

DOKUMENTÁCIÓ, KÖZLEKEDÉSI DOKUMENTÁCIÓ,
AUTÓKÖZLEKEDÉSI DOKUMENTÁCIÓ

002:656/439/

A Magyar Tudományos Akadémián a második öt éves terv előkészítése érdekében rendezett ankét előadásainak továbbgyűrűződéseképpen a napilapokban élénk vita alakult ki a műszaki fejlesztés megjavítása céljából. A vitából különösen a NÉPSZABADSÁG vette ki a részét. /1-8/ A hozzászólók valamennyien abból indulnak ki, hogy a vezetés színvonala és a dokumentáció színvonala között szoros összefüggés van. S bár ".....a műszaki propaganda nincs még szervezetileg jól megoldva, ez nem moshatja el a minisztériumok felelősségét." /8/ "Az üzemekben végzett műszaki propaganda és ismeretterjesztés ... elmaradt... a műszaki fejlesztés szükségletei mögött". /5/ "Létre kell hozni, illetve meg kell erősíteni az iparági dokumentációs irodákat." /4/ "Külön szakmai dokumentációs részlegekre van szükség". /6/ Az ORSZÁGOS MŰSZAKI KÖNYVTÁR részére "biztosítani kell a dokumentáció koordinálásának jogkörét." /4/ "Sajnálatos,hogy gazdasági vezetőink legtöbbje, a minisztériumoktól kezdve a vállalatokig, nem tulajdonít kellő jelentőséget a műszaki tájékoztatásnak, és ez f é k e z i e l ő r e h a l a d á s u n k a t". /2/

A vita lezajlott. Azt várhatnók, hogy a világos helyzetelemzés után sürgősen hozzáláttunk a szükséges intézkedések végrehajtásához. Korántsem tettünk meg mindent. Tudjuk, különösen mi dokumentalisták, hogy az értelmi belátás és az egyszeri meggyőzés nem mindig elégséges a tettekre indításra. A példák, ha nem is adnak új elemeket, kényszerítőbbek. Ismétlésük hasonlóképpen. Ime, néhány érv ehhez a munkához:

A Szovjetunióban LENIN a könyvtárügy megszervezését a legfontosabb feladatok egyikének tekintette. Ezért már 1920. november 3-án kibocsátották a Népbiztosok Tanácsának a könyvtárügy központosításáról szóló rendeletét. /Lásd: Törvénytár 1920. 87. sz. 439. cikkely/. /9/ Lenin a közművelődési könyvtárak megteremtése mellett a dokumentációs munka teljességét, gyorsaságát és operatív jellegét tartotta fontosnak. /10/

A Szovjetunióban, tudjuk, a népgazdaság építésének minden nagyobb szakaszát a műszaki tájékoztatás munkájának gyökeres megjavítása előzte meg. Ez történt 1945-ben, /11/ és így volt a szovjet tudomány és technika fejlődésének minőségi változása előkészítésekor is 1952-ben a VINITI megteremtésével. /11/ A hét éves tervvel ismét új korszak kezdődött, és 1959 októberében kelt a könyvtári munka megjavítása tárgyában hozott határozat is. /12/

Lehetetlen nem látni a párhuzamban az okozati összefüggést.

A szocialista államok közül a Szovjetunió mellett Csehszlovákia könyvtárügye a legfejlettebb. Nép gazdasága színvonala is a legfejlettebb, sőt a tőkés államokhoz viszonyítva is kiemelkedő. A műszaki tájékoztatást Csehszlovákia szabályozta legelőször törvények útján és a legnagyobb anyagi ráfordításokkal.

Visszatérve a Szovjetunió dokumentációs munkájához, LISICSKIN-t idézzük: " a XX. és XXI. pártkongresszus határozatai előírják a bel- és külföldi tudomány és technika maximális értékelésének szükségességét....." /11 p. 167/ Az elért eredmények annak a megállapítására indítják az USA egyik törvényhozóját, hogy az Egyesült Államok lemaradásáért a technika egyes lényeges területein " a felelősség főhányadát a tudományos tájékoztatás feltárási és szétszórásai rendszerének elavult és hatástalan rendszerére kell visszavezetni." /11 p.167/

Ismeretes, hogy 1959-ben ez a felismerés az amerikaiakat arra készítette, hogy az - angolokkal együttműködve - évtizedekre visszamenőleg és a továbbiakban rendszeresen, számos szovjet folyóiratot teljes egészében, "cover-to-cover" angolra fordítsanak. Sőt, sok cég fordult a VINITI-hez azzal a megbízással, hogy az E x p r e s s z I n f o r m a c i j a referátum-sorozataiból egyesek angolra fordítását a Szovjetunióban szervezzék meg. /1/ KENT professzor pedig minden sorozat lefordítását javasolta. /11 p. 167/

LENIN tanította: "Feltétlenül pontosan ki kell jelölni azt a személyt, aki felelős lesz azért, hogy az európai és amerikai technika eredményeivel alaposan, a kellő időben és a gyakorlatban felhasználhatóan és minél kevesebb bürokráciával megismertessen bennünket". /13/

A tanítványok jó tanulók voltak.

+ + +

K Ö Z L E K E D É S I D O K U M E N T Á C I Ó

"A gyakorlati munkához adatok kellene....; lényeges adatok: lakosság, terület, a főbb cikkek termelése, a k ö z l e k e d é s fő eredményei....." /10. p.12/

Mit tettünk a közlekedési dokumentációért, vagyis a magyar nép gazdaság egyik legjelentősebb területe, a közlekedés műszaki állapotának megjavítását előkészítő szervezet korszerűsítése érdekében?

A közelmúltban jelent meg a KÖZLEKEDÉSI DOKUMENTÁCIÓS ÉRTESSÍTŐ 10 éves jubileumi száma. Ezzel egyidejűleg a Műszaki Könyvtárak Tájékoztatója ismertetést közölt az egyes alközpontok működéséről, személyi és anyagi felszereltségéről. /14/ Másutt egyes tárcák és alközpontok dokumentációs terveiről olvashatunk. Hogyan viszonylik a közlekedési dokumentáció felszereltsége a más területekéhez, hogyan aránylanak egymáshoz távlati terveik?

A Közlekedési Dokumentációs Értesítő, /15/ visszapillantva az 1959-es évre, meglehetősen sivár képet fest az Alközpont könyvtárainak állapotáról. Még akkor is, ha megállapítjuk, hogy a fennálló helyzet nagy haladást jelent a pár év előttivel szemben, elgondolkodtató,

mikor azt olvassuk, hogy a területéhez tartozó 56 könyvtár közül mindössze nyolcnak van külön könyvtárhelyisége; 8 függetlenített könyvtáros működik az egész hálózatban, és csak 6 helyen folyik bizonyos fajta dokumentációs munka. Az önmagukban is elszomorító mutatók még feltűnőbbekké válnak, ha az MKT összehasonlító táblázataiba ágyazottan olvassuk őket. Ha különvesszük a MÁV és a Posta könyvtárait, amelyek a tárcsa más területei könyvtárainál régebbiek, és talán "vénebbek" is, és szervezetiileg egyébként is külön életet élnek, és leszámítjuk a Közlékedési Múzeum könyvtárát, amely jelenleg még feltáratlan, tehát élettelen, és amelynek könyvvállománya talán a legnagyobb a hálózaton belül, azt kell mondanunk, hogy a KPM tárcsa könyvtárai, főképpen a KPM Központi Szakkönyvtára és hálózata állománya és élettereje, illetve a többi tárcsái között nagyságrendi különbségek vannak a KPM könyvtárügye rovására. Itt van a legkevesebb könyv, a legkevesebb folyóirat, a legkevesebb könyvtáros; itt hiányzik a legteljesebben a dokumentációs munka, itt nem történt ugyyszólván semmi a könyvtáros utánpótlás képzése érdekében. A könyvtárak elhelyezése érdekében sem sok. Központi szakmai címnyilvántartás nincsen, szakkatalógusa csak néhány könyvtárnak van, korszerű berendezésekről/pl. mikroleolvasó, megfelelő színvonalu és teljesítőképességű fotofelszerelés/ alig beszélhetünk. A könyv- és folyóirat beszerzési keret, a tőkés államok vonatkozásában legalábbis, évről-évre csökken, a népi demokratikus államok vonatkozásában pedig felhasználása tervszerűtlen....stb.

A legfigyelemreméltóbb azonban az, hogy minderről a hálózat központi könyvtára semmit sem tehet. Ennek a könyvtárnak kellene a szervezetiileg rárótt módszertani irányítást hálózata tagjai részére saját berendezésével, feltárási rendszerével, dokumentációs munkájával mintegy demonstrálnia. Ezt nem teszi, és nem teheti, mert nem több és nem más, mint a minisztériumi központ házi könyvtára, és ereje elfogy csekély állományu pusztá megőrzési kísérleteiben. Dokumentációs munkája, jelentős javulás után is csak "címfordítás", tehát gyorsszolgáltatás jellegű, ami a hálózati alközponténál alacsonyabb szintre jellemző.

Abban a "szerencsés" helyzetben vagyunk tehát, hogy ugyyszólván a semmiből kell a közlekedési dokumentációt felépíteni. Így a tervezésben nem nagyon kötnék bennünket a meglévő adottságok, legalábbis alközponti vonatkozásban nem. Ennek az irásnak pedig elsősorban az alközponti feladatok megoldási lehetőségeinek vizsgálata a célja. A szakmai kutatóintézetek dokumentációja ugyanis saját fenntartó szervei szükségleteit általában kielégíti. A vállalati dokumentáció pedig ugyyszólván teljesen hiányzik, ennek megteremtése, főképpen dokumentációs anyaggal való ellátása pedig már a hálózati alközpont feladatait növelné elsősorban.

A központi feladatok és központi szervezetek kérdéskörben az alábbi megoldások lehetségesek: ha a közlekedési dokumentációnak /is! /központosítottnak /is! / kell lennie, melyek legyenek azok a szervezetek, melyek e feladatokat ellátják?

Vannak, akik a dokumentáció egészét az Országos Műszaki Könyvtárban szeretnék megvalósulva látni. Érveik nyomós gazdasági érvek, to-

vább a szolgáltatások minőségi szempontjaiból eredők. A fejlődés ezt az állomást meghaladta. Az országos központi szerv szükségképpen nem elégítheti ki az iparági, tehát tárcái kutató intézetek részletekbe menő és gyors szolgáltatásokat feltételező igényeit, sőt saját működésében is feltételezi ezeket; a gyártó és üzemei között is csak részben, ezek ugyanis közelebb vannak az alkalmazás területén a kutató intézetekhez, másrészt sokban saját belső fejlődési életüket élve, nagyon távol esnek műszaki hététköznapiakkal egy országos dokumentációs központ elvibe jellegű szolgáltatásaitól. A fő érv azonban az, hogy szervezeteileg más pénzügyi és függőségi rendszerrel jelentenek, amelyben a dokumentáció operatív vonatkozásaiban a tárcái irányítás és ismeretszámgazdálkodás szükségképpen hatásosabb.

A tárcái, illetve iparági alközpontok logikus szervezési formát jelentenek, és azt a gyakorlat is igazolja. A KPM, illetve a közlekedési dokumentáció esetében azonban ennek tárgyi alapjai - eddig legalább is - teljességgel hiányoznak.

Szükségmegoldást jelentene, de az adottságok azt ajánlják, hogy a közlekedési dokumentáció a meglévő és viszonylag jól működő 3 kutatóintézeti /ATUKI, VATUKI, UKI/, illetve az egy közlekedéscélpítési jellegű könyvtár /az UVATERV könyvtára/ anyagára és szervezetére épüljön.

Ha azonban azt nézzük, hogy a kutatás és a megvalósítás szervezése egységet jelent, másrészt a kutatás egyes ágai, esetünkben a közlekedési kutatásé, alapjában és /egyre inkább/ felépítményében: a kutatás szervezeteiben is egységes egész, - különösen a gazdasági számítások előterbe nyomulásával - a komplex közlekedési kutatóintézet gondolatával és vele a komplex közlekedési dokumentációval mint logikus velejáróval kerülünk szembe.

Es ez a gondolat más országokban is felmerült. A kialakult gyakorlat és a további elgondolások természetesen adódtak nyugaton a tőkés gazdasági rend adottságaiból. Mivel a posta és a vasut ezekben az országokban hamar állami tulajdonba vagy ellenőrzés alá került, tehát szervezetenként összpontosult, a könyvtári és kezdetleges dokumentációs kísérletek is régebbiek és kialakultabbak nyugaton a posta és a vasut területén. A közúti közlekedés újabb keletű, és inkább magánvállalkozás jellegű, így dokumentációs problémái is újabbak és mások. Problémái azonban vannak, és nőnek, alakulnak, és tanulságosak.

A nyugat-német közlekedési szakfolyóiratok rendszeresen foglalkoznak a közlekedési dokumentáció helyzetével. LÖW, A. összefoglaló és utmutató cikkében hangsúlyozza a kutatóintézetek dokumentációs fontosságát, különösen a feldolgozást illetően: "Elméletileg nézve lehetségesek önálló dokumentációs intézmények is. A nem technikai területen azonban azt mutatta a gyakorlat, hogy a tudományos intézményekkel együttműködve, amelyeknek saját könyvtárak van, a legjobb eredményeket lehetett elérni....A munka ezeken a helyeken lényegesen gazdaságosabbnak mutatkozott; mivel a helyszínen rendelkezésre álltak azok a munkaerők, amelyek állandó kapcsolatban

álltak az elmélettel és a gyakorlattal, és kellő áttekintésük volt szakterületükről." /16/

De a közuti közlekedési dokumentáció az NSZK-ban jelenleg hiányzik. Azonban ".....célszerűtlen lenne a hiányzó közlekedési ágazatok dokumentációs részlegeiként új dokumentációs intézményeket teremteni anélkül, hogy megvizsgálánánk, nem lenne-e jobb ezeket meglévő intézményekhez kapcsolni?" /16/

Ebből azt a következtetést lehetne levonni, hogy a szakmai kutatóintézeteknél vagy iparági központoknál lehetne, és kellene a közlekedési dokumentációt néhány központra bontva megszervezni.

LÖW azonban ezt csak **t e c h n i k a i s z a k o k** esetében tartja kivihetőnek. A közlekedés "műszaki" területein valóban ez a legcélszerűbb eljárás. A közlekedés **n e m m ű s z a k i** területein azonban ez az út nem járható. "A közlekedéstudóstól elvárható, hogy szűkebb szakterülete mellett az egész szakterületet áttekinthesse. Egy közlekedési ág kérdéseinek nagyrésze természetszerűleg más közlekedéshor-dozók kérdéseivel érintkezik." /16/ A közlekedés gazdasági kérdései pedig ilyenek.

A német elgondolások a komplex kutatóintézetek gondolatát vetik fel. A közlekedési dokumentációt illetőleg pedig LÖW véleménye az, hogy "...az optimális megoldás a második lenne: **e g y e t l e n d o k u m e n t á c i ó s á l l o m á s t k e l l s z e r v e z - n i a k ö z l e k e d é s e g é s z t e r ű l e t é n**...." /16/ Ehhez a központi feltáráshoz jönne szerinte az ismeretek központi szét-sugárzása is. A komplex közlekedési dokumentáció mellett felhozott érvei közül egyet azért is megemlítünk ehelyütt, mert alátámasztja a dokumentalisták által jól ismert BRADOFORD-féle szórási törvényt:

"Egy adott közlekedési ág egy évi hivatkozott irodalmának elemzése azt mutatta, hogy az adatoknak csak 30 %-a származott az e szak-mához tartozó könyvekből, folyóiratokból, tudósításokból stb...., 65 %-a olyan közleményekben fordult elő, amelyek a közlekedés egészé-vel vagy más közlekedési ágakkal foglalkoztak, a maradék 5 % általá-nos gazdasági vagy egyéb forrásokból való...." /16/

Elvileg és gyakorlatilag igazoltnak tűnik az, hogy ".....a do-kumentáció minden közlekedési ágra kiterjedjen.....továbbá a dokumen-tációba a nem-technikai területeket is bevonják." /16/

A LÖW felvetette gondolatok más folyóiratokban is jelentkeznek. SPARKUHLE, H. röviddel később szintén az **e g é s z k ö z l e k e d é s ű g y k ö z p o n t i d o k u m e n t á c i ó s s z o l g á l a t a** érdekében fog tollat. A közlekedés gazdaságossága az **e g é s z k ö z l e k e d é s i a p p a r á t u s á l l a n d ó é s e l ő r e t e k i n t ő á t k u t a t á s á t** követeli. /17/ Sejtetni engedi, hogy a közut és a vasut kö-zött külföldön is észlelhető tudományos viták is megnyugtatóbban len-nének megoldhatók **k ö z p o n t i é s s e m l e g e s k u t a t ó - i n t é z e t e k b e n**. A komplex közlekedési kutatóintézet természetesen ez esetben is komplex közlekedési dokumentációval járna együtt.

Nézzük ezek után a magyarországi autóközlekedésügyi kutatás és benne a magyar autóközlekedési dokumentáció problémáit.

A MAGYAR AUTÓKÖZLEKEDÉSI DOKUMENTÁCIÓ

A címből első olvasásra nem tűnnek ki a benne fogalmilag adott és viszonyaink között a gyakorlatban még jellegzetesebben kibontakozott nehézségek. Az autóközlekedés kifejezés összetett szó. Magában foglalja az autó szóelemet s vele az autógyártás, a utófejlesztés műszaki és gazdasági problémáit; másrészt a közlekedés szóelemet és vele a forgalom szempontjait. A közúti forgalomnak adott és várható gazdasági feladatok megoldása érdekében /személy- és teherszállítás/ adott és tervezett utviszonyok között a járműpark számbelileg és járműfajtként meghatározandó optimális összetételével kell megoldania feladatait. Az alkatrészellátás, alkatrészfelújítás, a karbantartás és javítás kérdése, a forgalom irányítása, bérezési kérdések stb. mind olyan szempontokat vetnek fel, amelyek az automobilgyártás- és fejlesztés területén csak részben ismertek.

A javítás és a forgalom műszaki kérdései viszont átnyulnak a gyártás területére. Az autóközlekedési dokumentáció tehát területenként egybeesik az autógyártási dokumentációval, sőt a gépgyártással is. Helyenként az alaptudományok szektoráig nyúlik, különösen akkor, amikor egyes alaptudományi jellegű kérdésekkel sem a tanszéki, sem az akadémiai, sem a gyártási és fejlesztési kutatás nem foglalkozott, hanem csakis az Autóközlekedési Tudományos Kutató Intézet. Óhatatlanul párhuzamos és egymást átfedő tudományos munka, ill. dokumentáció ennek az állapotnak az eredménye, amint ezt hazai vonatkozásban egyrészt az ATUKI, másrészt a CSEPEL AUTÓ, az IKARUS, a JÁFI, a MÁFKI stb. dokumentációs munkájában a hasznos és szükséges párhuzamosan túlmenőleg szembeszökőnek találjuk. Ezt a helyzetet tartósítja az a körülmény, hogy a dokumentációs részlegek felügyeleti és fenntartó szervei is különbözők: az ATUKI a KPM-hez, a többiek más tárcához tartoznak.

A forgalmi és gazdaságossági szempontok elemzése során viszont a közúti, légi, vasúti, vízi közlekedés, sőt ujabban csővezetékek mint közlekedéshordozók kérdései fonódnak össze szerves egésszé. Ebből az következik, hogy az ATUKI, VATUKI, UKI, UVATERV stb. dokumentációs munkája az eddiginél jobban egymáshoz hangolt együttes működést kíván.

Az elmondottak a horizontális összefüggések antagónizmusai voltak.

Vertikálisán a KPM alközponti dokumentációs munkája, az ágazati kutató intézetek dokumentációs munkája, ill. az üzemelő vállalatok /AKIG-ek, AKÜV-ök/ dokumentációs igényei és részben saját könyvtári munkája között is további feladatok kínálkoznak megoldásra.

Induljunk ki az üzemelő vállalatok, az autóközlekedési és az autójavító vállalatok feladataiból. E feladatok problémái részben műszakiak, részben gazdaságiak /ez utóbbi területen sokszor szervezésiek/. Mindkét problémakörrel az Autóközlekedési Tudományos Kutató Intézet foglalkozik. Munkája eredményeinek a vállalatok felmerülő kérdéseire

kellene választ adniok. E válaszadás egyik eszköze lenne a dokumentáció. A dokumentációs segítségnyújtás azonban kétoldalú, és erre a célra is ráállított dokumentációs szervezeteit igényeli. A "kétoldalú" fogalom azt jelenti, hogy a felhasználó fél, az üzemelő vállalatok dokumentációs apparátusát is ki kell építeni. Az ATUKI dokumentációja ugyanis szervezetileg a KPM elvi kérdésfeltevéseit és ennek érdekében saját kutatói tudományos munkáját szolgálja; az üzemelő vállalatok kérdéseire, ha növekvő számban is, de nem szervezeti keretben, nem kötelezően és nem rendszeresen ad választ. Ennek több oka van. Az első ok az, hogy ez az igény alig jelentkezik. Az üzemelő vállalatok vezetőinek tudatában ugyanis a dokumentáció fontossága még kérdésként is alig fogant meg. Ezzel magyarázható az, hogy a vállalatoknál saját dokumentációs munkáról alig beszélhetünk; hiányzik mind a tárgyi, mind a személyi dokumentációs alap. Ennek következtében hiányzik az információs igény is, akár az ATUKI, akár a Hálózati Alközpont segítsége után nyulva. A Hálózati Alközpont, illetve a tárcái irányítás első feladata az üzemi dokumentációs igények felkeltesében mutatkoznék. Ez más szóval a vállalati vezetést állandó dokumentációs sejtek felállítására kényszerítő rendeletek kiadását jelenti. Ennek lenne része a vállalati könyvtárosok minimum vizsgáinak megszervezése is.

Ezzel párhuzamosan kerülhet sor a kiszolgáló dokumentációs állomás olyan átalakítására, hogy ez kielégítthesse a fentebb jelzett igényeket. Ezt a feladatot vagy az ATUKI, vagy a KPM Hálózati Alközpont könyvtárára lehet ruházni, már csak azért is, mert más és több ilyen nincs.

Ez a munka pedig több és más annál, mint ahogyan egyesek szívesen és gyorsan elképzelik: csinálja az ATUKI, vagy csinálja a KPM Központi Könyvtára. Mindenekelőtt fel kell mérni a várható dokumentációs igényeket. Az igények felmérése pedig eleve feltételezi annak ismeretét, hogy a dokumentáció magában foglalja a folyamatos fogalmát. Amíg a folyamatosságot tárgyilag és személyileg szervezettel nem biztosítottuk, semmit sem tettünk.

A kutatóintézetek által kidolgozott fejlesztési, javítási technológiákat, szervezeti javaslatokat, kívülről beszerzett anyagot sokszorozni kell.

Ez a munka felmérendő rajzoló, sokszorozói, könyvkötői, csomagolói, postázói kapacitást kíván. A kiszolgáló intézet könyvtárának fel kell készülnie az igények nyilvántartására, sőt megelőzésére is. Az iniciatív információ természetes velejárója az ilyen munkának. Az ellátó könyvtár katalógusait sokszorozni kell, majd szétosztani. Az újabb beszerzéseket folyamatosan közölni kell. Mindez elképzelhetetlen állandó jellegű "dokumentációs tájékoztató" nélkül. A tájékoztató a dokumentálói, feltárási kapacitás biztosítottóságát igényli. A beérkezett kérések egy részét kölcsönzéssel kell kielégíteni. A kölcsönzési nyilvántartást tehát határidős kölcsönzési nyilvántartássá is ki kell fejleszteni, amire

belső kölcsönzés esetében nemigen van szükség.

A kutatóintézetek létszáma eléggé változó, és a változást először legtöbbször a dokumentációs részlegek szenvedik meg. A dokumentációs felszerelési és személyi ellátmányok a takarékosági törekvések első áldozatai szoktak lenni. Amíg a helyzet ez, és ez lesz, a kutatóintézetek könyvtára, tehát az ATUKI-é sem, nem vállalhatja a vállalatok dokumentációs alimentálását.

De tudja-e vállalni a Hálózati Alközpont könyvtára? Nem tudja. Még abban a mértékben sem, mint az ATUKI-é. Mégpedig azért nem tudja, mert ez a könyvtár, az alközponti, nem több, mint a KPM központi hivatalai kézi-házi könyvtára. S mint ilyen is kicsi, elégtelenül felszerelt, fontosságában eléggé el nem ismert, következésképpen eléggé nem támogatott.

Mindaz, amit az ATUKI-énál csak részben találtunk meg, hiányzik itt. Mindaz, amit ott hiányoltunk, itt sincs meg. Felmerül a kérdés, hasznosnak mutatkozott-e az a szervezeti lépés, amely a KPM Hálózati Alközpont könyvtárát a KÜZDOK Vállalat részévé tette, tehát a szolgálati szemszömről a kereskedelmi kommersz szemléletté szelidítette; mert ez történt, amikor a könyvtár kapcsolata a Műszaki Fejlesztési Osztállyal meglazult. Mellesleg a Hálózati Alközpont alá tartozó intézményi könyvtáraknak az Alközpontot magába foglaló vállalat, a KÜZDOK, nehezen lehet és maradhat irányító, és felügyeleti szerve.

Az Alközpont könyvtárának dolgozói könyvtárosok, dokumentalisták, nem pedig - mint jelenleg - a KÜZDOK Vállalat rendszeres fordítói. A könyvtár dolgozói nem lehetnek feladataik ellenére és kárára más tárcái munkahelyek leírói apparátusa. A könyvtár könyv- és főképpen folyóiratbázisa a hálózati referáló és kölcsönző szolgálató legyen, és ne szűnjék meg az lenni a beérkezés után. Ugy hisszük, mindezek a követelmények az eddiginél nagyobb és főképpen önállóbb és függetlenebb szervezeti keretet feltételeznek. És kérdés, megvalósítható-e ez magában a KPM épületében, ahol a közlekedési dokumentáció népgazdasági jelentősége helyileg és tekintély tekintetében sem tud kifejezésre jutni jelenlegi pár összeszorított helyiségében.

A dokumentáció és információ jelzett feladatai felsorolása azonban még korántsem teljes. Éppen a minőségi elemek hiányoznak belőle.

Ismeretes, hogy vannak olyan folyóiratok, például a Chartered Mechanical Engineer vagy az Automotive Industries, amelyek csak ize- litőt hoznak kiadó intézményeikben elhangzott előadásokról, viták anyagából, a teljes szöveg pedig az egyesület könyvtárában tárol.

Ezeknek a dokumentumoknak a folyamatos és teljes beszerzése meghaladja még a kutató intézetek lehetőségeit is. Egyetlen központi szerv azonban megvásárolhatja őket. / A feltárás és szétszórás már természetszerű feladatként adódik. / Mikrofilm tárr megre- mentése, leolvasó készülő k beszerzése, a pros- p e k t u s - t á r kiépítése is jellegzetesen alközponti feladatok.

Az információ munkája elképzelhetetlen szakkatalógus nélkül. Jelenleg vitatott, hogy a KPM Hálózati Alközpont könyvtára szakrendszere milyen rendszer legyen, ETO-rendszerű-e vagy más /és mivel a vállalati dokumentalisták ETO-felkészültségére még sokáig nem lehet számítani, a "más" mellett sok érv szól/, de az nem lehet vitás, hogy az Alközpont könyvtárának meg kell rendelnie, és le kell raknia a teljes külföldi irodalmat referáló német dokumentációs kartonszolgálat vonatkozó "Lieferung"-jait, illetve a szovjet Expresz Informacija számos sorozatát.

Éppen azért, mivel eddig semmiféle kialakult szakrendszer e könyvtárban nincsen, tehát egy új rendnek akadályai sincsenek, kézenfekvő lenne, ha a gépi válogatás első kisérletei is alközponti szinten történének meg.

Az autóközlekedési dokumentáció vonatkozásában tudjuk, hogy az egyes országok reprezentatív autós szaklapjai egymást is referálják, perforált kartonon nyomtatott többnyelvű cikkismertetést is közölnek a lapjaikban hozott közleményekről. E Kartteifahne-k kiszedése és lerakása ugyan kutatóintézeti szinten is elképzelhető, alközponti szinten azonban teljesebb lehet, és főképpen a felhasználók részére történő szétosztásra nyílik több és jobb lehetőség.

A közlekedés komplex dokumentációs feladatait oldaná meg - átmenetileg is - egy közlekedési ETO- kivonat /természetesen nem a magyar ETO-ból, hanem a teljes ETO-ból, illetve az említett Institut für Dokumentation kartonok/alapján. A még hiányzó magyar és vele többnyelvű autós-szakszótár elkészítése tulmutat az ATUKI lehetőségein.

+ + +

A bevezetőben tárgyalt komplex kutatóintézetek és komplex közlekedési dokumentáció kérdésének felvetése hazánkban talán még korai. A komplitás követelményei azonban valóságos követelmények. A gyártás és felhasználás más- és más tárca keretében megvalósuló szervezeti, a közlekedéshordozók közös műszaki és főképpen gazdasági vonatkozásai dokumentációs szempontból olyan kérdéseket vetettek fel máris, amelyekkel előbb-utóbb szembe kell néznünk. A KPM tárca kutatóintézetei dokumentációs részlegeit meg lehet terhelni átmenetileg a vállalatok dokumentációs ellátása feladataival. Azonban tudnunk kell, hogy nem ez lesz a megoldás útja. Az autóközlekedési dokumentáció igényeit sem az ATUKI könyvtára fogja kielégíteni. Talán a Hálózati Alközpont is csak átmenet lesz. Azonban addig is nagyságrendekkel többet kell foglalkozni a Hálózati Alközpontnak a közlekedési dokumentáció lehetőségei és feladatai egybehangolásával mind tárcán kívüli, mind tárcán belüli területeken.

+ + +

Legutóbb a MŰSZAKI ÉLET o. lapban olvastunk a műszaki dokumentáció helyzetéről /18/: "nem foglalkoznak a minisztériumi alközpontok a konkrét termelési kérdésekkel. Egyre inkább érlelődik szakkörökben az a meggyőződés, hogy sürgősen meg kell oldani a dokumentáció egységes, központi irányítását". A MTESZ állandó bizottságot kíván létesíteni a műszaki dokumentáció kérdésének tanulmányozására. A szomszédos szocialista államokban, főképpen Csehszlovákiában, sok történt már a "központi irányítás" megtétele érdekében. Kíváncsú lenne, ha a közlekedési dokumentáció kész tervekkel várna a soká már bizonyára nem késő felszólításra.

dr. Csendes Béla

+ + +

Irodalom:

- 1/ Buzási J.: Javaslatok néhány műszaki fejlesztési probléma megoldására. Népszabadság, 1960. máj. 22. p.7.
- 2/ Hevesi Gy.: A műszaki fejlesztés néhány problémájáról. Népszabadság, 1960. május 25. p.3.
- 3/ Várkonyi G.: Hozzuk létre a vállalati műszaki fejlesztési szervezetet. Népszabadság, 1960. jun.1. p.7.
- 4/ Jánszky L.: Javítsuk a műszaki tájékoztatást. Népszabadság, 1960. jun. 7. p.2.
- 5/ Buzási J.: A technika követeli. Népszabadság, 1960. jun. 15. p.1.
- 6/ Reichard E.: A termelés és a kutatás kapcsolata. Népszabadság, 1960. jun. 16. p.2.
- 7/ Vélemények az eddigi javaslatokról. Népszabadság, 1960. jun. 18. p.2.
- 8/ Berecz M.: A minisztériumok és a szakszervezetek felelőssége. Népszabadság 1960. jun. 28. p.3.
- 9/ Lenin Művei, 32.köt. Bp. 1953. Szikra, p. 124.
- 10/ Lenin Művei, 33.köt. Bp. 1953. Szikra, p. 11-16.
- 11/ Lisicskin, S.M.: Stand d.wiss.technischen Information in d. Sowietunion. Dokumentation, 6 /1959/ p. 164. H.6 p. 163-167.
- 12/ OSZK Híradó, 1960. 3. évf. 7-8. sz. p.158.
- 13/ Lenin, V.I.: Ges. Werke 4. Ausgabe, B. 36.p.503

- 14/ Balázs S.-Szabolcska F.: A műszaki könyvtárhálózat 1959-ben. MKT, 1960. 7.évf. 3.sz. p.1-11.
- 15/ A KPM Központi Szakkönyvtár alközponti hálózatának 1959. évi munkájáról. Közl.Dok.Ért.1960.6.évf.2.sz.p.1-3.
- 16/ Löw, A.: Fragen der Verkehrsdokumentation in der Bundesrepublik Deutschland. Zeitschrift f.Verkehrswiss. 1959. 30.köt.1.sz. p.26-38.
- 17/ Sparkuhle, H.: Dokumentation über Verkehr u.Technik und die aktuelle V.u.T.Zeitschriftenschau.Verkehr u.Technik, 1960.1.sz. p.11-13.
- 18/ Lázár P.: Hogyan áll a műszaki dokumentáció ügye. Műszaki Élet, 1960. 15.köt. 20.sz. p.7.

+ + +

Csendes, E.: Documentation, documentation of transport, documentation of automobile transport.

Development of special libraries in the field of transport is lagging behind the other branches of industry. Principally because the sub-center of these libraries has no adequate facilities for effective functioning. A need of establishing a so called complex research institute in transport industry arises. /Just like in other countries, too./

Documentation services in the field of automobile transport show a certain parallelism, so coordination must be increased.

Demands on documentation is to be raised within the several enterprises of repairing, road and public transportation, simultaneously with developing the special libraries in the Research Institute of Automobile Transport and in that of the Ministry of Transport and Communication.

+ + +