न कारकों में एक जो कारक होती है वह है दुर्घटना उन्मुखता, कुछ मनोवैज्ञानिकों के मत निरूपित यह एक ऐसी पर आधारित धारणा है जो कार्य करती है व्यक्तिगत भिन्नताओं से संबंध है। इसकी व्याख्या करते हुए यह तर्क प्रस्तुत किया जाता है कि कुछ लोग दूसरों की अपेक्षा सहजता और बार-बार दुर्घटना के शिकार सिर्फ अपने विशिष्ट व्यक्तित्व कारक और मनोदैहिक विकृति के कारण होते हैं और ऐसे ही व्यक्ति को दुर्घटना उन्मुख कहा जाता है। इनकी विशिष्ट व्यक्तित्व प्रतिक्रिया को दुर्घटना उन्मुखता कहा जाता है।

यद्यपि किसी भी उपलब्ध प्रायोगिक उपलब्ध प्रमाणों की निरंतरता को अस्वीकार नहीं किया है परन्तु और कहीं आकलनों से इस व्याख्या को समर्थन भी मिला है। किन्तु प्रमाणों के अत्यधिक सूक्ष्मता और गहराई से परखने की आवश्यकता है।

प्रमुख श्रेणी के प्रमाणों के अंतर्गत वैसे निष्कर्ष आते हैं जिससे यह निरूपित हुआ है कि उद्योगों में अधिकांशतः दुर्घटना विकृति थोड़े से workers मात्र - को ही जाते हैं।

Ajanta Oxford
Scanned with CamScanner

अतः यह मान लिया गया कि दुर्घटना का वितरण केवल संयोग पर आधारित नहीं होता क्योंकि वितरण वह भी काफी जी है। इसके तो भी आकृति से भी यह प्रमाणित है कि उपलब्ध तत्परता की स्थिति दुर्घटनाओं की महत्वपूर्ण कारक है। अधिकांश घटनाओं में यह निम्नांकित आकृति प्रस्तुत करता है।

(i) संयोग परिकल्पना – इसके अनुसार दुर्घटनाओं का कारण संयोग है। इसके मूल में व्यक्ति और उस की विशेषताओं का कोई हाथ नहीं होता है।

(ii) विभेदक तत्परता परिकल्पना – इसके अनुसार जो व्यक्ति एक बार दुर्घटना का अनुभव कर लेता है वह भविष्य में दुर्घटना के लिए अपेक्षाकृत अधिक तत्परशील हो जाता है।

(iii) असमान दायित्व परिकल्पना – व्यक्ति में दुर्घटना के प्रति असमान दायित्व होती है। और विभिन्न व्यक्तियों का वितरण - यह सामान्य नहीं होकर थोड़ी असमानता लिए हुए होता है। अर्थात कुछ व्यक्ति दूसरों की अपेक्षा दुर्घटना के प्रति अधिक उत्तरदायी हो जाया करते हैं।

(iv) दूषित तत्परता परिकल्पना – इसके अनुसार जो व्यक्ति एक बार दुर्घटना का अनुभव कर लेता है, इसमें आगे के लिए दुर्घटना - तत्परता घट जाती है। एक बार आग से जल जाने के बाद बच्चा पुनः कभी आग का स्पर्श नहीं करता।

1919 ई० में Greenwood and Woods ने युद्धकाल के हेतु अपनी उपर्युक्त परिकल्पनाओं की उपयोगिता जाँचने के कारखानों में घूम घूमकर और विभिन्न प्रकार के दुर्घटनाओं पर विस्तृत रूप से किसी गाँठ में ही पहली तीन परिकल्पनाओं की सत्यता - परीक्षा से यह ज्ञात हुआ कि तीसरी परिकल्पना अर्थात असमान - दायित्व की मान्यता सही ठहरी पुनः तीसरी परिकल्पना की पुनः जाँच से लोगों का अर्थात दूषित तत्परता का खंडन हो गया है क्योंकि एक बार कोई एक ही मान्यता

सही होगी। स्पष्ट है कि इन अध्ययन से प्रवृत्ति-अनुकूलता की धारणा प्रमाणित होती है तत्पश्चात Newbold ने भी अपनी अध्ययनों में Green wood के निष्कर्ष को स्थापित किया अतः में उनके पक्ष में दिए गए इस मूल study को सहित मिलती है जो व्यक्तियों से बाहर के इस मैंने पी पिछली कर्मचारियों रूपरेखा से आवश्य में किया गया, इनका study देख स्थापित पर किया गया और निष्कर्ष से यदि यह मान लेते कि अधिकांश रोग प्रवृत्ति कुछ ही worker तक मात्र ही अतिरिक्त प्रवृत्ति अनुकूलता की समर्थन कई Smith और Moore जैसे विद्वानों ने भी किया

आलोचना - (Criticism)

इन सभी समर्थकों के अलावा इसके कुछ आलोचक भी हैं, जिन्होंने प्रवृत्ति-अनुकूलता के विरुद्ध समय-समय पर कई आपत्तियाँ उठाई हैं जिनमें कुछ विद्वानों का मत है कि इस धारणा की प्रतीति इसके विरुद्ध अक्सर भी किया गया है। यह निरर्थक और अनुपयोगी रहने भी कोई अतिमात्रिक नहीं होनी चाहिए कहीं पर इसका प्रतीति-वर्णनात्मक हुआ है जबकि कहीं पर इसकी प्रतीति-आगमनात्मक रूप में हुआ। तात्पर्य यह है कि प्रवृत्ति अनुकूलता की धारणा भ्रामक एवं दिग्भ्रमित है। इसके ठीक-विपरीत-हमारे उनके पक्ष में उपयुक्त आकर्षक प्रमाण भी पाते हैं। प्रवृत्ति अनुकूलता की धारणा के विरुद्ध कुछ आपत्तियाँ इस प्रकार हैं

(1) प्रवृत्ति-पक्ष में दिए गए आकृति के पक्ष को सार्वभौम नहीं माना जा सकता क्योंकि यह पक्ष सभी प्रकार के कार्य स्थितियों और प्रवृत्तियों के पक्ष-लागू नहीं होती है। Kerbin ने अपने अध्ययनों के आधार पर बताया कि अध्ययनों से उपलब्ध पक्ष सही

2. आकृति के ही नहीं होती - इन विद्वानों ने

है 5 वर्षों की अवधि में 500 मीटर चालकों की दुर्घटनाओं को भी अध्ययन कर परम्परागत वस्त्र से भिन्न एक विशेष वस्त्र पहनने से मक्खी में अत्यधिक कमी आ, वस्त्र की आवृत्ति कुछ इस प्रकार की थी, कि मक्खी आवृत्ति कही जा सकती है।

इसी तरह से कुछ दूसरे आँकड़ों को निरीक्षण कर देखा कि 7 आवृत्ति है वस्त्र विशेष रूप से उपलब्ध होते हैं। जब दुर्घटनाएं विशेष कर अवधि की रक्षा जिस, उसके बाद आने से वस्त्र की मक्खी विशेष कमी हो जाती है। एक माह तक की 7 आवृत्ति कर वस्त्र मिलता है पर सातवें माह में विशेष वस्त्र बिल्कुल नहीं मिलता और तेरहवें माह में तो सर्वाधिक अत्यधिक वस्त्र से मक्खी की और ही सिमट जाता है। और मक्खी की आवृत्ति की वस्त्र रूक जाती है।

अतः विशेष वस्त्र की विशिष्टता के आधार पर दुर्घटना उन्मुखता की व्याख्या प्रमाणित नहीं होती क्योंकि यह पता लगाना होगा कि प्रत्येक (worker) अपनी अपनी उन्मुखता दिखाने के लिए कितना बार अवसर मिले हैं। इसके अनुसार जिन दुर्घटना की संख्या सीमित हो उससे उन्मुखता प्रमाणित नहीं होगा।

Kerr के निष्कर्ष: कहते हैं कि जहाँ तक अनि परिस्थिति से उत्पन्न दुर्घटना का प्रश्न है। उन्मुखता को दुर्घटनाओं के कारण नहीं माना जा सकता है।

Dr. Pramod Kumar Saha,
Date - 25/09/2020
Sub - Psychology

Scanned with CamScanner