

Az első magyar bibliobusz

Új típusú szolgáltatás kezdetét jelzi fővárosunkban a könyv évében létrehozott és most útjára induló bibliobusz. Azt várjuk tőle, hogy újabb rétegeket von az olvasók körébe, s ezzel az *Olvasó népert mozgalom* egyik fontos célkitűzését segíti valóra váltani Budapesten.

Ellátatlan területek

Néhány éve elemeztük a Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár hálózatába tartozó fiókkönyvtárak helyzetét. Az elemzés egyik következtetése volt: *nem célszerű növelni a többségükben rossz feltételek között dolgozó, igen kis alapterületű fiókkönyvtárak számát*, noha sok még az ellátatlan terület a fővárosban, számos munkáskerületben, alacsonyabb népsűrűségű peremrészben található fehér folt. Budapesten a *peremkerületek* olyan nagy kiterjedésűek és olyan ritkán lakottak, hogy telepített könyvtárakkal akkor sem volna biztosítható ellátásuk, ha a fejlesztésre és a fenntartásra a jelenleginél sokkal nagyobb összegek állnának rendelkezésre. Pedig nem mondhatunk le e települések könyvtári ellátásáról, annál kevésbé, mert lakosaik a kulturális ellátottság más vonatkozásában is hátrányos helyzetben vannak. Kétségtelennek tűnt, hogy e gondokat elsősorban mozgókönyvtárak felhasználásával lehet csökkenteni.

A könyvtár igazgatóságának sikerült is meggyőznie az illetékeseket arról, hogy az autóbuzskönyvtár (bibliobusz) a fővárosi könyvtárhálózatban nélkülözhetetlen, és létrehozása nem tűr halasztást. A Fővárosi Tanács teremtette meg a tervezés, a kivitelezés és működés anyagi alapjait.

A bibliobusz beszerzése, műszaki adatai

A legcélszerűbb megoldásnak a nyerges vonatához kapcsolt utánfutó vázra épülő mozgókönyvtár látszott. Első kísérleteink ilyen alváz megszerzésére irányultak. Azonban a Győri Vagon és Gépgyárban a helyszíni tárgyalások nem hoztak eredményt, és a közeli jövőre sem kaptunk biztatást. Hosszas keresés után egy IKARUS 250-es típusú autóbusz megvásárlására nyílt lehetőségünk. 1970. szeptember 16-án jegyezte elő az AUTÓKER megrendelésünket, amelyet 1971. június 30-i szállítási határidővel igazolt vissza.

Az IKARUS kereskedelmi osztályán folytatott tárgyalásokon olyan megállapodás született, hogy az FSZEK kap egy, a gyár szalagján készült autóbuzst, ülések és egyéb apróbb tartozékok nélkül, így annak belső tere mozgókönyvtári célra kiképezhető.

A tervező, *Kumor Gyula* gépészmérnök és ipari formatervező művész nagy ügyszeretettel vállalta az új feladat megoldását. A kivitelező a *mezőfalvi termelőszövetkezet* üzeme volt.

A főbb műszaki adatok: 250.06 típusú, 593 szériaszámú IK 250-es autóbusz, önsúlya 11 000 Kp. Hasznos terhelése 5200 Kp. Megengedett összes gördülő súlya 16 200 Kp. A motor gyártmánya Rába-MAN D 2156 HM6U, rendszere 6 hengeres, soros négyütemű Diesel, amelynek lökettérfogata 10 350 cm³, legnagyobb névleges teljesítménye 192 LE. A kormányzás rendszere golyósoros hidroszervó.

Az utastér fűtése légbefúvásos rendszerű, a hűtő meleg levegőjével történik a járóköz kétoldalán kiképzett csatornákból, teljesítménye óránként 40 000 Kcal; az utastér független fűtése az oldalfalalnál kiképzett csatornákból történik, típusa Sirokko F15B2b. Teljesítménye óránként 15 000 Kcal.

A szellőzést az utastér középvonalában elhelyezett 5 db szívó-nyomó ventilátor biztosítja.

A belső tér világítására 21 db 5×5 Wattos Sofita égős mennyezetlámpa szolgál. A világítótesteket az eredetitől eltérően a polcok és a könyvtárosi kezelőasztal elhelyezésének megfelelően képezték ki.

A berendezés feszültsége 24 V. A fokozott világítási igények, a több óráig tartó egyhelyben tartózkodás miatt 2 db pótakkumulátor beépítése is szükségessé vált. Beszerelését az átalakítások részeként a hozzátartozó töltőberendezéssel együtt a kivitelező végezte el. Az ajtó elől van, szárnyas, kívül-belül kilinccsel, kallantyúval biztosított. A vezető mögé válaszfal került, ez felül üveg, alul műbőr bevonatú.

Az ablakok biztonsági üvegből készültek. Az oldalablakok felső része könnyűfém keretben eltolható. A napsütés ellen különleges műszálas, elhúzható textiltüsgönyvéd, ugyanilyen van a vezetőfülkét elválasztó üvegfalon is. A mosdórésznél levő jobb oldali hátsó ablakmező csikos teleüveg.



A busz csomagterét a tartalékkötetek szállítására képezték ki

A berendezés

Milyen feladatok álltak előttünk a berendezés kialakításakor? Az IKARUS autóbuszban, amely nagyon szép, de mozgókönyvtári célra talán nem a legmegfelelőbb konstrukciójú, úgy kellett a belső teret kiképezni, hogy az a szakmai kívánalmaknak és az esztétikai szempontoknak egyaránt megfeleljen, a polcokon a lehető legtöbb könyv férjen el, és az olvasóknak is kellő mozgásterük legyen.

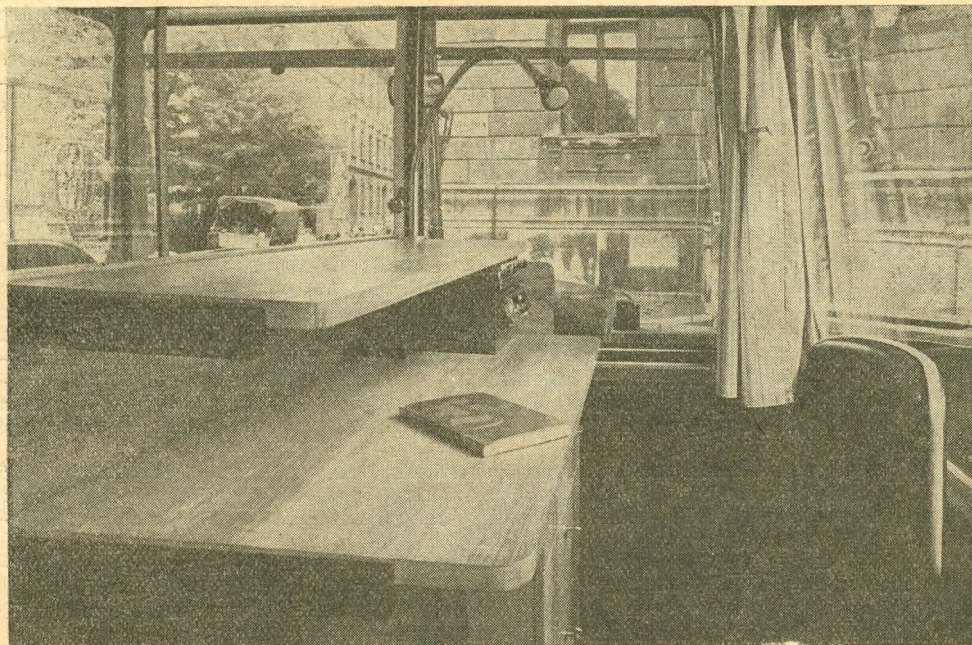
A beépíthető terület hossza 11,2 m, szélessége az ablakív vonalában 2,34 m, magassága a járóköznél 1,97 m, a könyvvállványok között 1,77 m; a beépíthető alapterület 25,8 m², a beépíthető légtérfogat 48 m³, a beépíthető súly 6000 kg volt. Az állványokat az adottságoktól függően keresztirányban, az oldalablakokra merőlegesen lehetett elhelyezni. A kétoldalas állványok mélysége 39 cm. 75 db 70 cm-es és 8 db 68,5 cm-es polc van az autóbusz belső terében, a polcok hossza összesen 55,49 fm. A szabadpolcon 2220 kötet tárolható. A csomagterben kiképzett „tápraktár”-ban 18 fm polcon további 730 kötet helyezhető el. A polcok natúrszínű lakkozott fából készültek, festett mattfekete tartószerkezettel.

A könyvek menet közbeni rögzítésére könnyen kezelhető, esztétikus szerkezetre volt szükség, olyanra, ami könyvválogatás közben nem gátolja az olvasást.

A kölcsönzőasztal a vezetőfülkét elválasztó válaszfalnak a felszálló ajtó felé eső belső oldalán helyezkedik el. Három fiókjának méretei az olvasói nyilvántartó tasakokhoz és dobozokhoz igazodnak. Mögötte padlóhoz csavarozott, skay bevonatú, forgatható munkaszék van. Menet közben a könyvtáros a válaszfal külső részéhez rögzített felhajtható kísérő ülésen ül.

A célszerű világítás, a szellőzés és a fűtés körültekintő megoldásán, az előírások szerinti tűzoltókészülékek stb. elhelyezésén kívül a higiéniai berendezések, a mosdó, W. C., gardrob-fülke kialakítása is fontos követelmény volt. A gardrob-résznél nyert elhelyezést a kisméretű Elektrolux RA 23 típusú hűtőszekrény is. A beépített berendezések alapterülete összesen 6,40 m². Rádió, magnetofon, hangosító tartozik még a berendezéshez. (A magnetofon tájékoztató eszközként jól vizsgázott az IFLA konferencia vendégei előtt, amikor is orosz és angol nyelven ismertette az autóbusz főbb adatait és tevékenységét. A jövőben elsősorban a könyvpropaganda eszközeinek szánjuk.)

A szakszerűség, a megfelelő munkakörülmények szempontjai és az elhelyezés lehetőségei a tervezés során a végső forma kialakulásáig sokszor voltak egymással ellentmondásban, összehangolásuk nem kis fejtörést okozott.



A kölcsönzőpult a mikrofonnal (Braun Tamás felvételei)

Az elméleti elképzelést a tervezővel együtt a részkérdések, méretek, változatok együttes megvitatása során kellett tervvé formálni. A tervdokumentációt meghívott szakértők és érdeklődők jelenlétében 1971. július 22-én fogadta el a könyvtár igazgatója és a kivitelező.

A garanciális bejáratás, az ezt követő garanciális javítási munkák és a berendezés elkészülte után 1972 május végén került sor a műszaki átadásra.

A bibliobusz beruházási költségei az alábbiak szerint alakultak:

IKARUS 250 típusú autóbusz	970 000 Ft
Külső-belső formaterv	34 980 Ft
A. W. C. tervezése	22 000 Ft
Belső berendezés	384 396 Ft
Jelzőtáblák felállítása a megállóhelyeken	15 517 Ft
Címfestő munkák (a bibliobusz oldalán és a jelzőtáblákon)	21 722 Ft
	<hr/>
	1 448 615 Ft

Az előkészületekhez tartozott a garázs, a tápraktár és munkahely kialakítása is. E célra 1972. február 29-én utalta ki a Fővárosi Tanács — ideiglenes jelleggel — a Katona József u. 3. sz. alatti ingatlant, amelyet azonban csak 1972 októberében lehetett birtokba venni és átalakítási, építési munkáit megindítani. A működés szakmai vonatkozásait már akkor teljes részletességgel kidolgoztuk, amikor az autóbusz kivitelezése elkezdődött, a munkahely hiánya azonban hátráltatta a könyvtári technikai előkészületeket.

A működés megtervezése

Milyen kérdéseket kellett kidolgozni? Meg kellett határozni a kölcsönzőhelyek számát, a könyvvállomány nagyságát, a személyzeti feltételeket, az autóbusz és a könyvtárosok munkarendjét, a kölcsönzési időt, az állomány- és a kölcsönzési nyilvántartást, a megállóhelyeket, a menetrendet, a propaganda-feladatokat.

Az állomáshelyek kijelölésében a kiindulási alap az *ellátatlan területek feltérképezése* volt, de még egyéb szempontokat is figyelembe kellett venni: számolni kellett az út- és a forgalmi viszonyokkal; nem esik-e a terület parkolási tilalom alá stb. Sűrűn lakott, új lakótelepek akkor sem jöhettek számításba, ha egyébként ellátatlanok, mert itt az autóbuszkönyvtár még átmenetileg sem megoldás. Figyelembe véve,

11

hogy csak egyetlen mozgókönyvtárunk van, a kölcsönzőhelyek megsokszorozására törekedtünk a kölcsönzés időtartamának rovására. (Van ettől eltérő példa is a nemzetközi gyakorlatban, amely szerint a mozgókönyvtár kevesebb állomáshelyet keres fel, de egy-egy helyen hosszabb ideig kölcsönöz.) Mi úgy véltük, hogy csak a második bibliobusz üzembehelyezése és az addig megszerzett tapasztalatok után vehetjük fontolóra a kölcsönzési idő módosítását.

Az állomáshelyek kialakítása a kerületi tanácsok művelődési osztályával folytatott többszöri konzultáció és megállapodás alapján történt. Az osztályok nagy lelkesedéssel vették tudomásul a tervet, észrevételekkel, helyszíni szemlékkel segítették a végleges elgondolás kialakítását. A közös munkákon kívül egyéni feladatokat is vállaltak, például parkosítást, fedett várakozóhely létesítését, padok elhelyezését a megállóhelyek körül; propagandaanyagok közös elkészítését és terjesztését stb. Budapest kilenc kerületében tizenhárom helyen kölcsönöz az autóbusz az alábbi menetrend szerint:

Hétfőn a II. kerület 3 állomáshelyén 10—12, 14—16 és 17—19 óra között. Kedden a XX., a XXI. és a XI. kerület 1—1 állomáshelyén 10—12, 14—16 és 17—19 óra között. A szerdai nap szervizre van fenntartva. Csütörtökön a III. a XV. és a XVI. kerületben 1—1 állomáshelyen 10—12, 14—16 és 17—19 óra, pénteken a X. és XVII. kerület 1, illetve 2 állomáshelyén 10—12 és 14—16, illetve 17—19 óra, s végül szombaton a XI. kerületben 1 állomáshelyen 10—14 óra között van kölcsönzés. A vasárnap szünnap.

A menetrend kialakításakor arra törekedtünk, hogy a busz a legrövidebb idő alatt jusson el az egyik állomáshelyről a másikra, s ott a kölcsönzőhely jellegéhez igazodó legkedvezőbb időpontban tartózkodjék. (Pl. délelőtt és délután iskola közelében; 17-től 19 óráig munkástelepülésen.)

A működés és az állomáshelyek engedélyeztetése a Budapesti Rendőrfőkapitányság közlekedésrendészeti és igazgatási osztályán történt, a területfelhasználással és a táblák elhelyezésével kapcsolatos teendők engedélyezése, illetve elrendelése a kerületi tanácsok építési és műszaki osztályának hatáskörébe tartozott.

A szolgáltatások

A kezdeti könyvvállomány 15 ezer kötet. Ennek egyharmada a gyermekolvasóké, 40 százaléka ismeretterjesztő mű. Az összetétel azt az elképzelést tükrözi, hogy az olvasók zöme várhatóan háziasszony, nyugdíjas, iskolás, kisebb részben pedig olyan dolgozó lesz, aki a kölcsönzés időpontjában otthon tartózkodik. A szépirodalmi művek között a törzsállományon kívül azok szerepelnek, amelyek szélesebb körű érdeklődésre tarthatnak számot. A kötelező irodalmat 10 példányban szereztük be, más szépirodalmi művet legfeljebb 6—7 példányban. A szakirodalomból az általános iskolai végzettségre épülő szakkönyvek és a népszerű ismeretterjesztő művek vannak magasabb példányszámban. Megtalálható az az anyag is, amelyre esti iskolát végzőknek, középiskolásoknak van szükségük tanulmányaik folytatásához, illetve kiegészítéséhez. Egyetemi színvonalú szakkönyv az alapállományban nincs. Ha ilyen igény jelentkeznék, a könyvtáros könyvtárközi kölcsönzéssel vagy az állandó könyvtárba irányítással segít az olvasónak.

A nyilvántartás, tájékoztatás és propaganda

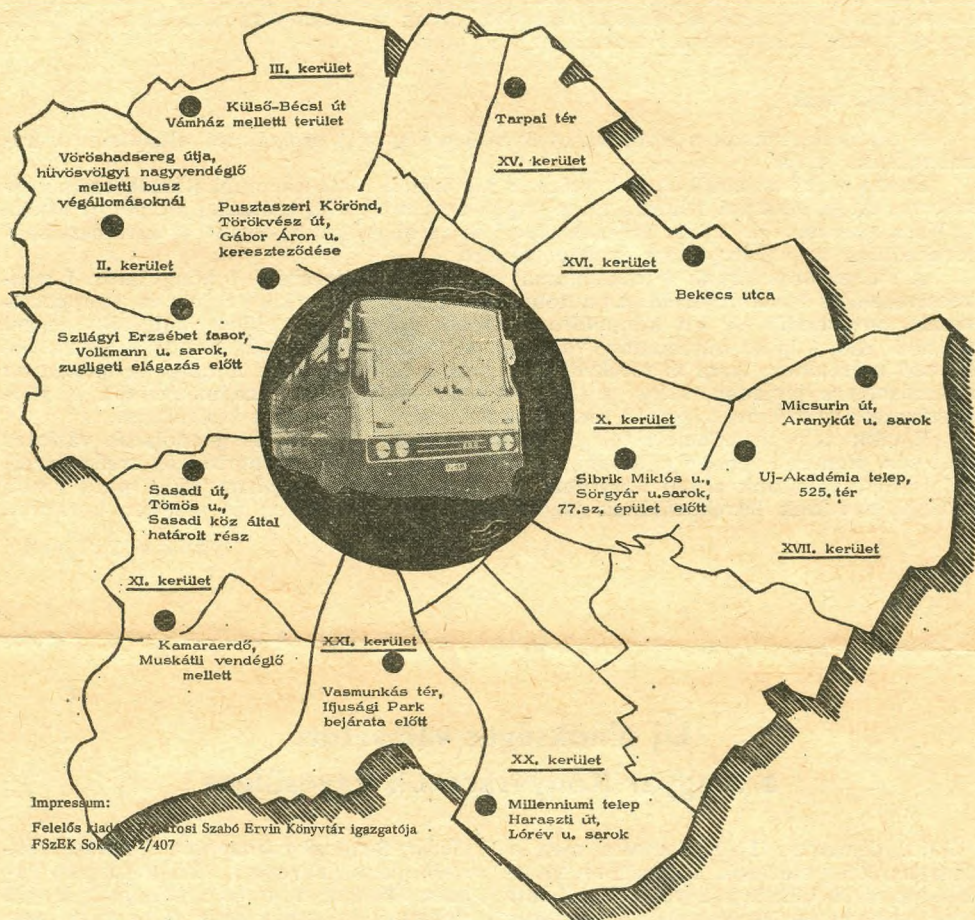
Az olvasók beírása közös beiratkozási naplóba történik, állomáshelyenként ötszázas ugrószámú rendszerrel. A kölcsönzési nyilvántartás lejáratú napos, tasakos rendszerű. E módszerrel jól elkülöníthető a különböző helyek nyilvántartása. Naponta a három meglátogatandó állomás dobozát viszi magával a könyvtáros.

Minden kölcsönzőhelyen külön munkafüzetet vezetnek, így külön mérhető mind az olvasó-, mind a könyvforgalom. A havi és az évi statisztika összesítve készül.

Cédulakatalógus elhelyezése az autóbuszban nem látszott célszerűnek, lehetségesnek sem. A tápraktárban szolgálati katalógus készül. Az olvasók tájékoztatására kötetkatalógus szolgál. Szerkezeti elve: a felnőtt szépirodalom betűrendben, a gyermekirodalom tematikus csoportosításban, az ismeretterjesztő állományrészt (a felnőtteknek és a gyerekeknek szóló együtt) szakrendben van feltárva, a gyermeknek is szóló ismeretterjesztő művek csillagos jelölést kaptak.

Az olvasók előzetes tájékoztatására 1000 darab plakát készült; kerületi változatokban átlagosan 2000 szórólap, összesen tehát 24 ezer. 18 ezer példányban, szintén kerületi változatokban állítottuk elő a könyvtár használatáról, szolgáltatásairól szóló rövid, 4 oldalas tájékoztatót, amelyet a könyvtáros az olvasók kezébe ad. Látható rajta a kerület térképe a megállóhelyek és a kölcsönzési idő feltüntetésével, valamint figyelemfelhívás a legközelebb eső kerületi könyvtárakra.

A FŐVÁROSI SZABÓ ERVIN KÖNYVTÁR ÚJ SZOLGÁLTATÁSA



A mozgókönyvtár állomásainak területi elhelyezkedését ábrázoló térkép

A várható előnyök és fogyatékok

Miben látjuk az autóbusszkönyvtár előnyeit? Mindenekelőtt abban, hogy hozzáférhetővé teszi a könyvet a ritkán lakott, a telepített könyvtáraktól olyan távoleső városrészekben, ahol a várható olvasólétszám kb. 250–300 fő.

Azt is várjuk, hogy a mozgókönyvtár figyelemre méltó *hírverő* eszköze lesz *könyvtárhálózatunknak*. Reméljük, hogy példájával és a számok erejével bizonyítja: ha a könyvtári intézmény vonzó és korszerű, sikert arat, s hatással lesz az olvasókra éppúgy, mint a nemolvasókra.

Végül reméljük, hogy az olvasók egy részét a kerületi könyvtárak magasabb szintű szolgáltatásainak igénybevételére fogja készíteni, mintegy az *olvasás első lépésőjének szerepét* töltve be a kezdő olvasók körében. A pénzügyi szempontokról sem szabad megfeledkeznünk: Nyilvánvaló ugyanis, hogy az autóbusszkönyvtár, amely esetünkben 13 állomáshelyet szolgál ki 9 különböző kerületben, kevesebbe kerül, mint ugyanennyi fiókkönyvtár létrehozása e városrészekben. *Megtakarítást hoz ez mind a könyvállományban, mind pedig a helyiségben, a személyzetben, a fűtésben, a fenntartásban stb.* E kiadások 13 helyett egyetlen esetben jelentkeznek.

Az induláskor végig kellett gondolni a fogyatékos...
Az autóbuzskönyvtár *nem teszi lehetővé a helyb...*
folyóiratokat, kézikönyveket átnézni. A választék is kise...
könyvtárban. Az autóbuzskönyvtár ki van téve motorhibának...
zavarnak, hiába tettek meg minden előzetes intézkedést ezek elkerülése...
letek felkeresése nem elég gyakori, ráadásul eléggé rövid időtartamú is. *Az*
kénytelenek megvárni a kitűzött dátumot, s ha ez számukra akadályba ütközik,
egy-két hétig könyv nélkül maradnak.

A könyvtárosok

A munkatársaknak a fordulók gyakorisága kimerítő szolgálatot, előnytelen mun-
kabeosztást jelent.

Éppen ezért az autóbuzskönyvtárban különösen fontos a munkatársak személyes
rátermettsége, szakmai felkészültsége éppen úgy, mint a jó egészségi állapot, a bánni-
tudás a gyermek- és a serdülő olvasókkal és az idősekkel egyaránt. A kiválasztásnál
törekedtünk is e szempontok érvényesítésére.

A mozgókönyvtárnak 4 munkatársa van: 1 könyvtárvezető, 1 könyvtáros, 1 gép-
kocsivezető és 1 raktárkezelő. Az autóbuzson egyidőben egy könyvtáros és a gépkocsi-
vezető tartózkodik. *A két könyvtáros naponta váltott műszakban dolgozik, reggel*
9 órától este 8-ig az autóbuzson, valamint a rövidített működési napon a belső elő-
készítő munkában. Arra is törekedtünk, hogy a könyvtárosok mindig ugyanarra az
állomáshelyre járjanak, s így maguk is lemérhessék saját eredményeiket. A gép-
kocsivezető túlórában és ennek megfelelő túlóradíjjal látja el a szolgálatot.

E cikk nem terjedhetett túl a kezdeti teendők, gondok és gondolatok vázlatos
közlésén. Reméljük, hogy a bibliobusz működésének tapasztalatairól és eredményei-
ről is hírt adhatunk a lap hasábjain, és azok ékesszólóan bizonyítják majd újabb
mozgókönyvtárak létrehozásának jogosultságát — Budapesten és vidéken egyaránt.

Szöke Tiborné