

AUS DER BÜCHEREIPRAXIS

Erfahrungen mit einer Sattelschlepper-Bücherei

Schon seit September 1958 fährt in Eßlingen am Neckar (80 000 Einwohner) eine moderne Autobücherei in die Vororte. Die Stadt Eßlingen liegt verkehrstechnisch ungünstig im Tal und an den Hängen des Neckartales, so daß die Leser mit selten verkehrenden Privatombuslinien von auf den Hügeln gelegenen Vororten zu der inmitten der Stadt befindlichen Stadtbücherei fahren mußten. Die Aufgeschlossenheit der Stadtväter für die Büchereiarbeit zeigte sich aufs neue in der im vergangenen Jahr erfolgten Gründung der Fahrbücherei, der in diesem und im nächsten Jahr die Einrichtung je einer Zweigstelle folgen wird.

Als Planungsgrundlage für die Fahrbücherei wurde eine Summe von 25 000 DM für die Herstellungskosten angesetzt, wie sie auch für die Augsburgener Autobücherei — ein Aufbau auf ein altes Fahrgestell — benötigt wurde. Es stellte sich bald heraus, daß dieser Ansatz für das Jahr 1958 zu niedrig war. Eine Erhöhung der vom Gemeinderat genehmigten Mittel war andererseits nicht mehr zu erreichen. So wurde beschlossen, nur einen *Omnibusanhänger* anzuschaffen, den die Firma AUREPA-Fahrzeugwerk Heitger & Co. Mannheim, baute, die die angesetzte Summe um nur 2 700 DM überschritt.

Die Vorteile dieser Lösung sahen die verantwortlichen Stellen in der Einsparung einer Fahrerstelle, in dem niedrigen Anschaffungspreis und in der Möglichkeit der Verwendung eines schon vorhandenen städtischen UNIMOGS zur Verstellung des Wagens. Bei der Enge der bergigen und winkligen Straßen wäre zudem ein langer Omnibus nur hinderlich und schwierig gewesen. Der Wagen ist 7,20 m lang, 2,30 m breit, und der Innenraum ist 2,25 m hoch.

Der Wagen konnte leider nur eintürig gebaut werden. Dadurch wird natürlich die fließende Abfertigung der Leser behindert, auf der anderen Seite allerdings scheinbar Personal eingespart. Der Bücherbus wird nur von 1 bibliothekarischen und 1 bücherei-technischen Kraft betreut. Wenn der Leser durch die in der Mitte des Fahrzeugs gelegene Tür eintritt, muß er sich rechts zur Theke wenden, die im vorderen Teil des Wagens 1,20 m in den Raum hineinragt. Im Thekenbezirk befinden sich 1 Wandschrank für Kleidung und 2 Wandschränke für Material sowie einige kleinere offene Aussparungen. Die zurückkommenden Bü-

cher müssen an diesen Plätzen abgelegt, in einem der Wandschränke untergestellt oder neben dem Sitzplatz der technischen Kraft gelagert werden. Bei großen Ausleihen beengt diese Anhäufung von Büchern die technische Kraft erheblich. Nach Rückgabe ihrer Bücher gehen die Kinder und Jugendlichen — an den Erwachsenenregalen vorbei — in den hinteren Teil des Wagens, der einen Jugendbestand von etwa 1000 Bänden enthält. Insgesamt faßt der Bücherwagen etwa 2400 Bände. Mit den geringen, zur Verfügung gestellten Mitteln wurde also ein größtmöglicher Erfolg erzielt.

Der Omnibusanhänger wird von einem Fahrzeug des Tiefbauamtes von einer der 6 Ausleihstellen zur anderen gezogen. Er steht also 24 Stunden unverrückt an einer Stelle. Nur sonnabends muß der Wagen (trotz Arbeitsruhe des Tiefbauamtes) 2 mal — einmal am Morgen um 9 Uhr und einmal um 13 Uhr — verstellt werden. Der UNIMOG zieht die 5 Tonnen spielend. Allerdings muß man den sonst für Straßenarbeiten eingesetzten UNIMOG für diese Arbeit extra mit 600 DM jährlich versichern. Schwierigkeiten liegen in der Arbeit der Büchereikräfte. Sie sollen einerseits in der Zentrale die neuen Bücher einarbeiten und andererseits im Wagen die zurückgekommenen Bücher buchpflegerisch bearbeiten und sie dann wieder einstellen. Zwischen der Zentrale, wo der Reservebuchbestand steht, und dem Büchereibus ist oft schwer eine Verbindung herzustellen. Ein Wagen des Tiefbauamtes ist häufig erst nach tagelanger Vorausbestellung zu bekommen. Meistens ist diese Verbindung zwischen dem Anhänger und der Zentrale nur einmal wöchentlich möglich, wenn nämlich der Bücherwagen ohnehin turnusmäßig an der Zentrale vorbeifahren muß.

Die Fachkraft arbeitet deshalb vormittags in der Zentrale, während die technische Kraft im Wagen Buchpflege, Statistik usw. übernimmt. Durch diese Trennung der Arbeitsstätten bleibt in der Zentrale Arbeit liegen — die Einarbeitung neuer und die Buchpflege der ausgewechselten Bücher —, weil sie von einem Mitarbeiter allein nicht geschafft werden kann. Andererseits leidet die Fahrbücherei, wenn beide Kräfte in der Zentrale arbeiten. Es ist deshalb eine zweite technische Kraft nötig, wenn der ordnungsgemäße Betrieb eines Büchereianhängers, der abhängig vom Transportmittel ist, gewährleistet sein soll.

Die Fahrerstelle ist zwar gespart worden,

andererseits sind zusätzliche Aufwendungen nötig, wie die Überstunden für den Fahrer beim Umstellen des Anhängers, Wagenwäsche, Innenraumsäuberung und das nicht unerhebliche Fahrgeld für das Büchereipersonal usw., die die Ersparnis teilweise hinfällig machen. Außerdem verlieren die Fachkraft und die technische Kraft Arbeitszeit durch das Hin- und Herfahren zwischen dem Wagenstandort und der Zentrale, das An- und Abhängen des Wagens, die Wartung der Heizung usw. Leider fehlt in Eßlingen eine Garage für den Anhänger. Sie hätte in der Praxis allerdings auch nicht viel Bedeutung, weil der Wagen aus arbeitszeittechnischen Gründen nur selten untergestellt werden könnte. Der Anhänger leidet natürlich darunter, Sommer wie Winter im Freien zu stehen. In den vergangenen Wintermonaten stellte sich heraus, daß die eingebaute elektrische Heizung von 4000 Watt völlig unzureichend war. Es wurde ein Petroleumofen gekauft (Petromax 2000), der jetzt zusammen mit der elektrischen Heizung den Wagen genügend erwärmt. Auch ein Friesvor-

hang vor der Tür und ein Kokosläufer sorgen für Gemütlichkeit und Wärme.

Der Büchereianhänger war für Eßlingen etwas völlig Neues. Schwierigkeiten waren also vorzusehen. Es werden sich aber gewiß Wege zeigen, um die arbeitstechnischen Probleme zu lösen. Daß sich der Bücherwagen in dieser Form ebenso bewährt wie seine vollmotorisierten Brüder, beweisen die statistischen Zahlen. In 6 Monaten wurden bei 900 Leserneuansmeldungen 14 000 Bände ausgeliehen. Hinzukommen noch Leser der Hauptstelle in nicht geringer Zahl, die ebenfalls von der Fahrbücherei betreut werden.

Die Erfolge der Fahrbücherei haben, wie bereits gesagt, dazu geführt, daß in dem neuen Wohngebiet Zollberg (nach Fertigstellung: 8000 Bewohner) im Frühjahr eine neue Zweigstelle eingerichtet wurde. Es konnten mit Hilfe der Fahrbücherei bereits geplante Fehlinvestitionen vermieden werden, und es wurde auf diese Weise erreicht, daß die Städtische Bücherei fast alle weit auseinanderliegenden Stadtteile mit Büchern versorgen kann. *Hanspeter Gerlach*

CHRONIK

Die folgenden Pressestimmen veröffentlichen wir mit Zustimmung der Büchereien, denen die Berichte zur Überprüfung vorgelegen haben. Die Kurzberichte ohne Quellenangabe sind von den Büchereien selbst verfaßt. *Die Redaktion*

DORTMUND. Die *Städt. Volksbüchereien* eröffneten im Gebäude der städtischen Verwaltungsstelle Huckarde eine neue Hauptbücherei, für die 2 schöne große Räume mit eigenem Aufgang zur Verfügung stehen. Alle baulichen Möglichkeiten wurden genutzt, um die Räume freundlich, hell und geschmackvoll zu gestalten. Sobald die Personalfrage geklärt ist, dürfte die Bücherei an 4 Tagen in der Woche ganztägig geöffnet sein. Der Anfangsbestand von 3 000 Bänden wird in den nächsten Monaten auf 5 000 Bände erhöht werden. Das Ziel sind rund 10 000 Bände.

Die Volksbüchereien haben mit der Fertigstellung der Hauptbücherei in Huckarde ihren bereits 1946 aufgestellten *Aufbauplan* erfüllt. Einschließlich der Bücherei Stadtmitte, die in Verbindung mit der Hauptverwaltung im »Haus der Bibliotheken« untergebracht ist, sind es jetzt 17 Büchereien, die am 31. 3. 1959 einen Buchbestand von 174 570 Bänden zählten. Im vergangenen Rechnungsjahr wurden 24 425 Lesern 712 287 Bücher ausgeliehen. Führend ist die Bücherei Stadtmitte mit 166 949 Ausleihungen durch 7 046 Leser. Ihr folgt die Bücherei West mit 84 971 Ausleihungen durch 2 655 Leser. 2 731 Leser hat die Bücherei der Jugend im Fritz-Henssler-Haus, die sich 70 340

Bände ausgeliehen hatten. Hörde zählte 1 310 Leser mit 65 818 Ausleihungen.

Im Mai will die Volksbücherei ihren aus dem Überschuß der Stadtparkasse beschafften *Bücherautobus* in Betrieb nehmen. Ungefähr 2 500—3 000 Bücher können in diesem Wagen untergebracht werden. Der Autobus soll in die kleineren Vororte der Stadt (rund 150 000 Einwohner) in 14-tägigem Turnus fahren. Als Reserve für den Autobus stehen 10 000 Bände bereit. (Man befaßt sich bereits mit der Anschaffung eines 2. Busses.)

Der Anteil der *Jugendlichen* und der *Kinder* an den Gesamtausleihziffern der Städtischen Volksbücherei hatte noch nie einen so hohen Stand wie jetzt. Mit 13 800 Lesern machte diese Gruppe in den zurückliegenden 12 Monaten mehr als die Hälfte der Leserschaft in den 17 Ausleihstellen aus. — An der günstigen Entwicklung hatte die Volksbücherei Mitte im »Haus der Bibliotheken« wesentlichen Anteil. Insbesondere die Kinderbücherei verzeichnete eine rekordartige Belebung. Der Buchbestand dieser Bücherei stieg von 2906 (Juli 1958) auf 5348 (März 1959). Im gleichen Zeitraum stieg die Zahl der Leser von 120 auf 856, die der Ausleihungen von 575 auf 3119. — In der Volksbücherei Mitte lief im Rahmen der Jugendbuchwoche eine Ausstellung der 50 Bücher, die in diesem Jahr von der Jury für den »Deutschen Jugendbuchpreis« ausgezeichnet worden sind. — Der Lesehunger der Kinder