

## AZ ÜZEMI BALESETEK STATISZTIKÁJA

A kapitalizmus megdöntése után a Szovjetunióban és a népi demokratikus államokban a gazdasági és politikai átalakulás döntő módon változtatta meg a dolgozóknak a munkához való viszonyát. Ez az alapvető változás természetesen kihat a munka összes körülményeire, új irányt szab a munkavédelemnek és a balesetelhárításnak is.

A tőkés társadalomban — mint Engels mondja — a munkás az egészségért, a tőkés a profitjáért harcol. Ez a két szempont összeegyeztethetetlen.

A kapitalista rendszer önmaga igazolására azt hirdeti, hogy az üzemi baleset a termelési folyamat elkerülhetetlen velejárója. A kapitalistáknak bizonyos fokig igazuk van: az üzemi baleset a kapitalista termelési rend elkerülhetetlen velejárója. Már Marx a *Tőké*-ben foglalkozik az angol kapitalista termelés szörnyű üzemi baleseteivel, amelyek fő forrása abban keresendő, hogy a tőkés ugyanakkor, amikor a munkást a gép tartozékává alacsonyítja, kizárólag a maga hasznára törekszik. Ez a törekvés szab határt a tőkés társadalom balesetvédelmi intézkedéseinek, ez okozza, hogy a balesetvédelmi intézkedéseknek a dolgozók alig, vagy egyáltalán nem látják hasznát.

Marx az angol gyáripar kialakulására jellemző viszonyokat így írja le: „Még 1855-ben panaszkodott Leonard Horner (iparfelügyelő) igen sok gyáros ellenállásáról a törvényes intézkedésekkel szemben, melyek a védőberendezéseket előírják, annak ellenére, hogy a veszély állandóan, gyakran halálos baleseteken keresztül is bebizonyosodik.“

A burzsoázia szervezkedik a munkavédelmi törvényekkel szembeni ellenállásra. „A gyárosok 1855-ben megalakították Manchesterben a Nemzeti Szövetség A Gyári Törvények Módosítására elnevezésű szövetséget. A szövetség 50 ezer fontos alapot létesített, hogy ebből támogassa tagjainak eljárási költségeit az iparfelügyelők törvényes panaszai ellen. Arról volt szó, hogy bebizonyítsák, hogy az emberölés nem gyilkosság, ha a profit érdekében történik.“<sup>1</sup>

Bár az elmúlt 100 év alatt a munkásosztály fokozódó szerveztségével kikényszerített bizonyos munkavédelmi intézkedéseket, a tőkés beállítottságában azonban semmiféle változás nem következett be. Jellemző erre Hoovernek, az USA későbbi elnökének az eljárása, aki egy amerikai vállalatnak Kínában lévő bányájában dolgozott, mint bányamérnök. Kiszámította, hogy a vállalat számára olcsóbb, ha az előírt ácsolási munkákat nem végzi el, hanem helyett a beomlások következtében

meghalt, vagy nyomorékká vált kínai munkások, vagy azok hozzátartozói részére megállapított nyomorúságos kártérítést kifizeti. A vállalat ezt a kitűnő üzleti érzékről tanúskodó javaslatot azonnal elfogadta.

A kapitalista termelés halálos áldozatainak száma sokszorosán felülmúlja a gyilkosságokét. Németországban a gyilkosságok évi átlagos száma 1886—1921-ig, 10 000 lakosra számítva, 0,2 volt. Ugyanebben az időszakban a termelésben előfordult halálos kimenetelű balesetek száma, 10 000 biztosított munkásra számítva, 7,0 volt.

Marx rámutatott arra: „... hogy a korszerű iparnak az emberi test részeivel, mint kézfejekkel, karokkal, csontokkal, lábakkal, fejekkel, arcokkal fizetett rendszeres adó túlszárnyalja a legvéresebb csataterek veszteségét”.<sup>2</sup> Marx fenti megállapítása teljes egészében érvényes a magyar ipar történetére is. A kapitalista ipar kifejlődésének napjaiban egészen a felszabadulásig szinte minden órában történt valahol üzemi baleset. A Munkásbiztosító Hivatal jelentése szerint 1900-ban az üzemi balesetek száma 12 700 volt, 1912-ben már 42 300. (Bár ez idő alatt foglalkoztatottak száma csak egész minimális emelkedést mutat.) Ezeket a baleseteket a tőkésnek igyekeznek eltitkolni. A Népszava jelenti 1912. április 21-i számában „A Weiss Manfréd gyárban az egész vezetőség gondoskodik arról, hogy még a halálos szerencsétlenség se kerüljön nyilvánosság elé. Nem újjanak orvosi segílyt. Gyári orvos nincs. Nagyon megcsappanna a profit — állapítja meg keserű gúnnyal a lap — ha a gyár valamennyi legyilkolt munkásának sírja fölé sírkövet emelhetne.”

Nem elég a hallatlan kizsákmányolás, vad profithajhászás, amely fojtoztatja a munkásságot — írja a Bányamunkás 1925. június 26-án — több is kell, emberáldozat is kell, mert nem kerül annyiba az emberélet, mint az óvintézkedések szigorú betartása.

A tőkésnek természetesen nem volt célja, hogy ezt a helyzetet feltárja, nyilvánosságra hozza a baleseteket és azoknak valódi okait, mert a balesetelhárítás kérdéseivel szemben közömbös volt. A meghalt, vagy munkaképtelenné vált dolgozó helyét a kapu előtti ipari tartalékseregéből bármikor betölthették. Igyekeztek a baleseti statisztikát minden lehető módon meghamisítani. Ennek egyik módszere a balesetek eltitkolása, ami azért is érdekében állott a tőkéseknek, mert a nagyobb, úgynevezett kiróvó üzletágba tartozó vállalatok a baleseti járulékot a bejelentett balesetek arányában fizették. Jellemző továbbá a tőkés társadalom baleseti statisztikájára, hogy a balesetért legtöbbször vagy a munkavállalót tették felelőssé, vagy azt véletlennek tulajdonították. (Véletlenül elfelejtették a gépet védőfelszereléssel ellátni, vagy a munkavállaló véletlenül beleesett a fedetlen aknába, a sötét munkahelyet véletlenül nem világították meg stb.) Az OTI 1937-ben kiadott baleseti statisztikája szerint a baleseteknek csupán 0,8%-át okozta a védőberendezés hiánya (amiért a vállalat tulajdonosát terheli a felelősség), 49,3%-át a munkavállaló „vigyázatlansága, ügyetlensége” és 33,4%-a volt a „véletlen és elkerülhetetlen” baleset.

A kapitalista baleseti statisztika azonban még így is sokszor akaratlanul rávilágított a kapitalizmus munkaviszonyaira. A Munkásbiztosító Hivatal 1912. évi jelentése szerint a balesetek 30%-a 8 ledolgozott munka-

<sup>2</sup> Marx és Engels Művel. 1934. XI. füzet. II. rész.

óra után történt; a sérültek egyharmad része 20 éven aluli, egyhatoda 16 éven aluli volt.

\*

A szocialista balesetelhárításnak a dolgozók egészségvédelmének alap-gondolatából, a „legfőbb érték az ember“ elvéből kell kiindulnia. Fel kell számolnia azokat a hiányosságokat, amelyek a baleseti helyzet terén fennállnak, és amelyeknek feltárásában jelentős szerepe van a statisztikának. Pártunk és kormányunk fokozott gondot visel a dolgozóink életére, egészségére. Törvények és rendeletek mellett ötéves tervünk jelentős egészség- és balesetvédelmi beruházásai is biztosítják a munkások testi épségét, egészségét.

Az operatív szocialista baleseti statisztika a tőkés társadalom baleseti statisztikájával szemben aktív balesetelhárítási tényezővé vált és a balesetet előidéző okok feltárásával megadja a nagyarányú felvilágosító munka alapjait.

A szocialista baleseti statisztikának abból az alapgondolatból kell kiindulni, hogy nincs véletlen és szükségszerű baleset. Az üzemi baleset a kapitalista termelési rend velejárója, maradványa, tehát elkerülhető és legyőzhető. A szocialista baleseti statisztikának a maga operatív módszereivel azt a célt kell szolgálnia, hogy gyorsan és folyamatosan feltárja a balesetek alakulását, körülményeit, okait. Véletlennel statisztikánk csak a baleseteknek 5%-át minősíti.

A balesetelhárítás csak azokkal a baleseti veszélyekkel szemben védekezhet, amelyekről tudomása van. Az eltitkolt, vagy fel nem derített balesetek okai rendszerint további hasonló balesetek okozói lesznek. Vállalatvezetőink, műszaki vezetőink, művezetőink közül még mindig igen sokan nem ismerik fel ennek jelentőségét és a kapitalista felfogás maradványaként nem tulajdonítanak jelentőséget a tényleges baleseti helyzet megismerésének. Így természetesen érdemben jelentős balesetelhárítási intézkedéseket sem tehetnek. A Dorogi Szénbányáknál pl. a balesetek egyharmad részét nem vizsgálták ki, a vállalatnál biztonsági megbízott nem működött annak ellenére, hogy létszámánál fogva függetlenített biztonsági megbízottat köteleztek alkalmazni. A balesetelhárítási és oktatási munka nem volt megszervezve, a balesetek nyilvántartása és bejelentése is teljesen rendszertelenül, szervezetlenül történt. A Csepeli Autógyár baleseteinek mintegy felét nem derítette ki és nem jelentette. A vállalatvezető nem tett hatékony intézkedést ennek a helyzetnek a megszüntetésére. Hasonló hiányosságok vannak a balesetek kivizsgálása, nyilvántartása és bejelentése terén az Ajkai Szénbányákban, a Nagymányoki Szénbányákban, az EMAG-ban, az Ikarusban, a Bp. Villamosgép- és Kábelgyárban, a Salgótarjáni Vasöntöde és Tűzhelygyárban, a Budapesti Cementárugyárban, a Salgótarjáni Üveggyárban, a Budapesti Konzervgyárban, a Magyar Pamutiparban, a Magyar Gyárépítő V.-nál, az Inotai Erőmű építkezésénél.

Kapitalista gondolkodásmódot tükröz az a beállítottság, amellyel sok vállalat a balesetek okainak kérdését kezeli. A baleseti jelentőlapon legtöbbször a „véletlen“ vagy a „munkavállaló vigyázatlanságát“ jelölik meg a baleset okául. Így nem nyújtanak felvilágosítást a balesetek tényleges körülményeiről, okáról, elkenik vagy a dolgozóra hárítják a felelőséget a balesetekért.

Gyakran előfordul, hogy a vállalatok egymásnak ellentmondó válaszokat adnak a baleseti jegyzőkönyv egyes pontjaira; a baleset okaként véletlent írnak be, ugyanakkor a következő kérdésben („hasonló balesetek megelőzésére történt-e intézkedés?”) azt válaszolják, hogy védőfelszerelést szereztek fel, a nyitott aknákat befedték stb. Ezek a válaszok önmagukban rávilágítanak arra, hogy a balesetek oka semmiesetre sem a véletlen.

A baleseti statisztika felhasználásának eredményei mutatkoznak a Hofherr és Schrantz gyárban, ahol a statisztika pontos vezetése és tanulmányozása olyan eszközt adott a vállalatvezetőség kezébe, amelynek segítségével a balesetek számát két hónap alatt 23%-kal csökkentették. A statisztikai adatok élesen rávilágítanak arra, hogy az üzemi baleset nemcsak egészségvédelmi kérdés, hanem termelési kérdés is. Egy-egy baleset nemcsak egyéni tragédiát jelent, de súlyos kárt jelent a közösségnek is. A balesetet szenvedett munkás kiesik a termelésből, az elvesztett munkaórák, a baleset következtében tönkrement, vagy leállt gépek, elpusztult nyersanyag együttesen súlyos veszteséget jelent népgazdaságunknak. A kiesett munkanapok 1950-ben több mint 1 milliárd forintos veszteséget okoztak. A balesetelhárításnak tehát komoly szerepe van a munkaerőgazdálkodásban; a munkaerőtartalékok mozgosításának egyik forrása. A elmondottakból következik, hogy a helyesen dolgozó baleseti statisztikára komoly szerep jut a tervteljesítésért folyó küzdelemben. Az üzemi balesetek következtében elvesztett munkaórák száma visszatükröződik az egyes üzemek és iparágak tervteljesítésében is. A tatabányai szénbányák baleset következtében elvesztett műszakjai alatt 1950-ben 30 000 tonna szenet lehetett volna kifejteni. A Láng gépgyár elvesztett munkaórái 2 lokomobil, 3 darugőzgép, 1 kompresszor és 1 Diesel-motor gyártási idejének felelnek meg. A Magyar Waggon és Gépgyár egy teljes vasúti szerelvényt, 42 forgószámolyos korszerű teherkocsit gyárthatott volna a kiesett munkaórák alatt.

\*

Az üzemi baleseti statisztikával kapcsolatban tisztáznunk kell, hogy mit értünk az üzemi baleset fogalma alatt. Üzemi balesetnek azt a sérülést tekintjük, amely a dolgozót a termelésben folytatott munkával kapcsolatban éri. Nyilvánvaló azonban, hogy feleslegesen túlméretezett adminisztrációt jelentene minden kis karcolásnak, vagy jelentéktelen horzsolásnak nyilvántartásba vétele, bejelentése. Ezért csak azokat a sérüléseket kell nyilvántartásba venni, amelyek legalább egynapos munkakieséssel járnak. A balesetelhárítás munkájához elegendő anyagot szolgáltat a három napon túli keresőkép telenségét okozó sérülések tanulmányozása. Ezért bejelentési kötelezettség csak ezekre vonatkozóan áll fenn, statisztikai szempontból csak ezeket tekintjük baleseteknek.

A baleseti statisztika legfontosabb mutatószáma a balesetgyakorisági arányszám. Leggyakrabban használatos formája az 1000 munkásra eső balesetek, ill. a 10 000 munkásra eső halálos balesetek száma. Kiszámításánál azoknak a dolgozóknak a létszámát kell alapul venni, akik az adott időszakban ténylegesen ki voltak téve a baleseti veszélyeknek. Nem számítjuk ide tehát egyrészt az adminisztratív dolgozókat, másrészt a szabadságon vagy betegállományban lévő dolgozókat sem; vagyis nem az állományi, hanem az átlagos dolgozólétszám (adminisztratív alkalmazottak nélkül) az,

amely a tényleges balesetgyakorisági arányszám kiszámításánál alapul szolgálhat. Az adminisztratív dolgozóknak a létszámba való beszámítása vagy az állományi létszám alapul vétele esetén a ténylegesnél alacsonyabb, megállamisított, reális tartalmától megfosztott arányszámot kapunk. Az összes baleseteknek 0,6%-e történik tisztviselőkkel, ugyanakkor létszámuk az összes dolgozóknak 15—20 százalékát teszi ki. Az ilyen létszámokkal való számolás alkalmas a helyzet megszépítésére, éppen azért a kapitalista baleseti statisztikának egyik általánosan használt hamisító módszere.

A balesetek száma — különösen egyes iparcsoportokban: építő-, építőanyagipar és élelmezési ipar — szezonális hullámzást mutat, ezért az egyes időszakok (hó, negyedév) összehasonlításánál nemcsak a megelőző időszak, hanem az előző év azonos időszakának adatait is figyelembe kell venni. A hónapok összehasonlításánál tekintettel kell lennünk arra, hogy az egyes hónapokban a munkanapok száma eltérő; a baleseti arányszámot ennek megfelelően korrigálni kell.

A gyakorisági arányszám rámutat az egyes iparcsoportok baleseteinek gyakoribb vagy ritkébb előfordulásaira. A bányászatban és a kohászatban általában gyakoribbak a balesetek — a munka jellegénél fogva — mint a nyomdaiparban vagy a finommechanikában, vagy a textiliparban. Nyilvánvaló tehát, hogy összehasonlítani csak azonos iparcsoportba tartozó vállalatokat lehet; teljesen ferde képet kapnánk, ha egy kohóvállalat baleseteinek gyakoriságát egy textilüzemhez hasonlítanánk. A Ganz Vagongyár újonnan épített szerelóműhelyeinek, a Ganz Villanygyár korszerűen felszerelt munkahelyeinek alacsony balesetgyakorisága bizonyítja azonban, hogy a kapitalizmusban „veszélyesnek” minősített üzemekben is meg lehet valósítani a biztonságos munka előfeltételeit. Újonnan épített, modernül felszerelt nehézipari üzemrészeink közül soknak alacsonyabb a balesetgyakorisága, mint az elavult, kapitalista korszakból ránkmaradt textilüzemeké. A helyes csoportosítás nélkülözhetetlen előfeltétele az adatok elemzésének. De még azonos iparcsoporthoz tartozó üzemek összehasonlításánál is figyelembe kell venni a gépi felszerelés, a technikai fejlettség színvonalának eltéréseit, a más-más gyártási folyamatok veszélyességének különbségeit. Lényegesen kedvezőbb a baleseti helyzet a felszabadulás óta épült üzemekben, műhelyekben, ahol a biztonságos és egészséges munkafeltételek kialakítását már az üzem, műhely felépítésénél szem előtt tartották. A Rákosi Művek kerékpárüzemének és szerszámgyárának tágas műhelyei, teljesen burkolt munkagépei, a Hazai Fésűsfonó világos, széles közlekedő utakkal ellátott munkahelyei a baleseti veszélyek lényeges csökkentését jelentik a kapitalizmusból ránkmaradt sötét, túlzásfolt üzemekkel, védőfelszerelés nélküli gépi berendezéssel szemben.

Az egyes iparcsoportok különböző baleseti gyakorisága következtében az egyes országok, területi egységek vagy egymástól távol eső időszakok baleseti statisztikája csak úgy hasonlítható össze, ha az iparcsoportok elé ő arányát, az ipar struktúrájának a két időszak között beállt változását is figyelembe vesszük (pl. a nehézipar munkáslétszámának növekedését). A változás zavaró hatásának kiküszöbölésére a standard számítást használjuk, amelynek alkalmazásával megtudjuk, hogy az egyes iparcsoportok munkáslétszámának növekedésétől, ill. csökkenésétől függetlenül az egész ipar balesetgyakorisága miként alakult. Vagyis miként alakult volna a bal-

esetek száma, amennyiben a munkások száma és iparcsoportonkénti megoszlása nem változik.

A baleseti statisztika másik jelentős mutatószáma a balesetek súlyosságának mérőszáma (a balesetek okozta betegségi napok száma elosztva a balesetek számával). 1950-ben 1 balesetre átlagosan 21 betegségi nap jutott, ami magasabb, mint a leggyakoribb betegségek időtartama. A baleseteknek 60%-a 15 napon belül gyógyuló sérülést okoz, egyhatoda viszont 1 hónapon túl gyógyuló. A baleseti betegségi napok az összes betegségi napoknak 15%-át teszik ki, vagyis a táppénzes munkakieséseknek csaknem egyhatoda balesetből kifolyólag történik.

A balesetek száma a munkanap órái szerint bizonyos hullámzást mutat: az első 4 órában egyenletesen emelkedik és a 4. órában eléri a maximumot. Utána egész meredeken csökken és a munkaidő hátralévő részében többé kevésbé egyszinten mozog. A negyedik órában következik be a fiziológiai holtpon, amelyen ha a szervezet túljut, újból tökéletesen alkalmazkodik a munkakörülményekhez. A Szovjetunión üzemeiben ebben az időpontban pár perces pihenőt tartanak, amely után a dolgozó felfrissülve, nagyobb figyelemmel tudja folytatni munkáját.

A baleseti statisztika kimutatja, hogy hol, minek következtében, milyen munkafolyamatok közben történnek a balesetek. Az egyes baleseti források veszélyességét a baleseteknek a balesetet okozó körülmények szerinti csoportosítása világítja meg.

Erő- és munkagépek	Emelőgépek	Tűzveszélyes és robbanó anyag	Tárgyak omlása	Személyek esése	Rakodáshordás	Járművek, csillék	Kézi-szerszám	Egyéb	Összes
18,6	2,7	5,6	16,8	11,5	10,2	14,8	7,3	12,5	100,0

A fenti kimutatás rávilágít arra, hogy a sérülések legnagyobb része nem a gépesített munkafolyamatokra esik és így a termelés gépesítése fontos szerepet játszik a sérülések csökkentésében.

A baleseteknek csaknem 40%-át az üzem belüli rendetlenség, túlszűfolttság, a munkahelyek szervezetlensége okozza. Például az Acélöntő és Csőgyár balesetgyakoróságát főként az öntödékben uralkodó rendetlenség, a rossz védőruházat következtében. Az Ózdi Kohászati Üzemeknél a közlekedési utakat anyagtárolással torlaszolják el és ez okoz baleseteket. A MÁVAG Kohászati Üzemeknél nem tartják be a darupálya szabadonhagyására vonatkozó rendelkezéseket. Ezek a balesetek a munkahelyek jobb megszervezésével minden különösebb költség és befektetés nélkül kiküszöbölhetők (Vorosin-mozgalom).

Az egészséges munkahelyek megteremtését akadályozza, hogy a Szellőzőművek a megrendelt elszívóberendezéseket nem szállítja idejében le. Például a Hungária Vegyiművek csontórló üzemében a dolgozók poros, rossz levegőjű műhelyekben kénytelenek dolgozni, szellőzőberendezések hiánya következtében.

A bányászatban minden harmadik balesetet csille okoz a csillepályák szűk kiterői és a szétbontott ácsolatoknak a pályatesten való szétdobása következtében. Az építőipar műszaki vezetői közül sokan még az építőipar jellegéhez tartozónak tekintik az építkezéseknél tapasztalható rendetlenséget. A bontási és építőanyagok, a szöges deszkák szétdobálása hosszú munkakieséssel járó baleseteket okoz. (Az építőipar baleseteinek 10%-át kiálló szögek okozzák.) A Dunamenti Magasépítő V-nál az építkezés vezetősege felismerte ezeknek a baleseti forrásoknak a veszélyességét, és azokat a munkavállalókat, akiket betegségből visszatérve állványozási munkára még nem lehetett beosztani, a deszkák szögelenítésével, a rendetlenség megszüntetésével bízták meg. Ugyancsak a Dunamenti Magasépítő Vállalatnál a betonkeverési munkálatok elvégzéséhez központi betonkeverőgépet állítottak be, ami kiküszöbölte a keverőgépeknél oly gyakran előfordult baleseteket.

A szocialista baleseti statisztika nem titkolja el a még meglévő hibákat. A tőkés rendszernek ezt a súlyos örökségét még nem tudtuk teljesen felszámolni, de a hibák felfedése egyúttal lehetőséget ad azok kiküszöbölésére, konkrét balesetelhárítási intézkedések alapjául szolgál, pl. a sok balesetet okozó gépek védőfelszereléssel való ellátása, a veszélyes munkafolyamatok észszerűsítése, a legveszélyesebb tényezők kiiktatása, megelőző óvintézkedések alkalmazása stb. A statisztika hívta fel a figyelmet az operatív szerveknek az elmúlt év nyarán az építőiparban és a vasiparban gyakran előfordult áramütéses balesetekre. Az ennek alapján hozott megelőző intézkedések eredményre vezettek. A statisztikai adatok alapján a Vasas Szakszervezet darukonferenciát tartott, amelyen jelentős határozatokat hoztak a daruk által okozott balesetek megelőzésére. A szakszervezetek és minisztériumok figyelemmel kísérik az üzemek baleseteinek mozgását és azokban az üzemekben, ahol feltűnő emelkedés tapasztalható vagy aránytalanul magas a balesetek száma, komplex vizsgálatot tartanak a balesetek körülményeire, a munkavédelmi helyzetre vonatkozóan. A vizsgálatok eredményeképpen a balesetelhárítás számára értékes, felhasználható tapasztalatok szűrhetők le.

Ahhoz, hogy a statisztika valóban operatív legyen és a balesetelhárítás munkáját elősegítse szükséges, hogy ne egy felsőbb szerv monopóliuma legyen, hanem az operatív szervek foglalkozzanak vele és munkájukban felhasználják. Ezt célozta a baleseti statisztikának 1951 második felében az operatív szervekhez (minisztériumok munkaügyi osztálya) történt decentralizálása. A baleseti statisztika további feladata, hogy a statisztikai munkát az üzemekig decentralizálja; az üzemek maguk vezessenek operatív célra használható statisztikát és használják ezt fel a balesetelhárítás munkájában. A vállalat vezetője, a főmérnök és az üzemorvos tanulmányozzák a statisztikát, vizsgálják ki az általa feltárt hiányosságokat és tegyenek intézkedéseket ezeknek kiküszöbölésére. Ezen keresztül hozzájárulnak a dolgozók egészségvédelméhez és a terv teljesítéséhez.